



SIMIANE COLLONGUE
SECURITE ROUTIERE
DIAGNOSTIC et PROPOSITIONS



Par le groupe des élus d'opposition
« De Collongue à Simiane »

Mars 2021

Sommaire

Introduction	2
1- Sécurité routière ou prévention routière	3
1-1- Définition et objectifs de l'étude	3
1-2-Facteurs de risque : vitesse des véhicules et la densité du trafic	4
2- Constats	5
3- Propositions d'améliorations de circulation voiture	8
3-1- Création de ronds-points	8
3-2- Ralentisseurs et chicanes	11
3- 3- Autres propositions	12
4- Les Cheminements doux : piétons et cyclistes	13
4-1- éléments de contexte	13
4-2- Propositions piéton	14
4-3- Pistes cyclables	20
Conclusion	22



Introduction

Que nous habitons à Simiane depuis deux, cinq, dix, vingt ou plus de cinquante ans, nous sommes passés des centaines voire des milliers de fois aux mêmes endroits. Nous avons vu évoluer la commune avec la densification de son habitat, au centre du village mais aussi dans les quartiers et constaté son impact sur notre mobilité que ce soit en tant que piéton ou automobiliste.

Nous nous faisons régulièrement des réflexions sur les risques qui nous entourent, qui restent le plus souvent dans notre tête faute d'avoir l'impression qu'on ne peut rien y faire. C'est pourquoi, nous l'équipe des élus d'opposition du groupe De Collongue à Simiane, avons placé la sécurité routière dans le premier axe de notre programme. Aujourd'hui, nous avons donné la parole aux Simianaises et aux Simianais par le biais de notre revue trimestrielle « les infos de DCAS », pour collecter leurs réflexions sur leur vécu quotidien en termes de sécurité routière.

Nous sommes avant tout concernés par le bien vivre dans notre commune c'est pourquoi nous remettons le fruit de ce travail à l'équipe municipale en place en espérant qu'il pourra en résulter des actions concrètes.

Nous remercions les personnes qui par leur contribution ont permis de réaliser ce document. N'étant pas un bureau d'étude, il y aura certainement des erreurs de terminologie ou un manque d'exhaustivité dans notre restitution, mais aussi beaucoup de remarques de qualité des Simianaises et des Simianais qui nous ont répondu.



1- Sécurité routière ou prévention routière

1-1- Définition et objectifs de l'étude

C'est l'ensemble des mesures mises en place pour empêcher les usagers de la route d'être tués ou gravement blessés dans les accidents de la route. Les usagers de la route sont les piétons, les cyclistes, les automobilistes.

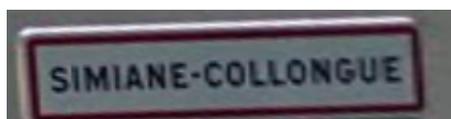
A l'échelle de Simiane, nous allons détailler les principaux risques qui ont été identifiés ainsi que les propositions de prévention et d'aménagement envisagées.

C'est avant tout la sécurité des personnes qui est au cœur de cette étude, mais aussi notre qualité de vie au quotidien.

Bien sûr, quand il s'agit d'aménagements des routes, ceux-ci peuvent dépendre :

- soit de la responsabilité de la commune
- soit de celle du département

Cette distinction, qui n'est pas faite dans cette étude, ne doit pas empêcher la commune d'au moins identifier les risques.



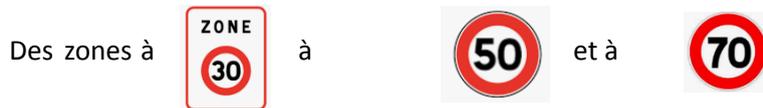
Les textes en italiques sont extraits des retours de l'enquête

1-2-Facteurs de risque : vitesse des véhicules et la densité du trafic

Les risques d'accidents liés à la vitesse excessive des véhicules motorisés sont souvent cités dans l'enquête.

