



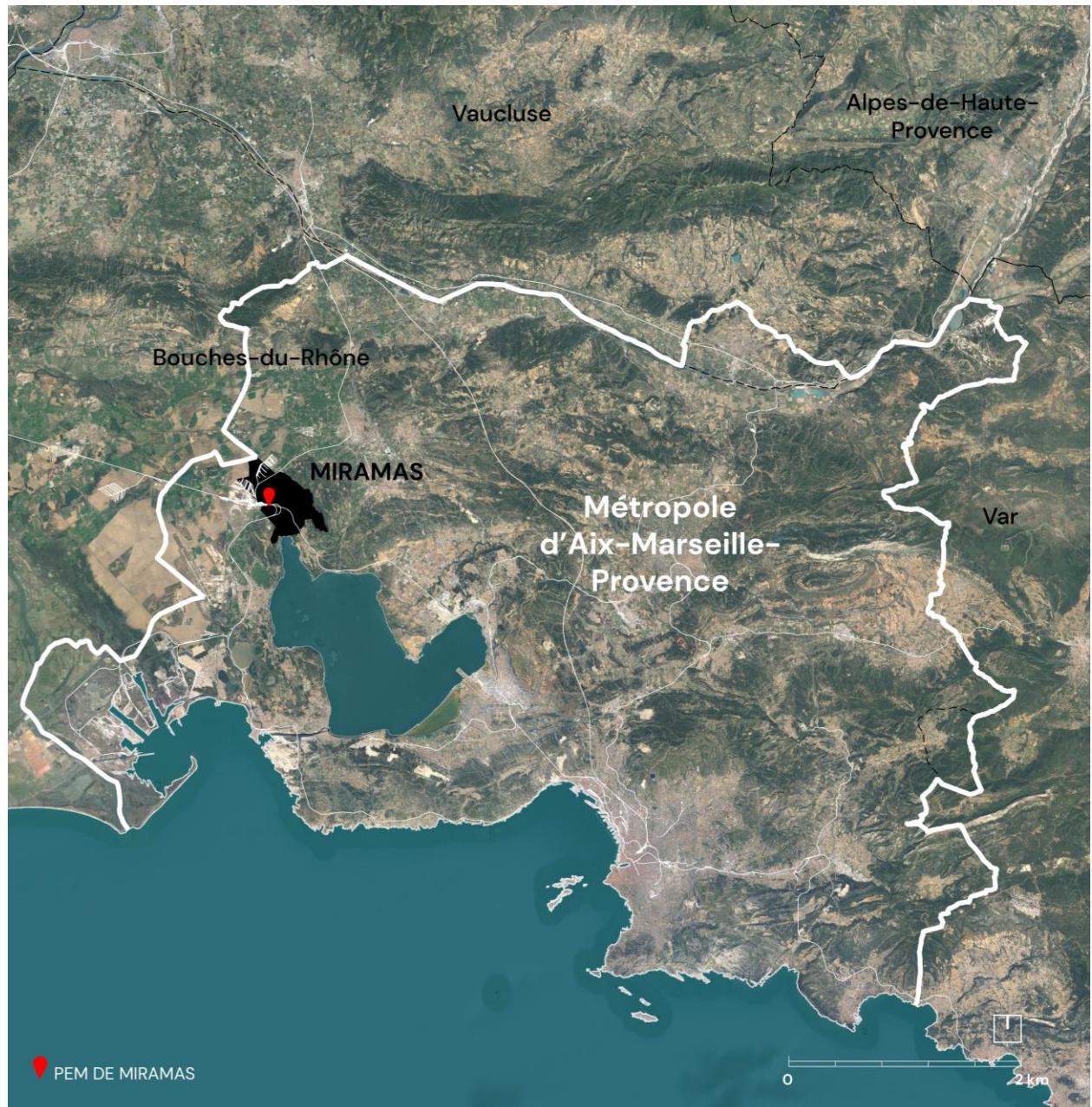
# Programme d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Miramas et son Parking relais

# Table des matières

<b>1. Présentation du projet .....</b>	<b>3</b>
1.1. Contexte de l'opération .....	3
1.1.1. Le pôle gare au centre des dynamiques urbaines .....	4
1.1.2. Les projets du territoire .....	4
1.1.3. Le périmètre du projet.....	5
1.2. Les enjeux de l'opération : une mobilité à plusieurs échelles .....	8
<b>2. Environnement général du Projet .....</b>	<b>14</b>
2.1. Plan de mobilité Métropolitain (PDM).....	14
2.2. Cadre réglementaire .....	15
<b>3. Programme de l'opération.....</b>	<b>16</b>
3.1. Décomposition du Programme.....	16
3.1.1. PEM .....	16
3.1.2. Parking P+R .....	18
3.2. Approche urbaine, fonctionnelle et paysagère .....	21
3.3. Signalétique et éclairage.....	31
3.4. Interfaces entre les deux parkings.....	33
3.5. Phasage .....	33
<b>4. Planning des études et des travaux.....</b>	<b>34</b>
<b>5. Budget de l'opération.....</b>	<b>35</b>
<b>6. Annexes .....</b>	<b>36</b>

# 1. Présentation du projet

## 1.1. Contexte de l'opération



### 1.1.1. Le pôle gare au centre des dynamiques urbaines

Le Plan de mobilité 2030 de la Métropole Aix-Marseille-Provence identifie la gare de Miramas comme un point d'accès stratégique, à la fois à l'échelle métropolitaine, régionale et nationale (desserte TAGV). Cette importance est confirmée par les projections de fréquentation : la gare, qui accueille aujourd'hui environ 810 000 voyageurs par an (donnée SNCF pour 2024), devrait voir ce chiffre se rapprocher du million de voyageurs annuel d'ici une dizaine d'année. Dans ce contexte, sa mise en accessibilité intégrale, constitue une priorité incontournable.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Miramas, approuvé en juillet 2017, s'inscrit dans cette dynamique. Il affirme une volonté de recomposition du centre-ville autour d'une gare modernisée et désenclavée, en lien avec la place Jourdan et l'avenue Charles-de-Gaulle, déjà identifiées comme des axes structurants de la centralité urbaine.

À proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal (PEM), la friche industrielle Oasis (ancien site Antargaz), partiellement maîtrisée par la Ville, constitue une opportunité majeure de développement urbain en cœur de ville, notamment à vocation résidentielle.

La modernisation de la gare représente ainsi une opportunité unique pour mettre en œuvre un projet urbain d'envergure métropolitaine, visant à renforcer la fonction de la gare comme porte d'entrée ouest de la métropole et à consolider la centralité urbaine environnante.

Par ailleurs, la vétusté du parking existant, associée aux évolutions programmées sur les emprises de la friche ferroviaire voisine, rend nécessaire la création d'un nouveau parc relais (P+R), répondant aux besoins futurs en stationnement et en intermodalité.

L'opération porte ainsi deux objectifs majeurs :

- Favoriser la liaison de deux rives du centre-ville, aujourd'hui séparées par les voies ferrées ;
- Renforcer le rôle stratégique du site en y développant un nœud d'intermodalité à rayonnement métropolitain et régional et national avec le TGV, intégré au tissu urbain et contribuant à la dynamisation du centre-ville.

### 1.1.2. Les projets du territoire

Le présent projet s'inscrit dans le cadre du Programme Cœur de Ville, document stratégique qui fixe les orientations de requalification et de développement du centre-ville de Miramas. Engagé par la Ville de Miramas et la Métropole Aix-Marseille Provence depuis 2016, ce plan se décline en plusieurs axes d'intervention complémentaires et interdépendants, destinés à renforcer l'attractivité urbaine, à améliorer la qualité des espaces publics et à accompagner le développement résidentiel et économique de la commune. Il a donné lieu à la production d'un Plan guide en 2018, révisé en 2022.

Il prévoit en premier lieu la valorisation du centre-ville situé au Nord des voies ferrées, à travers un programme de réaménagement des voiries et de rénovation des espaces publics majeurs, notamment la place Jourdan. L'amélioration des liaisons vers les limites du quartier, la réorganisation des îlots existants et l'optimisation du stationnement en centre-ville, constituent des leviers essentiels de cette requalification (étude Kern).

Le projet intègre la réalisation d'une nouvelle passerelle franchissant les voies ferrées de la SNCF, infrastructure stratégique permettant d'assurer une meilleure continuité urbaine. Cet ouvrage non seulement donnera accès aux voies, mais aussi améliorera significativement le franchissement ferroviaire entre les deux rives du centre-ville, permis aujourd'hui uniquement par le passage Sémard. La passerelle contribuera ainsi à une meilleure cohésion territoriale et à une plus grande fluidité des déplacements piétons et cyclistes.

En complément, le projet prévoit la création d'une offre résidentielle diversifiée par la reconversion de la friche ferroviaire en un écoquartier, inscrit dans le périmètre de la ZAC Oasis. Cette opération de renouvellement urbain sur un périmètre d'environ 8ha vise à développer 350 nouveaux logements et à promouvoir un cadre de vie durable, fondé sur des principes de mixité de typologies d'habitation, de performance environnementale et de valorisation paysagère.

En service depuis fin 2024, la liaison routière entre la RN569 et la D569N, appelée « Barreau de Sulauze » et nommée D569a, constitue un nouvel axe stratégique. Une nouvelle voie de raccordement entre la future extension de l’Avenue Falabregues et le Barreau permettra de créer une nouvelle entrée sud de la ville, reliant le PEM, la ZAC Oasis et le projet de développement économique CARBON, au Barreau de Sulauze. Elle assurera la connexion avec la RN569 ainsi qu’avec la future liaison Fos-Salon.

Enfin, l’aménagement du Pôle d’Échanges Multimodal (PEM), accompagné de la construction d’un nouveau parc relais (P+R), constitue une opération structurante qui articule mobilité, accessibilité et qualité urbaine. La création d’un pôle régional de mobilité, combinant l’ensemble des offres de transports collectifs et de modes actifs, renforcera l’attractivité et la fonctionnalité du site, tout en l’inscrivant dans une logique d’équipement urbain au service du centre-ville et de ses habitants.

A noter également, le déplacement de l’entrée sécurisée, historiquement située à l’ouest de l’avenue Falabregues, est en partie financé par la MAMP au niveau de l’extension de cette même avenue falabregues à l’ouest de la ZAC Oasis. Cette opération doit permettre d’éviter les flux quotidiens au droit du parvis, mais une fonction d’entrée de secours doit être conservée pour la gare de triage située à proximité.

### 1.1.3. Le périmètre du projet

Le périmètre du projet (voir figure suivante) comprend le parvis de la gare, le parking existant, le pôle bus actuel ainsi que des terrains en cours d’acquisition par la Métropole, notamment la parcelle où se trouvaient les logements ICF à l’ouest du pôle gare et la parcelle n°27, située au nord-est de la friche ferroviaire Oasis.

Il inclut également les espaces publics situés au sud des anciens logements ICF, qui donnent accès au site SNCF à l’ouest, ainsi que le tronçon nord de la rue Louis-Pasquet.

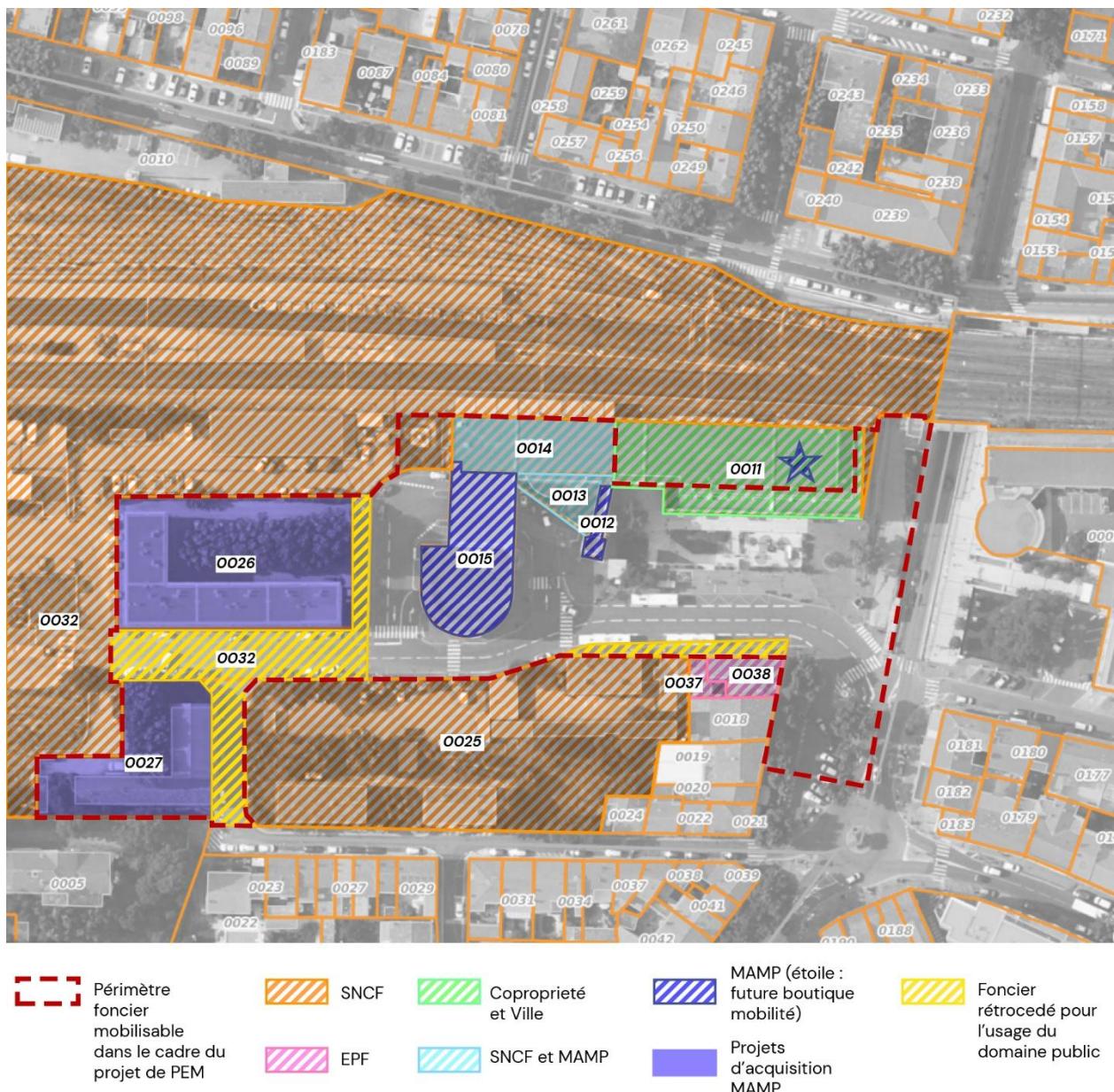
Enfin, il inclut la place Jean Jaurès et le carrefour d’accès au parvis de la gare, au croisement entre l’avenue Falabregues et le l’avenue Marius Chalve.

