

**DOCUMENT DE TRAVAIL
NE PAS DIFFUSER**

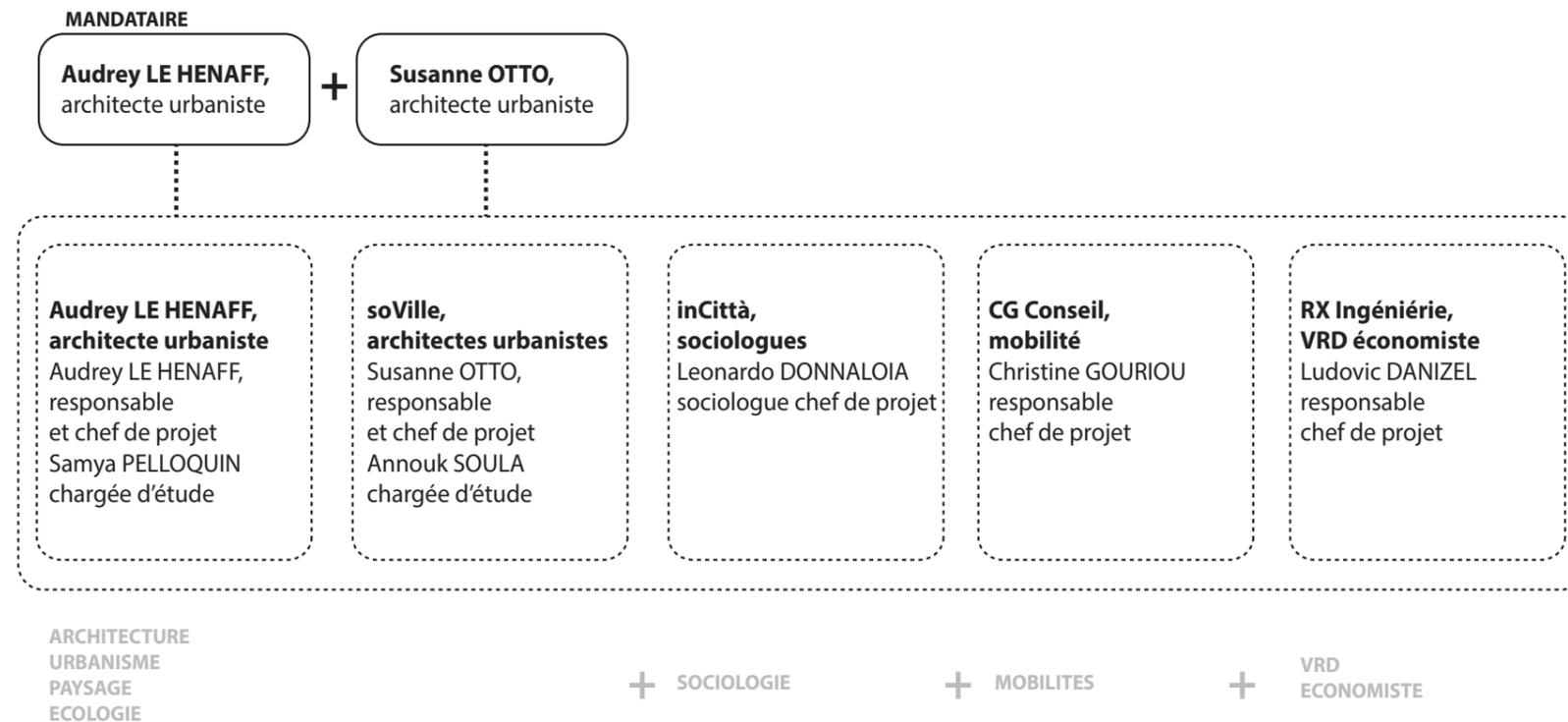


Vitrolles
vivre ensemble

ETUDE SUR LE DEVENIR DU CENTRE URBAIN DE VITROLLES

1 > analyse, enjeux et premières pistes d'actions - mars 2019

LE HENAFF + SoVille + inCittà + CG Conseil + RX Ingénierie



Méthodologie

> Phase 1 : Consolider la stratégie d'intervention envisagée et les partis pris urbains

Nous mènerons en parallèle plusieurs type d'actions :

- 1 - dresser un état des lieux problématisé des études déjà menées,
- 2 - réactualiser les connaissances à partir de données secondaires,
- 3 - mener un travail de terrain étayé afin de comprendre les caractéristiques, contraintes et potentiels du lieu :
 - repérer les collaborations existantes et potentielles
 - recueillir des informations, observer sur site et analyser les modes d'occupation des espaces publics dans une perspective de mise en tension entre pratiques de proximité et analyse des flux.

L'objectif sera de produire une synthèse des réflexions et un diagnostic orienté faisant émerger des enjeux transversaux auxquels devront répondre les scénarios proposés en phase 2. Ces enjeux intégreront les 4 volets du cahier des charges : fonction économique, service, habitat, identité.

/// analyse architecturale, urbaine, paysagère et environnementale

/// analyse du fonctionnement sociale, urbain et économique (animations, etc.)

/// analyse des mobilités (pratiques, trafic routier et stationnement)

/// état des réseaux (VRD)

>> il s'agira de proposer, un peu à la manière d'un plan guide, des objectifs de projet transversaux dont les actions pour les atteindre seront ensuite déclinées par thématique (espaces non bâtis, espaces publics, bâti ou forme urbaine, gestion et programmation, etc.). Cela prendra la forme notamment d'un tableau constituant une sorte de feuille de route pour l'ensemble des phases 2 et 3.

L'objectif de cette phase 1 est notamment de valider avec la maîtrise d'ouvrage les enjeux de projet.

> Phase 2 : Proposer 2 à 3 scénarios contrastés

Nous repartirons pour cette phase du tableau de synthèse proposé à l'issue de la phase 1 mettant en regard des objectifs de projet transversaux et les actions déclinées par thématique (espaces non bâtis, espaces publics, bâti ou forme urbaine, gestion et programmation, etc.).

Ces scénarios seront des variantes de ces actions. Les objectifs et enjeux à atteindre, validés par la maîtrise d'ouvrage, sont les mêmes, ce sont les moyens pour y arriver qui offrent des variantes

> Phase 3 : décliner le plan d'actions du scénario retenu

Plus qu'un plan de masse figé, il sera conçu comme un plan stratégique incluant des périmètres opérationnels à court et moyen terme.

Nous proposerons ainsi un périmètre global et des sous-secteurs pertinents afin d'assurer une faisabilité réelle pour les propositions d'aménagement..

Données d'entrée

> PARKING VIVANT - VITROLLES

Drôle d'endroit pour une rencontre.

Etude du stationnement et du ré-aménagement du coeur de ville vitrollais

10/02/2014

> BILAN BHNS ZÉNIBUS, mai 2018

Métropole Aix-Marseille Provence + Les Bus de l'Etang

> RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIERE PIERRE PLANTÉE A VITROLLES

Syndicat mixte des transports de l'Est de l'Etang de Berre nov. 2015

STOA + Safège ingénieurs

> ZAC CAP HORIZON - VITROLLES

PLAN DE VOIRIE, SECTEUR ESTROUBLANS - PLAN DE SIGNALÉTIQUE ROUTIÈRE - 02/02/2017

MO : Métropole Aix Marseille Provence - Territoire du Pays d'Aix - SPLA d'Aix Territoires

MOE : Citadia Conseil - Citadia Design - Even Conseil - Egis

Villes et Transports - ABO - ERG Ingénieurs Conseils

Emetteur : EGIS phase AVP

> ETUDE DE FAISABILITÉ D'UNE HALL OMBRIÈRE SUR LA PLACE DE PROVENCE

Alep + sdp Conseil

Plan de masse du 25 juillet 2018

Compte rendu de la réunion du 23 juillet 2018

Annexe 1 : Note complémentaire suite à la réunion du 23 mars 2018

> TRAVAUX DES ETUDIANTS DE L'UIAR (2012 et 2018)

> ETUDE PREALABLE ET PROGRAMME D' ACTIONS DE L' OPERATION URBAINE FISAC DE LA COMMUNE DE VITROLLES

Communauté d'agglomération du Pays d'Aix - Comité de Pilotage - Diagnostic

20/02/2013

AID Observatoire

> DOSSIER DE CANDIDATURE FISAC

DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION - COMMUNE DE VITROLLES

Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

Mars 2014

AID Observatoire

> PLAN D' ACTIONS FISAC POUR LE COMMERCE ET L' ARTISANAT DE LA VILLE DE VITROLLES _ Document de travail + Plan de financement

Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

Mars 2014

AID Observatoire

> STRATÉGIE DE POSITIONNEMENT COMMERCIAL DU CENTRE-VILLE DE LA COMMUNE DE VITROLLES, DANS LE CADRE DU FISAC

Rapport de mission, novembre 2017

MO : Métropole Aix Marseille Provence - Conseil de Territoire du Pays d'Aix - Ville de Vitrolles

MOE : Top Conseils + sdp Conseils

> ETUDE PROSPECTIVE URBAINE - QUARTIER DU LIOURAT

VITROLLES, Synthèse phase 2 : analyse urbaine et thématique

du quartier du Liourat - Copil 11 juin 2014 + variante aménagement au 17 juin 2014

Interland + Ingérop + Adéquation

> PLAN STRATÉGIQUE LOCAL ET TERRITORIAL DE VITROLLES

QUARTIER DES PINS

Geste + Conseil Urbain, décembre 2014

> VITROLLES, Quartier des Pins Revue de Projet du 27 janvier 2017

> NPRU VITROLLES, convention de renouvellement urbain secteur Centre 2/ COPROPRIÉTÉS, octobre 2017

> ATLAS DU PARC LOCATIF SOCIAL DU PAYS D'AIX, 2018 5e édition, données disponibles au 1er janvier 2017

> ASSOCIER LES HABITANTS, LES USAGERS, LES COMMERCANTS, LES ACTEURS LOCAUX ET LES ELUS AUX REFLEXIONS DE VITALISATION ET DE STRUCTURATION DU CENTRE URBAIN DE VITROLLES, L'université du Citoyen, déc. 2018

Sommaire

0. Histoire Une forme urbaine qui résulte d'une histoire marquée par la succession de logiques urbaines et économiques distinctes.	07
1. Le centre urbain, une polarité rattachée à la sortie de l'autoroute et aux axes routiers (av. des Salyens et Y. Rabin).	21
2. Le centre urbain, un coeur et un « arrière » aux fortes potentialités mais fermé et peu structuré.	33
3. Le centre urbain. Vers un centre ville pluriel et ancré dans son site. Changements d'échelles.	53
4. Le centre urbain. Synthèse et enjeux.	67

Point méthodologie - stationnement

Les enquêtes de stationnement se sont déroulées sur une seule et même journée en Mars, un jour moyen.

Elles se sont déroulées en 3 phases :

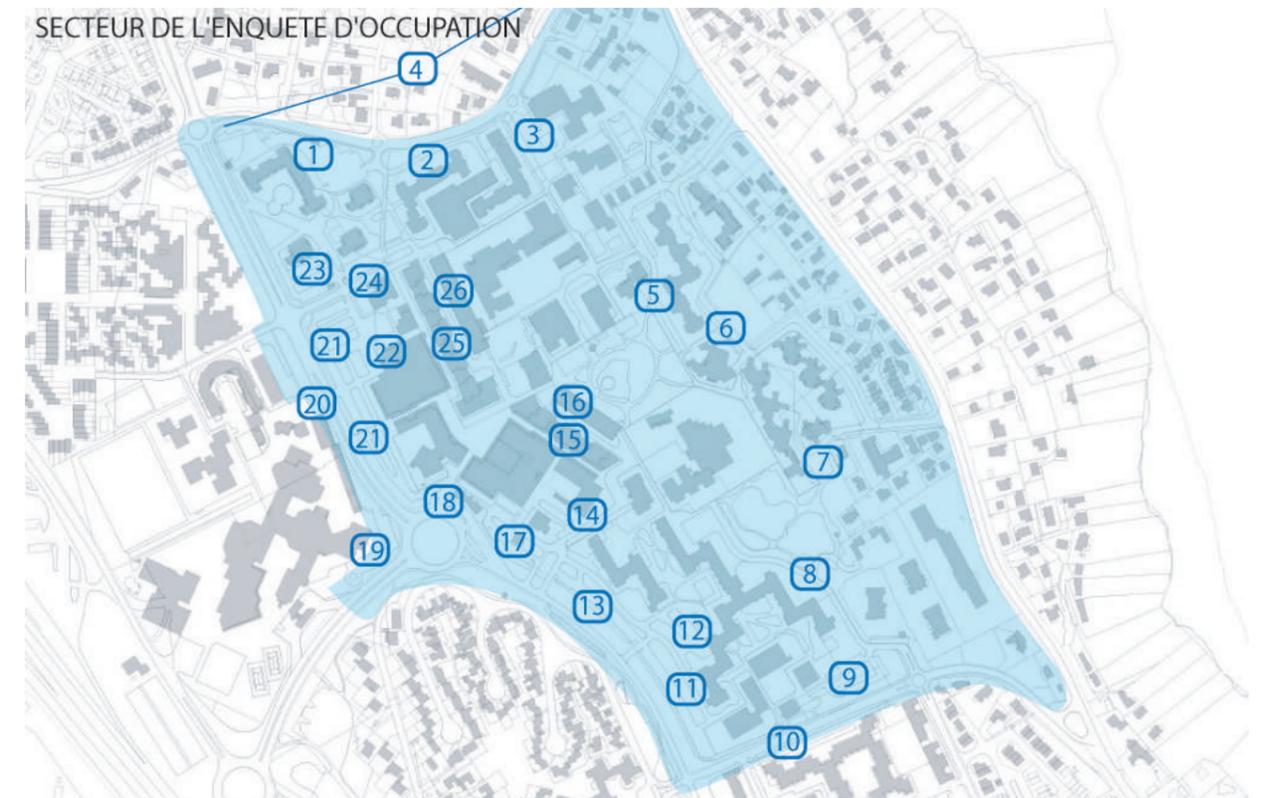
1. Inventaire de l'Offre
2. Enquête d'Occupation
3. Enquête de Rotation par vidéo sur un échantillon de places.

Pour pouvoir proposer à la Commune, dans le cadre des scénarios un projet pérenne de gestion raisonnée de son offre, nous avons eu besoin d'évaluer par lieux stratégiques, la «Demande» exacte.

La «demande» (ou les besoins) est le nombre de places de stationnement nécessaires au bon fonctionnement d'un

Centre-ville, d'un quartier : fréquentation des services et des commerces, besoins pour les employés, pour les résidents Cette notion s'appréhende par 2 types d'enquête : l'une quantitative et l'autre qualitative, soit l'Occupation et la Rotation.

L'enquête d'Occupation a été réalisée sur la partie bleu clair, l'enquête de Rotation sur un échantillon défini plus loin. Les chiffres, entourés sur la Carte, permettent de repérer les zones d'enquêtes dans les tableaux.



Point méthodologie - approche sociologique

Dans le cadre de cette étude nous avons délimité le Secteur Centre en y incluant le quartier des Plantiers. Ce rapprochement nous permet de mettre en évidence les similitudes et les différences entre ces deux quartiers mais surtout de penser des connexions socio-urbaines en s'appuyant sur la structure des espaces publics et la situation des activités économiques, les caractéristiques de l'habitat.

L'habitat a été déclinée en prenant en compte ses dimensions à la fois physique et relationnelle : en ce sens nous proposons des éléments de lecture pour saisir le quartier Centre Urbain et ses relations avec son environnement proche (Secteur Centre Urbain) et la ville.

Pour cela nous avons analysé :

- les caractéristiques des logements et le profil de ses occupants et les tendances récentes,
- le fonctionnement des espaces publics et les publics qui les fréquentent,
- les équipements existants,
- les caractéristiques des activités (commerces et services)

Nous nous appuyons sur l'étude de documents, sur une première série d'entretiens semi-directifs, des observations sur site, et une analyse de données statistiques.

Traitement et analyse des données des recensements de la population à partir des fichiers des individus localisés au Canton ou à la Ville de 2010 et 2015 et du Fichier Logement 2015 (RP, Insee).

>> A partir du fichier des Individus localisés au Canton ou à la Ville

4 entrées thématiques pour l'exploration

- Population
 - Ménages et logement
 - Familles
 - Condition socioprofessionnelle
- >> A partir du fichier logement 2015
- Répartition des logements par nombre de pièces,
 - Logements vacants et taux de vacance
 - Logements disposant d'un emplacement réservé de stationnement

>> Le traitement du fichier des Individus localisés au Canton ou à la Ville permet une comparaison entre 5 échelles de territoire

- Chaque Iris de la commune (focus Hermes et Plantiers) peut être comparée aux autres
- Le secteur Centre Urbain (comprenant les Iris « Hermes » et « Plantiers »)
- Ville de Vitrolles
- Métropole*
- Département**

* Iris des Communes divisées en Iris. La commune de Saint Zacharie n'est pas comptabilisée

** (Pour des raisons méthodologiques la comparaison avec le Département est plus pertinente que celle avec la Métropole) pour tableaux tiré des fichiers Individus localise au canton ou ville. Les deux comparaisons sont possibles à partir du fichier Logements



Acteurs rencontrés

- > Delphine LE RUDULIER, directrice Transports à la Métropole
- > Christine FROMAIN, directrice de la vie associative et de la participation
- > Samia D'ANNA, direction Economie et Emploi
- > Valerie ASTESANO, directrice de la culture

Acteurs ressources à mobiliser en complément :

- > Stéphane LE CAMUS, Cabinet du maire, Chargé de mission manifestations
- > Elisabeth BAUDIN, archiviste
- > Nicolas DELÉPINE, Responsable de Patrimoine, Logis Méditerranée
- > Gabriel MARCHAND, Responsable de l'Agence de Marseille, Logeo Méditerranée
- > Laurent BRIGITTE, Chef de projet CitésLab
- > Fatima AMAGHNOUJ, Chargée de Mission Émergence Responsable du Pôle de Vitrolles (ESS)

- > Participation à un Atelier mené par l'Université du Citoyen

0. Histoire

Une forme urbaine
qui résulte d'une histoire
marquée par la succession
de logiques urbaines et
économiques distinctes.

La Frescoule
80's

Le centre urbain
70's

A7 - 60's

Les Estroublans
1ère ZA d'Europe à
sa création - 60's

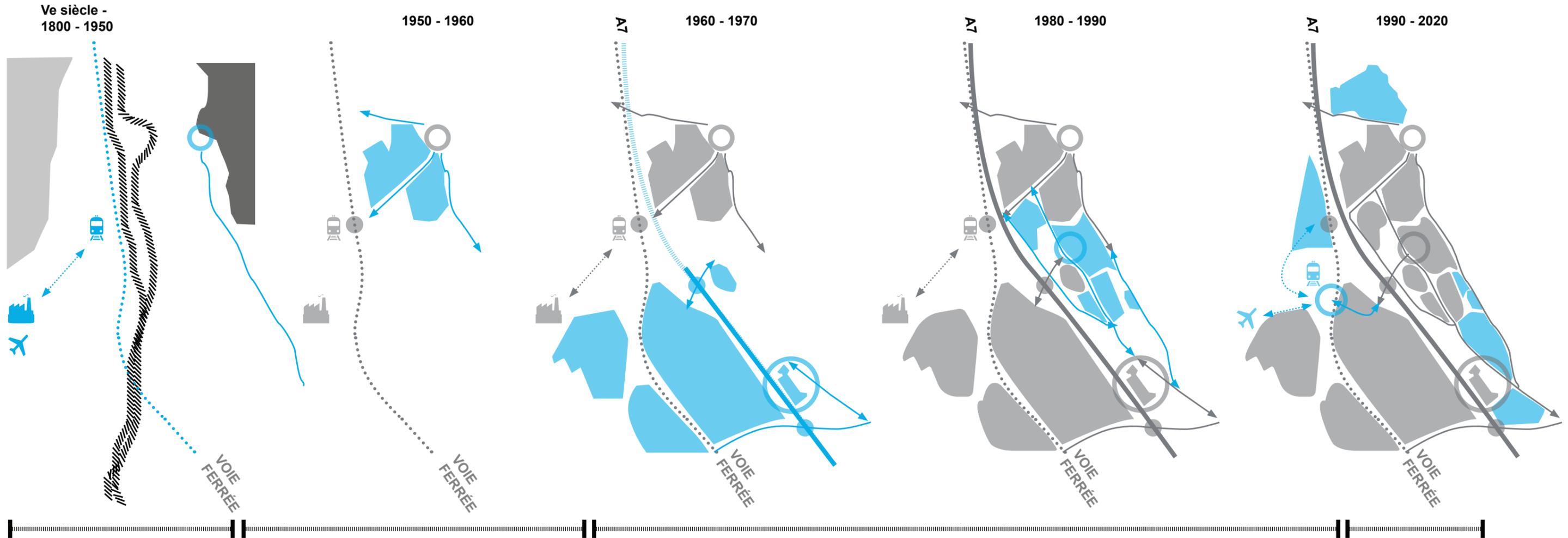
La Cité Rose
50's

Aéronautique
aéroport de
Marseille - Provence
50's

Les Vignettes -
Les abords de l'Etang
90-2000's

Le rocher
installation du
vieux village
médiéval





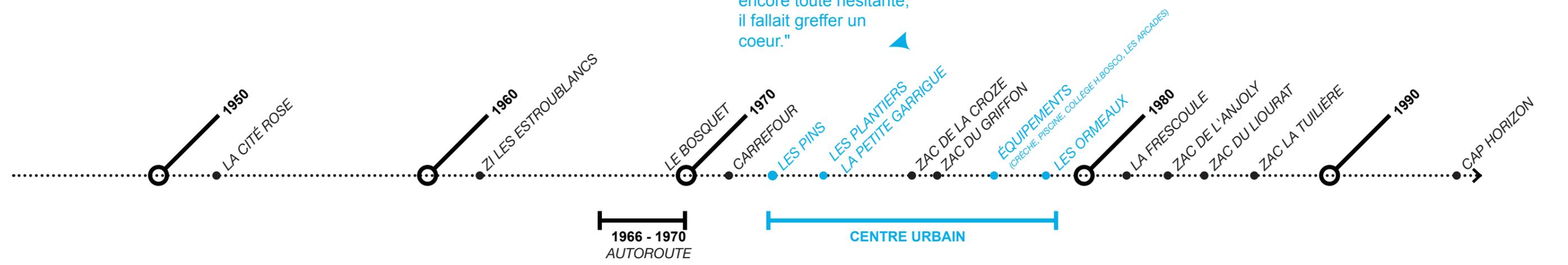
NOYAU VIEUX VILLAGE INDUSTRIALISATION DE L'ETANG DE BERRE

UNE PREMIERE PHASE D'URBANISATION EN CONTINUITÉ DU VIEUX VILLAGE

DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE NOUVELLE À TRAVERS DE GRANDES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PLANIFICATION

URBANISATION DES INTERSTICES RÉSIDUELS

"A cette 'ville nouvelle' encore toute hésitante, il fallait greffer un coeur."



«Aujourd'hui d'aspect inextricable, la structure urbaine de l'Étang de Berre résulte d'une accumulation d'interventions diverses, de retournement de conjoncture, de multiplicité d'acteurs, bref de contradictions et de ruptures qu'il est intéressant d'étudier dans la durée.»

Source : «L'étang de Berre, de la mer au lac», Ecole d'architecture de Marseille Luminy, TPFE P. Bartoli, A. Carpentier, C. Musset, A. Truchot et C. Orillard sous le titre «Des rives métropolitaines», publication CAUE 13

0.1

Le vieux village perché

800 hab.

1.300 hab. en 1949

Vitrolles fait partie d'un réseau villageois qui entoure l'étang, constitué de petits bourgs agricoles liés à leur seigneuries.

C'est un village perché, point de surveillance et de défense du territoire (exigences des sociétés médiévales).

Le vieux village s'est développé à l'écart des principales voies de communication, en lien avec le plateau de l'Arbois.

Il est desservi par l'actuelle av. de Marseille.

Jusqu'aux années 1950, Vitrolles ne connaît aucune grande extension urbaine.



source : delcampe.net



2019

La carte de l'Etat Major (1870) met en évidence :

- > d'un côté le vieux village relié au plateau et desservi par l'actuelle av. de Marseille
- > de l'autre la voie ferrée et le développement industriel de l'étang de Berre



0.2

1800-1950

Le développement des infrastructures et l'industrialisation de l'étang.

Un paysage qui se construit indépendamment des installations villageoises.

Au début du 19e, la construction de l'axe ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranéen est une ligne qui ignore le territoire, tout en en construisant un nouveau, celui de la logistique desservant l'appareil industriel, fonctionnant à l'échelle nationale et directement lié à Marseille.

- un tracé qui traverse le cuvette de l'étang de Berre pour des raisons extérieures à la nature humaine de ce territoire, excepté la poudrerie de St Chamas. L'objectif est de relier Marseille et son port destiné à devenir port national à Paris. Le reste de la région, encore essentiellement rurale, sans intérêt particulier, avait vocation à être traversé le plus rapidement possible.

- un tracé exogène qui va fortement influencer le développement de cet espace : loin des agglomérations villageoises, il va se superposer au territoire rurale sans aucune connexion avec celui-ci, et créer un nouveau territoire, un territoire ferroviaire.

- le long de la PLM, un nouvel espace apparaît donc. Il s'agira tout d'abord de simples installations liées directement à l'exploitation de la ligne. Ces installations se feront en rupture totale avec le territoire rural, privilégiant des espaces techniquement satisfaisants (terrains plats, surfaces importantes et dégagées) au détriment de la connexion avec les centres traditionnels.

> 1850 à 80 : le chemin de fer s'ouvre à la logique du transport de passager à moyenne distance.

A partir de la PLM, un certain nombre de lignes à voie unique gérées par les compagnies régionales sont construites pour lier les localités plus ou moins importantes avec le grand réseau nationale.

3 lignes sont construites sur le site de l'étang de Berre.

Parmi les 1900 montées/descentes enregistrées quotidiennement en gare, à peine plus d'une centaine sont générées par les montées des habitants du bassin de vie embarquant vers d'autres destinations tandis que les 1800 autres ne concernent que les arrivées et départs des établissements situés en partie basse : l'aéroport (500/j), Airbus (1150/j), les entreprises de Vitropole (env. 150/j).

Face à ces données de fréquentation, l'objectif du projet est de mieux intégrer la gare dans le système de déplacements local et métropolitain en « effaçant » la différence de niveau entre la Gare et le Plateau de Vitrolles.

Source : Site internet du Département des Bouches du Rhône, février 2019

> Devant les infrastructures réalisées le territoire de l'Étang de Berre devint une terre vierge mais bien équipée et proche des infrastructures portuaires de Marseille.

L'Étang fut perçu comme une formidable machine à recevoir, transformer et réexpédier des marchandise, machine qui pouvait asseoir définitivement l'hégémonie de Marseille sur la Méditerranée.

> la situation de la région de l'Étang sur les grands axes de communication, ses vastes étendues libres et sa proximité avec Marseille en plein développement urbain en font un site exceptionnel qui ne tarde pas à attirer de grandes industries dès les années 20.

- l'industrie du raffinage et celle de l'aéronautique sont à l'époque les fers de lance de la technologie et possèdent une logique qui n'a plus rien à voir avec les industries traditionnelles de l'Étang.

- les années 30 consacrent le développement d'un complexe industriel autour de l'Étang de Vaïne.

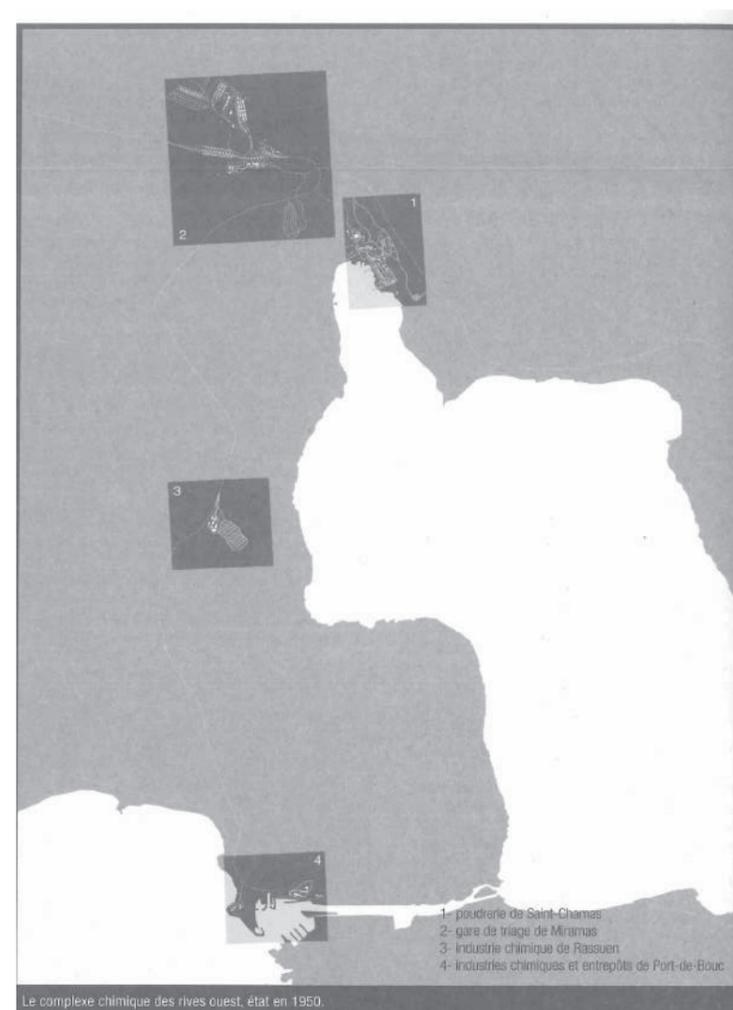
- 1960 : l'Etat décide de concentrer à Marignane la fabrication d'hélicoptères jusqu'à donner naissance à la société Eurocoptère dans les années 1990.

Source : «L'étang de Berre, de la mer au lac», Ecole d'architecture de Marseille Luminy, TPFE P. Bartoli, A. Carpentier, C. Musset, A. Truchot et C. Orillard sous le titre «Des rives métropolitaines», publication CAUE 13

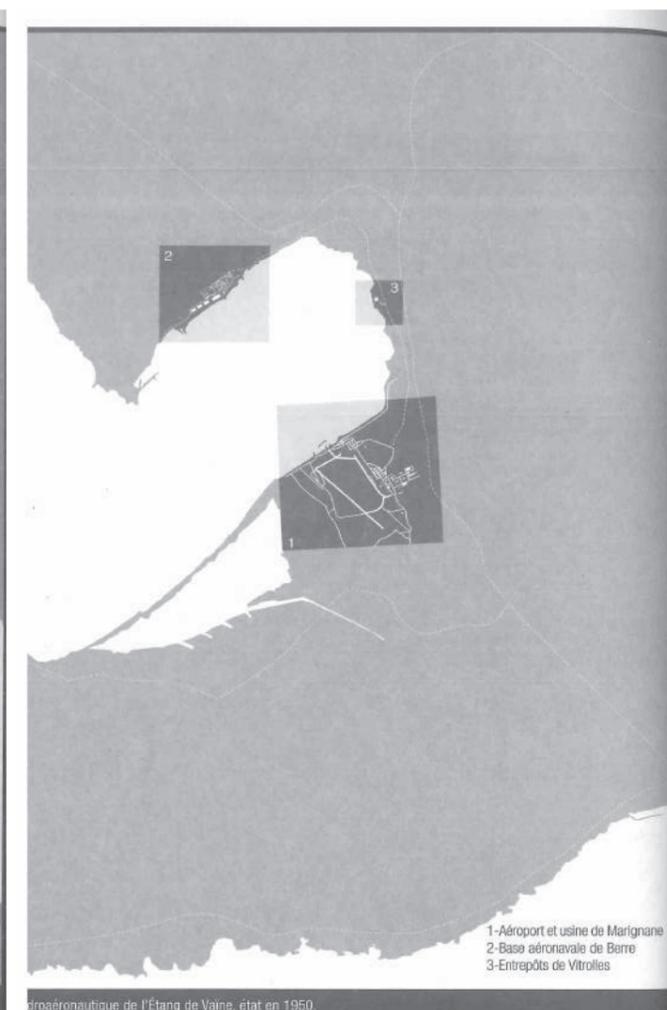
gare VAMP



Des infrastructures qui sont supports de développement économique encore aujourd'hui, mais dont la rupture est aussi encore très présente avec les tissus urbains habités (infrastructure + topographie), et c'est d'ailleurs l'un des objets du projet de la ZAC CAP HORIZON (approuvée en 2015) autour de la gare de Vitrolles - Aéroport - Marseille - Provence (déplacée pour servir l'aéroport et inaugurée en 2008) : connecter le centre urbain et la gare + l'Étang de Berre.



1- poudrerie de Saint-Chamas
2- gare de triage de Miramas
3- Industrie chimique de Rousset
4- Industries chimiques et entrepôts de Port-de-Bouc



1-Aéroport et usine de Marignane
2-Base aéronavale de Berre
3-Entrepôts de Vitrolles

0.3

première extension, opération urbaine d'ensemble 1950 : La Cité Rose, cité HBM



> Aujourd'hui encore, la Cité Rose constitue l'extension du vieux village qui concentre sa polarité commerciale et de services.

- création de l'OPHBM des Bouches-de-Rhône qui deviendra après guerre OPHLM : le développement de cité ouvrière ne se fait plus en cités ouvrières indépendantes mais en continuité des agglomérations anciennes.

- à Vitrolles, la Cité Rose vient répondre à un besoin de logements à proximité de sites industriels.

> Vitrolles connaît sa première extension urbaine d'ensemble après un siècle et demi de développement d'infrastructures et d'industries autour de l'Étang.



NOUS TENTERONS JUSQU'À
USURE DE NOS FORCES,
DE JUSTIFIER CE CHOIX,
PAR UN LABEUR CONSTANT
ET UNE LARGE COMPRÉHENSION
DE L'AVENIR.

source : «La Nouvelle ville», Transborde 2013



«La prospérité de notre région, dont l'avenir industriel sera assuré lorsque les industries existantes trouveront sur place la main d'œuvre nécessaire à leur fonctionnement. Il faut donc que cette main d'œuvre soit la classe de travailleurs à laquelle elle s'adresse. C'est pourquoi, à Vitrolles, la Cité Moderne, munie de tous les équipements qui permettent à chacun d'y vivre largement et saine-ment. Le Ministre de la Reconstruction tente l'expérience unique de notre pays, de créer de toutes pièces la cité moderne modèle. Nous le remercions de ce choix. Nous tenterons jusqu'à usure de nos forces, de justifier ce choix par un labeur constant et une large compréhension de l'avenir. [...] Nous donnerons bientôt le premier coup de pioche pour la construction de 100 immeubles au titre de la reconstruction de 120 logements au titre du Ministère de l'Air (S.N.C.A.S)

H. LOUBET · 17 MAI 1946
MAIRE DE VITROLLES
SOURCE · ARCHIVES MUNICIPALES

CHAÎNE DE TRAVAIL DE L'USINE AÉRONAUTIQUE
SNCASE, AUJOURD'HUI EUROCOPTER.
EUROCOPTER · DR

0.4

Le tournant des années 60 : la construction de l'autoroute A7 Paris - Marseille.