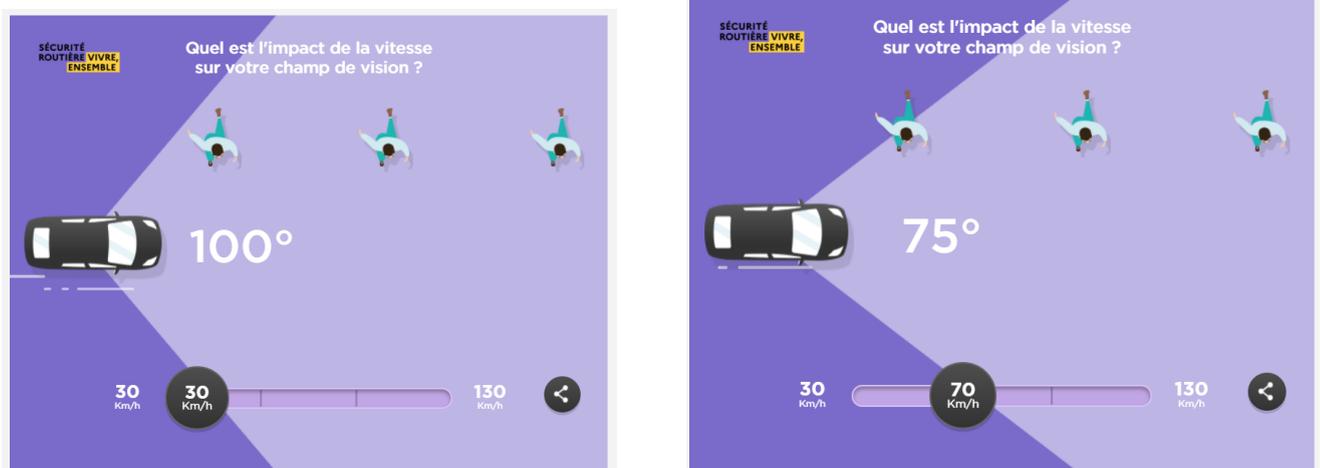
Plus la vitesse augmente, plus le **champ de vision** du conducteur est réduit.

Sur notre commune, nous avons diverses limitations de vitesse,



L'impact sur le champ de vision entre une vitesse à 30 ou à 70 est une réduction de 25°

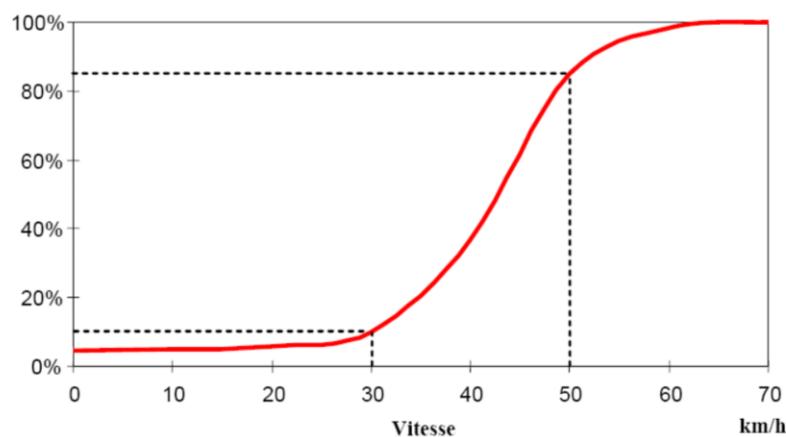
Plus la vitesse augmente, plus la distance parcourue pendant le temps de réaction du conducteur ajoutée à la distance de freinage du véhicule augmente.



Ainsi le risque de mortalité d'un piéton ou d'un cycliste passe de 10% lors d'une collision avec un véhicule roulant à 30 km/h à 95% pour un véhicule roulant à 60km/h

Effets de la vitesse sur la gravité des accidents sur les piétons

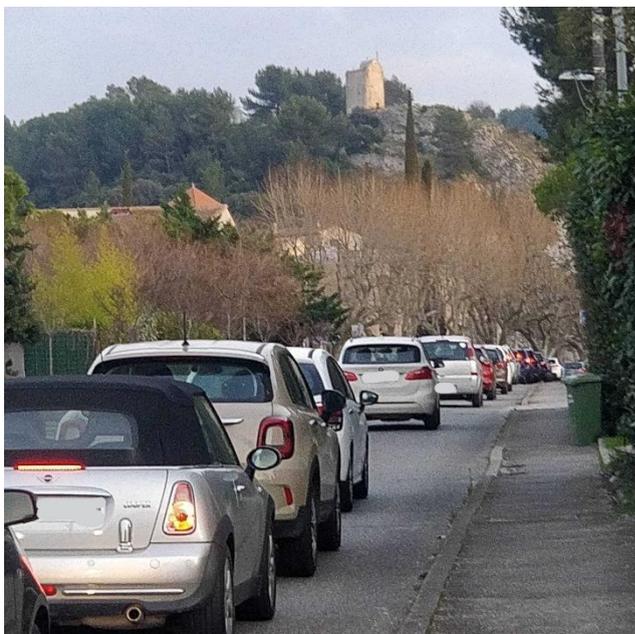
Figure 5. Probabilité de blessures mortelles pour un piéton heurté par un véhicule



Source : Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986); Walz *et al.* (1983) et Vägverket (2002).

