

Un aménagement pour piétons réalisé à Saint Nom la Bretèche (Yvelines)

Note de Claude Got du 1^{er} mars 2012.

Cet exemple caricatural met en évidence l'absence de contrôle des aménagements routiers dans le contexte actuel. Des entités territoriales incompétentes réalisent des aménagements en totale contradiction avec la réglementation et avec les objectifs de sécurité, sans la moindre réaction des autorités administratives.

La situation initiale

Les habitants de Saint Nom la Bretèche s'étaient opposés à la desserte de leur village par une voie de chemin de fer en 1877 et le terminus de la ligne venant de Saint Lazare par Saint Cloud est dans la forêt de Marly, à 1,5 kilomètre de l'entrée de l'agglomération.

La desserte piétonne de la gare se fait dans de bonnes conditions sur la partie initiale du trajet (D98 passant sous l'autoroute A13 en direction de St Germain en Laye) avec un trottoir et une piste cyclable de chaque côté de la voie, jusqu'au carrefour royal. C'est à ce carrefour que les piétons et les véhicules tournent à droite pour emprunter la route royale, puis à gauche pour descendre vers la gare par la route des muses.

Entre le carrefour royal et la gare, le parcours était dangereux pour les piétons du fait de l'absence de circulation protégée. Il comporte plusieurs parties très différentes :

- Les 360 mètres de la route royale allant de la fin de la piste de la D98 à la route des muses ont des bas-côtés herbeux très larges, mais mal entretenus par un ou deux fauchages annuels. Il n'y a pas de sentier aménagé et les piétons utilisent la chaussée revêtue,
- Les 200 mètres suivants empruntent la partie plane de la route des muses, là encore sans aménagement particulier pour les piétons.
- Une courbe à gauche marque le début de la descente vers la gare (passage de 177 à 130 mètres d'altitude) et les 250 premiers mètres de cette descente, jusqu'au début du parking sont les plus problématiques pour les piétons qui ne disposent d'aucune échappatoire entre un talus couvert de ronces à gauche et une barrière en bois sur la droite.
- Le parking à une longueur de 210 mètres, avec un stationnement en épi bilatéral.
- La partie finale qui passe au-dessus de la voie ferrée et rejoint la gare de Saint Nom la Bretèche, n'est pas dangereuse, les 250 mètres allant de l'abri des bus à la gare sont bordés par un trottoir.

La longueur de voie à aménager pour assurer la sécurité des piétons avait donc une longueur de 1040 mètres en incluant le parking.



Échelle : 1 : 8000 Longitude : 02° 02' 31.9" E / Latitude : 48° 51' 56.7" N

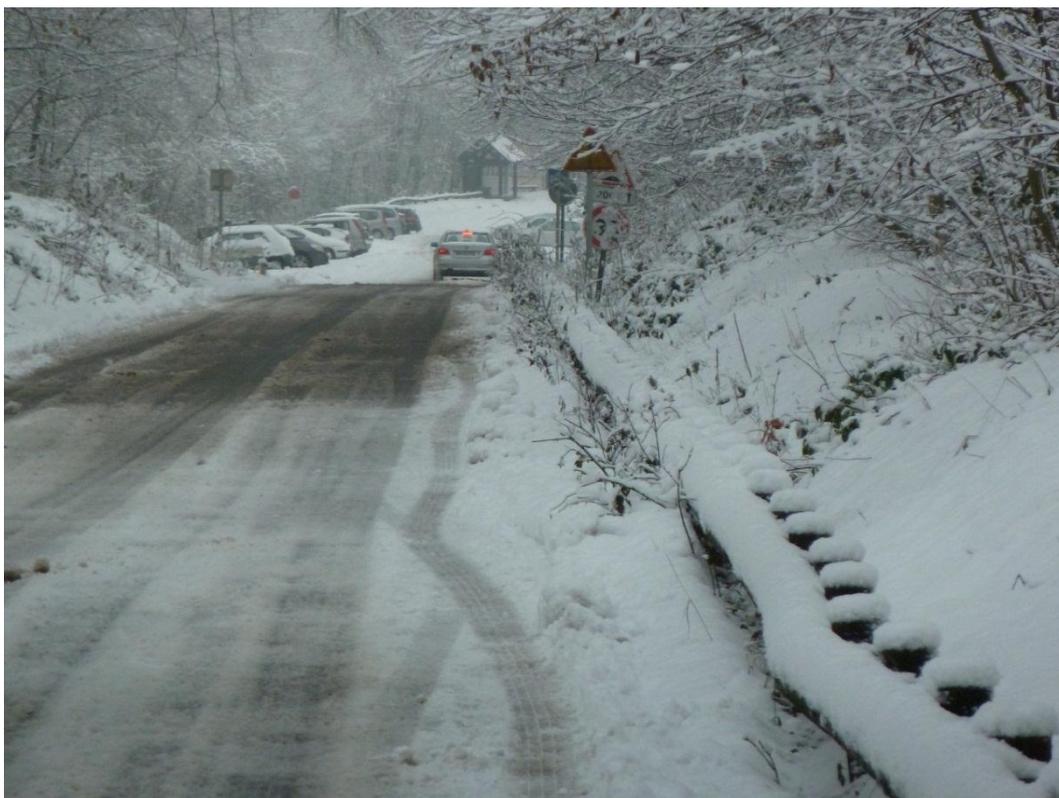
© IGN 2012 - www.geoportail.fr/mentionslegales/

