



## CONTRIBUTION SUITE À L'ÉTUDE DE VITESSE RÉALISÉE PAR LE DÉPARTEMENT SUR LA RD7N EN MAI 2023 - Novembre 2023

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions pour la transmission de cette étude sur laquelle plusieurs choses sont remarquables.

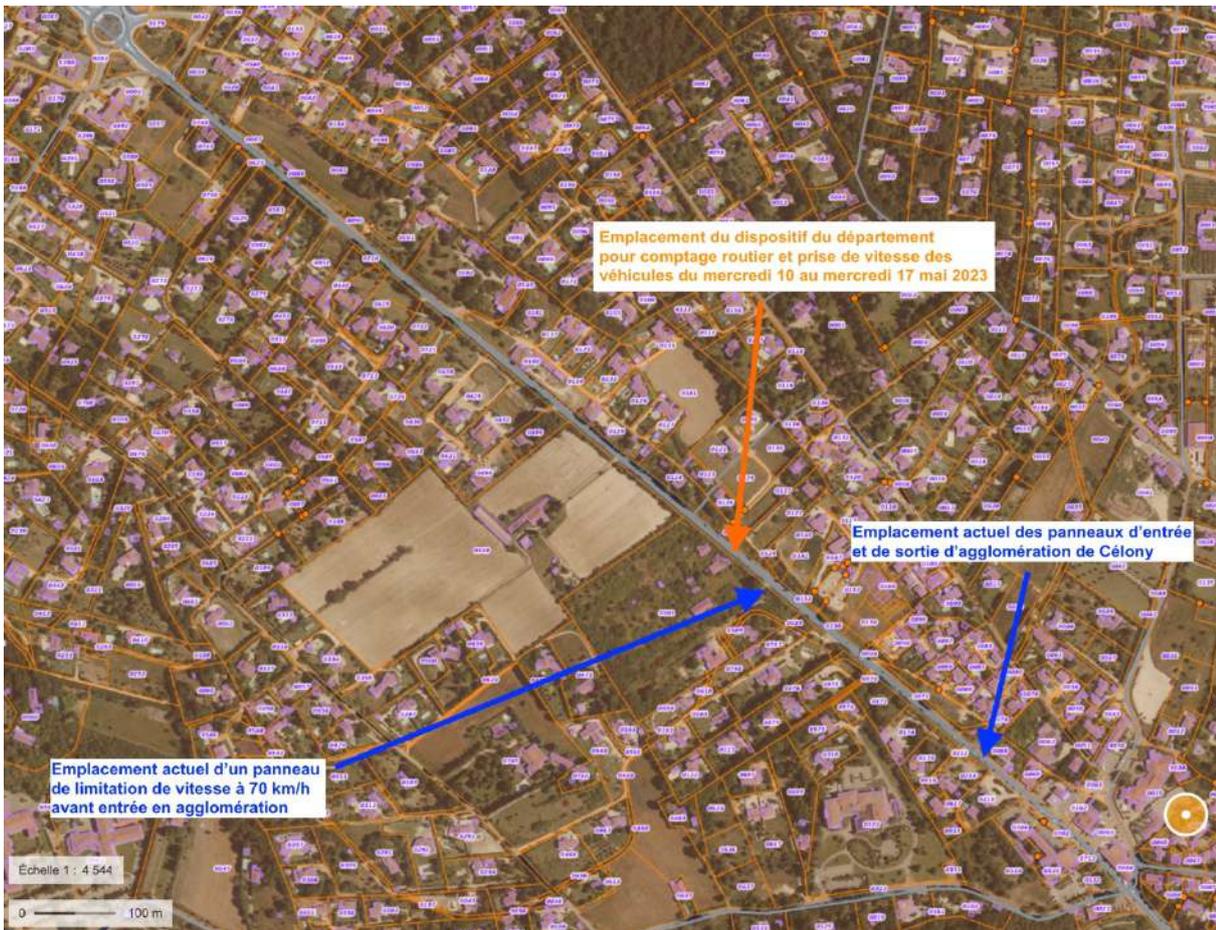
Pour rappel, la demande des habitants du quartier est la **limitation à 70 km sur la portion de RD7N qui se trouve entre le rond-point d'Antonelle et Célony** comme c'était le cas avant la construction du rond-point d'Antonelle en 2017 ainsi que la **remise en place du panneau de limitation de vitesse** qui s'y trouvait. **Cette limitation devrait également exister dans la zone d'activité de Lignane** qui est maintenant parfaitement identifiée par le PLUI à venir.