> l'Etat se lança dans une industrialisation du génie civil. Désormais, l'autoroute était une infrastructure en site propre qui ne se préoccupait plus du contexte traversé, une sorte de voie ferrée sans rail.

> avec la réalisation de l'A7 et la mutation du pôle aéronautique de Marignane, le plateau de Vitrolles devient la porte d'entrée de l'agglomération marseillaise.

- situation qui intéresse la Chambre de Commerce qui désire implanter un lotissement industriel d'un type nouveau dans la périphérie de Marseille : **Vitrolles accueillera la première zone industrielle de France, celle des Estroublans.**

- d'un autre côté, **les entrées d'agglomération connaissent à cette époque un développement nouveau grâce à l'implantation des premières zones commerciales et d'autres équipements.**

De simple périphérie, la cuvette de Marignane devint un nouveau pôle de développement et inaugurer le principe des nouvelles «centralités périphériques».

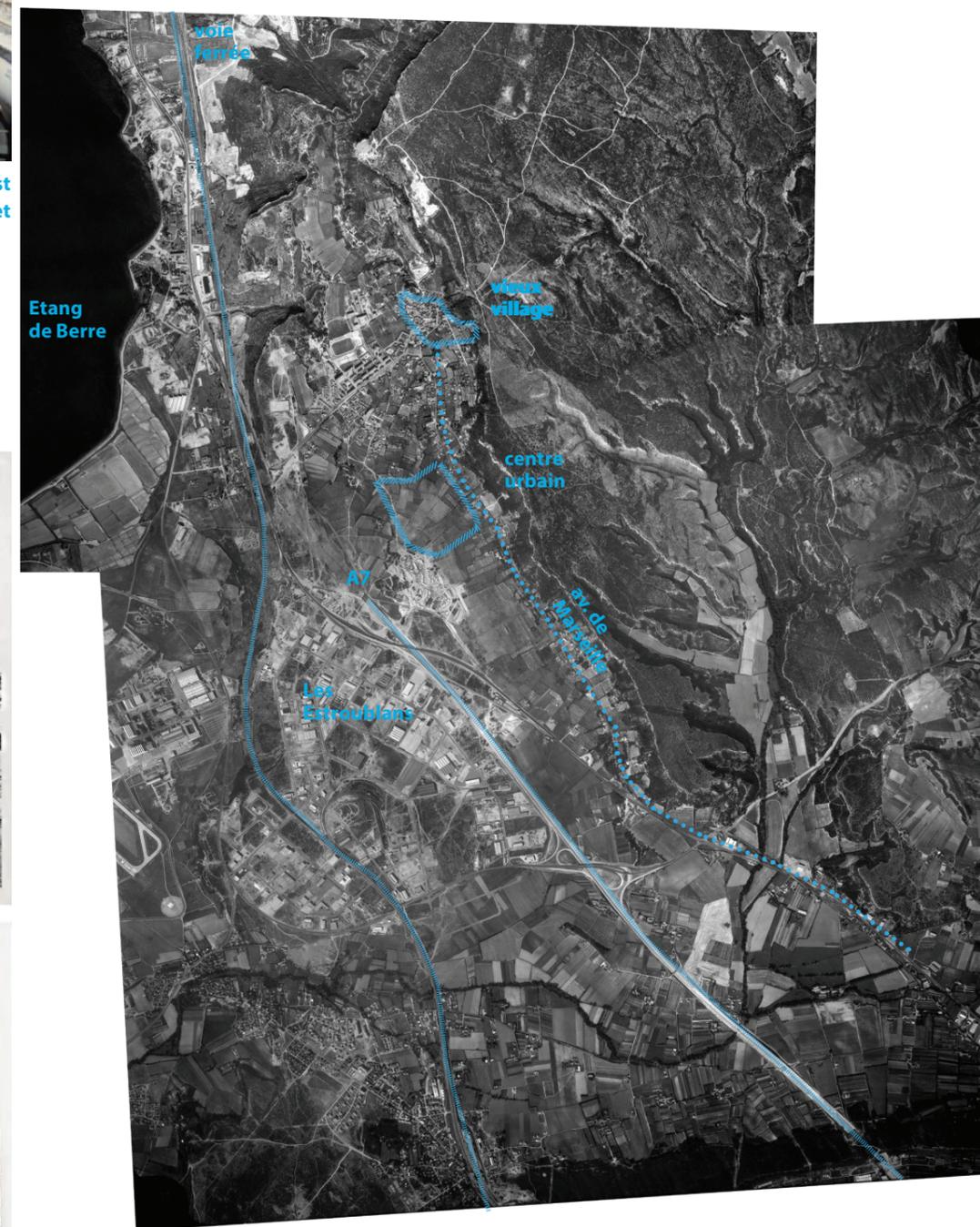
« Sortant d'un relief aride, la nouvelle A7 traversait un plateau encore encore isolé de tout développement particulier, un vaste paysage rural hérité de l'ancien système agricole de bastides et villages perchés. »

Source : «L'étang de Berre, de la mer au lac», Ecole d'architecture de Marseille Luminy, TPE P. Bartoli, A. Carpentier, C. Musset, A. Truchot et C. Orillard sous le titre «Des rives métropolitaines», publication CAUE 13



2019 : l'A7 constitue une fracture dans le tissu urbain, dissociant Est (activités économiques, et Etang de Berre, site aussi de plaisance) et Ouest (essentiellement marqué par l'habitat).

Photo aérienne, 1968
Source : document N. Mémain



LES CRAINTES ÉTAIENT BIEN FONDÉES.

Une autoroute est un ouvrage national qui correspond à des impératifs généraux qu'il n'est pas toujours de bon ton d'analyser sur le plan local.

[...] À la suite de la suppression d'un ouvrage qui devait enjamber l'autoroute au niveau de l'Escaillon actuel légèrement prolongé, le chemin départemental N°55-F se trouverait coupé [...]. Le résultat de ces dispositifs « économiques » aurait pour conséquence de couper l'agglomération nord de Vitrolles de la zone touristique et artisanale située en bordure de l'Etang de Berre. Les habitants des quartiers des Cadestaux, de la Bernarde, de l'Agneau, l'important lotissement des Vignettes, la plage municipale des Marettes [...] n'auraient plus comme solution pour se rendre à Vitrolles, que d'aller passer par l'unique voie de liaison aménagée face à la Zone Industrielle.

[...] La gare-voyageurs qui dessert notre commune serait elle-même frappée d'isolement [...] Comment, imaginer qu'elle puisse survivre [...] La Municipalité n'est pas restée indifférente à un pareil « chamboulement », M. le Maire s'est rendu lui-même dans le bureau d'étude des Services de l'autoroute implantée sur notre territoire et a rencontré l'ingénieur, chargé de la réalisation de ces tronçons. [...] S'il a eu la satisfaction de s'entendre confirmer qu'aucun péage ne sera prélevé sur les usagers de cette voie jusqu'à Rognac, il a appris avec moins de plaisir que toutes les craintes relatives à la modification du projet des liaisons transversales sur le deuxième tronçon Vitrolles-Rognac étaient bien fondées. [...]

—
M. L. PENARROYA
SOURCE - REVUE MUNICIPALE - 1966



source : «La Nouvelle ville», Transborde 2013

2019 : sur le périmètre de la ZAC CAP HORIZON (approuvée en 2015):

L'opération CAP HORIZON est une opération de requalification et de renouvellement urbain des espaces d'activités de Vitrolles mais également une opération qui répond à deux problématiques :

- le développement des mobilités au sein du bassin d'emploi en connectant la Gare SNCF VITROLLES – AEROPORT MARSEILLE PROVENCE (dite « VAMP » ou gare des Aymards), à son environnement (lien avec le plateau haut, liens avec les quartiers périphériques, lien avec l'aéroport) pour en faire un véritable pôle d'échanges multimodal

- le développement économique en proposant une offre territoriale dédiée à l'activité dans un cadre urbain renouvelé de qualité et attractif.

L'opération de CAP Horizon prévoit la cession de 180.000 m2 de foncier équipé pour le développement d'un programme de 215.000 m2 à 240.000 m2 de surface de plancher de constructions (dont 37.000 m2 dans le cadre de la procédure de dialogue compétitif) composé de :

- 197.000 m2 de surface développée de plancher à 222.000 m2 dédiés à l'accueil d'activités économiques (industrie / mixte / tertiaire)

- 13.000 m2 de surface développée de plancher de services et de commerces destinés à satisfaire les besoins des entreprises, des salariés ou des voyageurs.

- 9.000 m2 d'hôtellerie.

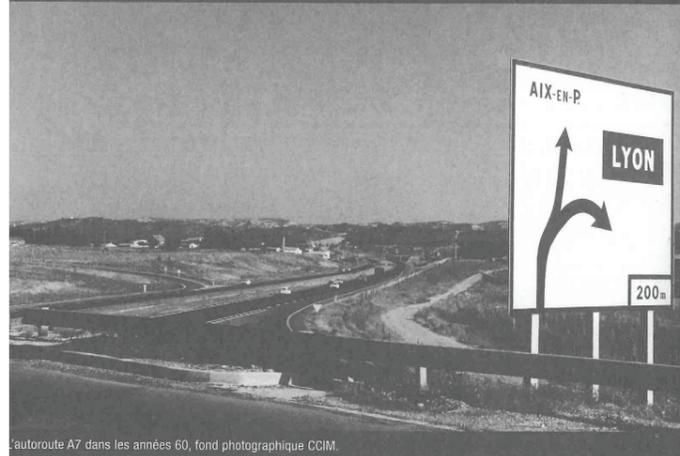
Extrait : Dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire

2019 : av. V. Gélou : axe connectant le centre urbain à la ZA des Estroublans, et par extension au projet de CAP HORIZON et à la Gare VAMP.

Source : «L'étang de Berre, de la mer au lac», Ecole d'architecture de Marseille Luminy, TPFE P. Bartoli, A. Carpentier, C. Musset, A. Truchot et C. Orillard sous le titre «Des rives métropolitaines», publication CAUE 13



Construction de l'Auto-route Nord de Marseille vers 1948, Les ponts Schuhl, les Editions Générales



l'auto-route A7 dans les années 60, fond photographique CCIM.



LA RARETÉ DES LOGEMENTS EN LOCATION PERTURBE LE MARCHÉ DU TRAVAIL.

En 1964, les premières entreprises se sont installées sur la zone industrielle de Vitrolles, et leur nombre atteint maintenant 157. La partie principale est occupée à 75% et la variété des entreprises qu'on y rencontre permet au visiteur de côtoyer à peu près toutes les familles professionnelles. Sur l'extension, remodelée pour permettre à la mission d'Aménagement de l'Étang de Berre de poursuivre ses études sur les infrastructures nouvelles qu'elle projette dans la périphérie, les chantiers sont nombreux et plusieurs bâtiments déjà exploités. Tous les terrains sont vendus, et nous connaissons les quelques 215 entreprises apportant environ 7500 emplois. [...] Par contre, la rareté des logements en location perturbe le marché du travail, empêchant les entreprises de faire appel au personnel de certaines catégories 5 [...].

— M. LÉON KOLNIK
PRÉSIDENT DU SYNDICAT DE LA ZONE INDUSTRIELLE
SOURCE · REVUE MUNICIPALE · 1971

— IMMEUBLE DE L'ENTREPRISE GIVROR
AUJOURD'HUI PROVENCE AUTO CASSE · 196

Givror fut une entreprise de Crème glacée située dans le quartier des Quadenières. Elle a été un exemple du dynamisme industriel du début des années soixante.

SERVICE COMMUNICATION DE LA VILLE DE VITROLLES · DR



BÂTIMENT DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT ONATRA
ZONE INDUSTRIELLE DES ESTROUBLANS · 1960

L'environnement de cette zone agricole a connu de grandes transformations. Les champs situés au premier plan ont laissé place à la zone industrielle des Estroublans créée en 1963. Au second plan, la ZAC de l'Anjoly prendra place en 1983.

SERVICE COMMUNICATION DE LA VILLE DE VITROLLES · DR

source : «La Nouvelle ville», Transborde 2013

0.5

1950 - 1990 : du village agricole de 3.300 habitants à la ville de 35.000 habitants.

«En 30 ans, un nouveau monde émergea à Vitrolles et Marignane, un patchwork onirique composé de différentes zones, industrielles, commerciales, résidentielles liées par un réseau autoroutier».

- au milieu des champs naissait le Village Expo, devenu le lotissement du Bosquet, l'un des villages exemplaires implantés par l'Etat en périphérie des grandes villes afin de permettre la naissance d'une industrie nationale du pavillonnaire.

- après la seconde guerre mondiale, les besoins croissent considérablement. Le développement urbain change d'échelle: c'est l'édification des grands ensembles dont la multiplication systématique menace le territoire d'hypertrophie et de fragmentation. La construction de «véritables villes» devient nécessaire.

- naissance du modèle des grandes surfaces : récupérer le trafic très important des autoroutes en disposant de grands plateaux dévolus au stationnement, pratiquer le discount en disposant d'une clientèle très nombreuse.

C'est sans aucune organisation, simplement en profitant de diverses opportunités que la cuvette de Marignane devient un centre contemporain de l'Etang de Berre et de l'aire métropolitaine en cours de formation.

Source : «L'étang de Berre, de la mer au lac», Ecole d'architecture de Marseille Luminy, TPFE P. Bartoli, A. Carpentier, C. Musset, A. Truchot et C. Orillard sous le titre «Des rives métropolitaines», publication CAUE 13

av. des Salyens

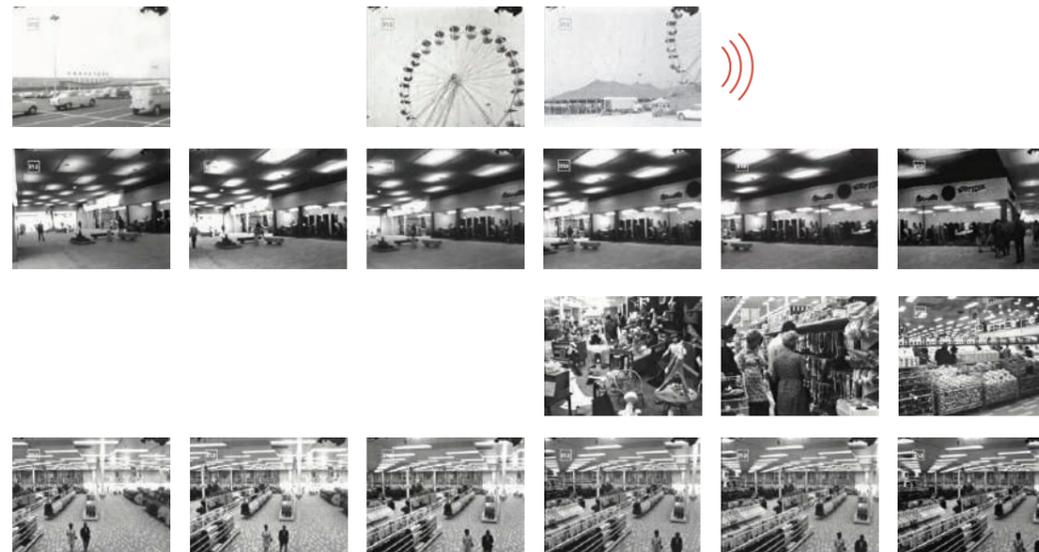
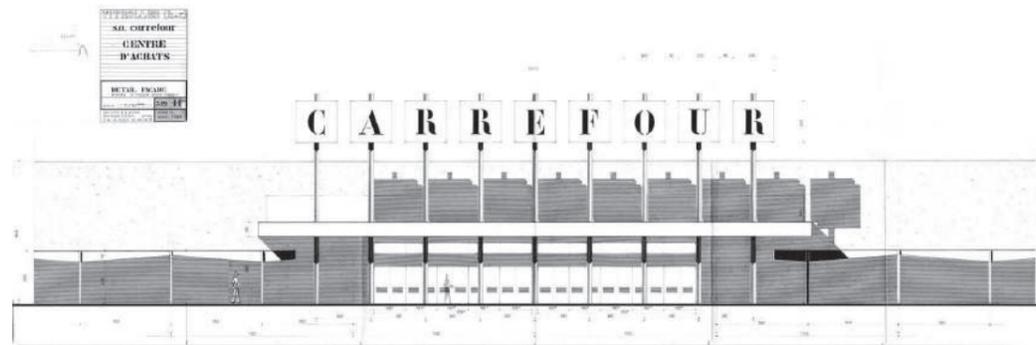
av. de Marseille



Cette image aérienne des années 80 montre le quartier des Pins avec le centre urbain en arrière plan. On notera :
- le caractère routier de Salyens pensé dans une dissociation des flux (une passerelle piétonne la franchie) - nb. : le secteur des Pins fait l'objet d'un projet ANRU consolidé au sein d'un plan stratégique local (2014)

- l'isolement de l'av. de Marseille, ancien chemin vicinal qui dessert le village, aux abords de laquelle émergent des pavillons au coup par coup, et la ville moderne développée à partir de Salyens et de la sortie d'autoroute.
2 développements de la ville s'opèrent avec peu de liens, dans des logiques autonomes.

LE PLUS GRAND "DISCOUNT D'EUROPE"



IMAGES EXTRAITES DU REPORTAGE D'ACTUALITÉ RÉALISÉ LE JOUR

source : «La Nouvelle ville», Transborde 2013

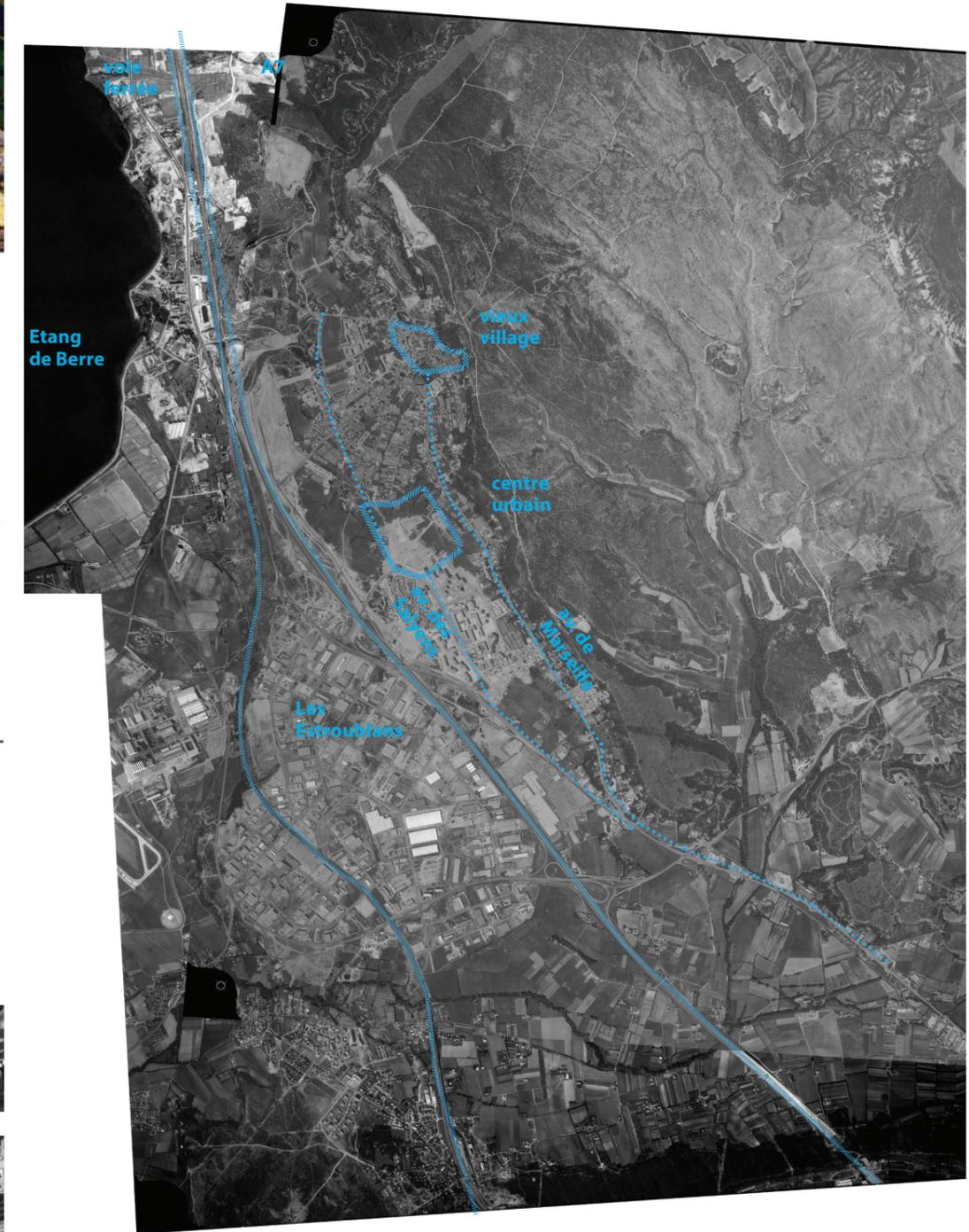


Photo aérienne, 1974
Source : document N. Mémain



À CETTE «VILLE NOUVELLE» ENCORE TOUTE HÉSITANTE, IL FALLUT GREFFER UN CŒUR.

Ce jour marque l'histoire de Vitrolles. En posant symboliquement la première pierre de ce centre urbain, nous venons de donner le départ à la troisième phase de notre politique [...].

Il fallait, selon une image maintenant reprise officiellement, donner à cette nouvelle population «la qualité de la vie» [...].
À cette «ville nouvelle» encore toute hésitante, au seuil de son devenir – partagée hier et peut-être pendant encore quelques temps entre les bruits des marteaux piqueurs et les silences de la campagne environnante, il fallut greffer un cœur. Et c'est ce que nous sommes venus faire aujourd'hui. Au rond-point des zones dominantes de l'habitat,

l'ensemble des équipements, [...] donnera à notre nouvelle agglomération l'impulsion de vie qui lui manquait encore.

Là, vont être rassemblés les grandes administrations, nouvelle mairie, l'hôtel des postes, celui des finances, un commissariat de police, les allocations familiales [...] un grand centre médical, un hôtel de classe 3 étoiles, des cinémas, des restaurants, une galerie de 50 commerces [...] 5 000 mètres carrés de bureaux [...].

—
M. LE MAIRE - 29 NOVEMBRE 1974
SOURCE - REVUE MUNICIPALE - 1975

source : «La Nouvelle ville», Transborde 2013



Cette image aérienne des années 80 avec le centre urbain au premier plan montre les ruptures entre le tissu agricole et les extensions urbaines du vieux village et l'urbanisme du centre urbain :

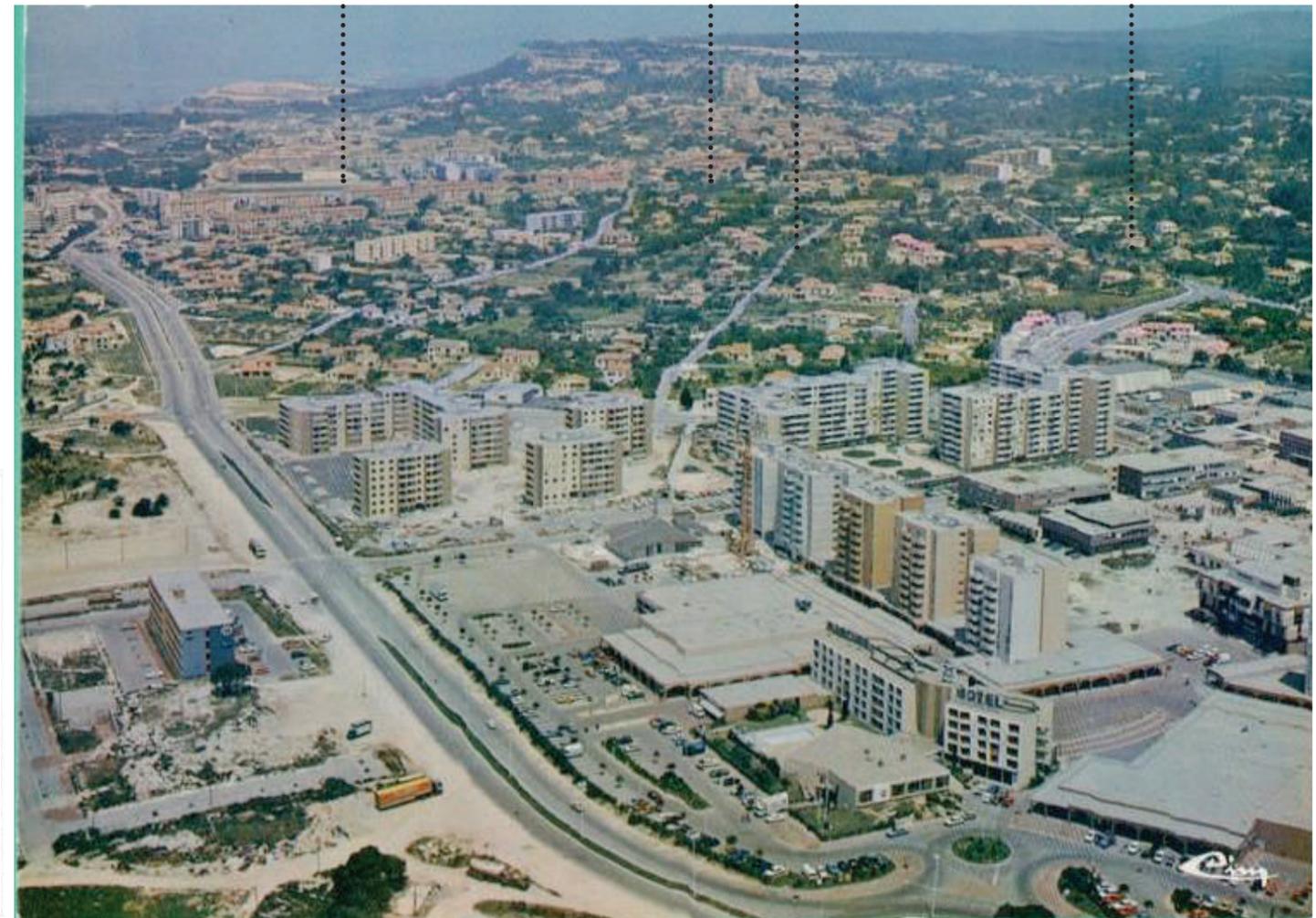
- les abords de l'av. de Marseille ne sont pas inclus dans le projet du centre urbain
- le tracé des anciens chemins (comme celui des Vignes) est ignoré.

La Cité Rose

vieux village

ch. des Vignes

av. de Marseille



Ces cartes postales illustrent d'une part un cœur apaisé autour d'espaces publics dédiés et d'un parc (St Exypéry), d'autre part la façade urbaine sur l'av. des Salyens et Rabin, avec une prédominance de la voiture.



pes scolaires associant maternelle et école primaire. Le quartier dispose par ailleurs de trois collèges et d'un lycée.

centre urbain de la pierre plantée

Autour du parc urbain animé par un bassin sont implantés les principaux équipements collectifs : hôtel de ville, bibliothèque, piscine, galeries commerciales, centre éducatif et culturel, groupe scolaire, centre de l'enfance. Les immeubles d'habitation se répartissent à proximité de ces équipements. Les galeries commerciales, abritées par des arcades, bordent les rues conduisant à l'hôtel de ville et au parc urbain. D'autres services complètent ou compléteront cet ensemble : sécurité sociale, bureau de poste, commissariat de police, caisse d'allocations familiales, hôtel... L'animation de ce centre sera renforcée de façon déterminante par l'implantation d'un lycée de 1200 places, lié aux métiers de l'aéronautique, dont l'ouverture se fera en 1982.



VITROLLES NE SERA PAS LA « MÉGALOPOLE » PRÉVUE AU DÉPART.

source : «La Nouvelle ville», Transborde 2013

Par souci d'équilibre, la construction des logements a été diminuée de moitié [...]. «Cela est nécessaire, nous dit M. Jean-Jacques Anglade, maire de Vitrolles, si nous voulons faire des aménagements solides, qui assurent les meilleures conditions d'accueil des populations nouvelles.»

RIETJE VONK
SOURCE · L'AGACE · 1986



- après la seconde guerre mondiale, les besoins en logements croissent considérablement.

Le développement urbain change d'échelle: c'est l'édification des grands ensembles de logements.

- et des «villes nouvelles».

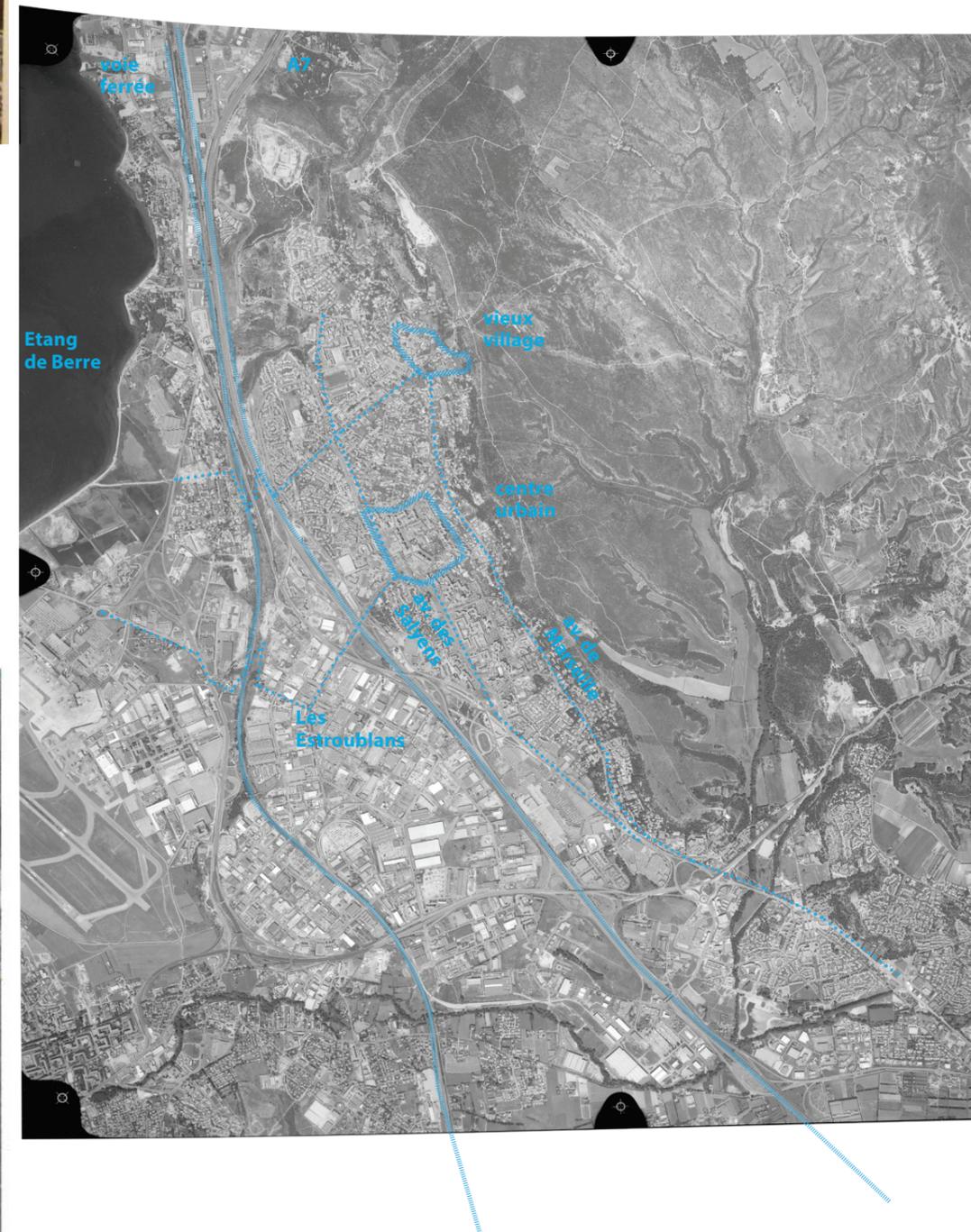
Réalisées à l'origine pour répondre au développement de l'industrie sur le territoire de l'Etang de Berre, les villes nouvelles (Vitrolles, Istres, Miramas, Martigues) connurent une poursuite de leur croissance durant la crise grâce à l'exode rural, et à la résidentialisation de la Provence, liée dans un premier temps à l'apport de la population rapatriée de l'Afrique du Nord, puis à une modification des modes de vies, qui éloigna lieux de résidence et lieux de travail et marqua la rurbanisation (lotissements, etc.).

- le centre urbain de Vitrolles fut en grande partie construit antérieurement à la constitution de l'EPAREB (organisme d'Etat chargé de mettre en oeuvre le plan de l'OREAM dans les communes de la Ville nouvelle). Il reprend le modèle du grand ensemble. Le modèle de la ville verte correspond à une seconde étape du développement urbain (ferme de Croze, etc. à Vitrolles).

Chacun de ces nouveaux centres obéit à une organisation identique : un équilibre en logements collectifs et individuels et une zone commerciale au coeur de ces quartiers qui joue le rôle de centre ville complémentaire.

La question de la multipolarité, de leur animation et de leur gestion, mais aussi d'une identité locale émergent.

Photo aérienne, 1992
Source : document N. Mémain



0.6

depuis 1990 : un équilibre qui se cherche, à l'échelle de la ville et entre local et métropolitain.

L'histoire de Vitrolles est celle d'un processus d'expansion urbaine rapide à travers une série d'opération qui dessinent ses quartiers de ville. Ce processus est moins « centré » autour du fonctionnement urbain et du tissu socioéconomique du Village que développé « en parallèle » et suivant l'histoire de la zone d'activité. **Celle-ci connaît deux importants cycles d'expansion depuis les années 50 et continue à occuper actuellement une position stratégique au sein du système métropolitain marseillais.**

Au cours de cette période et notamment depuis 1968, le village de Vitrolles, qui en 1946, compte 1.293 habitants, devient une ville. Cette dynamique tire parti de l'implantation de la périphérie économique de l'aire marseillaise dans les limites administratives de la commune et autour de l'Etang de Berre, **mais doit composer avec les contraintes propres à une logique de développement exogène.**

Les opportunités d'urbanisation en résultent contraintes par un site géographique remarquable mais surtout par une logique d'interface entre fonctions résidentielles et activités économiques. La distribution dans l'espace des fonctions urbaines en résulte distendue.