2- Constats

Les risques relevés résultent principalement **d'un non-respect des limitations de vitesse**, et ce sur les voies principales de la commune. La densification de l'habitat génère un accroissement du flux des véhicules ainsi que des mouvements de croisement avec les axes secondaires, créant des situations accidentogènes **en particulier aux heures de pointes**.



Avenue Général de Gaulle

- **L'artère principale du village**, c'est-à-dire la route départementale 59 (D59) fait l'objet d'une intense fréquentation.

Cette route couvre l'avenue Pauline de Simiane, le pont au-dessus de la D6, l'avenue du Général de Gaulle, le cours des Héros

« La vitesse réelle des véhicules dépasse souvent la vitesse autorisée, tant dans les zones 30 km/h que dans les zones 50km/h. Cette circulation routière intense engendre stress, nuisances sonores et pollution ; elle décourage les mobilités douces (marche, vélo, trottinette). »

Avenue Pauline de Simiane : *« les voitures roulent beaucoup trop vite dans les deux sens (c'est limité à 50. Il nous est parfois difficile et dangereux (en période de pointe notamment) de sortir de chez nous »*

Proximité du centre des Genêts, du hameau des Frênes et du futur Clos des Frênes : *« Les gens roulent particulièrement vite sur cette route très accidentogène comme le prouvent les nombreux accidents qui ont lieu chaque année »*



Croisement de la D59 avec l'entrée des Frênes : « Insertion difficile aux heures de pointe »

- ☐ **Centre-ville**, entre l'école élémentaire (Cours des Héros) et l'église (avenue Roger Guigon).
« Notamment du carrefour où il y a la pharmacie, jusqu'à l'église, sur cette portion les voitures accélèrent et ne semblent pas conscientes qu'elles sont au cœur d'un village où il y a de nombreux passants. Il faut quasiment forcer le passage pour traverser la rue. »



Avenue Roger Guigon
« Une ligne droite d'accélération »

☒ **Entrée de ville côté gare**

« Le rond-point de la gare est particulièrement dangereux, les voitures entrant dans Simiane par la sortie de la D6 ne respectent pas le céder le passage, le panneau n'est d'ailleurs même plus droit »

- ☐ **Route de Mimet**, qui dessert les accès aux chemins de la Roque et au chemin des Vignes, mais aussi aux voies privées où les constructions se sont densifiées, comme les Roques hauts.

« Le parcours pour aller au village et retour présente un danger quotidien et en particulier aux heures de pointes matin et soir. La grande ligne droite où la vitesse est limitée à 70km/h est pulvérisée en permanence. » On y est régulièrement dépassé quand on respecte la limitation de vitesse.

Route de Mimet

Vitesse de 85 km/h en zone semi urbaine



- ☐ **Route de Saint Germain**, en particulier dans sa partie basse, pourtant très empruntée par les collégiens ou les lycéens qui vont prendre le bus, souvent avant le lever du jour.

« Bien que cette portion soit limitée à 30km/h, les voitures qui descendent des Hauts quartiers arrivent à 70km/h et freinent à la dernière minute avant le virage d'entrée dans le village, et les voitures qui remontent prennent une grosse accélération dès la sortie du village en anticipation de la ligne droite qui les attend. »

- ☐ **Route de Siège**. L'utilisation de la Route de Siège aux heures de pointes et la vitesse excessive créent un point noir à l'intersection de l'ancien chemin de Marseille.

« La sortie de l'ancien chemin de Marseille est très dangereuse, les voitures vont trop vite dans le tournant de la route de Siège. »





Entrée du village par la route de Siège :
Zone urbaine

3- Propositions d'améliorations de circulation voiture

Les solutions proposées ont en commun d'amener les conducteurs de véhicules à moteur à réduire leur vitesse dans les zones urbaines et semi urbaines. Ces modérateurs de vitesse sont les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal, les plateaux, les coussins et les surélévations partielles en carrefour en fonction de leur localisation dans la commune (centre, zone de lotissements...).

Ces infrastructures doivent respecter de strictes normes techniques et de localisation et être installées par des experts de la sécurité routière, ce que nous ne sommes pas. Vos propositions rapportées ci-dessous sont déjà des pistes de réflexion.

Certaines répondent également à la problématique d'insertion à partir des voies secondaires, c'est le cas des ronds-points ou des feux tricolores.

3-1- Création de ronds-points

Les ronds-points permettent de service de coupe vitesse et aussi de faciliter les intersections entre les routes principales et les routes adjacentes, en particulier pour répondre à la problématique de la circulation aux heures de pointe.

