



Bilan de concertation

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR 30

Concertation du 2 juin au 2 juillet 2025


aixenprovence.fr





PRÉAMBULE

Ce document présente le bilan de la concertation publique menée par la Ville d'Aix-en-Provence du 2 juin au 2 juillet 2025, concernant le projet de réaménagement de l'échangeur autoroutier du Pont de l'Arc (également appelé échangeur ou diffuseur 30).

Ce projet a déjà fait l'objet d'une première consultation du grand public en 2023, avec la présentation de deux scénarios d'aménagement lors d'une réunion publique. Sur la base des contributions exprimées à cette occasion, la Ville d'Aix-en-Provence a poursuivi les études et défini un projet ajusté, intégrant les attentes formulées par le grand public en matière de sécurité, de circulation et de qualité des espaces publics.

La concertation de 2025 visait à présenter cette version retravaillée du projet et à recueillir les observations du public sur les aménagements proposés. La réunion publique du 2 juin fut également l'occasion d'apporter des réponses approfondies aux interrogations soulevées par le public en 2023.

Le présent bilan, établi par la Ville d'Aix-en-Provence, restitue le cadre de cette concertation, les modalités d'informations et de participations mises en œuvre, et synthétise les contributions recueillies. Il en expose les principaux enseignements et précise les suites envisagées pour le projet, par la Ville d'Aix-en-Provence. Ce document est rendu public et accessible en ligne sur le site internet de la Ville d'Aix-en-Provence.



01 Le projet de réaménagement de l'échangeur 30 - Pont de l'Arc

Les objectifs du projet	6
Les aménagements envisagés	6

02 La préparation de la concertation

Le périmètre de la concertation	8
Les décisions institutionnelles encadrant la concertation	8
Une démarche participative pour associer les parties prenantes au projet	8

03 Les modalités d'information et de mobilisation

Les modalités d'information et de mobilisation	10
Le dispositif de mobilisation pour participer à la concertation	10
Le site internet de la Ville d'Aix-en-Provence	10
Les réseaux sociaux	10
Les supports visuels d'information	11
Le communiqué et le dossier de presse	11
Dispositif d'information du public sur le projet	12
Le dossier de concertation	12
Le film d'animation 3D	12
Une exposition en mairie	13

04 Les modalités de concertation et d'expression du public

La réunion publique du 2 juin	14
Les permanences techniques	14
Le registre papier et numérique	14
La création d'une page de vote et QR Code pour le choix des arbres via « Google Forms »	14

05 L'analyse quantitative de la concertation

Fréquentation du site internet	16
Activité sur les réseaux sociaux	16
Visionnage du film d'animation	16
Participation citoyenne au vote sur les essences d'arbres	16
Les retombées médiatiques	16
La participation	17
Une participation effective, mais ciblée	17
Répartition des contributions par mode d'expression	17
Les thématiques les plus fréquemment abordées	18
Tout mode d'expression confondu	18
La répartition des expressions sur le projet par thématique	18
Typologie des avis exprimés	19

06 L'analyse qualitative des avis exprimés

Les expressions de la réunion publique	20
Les mobilités actives	20
Les transports en commun	20
La gestion des flux automobiles	20
L'accessibilité locale	20
Les enjeux environnementaux et paysagers	20
Les aspects techniques du projet	21
Les permanences techniques	21
Les expressions des registres numérique et physique	21
Sur la thématique « Conditions de circulation »	21
Sur la thématique « Environnement et santé »	22
Sur la thématique « Transport public et mobilités alternatives »	23
Sur la thématique « Impacts sur les usagers et qualité de vie »	24

07 Les enseignements de la concertation

Les enseignements sur la participation du grand public	26
Une information globalement efficace pour mobiliser et informer	26
Une participation modérée, mais contextuellement explicable	26
Des échanges argumentés, constructifs et respectueux	26
Une démarche participative bien perçue	26
Les éléments du projet partagés par le public	27
Un consensus sur la nécessité d'aménager cet échangeur	27
Des aménagements globalement bien accueillis	27
Une attention portée à la qualité du cadre de vie	27
Les enseignements tirés par le maître d'ouvrage	27
Des évolutions intégrées dans le projet	27
Des propositions non retenues pour des raisons de sécurité ou de faisabilité	27
Des attentes à relayer aux autorités compétentes	28

08 Perspectives et calendrier de mise en œuvre

Le projet de réaménagement de l'échangeur 30 Pont de l'Arc

Les objectifs du projet

Le projet de réaménagement de l'échangeur autoroutier du Pont de l'Arc s'inscrit dans une volonté de renforcer les liens urbains entre le centre-ville d'Aix-en-Provence et ses quartiers sud (Pont de l'Arc, Les Milles, Luynes). Situé au-dessus de l'autoroute A8, entre le rond-point de la 4^e Région Aérienne et l'avenue de l'Arc de Meyran, cet échangeur constitue un axe stratégique de la ville, aujourd'hui peu adapté aux mobilités douces.

Historiquement conçu pour la circulation automobile, l'échangeur présente des espaces pour les modes actifs peu accueillants, peu sécurisés, et difficilement praticables par les piétons et les cyclistes.

Face à ce constat, la Ville d'Aix-en-Provence, en partenariat avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Département des Bouches-du-

Rhône, le concessionnaire autoroutier ESCOTA et les associations locales, a élaboré un projet de requalification conciliant la circulation de tous les usagers, le maintien des conditions de trafic autoroutier et la prise en compte des contraintes techniques du site.

Le projet proposé en concertation vise ainsi à :

- Sécuriser les traversées piétonnes ;
- Créer des voies cyclables continues et lisibles ;
- Végétaliser l'espace public ;
- Désimperméabiliser les sols.

Cette requalification intègre par ailleurs la mise en conformité de l'échangeur avec le schéma directionnel autoroutier (caractérisation des sorties 30a et 30b).

Les aménagements envisagés

Le projet de réaménagement prévoit une transformation de l'échangeur autoroutier, tant sur le plan de la circulation que de la qualité urbaine. Les principaux aménagements programmés sont les suivants :

Sécurisation et développement des mobilités douces

- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large, séparée physiquement de la chaussée et du trottoir. Cette piste sera connectée au sud à la future passerelle piétons-vélos franchissant l'Arc, en cours de réalisation par le Département des Bouches-du-Rhône.
- Aménagement de traversées piétonnes et cyclables sécurisées, avec mise en place de feux tricolores sur les principaux axes de franchissement de l'échangeur.

Amélioration du cadre de vie et des espaces publics

- Végétalisation maximale de l'ensemble du secteur, avec création d'une noue et d'espaces enherbés, et plantation d'arbres dès que les contraintes techniques le permettent (hors zones avec réseaux enterrés ou franchissement autoroutier).

- Désimperméabilisation des surfaces grâce à l'usage d'enrobés poreux sur les trottoirs et pistes cyclables (hors ouvrage), permettant l'infiltration naturelle des eaux de pluie.
- Requalification du trottoir est, pour améliorer le confort et la continuité des cheminements piétons.
- Mise en valeur paysagère du giratoire de la 4^e Région Aérienne, avec plantation d'essences végétales variées et qualitatives.

Réorganisation des flux de circulation

- Déconnexion de la bretelle de sortie 30 du giratoire de la 4^e Région Aérienne, par la création d'un tourne-à-gauche direct depuis l'A8 Nice vers le sud. Cette modification évite que tous les véhicules sortant de l'autoroute ne débouchent sur le giratoire, contribuant ainsi à limiter sa congestion.
- Suppression du tourne-à-gauche vers l'A8 Lyon depuis le sud, afin de limiter la gêne sur le trafic allant vers le centre-ville et d'éviter l'ajout d'un cycle de feux supplémentaire. L'accès à l'A8 Lyon depuis le sud se fera via le giratoire de la 4^e Région Aérienne.

- Suppression du giratoire sud, afin de mettre en conformité l'échangeur avec le schéma directeur autoroutier. Les deux bretelles seront ainsi différenciées :

- Sortie 30a : dessert les quartiers sud (Les Milles, Luynes) ;
- Sortie 30b : dessert le nord (Facultés).

Ces aménagements visent à concilier sécurité de tous les usagers et amélioration du cadre urbain, tout en intégrant les enjeux environnementaux liés à la désimperméabilisation, à la gestion des eaux pluviales et à la lutte contre les îlots de chaleur.