La fragmentation visible dans la forme urbaine, est également perceptible dans les caractéristiques sociodémographiques et socioéconomiques des

habitants de ses quartiers et dans les pratiques de mobilité.

Les logiques de séparation socio-spatiale, constituant un trait commun récurrent du développement urbain, se structurent très souvent dans les villes européennes contemporaines sur la base d'une différenciation du prix du foncier selon la proximité avec une ou des centralité/s. **La caractérisation identitaire des centres ville est le résultat de l'histoire longue, d'une construction symbolique autour de fonctions administratives ou/et économiques et/ou religieuses et de la présence d'un tissu résidentiel permettant la coprésence de catégories diverses et distinctes d'habitants participant à l'économie urbaine.**

A Vitrolles, entre 1968 et 1990, l'histoire se construit au rythme moyen de 925 nouveaux logements pour 867 nouveaux ménages tous les 2 ans.

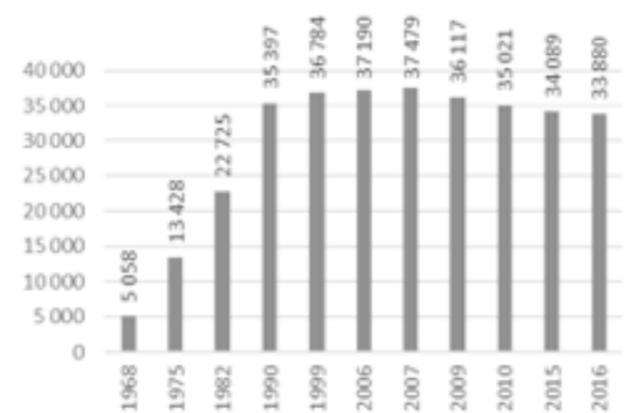
Alors que la ville commence à se structurer autour de la zone d'activité des Estroublans, le Centre Commercial Carrefour ouvre ses portes en 1970 au Sud-Est de la commune ou bien « à quelques kilomètres de Marseille, aux pieds du rocher de Vitrolles » comme on peut l'entendre dans un reportage télé de l'époque. **En 1977, le centre administratif est déplacé du Centre villageois, où il reste la Mairie Annexe, au profit du quartier Centre Urbain. Entre 1968 et 1975, Vitrolles a presque multiplié par trois sa taille.**

La construction du quartier (ou de l'ensemble ?) Centre Urbain dit « de la pierre plantée » semble vouloir fixer le Centre de la « ville nouvelle » après 1973 et se dote, dès le départ des équipements nécessaires à faire centre-ville.

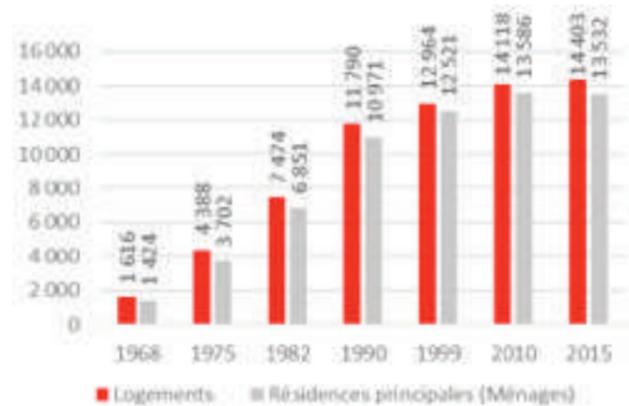
Malgré cela dans ce contexte d'expansion accélérée, les dimensions identitaires semblent avoir des difficultés à se situer dans un espace délimité et surtout reconnu univoquement comme central par des habitants provenant d'ailleurs.

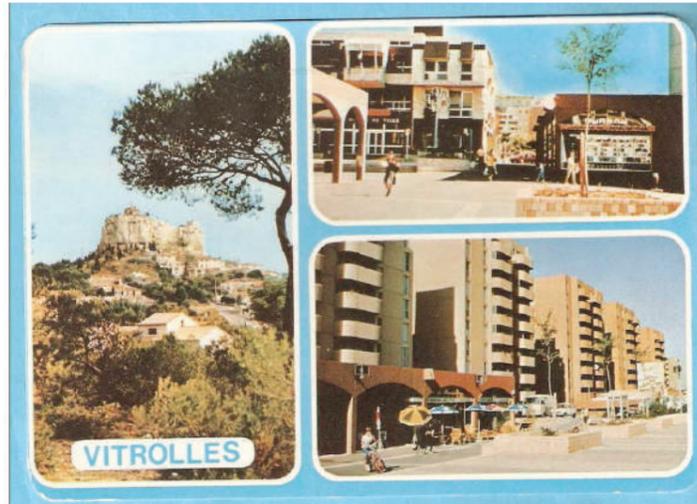
Par ailleurs si le Centre Urbain cultive depuis sa création l'ambition de devenir le nouveau centre « fonctionnel » de Vitrolles **il garde l'échelle urbaine d'un grand ensemble** et s'inscrit en continuité avec une logique de développement urbain qui s'articule autour d'une avenue traversant en longueur une série secteurs avec des formes urbaines des caractéristiques sociales et des appartenances spécifiques.

Si au sein du Centre Urbain des éléments constitutifs du « centre-ville » nous semblent réunis il nous paraît également important de les resituer à une échelle plus large pour affirmer une identité de centralité urbaine au sein d'un système urbain polycentrique.



évolution de la population - traitement inCittà





> un urbanisme de la voiture et une forme urbaine et bâtie hérités des années 60/70 à **interroger aux vus de l'évolution des modes de vie et des enjeux contemporains de durabilité.**

> une histoire urbaine qui a superposé sur le territoire des enjeux économiques et des formes urbaines sans stratégie d'ensemble à l'échelle de la commune, créant :
- des ruptures fortes (A7, voie ferrée, boulevards, etc.)
- des discontinuités bâties et viaries (modes doux et/ou routiers) entre quartiers.

> une urbanisation concentrée dans le temps, récente (de 3.000 à 35.000 habitants en 30 ans - 60's à 90's) et étalée dans la commune créant des entités de quartier très fortes et une série de polarités dont la complémentarité et la gestion sont mises à mal.

> **Connecter, mettre en lien, inscrire chaque polarité dans une stratégie et une trame urbaine à l'échelle de la commune, c'est aussi permettre une mixité d'usages et de fonctions, une complémentarité, et rendre possible des échanges entre quartiers.**

> **La question de la temporalité, ce qui signifie intégrer des projets à court et long terme, mais aussi travailler sur l'histoire de Vitrolles.**



0.7

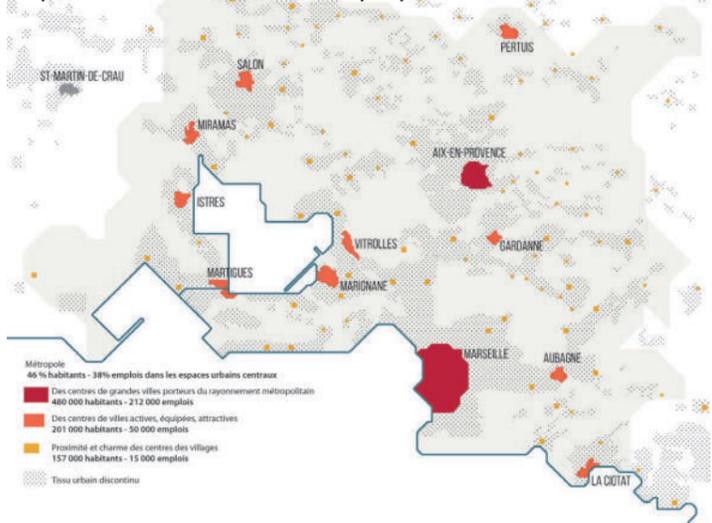
Vitrolles - centralité de vie de la diversité métropolitaine

La métropole Aix-Marseille-Provence dans son ensemble se distingue par son organisation polycentrique opposée au système centralisé des métropoles comme Paris ou Lyon. **La diversité de ses pôles urbains et villageois représente une grande richesse d'une structure métropolitaine qui offre des multiples situations géographiques, paysagères et urbaines.**

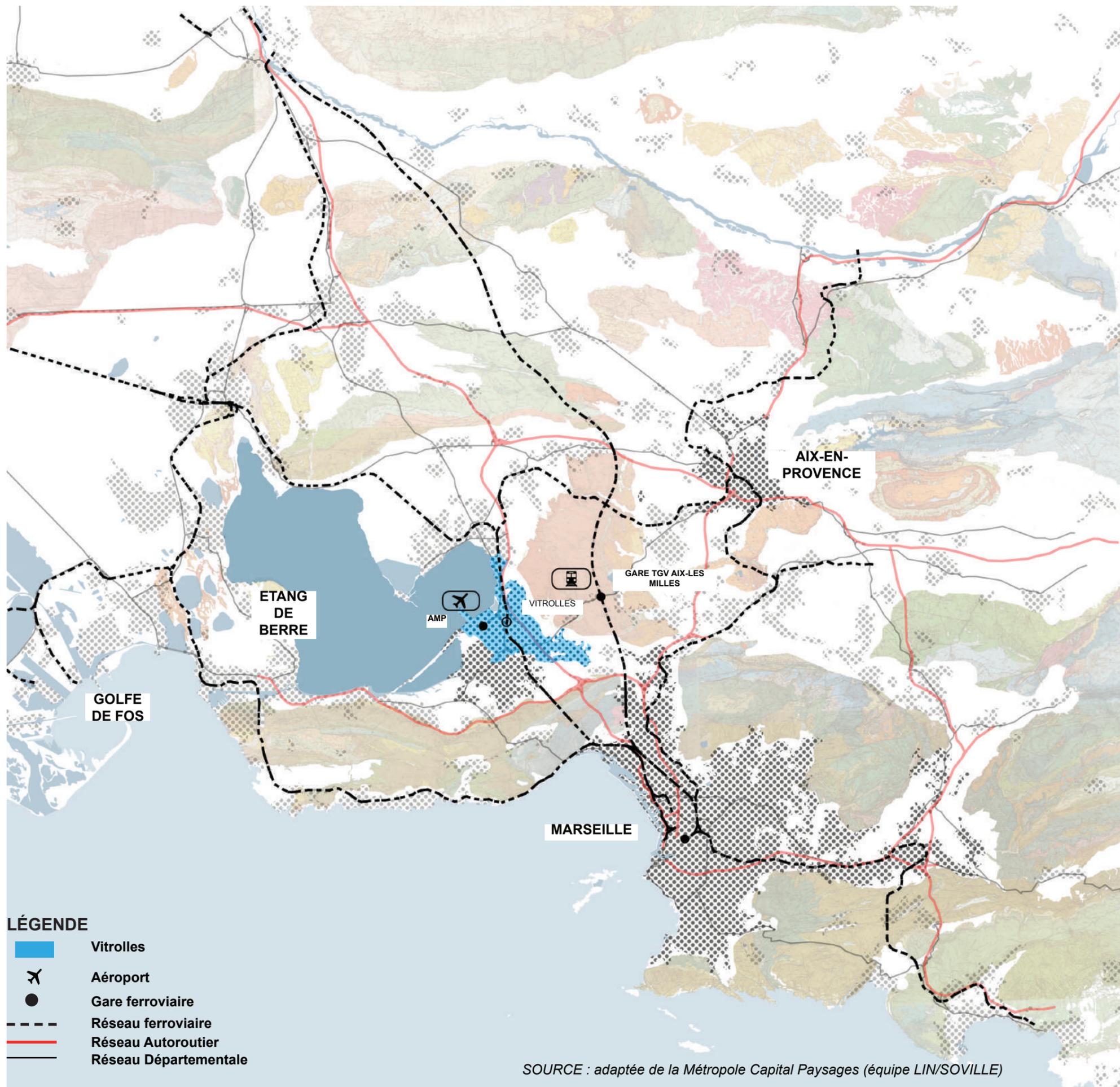
Dans ce contexte, l'identité et l'histoire de Vitrolles correspond à un caractère distinct qu'il s'agit de valoriser à travers le rayonnement de son centre, lui-même multipolaire.

Comme la plupart des villes moyennes en France, Vitrolles connaît une perte d'attractivité de son 'cœur' - le centre urbain, qui est fortement concurrencé au niveau de l'offre commerciale par le pôle des grandes surfaces au Sud et au niveau de l'habitat par l'étalement urbain des alentours. Erigé dans les années 70, le vieillissement de son patrimoine détériore en outre son image.

Aujourd'hui, Vitrolles fait partie des 92 centres villes de la métropole AMP visés par l'étude 'Réinvestir l'urbain' de l'AGAM, et est ciblé par le dispositif "Envie de Ville" qui complète le plan d'action de l'Etat en faveur des centres-villes en difficulté sur le territoire des métropoles. La métropole cherche ainsi à redonner un nouveau souffle à ses centralités en perte de vitesse qui peinent à maintenir une offre commerciale, de service public et de l'habitat urbain propice à leur attractivité.



SOURCE : Étude AGAM Réinvestir l'urbain - Aix-Marseille Provence forte par ses centres



SOURCE : adaptée de la Métropole Capital Paysages (équipe LIN/SOVILLE)

1.
Le centre urbain,
une polarité rattachée à la sortie
de l'autoroute A7 et aux axes
routiers (av. des Salyens et Y.
Rabin).



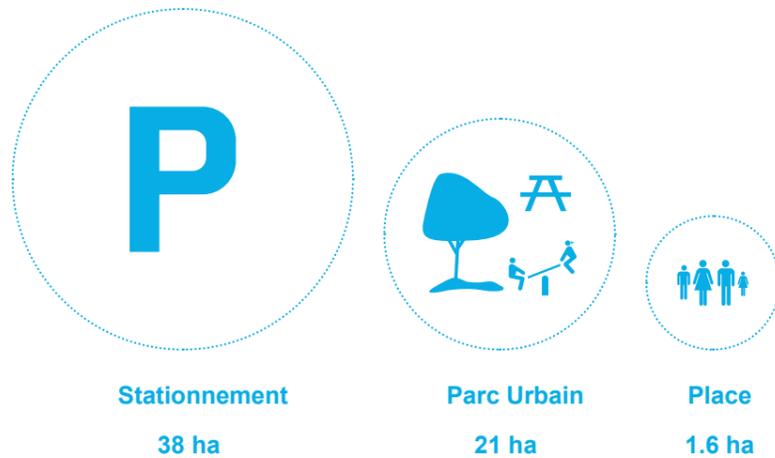
1.1 Une ville conçue pour la voiture.

Située stratégiquement entre la gare TGV d'Aix en Provence et l'aéroport AMP, la ville de Vitrolles est traversée par les infrastructures routières de l'autoroute A7 et les voies ferrées TER.

Son accessibilité est devenue paradoxale: excellente à l'échelle de la commune, elle s'avère complexe en fonction du secteur concerné. Notamment la gare VAMP, à cause de son emplacement excentré, dessert actuellement mal la ville centre, dont le centre urbain.

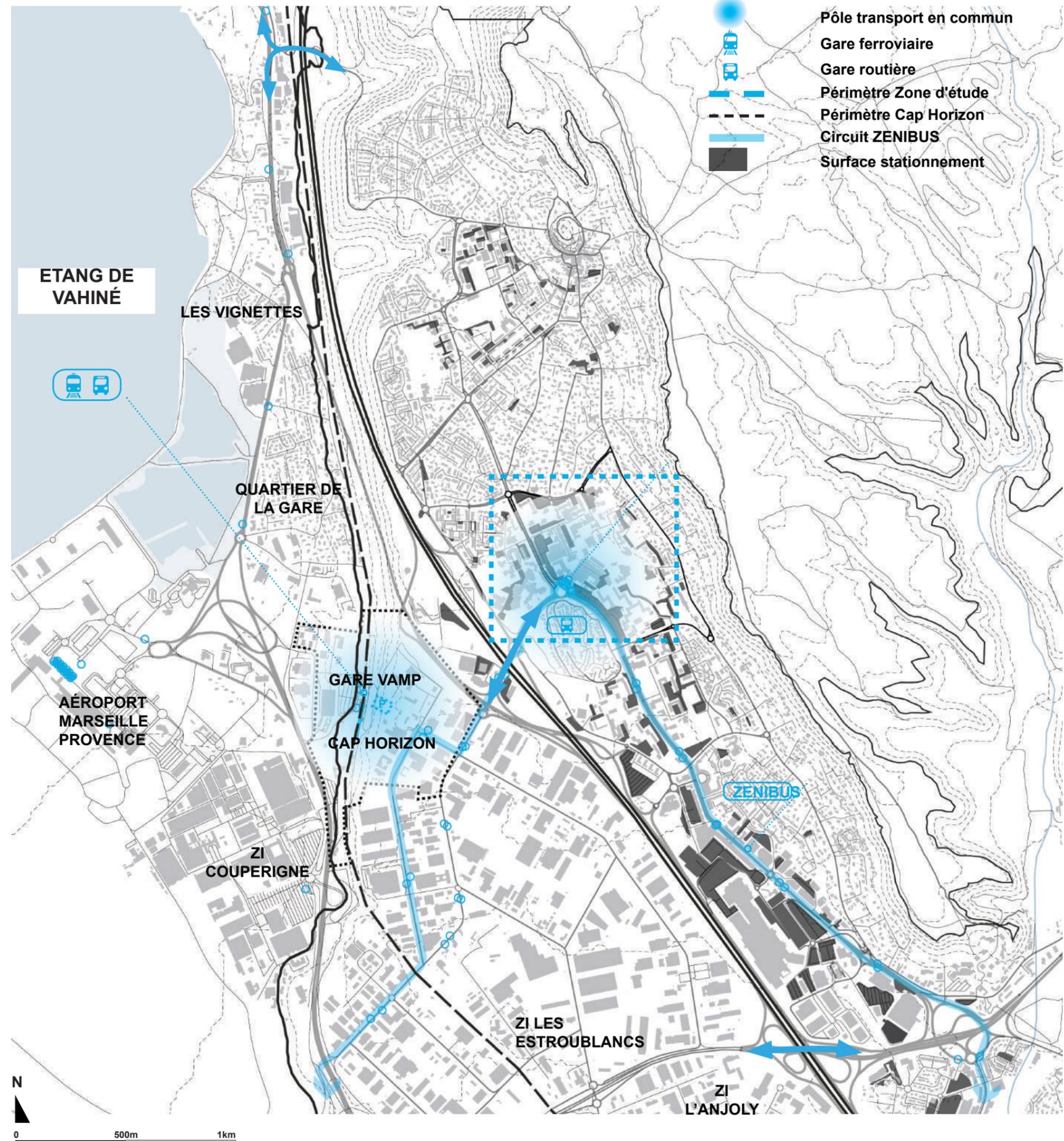
Organisée pour une accessibilité maximale en voiture individuelle, la structure de la ville se greffe aux sorties d'autoroute qui représentent les polarités du centre commercial et du centre urbain. La prédominance de la voiture est également ressentie à l'échelle du tissu urbain et notamment dans le cas du centre urbain, avec des surfaces importantes de stationnement, desservant les logements, les commerces et les services.

DANS LE PÉRIMÈTRE DE VITROLLES EST-CENTRE ÉLARGI (560 HA) :



LE CENTRE URBAIN

L'offre élevée en stationnement au niveau du centre urbain est un atout car elle en fait un lieu très accessible bien positionné en entrée de ville. Cependant, il faut trouver un équilibre entre accessibilité et qualité du cadre urbain. Plusieurs tentatives sont en cours pour développer l'offre en transport en commun et rendre le coeur de ville moins dépendant à la voiture (Zenibus, Gare routière et parking relais Cap Horizon)



Un centre conçu pour la voiture.

La Ville est traversée par des flux importants, concentrés sur Salyens/Rabin : entre 9000 et 11000 véhicules/jour.

Il n'y a pas d'itinéraires alternatifs à ces fonctionnements, le «Transit» étant déjà sur l'Autoroute. Les trafics observés sont donc des trafics «d'Echange» et de «Desserte Locale». Le flux de Poids Lourds est marginal. Le flux de Cars et de Bus est plus élevé que la Moyenne ce qui indique un bon report modal sur le TC.

> un site desservi directement depuis l'A7, constituant l'une des manières d'entrer dans la Ville.

> une porte d'entrée au vocabulaire routier : le rond point de la Pierre Plantée (nom du centre urbain lors de sa création), les larges avenues au profit des voitures (16m de chaussée - 2m de trottoirs), etc.

> deux séquences distinctes articulées par le rond point (axe de la Mairie) :

- Y. Rabin (1), marquée par de larges aires de stationnement (8.400m²) et une façade commerciale.

L'aménagement de la topographie dans l'espace public tend à rattacher l'av. Y. Rabin avec la frange Ouest du site (le lycée, etc.).

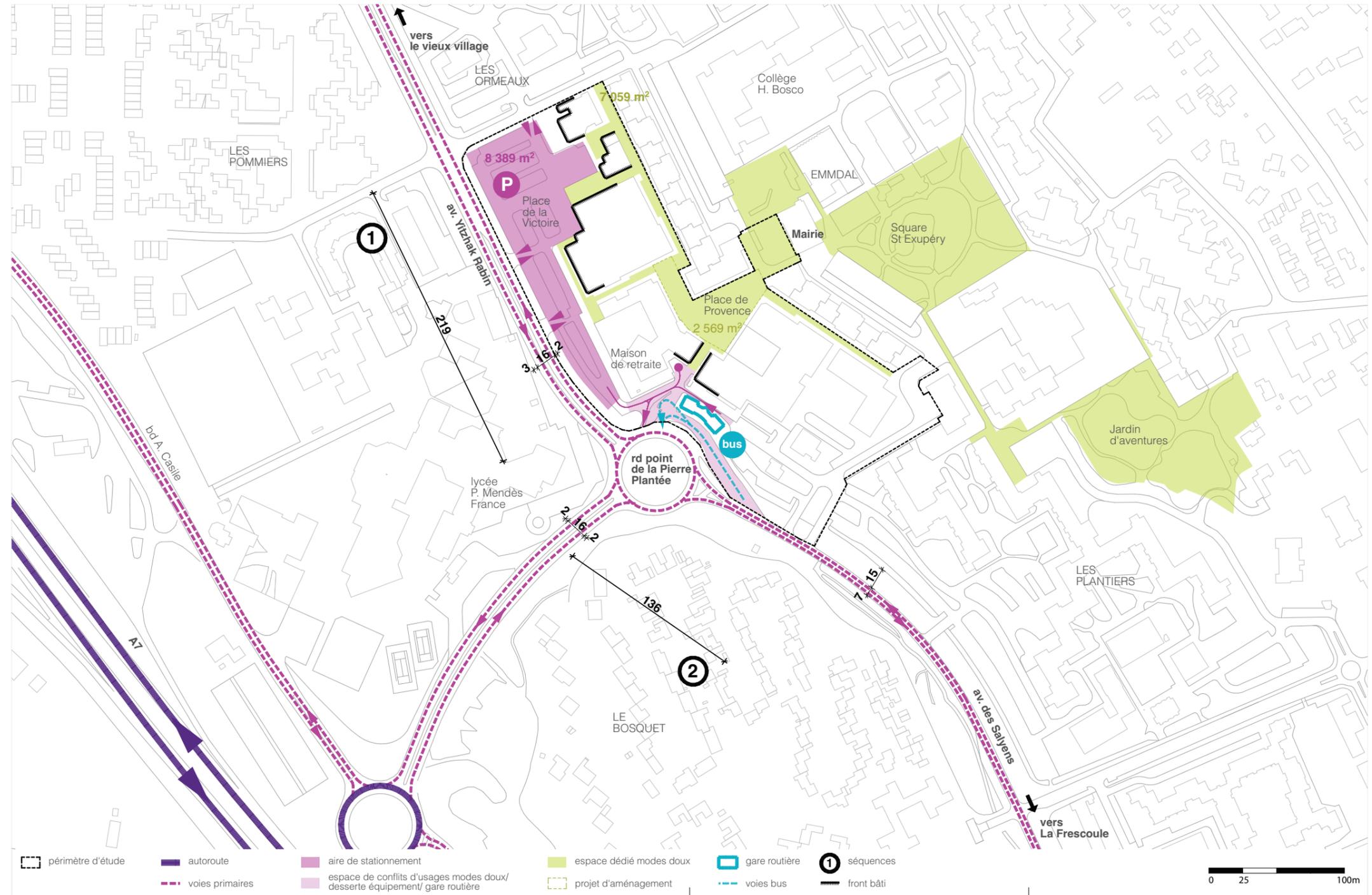
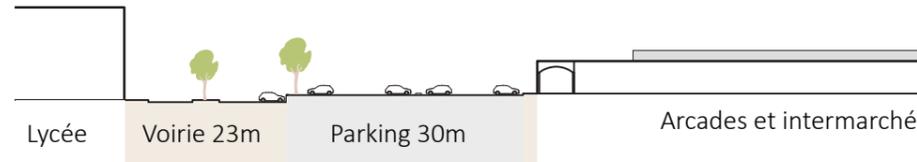
Les poches de stationnement, surélevées par rapport à l'avenue, marquent l'entrée du centre urbain piéton (7.000m² d'espaces dédiés aux modes doux dans le périmètre d'étude).

- Salyens (2), par la gare routière.

> des aménagements urbains et architecturaux qui empruntent le langage des zones commerciales (le parking et la façade commerciale, la signalétique), sans en avoir la lisibilité ni les caractéristiques.

> une prédominance des véhicules qui génère des conflits d'usages avec les modes doux, notamment dans l'axe du rond point et de la Mairie.

- > hiérarchiser les voies et les accès tous modes
- > retrouver du confort d'usage pour les modes doux
- > qualifier l'entrée de ville dans une perspective d'évolution des modes de vies (alternative au tout voiture, etc.)



1.2 Une séquence urbaine peu lisible.

A l'échelle de la ville.

Parler d'une séquence «Centre urbain», c'est entre autres parler de son image, de repères et de lisibilité.

Cela oblige à s'interroger sur la caractérisation d'un lieu, sur ce que l'on donne à voir au passant pour lui donner envie de s'y arrêter. L'image d'un lieu est aussi fondamentale pour ses habitants et ses usagers.

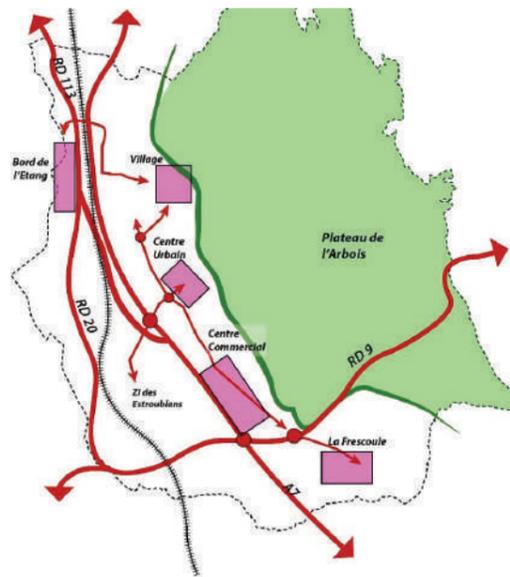
- > Une façade commerciale en rez-de-chaussée très peu perceptible depuis l'av. Y. Rabin en raison du dénivelé et de l'aménagement de l'espace public.
- > **Ce sont les tours de logements qui ponctuent cette séquence urbaine, et, au sol, l'emprise de la voiture ou des parking vides le dimanche après le marché.**

L> e rond point de la Pierre Plantée marque une rupture entre, au Sud, l'av. des Salyens réaménagée en boulevard urbain au profit des modes doux, et, au Nord, l'av. Y. Rabin à dominante routière.

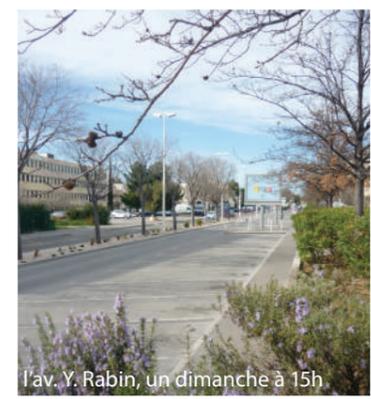
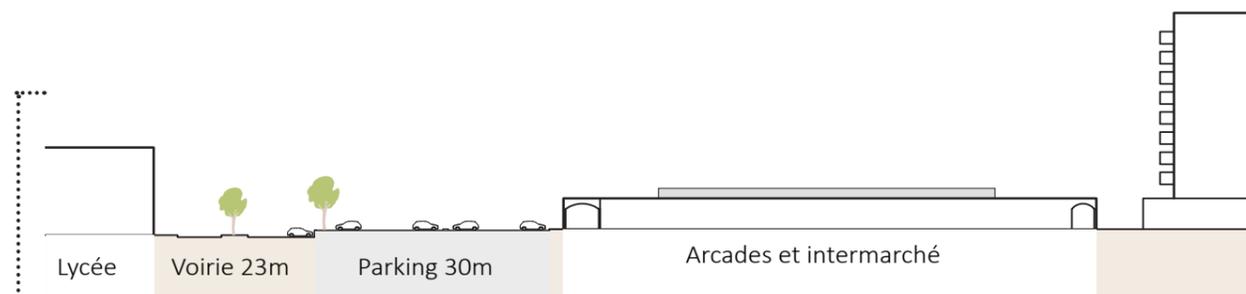
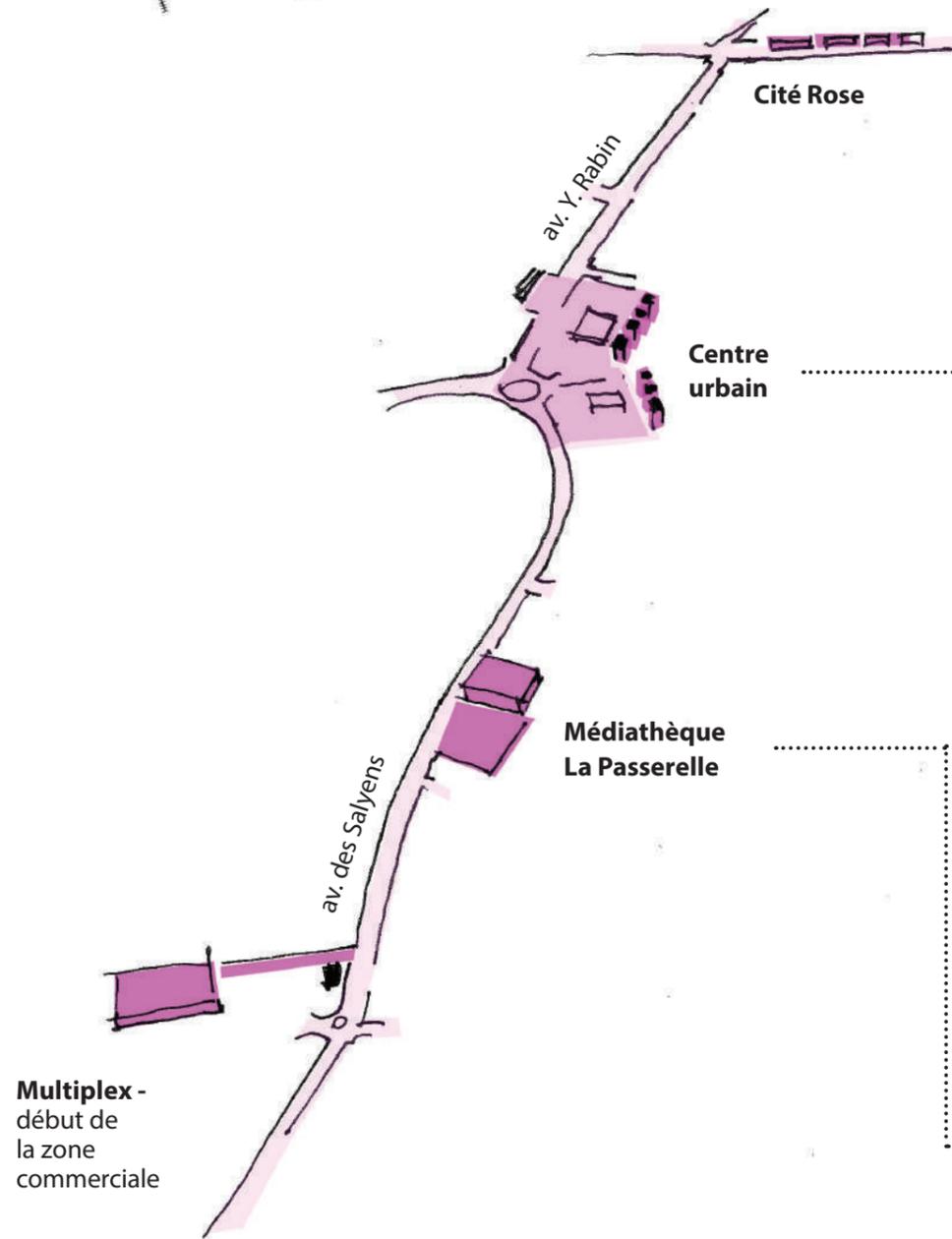
> Des vues sur le plateau qui laissent, entre les tours, entrevoir le grand paysage et permettent de s'orienter.

> Une séquence singulière à l'échelle du tronçon urbain Liourat/ Cité Rose, parce qu'elle inclue les deux façades urbaines, de part et d'autre de l'avenue Y. Rabin (lycée Mendès France et opportunités foncières).

> **ponctuer et structurer, à l'échelle la Ville, la séquence centre urbain depuis Y. Rabin/ Les Salyens**



source : Stratégie de positionnement commercial du centre-ville de la commune de Vitrolles, dans le cadre du FISAC
Rapport de mission, novembre 2017
MO : Métropole Aix Marseille Provence - Conseil de Territoire du Pays d'Aix - Ville de Vitrolles
MOE : Top Conseils + sdp Conseils



A l'échelle du piéton.

> Un aménagement d'espaces publics qui génèrent des conflits d'usages.

- à la sortie du lycée Mendès France (1500 élèves).
- dans l'axe Mairie / rond point Pierre Plantée (voie de desserte routier + accès à la maison de retraite + voies et arrêts de bus + entrée mode doux au centre urbain).

Un urbanisme de la voiture qui confond « places » et aires de stationnement (place de la Victoire, place Rémi Gaufreton).

Des traitements peu qualitatifs des interfaces entre rez-de-chaussée d'activité et espaces publics investis par la voiture.

> Des bâtis, aménagement et gestion d'espaces publics déqualifiant et tenant à l'écart le coeur du centre urbain perçu comme un arrière.