Les pics de vitesse observés, comme la plupart des accidents sur cette portion de voie ont lieu entre le 2135 route d'Avignon et l'entrée de la carrosserie Julien. **C'est à cet endroit précis qu'un ralentissement et une signalétique sont demandées afin de réduire ce danger du quotidien.**

### 1. Etude limitée à un seul point de mesures

« La campagne de mesure de vitesse, préalable obligatoire avant toutes prises d'arrêtés » devait permettre « de faire des mesures de vitesse sur toute la section et connaître le positionnement le plus adéquate des panneaux. »

Cette étude a été effectuée en un seul point et à quelques mètres d'un panneau de limitation 70 km/h existant.



Il y a un 1km380 entre la sortie de Célony et le rond-point d'Antonelle. Le pic de vitesse dans ce sens, vers le sud-est est théoriquement atteint à 690 m en sortie de Célony.

Il y a 1km40 entre le rond-point et le panneau 70km/h qui se trouve avant l'entrée de Célony. Le pic de vitesse en direction du nord-ouest est donc en principe à 520m minimum du rond-point.



**Si une seule prise de vitesse doit être effectuée à l'avenir, c'est dans cette zone qui correspond à celle ou sans appareil de mesure, on peut déjà constater les excès.**



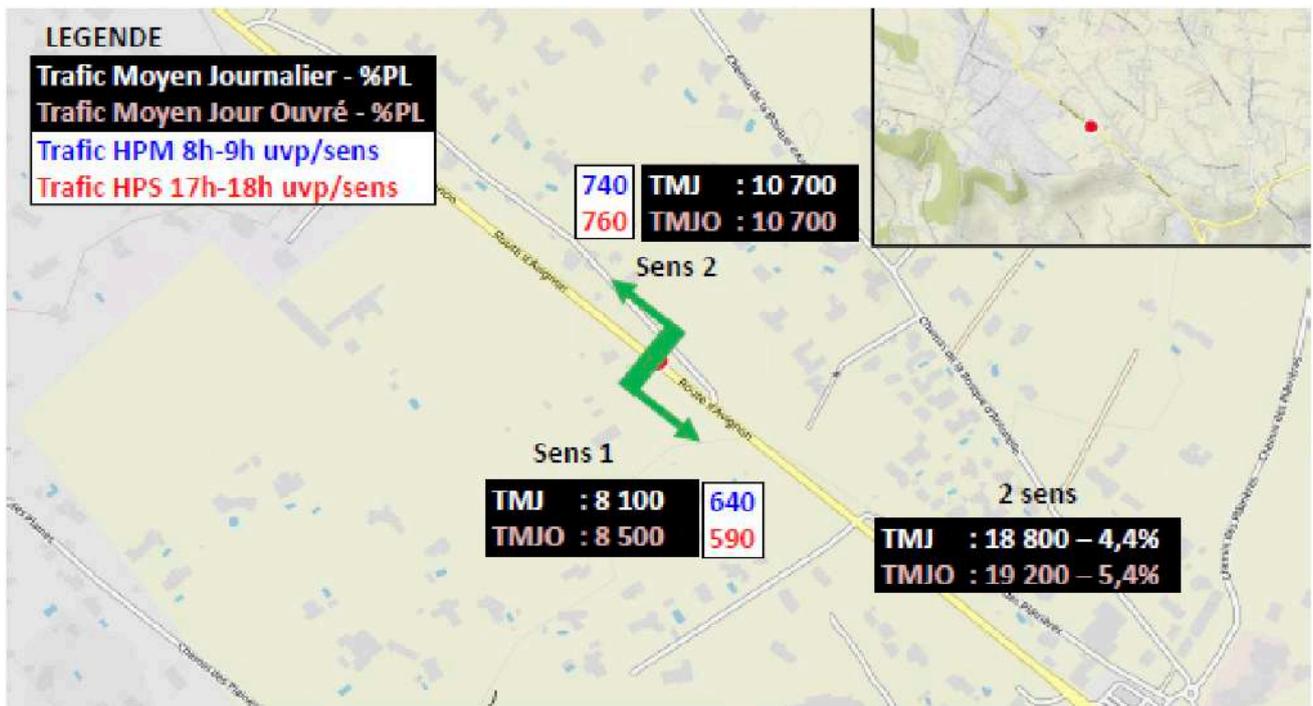
Malgré un emplacement peu optimal par rapport à la demande pour la prise de ces mesures, cette étude nous apprend des choses très intéressantes.

## 2. De précieuses données

### - Une diminution du trafic ?

Les mesures qui ont été relevées durant cette étude ont été prise en dehors des vacances scolaires ou de tout pont. On nous a toujours parlé de 20 à 25 000 véhicules par jour sur cette portion de route or les chiffres de cette étude ont comptabilisé 18 800 à 19 200 véhicules par jour. S'agit-il d'une baisse de la fréquentation de cette route ? ou d'une baisse significative du passage des poids lourds ? Le télétravail est-il venu diminuer le trafic ? Le nombre d'habitant n'a pas diminué alentour, le bouchon de Cérony est lui toujours aussi présent, on peut donc se demander où passe désormais les 5000 véhicules manquants à l'appel.