IGN
INSTITUT NATIONAL
DE L'INFORMATION
GÉOGRAPHIQUE
ET CADASTRAL

La partie de l'itinéraire qui a été aménagée en 2011 est marquée par des flèches bleues sur la carte, elle s'étend du carrefour royal à la gare (entre les deux indications de Parking, celui du carrefour royal et celui de la gare).

La photo ci-dessous, prise avant ces aménagements, illustre le danger lié à l'absence de possibilité de quitter la chaussée de la route des muses, des ronces ou une barrière de bois la séparant du talus ou du sous-bois. Les piétons étaient invisibles la nuit. Par temps de neige, les voitures qui s'engageaient dans la descente ne contrôlaient pas leur trajectoire et leur freinage. Dans un tel contexte les piétons ne bénéficiaient d'aucune protection.

Photo de la partie de la route des muses au-dessus de la zone de parking en épi (décembre 2010).



Les travaux effectués au cours de l'été 2011.

La chaussée a été refaite avec une largeur identique à celle qui existait.

Une bande bordée d'un marquage blanc discontinu a été créée sur la partie droite de la chaussée en allant vers la gare. Sur ce tracé, des îlots en béton ont été placés tous les 50 mètres, porteurs d'une balise monochevron définie par le décret du 24 novembre 1967 modifié comme une balise J4. Cette partie de la voie est parsemée de pictogrammes représentant une silhouette de piétons, sans marquage autorisant les cycles à l'utiliser. Le rétrécissement de la chaussée au niveau de ces îlots contraint les véhicules se rendant à la gare à emprunter la partie piétonne et éventuellement à y stationner pour permettre l'écoulement du trafic montant de la gare (il s'agit aux heures de pointe d'un flux de véhicule suivant l'arrivée d'un train).

Vue de la route royale entre le carrefour royal et la route des muses.



La signalisation de cet aménagement.



Un panneau

Ces photos mettent en évidence l'obligation pour les véhicules d'utiliser la partie de la voie destinée aux piétons lors des croisements. La signalisation mise en place aux deux extrémités de l'aménagement est un panneau B22b. Il indique le passage obligatoire des piétons sur un cheminement qui leur est réservé. Il ne s'agit pas du panneau B 52 qui indique une zone de rencontre.



B52

Entrée d'une zone de rencontre



L'indication de limitation de vitesse à 30 km/h est répétée tout au long de l'aménagement de la route royale, mais seulement dans le sens allant du carrefour royal vers la gare. Il n'y a aucune indication de limitation de vitesse dans l'autre sens.

Les îlots placés sur la ligne discontinue séparant la partie piétonne de la chaussée sont absents dans les deux courbes sans visibilité de ce trajet sur une longueur d'environ 100 mètres, là où le risque est maximal. Un piéton qui emprunte la partie qui lui est « réservée » est mis en danger dans la partie séparant le dernier îlot et la fin du virage, quand les véhicules doivent se rabattre brutalement sur la partie piétonne, lorsqu'ils aperçoivent un véhicule prioritaire montant de la gare. En sens inverse, il n'y a pas un seul panneau de limitation de vitesse entre le panneau 30 situé au niveau du ralentisseur de sortie du parking de la gare et le carrefour royal.