#### Une imbrication foncière complexe

Le périmètre d’intervention pour l’aménagement du PEM et l’aménagement du nouveau parking P+R intègre les parcelles suivantes :

Parcelle	Propriété / Statut foncier	Usages / Fonctions	Observations / Évolutions
BS0011	RDC : Copropriété	Galerie commerciale	-
	RDC : MAMP	Boutique de mobilité	
	R+1 : Copropriété	Box privés, logements	
	R+2 et R+3 : MAMP	Stationnement P+R	
BS0012	MAMP	Accès piéton avec ascenseur aux différents niveaux du P+R	-
BS0013	SNCF + MAMP	Accès au bâtiment voyageur	Le projet impose à la SNCF de repenser l’entrée principale du bâtiment voyageur et de repositionner la marquise SNCF
BS0014	RDC : SNCF-Gares & Connexions	Bâtiment voyageur	Imbrication de plusieurs propriétaires selon les niveaux
	R+1 : MAMP	Stationnement public, stationnement mairie	

	R+2 et R+3 : MAMP	Stationnement public, stationnement mairie	
BS0015	MAMP	Rampe d'accès au parking, office de tourisme, logement gardien, poste transformateur	-
BS0025	SNCF	Poste Haute Tension, voiries en cours de régularisation	Mutabilité possible à long terme
BS0026	EPF (en procédure d'acquisition par MAMP)	Logements ICF (détruits au printemps 2025)	Foncier en mutation, emplacement du futur P+R
BS0027	SNCF (en procédure d'acquisition par MAMP)	Futur accès gare, lien ZAC Oasis – Pôle gare	-
BS0032	SNCF	Rues et trottoirs déjà utilisés comme espaces publics	Rétrocession d'espaces publics prévue
BS0037, BS0038	Acquis ou en cours d'acquisition par EPF	-	N'est plus inclus dans le périmètre à ce jour, car l'ambition d'alignement de voirie est/ouest au droit de la parcelle BS25 n'est plus compatible avec la temporalité du projet de PEM.



## Protocole partenarial entre la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Miramas et la Ville d'Istres et la SCNF Immobilier

Le secteur gare de Miramas, impliqué dans plusieurs projets urbains et ferroviaires, comprend des emprises du Groupe SNCF jugées essentielles pour les orientations de développement urbain.

En 2024, la Métropole Aix-Marseille-Provence et le Groupe SNCF ont signé un protocole partenarial pour anticiper les projets sur les sites mutables du Groupe Public Unifié (GPU).

Le document vérifie l'utilité des emprises pour l'exploitation ferroviaire à court, moyen et long terme, et détermine les temporalités des libérations des différentes parcelles.

L'aménagement du PEM de Miramas et les mutations des parcelles du périmètre du projet font partie des opérations listées dans le protocole.

## 1.2. Les enjeux de l'opération : une mobilité à plusieurs échelles

Le futur pôle d'échanges s'impose comme un élément central du développement du sud du centre-ville de Miramas, tout en jouant le rôle de véritable porte d'entrée du territoire métropolitain. Grâce aux flux qu'il concentre et aux connexions intermodales qu'il offre — trains, Réseau Express Métropolitain, BHNS, bus et véhicules particuliers — il se positionne comme un équipement à vocation métropolitaine. Au quotidien, il constitue également une entrée urbaine majeure pour la ville, notamment pour les modes actifs. Demain, il fera office d'interface directe avec le nouvel écoquartier de la ZAC Oasis, rendu plus accessible via la future passerelle.

### Le Pôle Gare

Aujourd'hui, la gare de Miramas joue le rôle d'un pôle régional fort. En effet, elle permet d'assurer des liaisons efficaces à la fois vers la gare de Marseille St-Charles, mais également vers d'autres pôles de la Métropole, comme Salon-de-Provence, Martigues ou encore Vitrolles – Marignane. Elle permet enfin des liaisons ferroviaires vers d'autres territoires régionaux (Avignon) et au-delà (Paris, Lyon, Nîmes, ...).

Accueillant actuellement près de 3 000 voyageurs par jour, le trafic de la gare est à nouveau en augmentation et tend à retrouver son niveau d'avant la crise sanitaire. A terme, les orientations du Schéma d'infrastructure ferroviaire, le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et la définition du Service express régional métropolitain prévoient un doublement de la fréquence TER à Miramas d'ici 2035.

Cette porte d'entrée pour le territoire, même si elle permet une accessibilité directe à de nombreux lieux de vie et lieux de travail est également un point d'entrée vers d'autres mobilités assurant une desserte plus fine. Plusieurs dizaines de personnes y effectuent ainsi chaque jour une interconnexion TER/bus.

L'arrêt de la gare de Miramas enregistre à lui seul 577 montées quotidiennes, soit plus du double de la fréquentation du deuxième arrêt le plus utilisé, « Médiathèque », qui compte environ 200 montées par jour.

Enfin, la Ligne interurbaine 1 Salon-Miramas-Port Saint-Louis connaît une fréquentation en gare de Miramas de 170 montées quotidiennes, soit le second arrêt le plus utilisé. La labérisation en ligne REM Martigues – Salon pourra amener à un doublement de cet usage à horizon 2030.

### Le réseau de bus urbain

Le réseau de bus de Miramas compte aujourd'hui 8 lignes, dont 7 desservent directement le Pôle Gare. Parmi elles, cinq (lignes 1, 6, 10, 11 et 25) assurent une traversée par le pôle, tandis que deux (lignes 9 et 13) y ont leur terminus.

À court terme, une restructuration de l'offre est prévue afin d'accompagner les nouveaux développements urbains et économiques du territoire connus à horizon de la restructuration — notamment la ZAC de Boule Noire et l'ouverture du hub des armées sur la base aérienne d'Istres. Cette réorganisation s'appuiera également sur la création de nouvelles infrastructures viaires, telles que le barreau de Sulauze, l'extension de l'avenue Falabregues et la voie A de la ZAC Oasis, cette dernière étant notamment indispensable au fonctionnement en passage au sein du PEM.

Deux projets structurants marqueront particulièrement cette évolution :

- **La mise en service d'une ligne du Réseau Express Métropolitain (REM)** reliant Salon à Martigues via Miramas, Istres et Fos-sur-Mer. Cette ligne, qui remplacera l'actuelle ligne 25, renforcera les liaisons intercommunales sur un corridor à forte fréquentation.
- **La création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)**, destinée à remplacer la ligne 10. Elle reliera les principaux pôles générateurs de déplacements de Miramas et offrira une desserte performante, avec un cadencement attractif. Cette ligne est en service depuis 2025.

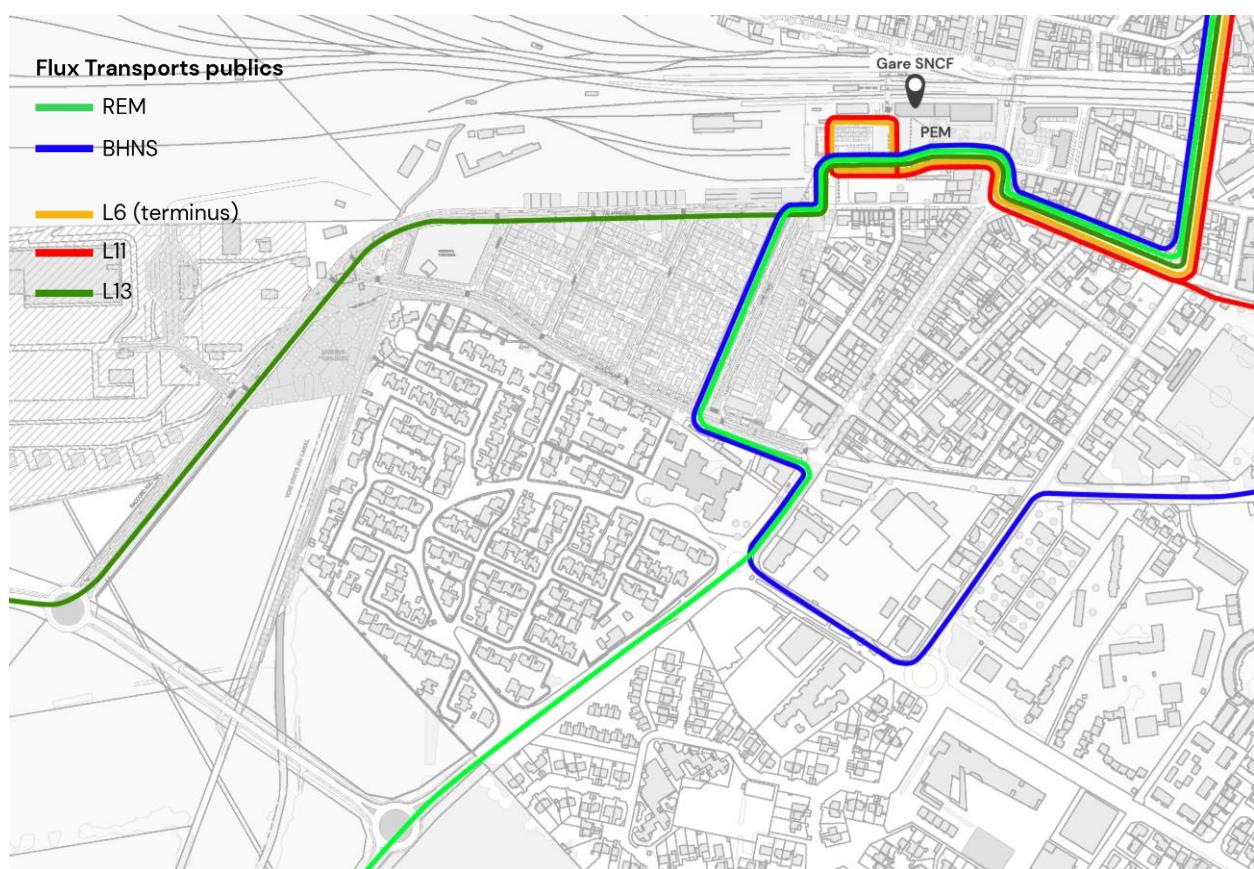
Ces deux lignes, grâce à leur niveau de service (un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe) et à leurs infrastructures dédiées, constitueront l'ossature principale du futur réseau.

La restructuration prévoit également des ajustements sur les autres lignes

En complément, le réseau continuera de proposer des services de proximité : transport scolaire, navettes centre-ville et transport à la demande (TAD).

En synthèse, la gare de Miramas sera desservie, après restructuration, par :

- **2 lignes principales :**
  - REM Martigues – Istres – Miramas – Salon
  - BHNS Miramas
- **3 lignes complémentaires :**
  - L6 Salon – Grans – Miramas Gare SNCF (terminus)
  - L11 Saint-Chamas – Miramas Village de Marques
  - L13 Istres Base aérienne – Miramas Boule Noire
- **3 services de proximité :**
  - Navette centre-ville
  - TAD « Pro » Clésud
  - TAD Miramas



**L'offre de bus autour de la gare à terme :** Seules les lignes 11 (en passage) et 6 (en terminus) effectuent leur retourement autour du PEM.

#### La ZAC Oasis

La ZAC Oasis, située au sud-ouest de la gare de Miramas, est portée par la SOLEAM, mandatée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Miramas.

Le plan-guide, élaboré par l'Atelier Derobert (mai 2025), propose le développement d'un quartier mixte articulé autour de trois typologies bâties principales : logements, parkings silos et locaux d'activités.