La préparation de la concertation

Le périmètre de la concertation

La concertation s'est déroulée dans la ville d'Aix-en-Provence, ciblant particulièrement la participation :

- Des Comités d'intérêts de quartier et des Associations de riverains concernés ;
- Des riverains et habitants des quartiers sud (Pont de l'Arc, Les Milles et Luynes) d'Aix-en-Provence.

Les décisions institutionnelles encadrant la concertation

Le projet de réaménagement de l'échangeur 30 fait l'objet d'une concertation dite « facultative ».

Le conseil municipal du 4 octobre 2024 a validé les modalités d'informations et de participations du public au projet suivantes :

- Une durée de concertation d'un mois ;
- La mise à disposition à la mairie annexe du Pont de l'Arc d'un dossier de concertation ;
- La mise en ligne sur le site internet de la Ville d'Aix-en-Provence des documents d'information et du dossier de concertation à l'adresse suivante : www.aixenprovence.fr/IMG/pdf/presentation_reunionpublique_echangeur30_vdef.pdf ;
- La mise en place d'une adresse e-mail dédiée au projet pour recueillir les avis et contributions du public : echangeur30@mairie-aixenprovence.fr ;

- Un registre physique destiné à recueillir les observations et propositions du public mis en place en mairie annexe du Pont de l'Arc ;
- L'organisation d'une réunion publique le 2 juin 2025 à l'Hôtel de Ville d'Aix-en-Provence ;
- L'organisation de permanences tenue par l'équipe projet en mairie annexe Pont de l'Arc les 11, 14, 16 et 18 juin 2025 ;
- La mise en place d'un questionnaire en ligne afin de permettre aux habitants de choisir les essences d'arbres qui seront plantées dans le cadre du réaménagement de l'espace public.

L'information de la population précisant les dates, lieux et heures de réception du public a été communiquée par voie de presse, réseaux sociaux et affichage public.

Une démarche participative pour associer les parties prenantes au projet

La ville d'Aix-en-Provence a défini un processus de concertation avec pour ambition :

- De privilégier un dialogue et des échanges constructifs avec le grand public par le biais d'une réunion publique et des permanences techniques ;
- De co-construire le projet à partir des contributions des parties prenantes et d'un questionnaire en ligne pour choisir les essences d'arbres.



Les modalités d'information et de mobilisation

Le dispositif de mobilisation pour participer à la concertation

Afin de garantir une large participation à la concertation, la Ville d'Aix-en-Provence a déployé un dispositif d'information multicanal, destiné à toucher un public le plus large possible. Plusieurs supports ont été mobilisés à cet effet :

- Le **site internet de la Ville d'Aix-en-Provence**, où les informations relatives au projet et à la concertation ont été mises en ligne ;
- Les **réseaux sociaux de la Ville**, suivis par plus de **75 000 abonnés**, permettant une diffusion rapide et ciblée auprès des habitants ;
- Un **affichage public** sur le territoire communal, assurant une visibilité physique de la démarche ;
- Un **communiqué de presse**, relayé auprès des médias locaux pour informer plus largement les citoyens.

Le site internet de la Ville d'Aix-en-Provence

Afin d'informer le public sur le déroulement de la concertation, une page dédiée a été mise en ligne sur le site officiel de la Ville d'Aix-en-Provence à partir du 28 mai 2025. Cette page constituait le point d'entrée principal vers l'ensemble des ressources relatives au projet, et permettait un accès direct aux éléments suivants :

- **L'annonce de l'ouverture de la concertation publique**, accompagnée des modalités pratiques de participation (dates, lieux, supports mis à disposition) ;
- Une **présentation détaillée du projet de réaménagement de l'échangeur du Pont de l'Arc**, incluant ses enjeux, ses objectifs et les grandes lignes du programme d'aménagement ;
- Le téléchargement du **dossier complet de concertation** :
 - La note technique issue de l'Avant-Projet (AVP) ;
 - Les panneaux de présentation du projet (panneaux de l'exposition) ;
 - Le plan paysager du projet ;
 - L'étude Air Santé ;
 - L'avis remis par l'ADAVA (Association pour le Développement des Alternatives à la Voiture à Aix) en date du 24 mars 2024 ;



- Un lien d'accès vers le **film d'animation immersif** illustrant les futurs aménagements : www.youtube.com/watch?v=WQ65I2eINGg – 721 vues enregistrées au 7 juillet 2025 ;

- Un **formulaire de vote en ligne** (via Google Forms) permettant aux habitants de s'exprimer sur le choix des essences d'arbres à planter dans le cadre du projet – 63 contributions ont été enregistrées ;

Les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux de la Ville ont été mobilisés pour relayer les informations relatives à la concertation auprès d'un large public. Le compte Facebook officiel « **Aix ma ville** », suivi par plus de 75 000 abonnés, a diffusé à **trois reprises** une publication annonçant la **réunion publique du 2 juin** :

- Le 19 mai 2025 ;
- Le 30 mai 2025 ;
- Le jour même, le 2 juin 2025.

Ces publications comportaient un lien direct vers la page dédiée au projet sur le site internet de la Ville, facilitant l'accès au dossier et aux modalités de participation.

Une publication a également été diffusée sur le compte Instagram de Sophie JOISSAINS, maire d'Aix-en-Provence, le 2 juin 2025. Cette publication permettait de toucher un public complémentaire, plus jeune et engagé, et contribuait à renforcer la visibilité du projet dans les dernières heures précédant la réunion publique.



Les supports visuels d'information

Une campagne de communication visuelle a été menée pour assurer la visibilité locale de la concertation. Cette campagne, mise en œuvre à partir du **19 mai 2025**, s'est appuyée sur plusieurs supports répartis sur le territoire concerné :

Affichage dynamique

- 1 panneau lumineux implanté sur la RD8n (avenue Fortuné Ferrini) ;
- Diffusion de l'annonce de la réunion publique, à raison de plusieurs passages par jour.

Affichage sur site

- 2 panneaux d'informations type chantier, implantés :
 - à l'angle RD8n / avenue de l'Arc de Meyran,
 - à l'angle RD8n / chemin de la Plaine des Dés.
- 2 bâches de grand format affichées à la mairie annexe du Pont de l'Arc pendant toute la durée de la concertation (2 juin au 2 juillet 2025) :
 - Bâche « plan de situation » : **80 x 120 cm**
 - Bâche « avant / après » : **230 x 120 cm**

Affiches A4

- 200 affiches diffusées dans les lieux suivants :
 - Commerces du quartier (Fortuné Ferrini, Arc de Meyran, rond-point de la 4^e Région Aérienne, chemin du Club Hippique)
 - Institutions et équipements publics (écoles, CREPS, hôpital privé de Provence)
 - Mairie annexe du Pont de l'Arc



Flyers A5

- **500 flyers** distribués les **26, 27 et 28 mai** dans les quartiers sud, commerces et services publics (écoles ...).

Exposition publique

- Une exposition de présentation du projet composée de **7 panneaux** (80 x 120 cm) a été installée dans la **salle des mariages de la mairie annexe du Pont de l'Arc** du 10 au 19 juin.
- Un **registre papier** et le **dossier de consultation** étaient également consultables sur place pendant toute la période de concertation.

Le communiqué et le dossier de presse

Un **communiqué de presse**, accompagné d'un **dossier de presse**, a été diffusé à la presse locale et régionale le **19 mai 2025**, afin d'annoncer l'ouverture de la concertation et la tenue de la réunion publique.

Une **parution en presse écrite** a été enregistrée en **Une de La Provence le mercredi 4 juin 2025**, avec un article en page 4 de l'édition.



Dispositif d'information du public sur le projet

Dans le cadre de la concertation publique, la Ville d'Aix-en-Provence a mis en œuvre plusieurs supports d'informations accessibles, complémentaires et adaptés aux différents publics afin de permettre une appropriation progressive du projet de réaménagement de l'échangeur 30.

Ce dispositif s'appuyait sur trois outils principaux :

- Un dossier de concertation complet,
- Un film d'animation pédagogique en 3D,
- Une exposition sur site.