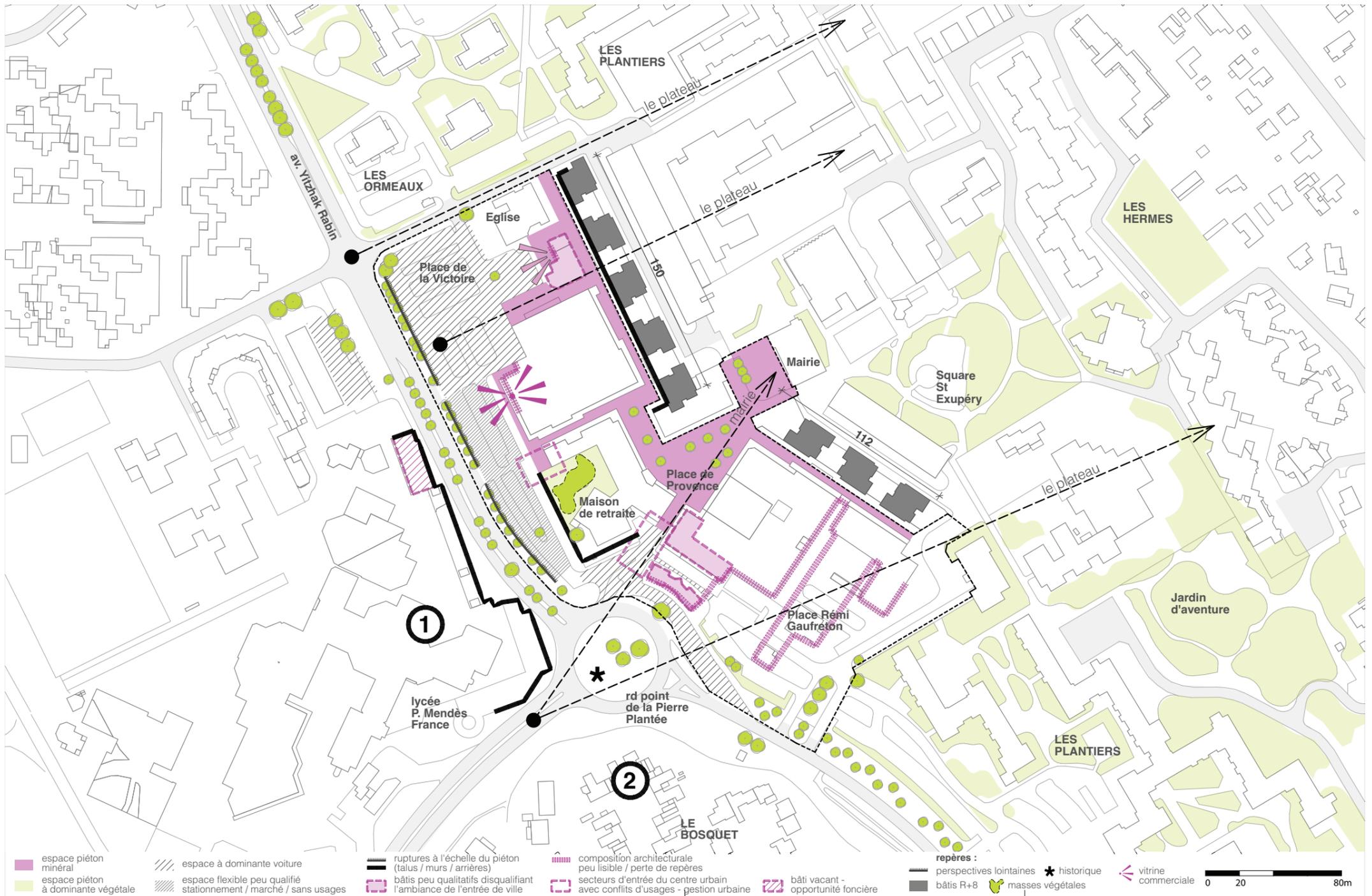
Des bâtis plus tardifs qui nuisent à l'unité architecturale et urbaine d'origine : extension en R+1 de l'ilot Maison des Associations, extension commerciale à coté de l'Eglise, gare routière).

Des entrées à l'espace piéton et des traitements de clôture (Maison de retraite) peu amènes : poubelles, clôture maçonnée opaque sur un linéaire de 60m, etc.

Des entrées à l'espace piéton qui ne donnent pas à voir le coeur du centre urbain (manque de lisibilité, de perspectives).

Un manque de lisibilité amplifié par le linéaire (150m) de galerie aux pieds des tours de la place de Provence (barrière à l'échelle du piéton).

> valoriser la séquence centre urbain par une intervention sur le bâti (attention aux extensions déqualifiantes et au vocabulaire zone d'activités, nouveau bâtiment?), les espaces publics (clarification des fonctions et usages, lisibilité des parcours notamment modes doux et espaces) et rez-de-chaussée (galerie).



1.3

La porte d'entrée du centre urbain commercial et administratif.

Des commerces qui fonctionnent en partie avec le stationnement de proximité

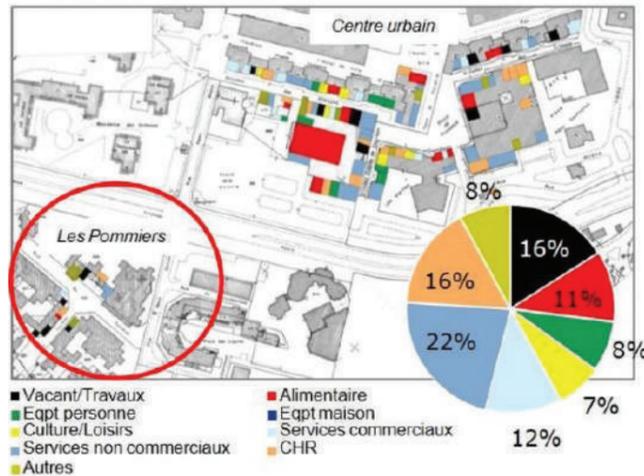
> une façade commerciale exposée sur l'avenue Yitzhak RABIN qui capte plus faiblement une partie de la clientèle de passage générée par les services privés, notamment médicaux, les services municipaux (82 850 passages) et établissements scolaires et équipements de proximité (Conservatoire, Piscine, ...); soit plus de 280 000 passages.

source : Stratégie de positionnement commercial du centre-ville de la commune de Vitrolles, dans le cadre du FISAC - Rapport de mission, novembre 2017

MO : Métropole Aix Marseille Provence - Conseil de Territoire du Pays d'Aix - Ville de Vitrolles, MOE : Top Conseils + sdp Conseils

> entre l'alimentaire «l'Intermarché» et l'Eglise : seul stationnement avec limitation de durée (1h30 de zone bleue), 24 places, du secteur.

> des commerces qui fonctionnent en partie avec le stationnement de proximité : à l'image de l'alimentaire «Intermarché» qui, compte tenu de la taille de sa surface de vente, présente la particularité de fonctionner sur les paniers moyens faibles donc sur des temps de présence dans le magasin, très courts.



Les flux: conflits d'usages et blocages

> sur le rond point de la Pierre Plantée, des micro blocages liés à la sortie du Lycée :

Nous avons réalisé des comptages «à vue» sur le Carrefour Giratoire de la Pierre Plantées points d'entrée en Centre-ville.

Ce relevé a été réalisé de 7h30 à 9h00 et 16h30 à 18h30.

- Analyse globale des enquêtes du Matin (HPM).

Le jeudi Matin, la charge du carrefour est de 1785 uvp entre 7h45 et 8h45.

La branche la plus chargée est la branche venant de Gelu.

- Analyse globale des enquêtes du Soir (HPS).

Le jeudi Soir, la charge du carrefour est de 1860 uvp entre 17h00 et 18h00.

Comme le Matin, la branche la plus chargée est la branche venant de Gelu.

La répartition modale montre que ce sont essentiellement des Véhicules Légers (VL) qui empruntent le Giratoire. Toutefois la part des Cars/Bus dans le trafic est ici très importante soit 8% (en valeur absolue 65 Bus à l'HPS). Il y a très peu 2 Roues (Motos et vélos) sur secteur et ce, malgré la présence du Collège et du Lycée.

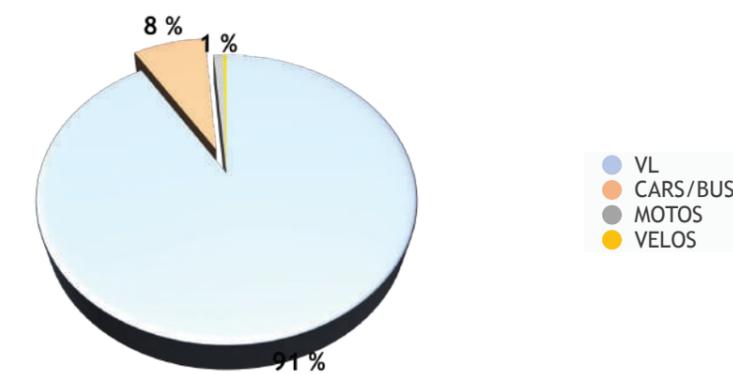
Le test réalisé avec le logiciel «Girabase» ne montre pas de problème particulier alors que sur le terrain, on observe environ 10 fois durant l'Heure de Pointe, des

micro-saturations avec un blocage de l'anneau du Giratoire.

Les investigations sur le terrain montrent que **cette saturation est liée, non aux trafics à écouler, mais au fonctionnement du passage piéton situé au Nord du Giratoire (Sortie du Lycée). Le comptage réalisé montre la traversée (2 sens) de 478 piétons au passage Nord et 65 au passage piétons du Giratoire : environ 550 traversées.** Les temps d'attente sur les branches d'accès sont peu importants et quand il y a des remontées de file, celles-ci s'écoulent relativement vite.

> sur le parking de la Victoire qui joue le rôle de dépose minute :

On notera un usage de type «dépose minutes» sur le Parking de la Victoire (en partie Sud) liées aux horaires de rentrée et sortie du Lycée et à la Halte Routière. A l'HPS, ce sont entre 250 et 300 véhicules qui manœuvrent sur ce type de fonction. Il manque un lieu pour cette dépose qui se fait sur le parking et donc génère conflits et insécurité au milieu d'un flux piétons soutenu.



Part modale

1.4

Un déficit de places de stationnement dans la journée

Il y a un déficit de places important dans la journée, pour que le Quartier fonctionne correctement.

L'offre est voisine de **740 places**. Le Matin à 10h00 **800 véhicules** sont stationnés. En moyenne entre 10h et 19h00, **715 véhicules** sont stationnés dans ce secteur. Les besoins en stationnement de **NUIT sont de 450 places** environ pour ce secteur de la Ville.

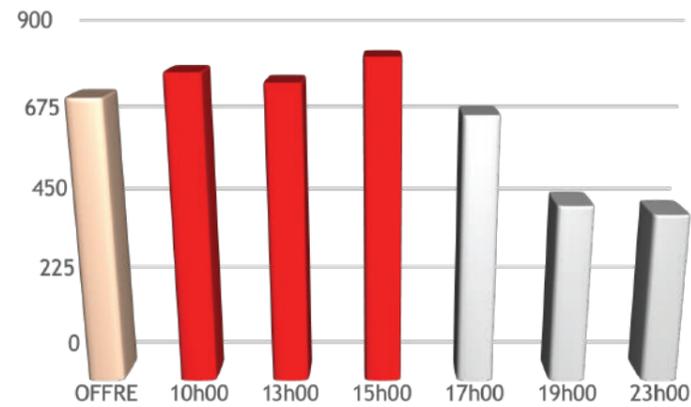
La demande est supérieure à l'offre dans des espaces stratégiques pour le bon fonctionnement des services et des commerces : c'est le cas le matin et à 15h00. On notera également une fréquentation du secteur à 13h00 : Résidents et usagers viennent déjeuner ici.

On observe également dans la journée une occupation importante des «franges» alors que des places sont disponibles dans l'Hypercentre. **Toutefois il ne nous paraît pas y avoir un report des besoins sur les stationnements résidentiels.**

	OFFRE PUBLIQUE	OFFRE	10H	13H	15H	17H	19H	23H
13	PARKING AVENUE SALYENS NORD-2	98	72	108	79	73	87	92
14	STATIONNEMENT AUTOUR POSTE	150	143	141	155	148	107	105
17	PARKING AVENUE SALYENS NORD-4	67	84	78	82	73	35	42
18	AUTOUR GARE BUS	14	19	19	19	20	7	4
19	PARKING LYCEE	59	63	56	92	55	2	2
20	AVENUE Y, RABIN LONGITUDINAL	43	86	76	81	72	34	31
21	PARKING CENTRE URBAIN 1	260	277	252	279	199	166	154
22	PARKING CENTRE URBAIN ZONE BLEUE	46	54	43	48	55	31	16
	TOTAL	737	798	773	835	695	469	446



Zone de stationnement publique considérée



Occupation de l'offre publique



la place de la Victoire, un dimanche à 15h



la place de la Victoire, un jour travaillé (source Google)

une faible part de stationnement réglementé, un faible taux de rotation

Nous nous sommes appliqués à comprendre comment fonctionne le stationnement. Pour cela nous avons affiné les données ci-dessus par une enquête sur la manière dont se comportent les usagers afin de définir, de manière précise, leurs besoins.

Cette enquête s'appelle **la Rotation**. Nous avons donc réalisé cette enquête toutes les 30 minutes, entre 10h00 et 19h30. Elle permet de déterminer, pour une place de stationnement donnée, le nombre de véhicules différents qui l'ont occupée et combien de temps chaque véhicule est resté sur cet emplacement.

L'indication de durée est très importante, entre autres, pour quantifier le nombre de véhicules ventouses (qui restent stationnés pendant plusieurs heures, voire la journée entière) car ces véhicules occupent souvent des places stratégiques pour la dynamique commerciale.

Cette enquête a été réalisée un jeudi de mars 2019 sur une Zone restreinte de l'Hypercentre.

Les places à enquêter, ont été choisies sur un échantillon de 50% de l'offre de la zone publique soit 355 places matérialisées réparties sur la zone d'étude retenue.

Nous avons utilisé ici la vidéo embarquée et un logiciel de reconnaissance de véhicule.

Nous avons ensuite analysé les fichiers afin de définir, la part des courtes, moyennes et longues durées (véhicules

ventouses) et leur localisation précise.

L'offre dans la Zone d'étude restreinte pour cette enquête est de 740 places environ.

L'échantillon de 350 places, a été réparti comme suit :

- 300 places libres d'accès (85%).

- 50 places réglementées (15%).

Le taux de rotation moyen (nombre de véhicules ayant occupé la même place durant la période d'enquête) est de 2,10. Ce Taux est calculé sur la Zone d'enquête où certaines places ne sont pas réglementées. Il convient donc de ne pas le prendre comme un constat négatif mais comme un indicateur.

Le taux de rotation sur du stationnement réglementé devrait être compris pour notre période d'enquête entre 5 et 7 afin de faciliter les accès aux services et commerces. On notera ici que le taux est bas : 3,5.

A noter :

- il y a très peu de places libres dans le secteur de focale.
- Le peu de rotation se fait toujours sur les mêmes places qui se libèrent.
- Il y a un petit souci de respect de la Zone Bleue et de compréhension de la réglementation (2 réglementations différentes sur un même secteur de stationnement).

> Le stationnement est saturé tout au long de la journée et en tous lieux, mais que la pression se fait entre 10h00 et 15h00.

> L'offre est sclérosée par de très nombreux véhicules «ventouses» et ce durant les horaires de fréquentation du Centre-ville pour les services et les commerces.

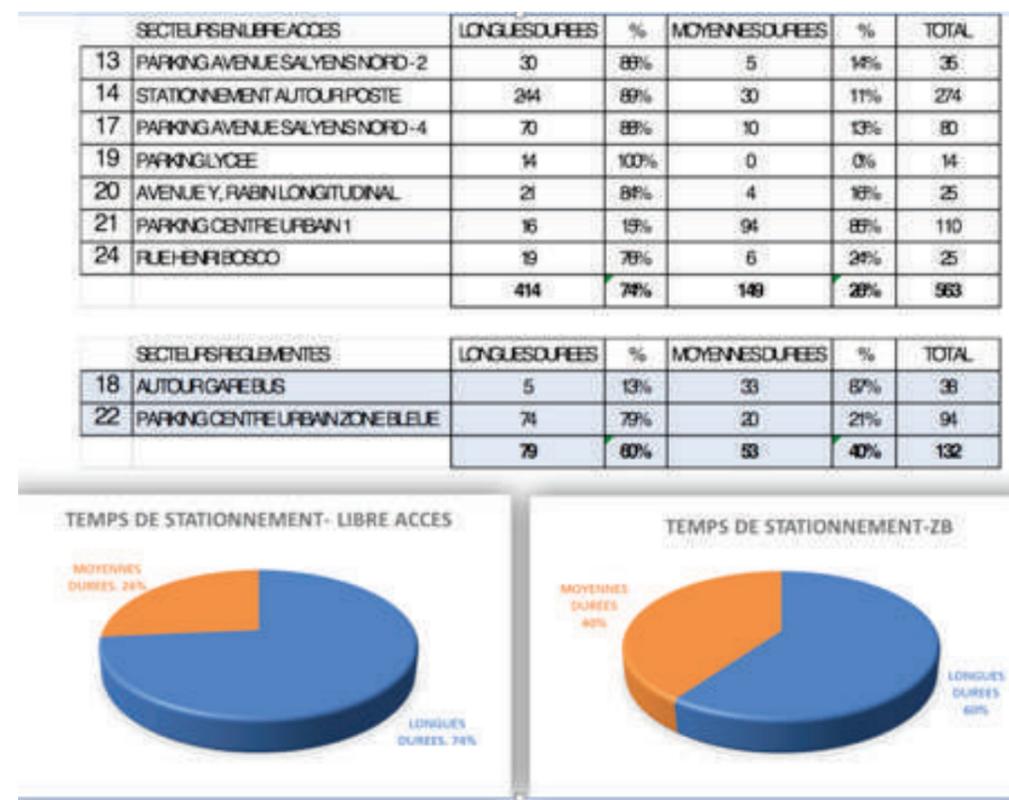
La question qui se pose est donc qui stationne son véhicule sur ces secteurs stratégiques ? A priori cet usage du stationnement sur de longues durées s'explique par la présence sur le secteur de plusieurs pôles attractifs : le Lycée et le Collège, avec leurs personnels enseignants et administratifs, La Mairie, les commerces divers dont la Moyenne Surface

Intermarché, les services (banques, médecins, poste...).

> Enfin et cela nous paraît non négligeable, l'offre attractive en Transport en Commun si elle est un atout, génère des besoins en stationnement. Cette tête de ligne est attractive et la rupture de charge y est aisée avec un stationnement gratuit à proximité.

Aujourd'hui à l'évidence il va falloir travailler sur 2 leviers: une augmentation de l'offre pour les stationnements longues durées et une meilleure gestion des temps de stationnement : lisibilité de la réglementation et surveillance.

		OFFRE	TAUX
13	PARKING AVENUE SALYENS NORD-2	30	1,15
14	STATIONNEMENT AUTOUR POSTE	100	2,74
17	PARKING AVENUE SALYENS NORD-4	40	2,00
18	AUTOUR GARE BUS	10	3,78
19	PARKING LYCEE	10	1,36
20	AVENUE Y, RABIN LONGITUDINAL	20	1,26
21	PARKING CENTRE URBAIN 1	100	1,09
22	PARKING CENTRE URBAIN ZONE BLEUE	30	3,12
24	RUE HENRI BOSCO	10	2,48
	TOTAL MOYENNE	350	2,10



Pour mémoire :

- Moyenne durée = de 30 minutes à 1h30.
- Longue Durée = >1h30.

1.5

Le projet de la gare routière : une opportunité pour l'aménagement et la programmation du centre urbain, mais une problématique de stationnement amplifiée.

> La gare routière de Vitrolles est **actuellement étudiée dans le cadre d'une étude globale des PEM à l'échelle de la métropole.**

> A priori, la taille de la gare routière ne sera pas réduite: **elle préservera voire augmentera son offre.**

Le principe d'une régulation des lignes reportées vers le Cap Horizon reste limité et ne pourrait être appliqué qu'au par cas.

Les lignes du métroexpress s'ajouteront : au moins deux lignes principales 88 vers Marseille et 210 vers Aix (à priori pas sur autoroute à Vitrolles).

> La métropole prévoit un développement de PEM incluant des dispositifs pour les vélos et des nouveaux modes de déplacements.

> **une offre attractive en Transport en Commun qui génère des besoins en stationnement : cette tête de ligne est attractive et la rupture de charge y est aisée avec un stationnement gratuit à proximité.**

> **hypothèse d'un parking en superstructure**

RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIERE PIERRE PLANTEE A VITROLLES

Syndicat mixte des transports de l'Est de l'Etang de Berre

nov. 2015

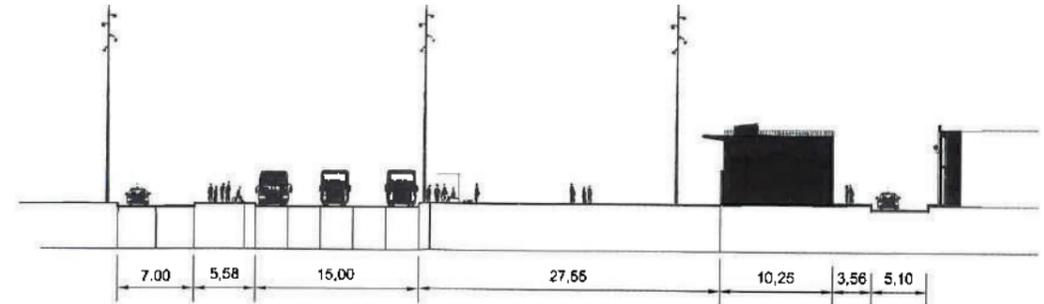
STOA + Safège ingénieurs

carrefour en lieu et place du rond point

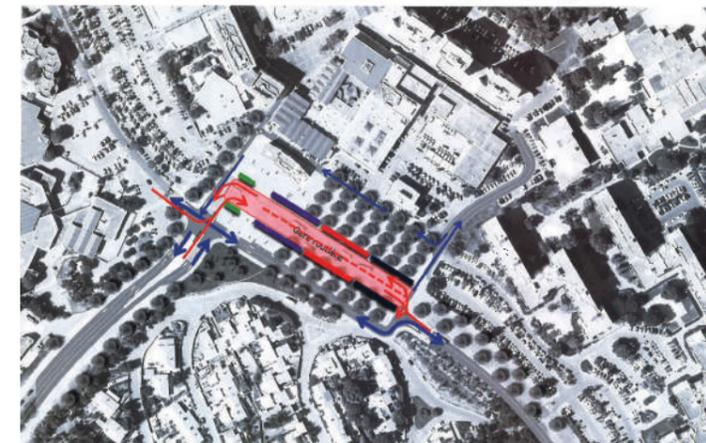
4 solutions proposées :

- place centrale
- place centrale avec ilot de stationnement bus
- promenade
- promenade avec ilot de stationnement bus

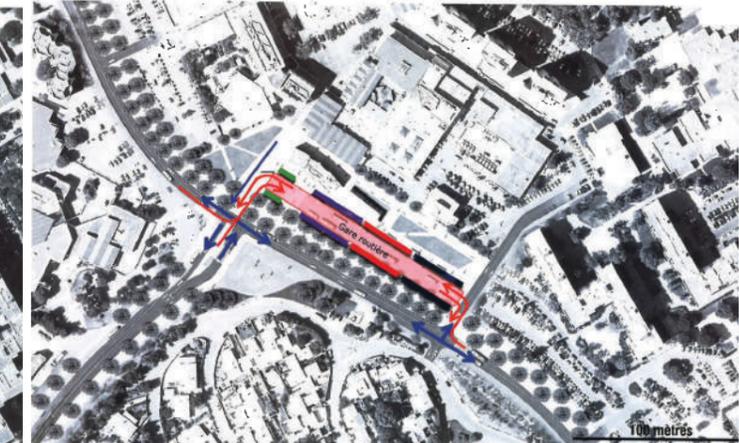
Solution validée (2015): place centrale sans voies périphériques



SOLUTION 5 : PLACE CENTRALE SANS VOIE PERIPHERIQUE



SOLUTION 3 : PROMENADE



1.6

L'opportunité d'une offre en transports en commun généreuse

La Ville est desservie par une Gare SNCF sur la Ligne Marseille/Lyon via Avignon.
La Gare de Vitrolles dessert aussi l'Aéroport de Marseille Provence. Elle porte d'ailleurs le nom de Vitrolles-Aéroport Marseille Provence.

La Gare est située à moins de 6km (moins de 10 minutes) en voiture, l'offre en stationnement y est conséquente 430 places payantes. La Gare est également accessible en vélo (13 minutes depuis la Place de la Victoire) et en Bus (15 minutes).

Pour mémoire, la SNCF offre :
5 AR/j Marseille/Montpellier.
22 AR/j Marseille/Salon/Cavaillon.
36 AR/j Marseille/Miramas Prt de Bouc.
10 AR/j Marseille/Lyon.
19 AR/j Marseille/Avignon.

La gestion du réseau de Transport en Commun est assurée par la Métropole qui a regroupé les opérateurs historiques.
D'autres opérateurs sont également présents à la Halte Routière Jean Dupras.
11 lignes transitent à minima par cette Halte Routière et l'offre y est conséquente.

Métropole mobilité a mis en place un système de «Pass» performant et très attractif.
L'analyse des grilles tarifaires permet de mettre en évidence des coûts très faibles pour les usagers : Le Pass intégral est à 68€ par mois et donne accès à la totalité de l'offre en transport.

Cette offre est un atout pour la Ville de Vitrolles et pour ce quartier et sa mutation ou son développement. Il met en réseau le Centre-ville, les quartiers, les zones commerciales et/ou d'emplois. Cette offre généreuse qui met en relais une Gare SNCF, un Transport Urbain performant permettra de faire venir (ou revenir) des usagers/habitants soucieux de vivre autrement, de se déplacer autrement.



L'analyse du tableau récapitulatif ci-dessus montre en journée courante une amplitude de service conséquente (amplitude élargie les weekends sur certaines lignes). Les fréquences permettent un service au plus près des besoins: 360 bus desservent au quotidien la Gare routière de Vitrolles.

TYPE	LIGNE	ORIGINE/DESTINATION	FREQUENCE	AMPLITUDE	Nbre AR/j
BHNS	ZENBUS	MARIGNANE/LES PENNES	7/15min	5h30/21h30	88AR/j
LIGNE ARMATURE	17	SALON/AEROPORT	15/45min	6h42/23h00	30AR/j
	38	MARTIGUES/VITROLLES	10/60min	5h40/21h00	22AR/j
	88	VITROLLES/MARSEILLE	15/45min	5h45/20h05	43AR/j
	210	VITROLLES/AIX	15/60min	6h15/20h45	28AR/j
	211	VITROLLES/PLAN D'AILLANE	60min	6h00/21h00	16AR/j
LIGNE EXTERNES	7	BERRE/VITROLLES	30min	6h30/19h00	35AR/j
	11	ST VICTOIRE/VITROLLES	10/30min	6h15/20h40	50AR/j
	12	VELAUX/VITROLLES	30min	6h30/19h00	27AR/j
LIGNE INTERNES	10	VIGNETTE/MIEUX VILLAGE	15/45min	6h45/19h30	21AR/j
TRANSPORT DEMANDE	ICIBUS				
	CHRONOPRO	DESSERTEZA			

2.
Le centre urbain,
un coeur et un « arrière »
aux fortes potentialités
mais fermé et peu structuré.



2.1

Des espaces publics différenciés par polarité.

Les espaces publics offerts par la commune de Vitrolles sont assez différenciés et illustrent bien le principe des quatre pôles:

> Le vieux village : l'échelle du piéton

Le village présente une typologie d'espace public traditionnelle avec une distinction très nette entre public et privé. Les espaces libres étant rares, ils sont valorisés et possèdent chacun leur identité: le parvis de la chapelle de Notre-Dame-de-Vie, la place de la République, le parc Christine Gounelle.

> la zone industrielle renforcée par le projet cap horizon : des espaces partagés

Les espaces publics de la zone industrielle sont rares et seront surtout assurés par le projet Cap Horizon avec le développement du pôle multimodal. Au vu de l'échelle, l'espace public proposé est un espace traversé, fait de grandes figures : le parc urbain en restanques surplombant la voie ferrée, le parvis encadré par le pôle multimodal et le parking silo. Ils restent assez éloignés du centre ville et seront surtout pratiqués par les utilisateurs du pôle multimodal et des bureaux.

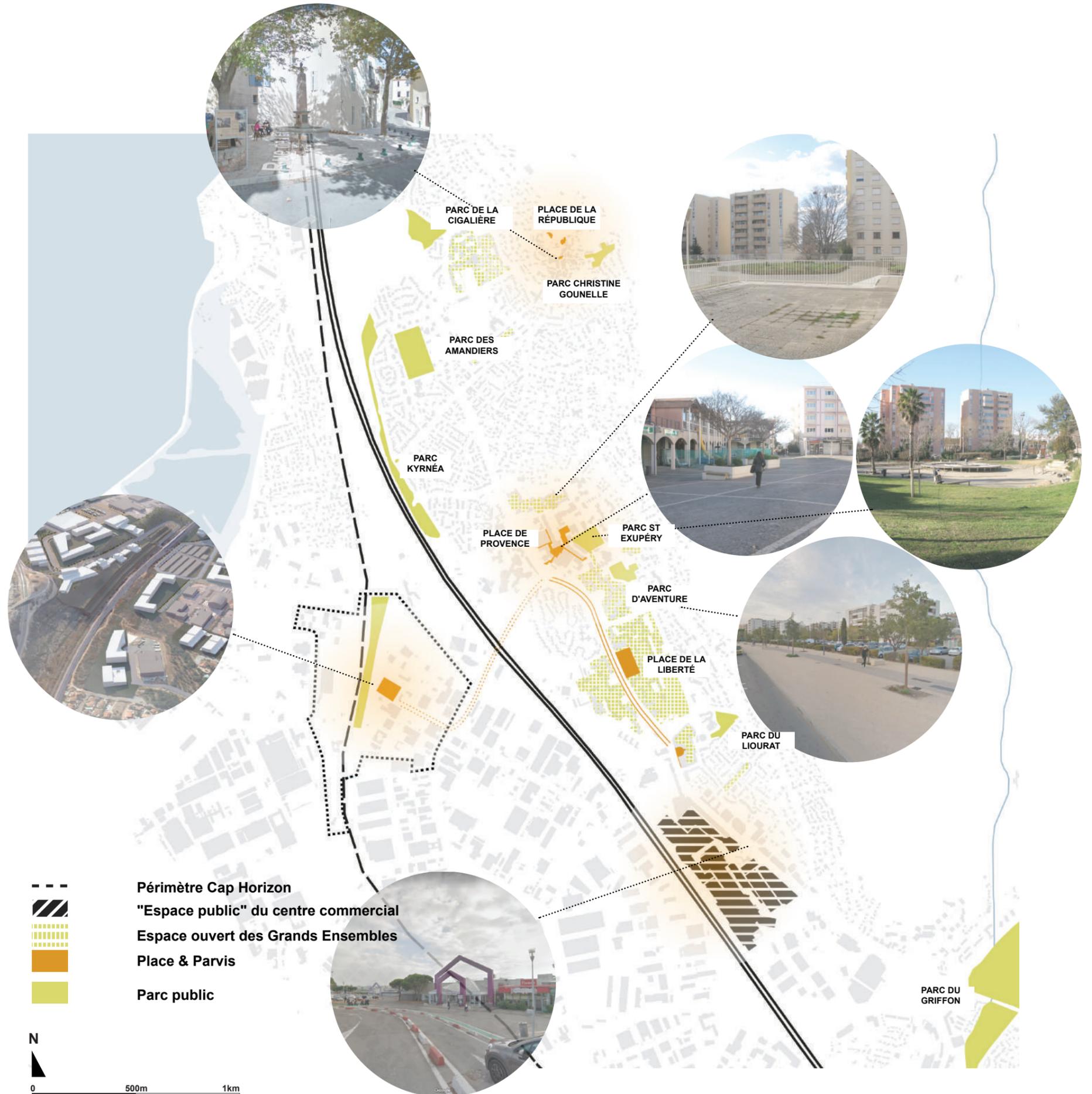
> le centre commercial : des espaces publics à l'échelle de la voiture

La figure de la galerie marchande est celle qui se rapproche le plus d'une typologie d'espace public en ce qui concerne l'espace du centre commercial. Il s'agit néanmoins d'un espace privé. L'espace véritablement public, 'appropriable par les Vitrollais' reste le centre urbain.

Le centre urbain propose une offre intimiste d'espaces publics (parvis de la mairie, place de Provence, parc St Exupéry,...) clairement inspirée de l'époque postmoderniste avec la volonté de recréer la placette italienne. Ces espaces ont ainsi des qualités par leur échelle humaine et leur situation au cœur de ville et protégée de la voiture (notamment le parc St Exupéry est un havre de paix) mais manque de visibilité depuis les axes principaux et des aménagements adaptés (bancs, jeux,...) pour inciter à une utilisation à tout moment de la journée.

L'échelle de ces espaces ne correspond guère à un espace public central d'une commune de l'ampleur de Vitrolles qui devrait servir à y organiser les événements du vivre-ensemble de la ville. Notamment la réalisation récente de la nouvelle place de la médiathèque rentre en concurrence avec le centre urbain et risque de lui enlever cette fonction majeure de centralité publique (mairie !) et partagée par tous les Vitrollais.

- > Adapter les aménagements aux usages
- > Ouvrir les espaces publics vers l'extérieur
- > Proposer un espace à l'échelle d'un centre de la ville de Vitrolles
- > Valoriser la notion d'espace véritablement 'public' et 'appropriable' par les Vitrollais



2.2

Un «intérieur» actif à conforter et valoriser

Une polarité d'activités qui se caractérise par :

- > un taux de vacance très bas (3,2%)
- > sa fonctionnalité (lié au cycle de vie des commerces)
- > son taux de commercialité de 24,8%, révélateur de la perte d'attractivité commerciale de la zone
- > des commerces alimentaires relativement faiblement présents, mais cela peut s'expliquer par la présence d'Intermarché. L'habillement est également très faiblement représenté
- > une forte proportion de snacking
- > 65,3% de l'activité économique relève de l'offre de service, dont un quart des services est lié à des prestations médicales ou paramédicales (4 pharmacies ou parapharmacie coexistent dans un rayon de 250 mètres).
- > un taux de services privés (autres que médicaux) relativement faible
- > la présence de services publics.

Certaines activités ne sont pas à court terme menacées, mais d'autres (Presse, médecins, ...) sont en déclin. Le laboratoire par exemple, s'il est contraint par des règles de circulation trop strictes, peut être conduit à se délocaliser.