## Plan masse du plan guide



### Plan masse du Plan Guide de la ZAC Oasis, mai 2025

#### Structure urbaine et principes d'aménagement de la ZAC

L'intégration urbaine du projet repose sur une connexion renforcée entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) et le centre-ville de Miramas, assurée par un maillage viaire structuré :

- au nord, le prolongement de l'avenue Falabregues, assurant le lien direct avec la gare ;
- au sud, un axe est-ouest bordé d'une promenade végétalisée aménagée sur l'ancien chemin de l'Autodrome ;
- au centre, des voies secondaires desservant les zones résidentielles et favorisant la perméabilité urbaine.

Le projet vise la création d'un écoquartier d'environ 350 logements associant diversité typologique (logements collectifs, intermédiaires et individuels) et performance environnementale. L'épannelage des constructions s'échelonne de R+1 à R+4, selon une gradation progressive des volumes, avec une densité plus marquée à l'est du site, en lien avec la gare et les centralités urbaines.

L'organisation urbaine s'articule autour d'une promenade centrale – la « promenade Oasis » – qui constitue l'axe structurant du quartier et relie les différents îlots bâtis.

Le projet Oasis intègre plusieurs principes environnementaux dans sa conception, fondée sur la valorisation des continuités écologiques et paysagères, en particulier autour de la promenade Oasis. La gestion des eaux pluviales repose sur des dispositifs de surface tels que des noues et des sols perméables. Le stationnement est mutualisé afin de limiter la place de la voiture dans l'espace public, et de motiver le développement des mobilités actives.

#### Programmation et stationnement

Le périmètre d'aménagement comprend huit macro-lots regroupant des parcelles dédiées aux logements individuels et intermédiaires, ainsi que les îlots P1, P2 et P3, destinés à l'implantation de parkings silos mutualisés. Ces équipements visent à externaliser le stationnement et à libérer l'espace public des véhicules, dans une logique de mobilité apaisée. Une capacité totale de 600 places est prévue, soit environ deux places par logement.

## Interfaces avec le PEM de Miramas

La trame viaire développée dans le cadre de la ZAC Oasis contribuera à désenclaver le PEM de Miramas et à améliorer son accessibilité multimodale. Deux voies principales, la voie A et la voie F, assureront un lien direct avec le PEM :

- La voie A est une voie bidirectionnelle, supportant les flux de transports collectifs, et longée d'une voie verte destinée aux piétons et cyclistes, sur laquelle circuleront le BHNS et le REM.
- La voie F, conçue pour une vitesse réglementaire de 50 km/h, permettra à la ligne 13 reconfigurée d'accéder à Istres via le nouveau barreau de Sulauze.

Le traitement de l'interface nord-est, à la jonction entre ces deux voies et l'accès au PEM (parcelle BS 0027), devra être soigné afin d'assurer une continuité urbaine lisible et fonctionnelle entre les deux projets.



Trame viaire de la ZAC, extrait du Plan Guide de la ZAC Oasis, mai 2025

## **L'accès de la gare aux modes actifs**

La proximité de l'avenue Marius Chalve assure à la gare une bonne accessibilité depuis le sud de la ville de Miramas. En revanche, cette accessibilité est limitée au nord en raison du faisceau ferroviaire et fortement contrainte à l'ouest du fait de l'enclavement de la gare. Si la trame des espaces publics permet aujourd'hui un certain rabattement, leur configuration et leurs usages actuels ne favorisent pas les modes actifs. Les discontinuités piétonnes et cyclables y sont en effet nombreuses ; leur résolution constituerait un levier majeur pour améliorer le rabattement et renforcer l'efficacité des grands échanges intermodaux.

Les voies ferrées imposent aujourd'hui aux modes actifs de traverser entre les deux rives du centre-ville uniquement par le passage souterrain, situé en parallèle de l'avenue Marius Chalve. Ce passage, peu visible, complique le repérage et limite son attractivité. La future passerelle constituera un nouveau franchissement des voies, offrant ainsi la possibilité de créer de nouveaux parcours. Dans le cadre du projet d'aménagement du PEM de Miramas, il

est essentiel que les accès à ces deux franchissements soient valorisés et clairement identifiables depuis le pôle gare, afin de renforcer la lisibilité et la continuité des liaisons urbaines.

Il est à noter que la Métropole mène une étude en 2025 sur les parcours cyclables au sein de Miramas, ainsi que vers Miramas-le-Vieux et Grans. Le passage Sémaré est conforté comme itinéraire principal de traversée des voies, plus fluide que la rupture de trajet provoquée par les ascenseurs de la passerelle. Les interfaces de jonction entre ces parcours et le PEM devront être réalisées en considération des résultats de cette étude.

Cette amélioration des abords directs de la gare est d'autant plus importante que la politique municipale d'action au centre-ville va dans une direction elle aussi favorable aux modes actifs avec la mise en place d'un plan vélo ambitieux et la réduction de la vitesse pour les véhicules légers. Ainsi, la matérialisation des cheminements et des lieux destinés aux cycles autours de la gare sera rendu possible par des pistes cyclables sécurisées et implantées au niveau de la chaussée pour assurer un report modal efficient et la réduction des conflits avec les piétons.

### Autres modes motorisés

Afin de privilégier les modes actifs et de renforcer l'intermodalité avec les transports en commun, la circulation sur le parvis sera réservée exclusivement aux bus et aux véhicules de secours. L'interdiction de circulation des véhicules particuliers sur le parvis permettra d'assurer la sécurité pour les piétons et les cyclistes et facilitera l'exploitation des transports en commun, dont la giration autour de l'ilot central se fait dans le sens horaire (contre sens de la circulation standard).

L'accès des véhicules particuliers au pôle gare s'effectuera donc uniquement par l'ouest, pour rejoindre le nouveau parking P+R et par les zones de dépose-minute situées à proximité immédiate du PEM. Le positionnement du parking P+R, au plus près de la gare, ainsi que la lisibilité de ses accès, garantiront la continuité et la proximité fonctionnelle du stationnement avec le pôle gare.

L'accès au PEM en voiture est garanti pour les usagers venant des quadrants sud, ouest et nord de Miramas, ainsi que pour les utilisateurs d'autres communes, grâce au Barreau de Sulauze et à la voie F de la ZAC. Pour les habitants centraux et de l'est de Miramas, outre les nombreuses offres alternatives de mobilité proposées, l'accès en véhicules particuliers restera possible via la nouvelle voie A de la ZAC Oasis.

### L'offre de stationnement face à la croissance de la demande

Une part significative des voyageurs quotidiens génère un besoin de stationnement, qu'il s'agisse de courtes durées (mobilité quotidienne avec rabattement vers le TER) ou de longues durées (mobilité occasionnelle vers les grandes lignes, impliquant parfois plusieurs jours de stationnement).

Actuellement, la pression sur le stationnement est partiellement absorbée par deux dispositifs :

- Une rotation relativement importante sur la voirie, facilitée par la mise en place de zones bleues,
- La présence du parking-relais de la gare, dont le taux d'occupation demeure élevé.

Cependant, l'équilibre existant est fragilisé par les projets de requalification urbaine en cours. La création du quartier Oasis entraînera la disparition du parking de surface jouant le rôle entre autres de parking relais, et de ses 270 places situées sur la friche, qui devront être compensées au moins en partie dans le périmètre du pôle d'échanges multimodal (PEM). De plus, la reconfiguration du PEM et de l'avenue Falabregues se traduira par la suppression de 24 places supplémentaires sur voirie.

Le parking existant, vétuste et non conforme aux normes, s'avère insuffisant face à la fréquentation future de la gare. La dynamique de restructuration du secteur, notamment portée par le programme *Action Cœur de Ville*, constitue ainsi une opportunité pour repenser le stationnement dans sa globalité. Elle permet d'envisager l'aménagement d'un nouveau parking-relais modernisé, dimensionné pour répondre aux usages actuels et aux évolutions attendues, tout en intégrant les principes d'intermodalité indispensables au fonctionnement d'un PEM de dimension métropolitaine.

### Le parking existant : une imbrication programmatique complexe et un patrimoine architectural à valoriser

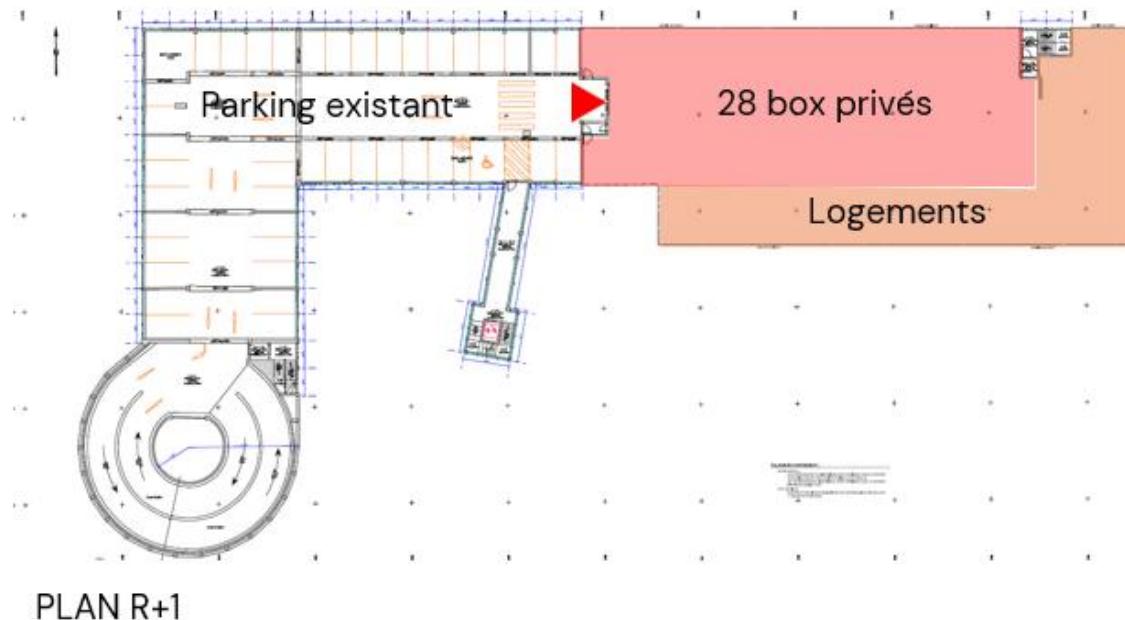
Malgré son intérêt architectural, le parking existant présente aujourd’hui de nombreux dysfonctionnements. Vieillissant, il est saturé et peu fonctionnel. Sa rampe d'accès, vétuste et inadaptée, ne répond plus aux usages actuels ni aux normes réglementaires. Surtout, son implantation et ses dimensions constituent un obstacle visuel majeur sur le parvis de la gare, limitant la possibilité d'aménager un espace public de qualité répondant aux enjeux de la multimodalité.

L'audit réalisé par Veritas en mai 2024 a par ailleurs conclu que le parking existant doit faire l'objet de travaux importants : réfection complète de l'étanchéité de la toiture et des peintures, mise aux normes des installations électriques et de sécurité incendie, ainsi que de lourds travaux de façade.

Au regard de l'ensemble de ces dysfonctionnements, et afin de permettre l'aménagement d'un parvis qualitatif, il a été décidé de changer la destination du parking existant et de démolir sa rampe ainsi que sa trémie d'accès.

L'accès aux box privés de la copropriété situés sur la parcelle BS0011 — auparavant desservis par la rampe et le R+1 du parking — devra toutefois être reconstitué en limitant les impacts sur l'espace public.

L'idée à terme et bien d'aller vers une reconfiguration totale de cet îlot, dans la perspective d'une reconquête de cet espace au cœur de ville pour y déployer de l'activité ou des équipements publics ou autre. Un programme reste à élaborer à ce stade considérant que cette perspective se profile à plus long terme.



**Imbrication programmatique complexe de la parcelle BS0011 :** accueille à la fois des commerces en rez-de-chaussée, des boxes privés et des logements en R+1, ainsi que des places de stationnement du parking P+R et des logements en R+2 et R+3.

## 2. Environnement général du Projet

### 2.1. Plan de mobilité Métropolitain (PDM)

#### Le bassin de Mobilité "Ouest-Etant de Berre"

Ce projet s'inscrit dans le bassin de mobilité « Ouest – Étang de Berre » défini par le Plan de Mobilité (PDM). Ce bassin regroupe les communes de Miramas, Grans, Cornillon-Confoux, Saint-Chamas, Istres, Saint-Mitre-les-Remparts, Port-de-Bouc, Martigues, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Selon les données du PDM, il compte environ 180 000 habitants et 70 000 emplois. La distance moyenne parcourue en voiture y est estimée à 21 kilomètres par jour et par habitant, soit plus du double de celle observée dans le bassin de Marseille, où elle est de 10 kilomètres par jour.

La répartition modale des déplacements dans ce bassin est dominée par l'usage de la voiture et de la moto, qui représentent 68 % des trajets. Les transports en commun ne comptent que pour 4 %, tandis que la marche et le vélo représentent 27 % des déplacements. La très grande majorité des déplacements quotidiens des habitants, soit 84 %, sont réalisés à l'intérieur même du bassin. Ces trajets sont en grande partie liés à des besoins de proximité, puisque 32 % des déplacements font moins d'un kilomètre et 71 % sont inférieurs à cinq kilomètres.

