



# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

## PROJET DE REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DU PONT DE L'ARC

**AVIS DE L'ADAVA PAYS D'AIX**

**AVIS DU 24 MARS 2024**

Il s'agit d'un projet porté initialement (> 10 ans) par la Communauté du Pays d'Aix qui a été transféré en 2016 à la Métropole Aix Marseille Provence. Présenté une première fois partiellement en 2019, la Ville nous en a fait une présentation complète lors d'une réunion publique le 3 octobre 2023.

A côté de ce projet concernant l'échangeur porté par la Ville, le Département prévoit de reconstruire le pont sur l'Arc en 2028 qui est dans le prolongement. Alors que l'on traite d'une des principales entrées de ville d'Aix, on ne dispose pas d'un projet commun entre les différentes collectivités locales concernées alors qu'il devrait s'agir **d'un aménagement urbain fédérant trois quartiers**, désormais pleinement partie prenante du tissu urbain avec l'hypercentre à moins de 2 km. **Il s'agit donc d'un projet de carrefour urbain à concevoir pour au moins les 50 ans à venir** mais pas sur les mêmes bases qu'il y a 30 ans et plus.

**NB.** Pour l'observer régulièrement lors des comptages mensuels de vélos, à part la création d'aménagements cyclables on ne voit pas la nécessité de réaménager cet échangeur qui ne fonctionne pas si mal actuellement. En heures d'hyper-pointe si cela bloque c'est qu'il y a trop de voitures, c'est tout !

### Un projet obsolète qui hypothèque l'avenir

Annoncée depuis plus de 30 ans, **la crise climatique est dès à présent à l'œuvre, il y a urgence !** Il est admis qu'il va falloir changer de mode de vie, il faut donc sortir des schémas anciens cherchant à absorber toujours plus de trafic voitures et penser une nouvelle organisation. Tous les documents officiels que ce soit au niveau national ou local (SCOT, PADD, PLUi, Plan de mobilité métropolitain) prennent en compte cette recommandation du CEREMA :

*« La décarbonation des mobilités du quotidien suppose donc de changer les pratiques de mobilité. Ce changement doit reposer sur un développement significatif de l'usage des modes actifs pour les courtes distances et sur un déploiement massif des transports collectifs entre les périphéries et les zones d'emploi des agglomérations ».*

**Curieusement ce projet de réaménagement du Pont de l'Arc ne s'inscrit absolument pas dans cette perspective.**

ADAVA Pays d'Aix - 10 rue Edouard Herriot, 13090 Aix en Provence

Tél: 06 21 53 73 76

Site : <http://adava.fr> – Facebook : <https://facebook.com/adava.pays.aix> - courriel : [contact@adava.fr](mailto:contact@adava.fr)



# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

Contrairement à ce qui est annoncé, **rien n'est fait pour faciliter l'usage des modes actifs, ni pour donner la priorité aux TC**. Les trajets piétons et ceux des vélos entre les quartiers vont se complexifier avec la disparition du trottoir Ouest et avec l'extension jusqu'à à 6 voies de circulation automobile à traverser (*cf. annexe 1*).

**Alors qu'il faut développer l'usage des transports publics, comment ne pas prévoir de couloir bus, aucun n'est prévu alors qu'il passe près de 500 bus et cars par jour dans le sens entrant (*cf. annexe 4*) ?**

Quant à la **fluidification du trafic automobile**, objectif numéro 1 de l'opération, on sait d'expérience que c'est illusoire de penser que ce sont deux voies nouvelles d'évitement (shunts) pour entrer et sortir de l'autoroute qui vont régler la question de la congestion aux heures de pointe étant donné l'attrait de l'échangeur pour accéder au réseau autoroutier et l'importance des liaisons internes. Pour éviter sa saturation il faut au contraire **porter un projet qui cherche à maîtriser la gestion du trafic automobile entrant dans la ville**.

Cela ne fera pas non plus en supprimant **le tourne à gauche dans le sens montant** qui va augmenter le flux de voitures devant faire le tour du rond-point de la IV<sup>o</sup> Région aérienne, source de pollution atmosphérique et sonore supplémentaires dans un quartier entièrement urbanisé et déjà hors normes OMS.

D'une façon générale, **oubliée la ville du ¼ d'heure entre des quartiers apaisés!**

## Les préconisations de l'ADAVA pour un projet réaliste

1. **Le choix par la Ville du scénario giratoire** nécessiterait une analyse détaillée des avantages/inconvénients du scénario avec feux écarté trop rapidement de la présentation faite le 3 octobre 2023.
2. **La spécialisation des sorties 30A/30B** est sans doute une bonne chose pour diminuer le trafic des automobiles qui font le tour du rond-point Sud.
3. **La possibilité de tourne à gauche (TAG) vers Pt de l'Arc** pour ceux qui arrivent de Nice est utile pour décharger le RP IV<sup>o</sup> RA.
4. **Ne pas créer de voies de circulation supplémentaires** (shunts) d'accès aux bretelles autoroutières qui ne peuvent que contribuer à augmenter le trafic automobile avec un impact environnemental (riverains, artificialisation des sols, pollution) disproportionné au



# ADAVA Pays d'Aix

## Association pour le développement du vélo, de la marche et des transports en commun dans le Pays d'Aix

regard de leur efficacité supposée<sup>1</sup>. Il faut remplacer l'asphalte par des arbres dans cet îlot de chaleur qu'est le RP IV° RA.