Le dossier de concertation

Un **dossier support de la concertation** a été élaboré pour accompagner les échanges avec le public durant toute la période de concertation, du **2 juin au 2 juillet 2025**, structuré en **cinq grandes parties** :

- Les **panneaux de présentation du projet** exposés lors de la réunion publique ;
- Le **plan paysager du projet**, illustrant les aménagements envisagés ;
- La **note technique issue de l'avant-projet (AVP)**, présentant les éléments de conception et les choix techniques ;
- **L'étude Air Santé**, analysant les impacts environnementaux et sanitaires du projet ;
- **L'avis de l'ADAVA** (Association pour le Développement des Alternatives à la Voiture à Aix) en date du **24 mars 2024**.

Le dossier a été :

- **Mis en ligne** le 2 juin 2025 sur le site internet de la Ville d'Aix-en-Provence ;
- **Mis à disposition** lors des permanences techniques ;
- **Consultable librement** à la mairie annexe du Pont de l'Arc, dans la salle des mariages, pendant toute la durée de la concertation.

Ce support a permis au public d'accéder à une information technique et pédagogique complète pour comprendre les enjeux du projet.

Le film d'animation 3D

Afin de permettre une **visualisation concrète et immersive** du projet, une **vidéo d'animation 3D** a été réalisée par la Ville d'Aix-en-Provence. D'une durée de **2 minutes et 8 secondes**, elle présente les futurs aménagements de l'échangeur 30 dans ses dimensions fonctionnelles, paysagères et environnementales.

Ce film a été :

- **Diffusé en clôture** de la réunion publique du 2 juin 2025 ;
- **Mis en ligne le jour même** sur le site internet de la Ville ;



Lien de consultation :

www.youtube.com/watch?v=WQ65I2eINGg

Ce support a renforcé l'accessibilité du projet pour tous les publics, y compris ceux étant peu familiers des plans techniques.



Une exposition en mairie

Une **exposition dédiée** au projet a été installée à la **mairie annexe du Pont de l'Arc**, dans la salle des mariages, du **10 au 19 juin 2025**. Ouverte en accès libre, elle visait à permettre à chacun de s'informer à son rythme, dans un cadre de proximité.

L'exposition se composait de :

- **7 panneaux d'information** au format 80 × 120 cm, reprenant les grandes étapes du projet, les objectifs de réaménagement, les scénarios étudiés et le calendrier prévisionnel ;
- **2 bâches grand format** (80 × 120 cm et 230 × 120 cm) illustrant le plan de situation et les comparatifs «avant / après».

Elle était complétée par :

- Le **dossier complet de concertation**, disponible en version papier pour consultation ;
- Un **registre d'observations**, permettant aux visiteurs de formuler directement leurs remarques.

Ce dispositif d'information locale a permis de toucher un public local, notamment les riverains, les usagers quotidiens de l'échangeur, ainsi que les commerçants et institutions du quartier.



Les modalités de concertation et d'expression du public

La réunion publique du 2 juin

Une réunion publique a été organisée le lundi 2 juin par la Ville d'Aix-en-Provence, en présence de Sophie Joissains, maire d'Aix-en-Provence.

Cette réunion s'est tenue à 18h à l'Hôtel de Ville d'Aix-en-Provence.

Les permanences techniques

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, quatre journées de permanences ont été organisées à la mairie annexe du Pont de l'Arc d'Aix-en-Provence.

Assurées par la Direction Études Infrastructures et Prospectives, les permanences se sont déroulées de 11h à 17h les :

- Mercredi 11 juin ;
- Samedi 14 juin ;
- Lundi 16 juin ;
- Mercredi 18 juin.

Le registre papier et numérique

Un registre d'expression a été mis à la disposition du public en mairie annexe du Pont de l'Arc afin de recueillir des avis, suggestions ou observations sur des thématiques autres que celles abordées durant les réunions et les permanences techniques. L'expression du public a également été rendue possible de manière numérique, grâce à la mise en place d'une adresse mail dédiée : echangeur30@mairie-aixenprovence.fr.

Ce registre numérique, accessible à tous, a permis de recueillir des avis argumentés, des recommandations ainsi que des demandes de compléments d'informations.

La création d'une page de vote et QR Code pour le choix des arbres via « Google Forms »

La ville d'Aix-en-Provence a mis en place un dispositif de participation au choix des essences d'arbres en vue du projet de végétalisation de l'échangeur.

Les habitants ont pu accéder au questionnaire « Google Forms » via le lien suivant :



<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc80GEh81o8zAIFS2cV5IK-Pf7JSmXaLgXFsPHwNs7b9KeN3A/viewform>



L'analyse quantitative de la concertation

Afin d'évaluer la portée et l'impact du dispositif de concertation mis en place du 2 juin au 2 juillet 2025, une analyse quantitative a été réalisée. Elle permet de mesurer la fréquentation des supports numériques, les interactions sur les réseaux sociaux, l'intérêt suscité par le film d'animation, les retombées médiatiques et la participation citoyenne.

Fréquentation du site internet

Le site internet de la Ville d'Aix-en-Provence a constitué une plateforme centrale pour accéder aux documents, s'informer sur les modalités de la concertation et participer en ligne. Fréquentation globale :

- Annonce de la concertation publique (publiée le 19 mai 2025) : **1 890 visites** ;
- Article de présentation et dossier complet de concertation : **1 560 visites**.

Soit un total de **3 450 visites** sur les pages clés, liées à la concertation, dont une majorité dans la première semaine de juin, au moment du lancement.

Activité sur les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux ont fortement contribué à la visibilité du projet et de la concertation auprès d'un large public.

Facebook – Page officielle « Aix ma Ville »

- **Trois publications** annonçant la concertation et la réunion publique :
 - 19 mai : 5 300 vues / 237 clics ;
 - 30 mai : 8 000 vues / 185 clics ;
 - 2 juin : 4 600 vues / 88 clics.
- **Total cumulé : 17 900 vues, 510 clics, 16 commentaires.**

Instagram

- **1 publication** diffusée le 2 juin : **4 200 vues**.
- **Audience totale cumulée** sur les réseaux sociaux : **22 100 vues**.

Visionnage du film d'animation

Le film d'animation 3D a été conçu comme un support pédagogique pour visualiser les futurs aménagements de l'échangeur.

- Visionnages sur YouTube (au 7 juillet 2025) : **721 vues** ;
- Le film a également été projeté en clôture de la réunion publique du 2 juin 2025.

Participation citoyenne au vote sur les essences d'arbres

- **Nombre total de votes enregistrés : 63 ;**
- **Répartition des votes :**
 - **Zelkova du Japon** (*Zelkova serrata*) : 30 voix (**47,6 %**) ;
 - **Orme résistant** (*Ulmus resista 'Sapporo Gold'*) : 23 voix (**36,5 %**) ;
 - **Platane d'Orient** (*Platanus orientalis*) : 21 voix (**33,3 %**) ;
 - **Copalm d'Orient** (*Liquidambar orientalis*) : 13 voix (**20,6 %**) ;
 - **Frêne à petites feuilles** (*Fraxinus angustifolia*) : 12 voix (**19 %**).

Ce vote témoigne d'une implication active et symbolique des habitants sur les choix paysagers du futur aménagement.

Les retombées médiatiques

La concertation publique sur le réaménagement de l'échangeur du Pont de l'Arc a bénéficié d'une **visibilité dans la presse locale**, en particulier dans La Provence, principal quotidien régional. Deux articles ont été publiés :

- Un premier article, « **Le bout du tunnel pour le Pont de l'Arc ?** », a été diffusé en **Une de l'édition du mercredi 4 juin 2025**, puis repris en **page intérieure (p. 4)**. Il présente de manière détaillée le projet, ses enjeux pour la ville et les premières réactions recueillies dans le cadre de la concertation.
- Ce même article insiste sur le besoin de requalification de l'échangeur en soulignant que celui-ci est « à la fois indispensable et inadapté ». Il rappelle les objectifs du projet (mobilités douces, végétalisation, maintien du trafic) et les modalités de participation proposées aux habitants. La parole est donnée à la Ville et aux usagers du secteur.

Cette **double parution (Une + page intérieure)** constitue un **temps fort** de la communication autour de la concertation, à un moment stratégique, en tout début de période participative. L'article a permis de **relayer les principales informations** : dates, réunions, partenaires, et moyens de s'exprimer (registre, vote, exposition...).