#### Axes principaux du PDM

Parmi les axes principaux du PDM figurent :

- Réduire la part modale automobile de 54% (en 2017) à 41% en 2030 ;
- Augmenter la part modale des TC à 15% (contre 10% en 2017) ;
- Augmenter la part modale vélo à 7% (contre 1% en 2017) ;
- Objectif d'atteindre 10% de véhicules électriques jusqu'à 2030 ;
- 5% des places des parc-relais équipés avec de la recharge électrique ;
- Favoriser l'intermodalité par un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux. Compléter le réseau de PEM pour améliorer la couverture du territoire : plus de 90% de la population à moins de 15 minutes à pied, en vélo, en TC ou en voiture ;
- Expérimenter la mutualisation des parkings afin de limiter la construction de parkings privés ;
- Suivre les principes généraux de partage de l'espace public (aménagement des zones 30, largeur minimale de trottoir = 1,80m, renaturation des villes, etc) ;
- Réguler le stationnement ;
- Contribuer au report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs, en contrignant le stationnement dans les centres-villes et en le redéployant dans les parcs-relais ;
- Limiter l'espace public dédié aux véhicules ;
- Mutabilité des nouveaux parkings vers d'autres usages (équipement public, logistique urbaine...) ;
- Diminuer le besoin de se stationner ;
- Développer l'autopartage.

#### Plan vélo Métropolitain

Le Plan Vélo Métropolitain 2019-2024 vise à encourager l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens en s'appuyant sur plusieurs leviers essentiels :

- Des infrastructures cyclables continues, sécurisées, lisibles et bien connectées,
- Des stationnements sécurisés et accessibles,
- Des services adaptés aux besoins des cyclistes,
- Le développement de l'intermodalité avec les transports en commun.

À l'échelle métropolitaine, huit lignes cyclables interurbaines sécurisées ont été identifiées. Miramas est traversée par la Ligne 1, qui relie La Barben – Pélissanne – Salon-de-Provence – Grans – Miramas – Istres, sur environ 28 km, avec des connexions étudiées vers Eyguières, Lamanon, Lançon-Provence et Saint-Chamas.

Le Plan Vélo ne se limite pas au réseau structurant : il prévoit également le renforcement du maillage cyclable secondaire au sein des communes. Dans ce cadre, la restructuration du PEM de Miramas doit porter cette ambition en intégrant une piste cyclable directe vers la gare, facilitant ainsi le rabattement cycliste vers ce pôle d'intermodalité.

L'intégration des boutiques mobilité s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Métropolitain (PDM) et du Plan Vélo. Elles ont vocation à devenir un guichet unique d'information et de services dédié à l'ensemble des mobilités sur le territoire métropolitain. En matière de vélo, ces espaces proposeront une information complète sur l'offre métropolitaine, ainsi que sur les services proposés par des partenaires publics, privés ou associatifs, notamment en ce qui concerne la location de vélos, le stationnement sécurisé et l'entretien.

## 2.2. Cadre réglementaire

### SCOT

Le PEM de Miramas doit répondre aux prescriptions du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, tels que :

- **Intermodalité** : Renforcer les liaisons au sein du territoire métropolitain
  - Intégrer des éléments favorisant l'intermodalité, tels que les parkings, et assurez que chaque projet respecte les exigences de sécurité et de réduction des nuisances.
- **Attractivité** : S'inscrire dans une économie de la connaissance compétitive et attractive
  - Assurer la desserte des pôles stratégiques par des transports collectifs efficaces, connectant notamment les pôles d'échanges, les technopôles, les hôpitaux et les zones d'activité.
- **Qualité de vie** : Privilégier le renforcement du développement urbain à proximité du réseau de transports collectifs
  - Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances liées aux bruits
  - Développer les modes doux et les transports collectifs en site propre
  - Prendre en compte le Plan d'Exposition au Bruit
- **Assainissement** : Renforcer la gestion locale de l'eau
  - Poursuivre l'amélioration du réseau d'assainissement
- **Mobilité et urbanisation** : Favoriser l'urbanisation autour d'un réseau de transport collectifs performant
  - Réduire la part modale de l'automobile sur le territoire
  - Définir la vocation et l'usage des parkings publics dans les politiques de déplacement
  - Renforcer l'urbanisation autour d'un réseau de pôles d'échanges

### Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le périmètre d'intervention est situé en zone UAb et UAbp du (PLU) adopté le 19 décembre 2019. Ce zonage couvre le secteur de projet autour de la Place Jourdan et au sud de la gare SNCF.

Le projet devra respecter les réglementations en vigueur applicables à cette zone. Toutefois, la contrainte foncière et les besoins en stationnement conduisent à envisager une hauteur supérieure, sans toutefois dépasser la hauteur de la tour de l'Horloge soit 18m

Par ailleurs, bien que le PLUi autorise la construction de sous-sols, les contraintes inhérentes à la qualité de celui-ci et notamment l'inondabilité engendrerait des surcoûts d'investissement et de fonctionnement. Ainsi le scénario retenu exclut un niveau de parking en sous-sol.

### 3. Programme de l'opération

#### 3.1. Décomposition du Programme

##### 3.1.1. PEM

###### Programme général PEM

Transports collectifs (véhicules 12m de long)			
<b>BHNS</b>	<u>Passage</u>	2 quais (1 quai dans chaque sens)	Mutualisation des quais BHNS/ REM
<b>REM</b>	<u>Passage</u>		
<b>Ligne 11</b>	<u>Passage</u>	2 quais (1 quai dans chaque sens)	Mutualisation des quais 11/13
<b>Ligne 13 (aujourd'hui en terminus)</b>	<u>Passage</u>		
<b>Ligne 6 (aujourd'hui en passage)</b>	<u>Terminus</u>	2 quais	2 quais non affectés pour la dépose/reprise des différentes lignes locales en terminus
<b>TAD</b>	<u>Terminus</u>		
<b>Navette Centre-Ville</b>	<u>Terminus</u>		
<b>Régulation</b>	<u>Terminus</u>	1 quais (minimum)	
<b>TOTAL DE QUAIS</b>	<b>7 quais (dont 4 quais de passage et 3 quais en terminus)</b>		
<b>Local conducteur</b>	Local conducteur intégré au sein du nouveau parking-relais. Programme de 25m <sup>2</sup>		
Cycles			
<b>Stationnement vélo</b>	<u>100 places vélos dont :</u> -50 places sécurisées -50 places en arceaux vélos <i>A coordonner avec la vision grand angle de l'étude cyclable en cours</i>		
<b>Itinéraires</b>	Continuité cyclable avec les aménagements futurs (extension de l'avenue Falabregues et maillage cyclable de la ZAC Oasis) Connexion au Plan Vélo Métropolitain		
<b>Automobile, deux roues motorisés, autopartage...</b>			
<b>Stationnement automobile courte durée</b>	-5 emplacements minimum de dépose minute, dont 1 PMR -3 emplacements minimum de taxi		

<b>Livrasons</b>	-2 emplacements mutualisés pour exploitation/maintenance/police/livraison/secours
<b>Accès de sécurité</b>	Voie d'accès pompier sur le parvis
<b>Stationnement VP (430 places)</b>	
<b>Places PMR (selon règlementation)</b>	-7 places PMR (soit 2% du nombre total des places de parking)
<b>Borne de recharge (selon règlementation)</b>	-86 places pré-équipés (soit au moins 20 % d'emplacements), dont 2 places dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilités réduites (soit 2% des emplacements pré-équipés)
<b>Divers</b>	
Boxes privés de la copropriété attenant au parking existant	28 boxes recensées dans la division, et maintenus en l'état. Restitution de l'accès aux ayants droits à la livraison. Prévoir solution de substitution pendant la période chantier d'inaccessibilité.
Sanitaires publics	1 bloc avec système de nettoyage automatisé, accessible PMR

### Livrasons

L'interdiction d'accès aux véhicules non relatifs à l'exploitation des transports en commun sur le parvis impose de positionner les places en périphérie du parvis. Deux places ont été positionnées place Jean Jaurès, en reconfigurant légèrement le parking existant. Ces places ne permettent pas un avitaillement par des poids-lourds.

### Sécurité incendie

La circulation des véhicules de secours sera maintenue sur le parvis afin de garantir la sécurité incendie de la copropriété, des nouveaux aménagements dans le bâtiment du parking existant, ainsi que de la gare. Cette voie carrossable devra être réalisée avec des matériaux compatibles et homogènes avec ceux du parvis afin de minimiser l'impact visuel et limiter l'aspect routier.

Par ailleurs, bien que cet accès perde sa fonction d'entrée principale aux activités SNCF sur place, l'entrée historiquement située à l'ouest de l'avenue Falabregues doit être maintenue en tant qu'accès pompier au site SNCF gare de triage.



**Les accès à préserver** Les accès aux sites SNCF situés à l'ouest du PEM doivent être maintenus. L'accès à la parcelle 0025 pourra être rétabli depuis la rue Louis Pasquet.

### 3.1.2. Parking P+R

#### Nombre de Places

L'étude de capacité a estimé un besoin de 430 places de stationnement liées aux fonctionnements du PEM et de la gare de Miramas. 380 places sont identifiées pour les mobilités du quotidien (courte durée), 50 pour les mobilités longues distances, générant une occupation d'une à plusieurs journées (longue durée).

L'étude de restructuration du PEM de Miramas et de faisabilité d'un nouveau parc relais (P+R) a conclu que la parcelle BS0026, identifiée comme disponible pour accueillir ce parking (avec une possibilité d'extension de quelques mètres à l'est sur l'espace public – actuellement occupé par la boucle de retournement des bus), peut accueillir un parking en demi-niveau, en R+5, sans sous-sol, pour une capacité d'environ 290 places motorisées.

À la suite des échanges en COPIL et COTECH tout au long des années 2024 et 2025, une solution a été trouvée dans le cadre de l'opération de la ZAC Oasis, pour que les places manquantes, soit 140 places P+R, soient localisées au sein de cette ZAC.

En raison de sa proximité avec la gare, de sa visibilité depuis les espaces publics, et de la capacité excédentaire disponible, le parking P1 de la ZAC a été identifié comme pouvant accueillir ces places complémentaires P+R.

Le montage opérationnel est en cours, et le coût des places situées dans le parking P1 devra être intégré dans le coût global de l'opération de création du nouveau P+R et de restructuration du PEM de Miramas.

Le nouveau P+R, réparti entre la parcelle BS0026 et les places excédentaires de la ZAC Oasis, devra répondre au programme suivant :

P+R	
<b>Places de stationnement automobile</b>	430 places, soit 50 places longue durée, 380 places courte durée
<b>Places de stationnement automobile dédiés aux PMR</b>	2% par parking, soit 9 places (dont 2 avec borne de recharge)
<b>Places de stationnement avec borne de recharge électrique</b>	20% par parking, soit 86 places équipées de bornes de recharge
<b>Places deux roues motorisés</b>	20 places (besoin stipulé à 5 % du nombre total de places pour véhicules)

### Accès véhicules

L'accès au nouveau parking P+R devra être clairement visible depuis l'extension de l'avenue Falabregues et uniquement accessible depuis l'Ouest de Miramas (via l'extension de l'avenue Falabregues) et depuis le Sud (via la nouvelle voie A, jonction est entre la rue de l'autodrome et le PEM).

Afin d'éviter toute gêne sur les espaces publics et les voies empruntées par les transports en commun desservant le PEM, un espace de stockage pour au moins trois véhicules devra être prévu à l'intérieur du parking, en amont des bornes de contrôle d'accès.

### Accès piétons

Deux accès piétons doivent être prévus ainsi que les connexions à la passerelle de franchissement des voies ferroviaires :

- L'un depuis la façade Est, en lien direct avec le parvis réaménagé ;
- L'autre depuis l'extension de l'avenue Falabregues

Ces accès doivent être clairement identifiables depuis les espaces publics, afin d'en garantir la lisibilité et l'accessibilité.

Ils doivent être dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux personnes malvoyantes, avec une largeur libre minimale de 1,40 m et une pente maximale de 4 %. Les matériaux de revêtement devront être antidérapants et exempts d'obstacles pour les roues, les cannes et les pieds. Les couleurs et les différences de texture peuvent être utilisées pour faciliter le repérage des personnes malvoyantes.

Enfin, le traitement de ces accès au PEM doit s'inscrire au maximum dans une continuité avec son environnement direct, que ce soit la trame Oasis d'un côté, ou l'environnement existant côté Mairie et place Jean Jaurès de l'autre.

### Accès aux box privés de la copropriété

Un accès véhicule aux 28 box privés situés en R+1 de la copropriété devra être prévu depuis le nouveau parking P+R. L'exploitation du nouveau P+R devra par ailleurs être compatible avec un accès ayants-droits (des box et éventuellement des places de stationnement restantes au R+A qui peuvent être privatisées)

Cela implique des modalités d'accès spécifiques au niveau 0 pour franchir la première barrière d'accès au P+R. Néanmoins, les évolutions en cours sur la billettique doivent permettre de gérer cette situation à horizon de livraison du P+R.

Une recherche de solution doit donc être coordonnée avec les services de la MAMP en charge de la billettique et des contrôles d'accès.

Une passerelle carrossable assurera cette liaison, en garantissant le nivelingement entre le R+1 de l'ancien parking P+R (dont l'usage est à redéfinir) et l'étage correspondant du nouveau parking.