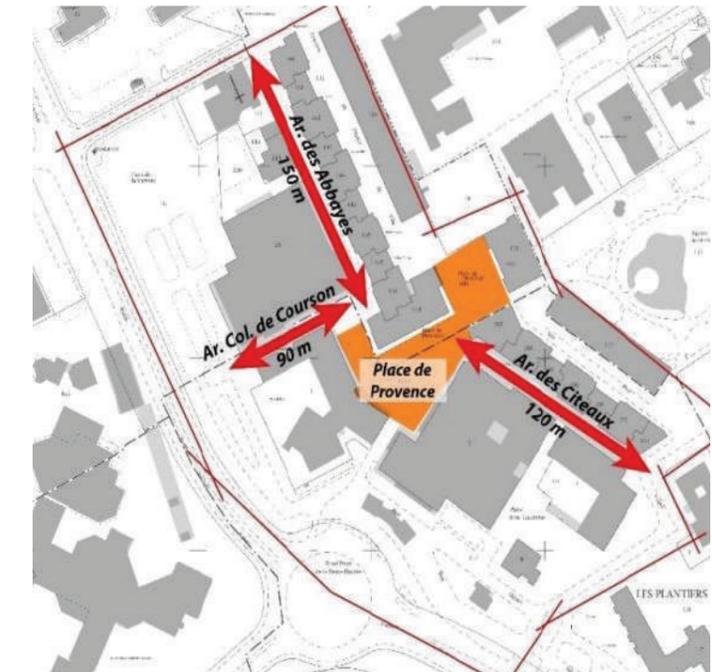
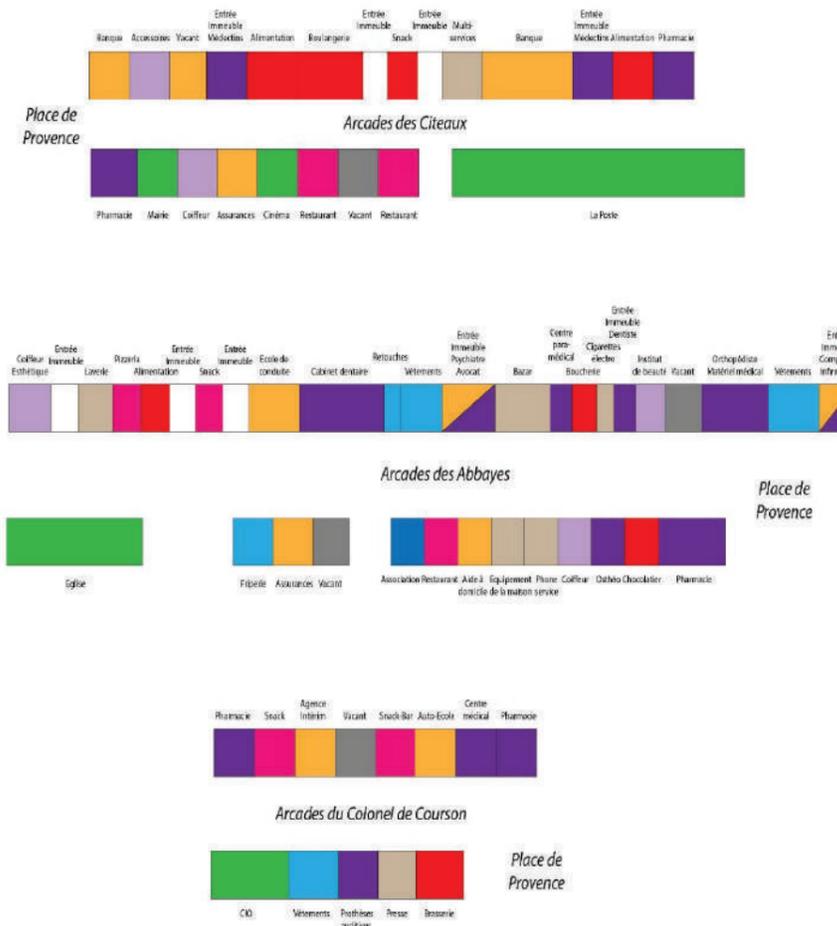
Les actions publiques et privées (pour faire progresser qualitativement l'environnement) et l'offre (en tenant compte des évolutions des modes de consommation) peuvent favoriser des activités nouvelles. Les chambres consulaires seront des relais importants pour accompagner ces installations.

Des activités en lien avec les pratiques d'innovation et de mutualisation peuvent être soutenues par la collectivité ou les chambres consulaires :

- Espaces mutualisés pour les artisans,
- FabLab pour les jeunes innovateurs,
- Ateliers d'artiste,
- Senior Agency.

source : Stratégie de positionnement commercial du centre-ville de la commune de Vitrolles, dans le cadre du FISAC - Rapport de mission, novembre 2017

MO : Métropole Aix Marseille Provence - Conseil de Territoire du Pays d'Aix - Ville de Vitrolles, MOE : Top Conseils + sdp Conseils



source : Stratégie de positionnement commercial du centre-ville de la commune de Vitrolles, dans le cadre du FISAC - Rapport de mission, novembre 2017
MO : Métropole Aix Marseille Provence - Conseil de Territoire du Pays d'Aix - Ville de Vitrolles, MOE : Top Conseils + sdp Conseils



Des manques soulignés (entretiens + observations):
 > commerce de niche ; surtout développement vers une économie sociale et solidaire : à la recherche d'une locomotive alternative
 > d'activité et d'animation du soir.

Des difficultés :
 > prix des baux commerciaux trop élevés.
 > peu de rotations et peu de locations.
 > difficile pour la Ville de préempter

Des dynamiques en place, mais à conforter :
 > 2 boutiques à l'Essai : un 'bar à cookies' (salé et sucré)
 + la librairie Alinea

> des équipements publics :
1/ cinéma des Lumières :
 - passe d'une Régie à une Municipalisation complète
 - des difficultés pour relancer le Cinéma
 - en travaux climatisation, salle, devanture en cours de travaux.
 Ce cinéma devient un équipement culturel par volonté politique :
 Partenariat pour la programmation avec l'association VACOS LOCOS et l'option Cinéma du Lycée Mendez France (80 internes entre 16 et 20 ans très impliqués)
 - Ouverture Lun, Mar, Jeu, Ven en Journée pour les scolaires (pour les activités d'éducation à l'image, à l'échelle de la Ville)
 - Ouvert les soir et le week end pour tous Tarif réduit pour les scolaires (2 euros) et tarifs moins chers que le CGR.
 - partenariat envisagé avec la librairie ALINEA.
 - des difficultés malgré des tentatives de partenariat avec la Médiathèque La passerelle autour des liens entre Cinéma et Litterature en raison notamment du manque d'animation dans le quartier après les projections.
 - envisager la diversification de l'offre du cinéma avec bar, etc.

2/ La maison des associations :
 - seules 2 associations présentes dans le centre urbain (ARCAD 13127 et Les Aires des Lumières)
 - hypothèse de récupérer 500m2 pour faire une annexe à la MDA pour accueillir : Entre Aid + association Audio Visuelle + espace jeunesse géré éventuellement par une asso.

3/ EMMDAL :
 - 700-800 élèves plus les professeurs.
 - recherche du Label Conservatoire de Musique
 > L'enjeu est de fixer ce public dans le Centre Urbain mais aussi le public extérieur qui pourrait utiliser l'auditorium qui devrait connaître une activité régulière au cours de la belle saison.

> le marché :
 L'offre du marché semble adaptée à la demande des habitants du quartier : elle augmente l'offre des commerces fixes (même niveau qualitatif et typologie de certains produits commercialisés - vêtement, maison) sans pour autant en diversifier la typologie. Les bancs de produits alimentaires à l'inverse augmentent (boucherie) et complètent (poissonnier, fromager, traiteurs) l'offre du quartier notamment le dimanche. Cela semble confirmer, de manière positive bien que nuancée, le rôle des marchés forains en termes d'apport d'une offre complémentaire (spécifique alternative à l'offre des surfaces et grandes surfaces commerciales) mais également de dynamisation pour le commerce fixe local.

A cet égard malgré le constat partagé quant à son rôle d'animation de l'espace public, notamment le dimanche, l'offre commerciale a du mal à tirer parti de ce rôle d'animation. On retrouve par exemple deux cafés avec des terrasses dans des espaces contraints (espace intérieurs modestes, arcades, manque d'espace visuel, proximité voirie, stationnement), à l'inverse 5 Pharmacies et 1 laboratoire d'analyses, 1 coiffeur aux coins plus qualitatifs.

Le déficit d'interaction entre fonction commerciale et de loisir réduit la capacité du marché à différencier sa fréquentation.

Des pistes programmatiques :
 > les commerces de niche
 > d'activité et d'animation du soir
Des leviers : le marché et les équipements publics (diversification de l'offre programmatique du cinéma - pour initier une animation du soir type bar?, projet de la Maison des associations, l'auditorium du conservatoire)



	Mardi			Dimanche		
	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Textile	9	8	-	11	15	16
Maraicher	7	3	-	7	5	2
Bazar	5	8	-	5	4	4
Alimentaire divers (1)	5	5	-	11	4	5
Accessoires / vêtements (2)	2	4	-	6	9	8
Autres (3)	-	-	-	2	4	1
Sous-total	28	28	-	42	41	36
Total	56			119		

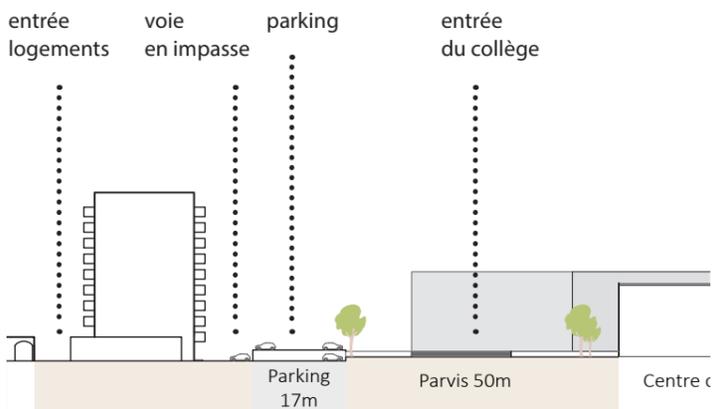
2.3 Une juxtaposition d'équipements et d'activités.

> peu d'articulations entre l'espace urbain minéral clairement identifié du centre urbain et les espaces plantés et équipements situés autour. De fait la place de l'Hôtel de Ville apparaît comme une impasse piétonne avec peu de liens aménagés avec ses espaces environnants.

> un «arrière» de l'hôtel de Ville au fort potentiel, composé de nombreux équipements à rayonnement variés (collège, piscine, EMMDAL, gymnase, square et jardin d'aventure, etc.), d'espaces piétons apaisés à l'écart des flux des avenues.

> ces équipements cloisonnés constituent aujourd'hui des enclaves et des ruptures à l'échelle du piéton. Ce à quoi se juxtaposent des problématiques de conflits d'usages entre aires de stationnement et continuités modes doux et un manque global de lisibilité des continuités modes doux.

> un manque de hiérarchie dans les espaces extérieurs: entre espaces à vocation plus résidentiels et espaces à vocation inter-quartier et communale.



Un centre équipé. Des pratiques à faire évoluer, des potentialités.

- > de nombreux équipements
- > fonctionnent pour beaucoup en vase clos **avec une difficulté à capter les flux dans le centre, ce qui pose à la fois une question programmatique (quel espace?) mais aussi question de maillage et lisibilité de l'espace.**

Sans être exhaustifs, nous avons pris l'exemple de 4 équipements pour questionner leur fonctionnement. En foncer les pratiques effectives, en clair, les potentiels.

Les élèves

Flux de passage sur la place de Provence et rassemblement dans le Parc Saint, pendant les temps d'attente,
Rassemblement à la gare routière aux heures de sortie
Les collégiens tout comme les lycéens utilisent peu les commerces, mais du moins de manière occasionnelle ceux (snacks notamment) devenant des lieux de socialité, lorsque situés à proximité de leurs lieux de rassemblement.

Le Lycée M. France:

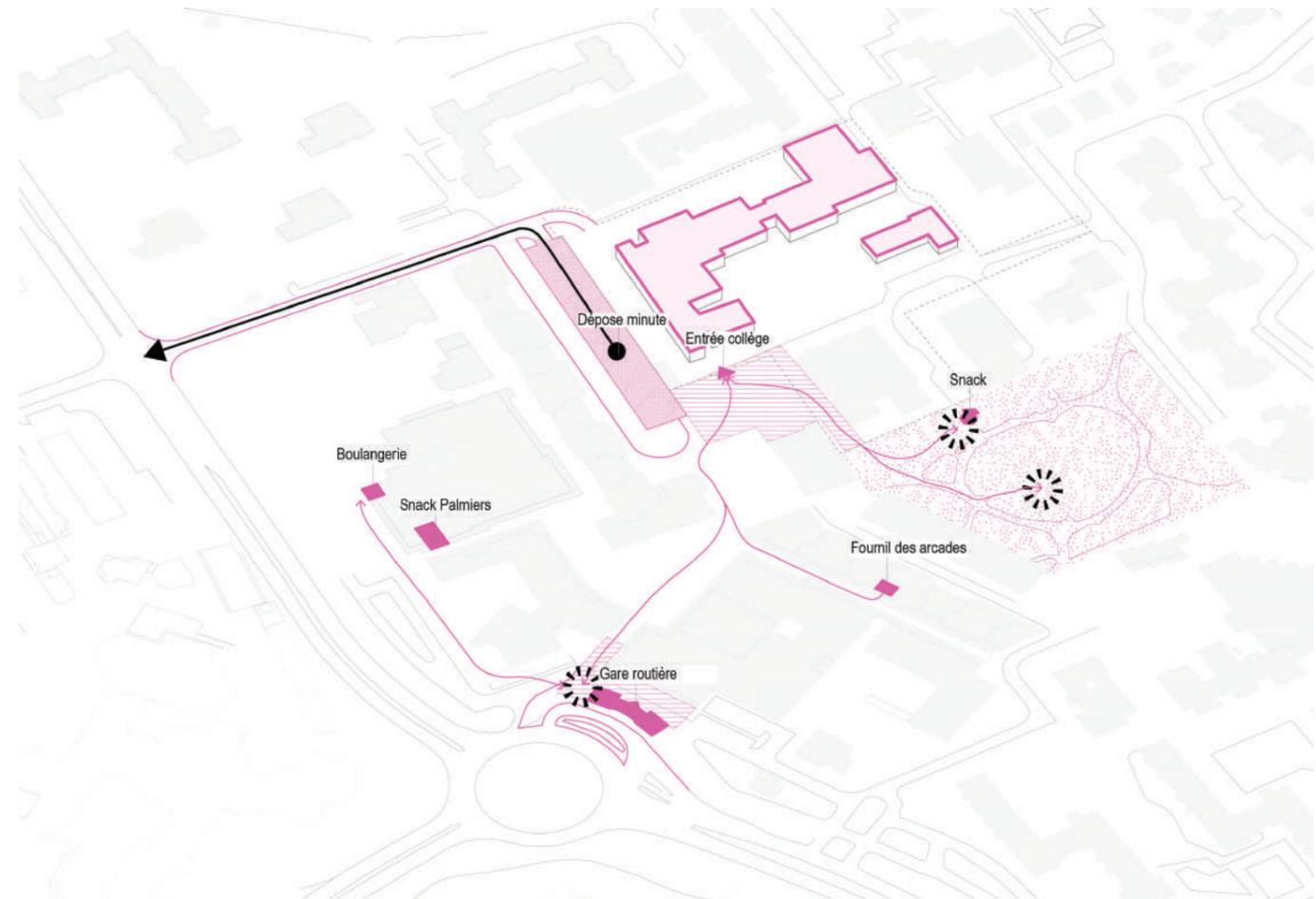
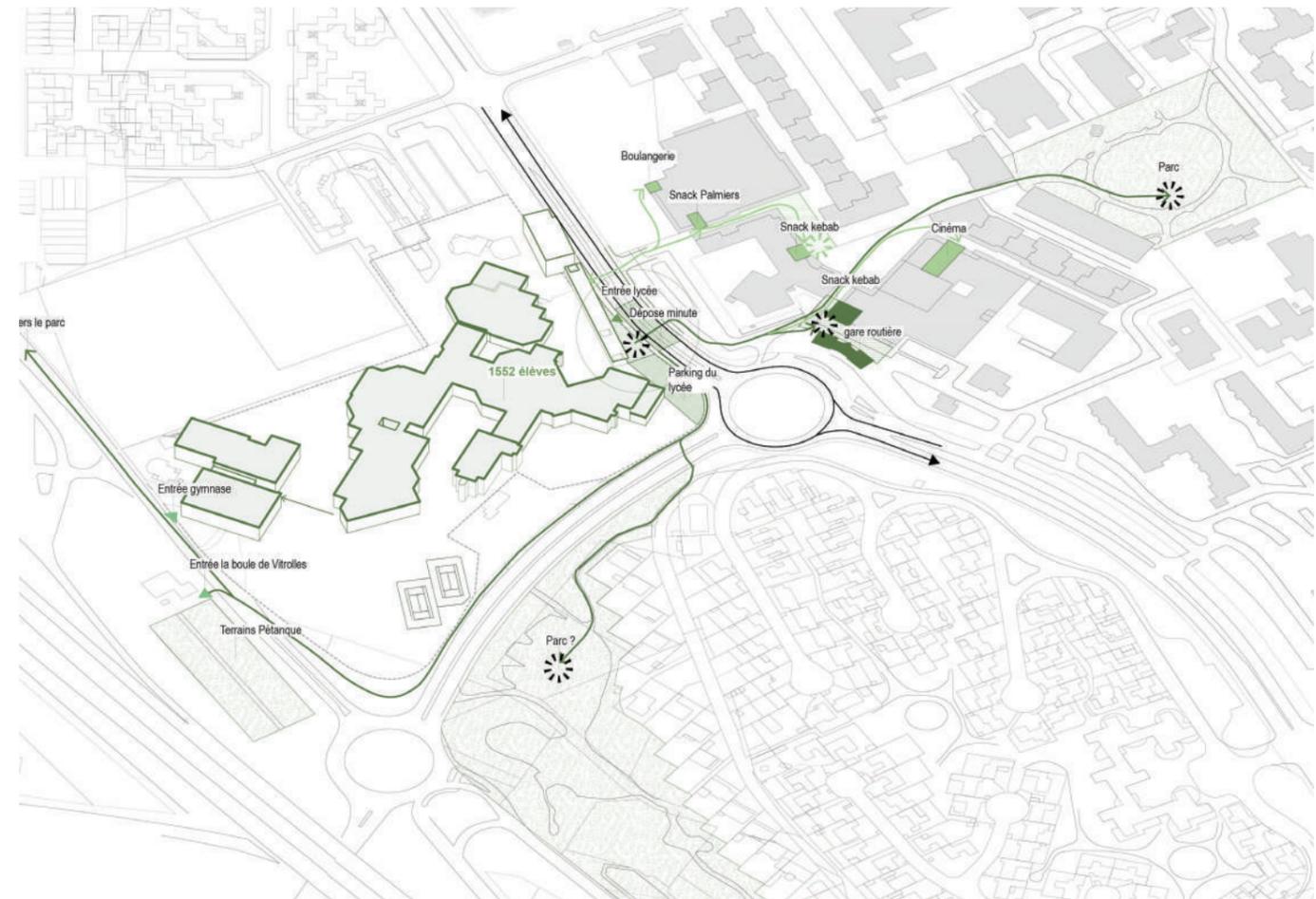
- > 1.500 élèves dont 80 internes
- > partenariat avec le cinéma des Lumières (option cinéma)
- > problématique de dépose minute et de traversée de l'av. Y. Rabin
- > à l'interface entre les équipements du parc Kyrnéa et le centre urbain

Le collège H. Bosco:

- > X élèves
- > une problématique de dépose minute sur le parking à proximité (impasse)
- > des conflits d'usages entre voitures et piétons sur un espace non public

Le parc Saint Exupéry, malgré un aménagement daté, semble permettre des usages diversifiés et s'adapte bien à la diversité des profils de public qui le fréquentent :

- les étudiants et des habitants s'y retrouvent pour pique-niquer et dans les temps « d'attente »
 - des groupes de jeunes en dehors des temps scolaires y trouvent des espaces confidentiels
 - des personnes âgées et familles le matin, début d'après midi et surtout après la sortie d'école
 - bonne fréquentation du terrain de pétanque
- Néanmoins ces usages semblent réservés aux habitants et usagers assidus du quartier et le parc ne constitue pas un espace de passage pour les visiteurs extérieurs. Ses points d'accès sont peu lisibles, liés à des usages de proximité ou à des espaces peu qualitatifs.





La piscine :

- > accessible en arrivant de l'avenue de Marseille/ Chemin des Monts de Provence ou par l'Av. Fontaine Segugne.
- > une entrée confidentielle
- > une accessibilité essentiellement routière.
- > tourne le dos au Parc Saint Exupéry au lieu de tirer profit de la relation santé/sport/ nature.

Le gymnase :

- > une pratique de club et associations le soir et week end (à compléter)
- > une accessibilité essentiellement routière depuis l'av. F. Séguigne
- > un espace cloturé qui pourrait, en s'ouvrant, se connecter aux autres espaces verts et équipements

L'EMMDAL :

- > un bâtiment en travaux
- > 700-800 élèves plus les professeurs.
- > une ouverture tout public voulue de l'auditorium lié à de l'événementiel
- > une accessibilité en dépose minute depuis l'accès piscine, une volonté, dans le cadre du projet, de renforcer l'ouverture sur la place de l'Hôtel de Ville et le parvis du collège. Une autre entrée prévue sur le parc St Exupéry.



2.4 Peu de connexions aux tissus urbains environnants.

> La cartographie de l'histoire de l'édification progressive du quartier fait apparaître plusieurs éléments d'analyse :

- **une urbanisation homogène des années 70 à 90** qui intégrait des équipements et des espaces publics en coeur de quartier. Cet aménagement **fait fi de la trame agricole du tissu environnant et surtout des continuités avec les voies historiques** (av. de Marseille, chemin des Vignes) et donc, de fait avec le vieux village et les pré-existances.

- **c'est à partir des années 90 que la dernière frange en interface avec l'av. de Marseille est urbanisée**, au coup par coup, sous la forme de maisons individuelles, ou plus récemment de collectifs fermés. Là encore, et cette fois, sans plan d'ensemble, **cette dernière tranche d'urbanisation se fait sans grande attention de maillage ou de tentatives de connexions avec le tissu urbain pré-existant.**

Dans ce contexte, le coeur vert équipé du centre urbain apparait comme isolé, clos, illisible, ce qui se répercute de fait sur le coeur minéral commercial du centre urbain dont la place de l'Hôtel de Ville est presque une limite.



2.5 Des parcours qui manquent de lisibilité.

> le réseau de voiries n'est pas hiérarchisé, les voies sont étroites et les espaces publics sont encombrés par un stationnement important.

Les pénétrantes vers le cœur du Quartier traversent ou sont bordées de parkings : cela enlève de la lisibilité aux parcours.

> Les rabattements piétons, depuis les quartiers «satellites» se fait le long des voies structurantes aménagées, plutôt qu'au travers du Quartier, notamment en raison :

- du manque de lisibilité des itinéraires et des voiries en «impasse» qui imposent des détours.
- des voiries étroites et encombrées par un stationnement très prégnant.
- du manque d'aménagements lisibles pour encourager cette pratique (marquages, signalisation, signalétique, arceaux à vélo pour le stationnement...).

Des repères et des continuités visuels à valoriser
Ici de la ch. des Vignes vers la place de la Victoire



De nombreux espaces publics végétalisés ou à usage sportif ponctuent l'intérieur du centre urbain. De l'échelle de la devanture de façade, au square de quartier puis à celle du parc, ces espaces publics ont l'avantage d'être apaisés sans présence de voitures. Ils constituent un vivier à intensifier et à améliorer, spécifiquement dans les transitions d'un espace à un autre.

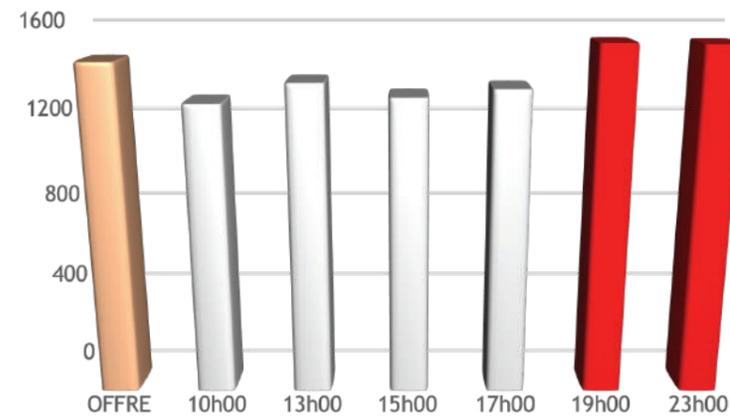


Des espaces de circulation et d'accès aux immeubles ou aux équipements, rendus monotones ou illisibles par le stationnement des voitures



2.6 Une forte demande en stationnement (1540 véhicules stationnés la nuit, pour 1470 places offertes)

Le graphique montre le nombre de véhicules stationnés aux différentes heures dans les zones résidentielles (l'offre pour mémoire est en orangé).



Occupation de l'offre résidentielle

L'offre est voisine de 1470 places. Le Matin à 10h00 1274 véhicules sont stationnés (88% de l'offre). En moyenne entre 10h et 19h00, 1380 véhicules sont stationnés dans ce secteur. Les besoins en stationnement de nuit sont de 1540 places environ pour ce secteur de la Ville. Il y a un déficit de places (plus de véhicules stationnés que de places offertes).

Après observation sur le site et analyse des enquêtes ce secteur est atypique, ce que confirment les données de l'INSEE selon lesquelles on dénombre 1551 voitures pour 1492 ménages. Le niveau de motorisation de l'IRIS Hermès est particulièrement faible.

> 728 voitures aux Hermès pour 852 ménages vivant en appartement

> 822 voitures aux Plantiers pour 640 ménages vivant en appartement

> 1,3 voitures/ ménage (proche de la moyenne de la Ville de Vitrolles) aux Plantiers et 0,9 voiture/ ménage aux Hermès.

Données INSEE 2015 - traitement inCittà

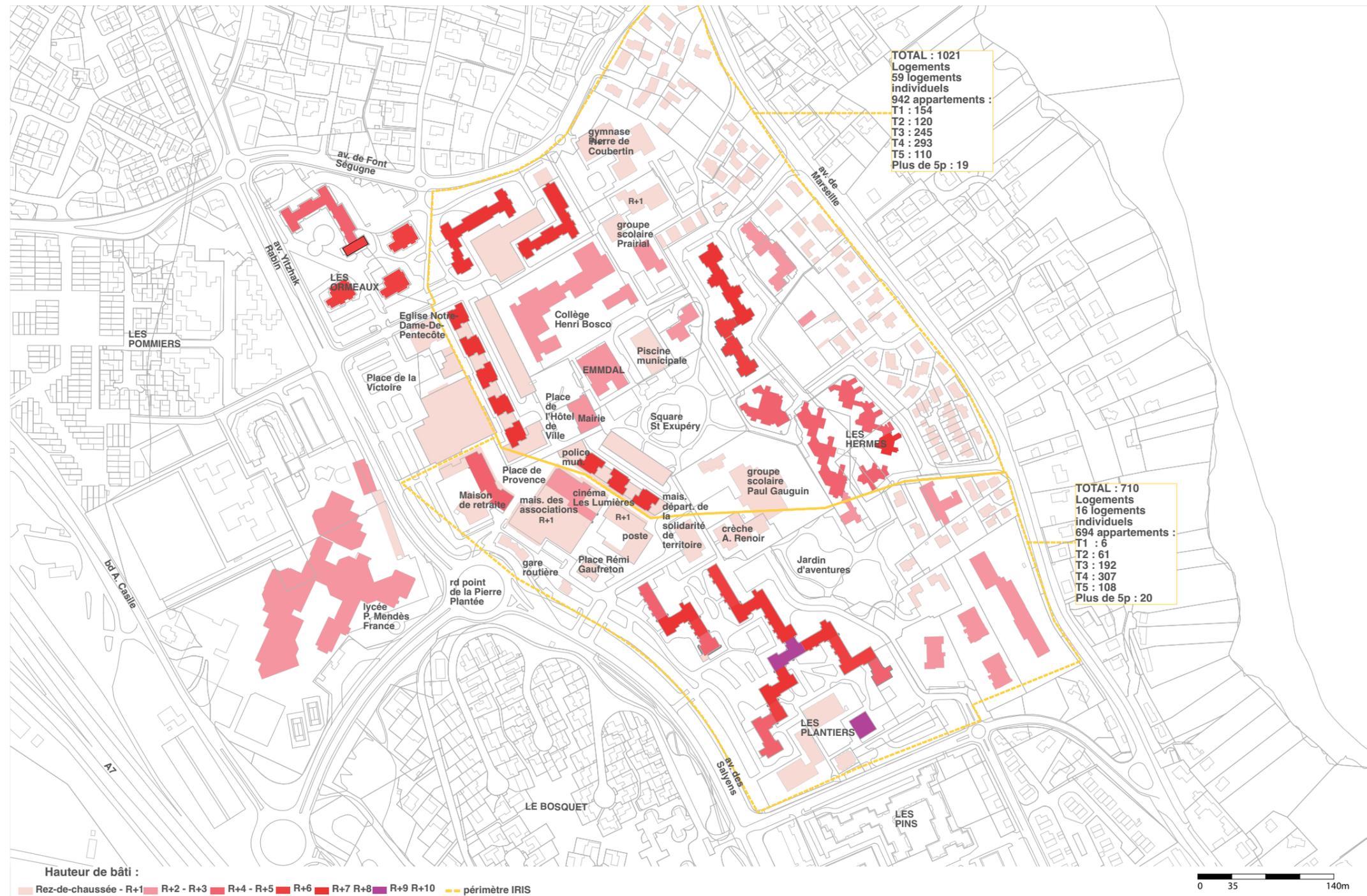


Zone de stationnement résidentiel considérée

	OFFRE RESIDENTIELLE	OFFRE	10h00	13h00	15h00	17h00	19h00	23h00
1	RESIDENCE ORMEAUX	160	114	158	119	127	162	165
2	RESIDENCES PLANTIERS NORD	44	53	58	50	51	60	59
3	GYMNASE	69	54	60	42	47	80	51
4	AVENUE FONTAINE SEGUGNE	45	45	41	39	41	64	66
5	RESIDENCE HERMES 1	74	68	77	71	79	93	106
6	RESIDENCE HERMES 2	180	188	175	174	171	213	219
7	RESIDENCE HERMES 3	47	33	27	30	35	42	39
8	AVENUE MARTIN LUTHER KING	150	112	125	134	142	158	162
9	PARKING LUTHER KING	90	69	82	67	79	80	84
10	AVENUE A MONTICELLI	38	25	31	39	39	46	49
11	PARKING AVENUE SALYENS SUD - 1	158	121	123	128	128	128	125
12	POCHE STATIONNEMENT LES PLANTIERS	57	54	63	64	62	67	66
15	ACCES PARKING 1/2 NIVEAUX SQUARE	36	35	35	35	37	40	40
16	PARKING 1/2 NIVEAUX ST EXUPERY	57	61	60	60	58	58	57
23	PARKING ORMEAUX SUD	108	110	102	108	108	112	111
24	RUE HENRI BOSCO	23	16	17	19	11	9	9
25	ACCES PLACE HOTEL DE VILLE	51	58	63	61	59	58	56
26	PARKING 1/2 LEVEL COLLEGE BOSCO	80	78	84	80	81	73	75
	TOTAL	1467	1294	1381	1320	1355	1543	1539

Un centre habité et diversifié.

Dans le cadre de cette étude nous avons délimité le Secteur Centre en y incluant le quartier des Plantiers. Ce rapprochement nous permet de mettre en évidence les similitudes et les différences entre ces deux quartiers mais surtout de penser des connexions socio-urbaines en s'appuyant sur la structure des espaces publics et la situation des activités économiques, les caractéristiques de l'habitat.



Un centre habité et diversifié.

Des copropriétés en bon état de santé et une part de logements sociaux proche de la moyenne de la ville mais concentré dans le quartier Centre Urbain (IRIS Hermès).

> 1731 logements dans le Secteur Centre.

Dans l'ensemble 43% des logements est occupé par des propriétaires (moins qu'à Vitrolles mais autant qu'au niveau métropolitain) avec des écarts importants pour les deux sous-secteurs :

- dans l'Iris Hermès la part des propriétaires occupant est de 23,7% mais celle-ci monte à 48,6% lorsque on considère uniquement les logements du parc privé.

- dans l'IRIS Plantiers, où le logement HLM est absent ou presque, la part des propriétaires occupants dans le parc privé est de 74,9%. La présence de propriétaires occupants est proche de la moyenne de Vitrolles (75,1%) comme l'indique également l'étude sur les Copropriétés menée dans le cadre de du protocole de préfiguration de l'ANRU (Aupa, Octobre 2017).

- La forte présence de propriétaires occupants représente également une spécificité lorsqu'on compare Vitrolles à des communes de taille similaire (Miramas, Marignane et Istres varient entre 59,5 et 64,8%) et encore plus lorsqu'on la compare à la moyenne métropolitaine (52,8%).

Répartition des logements par statut d'occupation du logement (Traitement inCittà sur données Insee, RP Tab. : 2015, fichier Logement)

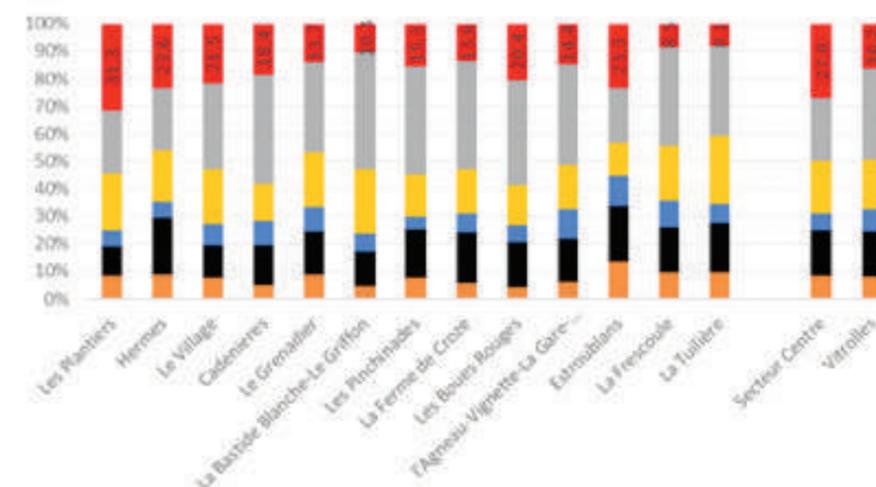
Iris (nb)	Propriétaire	Locataire ou sous-locataire d'un logement loué vide non HLM	Locataire ou sous-locataire d'un logement loué vide HLM	Locataire ou sous-locataire d'un logement loué meublé ou d'une chambre d'hôtel	Logé gratuitement	Logement vacant	Total
Les Plantiers	502	107	34	0	12	54	710
Hermès	242	192	462	6	20	98	1021
Secteur Centre	744	300	496	6	33	152	1 731
Vitrolles	7 478	1 563	4 073	241	177	870	14 403
Aix-Marseille Provence	413 411	227 084	128 565	28 270	22 110	103 046	922 485
Bouches du Rhône	450 012	243 375	136 383	29 592	24 777	116 092	1 000 230

Iris (%)	Propriétaire	Locataire ou sous-locataire d'un logement loué vide non HLM	Locataire ou sous-locataire d'un logement loué vide HLM	Locataire ou sous-locataire d'un logement loué meublé ou d'une chambre d'hôtel	Logé gratuitement	Logement vacant	Total
Les Plantiers	70,7	15,1	4,8	0,0	1,7	7,6	100,0
Hermès	23,7	18,8	45,3	0,6	2,0	9,6	100,0
Secteur Centre	43,0	17,3	28,7	0,4	1,9	8,8	100,0
Vitrolles	51,9	10,9	28,3	1,7	1,2	6,0	100,0
Aix-Marseille Provence	44,8	24,6	13,9	3,1	2,4	11,2	100,0
Bouches du Rhône	45,0	24,3	13,6	3,0	2,5	11,6	100,0

Une population féminine et plutôt âgée

Le Secteur Centre compte 3 473 habitants en 2015, la part des femmes y est surreprésentée. En particulier aux Plantiers, cela semble lié à l'âge avancé d'une partie importante des habitants.