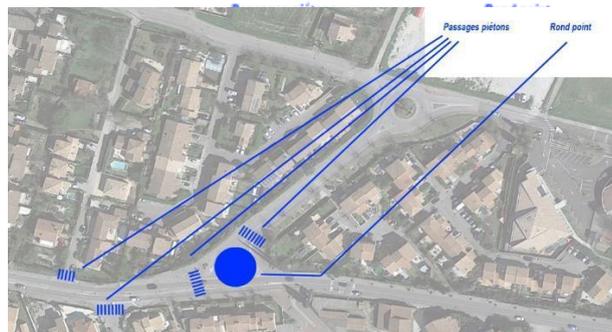
Ils permettent également la création de passage piétons. Le cheminement piéton sera développé dans la section suivante de cette étude.

Avenue du Général de Gaulle

Carrefour Cours des Héros/ Avenue Jean Moulin/ Avenue André Malraux.



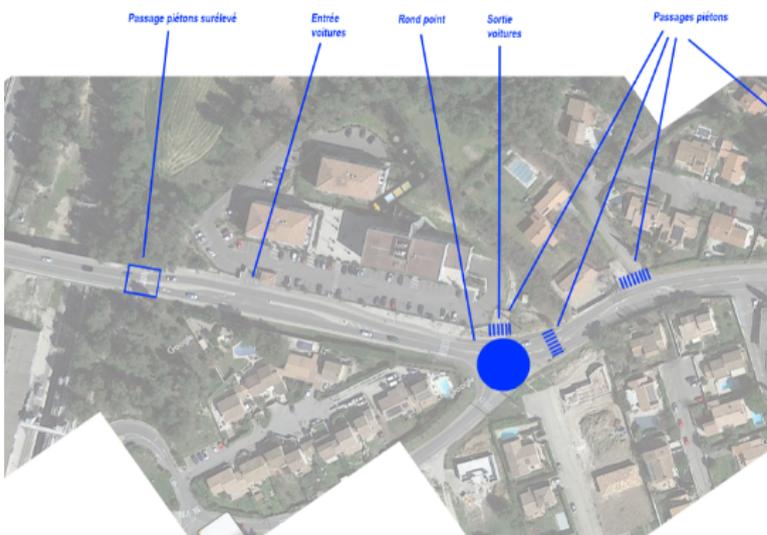
Carrefour Avenue du Général de Gaulle / avenue Alphonse Daudet



Entrée/ sortie des Genêts et entrée route de la gare.

« L'entrée/sortie des Genêts est particulièrement difficile et source d'accident, notamment aux heures de pointe car selon la direction prise on est obligé de traverser une voie de circulation sur laquelle les véhicules roulent à 50 km/h. Un rond-point par exemple au niveau du carrefour et du portail vert pourrait permettre de fluidifier la circulation, ralentir les véhicules et faciliter les entrées et sorties des Genêts »

Proposition de rond-point intersection D59 / arrivée de la gare/ Genêts



Entrée/ sortie des Frênes

« Un rond-point au niveau de la future entrée/sortie hameau et Clos des Frênes permettrait de fluidifier la circulation qui va s'intensifier avec les nouveaux logements tout en faisant ralentir les véhicules »



3-2- Ralentisseurs et chicanes

Centre-ville -Avenue Roger Guigon

« On peut mettre un ralentisseur ou rendre la route moins large et plus sinueuse, comme cela se fait dans de nombreuses communes pour forcer les voitures à ralentir sans mettre pour autant de dos d'âne »

Avenue Pauline de Simiane / D59

« Mettre un gendarme couché à l'entrée du village (devant le moulin du Roy) et un autre avant le virage du camion pizza La boucaine »

« Ajouter des ralentisseurs/ dos d'âne, notamment à l'emplacement des passages piétons pour surélever ceux-ci (accès vers la gare SNCF, 2 accès vers le lotissement Hameau des Frênes). »



Avenue Pauline de Simiane

**Accès gare SNCF en venant des Frères
Ou des Coquelicots**



3- 3- Autres propositions

Etendre les zones de limitation de vitesse :

- « Etendre la zone 30km/h pour les véhicules motorisés depuis le centre de Simiane jusqu'à l'avenue Pauline de Simiane de l'autre côté du pont »
- Réduction de la vitesse aux abords des intersections avec les routes secondaires comme la route de Mimet avec le Chemin de La Roque et le Chemin des Vignes.
- Réduction de la vitesse à 50km/h à l'entrée des zones urbanisées et avant le panneau d'entrée de ville. C'est déjà le cas route de Siège et route de Saint Germain, ce n'est pas le cas route de Gardanne et route de Mimet.
- Positionnement de ralentisseur sur la portion rétrécie route de Mimet avant le cimetière en direction de simiane.