Cette passerelle devra être conçue de manière à minimiser son impact visuel et physique sur les espaces publics. Une architecture sobre, qui ne concurrence pas la nouvelle passerelle piétonne, sera privilégiée.

Au rez-de-chaussée, en façade sur l'espace public, cette structure jouera également un rôle de marquise ou élément d'ombrage, servant de repère pour guider les usagers de la gare vers l'accès piéton du P+R côté parvis.

Un dispositif de contrôle d'accès (barrières) sera intégré à l'entrée de la passerelle au R+1, afin de réservé l'accès exclusivement aux ayants-droits.

### **Système de protection et accès sécurisés**

Étant donné que l'accès aux box dépend des horaires d'ouverture du parking P+R, se pose la problématique de la continuité d'accès pour les ayants droit lorsque le parking est fermé. Une supervision et des commandes à distance pourraient être envisagées afin de garantir cet accès en dehors des horaires d'ouverture.

### **Accès au parking historique (nouvel usage)**

L'ascenseur et les escaliers assurant la desserte verticale des étages du parking existant (tour de l'horloge) seront démolis dans le cadre de l'aménagement du nouveau parvis et du pôle bus.

La destination des étages R+2 et R+3 de l'ancien parking doit encore faire l'objet d'un programme dédié. Il conviendra à termes de restituer une liaison verticale adaptée au nouvel usage du bâtiment de parking, en complément de celle conservée au sein du bâtiment.

Cette circulation pourra être implantée soit à partir de l'espace public — dans une configuration la moins impactante possible sur les usages et l'aménagement de celui-ci, avec dispositif de contrôle d'accès — soit à l'intérieur de l'immeuble. Dans le premier cas, l'interface entre l'espace public et l'accès vertical devra être traitée de manière que celui-ci ne constitue pas un obstacle sur le parvis.

Les travaux relatifs à la restitution de cet accès vertical sont exclus du programme du PEM.

### **Traitements des façades**

Les façades du bâtiment devront être largement ventilées, tout en assurant une protection contre les vents dominants, notamment le mistral.

Des dispositifs de protection adaptés devront être intégrés, en privilégiant :

- Des matériaux bruts ou organiques ;
- Une palette de couleurs en harmonie avec l'environnement urbain.

La façade Est, donnant sur le parvis, devra établir un dialogue fort avec les espaces publics. Une attention particulière sera portée à la connexion visuelle et fonctionnelle avec la nouvelle passerelle piétonne menant à la rive nord du centre-ville.

### **Insertion urbaine**

De manière générale, le nouveau parc relais devra s'intégrer harmonieusement dans son environnement urbain et contribuer à renforcer l'intermodalité au sein du PEM.

À ce titre, la conception du parking devra veiller à mettre en valeur et faciliter l'accès aux éléments suivants :

- L'accès piéton et cyclable à la gare ;

- Le pôle bus ;
- La liaison entre les deux rives du centre-ville, assurée par la nouvelle passerelle piétonne ;
- Les espaces publics du parvis de la gare.

#### **Traitement des rez-de-chaussée sur espace public**

Les façades donnant sur les espaces publics devront accueillir en priorité des usages ouverts au public et générateurs d'urbanité, tels que des commerces de proximité ou un espace d'accueil dédié à la mobilité.

Sur la façade donnant sur le parvis, une attention particulière devra être portée à l'intégration d'un local vélo sécurisé, en lien direct avec les flux piétons et cyclistes de la gare.

#### **Panneaux photovoltaïques**

L'installation d'un équipement solaire photovoltaïque en toiture est à prévoir, comme prévu dans la réglementation en vigueur.

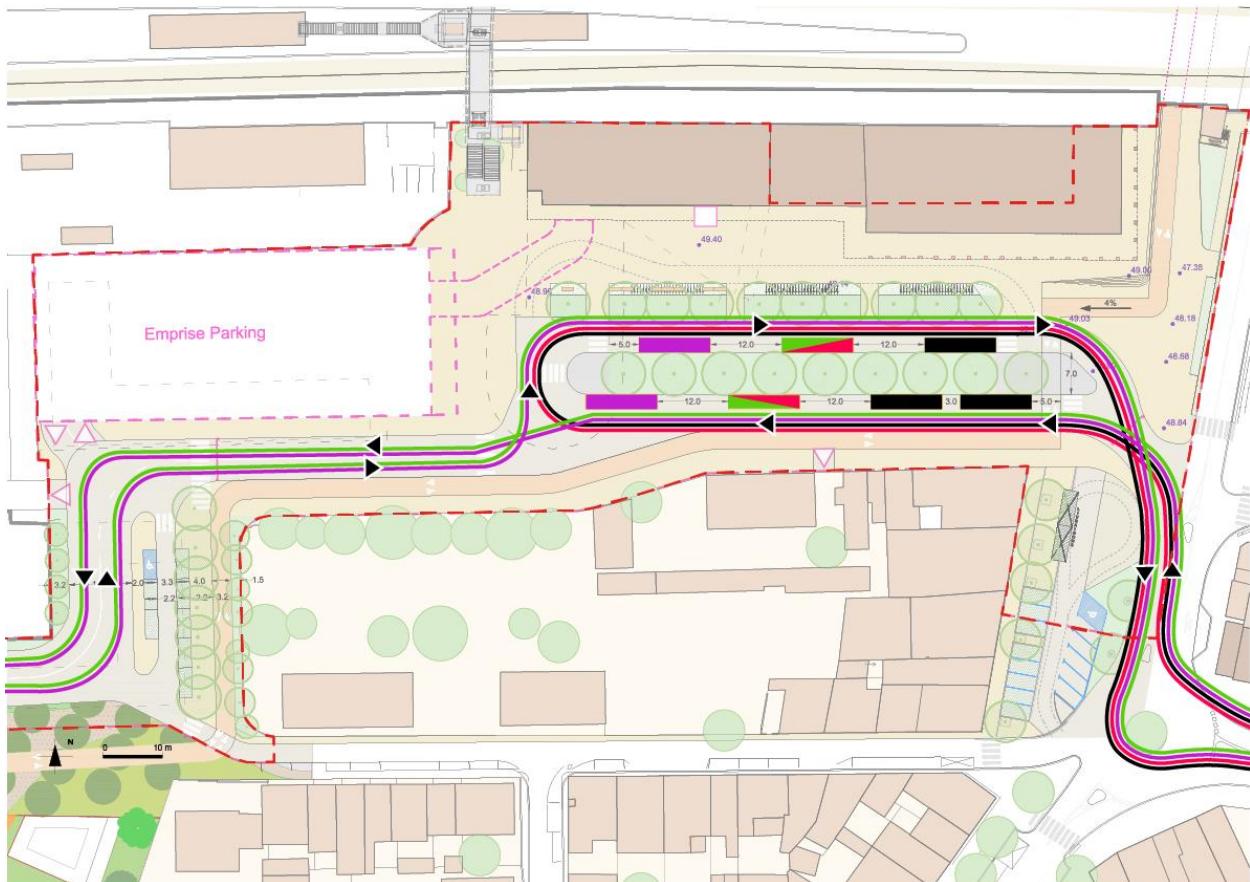
Le titulaire aura en charge le dimensionnement de l'ouvrage supportant la charge additionnelle des équipements photovoltaïques ainsi que l'étude de la gestion des panneaux photovoltaïques, particulièrement sur les problématiques liées au retour sur investissement possible selon le choix de gestion (autoconsommation, revente,...).

### **3.2. Approche urbaine, fonctionnelle et paysagère**

#### **Organisation du PEM**

L'intermodalité du PEM devra être renforcée par la proximité immédiate entre la gare, le pôle bus et le parc-relais.

Le pôle d'échanges multimodal devra être conçu avec **sept quais de bus**.

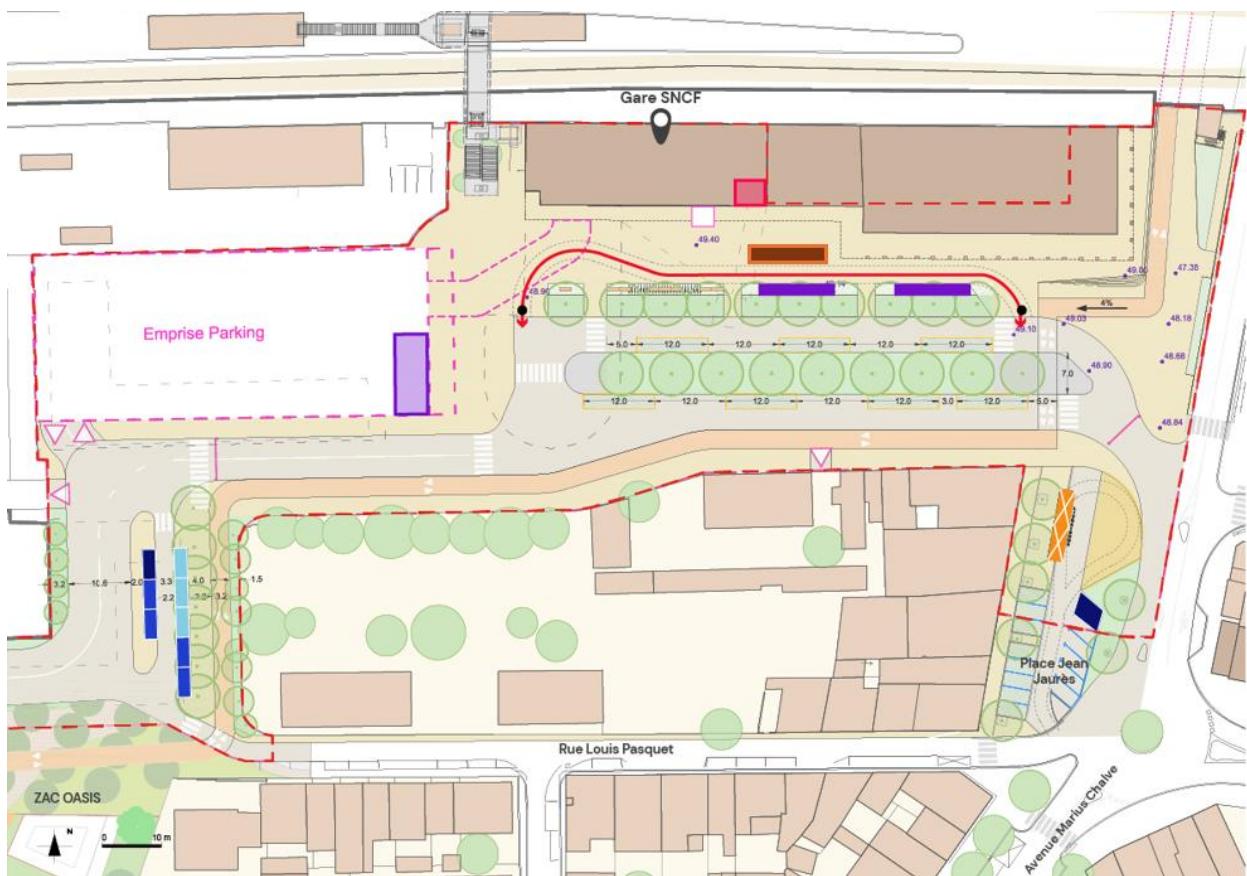


#### Pôle Bus

- BHNS-REM
- Ligne 13 (Passage)
- Ligne 11 (Passage)
- Lignes en terminus  
(Ligne 6, TAD, Navette ville)

Le nouveau parvis de la gare offrira des espaces publics de qualité, intégrant la désimperméabilisation du sol, de la végétalisation, plantations, arceaux à vélos et mobilier urbain renouvelé. Il accueillera également le nouveau pôle bus du PEM. Si celui-ci est organisé autour d'un îlot central desservant les quais, cet aménagement devra être planté et équipé de mobilier offrant de l'ombrage et du confort aux usagers.

Les espaces dédiés aux dépose-minute et aux taxis seront implantés au sud du futur parc-relais, accessibles depuis la nouvelle voie A et l'extension de l'avenue Falabregues.



## LEGENDE

- Dépose-minute
- Places PMR
- Taxi
- Stationnement vélo sécurisé
- Stationnement vélo sur arceaux
- Livraison
- Zone de retournement livraison
- Place services de secours
- ↔ Circulation pompiers
- Local chauffeurs
- Borne rétractable avec contrôle d'accès

## Les continuités piétonnes

Le PEM joue un rôle central dans l'intégration urbaine de la ZAC Oasis et dans la continuité piétonne entre le nord et le sud de la ville de Miramas.

Son désenclavement, rendu possible grâce à l'extension de l'avenue Falabregues vers l'ouest et à la réalisation d'une nouvelle passerelle piétonne donnant accès aux quais, permettra de renforcer les liaisons piétonnes et d'assurer une connexion directe entre la ZAC Oasis et la rive nord du centre-ville.