	Total (nb)	Homme %	Femme %	Total
Les Plantiers	1 637	44,5	55,5	100,0
Hermès	2 106	42,0	58,0	100,0
Secteur Centre	3 743	43,1	56,9	100,0
Vitrolles	34 088	47,3	52,7	100,0
Bouches du Rhône	2 016 559	47,8	52,2	100,0



Une surreprésentation des familles monoparentales dans le logement social

Dans le Secteur Centre les ménages composés d'un adulte avec enfants (monoparentales) constituent 15,2% des ménages (17% Hermès et 12% Plantiers) contre 13,7% à Vitrolles.

La monoparentalité est cependant surreprésentée aux Hermès lorsqu'on considère uniquement les familles, soit essentiellement les ménages - hors personnes vivant seules. 32% des familles des Hermès sont monoparentales alors que leur part est de 20% environ aux Plantier et à Vitrolles).

La différence entre ces territoires s'annule lorsqu'on considère uniquement les familles ou les ménages résidant dans le parc privé. La présence de logements sociaux aux Hermès explique cette surreprésentation

des familles monoparentales dans le secteur.

Il est à souligner que le nombre des situations de monoparentalité du secteur ne varie pas selon la différence entre ménages et famille, il ne semble donc pas y avoir dans l'ensemble du secteur des problèmes de cohabitation entre ces adultes - exclusivement des femmes - élevant seules leurs enfants et leurs familles d'origine.

Une part importante de personnes vivant seules au détriment du phénomène familial : le logement social comme facteur indispensable d'équilibre.

En accord avec le constat de la présence de personnes âgées, sur l'ensemble du secteur 4 logements occupé sur 10 sont habités par des personnes vivant seule. Les ménages composés de couples avec enfants constituent moins d'un quart des ménages de l'ensemble du Secteur Centre.

Dans l'Iris Hermès l'offre de logements sociaux joue un rôle essentiel pour pallier ce déséquilibre dans la structure des ménages. En effet si on considère uniquement les ménages habitant des logements

sociaux, la part des couples avec enfants égalise la moyenne de la ville (logement social ou ensemble du parc).

A l'inverse dans le parc privé des Hermès 53% des ménages sont composés de personnes vivant seules et les ménages composés d'un couple avec enfants ne représentent que 13,7%.

Entre 2010 et 2015 les ménages composés de personnes vivant seules passent, dans l'Iris Plantiers, de 168 à 249, avec un taux de variation de +48 %.

Tab. : Ménages par mode de cohabitation (ensemble des ménages)

Iris (nb)	Adultes d'un couple sans enfant	Adultes d'un couple avec enfant(s)	Adultes d'une famille monoparentale	Hors famille dans ménage de plusieurs personnes	Personnes vivant seules	Total
Les Plantiers	147	168	81	11	249	656
Hermès	132	208	160	23	400	923
Secteur Centre	280	376	241	34	649	1 579
Vitrolles	3 134	4 342	1 853	351	3 851	13 532
Bouches du Rhône	187 623	197 157	94 180	24 026	295 221	798 207

Iris (%)	Adultes d'un couple sans enfant	Adultes d'un couple avec enfant(s)	Adultes d'une famille monoparentale	Hors famille dans ménage de plusieurs personnes	Personnes vivant seules	Total
Les Plantiers	22,4	25,6	12,3	1,7	38,0	100
Hermès	14,3	22,5	17,3	2,5	43,4	100
Secteur Centre	17,7	23,8	15,2	2,1	41,1	100
Vitrolles	23,2	32,1	13,7	2,6	28,5	100
Bouches du Rhône	23,5	24,7	11,8	3,0	37,0	100

Tab. : Ménages par mode de cohabitation (logement social)

Iris (%)	Adultes d'un couple sans enfant	Adultes d'un couple avec enfant(s)	Adultes d'une famille monoparentale	Hors famille dans ménage de plusieurs personnes	Personnes vivant seules	Total %	Nombre total des ménages
Les Plantiers*	7,8	8,2	24,3	0,0	59,7	100	34
Hermès	8,6	30,9	22,8	3,8	34,0	100	472
Secteur Centre	8,5	29,3	22,9	3,6	35,7	100	506
Vitrolles	11,6	30,5	23,5	3,5	30,9	100	4 205
Bouches du Rhône	13,7	26,6	22,4	3,1	34,1	100	140 231

* peu significatif

Une tendance à la spécialisation résidentielle (personnes âgées) mais aussi une bonne capacité d'attraction de jeunes couples

Dans la même période (2010-15), la part des habitants de plus de 64 ans augmente dans le Secteur Centre d'environ 10%.

Ici plus que le cycle démographique c'est la forte attractivité résidentielle du secteur vis-à-vis des personnes âgées qui tend à ralentir fortement le rajeunissement de ses habitants.

Ainsi le Secteur Centre
 - se positionne en tête du classement des IRIS de la ville pour sa capacité à attirer des ménages de personnes âgées,
 - il est dernier quant à sa capacité d'attirer des ménages entre 40 et 64 ans,
 - capte une part de jeunes ménages (entre 25 et 40 ans) supérieure à la moyenne de la ville notamment grâce à l'attractivité des Plantiers.

Nous pouvons supposer que mais aussi l'offre de logements sociaux (IRIS Hermès) et le prix au mètre carré des logements en dessous de la moyenne de la ville (notamment dans l'IRIS Plantiers) jouent un rôle important dans la définition des choix résidentiels des jeunes ménages.

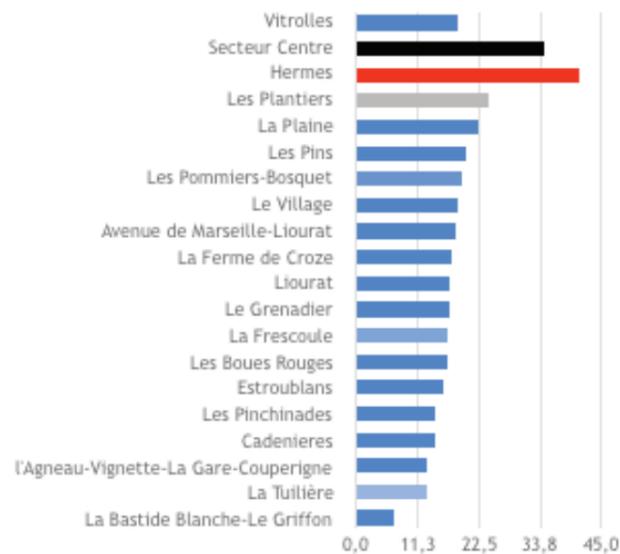
Prix moyens au m² par copropriétés du périmètre



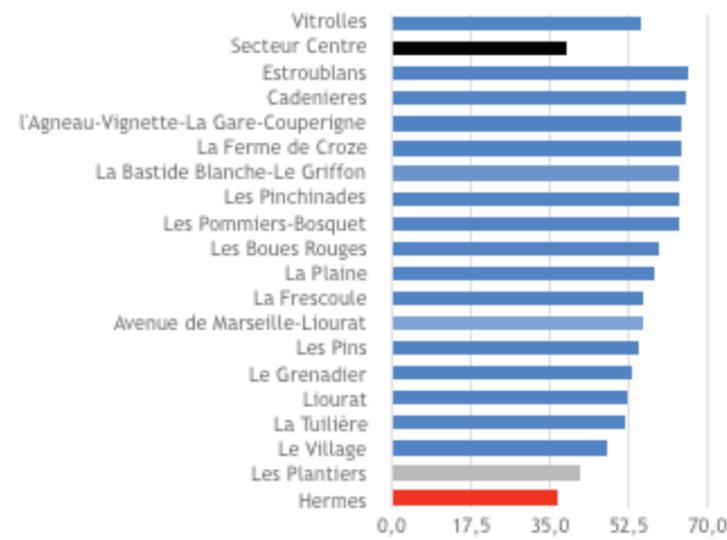
RÉSIDENCES RECENTMENT COMMERCIALISÉES

Source : Etude Copropriétés, AUPA, Octobre 2017

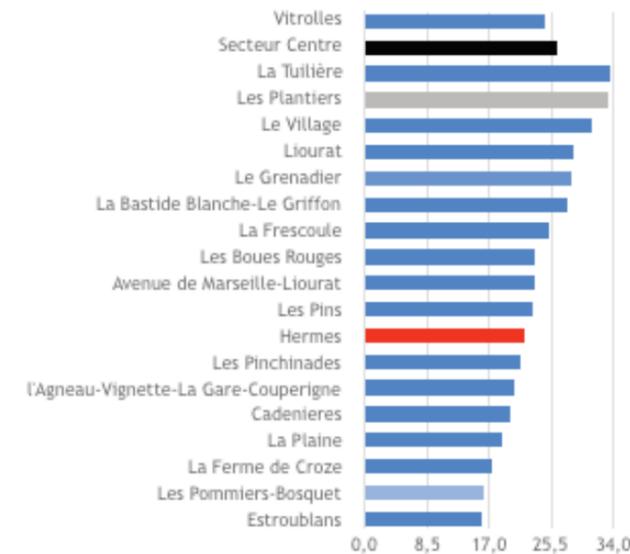
Plus de 64 ans (%)



40 – 64 ans (%)



25-39 ans (%)

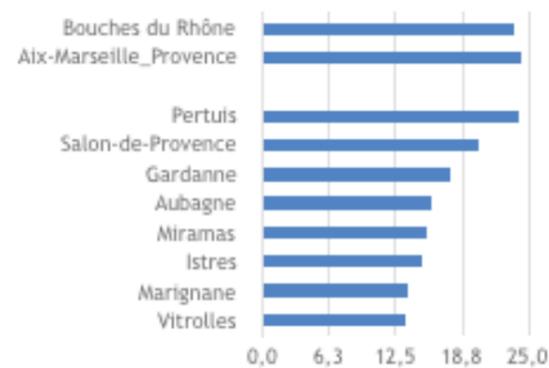


Un habitat adapté : du logement au confort et à l'apaisement des espaces extérieurs

L'offre de petites typologies de logement : un bien rare à Vitrolles mais pas au Centre Urbain

Les logements d'une pièce ou deux constituent à Vitrolles 13,4% du parc locatif. La part des petites typologies (1 ou 2 pièces) constitue un bien rare lorsqu'on compare Vitrolles à des communes de taille comparable en termes de nombre total de logements.

Poids des logements de 1 ou 2 pièces sur l'ensemble du parc



Dans l'Iris Hermès ces typologies constituent un tiers (29,1%) du parc locatif et sont très convoitées par les ménages constitués de personnes âgées.

Sur les 297 logements de 1 ou deux pièces, comptabilisés aux Hermès, 224 (75,6%) sont occupés par des over 65 et seulement 6 sont inoccupés.

Le faible taux de vacance, de ce type de bien par rapport à l'ensemble de Vitrolles laisse supposer que les choix résidentiels soient liés de manière étroite aux caractéristiques du quartier.

Tab. : Occupation des petites typologies selon l'âge de la personne de référence du ménage

	Vitrolles			Iris Hermès		
	1 pièce	2 pièces	1 ou 2 pièces	1 pièce	2 pièces	1 ou 2 pièces
15 -19 ans	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0
20-24 ans	4,1	4,0	4,1	0,0	0,0	0,0
25-39 ans	13,6	29,1	24,8	3,7	15,1	8,6
40-54 ans	8,5	21,2	17,7	0,7	11,9	5,6
55-64 ans	8,4	13,4	12,0	4,4	12,9	8,1
65-79ans	14,5	13,0	13,4	25,8	17,8	22,3
80 ou plus	21,6	8,5	12,1	64,7	38,5	53,3
Taux de vacance	29,3	10,4	15,6	0,7	3,8	2,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. : Répartition des logements par nombre de pièces

Iris (nb)	1	2	3	4	5	plus de 5	Total
Les Plantiers	6	61	197	311	111	24	710
Hermès	167	130	245	315	128	37	1 021
Secteur Centre	173	191	443	626	238	60	1 731
Vitrolles	530	1 405	3 429	5 131	2 868	1 039	14 403
Aix-Marseille Provence	74 396	150 501	271 110	246 128	115 411	64 940	922 485
Bouches du Rhône	77 346	158 807	288 998	269 573	130 156	75 349	1 000 230

Iris (%)	1	2	3	4	5	plus de 5	Total
Les Plantiers	0,9	8,6	27,8	43,8	15,6	3,3	100,0
Hermès	16,3	12,7	24,0	30,8	12,5	3,6	100,0
Secteur Centre	10,0	11,0	25,6	36,2	13,8	3,5	100,0
Vitrolles	3,7	9,8	23,8	35,6	19,9	7,2	100,0
Aix-Marseille Provence	8,1	16,3	29,4	26,7	12,5	7,0	100,0
Bouches du Rhône	7,7	15,9	28,9	27,0	13,0	7,5	100,0

Traitement inCittà sur données Insee, RP 2015, fichier Logement

Tab. : Occupation selon la typologie de logement

	1	2	3	4	5 ou plus	Total
Logements vacants	4		12	38	0	54
Plantiers	6	61	197	311	111	686
Taux de vacance	ns	0,0	5,9	12,3	0,0	7,9

	1	2	3	4	5 ou plus	Total
Logements vacants	1	5	4	86	1	98
Hermès	167	130	245	315	164	1021
Taux de vacance	0,7	3,8	1,5	27,5	0,7	9,6

	1	2	3	4	5 ou plus	Total
Logements vacants	5	5	15	125	1	152
Secteur Centre	173	191	443	626	299	1731
Taux de vacance	3,1	2,6	3,5	19,9	0,4	8,8

	1	2	3	4	5 ou plus	Total
Logements vacants	155	146	112	294	163	870
Vitrolles	530	1405	3429	5131	3907	14403
Taux de vacance	29,3	10,4	3,3	5,7	4,2	6,0

Un habitat adapté : du logement au confort et à l'apaisement des espaces extérieurs

Un taux de vacance élevé pour les logements de 4 pièces : un levier de mutation sociodémographique

86 des 98 logements vacants aux Hermès ce sont des logements de 4 pièces mais dans l'IRIS Plantiers on constate également un taux de vacance considérable parmi les 4 pièces.

Tirer parti de la complémentarité pour dynamiser le centre urbain et faire centre-ville

Bien que ces éléments quantitatifs nécessitent d'être affinés par une enquête d'occupation plus précise et actualisée, ils laissent entrevoir un levier potentiel pour favoriser un rééquilibrage sociodémographique dans le Secteur Centre. Si l'offre de logements peut donc contribuer à expliquer les caractéristiques sociodémographiques des ménages du Secteur Centre, l'habitat du quartier dans son ensemble représente un atout pour les résidents actuels.

Mais ce même facteur reste également un levier d'action indispensable pour inverser la tendance au vieillissement, permettre une installation durable des jeunes ménages et, au vu de l'offre de logements disponible, en attirer de nouveaux. Pour cela il nous semble nécessaire tirer profit des complémentarités entre les quartiers des Hermès et des Plantiers.

Elargir l'échelle du centre-ville pour diversifier le profil socioprofessionnel de ses habitants.

La capacité d'un centre urbain à devenir une véritable centralité relève de sa capacité à offrir des repères à des catégories d'habitants et d'utilisateur diversifiés. Pour cela il ne s'agit pas de « fabriquer » une uniformisation du tissu social à travers une « mixité » de catégories sociales dans l'espace mais plutôt de connecter les espaces pour que des catégories sociales diversifiées puissent partager des lieux, se croiser et se rencontrer.

**3.
Le centre urbain.
Un centre ville pluriel
et ancré dans son site.
Changements d'échelles.**



3.1

Tirer parti de la géographie. Un grand paysage imposant peu mis en valeur.

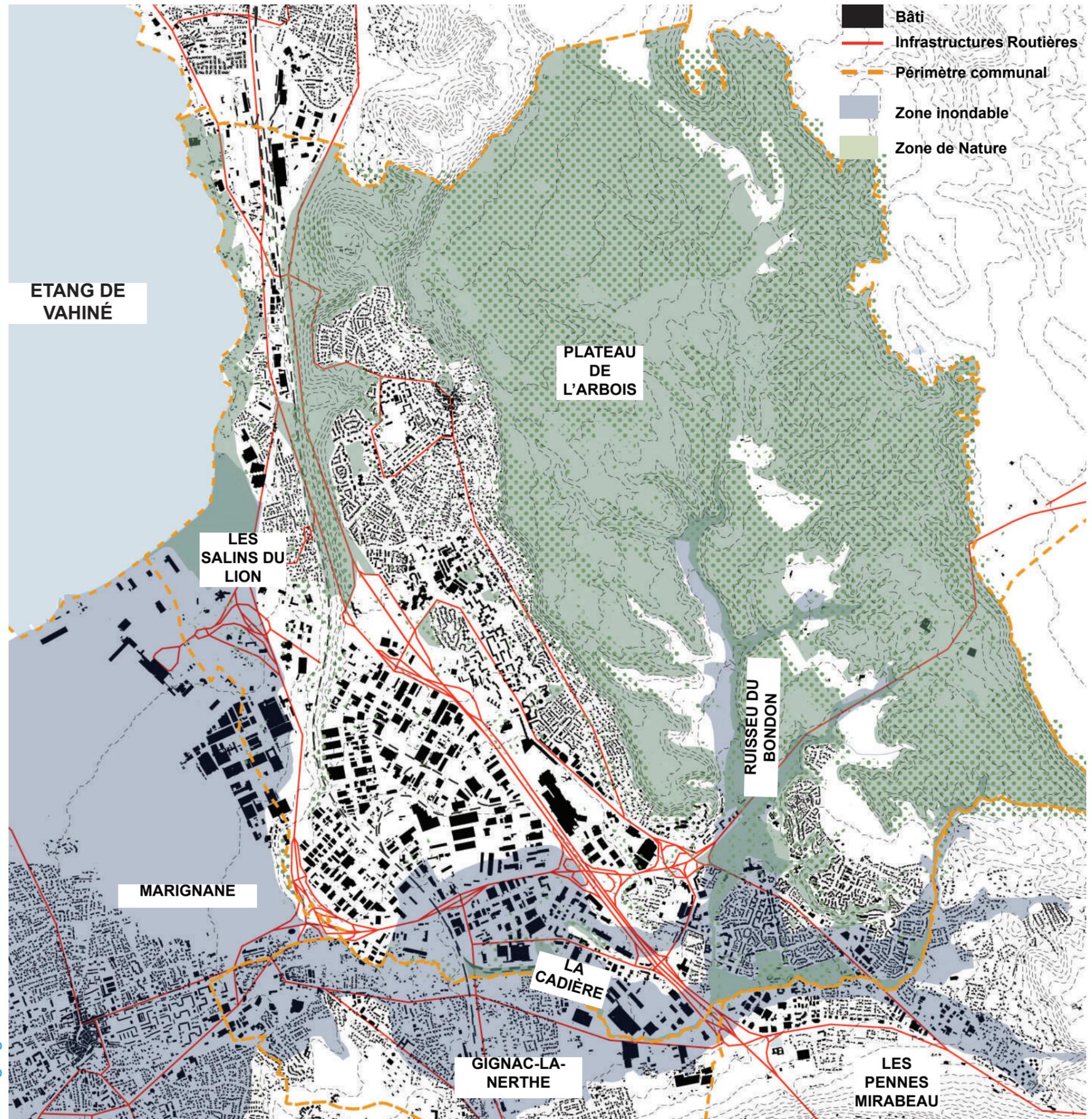
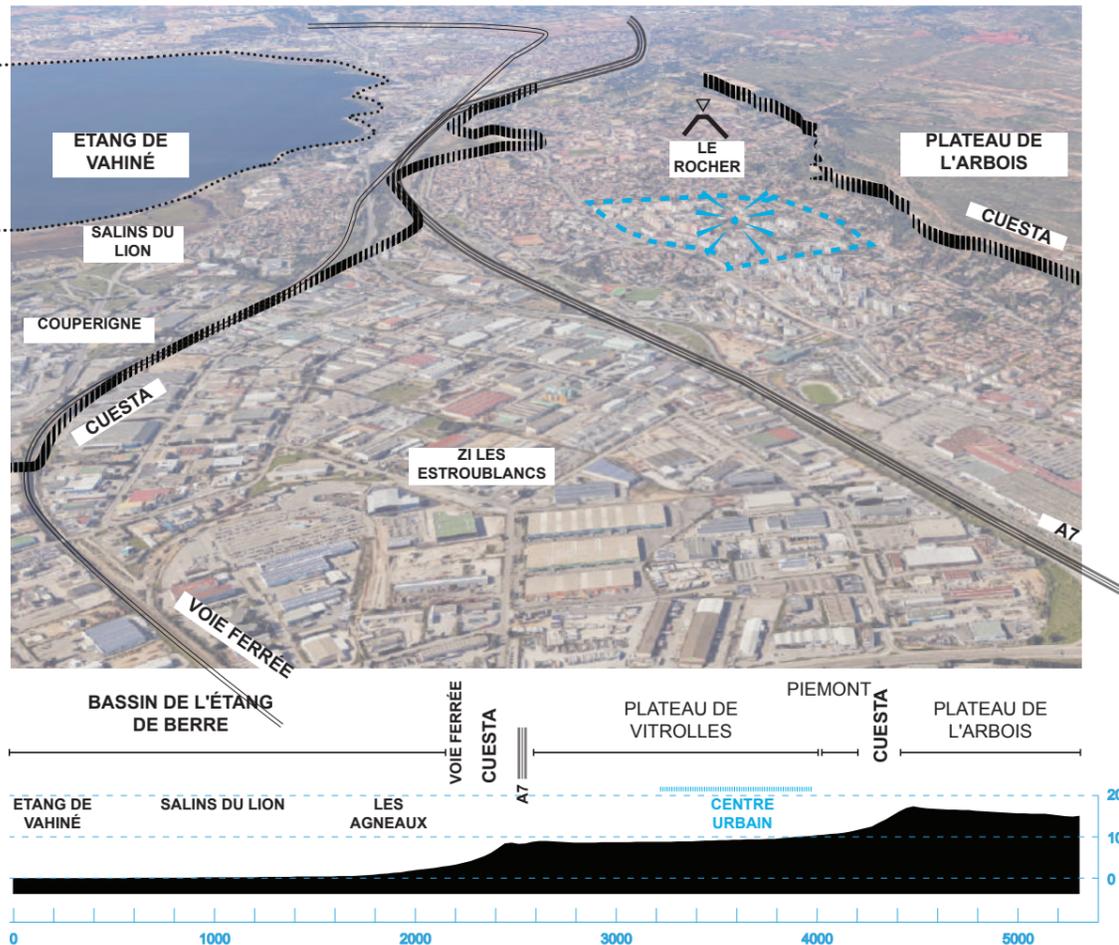
La commune de Vitrolles est marquée par sa topographie particulière en balcon sur la plaine de l'Etang de Berre.

Elle présente une dualité très forte entre un paysage terrestre marquée par les versants d'argiles rouges de la Cuesta du plateau de l'Arbois à l'Est et le panorama sur la plaine de l'Etang de Berre et l'étang de la Vahiné à l'Ouest.

On note la présence de trois entités bien différenciées :

- le bassin de l'Etang de Berre, avec des pourtours à dominante industrielle, mais aussi de loisirs, en cours d'inscription pour le patrimoine de l'Unesco
- le plateau moyen situé entre les deux cuestas, lieu de la ville habitée et de son centre urbain
- le plateau supérieur de l'Arbois vaste espace naturel très peu urbanisé et protégé en tant que site Natura 2000

Le positionnement du centre urbain sur le plateau en belvédère sur la plaine de l'Etang de berre lui offre des vues remarquables peu valorisées à l'heure actuelle. Egalement la présence en arrière-plan de la Cuesta n'est que partiellement perceptible.



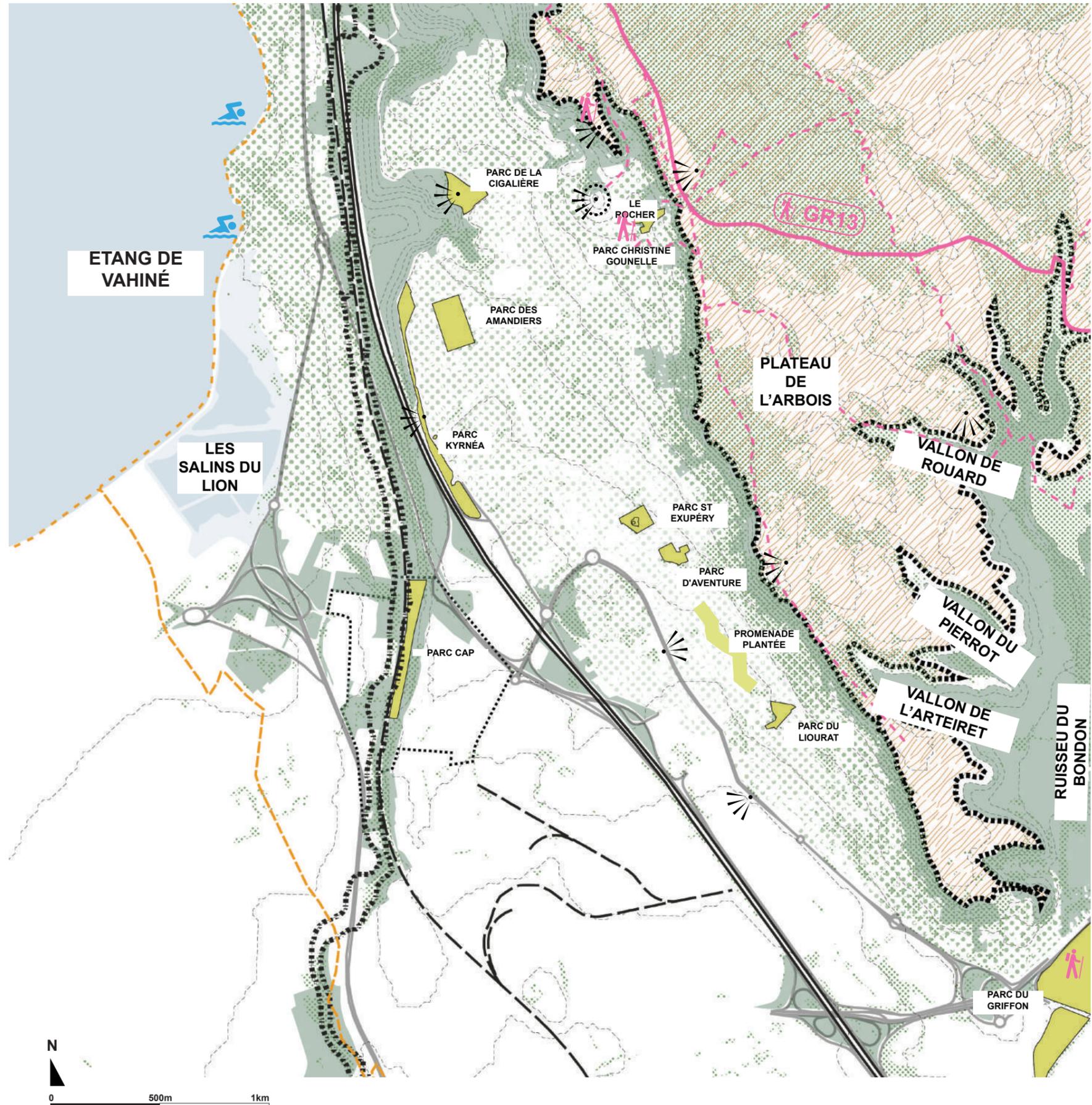
Tirer parti de la géographie. Des pratiques à conforter.



A l'échelle de la commune, le végétal relève surtout du domaine privé du fait de la prédominance de jardin individuelle dans l'espace pavillonnaire. On note un espace public majoritairement minéral, où le végétal est présent sous forme de poche au sein de quelques parcs (Saint Exupéry) ou au sein des coeurs d'îlots. L'accessibilité et la caractère semi privatif de ces espaces rendent le végétal peu visible et donne l'impression d'un centre urbain très minéral. La réhabilitation de l'Avenue de Marseille ou de l'Avenue Salyens va dans le sens d'un maillage plus répartie de la végétation.

La question de la présence du végétal au sein du centre urbain est un enjeu à la fois d'espace public mais aussi environnementale. La présence de nombreux sols imperméabilisés pose la question des phénomènes d'îlot de chaleur qui peuvent être une vraie problématique au niveau du centre urbain.

-  Chemin de randonnée
-  Point de départ de randonnée
-  Lieux de baignade
-  Point de vue remarquable
-  Parc public
-  Jardins privés pavillonnaires très végétalisés
-  Jardins privés pavillonnaires moins denses
-  Espaces verts Grand ensemble peu entretenu
-  Cuesta
-  Végétation résiduelle en bordure d'infrastructure
-  Frange Boisée et Végétation résiduelle en bordure d'infrastructure
-  Plateau de l'Arbois



Tirer parti de la géographie. Un centre ville situé et connecté.

A l'échelle du centre, tirer parti de la géographie signifie :

> **intégrer le sens du terrain et notamment les cours d'eau en partie invisibilisés (mais dont la carte du ruissellement en révèle la présence).**

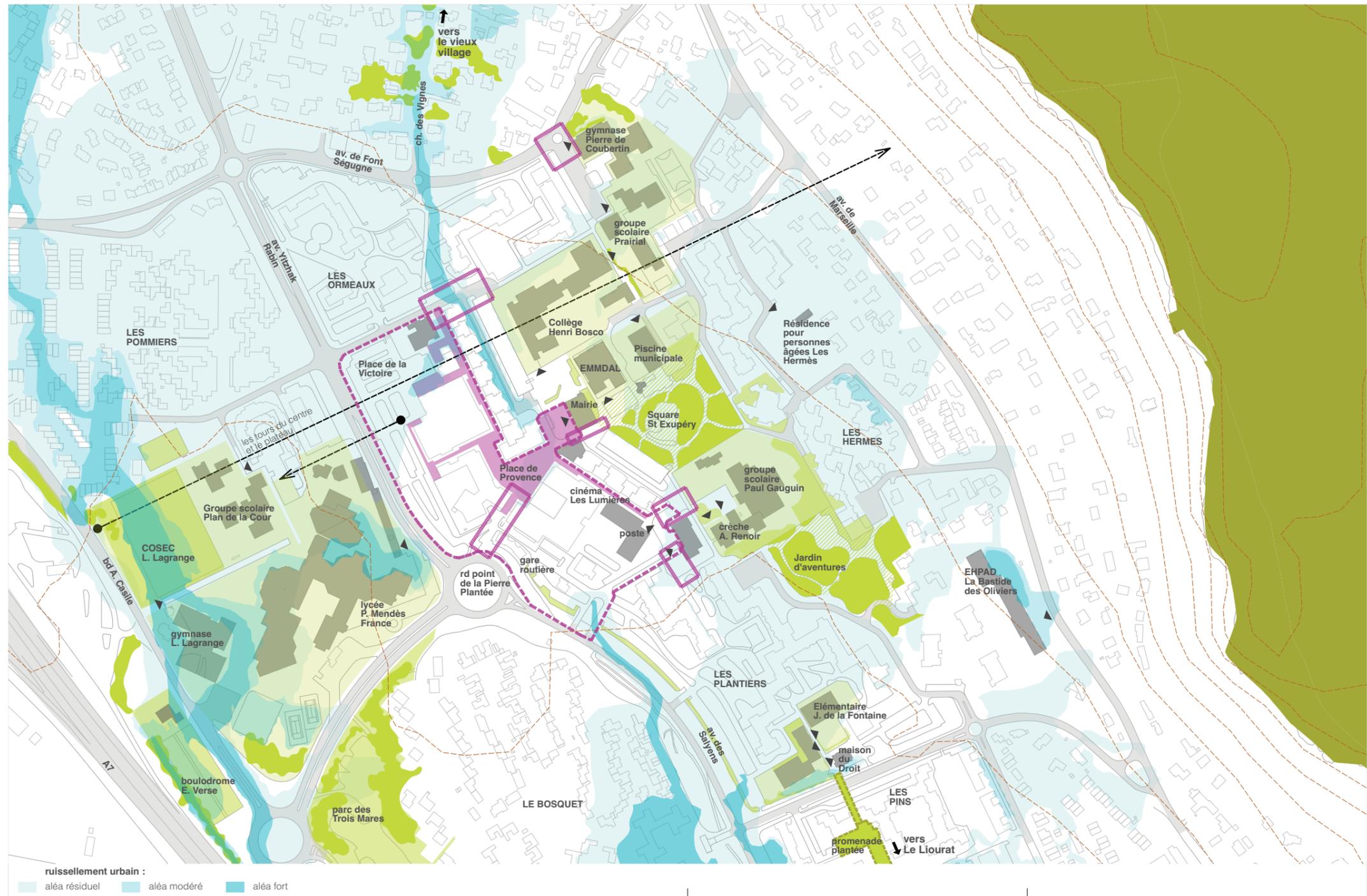
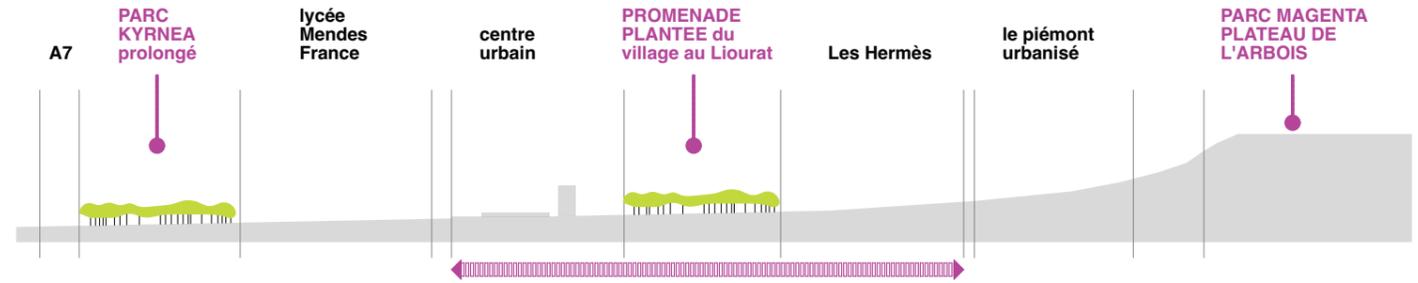
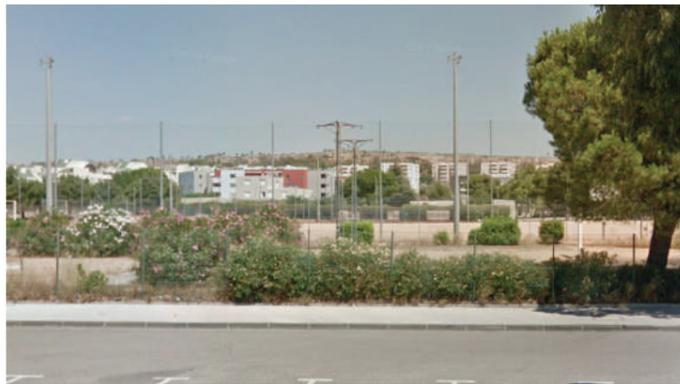
Ces continuités hydrographiques correspondent en partie à des espaces publics et parcs et des équipements. C'est un moyen pour les relier et de penser une trame support de déplacements qui intègre la gestion hydraulique (désimperméabilisation, etc.).