**Rétrécissement dangereux de la route
de Mimet très accidentogène**



Utiliser des feux tricolores



- « si un rond-point n'est pas envisageable au niveau des Frênes, alors au minima un feu rouge ? »

Améliorer la signalisation

- Dans le centre-ville, on pourrait faire des rappels de la zone de limite de vitesse à 30km/h, par exemple au début de la route de Gardanne.

De la pédagogie à la verbalisation.

- Mise en œuvre d'action de prévention et d'éducation au respect des priorités routières et notamment des passages piétons à l'école
- Présence de la Police Municipale en bord de route
- en ultime Verbalisation.

4- Les Cheminements doux : piétons et cyclistes

4-1- éléments de contexte

La densification de l'habitat sur la commune conjuguée à la sur fréquentation de la route D59 traversant le village tant par les Simianais que le flux venant de Mimet et au-delà génère des temps de saturation aux heures de pointe. Intensité de la circulation apportant également nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air et insécurité.

Cette saturation est exacerbée à Simiane par la concentration sur un petit périmètre de la plupart de nos services publics, crèche, écoles maternelle et élémentaire, mairie, en proximité de la D59.

Année	1990	1999	2007	2017
Evolution de la population	4304	5272	5947	5596
Evolution du nombre de logements	1601	1922	222	2358

Source : Données statistiques INSEE

Entre 1990 et 2017, il y a un accroissement de 757 logements, à mettre en regard du nombre de véhicules par foyers qui est souvent entre 1 et 2.

En parallèle, la prise de conscience de la nécessité de réduire les émissions de CO2 incite les citoyens responsables à chercher des solutions pour réduire leurs déplacements automobiles. Simiane ne fait pas exception à cette volonté de développement des mobilités douces.



Les mobilités douces, ce sont les modes de déplacement dans la rue ou sur la route sans apport d'énergie autre qu'humaine.

Encore faut il que ces déplacements puissent se faire en toute sécurité où par l'utilisation d'infrastructures adaptées aux différents utilisateurs : parents avec poussettes, seniors avec canne ou caddie, écoliers ou collégiens se déplaçant seuls etc.... L'aménagement de la voirie pour les déplacements doux n'a pas suivi l'extension urbaine de notre commune, comme le constate les témoignages recueillis.

« Les dispositifs piétons et cyclistes sont insuffisants pour permettre une cohabitation sereine entre conducteurs, cyclistes et marcheurs, dont des enfants et des jeunes se rendant à l'école, au collège et à leurs activités »

L'étude de ces cheminements doit également prendre en compte la spécificité de notre commune

Actuellement donc, la commune de Simiane-Collongue comporte **trois entités urbaines**, entités définies suivant leur logique de constitution historique en rapport avec le milieu géographique :

- Le site exigu du village
- Les espaces résidentielles de lotissement sur la plaine Nord
- L'habitat diffus sur les piémonts (de la colline des Molx et de la chaîne de l'Etoile : la plaine de St Germain et des Frères)

Source : Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme.

4-2- Propositions piéton

☐ Centre-ville – Avenue du Général de Gaulle

“ Besoin de sécuriser la principale artère de Simiane pour les piétons et cyclistes. Cette route est empruntée quotidiennement pour aller aux écoles, au travail, dans les commerces, au centre médical, à la gare SNCF, au complexe sportif, à la salle culturelle, etc.”

“Assurer la continuité des trottoirs et des passages piétons des deux côtés de la route”

“Réparer et élargir les tronçons de trottoirs trop étroits ”

Sécurisation des abords de la maternelle, et carrefour vers la mairie, Le Sévigné et l'avenue Jean Moulin puis du Roussillon.