**Nous nous interrogeons sur le nombre de véhicules et nous demandons pourquoi on cherche à dimensionner la route pour 25 000 véhicules par jour alors que moins de 20 000 circulent quotidiennement.**



- **Différence du nombre de voiture entrant ou sortant de Célony – Itinéraire bis ?**

Si on regarde les chiffres du nombre de voiture entrant dans Célony ou en sortant, on peut constater que ce nombre n'est pas le même. Sur une même journée, le trafic moyen journalier est de 8 100 véhicules allant vers Célony et 10 700 véhicules en sortant. On peut donc supposer ou en déduire qu'il y a 2 600 véhicules qui prennent des chemins de traverse pour éviter les bouchons du matin situés à cet endroit. Une partie de ces véhicules se trouve sans aucun doute dans le chemin des plâtrières, une autre dans celui du chemin de Saint martin et celui des Plaines. Ces chemins dont certains comme celui des plâtrières sont également bouchés le matin ne sont pas du tout conçus pour la circulation et dont certains sont interdits d'accès sauf riverains.

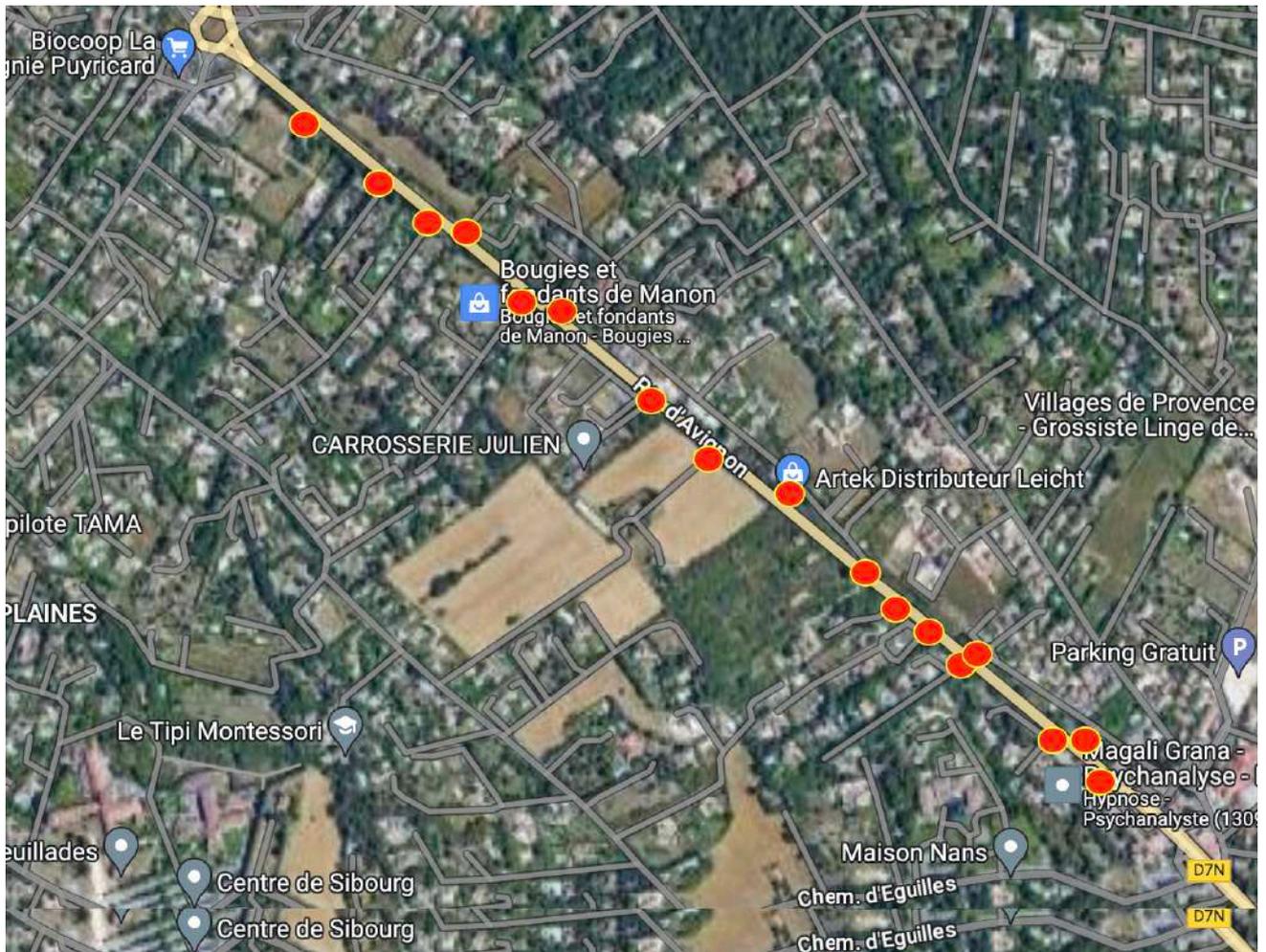
**Nous demandons d'autres points de mesures sur la déviation de la Calade, le chemin de saint Martin et le chemin d'Antonelle pour comprendre pourquoi 8000 véhicules circulent dans un sens et 10 000 dans l'autre. Est-ce qu'ils utilisent ce shunt ?**

