

PLAN DE CIRCULATION

Les problèmes de circulation à Port-de-Bouc tiennent d'une part à la situation d'enclave d'une grande partie de la ville en raison des coupures du canal d'Arles à Bouc et de la voie ferrée Miramas/l'Estaque, d'autre part à l'augmentation constante du trafic de véhicules :

10 000 véhicules/jour en 1975 sur le pont du canal.

13 000 véhicules/jour en 1981 sur ce même pont.

Les premières recherches pour une meilleure accessibilité du centre ont été axées sur la réalisation d'un pont plus large ou d'un deuxième pont dans l'axe de la rue Charles-Nédelec sur le canal d'Arles à Bouc.

Cependant les contraintes techniques :

- Réouverture du canal à la circulation des engins fluviaux nécessitant un tirant d'air important ;
- Proximité des ponts-rails avenue Roger-Salengro, avenue Ambroise-Croizat, bd Pierre-Semard ;
- Démolition de plusieurs constructions de part et d'autre du canal entraînant des dépenses considérables pour une capacité d'écoulement des véhicules à peine meilleure qu'avec une réorganisation de la circulation.

C'est à partir de cette analyse qu'un plan de circulation pour l'ensemble de la ville a été étudié, beaucoup moins onéreux et plus compatible avec les finances locales, d'autant qu'il pouvait être subventionné d'une manière importante par l'État (50 %).

Les buts recherchés sont :

- 1°) D'assurer une plus grande sécurité.
- 2°) De permettre aux piétons de circuler dans de bonnes conditions.
- 3°) De permettre une fluidité raisonnable dans l'écoulement des trafics.
- 4°) De réduire les nuisances de la circulation.

La mise en service des feux coordonnés dans le centre ville en est la première étape.

Après une période d'essais, d'adaptation pour les usagers et de réglages, ils passeront sur un système électronique qui améliorera sensiblement l'écoulement du trafic.

Cette action sera complétée par :

- Une passerelle piétons au nord du pont sur le canal ;
- La matérialisation des aires de stationnement dans les rues ;
- Le fléchage des parkings ;
- La création de nouvelles places de stationnement dans le centre ville ;
- La matérialisation d'aires réservées aux livreurs.

La deuxième étape du plan de circulation concernera la régulation de l'avenue Maurice-Thorez avec l'installation de feux tricolores au carrefour de la rue Joseph-Millat (face au cimetière). Sa coordination avec l'axe du centre ville permettra d'obtenir tous les feux verts de la Grand-Colle au quai de la Liberté, en roulant à une vitesse constante.

Parallèlement, la réorganisation des circulations et du stationnement sur :

- Le cours Landrивon ;
- Le quai de la Liberté ;
- Le réaménagement des carrefours sud de Mammouth sur l'avenue Manouchian et au bd Guy-Mocquet ;
- La réfection du boulevard Pierre-Semard ;
- Un plan de signalisation et de fléchage de tous les équipements et des quartiers

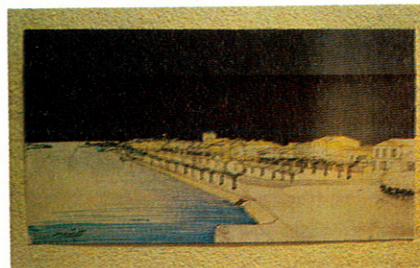
renforceront l'accessibilité à la ville et amélioreront considérablement les conditions de circulation à Port-de-Bouc, pour les véhicules et les piétons.



Trémie



Parking rue de la République.



Aménagement futur du cours Landrивon.

Des réalisations

pour plus de sécurité !

Après de multiples interventions du député-maire, René Rieubon :

1. - Mise en service de la trémie route de Fos - la Grand-Colle en juillet 1977.
2. - Séparateur en béton en février 1979.
3. - Dénivellation au carrefour de Saint-Jean en avril 1981.
4. - Amélioration des carrefours dangereux en ville.

Dans la traversée de l'agglomération de Port-de-Bouc : RN 568.

En 1976 : 21 accidents faisant 6 tués et 36 blessés.

En 1977 : 18 accidents faisant 2 tués et 24 blessés.

En 1978 : 11 accidents faisant 1 tué et 12 blessés.

(Cette statistique ne tient pas compte des accidents n'ayant entraîné que des dégâts matériels.)

La route meurtrière : au carrefour Saint-Jean.

De 1975 à 1979 : 4 tués,

11 blessés graves,

26 blessés légers pour

27 accidents dont 4 en 1979 qui avaient fait 1 blessé grave et 6 blessés légers.



Carrefour de la République.



Passage au carrefour de Saint-Jean.