La participation

Une participation effective, mais ciblée

La **réunion publique d'ouverture**, organisée le **2 juin 2025**, a rassemblé **environ 120 participants**, venus s'informer sur les enjeux du projet, poser des questions et exprimer leurs attentes. Ce moment a permis de diffuser largement les informations relatives au projet et de répondre à une partie significative des interrogations du public.

En complément, **quatre permanences techniques** ont été organisées à la mairie annexe du Pont de l'Arc, entre le **11 et le 18 juin 2025**, permettant des échanges individualisés avec les techniciens de la Ville :

- Mercredi 11 juin (11h – 17h) : 5 participants ;
- Samedi 14 juin (11h – 17h) : 7 participants ;
- Lundi 16 juin (11h – 17h) : 6 participants ;
- Mercredi 18 juin (11h – 17h) : 6 participants.

Ces permanences ont accueilli **24 personnes au total**. Leur fréquentation, plus modeste que celle de la réunion publique, s'explique par le caractère informatif de cette dernière, qui a sans doute permis de répondre aux principales interrogations du public dès le lancement de la concertation.

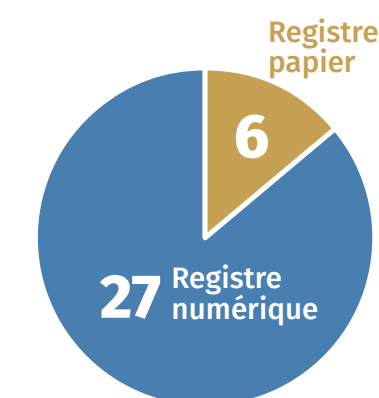
Répartition des contributions par mode d'expression

Les contributions écrites ont été recueillies par deux canaux principaux :

- **Par voie numérique**, via l'adresse électronique dédiée mise à disposition sur la page du site de la Ville : **40 courriels** ont été reçus, parmi lesquels **13 messages identiques** exprimant un soutien collectif aux comités d'intérêt de quartier. Les arguments présentés dans ces contributions en doublon ont été pris en compte **une seule fois dans l'analyse quantitative**, afin de garantir une lecture représentative et non biaisée des arguments exprimés par l'ensemble des contributeurs. **La mobilisation des membres du comité d'intérêt de quartier, à l'origine de ces messages, est néanmoins pleinement prise en compte dans l'analyse qualitative, au même titre que pourrait l'être la position exprimée par une association, en raison de la représentativité qu'elle incarne et du nombre de membres qu'elle fédère.**
- **Par voie papier**, via le **registre mis à disposition à la mairie annexe : 6 contributions** ont été enregistrées.

Ainsi, le volume total de contributions retenues pour l'analyse s'élève à **33 messages** :

- **27 courriels uniques,**
- **6 messages sur le registre physique.**



La participation, bien que quantitativement modérée, s'est révélée **plus dynamique au démarrage de la concertation**, en lien avec la diffusion des supports d'informations et la tenue de la réunion publique. Elle a ensuite marqué un temps de stabilisation avant de **connaître une légère remontée en fin de période**, à l'approche de la clôture de la concertation.

Les messages reçus témoignent d'un **intérêt réel pour le projet**, les participants ayant exprimé :

- Des propositions d'aménagement alternatives ou complémentaires (ex. végétalisation, accès riverains) ;
- Des inquiétudes ou réserves sur certains aspects techniques ou fonctionnels ;
- Des commentaires sur les visuels et la lisibilité du projet présenté ;
- Des questions spécifiques sur la mise en œuvre, le calendrier ou les impacts.

Les thématiques les plus fréquemment abordées

Tout mode d'expression confondu

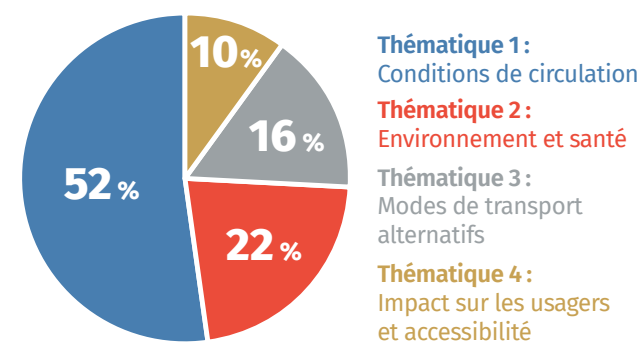
Les différents canaux de participation – réunion publique, permanences techniques, registre numérique et registre physique – ont permis aux participants d'exprimer une grande diversité d'avis, de propositions et d'interrogations sur le projet. Il convient de souligner qu'une **contribution peut contenir plusieurs expressions d'arguments distincts**. Un même message peut ainsi combiner une proposition d'aménagement, une remarque critique et une question sur un autre aspect du projet. Afin de **restituer fidèlement la diversité et la richesse des contenus exprimés**, chaque expression a été identifiée individuellement et analysée séparément dans le cadre de cette étude. Ce choix méthodologique permet de ne pas réduire une contribution à une idée dominante, mais bien de prendre en compte l'ensemble des arguments abordés.

Au total, **258 expressions distinctes** ont été recensées. Elles ont été regroupées en **quatre grandes thématiques** reflétant les préoccupations les plus fréquemment partagées :

- **Conditions de circulation** : 126 expressions
- **Environnement et santé** : 55 expressions
- **Modes de transport alternatifs** : 40 expressions
- **Impact sur les usagers et accessibilité** : 37 expressions

La thématique des **conditions de circulation** est celle qui a suscité le plus grand nombre d'interventions, traduisant les préoccupations des usagers quant à la fluidité du trafic, aux encombrements potentiels ou à la reconfiguration des carrefours. Elle est suivie par les enjeux liés à **l'environnement et à la santé**, en lien notamment avec la végétalisation, la lutte contre les îlots de chaleur et la qualité de l'air.

Les deux autres thématiques, **modes de transport alternatifs** (vélos, piétons, transports collectifs) et **accessibilité pour les différents usagers** (personnes à mobilité réduite, habitants des quartiers périphériques, etc.) ont également suscité de nombreuses remarques, témoignant d'une attention soutenue portée à l'inclusivité et à la multimodalité du projet.

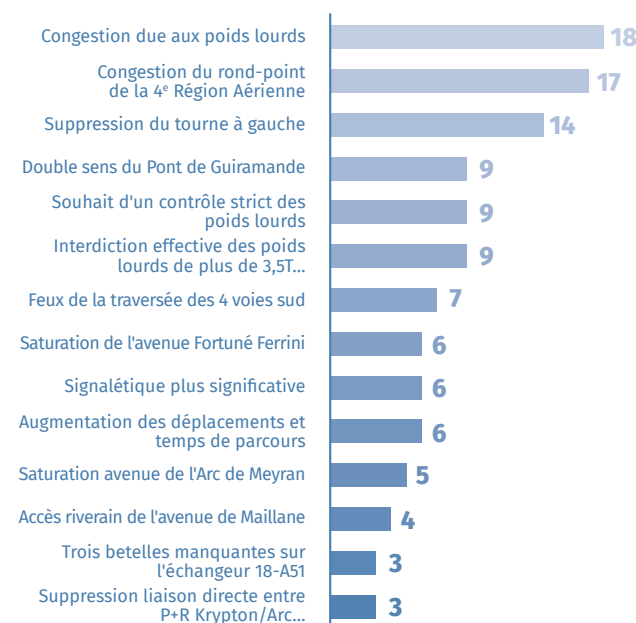


La répartition des expressions sur le projet par thématique

Thématique « Conditions de circulation »

Concernant les aménagements routiers, les participants se sont principalement exprimés sur les points suivants :

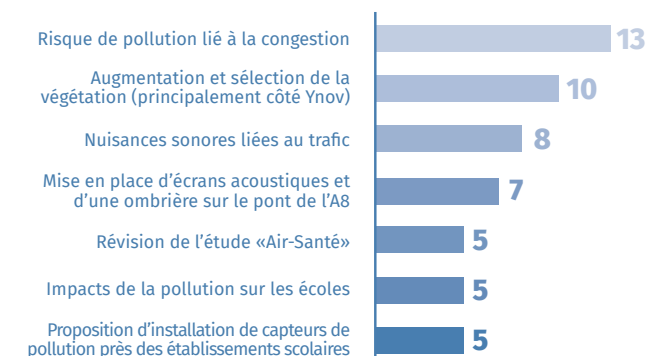
- La congestion due aux poids lourds ;
- La congestion du rond-point de la 4^e Région Aérienne ;
- La suppression du tourne-à-gauche vers l'A8 Lyon ;
- Le souhait d'un double sens du Pont de Guiramande ;
- Le souhait d'un contrôle strict des poids lourds ;
- L'augmentation des déplacements et temps de parcours ;
- L'interdiction effective des poids lourds de plus de 3,5T aux sorties 30 ;
- Les feux de la traversée des 4 voies sud ;
- La saturation de l'avenue Fortuné Ferrini ;
- Une signalétique plus significative ;
- La saturation de l'Arc de Meyran ;
- L'accès riverain à l'avenue de Maillane ;
- Les trois bretelles manquantes sur l'échangeur A8-A51 ;
- La suppression de liaison directe entre P+R Krypton / Arc de Meyran et itinéraire menant à Pont de l'Arc et Luynes.