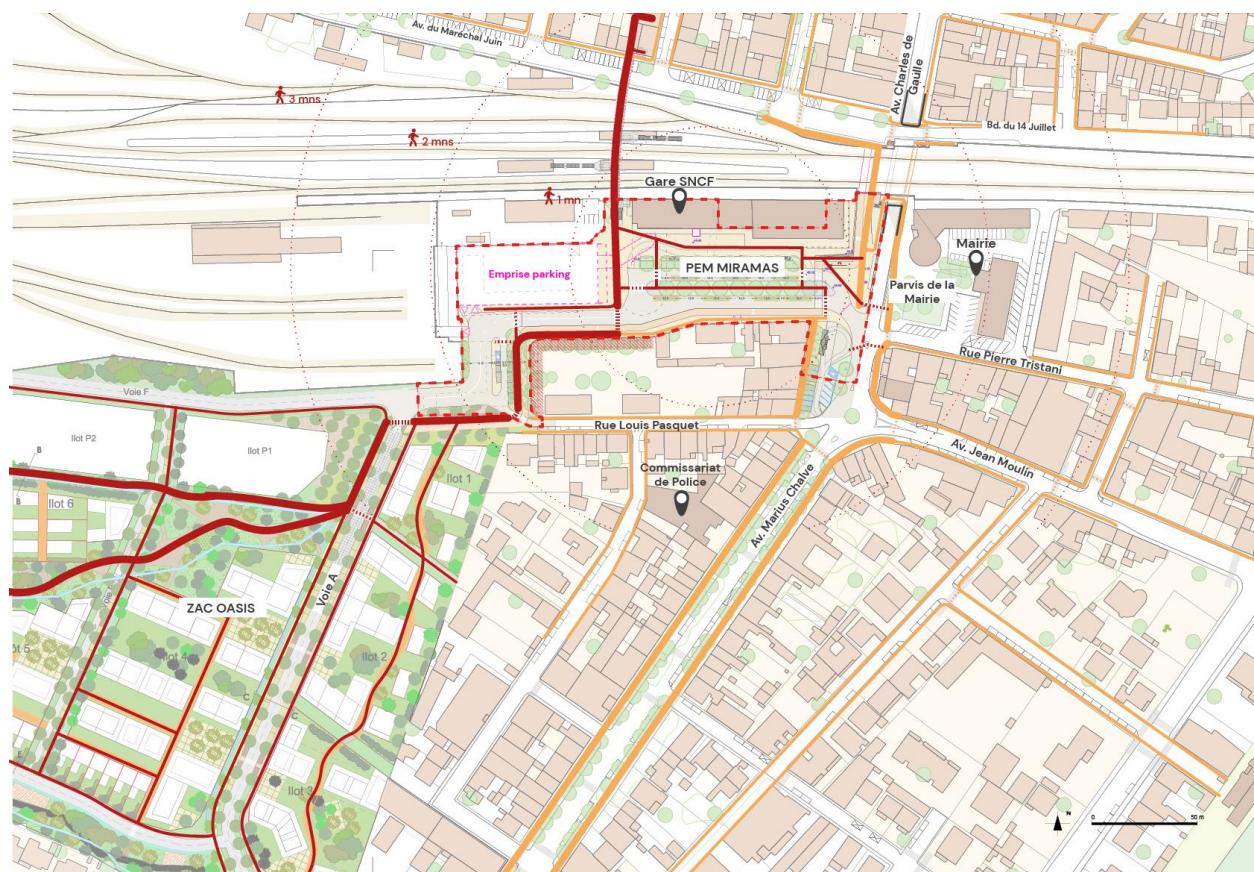
Il est indispensable que ces continuités soient claires, lisibles et confortables pour les piétons. Cela suppose l'usage de matériaux de qualité, l'intégration d'arbres et d'espaces végétalisés, ainsi que la création de zones d'ombrage.

Cette continuité devra également être pensée pour garantir la sécurité des piétons, tout en limitant les conflits d'usage avec les circulations cyclables.

La disposition des fonctions du PEM et les dimensions attribuées aux espaces publics sont des paramètres essentiels pour assurer la qualité des cheminements piétons et du lien entre la passerelle, la gare SNCF et la ZAC Oasis.

Quelques principes dimensionnels :

- Parvis généreux d'au minimum 15 mètres de large, incluant une bande plantée de qualité.
- Piste cyclable bidirectionnelle continue de 3,20 mètres de large au minimum.
- Trottoir piéton en continuité, d'une largeur minimale de 3 mètres.



#### Continuités piétonnes

- Axe piéton projeté -  
Nouvelle passerelle piétonne  
de la gare // ZAC OASIS
- Nouvelles continuités piétonne
- Continuités piétonnes existantes

#### Les continuités cyclables

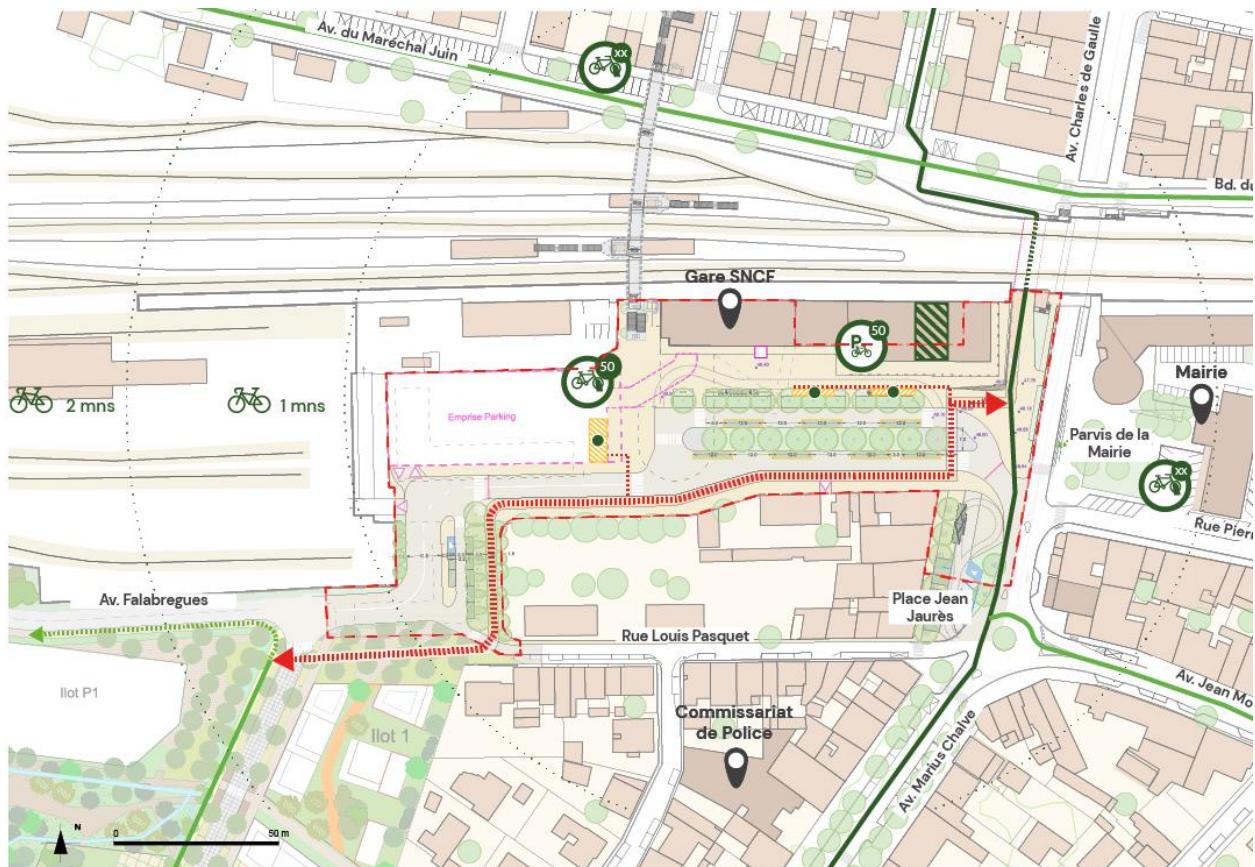
Une piste cyclable devra être intégrée, reliant la Voie A au parvis puis à la rive nord du centre-ville, afin d'assurer une continuité confortable et sécurisée pour les cyclistes. Elle facilitera également l'accès aux stationnements vélos implantés sur le parvis, renforçant ainsi la multimodalité à proximité immédiate de l'entrée de la gare.

Toutefois, le tracé peut impliquer plusieurs intersections avec les cheminements piétons et les circulations liées aux transports collectifs. Ces zones de croisement constituent des points de vigilance et nécessitent une conception spécifique visant à réduire les conflits d'usage. Les principes à mettre en œuvre devront reposer sur :

- la hiérarchisation des flux (priorités clairement définies),

- la séparation physique (piste au niveau de la chaussé avec séparateur, mobilier, revêtements différenciés, bande guidée),
- la sécurisation des traversées (largeurs adaptées, visibilité, signalétique renforcée, feux aux carrefours).

L'objectif est de garantir une lisibilité optimale des parcours pour chaque mode et d'assurer la compatibilité des usages au sein d'un espace multimodal de forte fréquentation.



## LEGENDE

### Circulations Vélo

- Projet plan vélo
- Itinéraires cycles
- ↔ Liaison cycle à prévoir
- Arceaux vélo
- P vélo
- Maison des mobilités en RDC
- Nouvelle piste cyclable
- Liaison aux stationnements vélo (pied à terre ou espace partagé)

### Le stationnement cyclable

La passerelle permettant un nouvel accès au nord, un principe de desserte à 360° est à retenir, avec du stationnement au nord et au sud de la passerelle.

Un local vélo sécurisé est intégré en rez-de-chaussée du nouveau parking, avec un minimum de 25 places sécurisées. 25 autres places sur arceaux sont à prévoir sur le parvis.

Au nord de la passerelle, 25 places sécurisées sont à prévoir et 25 places sur arceaux. Une coordination avec l'étude cyclable métropolitaine en cours de réalisation (T4 2025) permettra de définir plus précisément les localisations sur l'avenue Maréchal Juin.

### **Circulation des transports en commun**

La voie traversant le parvis sera réservée exclusivement aux transports en commun et structurera l'organisation du pôle bus.

Un système de contrôle (barrières, caméras vidéos) devra être installé aux deux extrémités du pôle afin de garantir la circulation exclusive des transports en commun sur le parvis.

### **L'organisation du pôle bus**

Le PEM de Miramas est un pôle métropolitain majeur et marqueur du réseau avec un nombre important de connexions au reste du réseau de transport en commun.

De ce fait, afin d'assurer un fonctionnement optimal du pôle bus, des quais « lâches » (12 m entre chaque quai, selon les prescriptions du CEREMA) sont à prioriser afin de permettre aux bus de déposer et reprendre des voyageurs sans attente.

Le quai partagé par le BHNS et le REM sera implanté à proximité immédiate de la gare, suivi des quais de passage (lignes 11 et 13), puis des quais en terminus et de régulation. Les bus de substitution utiliseront ces quais, avec la possibilité d'une place supplémentaire pour la régulation en dehors du pôle bus mais à proximité.

La conception des quais — leur localisation, leur orientation et leurs abords (cheminements piétons, continuités cyclables, passages piétons sécurisés) — doit rendre l'intermodalité lisible, confortable et sûre. Plutôt que de simples points d'arrêt isolés, chaque quai doit être pensé comme un élément cohérent d'un ensemble interconnecté, favorisant la continuité entre les modes de déplacement.

La fluidité des flux piétons au sein du pôle est primordiale. À ce titre, les abris voyageurs ne doivent constituer ni un obstacle physique ni un obstacle visuel aux correspondances entre les bus, la gare et les modes actifs. Ils doivent offrir un espace d'attente confortable, assurant une protection efficace contre les intempéries, les rayonnements solaires et les vents dominants (notamment le Mistral).

Des plantations pourront accompagner les quais afin d'améliorer le confort thermique et visuel des usagers, tout en participant à la qualité paysagère de l'ensemble. Des assises généreuses et adaptées devront être prévues, et le mobilier choisi devra être qualitatif, cohérent avec l'identité du parvis et résistant dans le temps.

### **Principes de conception du mobilier et des abris**

Les mobiliers et abris voyageurs devront répondre aux critères suivants :

- Qualité esthétique et des matériaux : design épuré, structuré et simple ;
- Robustesse et pérennité : résistance, durabilité et facilité d'entretien ;
- Accessibilité : respect des largeurs de circulation et des exigences PMR ;
- Éco-conception : facilité de fabrication, réduction de l'empreinte carbone ;
- Efficacité énergétique : faible consommation, confort climatique et performance thermique ;
- Confort d'usage : dégagement de l'espace d'attente sous abris pour une circulation fluide et sécurisée.

Egalement, afin d'assurer une lisibilité de l'offre BHNS sur l'ensemble de la commune de Miramas, le mobilier d'attente des points d'arrêts affectés au BHNS devra correspondre au reste du tracé.

### **Les autres fonctions du PEM**

Les espaces de dépose-minute et les emplacements réservés aux taxis seront implantés au sud du parking, avec un accès piéton direct depuis le trottoir est. Deux places de livraison seront aménagées sur la place Jean-Jaurès, en veillant à limiter l'impact sur les aménagements récemment réalisés.

Pour répondre aux exigences réglementaires en matière de sécurité incendie, l'accès des services de secours (SDIS) devra être garanti sur le parvis. Les recommandations du SDIS en matière de largeurs de voie minimales, rayons de giration, résistance des revêtements et aire de retournement ou de croisement devront être pris en compte.

Afin de ne pas altérer la qualité paysagère du parvis, le traitement de cette voie accessible aux pompiers devra être intégré dans le dessin global de l'espace public. Les matériaux utilisés (revêtements qualitatifs, continuité de sol, intégration de bandes ou des clous de guidage) devront permettre de limiter toute perception « routière » et d'affirmer la vocation piétonne du parvis.