5. **Garder le TAG existant pour ceux venant du Sud** pour rejoindre l'A8/A51 et éviter ainsi de surcharger le RP de la IV° région aérienne par un flux inutile.  
NB. L'échangeur Aix Ouest (Corsy) comprend plusieurs TAG qui fonctionnent bien.
6. **Surtout ne pas supprimer le trottoir Ouest** qui est aux normes (1,40m de large) et qui est emprunté actuellement par autant de piétons que le trottoir Est. Indispensable pour les piétons venant de l'avenue Giono/Schuler et de l'avenue de la Beauvalle. Il s'agit de favoriser la marche à pied en général !
7. D'un point de vue sécuritaire, **prévoir des feux de circulation** avec appel pour toutes les traversées piétonnes/cyclistes et s'il y a des îlots centraux les prévoir suffisamment larges pour accueillir les vélos cargos ou avec remorques.
8. **Le Pont de l'Arc est le point noir n°1 d'Aix pour les cyclistes** (cf. Le Baromètre des villes cyclables 2022). Pour y développer une solution vélo, **prévoir une piste cyclable sur la chaussée dans chaque sens de circulation** (à défaut une bande cyclable). La voie verte prévue sur le trottoir Est a son utilité pour les promeneurs mais pas pour les trajets utilitaires du quotidien. Les piétons marchent à 3 ou 4 km/, les vélos roulent entre 20 et 30km/h – ce n'est pas compatible d'où conflits d'usage..
9. **Mettre le Pont de la Guiramide à double sens** (qui l'est quasiment de fait) pour permettre à ceux qui sortent du parc-relais du Krypton ou qui arrivent par la sortie 30B ou encore par l'avenue Arc de Meyran se rendant vers Luynes, les Milles .. de ne pas avoir à remonter jusqu'au RP de la IV° RA pour ensuite revenir vers le carrefour Labit.  
**Une mesure de nature à améliorer la fluidité du trafic !**
10. **Concevoir un plan de circulation et stationnement dans le quartier du Pont l'Arc pour rendre les transports publics prioritaires** et les modes actifs attractifs avec des espaces protégés. Pour ce faire, **mettre l'avenue Ferrini à sens unique devant les commerces** pour avoir un couloir bus/vélos dans le sens entrant commençant idéalement à l'HPP et se prolongeant sur le pont sur l'Arc puis sur le pont de l'autoroute, en gagnant sur le terre-plein central et le trottoir Ouest (à recalibrer pour mise à niveau de la chaussée). Au cas où une impossibilité technique empêcherait un couloir bus continu

---

<sup>1</sup> Voir le point de vue de Bouygues dans ce sens : <https://www.bouygues-construction.com/blog/fr/reduire-traffic-ville/>. Cf. aussi le paradoxe de Braess (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/paradoxe-de-braess-effet-siphon>)



# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

HPP / RP IV°RA à endroit donné, prévoir un système de feu prioritaire bus leur permettant de passer seuls sur un tronçon donné (ex. RD9 sens entrant).