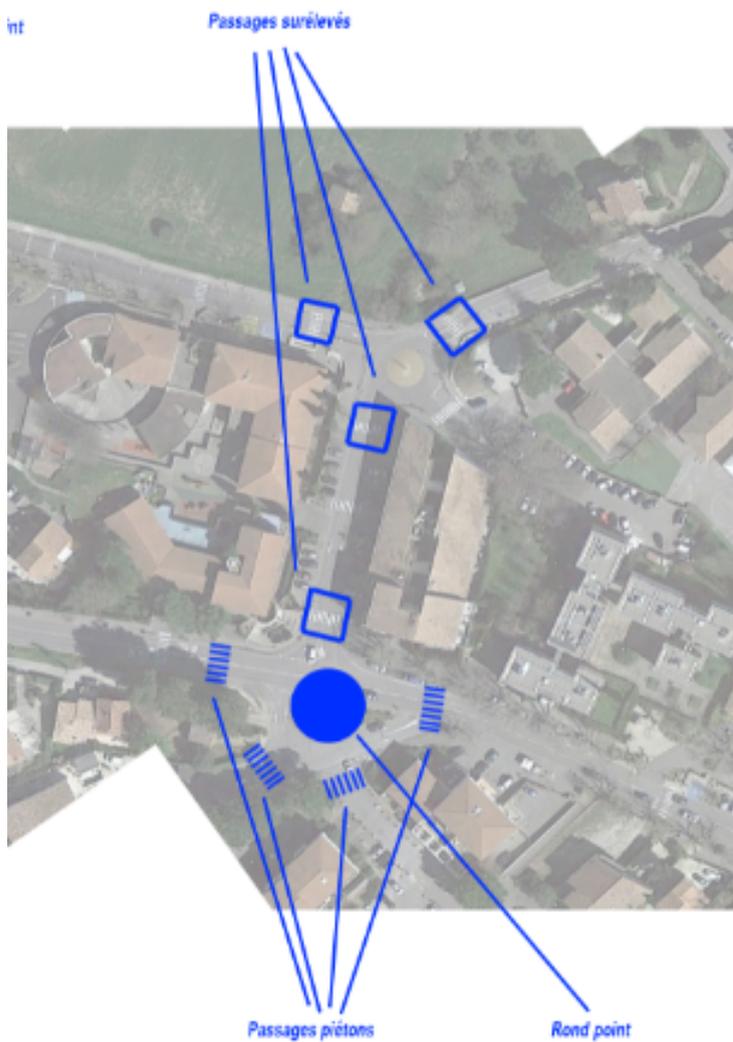


“Stationnement anarchique de véhicules (VL et 4x4) lors entrées scolaires empêchent la fluidité du trafic”

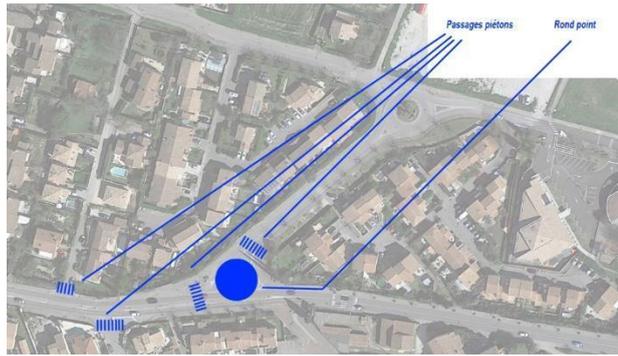


Avenue Jean Moulin en face de la mairie

absence de passages piétons pour rallier la poste, la mairie ou la maison des associations et **Interruption du trottoir**



Le plan ci-dessous consolide des propositions répondant aux constats précédents à proximité école et mairie.

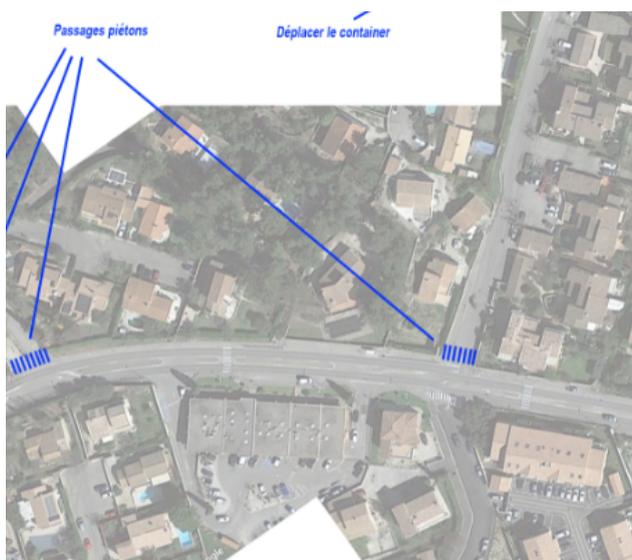


Sécurisation par création d'un passage piéton
 carrefour Avenue du Général de Gaulle /
 Avenue Alphonse Daudet et accès Clos du Rajol.



Avenue Alphonse Daudet :
 pas de passage piétons

Passages piétons sur l'avenue Frédéric Mistral et à l'entrée du lotissement du Petit Bosquet où le trottoir est très étroit.