### La circulation des véhicules légers

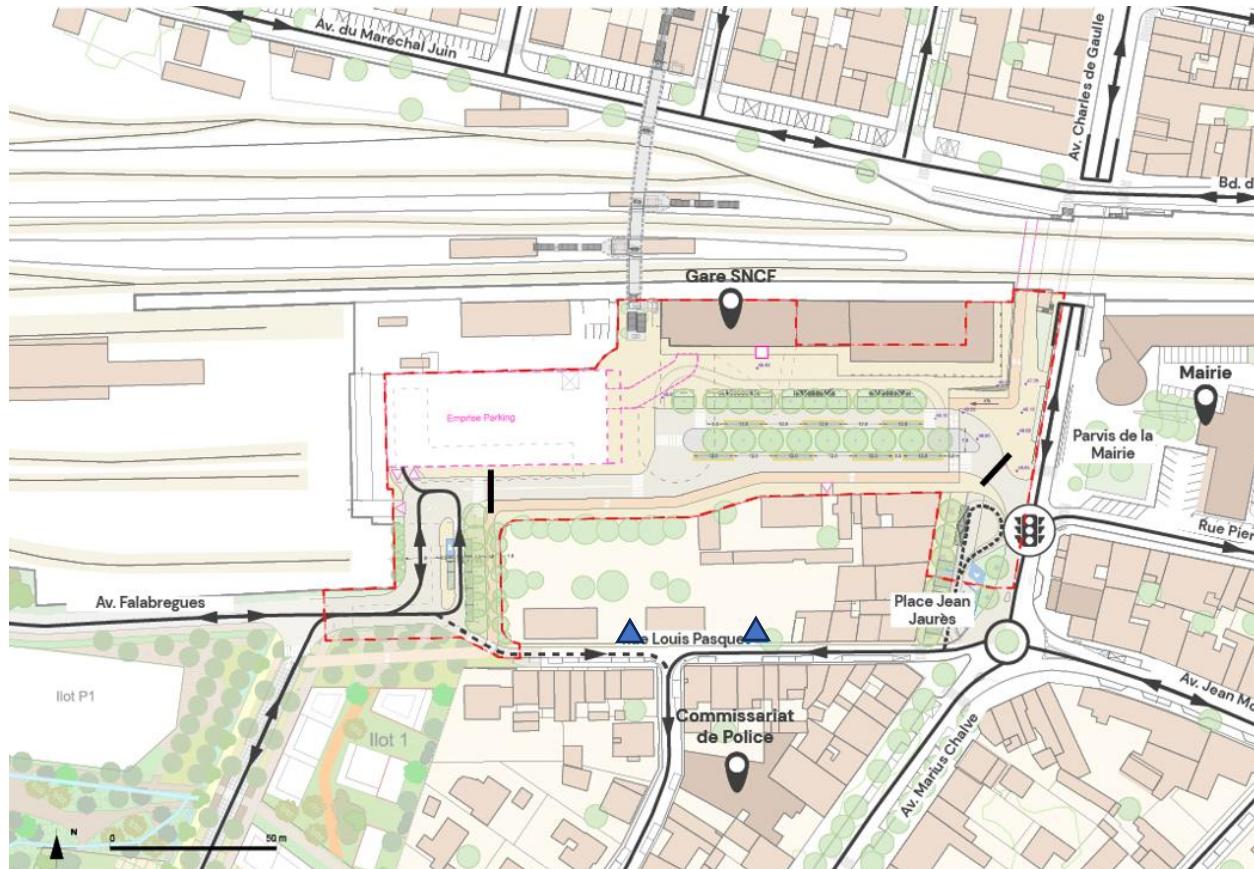
La circulation des véhicules légers sur le parvis de la gare sera interdite.

Les véhicules pourront accéder au nouveau parking, à la dépose minute et aux places taxis via l'extension de l'avenue Falabregues et via la Voie A de la ZAC Oasis.

Le tronçon ouest de la rue Louis Pasquet (à l'ouest de la rue de la Paix) sera apaisé et accessible uniquement aux riverains.

Les places de stationnement de la place Jean Jaurès seront accessibles depuis le giratoire existant de l'avenue Chalve. L'entrée et la sortie des véhicules de la place Jean Jaurès se feront uniquement par cet accès.

La configuration des déposes minutes et places taxis interdit l'accès routier actuel à la parcelle BS25 SNCF. En coordination avec les évolutions souhaitées par la SNCF sur sa parcelle, la reconstitution d'un accès est à prévoir.



## LEGENDE

### Circulations VL

- Axes voitures
- ↔ Double sens
- Sens unique
- Parking relais projet
- Barrières de contrôle d'accès au Pôle Bus
- ▲ Accès à la parcelle BS25 à reconstituer

## Traitements des carrefours

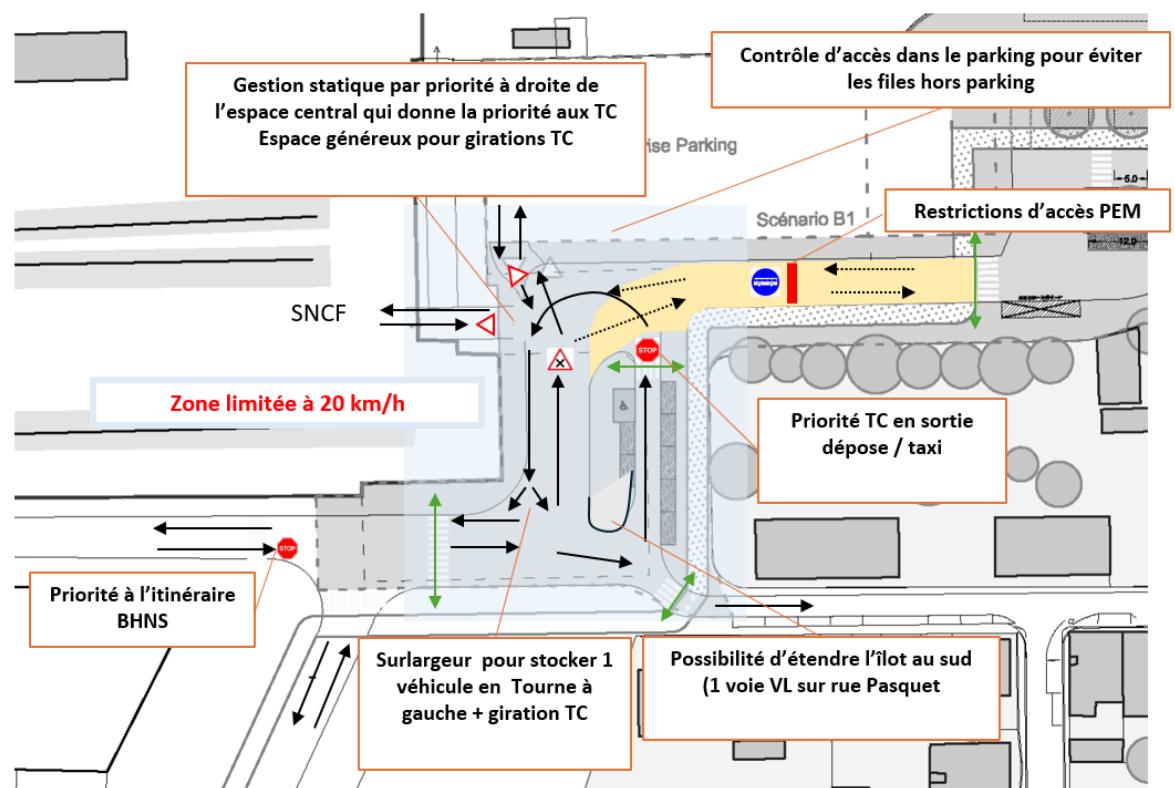
### Accès Ouest du PEM

Le carrefour d'accès ouest du PEM devra relier :

- L'avenue Falabregues ouest et est (accès PEM, P+R, dépose-minute, taxis),
- La voie A de la ZAC Oasis,
- La rue Pasquet en sens unique ouest → est,
- L'accès pompier à la gare de triage SNCF.

Par ailleurs, il permettra une circulation bidirectionnelle des TC (bus de 12m) entre la voie A et le PEM.

Du fait de la proximité du PEM et la diversité des circulations modales (TC, VL, modes actifs), la signalisation horizontale et verticale limiteront les vitesses pratiquées et permettront une bonne visibilité des usages. A priori, les niveaux de trafic ne nécessitent ici pas de gestion dynamique des priorités (signalisation lumineuse tricolore).



### Accès Est du PEM

Le carrefour d'accès est du PEM devra relier :

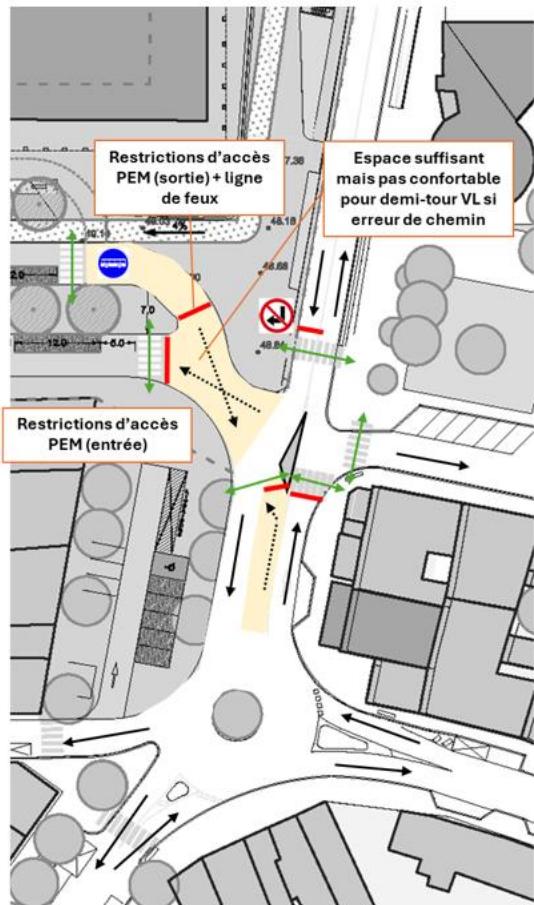
- L'avenue Chalve nord (passage souterrain à gabarit réduit sous les voies ferroviaires) et sud,
- L'avenue Falabregues (accès PEM pour TC),
- La rue Tristani (sens unique actuel ouest → est).

Par ailleurs, il permettra une circulation bidirectionnelle des TC (bus de 12m) entre l'avenue Chalve sud et le PEM. Il devra également permettre le franchissement sécurisé nord ↔ sud (piétons, cycles) et est ↔ ouest (piétons) par les modes actifs.

Ce carrefour est aujourd’hui géré par feux en 2 phases avec une phase pour gérer les importants trafics VL nord ↔ sud et une seconde phase pour gérer les entrées et sorties du PEM ainsi que les traversées piétonnes sur l’avenue Chalve. Une voie d’affection tourne-à-gauche sur l’avenue Chalve permet de limiter la gêne causée par les mouvements tournants sur le trafic nord ↔ sud.

Du fait des importants flux sur l’avenue Chalve, et malgré la suppression des mouvements VL en entrée / sortie du PEM par ce carrefour, le maintien d’une gestion par signalisation lumineuse tricolore est indispensable. Celle-ci devra cependant s’articuler avec le contrôle d'accès des TC en entrée et sortie du PEM pour permettre un écoulement du trafic TC le plus fluide possible.

Une étude complémentaire sur le fonctionnement de ce carrefour viendra préciser les modalités de fonctionnement de ce carrefour complexe intégrant un système de déclenchement des systèmes de barrières.



### Les réseaux

La zone concernée par le projet de restructuration du Pôle d’Échanges Multimodal (PEM) comprend les réseaux existants suivants :

- Assainissement pluvial : réseau présent sur site,
- Eaux usées : collecteur gravitaire Ø200 mm en PVC – avenue Falabregues,
- Réseau unitaire : réseau ciment amiante – avenue Marius Chalve jusqu’au carrefour avec la rue Pierre Tristani, et tronçon unitaire Av. Charles de Gaulle,
- Eau potable :
  - Canalisation Ø100 mm en fonte ductile – avenue Falabregues,
  - Canalisation Ø300 mm en fonte ductile – boulevard John Fitzgerald Kennedy,
- Télécommunications :
  - Réseau SFR – avenue Falabregues et parvis de la gare,
  - Réseau Orange – avenue Falabregues et parvis de la gare,
- Éclairage public : réseau présent sur site (plans en attente de retour mairie),
- Gaz :
  - Réseau PE Ø63 mm – avenue Falabregues,
  - Réseau acier Ø63 mm – boulevard John Fitzgerald Kennedy,
  - Réseau PE Ø40 mm – parvis de la gare,
- Électricité : réseaux HTA et BT – avenue Falabregues, boulevard John Fitzgerald Kennedy et parvis de la gare. Attention il manque des informations sur les DT réseaux d'électricité, ENEDIS au niveau de la parcelle 0027. Un unique réseau BT existe au niveau de la parcelle 0026.