Thématique « Environnement et santé »

Concernant l'environnement et la santé, les participants se sont principalement exprimés sur les points suivants :

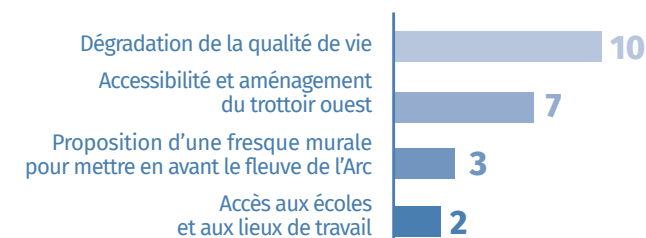
- Le risque de pollution lié à la congestion ;
- L'augmentation et la sélection de la végétation (principalement côté Ynov) ;
- Les nuisances sonores liées au trafic ;
- La proposition de mise en place d'écrans acoustiques et d'une ombrière sur le pont de l'A8 ;
- Une demande de révision de l'étude «Air-Santé» ;
- Les impacts de la pollution sur les écoles ;
- La proposition d'installation de capteurs de pollution près des établissements scolaires.



Thématique « Impact sur les usagers et accessibilité »

Au sujet de l'impact sur les usagers et sur l'accessibilité, les participants se sont principalement exprimés sur les points suivants :

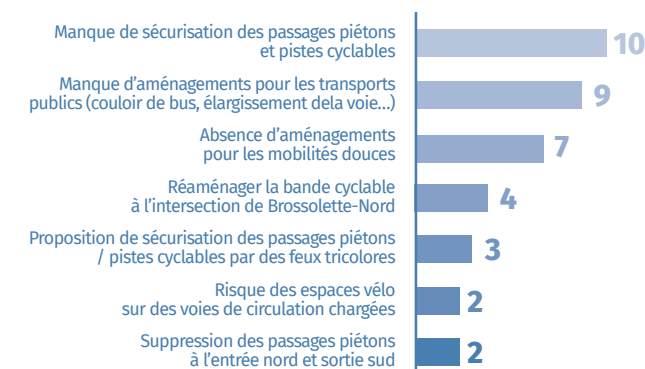
- Un risque de dégradation de la qualité de vie ;
- L'accessibilité et l'aménagement du trottoir ouest ;
- La proposition d'une fresque murale pour mettre en avant le fleuve de l'Arc ;
- L'accès aux écoles et aux lieux de travail.



Thématique « Modes de transport alternatifs »

Concernant les modes de transport alternatifs, les participants se sont principalement exprimés sur les points suivants :

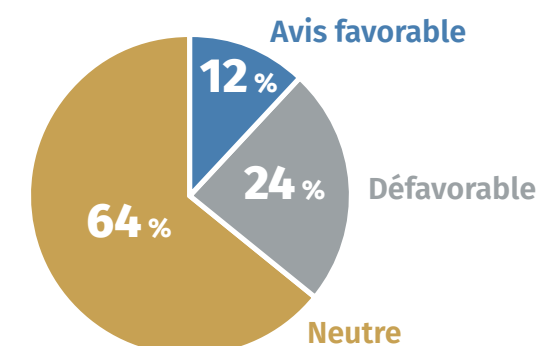
- Le manque de sécurisation des passages piétons et des pistes cyclables ;
- Le manque d'aménagements pour les transports publics (couloir de bus, élargissement des voies...) ;
- L'absence d'aménagements pour les mobilités douces ;
- Le besoin de réaménager la bande cyclable à l'intersection de Brossolette-Nord ;
- La proposition de sécurisation des passages piétons / pistes cyclables par des feux tricolores ;
- Le manque de sécurisation des voies vélo sur des voies de circulation chargées ;
- Une proposition de suppression des passages piétons à l'entrée nord et la sortie sud.



Typologie des avis exprimés

Parmi les 33 contributions des registres physiques et numériques :

- 4 ont exprimé un avis favorable au projet ;
- 21 n'ont pas exprimé d'avis sur le projet ;
- 8 ont exprimé un avis défavorable au projet



L'analyse qualitative des avis exprimés

Les expressions de la réunion publique

La réunion publique du 2 juin 2025 a rassemblé environ 120 participants. À l'issue de la présentation du projet par la Ville d'Aix-en-Provence, un temps d'échange a permis de recueillir de nombreuses interventions du public. Celles-ci ont porté sur plusieurs thématiques récurrentes, que l'on peut structurer comme suit.

Les mobilités actives

Les interventions relatives à la marche et au vélo ont été particulièrement nombreuses. Plusieurs participants ont salué l'effort consenti pour séparer les flux piétons et cyclistes.

Certains ont toutefois regretté un manque de lisibilité ou de continuité, notamment du fait de l'abandon du trottoir côté ouest, qui pour des questions de sécurité ne sera pas maintenu comme tel. D'autres participants se sont au contraire dits favorables à la suppression du trottoir ouest.

Des propositions plus ambitieuses ont été formulées, telles que la mise en œuvre de carrefours à la hollandaise ou de giratoires sécurisés pour les cyclistes. La question de la signalisation a également été soulevée, en particulier l'absence de feux pour sécuriser les traversées piétons et vélos au sud du giratoire de la 4^e Région Aérienne.

Plus largement, plusieurs participants ont exprimé un décalage entre les ambitions affichées en matière de mobilités douces et les solutions techniques retenues, perçues comme davantage orientées vers un usage de loisir que vers un usage quotidien.

Les transports en commun

La place accordée aux transports collectifs a fait l'objet de nombreuses interrogations. Certains participants ont déploré l'absence de plan clair concernant les aménagements prévus pour les bus, en particulier s'agissant des couloirs réservés.

Des propositions concrètes ont été formulées, comme la mise en place de feux de priorité pour les bus, afin d'améliorer leur régularité. Plusieurs intervenants ont également estimé qu'un développement significatif de l'offre de transports collectifs supposerait une réduction de la place consacrée à la voiture.

Les porteurs de projet ont rappelé les contraintes structurelles et réglementaires qui limitent les possibilités d'intervention, notamment l'impossibilité de supprimer une voie de circulation générale sans pénaliser fortement le trafic autoroutier, ce qui ne pourrait être validé par l'État.

La gestion des flux automobiles

Des inquiétudes ont été exprimées quant au maintien, voire à l'augmentation, du trafic automobile dans un secteur déjà très congestionné, notamment en ce qui concerne le transit de poids lourds.

Certains participants ont proposé la création d'un contournement spécifique pour les poids lourds, mais ont jugé les réponses apportées sur ce point insuffisantes.

La suppression du tourne-à-gauche vers l'A8 Lyon a également suscité de nombreux commentaires : plusieurs personnes ont estimé qu'une telle mesure aurait permis de mieux répartir les flux de circulation et de désengorger l'échangeur.

L'accessibilité locale

Plusieurs habitants, notamment du quartier Beauvalle, ont fait part de leur frustration face à la suppression d'accès directs vers le centre-ville, qui pourrait rallonger les temps de trajet et reporter le trafic sur d'autres axes.

La situation au niveau du pont de la Guiramande a également été évoquée : certains participants ont proposé d'en restreindre l'accès aux seuls riverains afin de limiter le trafic de transit, proposition écartée

par l'équipe projet (illégalité des « accès interdits sauf riverains »), d'autres demandant au contraire sa mise à double-sens.