- **Excès de vitesse dans un sens comme dans l'autre – combien au centre de cette portion de route ?**

La mesure a été faite à quelques mètres d'un panneau de limitation de vitesse à 70 km/h. Il y a 6% d'excès de vitesse au-dessus de 80 Km/h qui ont été enregistré en direction de Célony et donc juste avant ce panneau bien visible à l'endroit de prise de ces mesures.

A l'inverse alors que la sortie d'agglomération se trouve à 300m, déjà 10% des véhicules sont en excès de vitesse à cet endroit.

Ces chiffres sont énormes à l'échelle de cette portion de route de 1,5km. Pour mémoire s'y trouve 17 chemins d'accès à des habitations.



En direction de Cérony 6% d'excès de vitesse pour 8100 voitures en moyenne par jour soit 486 voitures par jour en excès de vitesse dans ce sens.

En direction du rond-point d'antonelle, 10% d'excès de vitesse pour 10700 véhicules en moyenne par jour soit 1070 véhicules par jour en excès de vitesse dans ce sens.

Au total c'est plus de 1500 véhicules en excès de vitesse à ce point de prise de l'étude qui ne correspond pas à l'endroit où le pic est observable. Ce chiffre est donc minoré et il est pourtant déjà fort important. Quand on vit au 2135 route d'Avignon ou chemin la campane, on ne peut tout simplement pas sortir de chez soi sans sueur froide avec ce flux de voiture et la vitesse de celles-ci.

Le préfet nous demande la preuve matérielle de ces excès de vitesse pour l'installation d'un radar sur cette portion de route. Si à 300 mètres de l'entrée d'agglomération et à 20 mètres d'un panneau 70 déjà en place on a 6 à 10% d'excès qu'en est-il en plein milieu de cette voie quand les véhicules ont pu accélérer en ligne droite sans aucune contrainte ?

**Nous souhaitons une étude de vitesse complémentaire située entre le 2135 route d'Avignon et l'entrée de la carrosserie Julien. En effet c'est la distance médiane entre le centre de Cérony et le rond-point d'Antonelle et correspond au pic de vitesse des automobilistes. Cette étude nous permettrait d'appuyer une demande de radar (pédagogique à minima) à cet endroit ou des contrôles de vitesse plus fréquents afin de limiter les accidents dont nous sommes témoins et victimes.**

**Nous avons besoin de votre aide pour la prise de ces mesures.**

### 3. Une signalisation à installer

#### **Pour sécuriser cette voie nous avons besoin de votre intervention à plusieurs endroits :**

- Un panneau supplémentaire de limitation à 70 km/h au niveau du 2135 route d'Avignon pour réduire les risques d'accident.
- Une limitation de la vitesse à 70Km/h en traversée de Lignane.
- Des bornes d'intersection le long de la R7N et en particulier sur cette portion de voie entre la rond-point d'Antonelle et le centre de Célony car les véhicules ne peuvent deviner les chemins d'accès aux nombreuses maisons à travers la végétation.
- Des bornes de virage fluorescente dans la déviation de la calade qui ont été omis lors de sa construction. Cette portion de route se trouve dans le noir absolu et a déjà fait l'objet de plusieurs accidents grave depuis sa construction récente de ce fait.
- Des éléments physiques pour ralentir la vitesse dans l'agglomération de Célony comme par exemple : Rond-point à l'entrée de Célony pour casser la vitesse (celui qui avait été dessiné au Nord dans le projet de déviation du département) - Des trottoirs et bordures élevées (du même type que celles créées sur la route d'Eguilles) avec un rétrécissement de la chaussée en traversée du village - Cœur de la traversée limitée à 30 - Changement de couleur de l'enrobé en traversée du village - Damier Blanc au niveau du carrefour avec plateau surélevée

La R7N est en ligne droite sur 1k500 avant d'entrer dans Célony et c'est un appel au crime. Ces demandes ne sont pas une lubie, ce besoin de sécurité est factuel. Merci pour votre action.