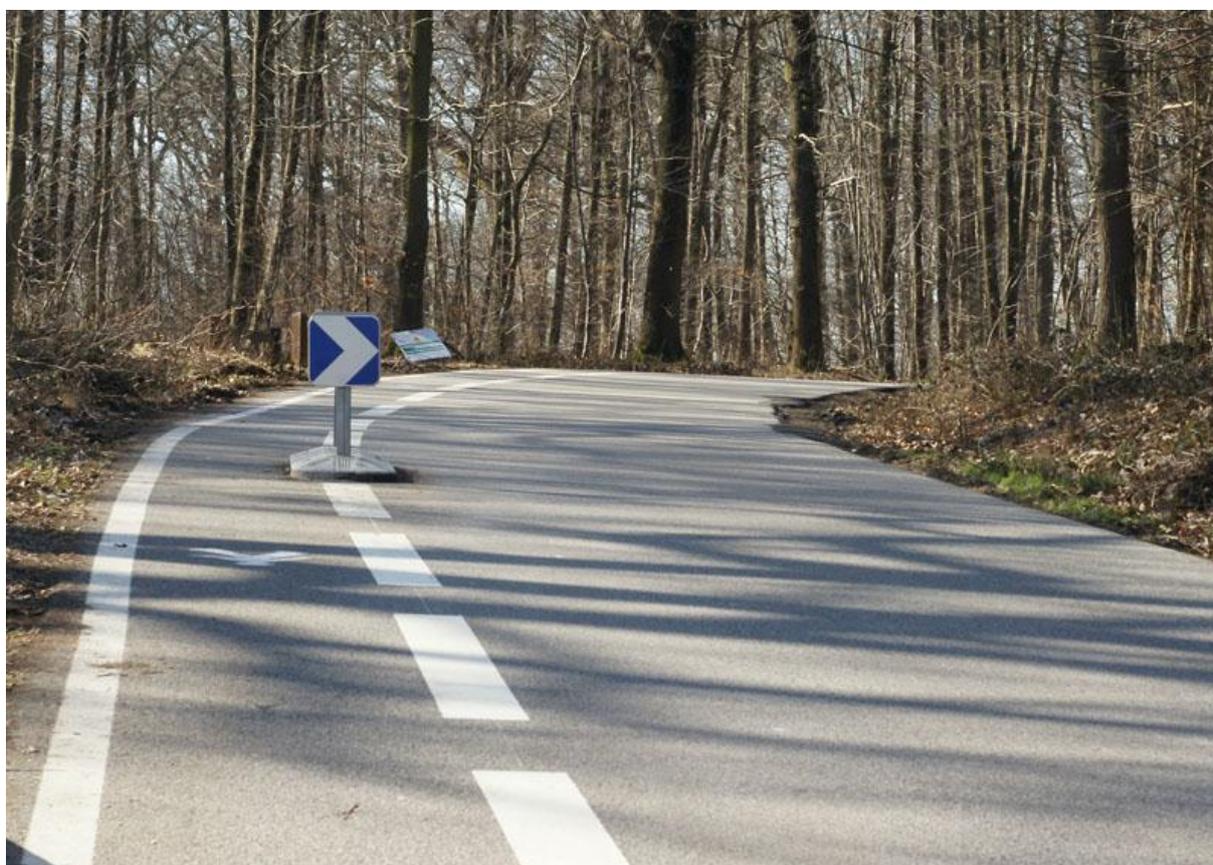
Courbe au niveau du carrefour entre la route royale et la route des muses



Le second virage situé dans le haut de la route des muses (photo suivante) présente le même facteur de risque. Là encore il n'y a pas d'îlot de protection des piétons au niveau de la courbe, mais seulement en fin de courbe. Le véhicule se dirigeant vers la gare peut avoir à croiser un véhicule prioritaire alors qu'un piéton occupe la partie de la voie qui doit le protéger. Si la vitesse maximale de 30 km/h était respectée, le risque serait faible, mais il faut retenir que cette voie conduit à une gare, qu'il y a deux trains par heure et que les usagers roulent à 60/70 km/h sur cette route quand ils sont en retard.

Une des absurdités conceptuelles de cet aménagement est d'avoir accordé la priorité aux véhicules des usagers allant dans le sens où ils n'ont pas de contrainte de temps, quand ils quittent le parking de la gare pour rejoindre leur domicile. Les véhicules qui doivent marquer l'arrêt au niveau des îlots en béton sont les usagers qui vont prendre leur train et les bus qui font la navette entre St Nom et la gare.

Courbe située en haut de la route des muses, avant le début de la descente vers la gare



Vue de la partie de la route des muses descendant vers la gare avant les coupes de bois récentes



L'aménagement du parking

Vue de la partie basse de la route des muses, aménagée pour le stationnement en épi.