**Olivier Domenach et les membres de la commission aménagements de l'ADAVA**

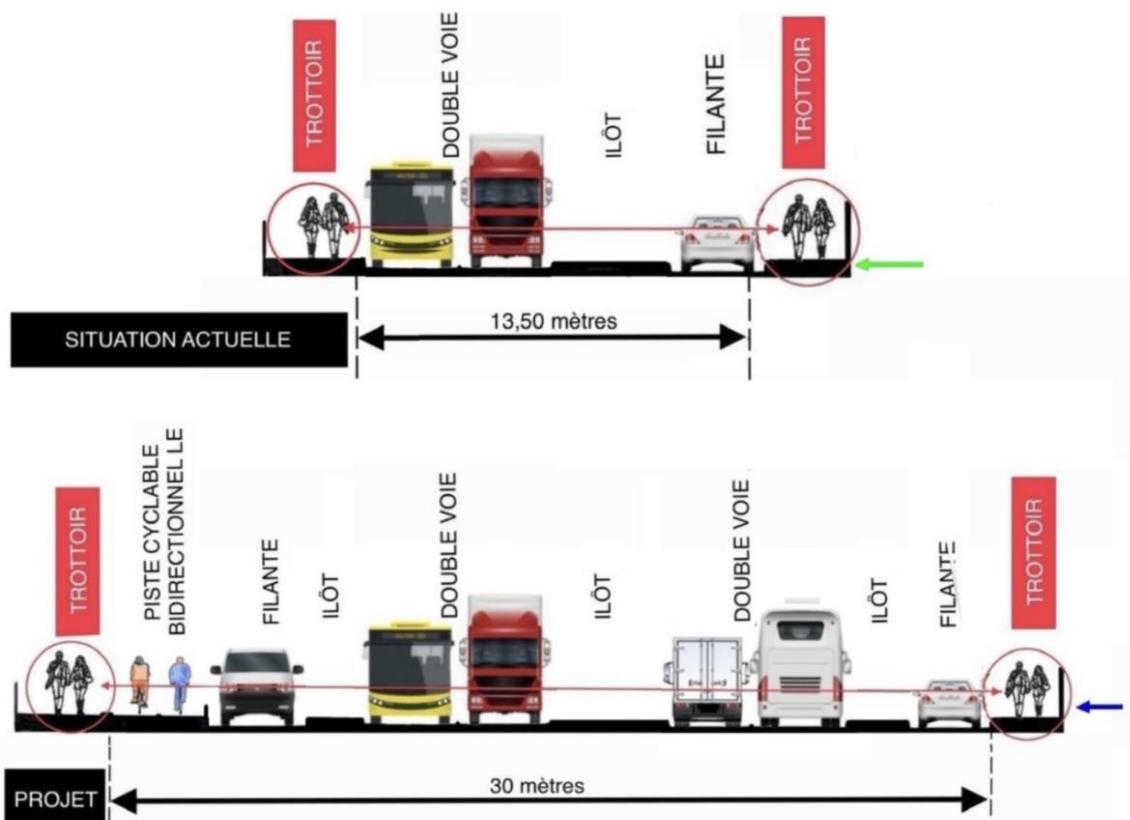


# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

## ANNEXES

### Annexe 1 : La multiplication des voies de circulation à traverser pour les piétons et les vélos



*Traversée de chaussées par les modes actifs (piétons & cyclistes)*





# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

## Annexe 3 : une voie verte piétons/vélo pour la promenade

État actuel du projet «Giratoire»  
C'est un projet d'échangeur autoroutier  
priviliégiant le trafic routier au détriment  
des modes actifs, du cadre de vie, de  
l'environnement et divisant le quartier.



### Commentaire :

La voie verte de 150m de long prévue côté Est est beaucoup trop courte pour être utilisée facilement par les vélos ou les piétons. Selon le sens de circulation il faut traverser de nombreuses voies voitures (cf. annexe 1).

**Intéressant pour la promenade mais pas pour les déplacements utilitaires** des cyclistes du quotidien qui roulent entre 20 et 30 km/h et vont au plus direct..

NB. Le terme voie verte est inapproprié dans le cas présent puisqu'il ne s'agit pas d'une route : « *voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés* » (article R110-2 du code la route)



# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

## Annexe 4 : les bus et cars passant sur le pont de l'autoroute

Concernant les passages quotidiens par le pont autoroutier nous avons **l'offre suivante** dans les 2 sens :

Ligne 07 : 102 courses allers et retours

Ligne 10 : 82 courses allers et retours

Ligne 14 : 66 courses allers et retours

Ligne 51 : 96 courses allers et retours (+HLP\* 10% =10)

Ligne 290 : 26 courses allers et retours

Lignes scolaires : 30 passages le matin et environ 60 passages l'après midi.

Lignes SLO (« cars Macron ») : ?

Transport à la demande : ?

**Total : 482 mouvements dont la moitié (250) dans le sens entrant.**

*Source : Direction de l'exploitation - DGA Mobilités durables Métropole AMP (mars 2024)*

Ligne 50 : 119 passages quotidiens dans le sens entrant (+HLP\* 10% =12)

Ligne 25 (Salon) : 56 passages/jour)

*Source : fiche horaire calcul ADAVA*

Il passe 437 véhicules / jour. **On peut retenir 500 mouvements de bus et cars par jour dans le sens entrant vers le centre ville.** A multiplier par 2 pour les passages autour du RP IV°RA mais pas sur le pont car les cars de la ligne 50 prennent l'entrée de l'autoroute vers Marseille.



# ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche  
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

## Annexe 5: le rôle d'ESCOTA

Mme le maire m'avait dit que le projet dépendait d'Escota. Le **directeur de l'infrastructure d'ESCOTA** a précisé lors d'une réunion en sous-préfecture sur le projet de réaménagement en août 2023 que leurs avis ne portent que sur 2 points :

« - *la conformité géométrique aux normes autoroutières des aménagements proposés dès lors qu'on est dans le domaine public autoroutier et que c'est une bretelle d'autoroute ;*

- *demander à ce que soit vérifiée la non dégradation des conditions de circulation sur autoroute notamment quand on modifie une sortie (risques de congestion et remontées de files).*

*Les principes d'aménagement et les politiques de déplacement ne relèvent pas de leur compétence. »*

Source : PV officiel de la réunion tenue à la Sous-Préfecture le 10 août 2023