📍 Cheminement Gare

Que l'on vienne du centre-ville, des Frênes, des lotissements des Ormeaux, voire de la route de Siège l'accès à la gare n'est que très partiellement aménagé :

« La rue en remontant de la gare vers le centre-ville manque de trottoir et les lampadaires ne s'allument pas »

« Le bout de trottoir existant est étroit, en partie non goudronné et une bouche d'égout apparente est dangereuse »



Trottoir en gravillon pour aller de la gare aux Genêt

“Avec les poussettes, c’est très difficile”

Route de Siège

« Les lycéens qui vont prendre le bus en face le restaurant « l'Instant » doivent longer la route où il n'y a aucun espace piéton. Le cheminement est dangereux sur une bonne partie de la route, or plusieurs personnes de ce quartier se rendent à pied à la gare pour aller travailler ».



Entrée de ville par la route de Siège.

Pas de protection pour les piétons.

Faire fonctionner le feu tricolore du Collège



En synthèse , ces aménagements impliquent :

- d'Assurer la continuité des trottoirs
- d'Assurer la qualité des revêtements des trottoirs pour les usagers ainsi que leurs « accessoires » de déplacements, tels que les poussettes, les cannes, les caddies voire les tricycles des tout-petits.
- de Revoir et signaler les priorités des axes principaux dans les zones de lotissement, comme sur l'avenue du Rajol.
- de Sécuriser les cheminements le long des routes dans les zones d'habitats diffus et en particulier des accès aux arrêts de bus.

Remarque : Cette liste n'est pas exhaustive. D'autres points de vigilance existent sur la Route de Saint Germain, de Gardanne, de Siège et de Mimet.

4-3- Pistes cyclables

« L'insuffisance des pistes cyclables n'encourage pas les cyclistes qui ressentent l'insécurité »

A ce jour il existe très peu de pistes cyclables à Simiane qui de surcroît sont discontinues, à savoir :

- La piste cyclable, qui démarre dans un cul de sac (lotissement pré de la Marquise), et qui s'arrête devant la Poste (avenue Jean Moulin).
- La piste qui descend de la route de Mimet, s'arrête brutalement alors qu'elle pourrait facilement être prolongée au niveau du chemin de la Barricade.

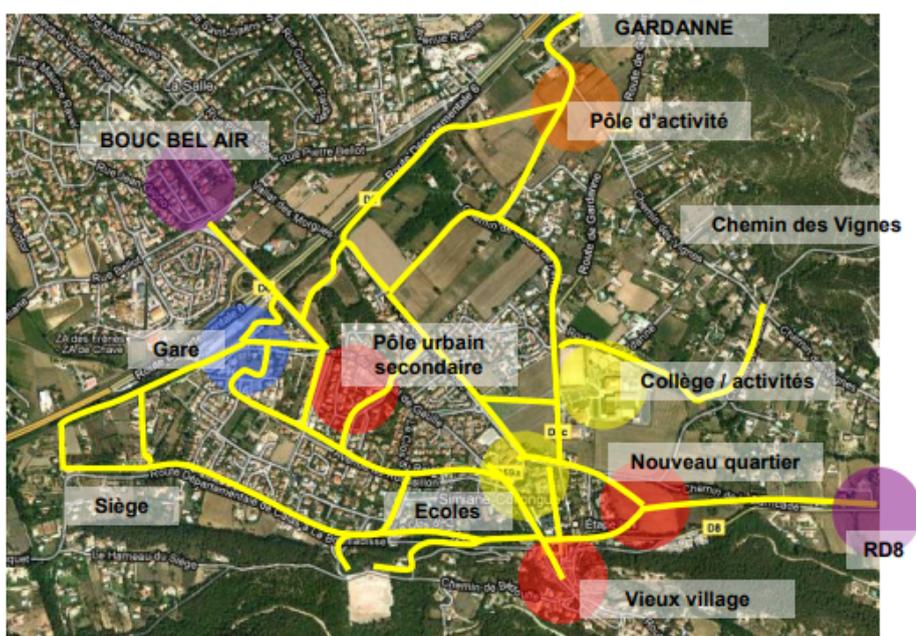
L'objectif est de créer un vrai réseau de pistes cyclables qui permet de relier les principaux lieux d'activité du village :

- espace sportif,
- gare,
- accès aux espaces résidentiels de lotissements de la Plaine,
- accès aux zones d'habitat diffus proche du centre comme la route de Siège (pour se rendre aux jardins partagés et au massif) ou la route de Gardanne.

“Dans les sens uniques de la zone à 30km/h, signaler la réglementation « double sens cyclable ». Soit Rue Lambert, début de la route de Gardanne, rue Saint Germain, Rue Michel Vassent et Avenue Guigon”.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) élaboré en 2012, relevait déjà le besoin d'offrir des alternatives à la voiture et proposait un programme de pistes cyclables et de cheminements doux pour relier les principaux pôles de la commune.