L'aménagement de la zone de parking est dangereux. De nombreux véhicules sont stationnés l'avant vers la forêt (l'accès au stationnement est plus facile dans ce sens quand de nombreux véhicules arrivent à la gare le matin et qu'une manœuvre en marche arrière bloquerait la circulation). Quand ces véhicules quittent leur stationnement, leurs conducteurs n'ont aucune visibilité sur la voie, ils entrent alors en conflit avec les piétons et avec les véhicules qui circulent en montant de la gare ou en descendant vers elle.

Commentaires sur les conséquences d'un tel aménagement

Fonctionnellement, l'aménagement est un désastre. Les conflits de circulation sont permanents et l'accès à la gare des utilisateurs de véhicules individuels et surtout des navettes a été rendu plus difficile et ralenti.

Ces inconvénients ne s'accompagnent pas d'un gain en sécurité pour les usagers de véhicules, comme pour les piétons. En 6 mois, trois balises J4 ont été « pliées » par des véhicules qui se sont rabattus sur la voie piétonne à une vitesse excessive. Quand un usager pense pouvoir franchir l'îlot avant de croiser un véhicule prioritaire au conducteur intransigeant et réalise tardivement que sa manœuvre est impossible, il freine en catastrophe en se rabattant sur la voie piétonne et finalement fauchera la balise J4 si sa manœuvre est trop tardive.



Outre le danger de cette incursion des véhicules sur une partie de voie réservée en droit aux piétons, la multiplication d'îlots supportant les balises J4, détruit la qualité esthétique de cet environnement forestier. Une voie verte totalement distincte de la voie réservée aux véhicules, l'aurait conservée.

Commentaires sur la conformité aux règles et aux bonnes pratiques de cet aménagement pour piétons.

Outre le constat de ses déficits fonctionnels et des risques encourus, peut-on dire que cet aménagement est conforme aux règles définies par l'administration et aux bonnes pratiques établies par les organismes spécialisés dans ce domaine ?

1/ Quel est le statut réglementaire de cette « bande » pour piétons ?

Le premier élément à prendre en considération est la présence d'un panneau B22b aux deux extrémités de cet aménagement

L'article 66-1 de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière est un texte qui a une valeur réglementaire. Il ne s'agit pas d'une recommandation à laquelle on peut déroger. Elle indique que : « Le panneau B22b signale aux piétons qu'ils sont tenus d'emprunter le chemin à l'entrée duquel il est placé, et aux autres usagers de la route **qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter ni de s'y arrêter.** Le panneau B22b peut éventuellement être complété par un panneau directionnel M3. »

L'aménagement de cette voie pour les piétons n'est donc pas conforme à la réglementation existante. Malgré les panneaux B22b placés aux deux extrémités de l'aménagement, il ne s'agit pas

d'un chemin exclusivement réservé aux piétons. Les véhicules empiètent nécessairement sur cette partie de la voie affectée aux piétons pour laisser le passage à un véhicule venant de la gare.

Peut-on envisager que les responsables de l'aménagement avertis de leur erreur, tentent de régulariser la situation en transformant la définition de l'aménagement, par exemple en remplaçant les panneaux B22b par des panneaux B52 ?

a / La réglementation exclut la possibilité de définir l'aménagement réalisé comme une zone de rencontre

Le terme utilisé pour désigner le partage d'une voie entre des véhicules et des piétons est celui de « **zone de rencontre** ».

Article R.110-2 du code de la route.

*« **Zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies **en agglomération** constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »*

Ce texte est précis. Il définit réglementairement un aménagement **urbain**, alors que nous sommes ici dans un milieu **interurbain**. Tout comme les aires piétonnes ou les zones 30, une zone de rencontre ne peut pas se réduire à une bande tracée sur une chaussée qui n'a pas le statut de zone de rencontre. La zone doit englober l'ensemble de la voirie, de façades à façades, sauf cas bien particuliers où les espaces sont clairement séparés (distances, aménagement paysagers, séparations physiques marquées).

b/ Peut-on qualifier cette « bande » marquée au sol comme une aire piétonne ?

Ce serait à la fois impossible et inutile car, comme les chemins piétons, les aires piétonnes sont définies de façon précise et restrictive, comme des zones avec une entrée et une sortie et non comme la partie latérale d'une voie.

Les aires piétonnes ne peuvent être utilisées par les véhicules que dans une fonction particulière de desserte de l'intérieur de la zone (livraisons, résidents).