> **Mailler pour changer les pratiques de la ville**

Porter une attention au sens du terrain et à ses composantes géographiques c'est aussi un moyen de re-situer le centre ville dans son site, et donc avec son histoire et ses tissus urbains environnants : les parcs linéaires (cuesta Kyrnea + promenade plantée entre Liourat et centre village), le plateau, l'étang.

> **Valoriser les vues : mettre en réseau, retrouver des repères.**

le centre urbain et le plateau en arrière plan depuis le parc Kyrnea (av. A. Casile)



3.2 Des modes doux trop contraints.

La Ville aujourd'hui travaille à la mise en place d'un réseau de pistes et bandes cyclables en profitant de travaux de réfection de chaussée pour réaménager les profils de Voie. C'est le cas des travaux récents sur l'Avenue de Marseille avec un itinéraire finalisé, pratique, agréable et sécurisé. Le Profil de voie de Salyens est également aménagé.

Il reste toutefois des ruptures d'itinéraire et des sections de voie peu adaptées à la pratique du vélo.

Si les distances sont appropriées à l'usage de ce mode, dans les faits, la pratique du vélo est difficile dans un contexte de circulation dense et de voiries étroites et non aménagées (pour la partie Hypercentre). Il en est de même pour la marche à pieds.

Tous les secteurs de notre zone d'étude élargie sont situés à moins de 500m du parvis de la Mairie. Si à pieds, cette distance est tout à fait raisonnable, en vélo cela est très rapide.

Les contraintes au développement de ce mode de déplacement que l'on peut mettre en évidence sont :

-Le manque de lisibilité des itinéraires au cœur de secteur d'étude, des voiries en «impasse» qui imposent des détours.

-Les voiries étroites et encombrées par un stationnement très prégnant.

-Le manque d'aménagements lisibles pour encourager cette pratique (marquages, signalisation, signalétique, arceaux à vélo pour le stationnement...).

Le trafic important génère des nuisances et parfois de l'insécurité (même si celle-ci n'est que peu ressentie) et c'est un frein à l'usage des modes alternatifs en particulier pour les élèves des différentes structures scolaires ou sportives situées le long de Y Rabin. La liaison entre le lycée et la Gare de Cars/Bus passe par le parking...

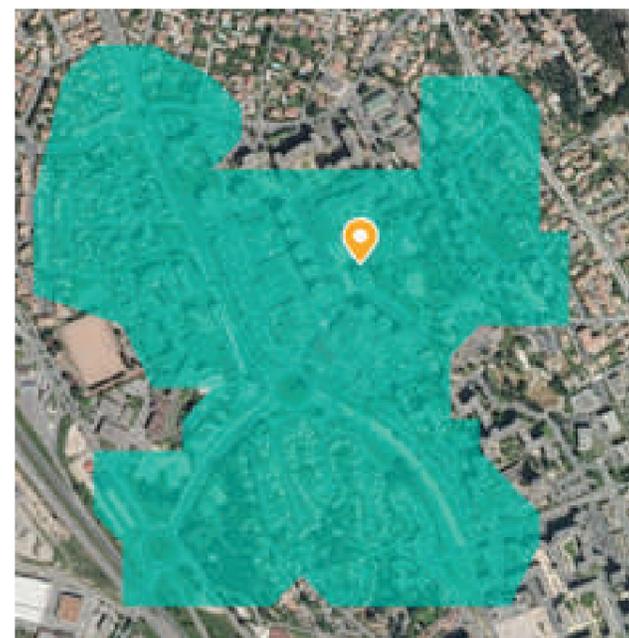
Les rabattements piétons, depuis les quartiers «satellites» se fait le long des voies structurantes aménagées, plutôt qu'au travers du Quartier.

Globalement aujourd'hui il faut retrouver des axes piétons/velos forts pour encourager cette pratique et donc redonner de la perméabilité.

Nous avons réalisé avec l'application de Géoportail des isochrones qui donnent une indication des distances que l'on peut parcourir à pieds depuis un point précis.

Sur cette page on peut voir les isochrones «5 min», «10 min» et 15 min» depuis le parvis de la Mairie.

On peut constater en observant ces images que le Centre-ville est très largement couvert depuis les principales zones de stationnement et ce à moins de 5 minutes à pieds.

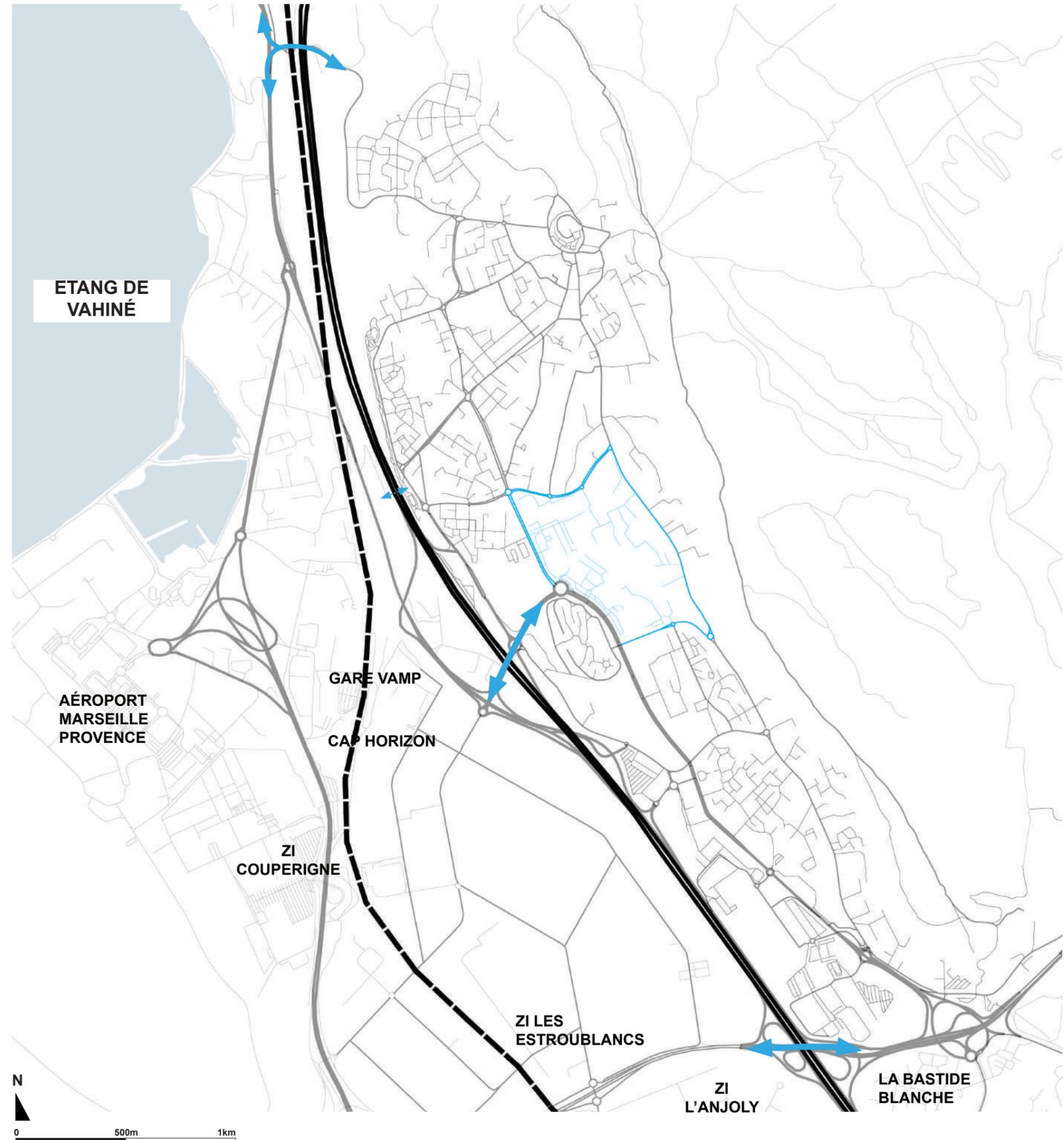
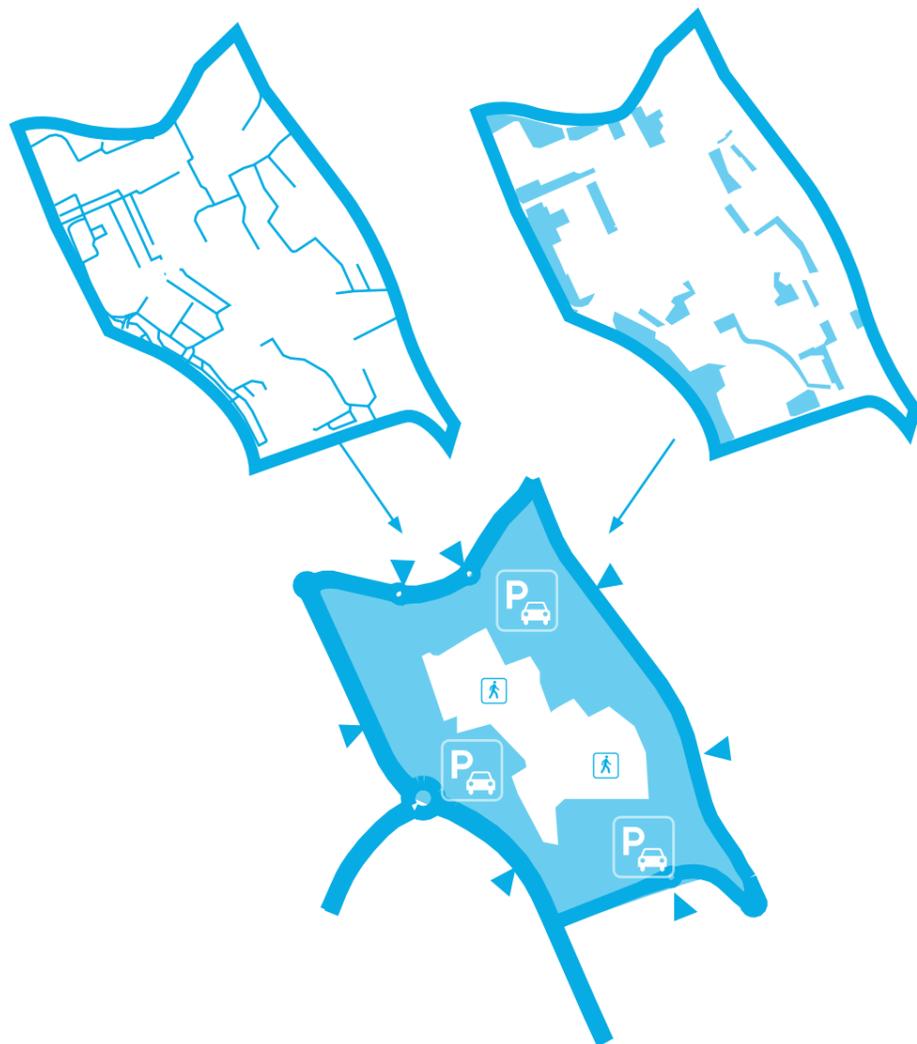


3.3 Inscrire le centre urbain dans la trame de la ville.

Le tissu urbain du centre ancien correspond encore d'une manière classique à une logique d'axe de circulation rayonnant autour du village. C'est à partir de la construction de l'autoroute et son système d'accès par échangeur que l'organisation de la ville change. On constate ainsi un fonctionnement en grands 'plaques' avec des dimensions à l'échelle de la voiture (500m à 1000m), qui encadrent des quartiers des vies en limitant la perméabilité entre ces différents espaces de vie.

A l'échelle du centre urbain, cette desserte est typique par un système de voirie primaire qui contourne la plaque et des multiples impasses qui pénètrent l'espace central, entouré des surfaces de stationnement, avec comme objectif de préserver l'espace central de la voiture et offrir des espaces calmes et sécurisés aux piétons. Malgré cet atout ressenti sur place, le maillage actuel manque de lisibilité et limite la perméabilité, notamment dans les sens Est-Ouest du centre urbain.

> **Recomposer la trame urbaine avec des continuités plus lisibles en renforçant la perméabilité du quartier**



Une accessibilité d'ensemble à rendre cohérente...

Le secteur d'étude élargi est important : 41 ha.
La carte ci-dessous permet de visualiser les accès.

Le secteur est bien desservi en périphérie par une voirie structurant de qualité dont certaines ont fait l'objet d'aménagement récent comme l'Avenue de Marseille.

On notera que pour ce qui est de la voirie interne, elle fonctionne essentiellement en impasse, ce qui génère des usages complexes : retournement, conflit avec le stationnement, confrontation avec les piétons....

Les atouts

Ce secteur de la Ville bénéficie d'un réseau de desserte complet, avec un accès depuis l'Autoroute.

Les poids de trafic observés dans la Zone d'étude «Hypercentre» ne sont aujourd'hui pas de nature à générer des dysfonctionnements majeurs.

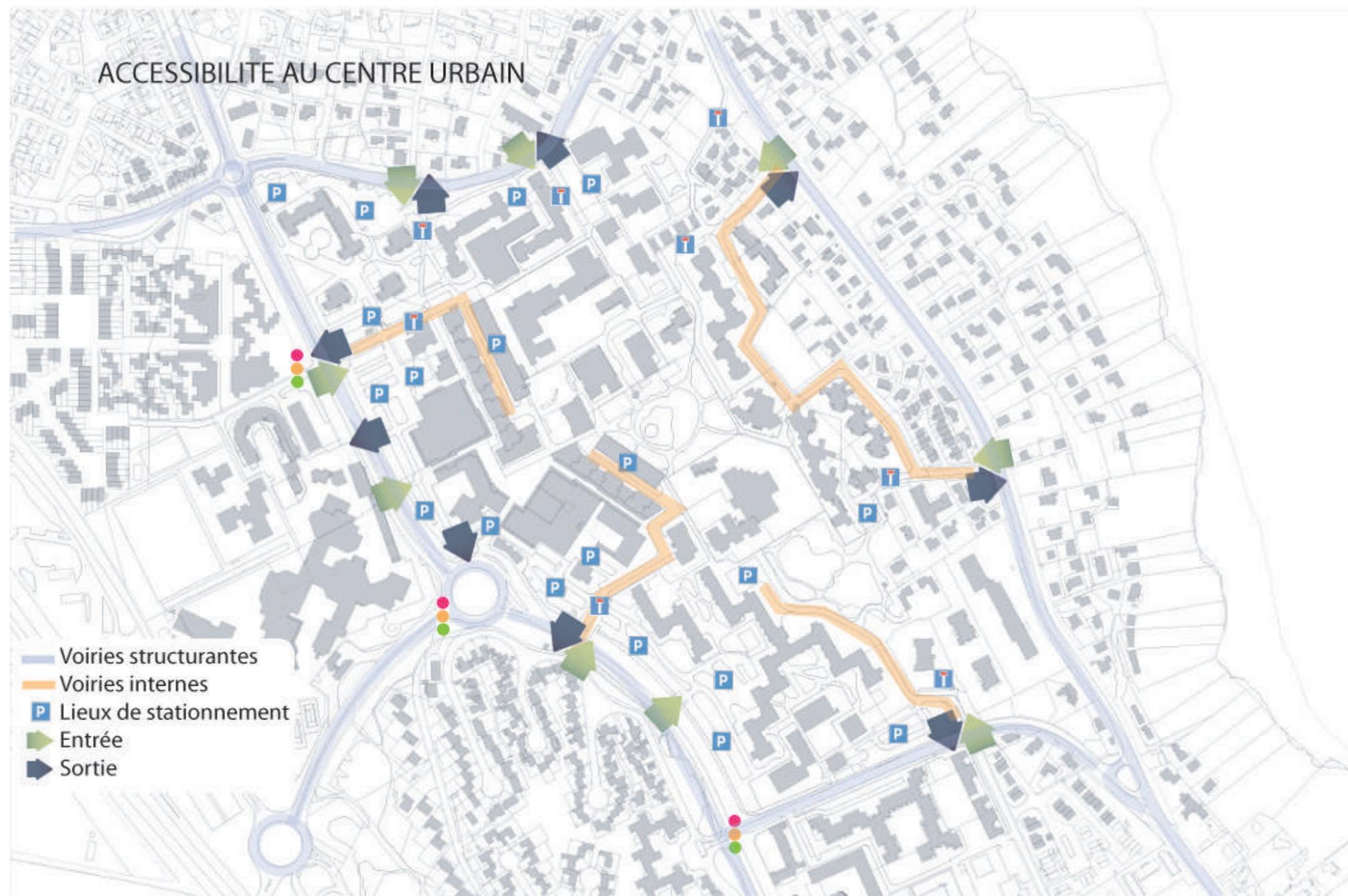
On observe peu de transit, peu de trafic «Lourd» : les usages sont des usages fonctionnels essentiellement liés aux activités présentes dans le cœur de ville : ils peuvent être contenus et/ou réorientés.

Les contraintes

Dans la Zone d'étude élargie, le réseau de voiries n'est pas hiérarchisé, les voies sont étroites et les espaces publics sont encombrés par un stationnement important.

En effet, les pénétrantes vers le cœur du Quartier traversent ou sont bordées de parkings : cela enlève de la lisibilité aux parcours.

La contrainte majeure est le manque de perméabilité du Quartier : il n'est pas traversant et ce choix découle d'une forme d'urbanisme où le cœur de quartier était apaisé. On peut se poser la question aujourd'hui des conséquences de ce type de choix.



...en lien avec l'offre et la stratégie de stationnement.

> 2300 places offertes

Nous avons inventorié environ 2205 places de stationnement matérialisées dans la Zone de Référence.

A cela se rajoutent environ :

- 150 places réservés à des immeubles (panneau de signalisation spécifique) et les garages fermés affectés à certains lieux de résidence.
- 110 places sur la zone stabilisée le long de Y. Rabin.

Répartitions du stationnement matérialisé :

- 1385 places sur des parkings de type «résidentiel».
- 635 places sur parking multi-usage (commerces, services, lycée...).
- 125 places sur les voiries en libre accessibilité (stationnement longitudinal).
- 50 règlementées «Moyenne Durée».

		OFFRE
1	RESIDENCE ORMEAUX	160
2	RESIDENCES PLANTIERS NORD	44
3	GYMNASE	69
4	AVENUE FONTAINE SEGUGNE	45
5	RESIDENCE HERMES 1	74
6	RESIDENCE HERMES 2	180
7	RESIDENCE HERMES 3	47
8	AVENUE MARTIN LUTHER KING	150
9	PARKING LUTHER KING	90
10	AVENUE A MONTICELLI	38
11	PARKING AVENUE SALYENS SUD-1	158
12	POCHE STATIONNEMENT LES PLANTIERS SUD	57
13	PARKING AVENUE SALYENS NORD-2	98
14	STATIONNEMENT AUTOUR POSTE	150
15	ACCES PARKING 1/2 NIVEAUX SQUARE	36
16	PARKING 1/2 NIVEAUX ST EXUPERY	57
17	PARKING AVENUE SALYENS NORD-4	67
18	AUTOUR GARE BUS	14
19	PARKING LYCEE	59
20	AVENUE Y, RABIN LONGITUDINAL	43
21	PARKING CENTRE URBAIN 1	260
22	PARKING CENTRE URBAIN ZONE BLEUE	46
23	PARKING ORMEAUX SUD	108
24	RUE HENRI BOSCO	23
25	ACCES PLACE HOTEL DE VILLE	51
26	PARKING 1/2 LEVEL COLLEGE BOSCO	80
	TOTAL	2204

- > secteur centre (IRIS Hermes + les Plantiers) :
- 1645 voitures pour 1579 ménages
- 1 ménage sur 4 n'a pas de voiture
- 1 voiture/ ménage avec une différence entre les Plantiers : 1,3 voitures/ ménage (proche de la moyenne de la Ville de Vitrolles) et Hermès : 0,9 voiture/ ménage.
- > un taux de motorisation (part des ménages qui dispose au moins d'une voiture) des Hermès de 66,8%, soit le plus bas de la Ville

Données INSEE 2015 - traitement inCittà

- 10 places affectées (police, livraison...).
- Aucune place réservée au recharge de véhicules électrique.

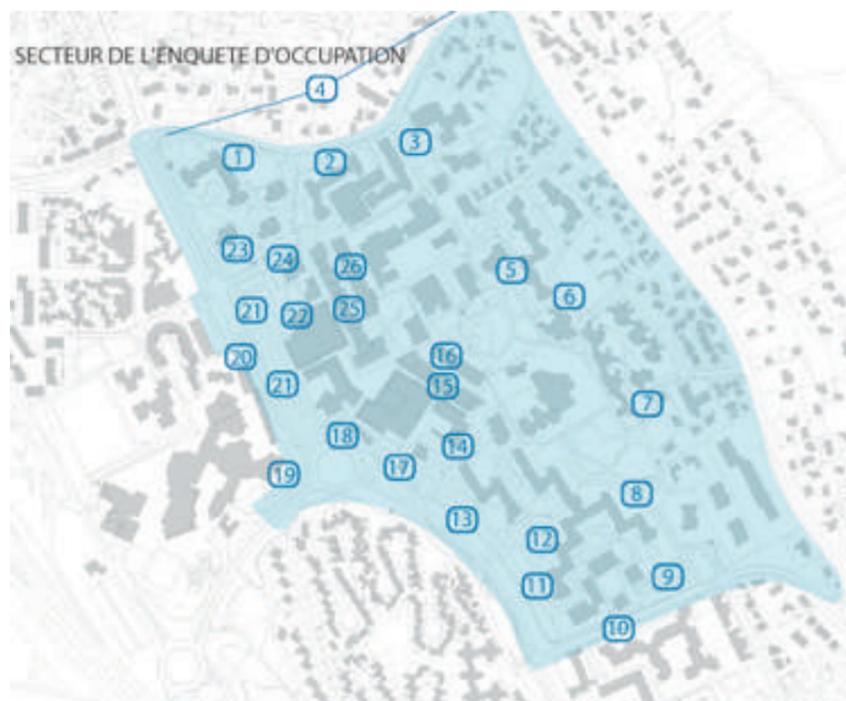
La part la plus importante du stationnement matérialisé est située sur places publiques (parkings) soit 95% de l'offre : on observe très peu de stationnement sur voirie.

On notera que la totalité des places offerte est située dans un rayon de moins de 15 minutes à pied du parvis de la Mairie.

Seulement 8% des places sont règlementées*.

* Calcul effectué sur les zones de stationnement «utilisées» pour la fréquentation des commerces et des services. En effet, faire ce calcul sur la totalité du secteur d'étude ne présente que peu d'intérêt

La Totalité de l'offre est gratuite.



		OFFRE	10H	13H	15H	17H	19H	23H
1	RESIDENCE ORMEAUX	160	114	158	119	127	162	165
2	RESIDENCES PLANTIERS NORD	44	53	58	50	51	60	59
3	GYMNASE	69	54	60	42	47	80	51
4	AVENUE FONTAINE SEGUGNE	45	45	41	39	41	64	66
5	RESIDENCE HERMES 1	74	68	77	71	79	93	106
6	RESIDENCE HERMES 2	180	188	175	174	171	213	219
7	RESIDENCE HERMES 3	47	33	27	30	35	42	39
8	AVENUE MARTIN LUTHER KING	150	112	125	134	142	158	162
9	PARKING LUTHER KING	90	69	82	67	79	80	84
10	AVENUE A MONTICELLI	38	25	31	39	39	46	49
11	PARKING AVENUE SALYENS SUD-1	158	121	123	128	128	128	125
12	POCHE STATIONNEMENT LES PLANTIERS SUD	57	54	63	64	62	67	66
13	PARKING AVENUE SALYENS NORD-2	98	72	108	79	73	87	92
14	STATIONNEMENT AUTOUR POSTE	150	143	141	155	148	107	105
15	ACCES PARKING 1/2 NIVEAUX SQUARE	36	35	35	35	37	40	40
16	PARKING 1/2 NIVEAUX ST EXUPERY	57	61	60	60	58	58	57
17	PARKING AVENUE SALYENS NORD-4	67	84	78	82	73	35	42
18	AUTOUR GARE BUS	14	19	19	19	20	7	4
19	PARKING LYCEE	59	63	56	92	55	2	2
20	AVENUE Y, RABIN LONGITUDINAL	43	86	76	81	72	34	31
21	PARKING CENTRE URBAIN 1	260	277	252	279	199	166	154
22	PARKING CENTRE URBAIN ZONE BLEUE	46	54	43	48	55	31	16
23	PARKING ORMEAUX SUD	108	110	102	108	108	112	111
24	RUE HENRI BOSCO	23	16	17	19	11	9	9
25	ACCES PLACE HOTEL DE VILLE	51	58	63	61	59	58	56
26	PARKING 1/2 LEVEL COLLEGE BOSCO	80	78	84	80	81	73	75
	TOTAL	2204	2092	2154	2155	2050	2012	1985

> une offre quasi saturée tout au long de la journée, une «demande» plus importante entre 13h00 et 15h00.

L'enquête d'occupation permet de connaître, à différentes heures de la journée, le nombre exact de véhicules stationnés sur l'ensemble des secteurs étudiés.

Elle met en évidence le taux d'Occupation selon les heures de la journée. Il suffit de compter le nombre de véhicules stationnés sur l'ensemble des places (y compris celles hors emplacements matérialisés) à des heures précises soit :

10h00 - 13h00 - 15h00 - 17h00 - 19h00 - 24h00

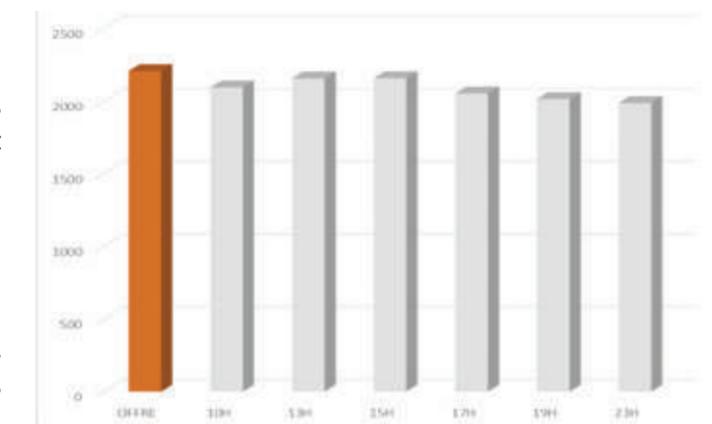
L'horaire de 24h00 permet d'évaluer la demande des résidents, soit le nombre de places nécessaires et surtout les lieux de stationnement nocturne pour les habitants du Secteur d'étude.

Le tableau a été réalisé sur la totalité des places enquêtées. Il prend donc en compte tous les sites, rues et parkings. La barre sombre, à Gauche du graphique sur la page suivante, montre le nombre de places matérialisées et les barres grises le nombre de véhicules stationnés tout au long de la journée.

Entre 10h00 et 19h00, 2100 véhicules sont stationnés en Moyenne. De nuit 1.985 véhicules sont stationnés dans la zone d'étude.

C'est entre 13h00 et 15h00 que la «demande» est la plus importante.

Ce graphique permet de constater que l'offre est quasi saturée et ce, tout au long de la journée : la réserve est de moins de 5%.



Une accessibilité d'ensemble à rendre cohérente en lien avec l'offre et la stratégie de stationnement.

Globalement, la Ville est traversée par des flux importants, mais ceux-ci sont concentrés sur Salyens/Rabin : entre 9000 et 11000 véhicules/jour et moindrement sur l'Avenue de Marseille.

Il n'y a pas d'itinéraires alternatifs à ces fonctionnements, le «Transit» étant déjà sur l'Autoroute. Les trafics observés sont donc des trafics «d'Echange» et de «Desserte Locale». Le flux de Poids Lourds est marginal. Le flux de Cars et de Bus est plus élevé que la Moyenne ce qui indique un bon report modal sur le TC.

A contrario, **les 2 Roues Lourds et légers ne sont pas du tout présents sur ce réseau et ce malgré une population «captive» de jeunes (collège et lycée) et des amorces d'aménagements en faveur des Modes Doux, qui pourraient encourager cette pratique.**

Dans la Zone d'étude élargie (Hypercentre), il n'y a aucune perméabilité, les voiries fonctionnant en impasse: les trafics y sont donc peu importants et uniquement liés aux accès : résidents et usagers fréquentant les commerces et services, via l'offre en stationnement.

Les liaisons Domiciles/Emplois ou Domiciles/Ecoles sont, bien entendu, très prégnantes durant nos horaires de relevés. On notera un usage de type «dépose minutes» sur le Parking de la Victoire (en partie Sud) liées aux horaires de rentrée et sortie du Lycée et à la Halte Routière. A l'HPS, ce sont entre 250 et 300 véhicules qui manœuvrent sur ce type de fonction. **Il manque un lieu pour cette dépose qui se fait sur le parking et donc génère conflits et insécurité au milieu d'un flux piétons soutenu.**

La demande en stationnement est importante puisque tout au long de la journée, en moyenne près de 2100 véhicules sont stationnés dans et à proximité immédiate du cœur de quartier.

2 200 places environ sont matérialisées + 100 places non matérialisées mais possibles.

La Demande est couverte par l'Offre, mais les réserves sont nulles.

On observe quelques comportements inciviques, mais à la marge : véhicules mal garés, stationnement très gênant dans certaines impasses du Centre... La nuit, le stationnement est très invasif.

A noter la relative efficacité de la Zone Réglementée. Le Taux de Rotation pour notre période d'enquête devrait être au moins égal à 7 (en fait entre 6 et 8) sur ces places. Il est en moyenne de 3.45 sur les secteurs réglementés ! Le taux de référence pour un bon fonctionnement des services et des commerces sur voirie tout au moins, qui pourrait être de l'ordre de 10*, est bien loin d'être atteint.

**En effet beaucoup de commerces de la Zone auraient besoin d'un stationnement «courte durée» : banque, poste,..., même l'alimentaire «Intermarché» qui, compte tenu de la taille de sa surface de vente, présente la particularité de fonctionner sur les paniers moyens faibles donc sur des temps de présence dans le magasin, très courts.*

Ces indicateurs montrent bien que les durées de stationnement sont longues, voire très longues.

Ce constat montre que la situation peut être améliorée. Cela fera l'objet de propositions : **une nouvelle approche de la gestion est indispensable si l'on veut que les commerces fonctionnent, que les résidents trouvent un stationnement associé à leurs lieux d'habitation, que l'usage du Transport en Commun se développe. Cette fonction va générer des besoins en stationnement longue durée de type Parc Relais donnant à ce secteur une vraie vocation de «pôle multimodal».**

La gestion des places réglementées (Zone Bleue/«arrêts minutes»/PMR) demande une surveillance constante de la Police Municipale : il faut que la réglementation soit claire, respectées, pour être efficace.

Si les places PMR sont très respectées et en nombre, ce n'est pas forcément le cas des autres places réglementées.

Le Centre-ville attire de très nombreux piétons, en particulier autour des structures scolaires.

La Zone située autour de la Halte Routière est un lieu stratégique pour le Cœur de Ville.

C'est aussi dans ce secteur que se concentre une grande partie de l'activité, des services comme la petite restauration et les commerces.

On observe donc un flux majeur entre cette zone et les réservoirs de stationnement.

On observe également peu de 2 Roues non motorisés car les circulations sont denses et les circuits peu lisibles.

3.4

De l'entité centre urbain au centre ville.

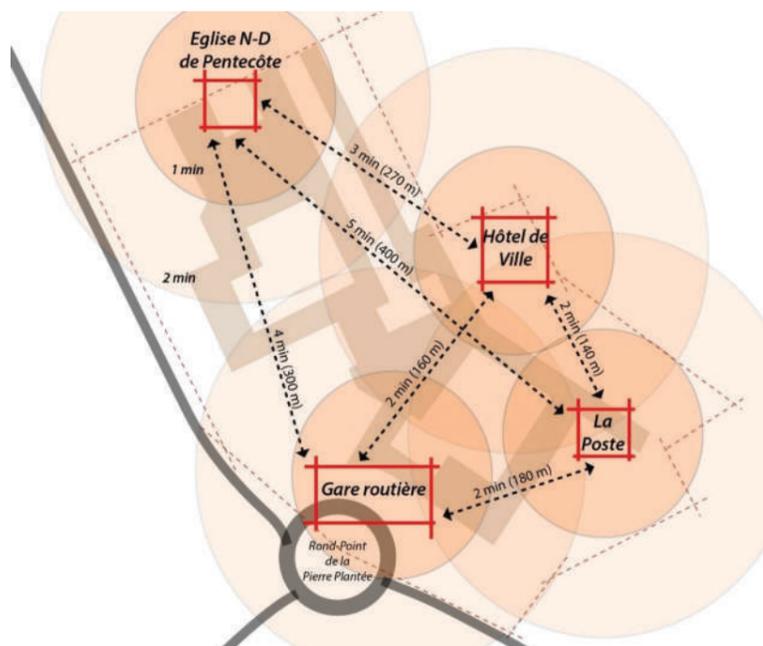
Penser la polarité à partir des déplacements piétons.