Au regard de l'aménagement projeté, les réseaux existants situés sur le parvis de la gare devront être dévoyés de manière à contourner les zones de plantation. Dans le même esprit, le réseau télécom présent en haut de la rue Louis Pasquet sera détourné. Aussi, le réseau d'adduction d'eau potable (AEP) sera déplacé le long de l'avenue Marius Chalve afin d'éviter toute interférence avec les arbres.

### 3.3. Signalétique et éclairage

#### PEM

Le système d'éclairage proposé devra être en cohérence avec l'éclairage urbain du centre-ville et s'articuler avec les choix d'éclairage de la passerelle. Le maître d'œuvre respectera les prescriptions notamment en termes de mobilier urbain et de colorimétrie - ainsi que les normes et réglementations en vigueur.

Les éclairages proposés devront être hiérarchisés selon la typologie d'espace : parvis d'accès à la gare et à la passerelle, quais piétons, voiries diverses, espaces paysagers, etc.

L'éclairage d'ambiance devra être discret et ne pas entrer en conflit avec la signalétique du PEM.

Le maître d'œuvre proposera des solutions d'alimentations par cellules photovoltaïques intégrées aux mâts.

Une signalisation homogène à l'échelle du pôle sera recherchée, tant pour la signalétique propre aux fonctions de mobilité (avec l'association de la SNCF) que pour les indications directionnelles et urbaines. La signalétique devra permettre d'orienter les usagers vers les polarités urbaines et territoriales desservies par le pôle, en s'appuyant sur les nouvelles continuités piétonnes et en renforçant celles existantes.

Elle devra s'intégrer de manière cohérente dans le projet global du pôle, en lien avec le mobilier urbain et l'éclairage, et se caractériser par : lisibilité, simplicité, robustesse, sobriété, facilité d'entretien, ainsi que compatibilité avec les éléments existants du pôle et de ses abords.

La signalisation verticale directionnelle et de police sera conforme aux normes en vigueur. Les panneaux de signalisation de police devront être de petite gamme et de classe 2 (visibilité à 250 mètres). Le style, la couleur des supports et le dos des panneaux seront à valider.

Le marquage horizontal devra également être conforme aux normes en vigueur et sera réalisé en résine à froid ou à chaud.

#### PARKING P+R

La Signalétique sera conforme à la charte de la métropole.

Il est demandé de penser l'aménagement intérieur du parking dans sa globalité : signalétique, marquage au sol, éclairage, coloration par niveau, suivant la charte métropolitaine ci-annexée, afin de créer une atmosphère unique avec une cohérence visuelle. Pour les usagers, c'est le moyen de leur garantir un niveau de confort optimum et de profiter d'une ambiance personnalisée, facilement mémorisable.

La signalétique fixe intérieure doit offrir une lecture simple des sens de circulation, des directions vers les étages supérieurs ou inférieurs, vers la sortie du parking. La couleur du marquage au sol pourra être différente en fonction des différents niveaux du parking. Cela permettra à l'usager de retrouver plus facilement son véhicule.

Des cheminements piétons seront matérialisés au sol pour chaque travée de stationnement. Des panneaux indiqueront l'accès vers la sortie/tramway.

Toutes les places de parking seront équipées d'un capteur d'occupation à la place et d'un voyant vert/rouge/ (bleu pour tout autre usager atypique dont PMR).

La signalétique dynamique intérieure pourra être assurée par des écrans d'information qui devront indiquer :

- En entrée de parking le nombre de places disponibles par catégorie (places classiques / places PMR / places atypiques le cas échéant), en applique pour éviter les dégradations.
- Au R+1, prévoir un dispositif de barrière permettant d'empêcher l'accès (réservé au personnel du DPU)

- En entrée de chaque étage le nombre de places disponibles sur l'étage concerné et le cumul restant aux étages supérieurs permettant le cas échéant d'alerter sur la fermeture du dit niveau.
- Le cas échéant, prévoir d'afficher le nombre de places atypiques (dont PMR) disponibles. Prévoir un éclairage LED bleues au-dessus des places atypiques (dont PMR) pour faciliter leur identification.

Des Panneaux à Messages Variables informeront les usagers en amont liées au jalonnement et aux disponibilités des P+R, en lien avec les données générées par le système de gestion parking.

## SURVEILLANCE ET ACCES

L'ensemble du parking sera équipé d'un système de vidéoprotection.

L'accès des véhicules au parking ne sera possible que pendant les heures d'ouverture du parc de stationnement, avec néanmoins la possibilité de récupérer son véhicule 24 heures sur 24. Lorsque le parking sera fermé, la supervision sera assurée par un opérateur présent sur place ou via un Centre de Supervision des Réseaux (CSR) qui dispose d'un synoptique et des commandes nécessaires (Gestion Technique Centralisée, GTC) pour piloter l'ouverture des portails, des portillons et des barrières ainsi que l'éclairage.

En dehors des plages d'exploitation, l'accès au parking des personnes dont les véhicules sont encore en stationnement sera possible par un accès piéton. Un interphone permettra d'assurer la communication entre le CSR et les clients qui sollicitent l'accès. A l'issue du contrôle par vidéo, le CSR pourra procéder à la commande à distance de l'ouverture de cet accès.

Pour la sortie du véhicule, le client procèdera à une validation de son titre de transport ou au paiement de son indemnité de stationnement pour déclencher l'ouverture des barrières, de la même manière que pendant les horaires d'exploitation du parking. En cas de dysfonctionnement, l'opérateur du CSR pourra également télécommander l'ouverture des barrières. Le CSR télécommande ensuite l'ouverture du portail de sortie.

L'accès au parking sera réservé principalement aux titulaires de titre de transport ; la même carte devra être utilisée à la sortie, le paiement du service de parking s'effectuant en fonction du temps de stationnement et suivant les grilles tarifaires en vigueur.

Un système informatique de supervision (GTC) permet à l'opérateur, depuis le Centre de Supervision des Réseaux (CSR) d'assurer :

- Le contrôle des équipements de distribution Basse Tension (TGBT et tableau courants faibles) et de sonorisation (le cas échéant),
- La commande et le contrôle des portails, portillons, barrières, local à vélo et des panneaux de signalisation dynamique, et de l'éclairage,
- La gestion du compteur des entrées/sorties,
- La communication vidéo automatique sur les appels interphone ainsi que la commande d'enregistrement vidéo.
- La commande d'enregistrement pour les alarmes (effraction barrière, borne péage).

## SPECIFICITE

La configuration de la restitution de l'accès aux box privés du parking historique impose de leur garantir l'accès sans modalités de paiement ou de chainage de transport. Une solution spécifique d'accès au parking est donc à prévoir.

De plus, l'accès à la passerelle voiture connectant le nouveau parking à l'ancien doit également être réservé aux ayants-droits. Un système de barrière limitant l'accès à la passerelle est donc à prévoir, préférablement utilisant une solution unique combinant l'accès au parking et l'accès à la passerelle.

Cet accès ayant-droit s'appliquera également aux futurs utilisateurs des places de parkings restantes du niveau R+1 du parking historique. Ces dernières ne sont plus en ERP, mais pourront être loués ou vendues dans le cadre de la définition du programme de réaménagement des étages R+2 et R+3 du parking historique.

### 3.4. Interfaces entre les deux parkings

Bien que la réalisation du second ouvrage P1 sur Oasis sorte de ce périmètre d'étude, l'équipement de ce parking doit également être intégré à l'opération.

Une coordination est impérative avec la DGD MDIV de la Métropole, afin de recueillir les besoins spécifiques suscités par l'exploitation de deux ouvrages en grande proximité :

- Le voyageur doit pouvoir se repérer et identifier la disponibilité des deux parkings en temps réel ;
- Les modalités de supervision et mutualisation des équipements pour les agents d'exploitation sur place doivent être totalement intégrée. Il ne s'agit pas de démultiplier les moyens.

### 3.5. Phasage

L'organisation spatiale des programmes doit assurer le maintien en exploitation du parking existant et, en partie, du pôle bus durant la phase de construction du nouveau parking.

Pour cela, le phasage suivant est proposé :

**T1 :**

- Construction du nouveau parking, maintien du parking existant et de son accès, ainsi que de la boucle de retournement des bus.
- Aménagement des espaces publics de l'extension de l'avenue Falabregues

**T2:**

- Démolition de la rampe d'accès au parking existant
- Aménagement de la voie du parvis

**T3:**

- Construction de la liaison en R+1 entre le parking existant et le nouveau P+R (accès aux box existants)
- Aménagement de la voie du parvis

**T4 :**

- Aménagement du parvis

#### Interfaces Chantiers

Les chantiers menés en parallèle du PEM sont :

- Passerelle « ville – ville » : travaux en cours. **Livraison juillet 2026**
- Projet Oasis : Voirie (voies A, Autodrome et Falabregues) : **Livraison début 2027**
- Projet Oasis : P1 : **livraison fin 2027**
- Projet Oasis : Parking relais plain-pied actuel (266 pl.) : Réduction de capacité de moitié pendant les travaux Oasis à partir de mi 2026. Possibilité de reconstituer une partie des places perdues si saturation des équipements. Disparition totale de ce parking en 2028

## 4. Planning des études et des travaux

Nom de la tâche	Durée	2025				2026				2027				2028				2029				2030				2031				2032			
		3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Etudes de faisabilité	6 mois																																
Validation des études																																	
Travaux passerelle "ville - ville" au-dessus des voies ferrées	12 mois																																
Etudes de conception	30 mois																																
Sélection AMO																																	
Lancement concours MOE																																	
AVP (APS+APD)																																	
PRO																																	
DCE																																	
Procédures administratives	10 mois																																
Concertation préalable (obligatoire L103-2), yc préparation																																	
Examen au cas par cas (hypothèse pas EI car pas enjeu enviro identifié)																																	
Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbre à vérifier																																	
Authorisations d'urbanisme (dont PC/PA)																																	
Travaux ZAC Oasis (secteur est uniquement)	42 mois																																
Action 0 - Suppression + déport Est parking Oasis existant																																	
Action 1 - Aménagement voie A + Falabregues																																	
Action 2 - Construction parking 1																																	
Action 3 - Suppression + déport Est parking Oasis existant																																	
Action 4 - Aménagement voie B																																	
Action 5 - Construction îlots 1 à 3																																	
Consultation travaux	8 mois																																
Consultation des entreprises																																	
Travaux	33 mois																																
Action 1 - Construction du nouveau P+R																																	
Action 2 - Aménagement des espaces publics accès ouest																																	
Action 3 - Demolition rampe P+R existant																																	
Action 4 - Aménagement avenue Falabregues devant le PEM																																	
Action 5 - Ouvrage de liaison nouveau P+R - étage bâtiment gare																																	
Action 6 - Aménagement parvis gare																																	
Capacité stationnement VL gare de Miramas	24 mois																																
Parking silo existant																																	
Nouveau P+R																																	
Parking Oasis existant																																	
P1 Oasis																																	
Box privés parking silo																																	
Total offre gare : places (taux d'occupation par rapport à la fréquentation 2024)																																	
183 places																																	
266 places (30%)																																	
130 places																																	
250 places + 28 box																																	
292 places																																	
140 places excédentes																																	
28 box																																	
449 places (60%)																																	
313 places (85%)																																	
323 places (95%)																																	
390 places (70%)																																	
430 places (60%)																																	

## 5. Budget de l'opération

L'enveloppe budgétaire prévisionnelle de l'opération défini à l'issue des études de faisabilité s'élève à **26.135.000,00 €HT**.

Sont inclus dans ce budget les couts liés aux éléments suivants :

### Travaux

- Travaux des espaces publics liés au PEM, accès modes actifs, espaces de dépose minute, aires taxis et aires de livraison
- Travaux du nouveau Parking P+R VP et cycle
- Constructions des places dans le P1 de la ZAC Oasis, VP et cycles
- Démolition de la trémie et rampe du parking existant
- Réhabilitation de la façade du parking existant (uniquement façade à construire suite à la démolition de la trémie et réhabilitation du R+1)
- Construction d'une liaison entre le nouveau parking et le R+1 du parking existant afin de donner accès aux box privés depuis le nouveau parking

### Acquisitions Foncières

- Acquisitions et frais de libération/démolition des parcelles 26 et 27

### Etudes

- Frais de Maitre d'ouvrage (y compris études d'impact)
- Maitrise d'œuvre complète (missions de base et missions complémentaires)
- L'assistance à la maitrise d'ouvrage
- Les études connexes

Concernant la maîtrise d'œuvre complète et les travaux, le budget prévu est de :

MONTANT HT (€ 2025)	
TRAVAUX	
Espaces publics PEM	<b>3 020 000 €</b>
Parking P+R	<b>14 280 000 €</b>
<b>TOTAL TRAVAUX</b>	<b>17 300 000 €</b>

ACQUISITIONS FONCIERES	
<b>Parcelles BS 26 et BS 27</b>	<b>3 600 000 €</b>

ETUDES	
Coûts de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et assistance à maîtrise d'ouvrage - 24 % du coût des travaux	<b>4 235 000 €</b>
Prime concours (4 équipes) - rendu niveau APS	<b>1 000 000 €</b>
<b>TOTAL ETUDES</b>	<b>5 235 000 €</b>

<b>COUT TOTAL DE L'OPERATION (HT)</b>	<b>26 135 000 €</b>
---------------------------------------	---------------------

## 6. Annexes

Charte graphique des parkings métropolitains - 24 octobre 2024