Enfin, des remarques ont porté sur la lisibilité des itinéraires, jugées complexes, notamment au niveau du giratoire de la 4^e Région Aérienne.

Les enjeux environnementaux et paysagers

De nombreuses remarques ont porté sur la qualité du traitement végétal, généralement saluée. Des inquiétudes ont toutefois été exprimées sur le choix des essences, certaines étant perçues comme potentiellement allergènes. La question du confort d'été a également été évoquée, notamment concernant l'absence d'ombrage sur les

ouvrages d'art comme le pont au-dessus de l'A8, dans un contexte de réchauffement climatique.

Les aspects techniques du projet

Enfin, plusieurs interventions ont abordé des aspects techniques du fonctionnement de l'échangeur. Des participants ont demandé si un système de détection dynamique des files était prévu au niveau des feux tricolores, ce à quoi l'équipe projet a répondu positivement, précisant que des boucles de détection seront mises en œuvre.

D'autres ont interrogé la possibilité d'élargir le pont existant par encorbellement, ce que les porteurs de projet ont écarté en raison des caractéristiques structurelles de l'ouvrage.

Les permanences techniques

Organisées entre le 11 et le 18 juin 2025, les quatre permanences techniques ont permis d'accueillir 24 participants. Le public était principalement composé d'habitants riverains, de représentants associatifs (notamment de l'ADAVA) et de membres de comités d'intérêt de quartier (CIQ).

Ces échanges de proximité ont favorisé un dialogue direct et approfondi autour de plusieurs thématiques structurantes du projet.

Parmi les sujets abordés :

- **Les aménagements cyclables**, globalement bien accueillis, ont été salués pour leur prise en compte des mobilités douces ;
- **Les efforts de végétalisation** ont également été positivement perçus, en particulier dans une perspective d'adaptation au changement climatique ;

- **Les retournements au Pont de l'Arc liés à l'absence de certaines bretelles d'échange entre l'A8 et l'A51** a soulevé de nombreuses remarques, notamment concernant le mouvement A8 ouest vers A51 sud (bretelle non prévue à date) ;
- **L'ouverture à double sens du pont de Guiramande** a été demandée à plusieurs reprises ;
- **La sécurisation de la traversée piétons et cyclistes au sud du giratoire de la 4^e Région Aérienne** a fait l'objet de plusieurs demandes d'amélioration.

Dans l'ensemble, les échanges ont permis de recueillir des retours globalement favorables au projet, ponctués de propositions concrètes d'amélioration. Ces temps de dialogue ont également contribué à clarifier certaines interrogations des habitants, confirmant l'utilité de ces rencontres de terrain dans une logique d'information de proximité et d'écoute active.

Les expressions des registres numérique et physique

Sur la thématique « Conditions de circulation »

Les conditions de circulation constituent les principales préoccupations exprimées par les participants à la concertation. Qu'il s'agisse des riverains, des usagers quotidiens, des représentants associatifs ou des comités d'intérêt de quartier, tous font état d'une situation de trafic déjà fortement contrainte, qu'ils redoutent de voir aggraver.

Une reconnaissance partagée de la nécessité d'aménagements

La majorité des contributeurs s'accorde sur le besoin d'améliorer le fonctionnement de l'échangeur 30.

Toutefois, des réserves importantes s'expriment quant à la capacité du projet actuel à répondre de manière adaptée aux déséquilibres observés sur le terrain.

Suppression du tourne-à-gauche vers l'A8 ouest : une source d'inquiétude

La suppression du tourne-à-gauche depuis le sud de la RD8n vers l'A8 ouest fait l'objet de nombreuses contributions. Sa suppression inquiète quant au possible report des flux sur le giratoire de la 4^{ème} Région Aérienne, en particulier aux heures de pointe.

Plusieurs contributions critiquent une logique d'aménagement trop axée sur la fluidité autoroutière, au détriment des réalités de circulation locale dans un quartier dense et mixte, accueillant de nombreux établissements scolaires et universitaires.

Le giratoire de la 4^{ème} Région Aérienne : un point de saturation structurel

Ce carrefour est unanimement identifié comme un nœud critique de la circulation aixoise. Les difficultés d'insertion, les interactions entre poids lourds, bus, voitures, vélos et piétons sont fréquemment citées. Les contributeurs estiment que les études de trafic ne reflètent pas suffisamment les conditions en heure de pointe et s'inquiètent de l'effet cumulatif des réorientations de flux.

La présence des poids lourds : une préoccupation récurrente

Malgré l'interdiction officielle, les poids lourds continueraient à emprunter l'échangeur 30 notamment du fait de l'absence de plusieurs bretelles d'échange entre l'A8 et l'A51, alimentant une forte congestion et des nuisances multiples. Les contributeurs demandent une application effective de l'interdiction, via des outils de contrôle adaptés : portiques, vidéo-verbalisation, ou orientation

anticipée des camions vers des échangeurs plus adaptés, comme celui de Galice.

Bretelles autoroutières manquantes : une critique structurelle

L'incomplétude de l'échangeur A8-A51 est mise en cause, notamment l'absence de liaison directe entre l'A8 ouest et l'A51 sud. Cette carence conduit à des retournements et manœuvres complexes au cœur de la ville. Plusieurs contributeurs demandent que le réaménagement de l'échangeur 30 soit conditionné à la création préalable de ces bretelles manquantes.

Risques de saturation du réseau secondaire

L'avenue Fortuné Ferrini, déjà soumise à une forte pression, est perçue comme particulièrement vulnérable. Les inquiétudes concernent également les effets en cascade sur la circulation locale.

Besoins en stationnement et intermodalité

La rareté des places de stationnement, notamment autour des pôles universitaires et pour les usagers du covoiturage, est largement évoquée. Le fonctionnement du parking Krypton est jugé opaque ou insuffisamment lisible. Des suggestions émergent pour améliorer la signalisation, organiser les flux d'accès et de sortie, et articuler le stationnement avec une offre de transports en commun renforcée.

Le pont de Guiramande : demandes de reconfiguration

Plusieurs contributeurs proposent de passer le pont de Guiramande en double sens, voire d'en inverser le sens actuel, afin de fluidifier les liaisons entre le sud de la ville et le centre. Cette solution est perçue comme un moyen de soulager le giratoire de la 4^{ème} Région Aérienne et de créer des itinéraires alternatifs.

Gestion des feux tricolores : attentes d'une régulation intelligente

Les contributeurs expriment des craintes sur le fonctionnement des feux tricolores prévus dans le projet. Ils ont souhaité s'assurer de l'installation de boucles de détection afin d'éviter les remontées de files.

Signalisation : une demande forte de clarification

Enfin, la signalétique actuelle est jugée confuse, voire inadaptée. Les usagers demandent une refonte complète de la signalisation, incluant des marquages au sol, des panneaux mieux situés, et une meilleure anticipation depuis les axes structurants (A7, A8, RD9). Cette demande vise à sécuriser les déplacements, fluidifier les trajectoires et accompagner les futurs aménagements.

Sur la thématique « Environnement et santé »

Pollution atmosphérique et santé publique

L'augmentation potentielle de la congestion automobile sur certaines voies alimente une inquiétude quant à la dégradation de la qualité de l'air.

Les contributeurs soulignent que cette situation pourrait entraîner une exposition accrue aux émissions polluantes, notamment dans les secteurs déjà denses, comme celui des établissements scolaires de Fenouillères ou de l'école Ynov. Plusieurs contributions recommandent l'installation de capteurs de qualité de l'air à proximité des écoles et des zones les plus exposées, afin de disposer de données en temps réel et d'alerter les autorités et la population en cas de dépassement des seuils sanitaires.

Révision de l'étude « Air-Santé »

Certains contributeurs remettent en question les résultats de l'étude environnementale fournie dans le dossier de concertation.

Ils estiment que l'étude « Air-Santé » sous-estime les concentrations de polluants atmosphériques en période de pointe, notamment dans les secteurs des Facultés et du Pignonnet. Une actualisation de l'étude est donc demandée.

Végétalisation et qualité de l'air

La végétalisation du projet est globalement saluée, mais des remarques pointent des améliorations possibles, notamment du côté de l'école Ynov ou sur certaines portions du giratoire.