L'isochrone de 15mn à pieds depuis le parvis de l'Hôtel de Ville nous permet de reconsidérer la dimension même du «quartier» du centre urbain. La distance correspondant à un temps de parcours de 10 à 15mn à pieds fait apparaître une aire au sein de laquelle les déplacements piétons sont théoriquement extrêmement favorables.

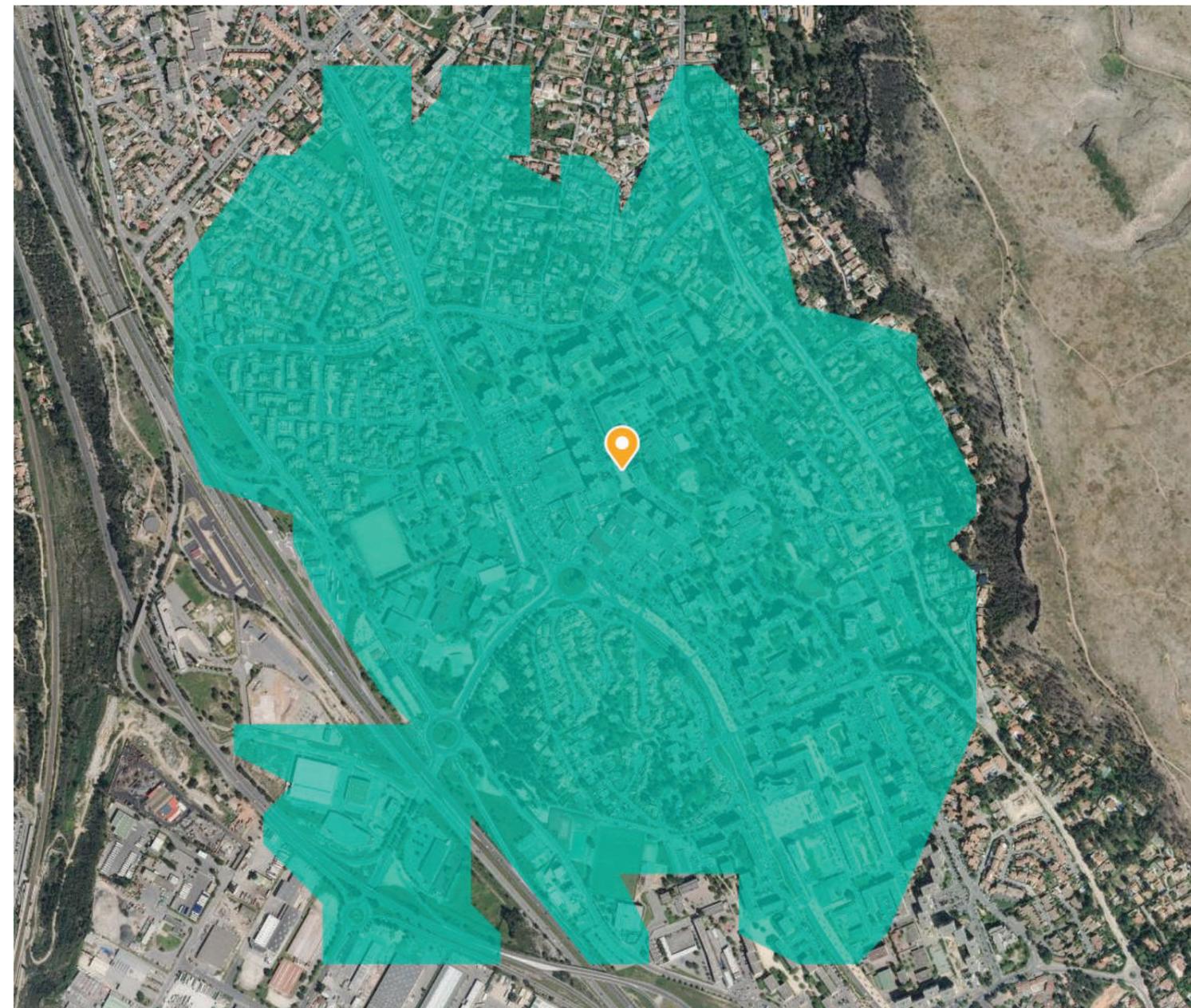
On voit alors que ce «quartier» inclue l'ensemble des équipements et de la zone commerciale du centre urbain (av. Y. Rabin, av. de Marseille, av. M. Ségugne et rue Monticelli), jusqu'aux franges d'habitat (Les Pommiers, Le Bosquet notamment) ainsi que la sortie de l'autoroute et les abords de la zone d'activités des Estroublans.

Dès lors la question d'une réflexion à l'échelle de ce périmètre se pose afin :

- de consolider la polarité du centre en y intégrant l'ensemble des équipements et aménités qui la composent au-delà du périmètre restreint de la centralité commerciale.
- d'inscrire le centre dans un réseau cohérent à l'échelle de la Ville.
- de favoriser les modes doux.



source : Stratégie de positionnement commercial du centre-ville de la commune de Vitrolles, dans le cadre du FISAC - Rapport de mission, novembre 2017
 MO : Métropole Aix Marseille Provence - Conseil de Territoire du Pays d'Aix - Ville de Vitrolles, MOE : Top Conseils + sdg Conseils



3.5 Une multipolarité complémentaire et assumée.

La multipolarité de la commune prend la forme de quatre pôles qui possède chacun leur complémentarité.

> LE VIEUX VILLAGE

Il abrite majoritairement des fonctions résidentielles mais aussi quelques commerces et service de proximité (supérette, poste, petit restaurant). Il présente des qualités patrimoniales ce qui lui confère une certaine résonance touristique à l'échelle communale et extra communale.

> LA ZONE INDUSTRIELLE RENFORCÉE PAR LE PROJET CAP HORIZON

Le pôle industriel présente une grande diversité en terme d'activité (logistique, industrielle). Le développement à moyen terme de Cap Horizon modifiera l'équilibre interne la ville de Vitrolles en élargissant l'axe Nord-Sud initial à un triangle.

> LE CENTRE COMMERCIAL

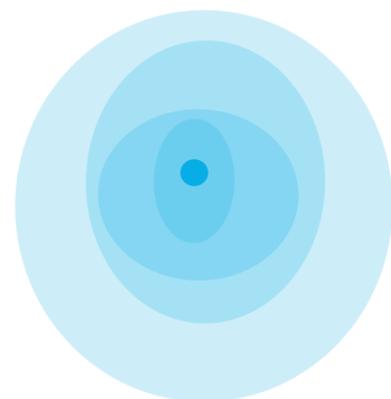
Le Carrefour et sa galerie représente une polarité importante en terme d'offre commerciale qui entretient un équilibre fragile entre des grandes enseignes d'un côté et une offre de proximité dans le centre urbain., notamment avec l'extension futur, qui présente un danger pour le centre urbain. Il est à noter que l'avenir des hypermarchés d'une manière générale dans un contexte d'e-commerce et d'augmentation du coût du pétrole pose question.

Le centre urbain présente une grande diversité programmatique et une richesse en termes d'équipements qui est son atout principal. Le fait d'être en plus un centre-ville habité est plutôt atypique pour le développement de cette époque et une chance pour vitaliser l'usage à tout moment de la journée.

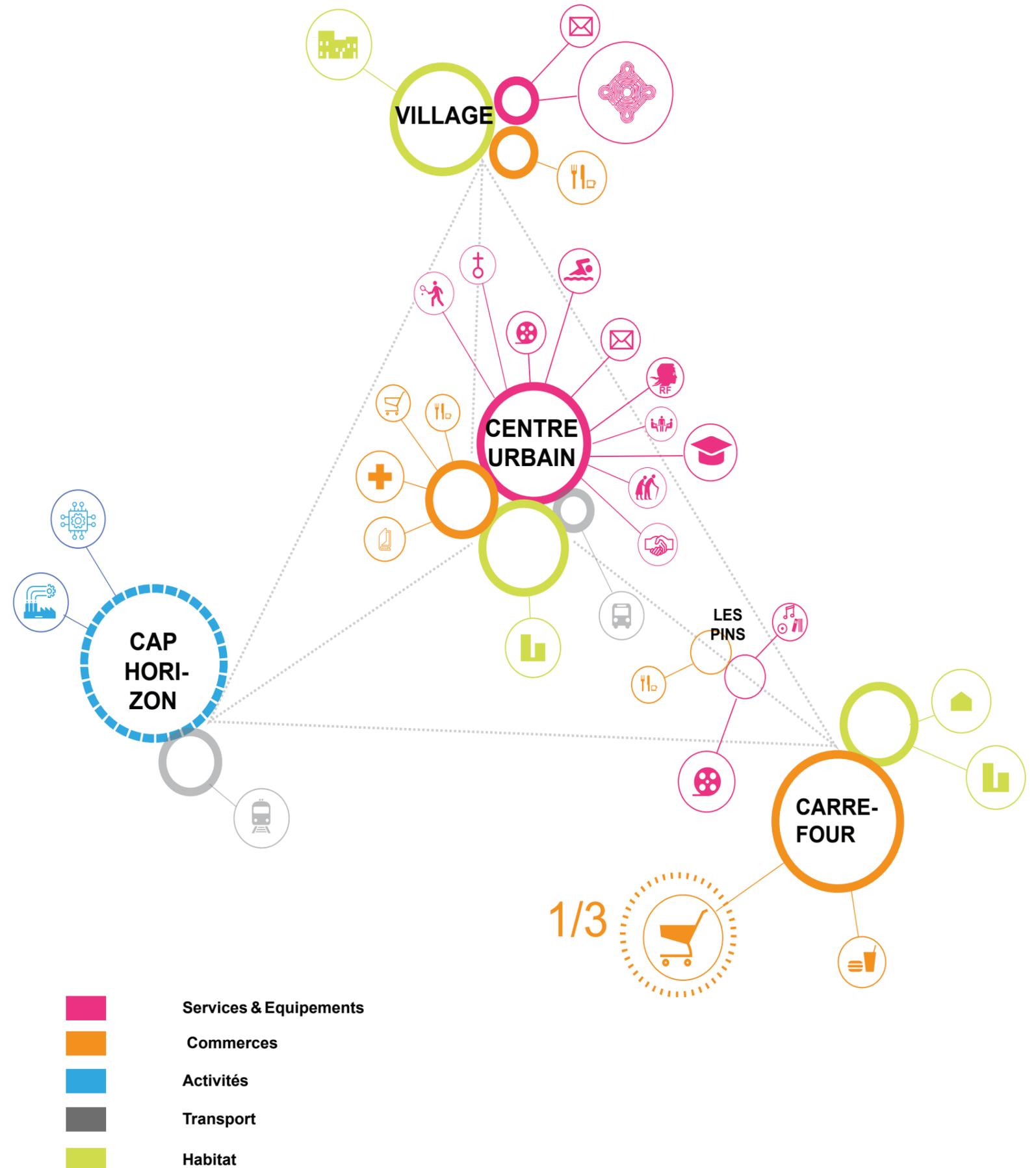
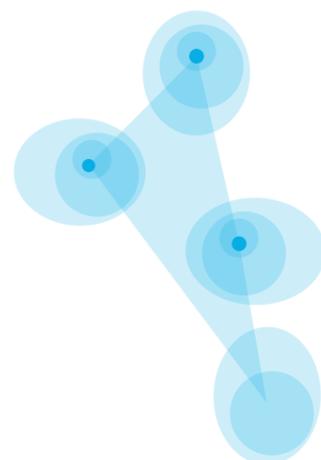
Cependant, cette diversité risque d'être menacée par la concurrence accrue du centre commercial ainsi que les nouveaux aménagements du quartier des Pins autour de la médiathèque qui ont tendance à diluer l'attrait du centre urbain déjà fragilisé.

Afin de renforcer le statut du centre urbain en tant que centralité vivante qui appartient à tous les Vitrollais, il faudrait ainsi par uniquement repenser le lieu même mais également veiller à un développement cohérent du reste de la commune (par exemple, implanter une pépinière d'entreprises plutôt dans le centre que dans les quartiers résidentiels).

RADIOCENTRIQUE

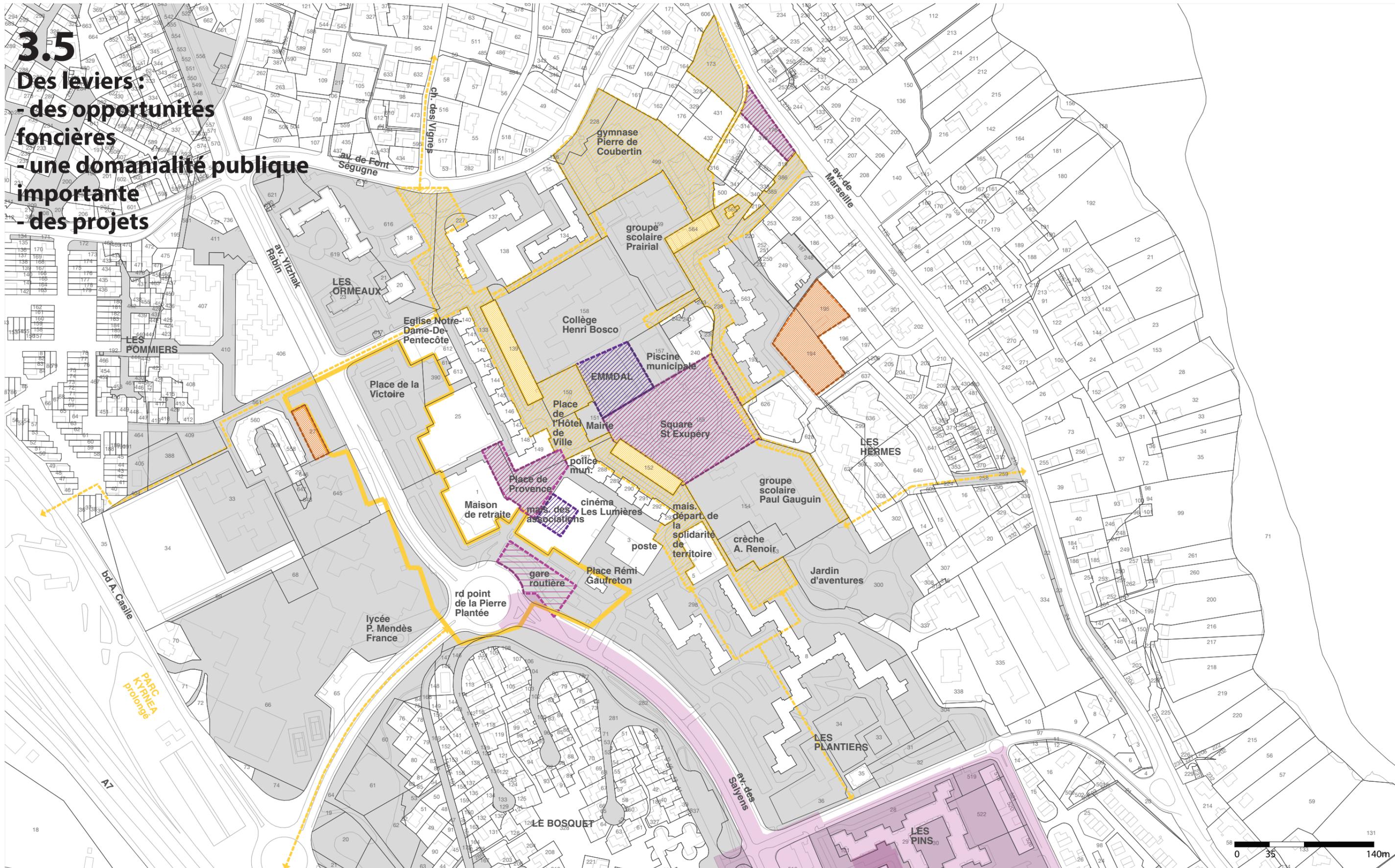


MULTIPOLAIRE



3.5

Des leviers :
- des opportunités foncières
- une domanialité publique importante
- des projets



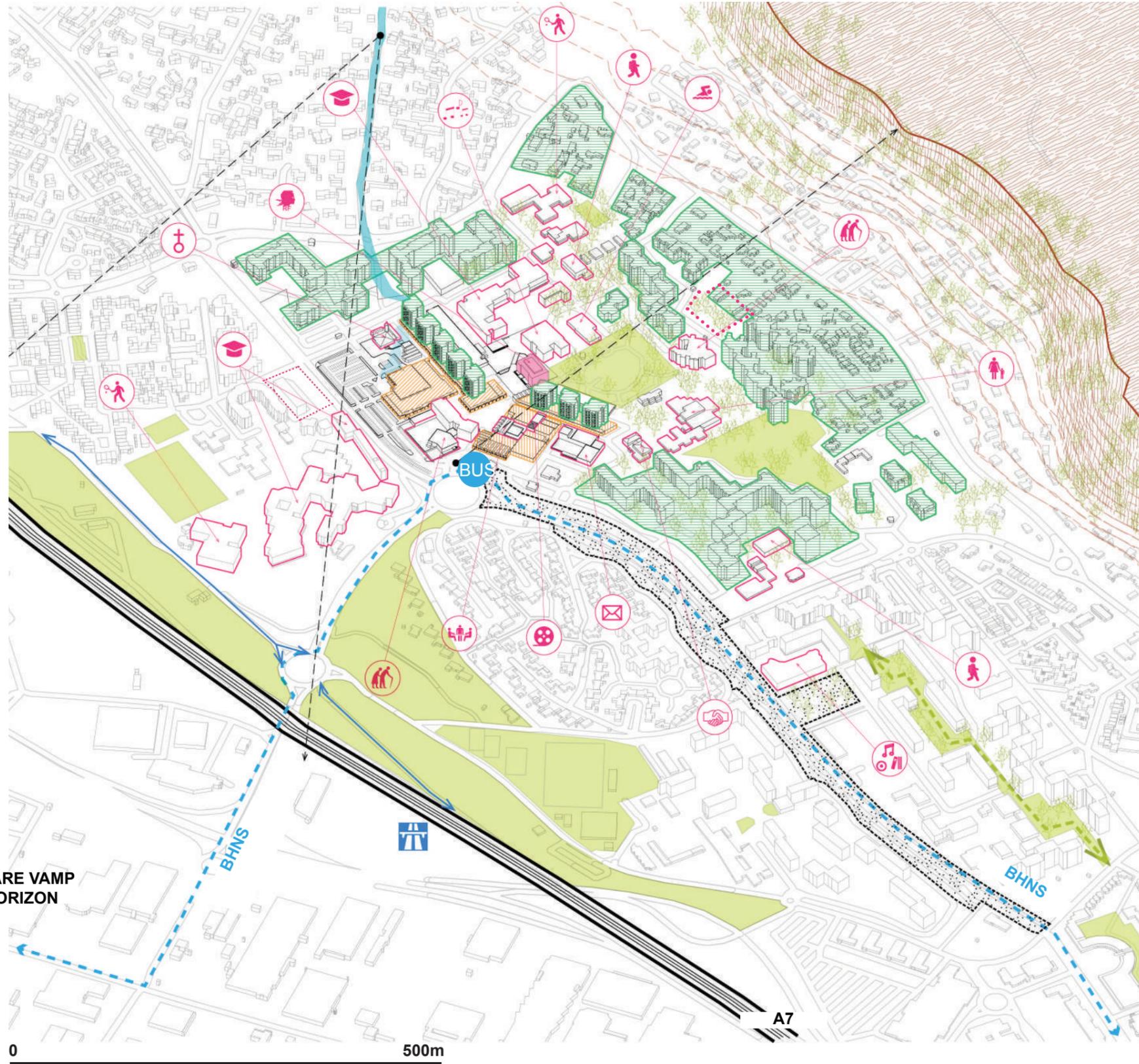
<ul style="list-style-type: none"> propriété Ville de Vitrolles périmètre ANRU - projets livrés ou en cours 	<p>projets : ■ en chantier: - maison des associations - EMMDAL - Centre culturel Georges Sand</p>	<p>horizon 2019-20: ■ - aménagement de la place de Provence - aménagement du square St Exupéry - parking 23 places av. de Marseille</p>	<p>horizon ? ■ - gare routière</p>	<p>■ opportunités foncières ou bâties</p>	<p>■ veille foncière sur des parcelles ou bâtis privés à enjeux</p>	<p>■ secteur enjeu 1 "façade urbaine"</p>	<p>■ secteur enjeu 2 "centre ville - parc"</p>	<p>↔ secteur enjeu 3 "réseau multipolaire"</p>
--	--	--	---	---	---	---	--	--



4. Le centre urbain. Synthèse et enjeux.



Synthèse des atouts.



VERS LA GARE VAMP
ET CAP HORIZON



0 500m

● UN CENTRE URBAIN ACCESSIBLE ET BIEN DESSERVI

L'AVENUE DE SALYENS, UN BOULEVARD URBAIN PRÉSENTANT DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ AVEC UN REAMENAGEMENT RECENT



UNE BONNE DESERTE DU CENTRE URBAIN DEPUIS L'AUTOROUTE



UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PERFORMANT (BHNS) EN COURS DE RÉALISATION



UN LIEU EMBLÉMATIQUE DE LA MOBILITÉ (GARE ROUTIÈRE EN PROJET)

● UN GRAND PAYSAGE REMARQUABLE ET DES ESPACES VERTS DE QUALITÉS



DES VUES REMARQUABLES SUR LE GRAND PAYSAGE



CUESTA



PARC PUBLIC



MAIL PLANTÉ



COURS D'EAU / RUISSEMENT À INTÉGRER

● UNE DIVERSITÉ PROGRAMMATIQUE RICHE



UNE OFFRE EN ÉQUIPEMENT RICHE ET DIVERSIFIÉE



UN CENTRE URBAIN AU COEUR DE LA VILLE HABITÉE

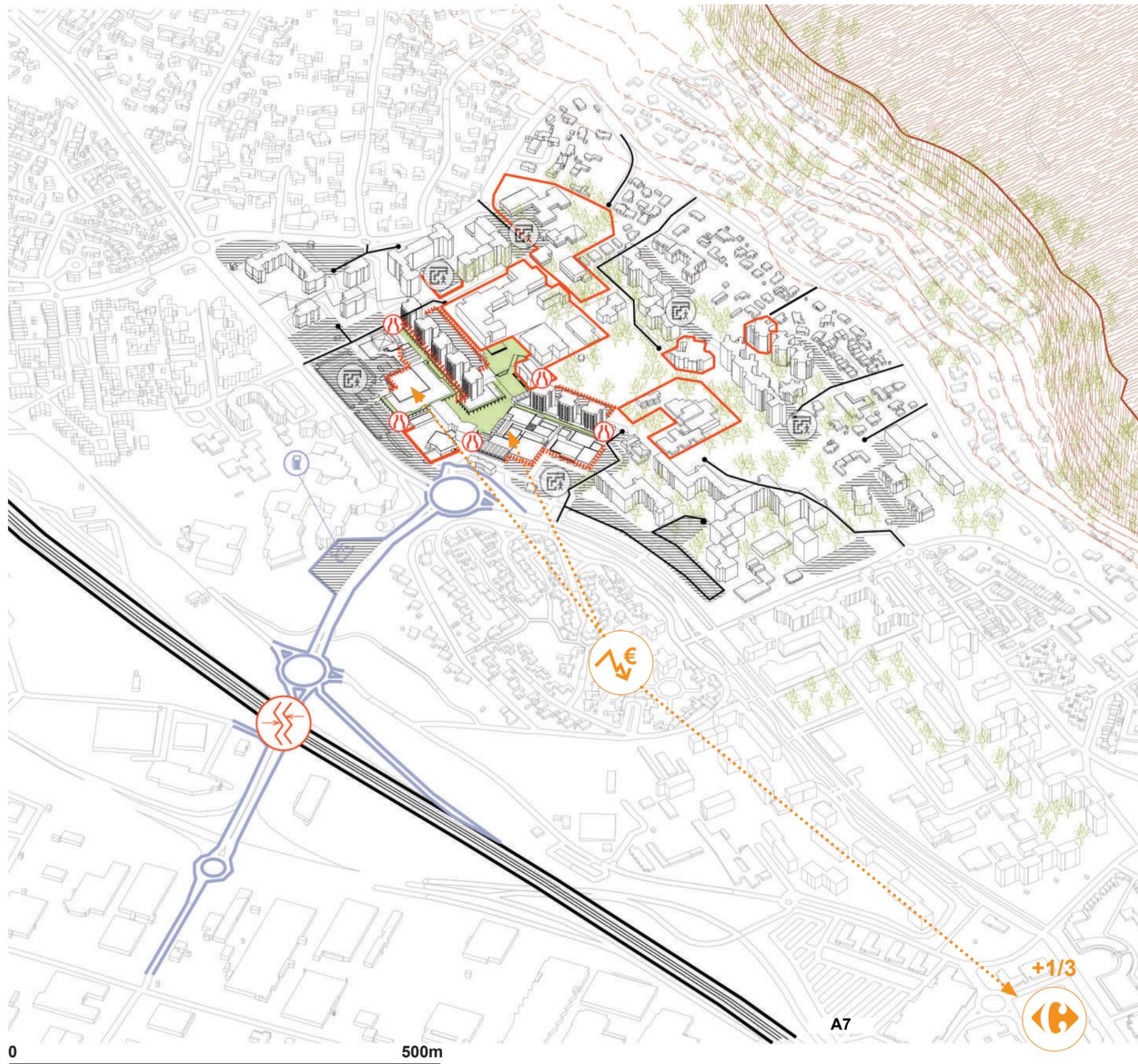


UNE OFFRE COMMERCIALE ET DE SERVICES DE PROXIMITÉ QUI SE MAINTIENNENT



DISPONIBILITÉ FONCIÈRE ET OPPORTUNITÉ DE MUTATION

Synthèse des dysfonctionnements.



• UN MANQUE DE PERMÉABILITÉ ET DE LISIBILITÉ DU TISSU URBAIN

UN MAILLAGE INÉGALEMENT RÉPARTI ENTRE NORD/SUD ET EST/OUEST QUI SE TRADUIT PAR DES VOIES EN IMPASSE

UN MANQUE DE LISIBILITÉ ET DES RUPTURES DES CONTINUITÉS POUR LES MODES DOUX

ÉQUIPEMENTS CLOS / ENCLAVES

LINÉAIRE CLOS / GALERIE

• DES ESPACES PUBLICS DIFFICILEMENT APPROPRIABLES

DES RÉTRÉCISSEMENTS QUI ISOLENT LA PLACE DE PROVENCE ET PROVOQUE UNE RUPTURE ENTRE INTÉRIEUR ET EXTÉRIEUR

UNE INTÉRIORISATION ET UNE MORPHOLOGIE D'ESPACE PUBLIC QUI NE FACILITE PAS LA MULTIPLICATION DES USAGES : MANQUE DE MOBILIER URBAIN ET DE VÉGÉTALISATION, RUPTURE MICROTOPOGRAPHIQUE

• UNE FAÇADE URBAINE DISQUALIFIÉE PAR DES ARRIÈRES ET UN BÂTI PEU QUALITATIF

"ARRIÈRES" QUI DÉVALORISENT L'ESPACE PUBLIC

MUR AVEUGLE

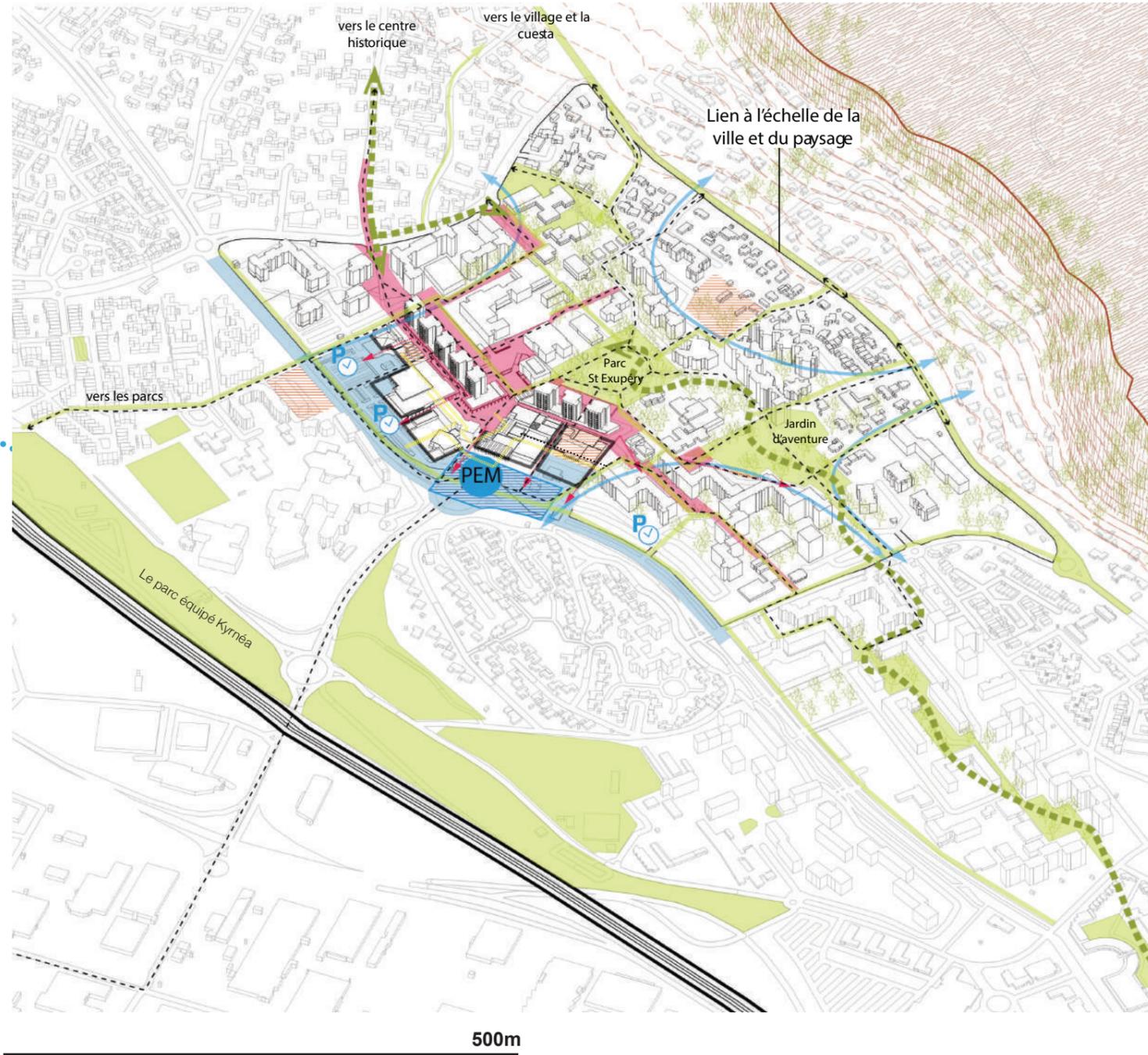
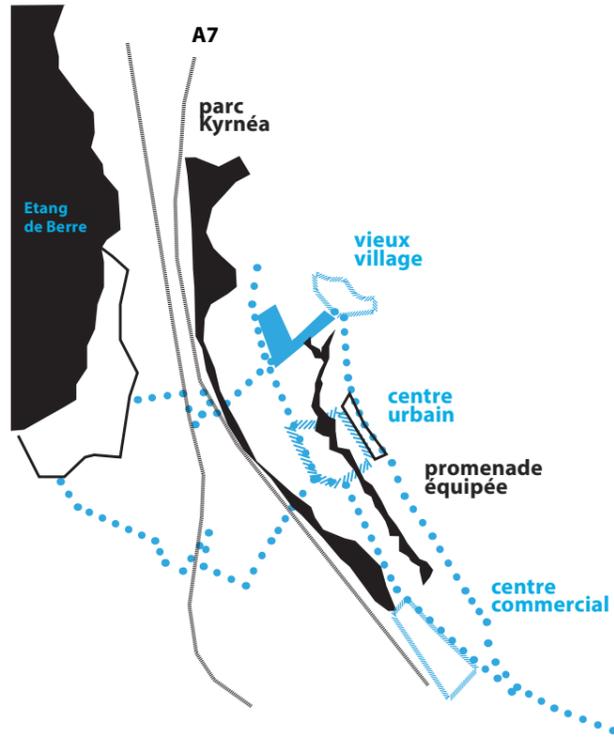
• UN CENTRE URBAIN IMPACTÉ PAR LA VOITURE

L'OMNIPRÉSENCE DES NAPPES DE STATIONNEMENTS

UNE SÉQUENCE D'ENTRÉE SUR LE CENTRE URBAIN MARQUÉE PAR UN LANGAGE ROUTIER

UNE RUPTURE CAUSÉE PAR L'AUTOROUTE

Enjeux



> AMORCER UN CHANGEMENT D'EPOQUE DANS LES DÉPLACEMENTS : REDUIRE L'IMPACT DE LA VOITURE SUR LE CENTRE URBAIN



- Optimiser l'offre de stationnement (rendre son utilisation plus lisible et différenciée par utilisateur et l'impact des surfaces moins importantes)



- Aboutir à un maillage continu des cheminements doux avec un véritable confort d'usage



- Valoriser un offre de transport alternative grâce au nouveau PEM



- Simplifier la desserte en voiture

> RENDRE LE CENTRE URBAIN VISIBLE ET ATTRACTIF



- Marquer la séquence 'active' sur le linéaire des avenues Salynes et Rabin (supprimer le rond-point)



- Valoriser le réseau d'équipements et d'espaces publics intérieurs



- Travailler les façades urbaines vers l'avenue des salyens



- Rendre visible l'intérieur



- Rehabilitier le patrimoine existant

> TIRER PROFIT DU PAYSAGE LOINTAIN ET DE PROXIMITÉ



- Valoriser les parcs en coeur de quartier en reliant une trame verte au sein de la ville (parc Kyrnéa, parc des 3 mares, ..)



- Etendre la trame verte au sein des espaces minéraux du centre urbain en s'appuyant sur les continuités vers la promenade planté et vers le centre de village

- Ouvrir des vues lointaines vers la cuesta et l'étange de berre



> RENFORCER L'IDENTITÉ URBAINE MIXTE DU CENTRE URBAIN ET SON RÔLE DE CENTRALITÉ PUBLIQUE AU SEIN DE L'ARCHIPEL VITROLLAIS

- Changer d'échelle: du centre urbain de 7 ha au quartier coeur de ville de 20 ha
- Focaliser une programmation autour des services, des commerces de proximité et des commerces 'alternatifs'
- Préserver la fonction 'habitat' et renforcer le volet de service pour personnes âgées
- Introduire des programmes d'activités et d'emplois innovants et diversifiés : co working, pépinières d'entreprises etc.

