

Anne MEILHAC
Adjointe Déléguée
Domaine Public
Espaces Verts
Mobilités, Voirie

Monsieur Roland GIBERTI
Président du Conseil de Territoire
Marseille Provence
BP 48014
13567 Marseille Cedex 02

Marseille, le 9 juin 2021

Références à rappeler impérativement

N/REF. : AM/JT/BC/ST n°27-21

N° Igec : 17444/21/06/00264

Objet : Travaux de sécurisation du carrefour Zénatti et Rue Musso - 13008

Monsieur le Président,

Nous avons appris que la sécurisation du carrefour entre l'avenue Zénatti et la rue Musso (13008), que nous avons sollicitée lors de la conférence de programmation de Voirie avec Monsieur CANESE en février, était désormais programmée par vos services. Nous nous réjouissons de cette nouvelle.

Nous sommes cependant surpris de l'avoir appris par Facebook, et de ne pas avoir à ce jour reçu réponse à notre courrier du 05/03/2021, que je joins.

Ce rond-point étant situé sur deux axes très circulants, il importe de sécuriser toutes les circulations, automobiles, piétonnes et cyclistes.

Aussi nous souhaiterions recevoir les plans projetés par vos services pour les travaux, car nous n'avons en Mairie 6-8 qu'une version datant de 2016.

Nous demandons aussi une réunion de travail sur les éléments que nous demandons en février :

- un rond-point à feux, qui permettra de conserver un schéma homogène de croisements à feux sur toute l'avenue Zénatti. En effet, l'avenue Zénatti est rythmée par des carrefours à feux, sauf à ce croisement. Or il est très roulant: les automobilistes subissent de longues attentes sur la rue Musso aux heures de pointe, provoquant des comportements dangereux de doublages et d'accélération. Les feux, en s'adaptant aux flux, réduiront raisonnablement la domination de la rue Musso par l'avenue Zénatti;
- la transformation des quatre passages piétons en plateaux traversants voyants de 15 cm de haut, pour modérer la vitesse des véhicules motorisés et mettre fin aux rodéos nocturnes;
- le tracé d'une continuité cyclable dans le croisement (voir recommandations CEREMA datées du 24/02/2021)
- la sécurisation des pistes cyclables sur l'avenue Zénatti par des séparateurs bétons fixes de 15 cm de haut et de forme tolérante (biseau côté cyclistes);
- la sécurisation de la piste cyclable rue du Docteur Bertrand par inversion du stationnement longitudinal et de la piste cyclable, celle-ci devant être repositionnée entre le trottoir et la bande de stationnement, pour être protégée des circulations motorisées ;
- la plantation d'arbres pour ombrager les arrivées piétonnes sur le croisement.

Précisons que pour les rond-points de taille moyenne comme celui-ci, il est techniquement possible d'implanter une piste cyclable en limitant l'anneau motorisé à une seule file et en réduisant la taille de l'îlot central, tout en le surélevant significativement pour éviter les "tout-droits" des véhicules motorisés. La réduction de l'anneau motorisé à une seule file a l'avantage de réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés et d'empêcher les dépassements intempestifs dans le rond point, accidentogènes. On peut alors aménager un anneau cyclable avec des pistes continues, prolongées dans le rond-point en conservant un domaine de voirie propre au vélo.

Cinq principes d'une intersection sécurisée efficace règlent la sécurisation d'un rond-point de taille moyenne avec piste cyclable protégée :

- 1) la continuité de la piste, avec un anneau cyclable voyant,
- 2) le régime de priorité explicite et cohérent avec priorité visuelle : strict prolongement de la piste, qui s'impose visuellement par rapport à la chaussée pour donner priorité aux vélos,
- 3) des rayons de girations peu élevés pour ralentir le flux motorisé, avec un anneau motorisé à une seule voie réduit au minimum de 5 ou 6 m de largeur (avec surlargeur au niveau de l'îlot central pour la giration des poids-lourds),

4) un cheminement cyclable sans seuil et avec des girations confortables pour entrer et sortir de l'anneau.

5) un espace tampon de 4-5 m entre l'anneau motorisé et la piste, permettant aux véhicules entrants de se concentrer en premier sur la traversée des vélos, puis sur leur insertion dans le giratoire avec un espace d'attente qui ne gêne pas la piste, et aux véhicules sortants, de se stocker avant le croisement de la piste, le plus orthogonalement possible, limitant le risque d'angle mort,

La piste est continue avec des girations confortables. Tout espace non utile à la circulation motorisée ou cycliste est neutralisé par des terre-pleins et sert de protection aux vélos (voir schéma en annexe). La piste est circulaire, unidirectionnelle, et a la priorité sur les véhicules entrants et sortants de l'anneau motorisé. Elle aligne le régime de priorité des vélos sur celui des piétons.

Dans l'attente de votre retour et vous en remerciant par avance,

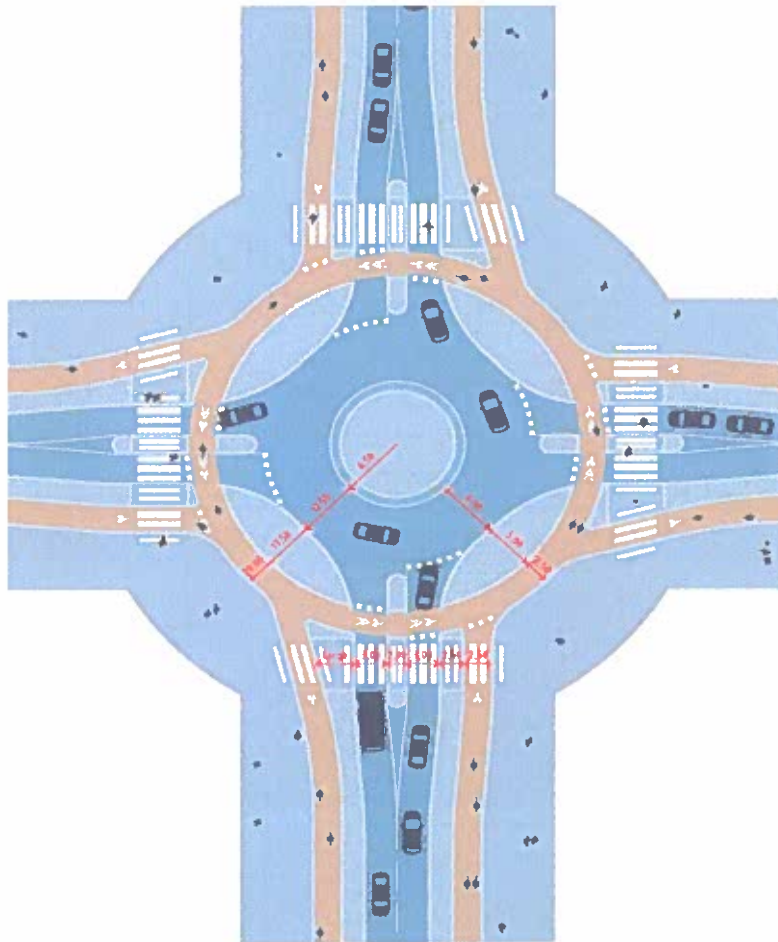
Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes cordiales salutations.



Anne MELHAC

PJ : courrier du 05/03/21

+ Plans



Sources : Guide Cerema et « Paris en Selle »