Les participants soulignent l'importance d'un choix d'essences végétales adapté au contexte urbain et au changement climatique. Ils insistent sur la capacité de certaines essences à filtrer les polluants, à produire de l'ombre et à améliorer le confort thermique, en particulier sur les zones minérales exposées, comme l'ouvrage d'art.

Nuisances sonores

Les nuisances sonores générées par la circulation automobile – et en particulier par les poids lourds – figurent également parmi les préoccupations majeures. Le giratoire de la 4^{ème} Région Aérienne et le pont autoroutier A8 sont identifiés comme des points critiques. Plusieurs contributeurs demandent la mise en place d'écrans acoustiques pour atténuer les nuisances perçues dans les zones riveraines sensibles, notamment en proximité immédiate des logements et des établissements scolaires.

Propositions complémentaires : ombrage et confort urbain

Outre les mesures classiques de lutte contre la pollution et le bruit, certains contributeurs proposent l'installation d'ombrières sur le pont A8.

Sur la thématique « Transport public et mobilités alternatives »

Les contributions portant sur les mobilités durables mettent en évidence un intérêt marqué pour un projet davantage tourné vers les modes alternatifs à la voiture individuelle. De nombreux contributeurs regrettent que les aménagements proposés n'accordent pas une place suffisante aux transports collectifs dans un secteur pourtant stratégique à l'échelle du sud de la ville.

Insuffisance des aménagements pour les transports en commun

Le projet est perçu comme peu ambitieux en matière de priorisation des transports collectifs, notamment en l'absence de couloirs dédiés, alors que plusieurs lignes structurantes desservent le secteur. Parmi les propositions exprimées figurent :

- La création de voies réservées aux bus sur les axes principaux,
- L'aménagement de feux de priorité,
- Une meilleure organisation des arrêts et de l'insertion des bus dans le giratoire.

Sans ces adaptations, plusieurs contributions alertent sur un risque de dégradation de la régularité et de l'attractivité du service de transport collectif.

Besoin de continuité et de lisibilité des itinéraires cyclables

Plusieurs contributeurs dénoncent une absence de continuité cyclable sécurisée sur l'ensemble de l'échangeur, en particulier au niveau des carrefours et du pont.

Les difficultés actuelles les plus souvent évoquées concernent :

- La discontinuité des bandes cyclables,
- Le manque de séparation physique avec les flux motorisés,
- La lisibilité insuffisante des cheminements.

Sécurisation des cheminements piétons

Les traversées piétonnes actuelles sont jugées parfois peu visibles ou peu protégées, en particulier à proximité des zones résidentielles et des arrêts de transport en commun.

Les contributeurs insistent sur la nécessité :

- De renforcer la signalisation horizontale et verticale,
- D'installer des dispositifs de régulation du trafic, tels que des feux tricolores aux points de forte fréquentation,
- D'élargir et de protéger les cheminements piétons dans les zones d'intersection.

Il a été suggéré d'équiper la traversée sud du giratoire de la 4^e Région Aérienne de feux piétons et vélos. L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est également mentionnée dans plusieurs contributions.

Sur la thématique « Impacts sur les usagers et qualité de vie »

De nombreux contributeurs s'interrogent sur les effets concrets du projet pour les usagers du secteur et sur les conséquences induites en termes de qualité de vie.

Une qualité de vie perçue comme menacée

Plusieurs contributeurs expriment une inquiétude quant à la dégradation des conditions de vie induite par le projet. Ils pointent notamment le renforcement des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Le sentiment d'un déclassement progressif de certains secteurs – du fait de la perte d'accessibilité directe et de l'absence de mesures de compensation visibles – alimente un ressenti négatif.

Certains contributeurs relèvent une forme de contradiction entre les objectifs affichés de transition écologique et les effets concrets attendus du projet sur leur quotidien : report de trafic, allongement des parcours, cohabitation jugée peu sécurisée entre les différents modes.

La qualité de l'air, la tranquillité et la sécurité apparaissent comme des préoccupations majeures dans l'évaluation du cadre de vie futur.

Des accès aux établissements scolaires et aux zones d'emploi jugés plus contraints

Plusieurs contributions font état d'un allongement des trajets quotidiens, en particulier pour rejoindre les écoles et les lieux de travail situés dans le périmètre du projet. Les réorganisations de circulation prévues obligeront certains riverains à emprunter des itinéraires plus longs, moins directs, ou à traverser des zones déjà saturées.

Ce constat est particulièrement mis en avant par des contributeurs résidant dans les quartiers de la Beauvalle ou de la Fourane.

Le maintien d'un trottoir ouest accessible et sécurisé

Le cheminement piéton actuel situé à l'ouest du pont de l'A8 est présenté comme un axe important pour le quotidien, emprunté pour rejoindre les établissements scolaires, les arrêts de bus et les zones résidentielles.

Plusieurs contributions écrites insistent sur la nécessité de :

- Préserver ce trottoir dans sa continuité,
- L'élargir pour en améliorer le confort d'usage,
- Renforcer sa sécurité (barrières de protection, éclairage),
- Et en améliorer l'agrément par une végétalisation ou un revêtement qualitatif.

Ces demandes traduisent une volonté de faire de ce passage un espace de liaison piétonne pleinement intégré et adapté aux publics vulnérables, notamment les enfants et les personnes à mobilité réduite.

Une proposition d'embellissement artistique du site

Une suggestion portée par plusieurs contributeurs vise à créer une fresque murale sur l'un des murs visibles à proximité du pont.

Inspirée du fleuve de l'Arc, cette œuvre pourrait constituer un élément de valorisation du quartier, en lien avec son identité géographique et paysagère. Au-delà de l'esthétique, cette proposition est perçue comme un moyen de rendre l'échangeur plus accueillant et de renforcer la qualité urbaine du site.

Les enseignements de la concertation

Les enseignements sur la participation du grand public

Une information globalement efficace pour mobiliser et informer

Le dispositif d'information et d'invitation mis en œuvre a permis au public de prendre connaissance de la concertation et d'y participer.

Les supports de communication (panneaux, site internet, dossier de concertation, etc.) ont globalement permis aux contributeurs de comprendre les enjeux du projet et les aménagements envisagés. La nature des questions posées et des avis formulés témoigne, dans leur grande majorité, d'une bonne appropriation des éléments présentés.

La réunion publique du 2 juin a été l'occasion de nombreux échanges et questions, et a ainsi permis une bonne compréhension du projet par le public. Les journées de permanences techniques ont permis de répondre aux questions ou inquiétudes des visiteurs, en particulier ceux n'ayant pu se rendre à la réunion publique.

Une participation modérée, mais contextuellement explicable

La réunion publique du 2 juin a rassemblé environ 120 participants, ce qui constitue une participation modérée au regard du périmètre concerné. Les échanges y ont cependant été nombreux et riches, permettant de lever les interrogations de certains participants.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce niveau de participation :

- D'une part, la qualité et la clarté des supports d'information ont pu limiter le besoin, pour certains habitants, de s'exprimer dans le cadre de la concertation.
- D'autre part, le fait que des études et propositions d'aménagement de l'échangeur aient déjà été présentées à l'occasion d'une première réunion en 2023 peut avoir nourri l'idée d'un projet déjà « connu », ce qui aurait pu amoindrir la mobilisation.

Des échanges argumentés, constructifs et respectueux

La concertation s'est déroulée dans un climat d'écoute et de dialogue.

Les échanges, qu'ils aient eu lieu en réunion publique, en permanence technique ou par écrit, ont témoigné d'une volonté réelle de compréhension mutuelle et d'amélioration du projet.

Les contributions exprimées allaient bien au-delà d'un simple positionnement « pour ou contre » et proposaient, dans de nombreux cas, des remarques précises, argumentées et constructives.

Une démarche participative bien perçue

La démarche de concertation a été globalement bien accueillie. Plusieurs remarques valorisent la démarche de concertation elle-même. La clarté des supports, la pédagogie des éléments techniques, la présence de données objectivées et l'évolution visible du projet en réponse aux observations passées sont des éléments renforçant la crédibilité du dispositif.

Les retours formulés à l'issue des permanences techniques — notamment dans les « mots de la fin » — soulignent la satisfaction des contributeurs quant au dispositif d'écoute et aux échanges directs rendus possibles.