L'accent sera mis sur un programme ambitieux de pistes cyclables et de cheminements doux pour relier les principaux pôles de la commune.

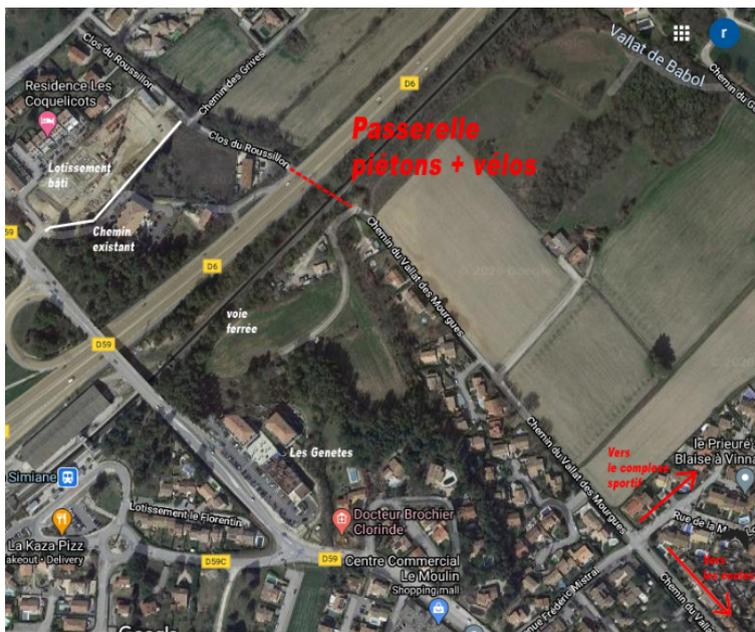


Proposition de cheminements doux sans requalification de l'avenue du Général de Gaulle

Bien que certains des pôles envisagés n'aient pas été développés, le maillage de cheminements doux envisagés reste une base concrète de réflexion.

- **Création d'une passerelle distincte pour piétons enjambant la D6.**

« Au niveau du chemin du Vallat des Mourgues et du Clos du Roussillon. Cette passerelle concernerait potentiellement un grand nombre de Simianais, permettant des mobilités douces entre les habitations, le centre village, les commerces, les établissements scolaires, le complexe sportif, le centre culturel... »



- **Ou/ et élévation des barrières de protection du pont au-dessus de la D6.**



Conclusion

Dans cette étude, déjà beaucoup de points ont été soulevés pourtant nous n'avons traité que les témoignages reçus. En effet, d'autres secteurs méritent une attention tout aussi importante. Citons l'accès aux hauts quartiers et plus particulièrement la portion de circulation de la place du Jabouret jusqu'au Pont des Putis. La route est sinueuse, étroite et parfois glissante. Des tête à queue ont déjà été constatés. Cette portion ne permet pas la circulation en sécurité des piétons, des vélos et des voitures. De nombreux enfants l'empruntent à pied ou en vélo. Les piétons sont contraints de circuler sur l'enrobé.

Des questions de sécurité trouvent leurs réponses dans le respect de la réglementation ou le civisme, mais aussi dans des infrastructures nécessaires.

De toutes les propositions identifiées, certaines semblent simples et peu coûteuses à mettre en place comme des passages piétons, d'autres demandent plus d'investissements ou ne relèvent pas de la compétence de la commune et c'est pour cette raison que nous transmettons cette étude au département. Nous considérons toutefois que c'est à la commune d'être force de propositions. Ainsi, dans l'intérêt de la sécurité des Simianais, nous, conseillers municipaux de l'opposition du groupe De Collongue à Simiane, remettons notre travail à la majorité en place.

Depuis plusieurs années, le centre de Simiane fait face aux problèmes de circulation routière, embouteillages, pollution, sécurité routière sont devenus le quotidien de notre village. L'intégration d'une nouvelle voie permettant de détourner les flux transitaires de Mimet, Cadolive ou Peypin reste la réponse nécessaire et attendue, surtout quand ces axes majeurs passent aux portes des écoles maternelle et primaire.

Des réflexions ont été menées dès 2012 dans le Projet d'aménagement et de développement durable de la commune, apportant une vision cohérente entre les projets d'urbanisme de l'époque et leur adéquation avec nos différents modes de déplacements, qu'il est encore temps et indispensable de mettre en place.

Isabelle Mazeaud
Marc Vigouroux
Myriam Bonnet
Hervé Pernot
Stéphanie Chastin