De plus, la tonalité globalement positive des messages postés sur le registre numérique, ainsi que le très faible nombre de contributions critiquant la démarche en tant que telle, confirment que le processus participatif a été jugé pertinent et respectueux.

Les éléments du projet partagés par le public

Un consensus sur la nécessité d'aménager cet échangeur

La concertation a permis de confirmer une large adhésion aux objectifs poursuivis par le projet, centrés sur l'amélioration de la mobilité, de la qualité de vie et de la sécurité des usagers.

Les contributeurs reconnaissent l'intérêt d'une intervention visant à renforcer les mobilités actives et à rendre les aménagements plus adaptés à un usage quotidien, en particulier pour les habitants des quartiers sud d'Aix-en-Provence.

Cette orientation vers une mobilité apaisée et multimodale est perçue comme une réponse pertinente aux enjeux de transition écologique et d'amélioration du cadre de vie.

Des aménagements globalement bien accueillis

Plusieurs aménagements proposés dans le cadre du projet sont perçus favorablement, notamment ceux intégrant des recommandations exprimées par le public ou les associations lors des échanges antérieurs, tels que :

- La suppression des shunts automobiles envisagés autour du giratoire de la 4ème Région Aérienne ;

- L'apposition de pictogrammes vélo côté ouest pour rappeler aux automobilistes la présence possible de cyclistes sur la chaussée ;
- Le maintien de l'accotement ouest du pont de l'A8.

Les contributeurs saluent en particulier :

- **La priorité donnée aux mobilités actives**, avec une séparation claire des flux piétons et cyclistes, des continuités cyclables renforcées sur la RD8n et entre les quartiers sud et le centre-ville, ainsi qu'un meilleur maillage avec le réseau existant ;
- **La création de traversées piétonnes à feux**, renforçant la sécurité des cheminements quotidiens ;
- **La volonté de réduire la place accordée à la voiture**, jugée cohérente avec les objectifs d'apaisement des circulations locales.

Une attention portée à la qualité du cadre de vie

La végétalisation du site est largement perçue comme un apport positif du projet. Les essences proposées, adaptées au climat méditerranéen, ainsi que la volonté d'intégrer davantage d'ombre et de pleine terre, sont mentionnées dans plusieurs contributions comme des leviers pour améliorer le confort d'usage et la qualité urbaine du secteur.

Les enseignements tirés par le maître d'ouvrage

Sur la base des contributions exprimées dans le cadre de la concertation, la Ville d'Aix-en-Provence a décidé de faire évoluer le projet sur plusieurs points afin de mieux répondre aux attentes formulées par les habitants et les usagers.

Des évolutions intégrées dans le projet

Certaines propositions, jugées pertinentes et techniquement réalisables, vont être intégrées au projet, ou pourront faire l'objet d'ajustements lors de phases ultérieures :

- L'inversion entre l'espace vert et le trottoir entre l'avenue de l'Arc de Meyran et le pont de l'A8 pour permettre un cheminement piéton plus direct ;
- Le maintien du tourne-à-gauche depuis l'est du giratoire de la 4ème Région Aérienne vers les accès riverains de l'avenue de Maillane ;

- La traversée sud du giratoire de la 4ème Région aérienne sera équipée de réseaux et pourra ainsi être équipée de feux piétons et vélos si un besoin est identifié après la mise en service ;
- Une extension des surfaces végétalisées au droit du campus Ynov si l'emprise foncière le permet. À ce titre, la Ville d'Aix-en-Provence envisage également d'y mettre en place du mobilier urbain (bancs).

Des propositions non retenues pour des raisons de sécurité ou de faisabilité

D'autres demandes n'ont pas pu être satisfaites, en raison de contraintes techniques ou de considérations liées à la sécurité :

- Le maintien du cheminement piéton côté ouest du pont de l'A8 et sa mise en accessibilité ont été écartés pour des raisons de sécurité, du fait du

cisaillement avec l'entrée de l'autoroute. La Ville d'Aix-en-Provence ne souhaite pas y encourager le cheminement piéton alors qu'un itinéraire sécurisé par feux est proposé côté est. En outre, il est rappelé qu'à terme le cheminement piéton côté ouest ne sera plus possible au sud, au niveau du pont sur l'Arc.

- Le maintien du tourne-à-gauche vers l'A8 ouest a été refusé en raison :
 - du nécessaire ajout d'une phase de feux supplémentaire que cela nécessiterait pour écouler les véhicules en tourne-à-gauche (obligeant donc à stopper les véhicules nord-sud et les véhicules sortant depuis l'A8 Nice), ce qui allongerait les temps d'attente aux feux pour tous les usagers ;
 - de son impact négatif en termes de trafic sur le fonctionnement global de l'échangeur ;
 - de l'emprise qui serait nécessaire pour maintenir une file de tourne-à-gauche séparée des files sud-nord, ne laissant plus la place suffisante pour aménager une piste cyclable.
- La proposition de végétaliser le pont sur l'A8 n'a pu être retenue, la structure de l'ouvrage ne pouvant être rechargée en terre.

Enfin, la proposition de mise en double sens du pont de la Guiramide fera l'objet de réflexions complémentaires afin d'évaluer son potentiel impact sur la circulation locale, hors projet de réaménagement de l'échangeur 30.

Des attentes à relayer aux autorités compétentes

De très nombreuses participations ont porté des demandes qui **ne relèvent pas de la compétence de la Ville d'Aix-en-Provence**. Ces demandes portent en particulier sur : la régulation de la circulation des poids lourds, la protection contre les nuisances sonores, la couverture de l'ouvrage d'art. Pour autant, ces propositions ont été prises en considération et feront l'objet d'un relais auprès des institutions compétentes :

- Concernant le tonnage des poids-lourds, la Ville prévoit d'engager des démarches auprès de la préfecture pour demander le report des flux de transit et l'instauration d'un itinéraire de substitution.
- Concernant plus largement le trafic lié aux retournements, celui-ci est lié à l'incomplétude actuelle de l'échangeur entre l'A8 et l'A51. Une enquête publique a été organisée entre le 13 juin et le 16 juillet 2025 autour du projet de création de la bretelle A8 ouest vers A51 nord, porté par Vinci Autoroutes. La création de la bretelle A8 ouest vers A51 sud n'est pas programmée à date.
- L'installation d'une ombrière sur le pont, propriété de l'État, d'une part viendrait charger l'ouvrage, d'autre part nécessiterait une intervention sur sa structure, ce qui ne peut être mis en œuvre par la Ville.
- La mise en place d'un mur anti-bruit relève également de la responsabilité de l'État, propriétaire de l'autoroute.



Perspectives et calendrier de mise en œuvre

À l'issue de la concertation, le projet d'aménagement de l'échangeur 30 entre dans une phase de consolidation technique et opérationnelle, en intégrant les enseignements tirés des échanges avec le public et les propositions formulées.

La Ville d'Aix-en-Provence s'engage à ajuster le projet sur plusieurs points, à relayer certaines demandes auprès des acteurs compétents, et à poursuivre une dynamique de dialogue avec les associations et les partenaires institutionnels. L'objectif reste d'assurer une amélioration durable des mobilités douces, de la sécurité, et du cadre de vie pour les habitants, tout en garantissant la faisabilité technique et financière du projet.

Le calendrier prévisionnel du projet se déploie selon les principales étapes suivantes :

- **Fin 2025** : Finalisation des études de niveau PRO (Projet), étape de consolidation des choix techniques et de préparation à la phase de travaux.

- **Hiver 2026** : Instruction du dossier PRO par les partenaires concernés, notamment **ESCOTA** (réseau autoroutier) et le **Département des Bouches-du-Rhône**, pour autorisation, avis technique et coordination.

- **Mi-2026 : Passation des marchés de travaux**, à l'issue des validations administratives, permettant de contractualiser avec les entreprises chargées de la réalisation.

- **Fin 2026 – fin 2027 : Travaux principaux de réaménagement** de l'échangeur.

Le phasage des travaux sera élaboré de manière à garantir au maximum la continuité des circulations et à limiter l'impact sur les riverains et les usagers.

La Ville d'Aix-en-Provence veillera à maintenir une information régulière, afin de poursuivre la dynamique de concertation et d'appropriation locale du projet.