Article R.110-2

*« **Aire piétonne** : section ou ensemble de sections de voies **en agglomération**, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, **seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas** et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.»*

Article R.411-3

« L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre. »

Article R.412-7

« Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte, ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article [R. 411-3](#) ».

c/ Peut-on envisager de se contenter d'un marquage au sol par le pictogramme représentant un piéton, sans autre indication, pour éviter d'être en contradiction avec des textes qui s'imposent aux aménageurs ?

Là encore la solution n'est pas envisageable. Une fois exclu les qualificatifs de chemin piéton, de zone de rencontre et d'aire piétonne, les situations permettant aux piétons d'utiliser une voie où circulent les véhicules sont définis de façon limitative par l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière, il s'agit :

- des « passages pour piétons » prévus par l'article 118 du texte précité et permettant de traverser la voie. L'objectif est alors de permettre la traversée d'une voie en agglomération et non de cheminer le long de la voie.
- Des accès piétons à un poste de secours (article 118-11). Leur marquage doit être celui défini par les textes réglementaires : « *il présente la reproduction du pictogramme du panneau CE2a, complétée par une flèche et l'indication de la distance, en direction du poste d'appel d'urgence le plus proche* ». Il faut remarquer que le pictogramme utilisé sur la route de la gare de Saint Nom la Bretèche n'est pas le pictogramme du panneau CE2a. Ce genre de détail met en évidence l'absence de professionnalisme des réalisateurs de cet aménagement.



Bilan de ces possibilités réglementaires

L'ensemble des textes visant à assurer la sécurité des piétons repose sur deux méthodes :

- La réalisation de chemins réservés aux piétons ou de voies vertes utilisables par les piétons et les cyclistes. Ces deux aménagements ont une signalisation spécifique et peuvent être implantés aussi bien en agglomération qu'en milieu interurbain.
- L'aménagement de zones de rencontre et d'aires piétonnes, habituellement au centre des agglomérations, jamais en milieu interurbain. Toute la signalisation mise en œuvre est alors destinée à rendre visible l'entrée dans une zone de coexistence d'usagers motorisés ou non. Ces textes ne définissent jamais une « partie piétonne » tracée tout au long d'un itinéraire, sur une voie ouverte à la circulation des véhicules, hors agglomération.

Il est évident que l'aménagement allant à la gare de Saint Nom la Bretèche n'est ni un chemin piéton, ni une zone de rencontre, ni une aire piétonne. Il s'agit d'un aménagement se situant hors de toute règle, traduisant une volonté délibérée de créer un simulacre de cheminement réservé aux piétons en se contentant d'en marquer une limite par une ligne discontinue longitudinale.

Les responsables de la signalisation n'ont jamais introduit une telle possibilité de signalisation au sol. Pour éviter la solution de facilité qui a été mise en œuvre sur cet aménagement. Le chemin piéton devait être complètement séparé de la voie utilisée par les véhicules et interdite à ces derniers.

Le problème s'est posé à l'identique lors de la définition des **bandes cyclables**, adjacentes à la voie principale et non séparées d'elle physiquement comme le sont les **pistes cyclables** (talus, bordures surélevées, plantations). Ces bandes sont exclusivement réservées aux cycles et elles sont définies réglementairement. Une « bande piétonne » n'a jamais été envisagée, même en interdisant le moindre partage avec les véhicules, ce qui est le cas pour les bandes cyclables, interdites aux autres usagers.

2/ L'usage des balises J4 pour rendre visibles les îlots en béton n'est pas conforme à la réglementation.

Les balises J4 ne sont pas autorisées dans un tel contexte. Il s'agit de balises indiquant un virage. Leur usage a été autorisé pour marquer un obstacle destiné à rétrécir une voie dans le but de ralentir les véhicules, mais uniquement en agglomération. L'usage des balises J4 pour matérialiser les limites de rétrécissement de chaussée est INTERDIT en milieu interurbain comme l'indique l'article 9-2 de l'IISR : " *La balise J4 monochévron peut être également utilisée en agglomération pour signaler un aménagement ponctuel de voirie visant à créer un rétrécissement de chaussée ou une modification de sa trajectoire de type chicane*". L'aménagement conduisant à la gare des St Nom est donc totalement incompatible avec l'esprit et la lettre des textes définissant les aménagements pour les piétons.

Quels aménagements pouvait-on réaliser pour assurer la sécurité des piétons accédant à la gare ?

La meilleure solution était de réaliser une voie réservée aux piétons et aux cyclistes, séparée de la chaussée utilisée par les véhicules. La D98 a bénéficié d'un tel aménagement entre le carrefour Royal et l'entrée de Fourqueux.

Le choix a été fait d'une piste située de part et d'autre de la voie. La tendance actuelle est de préférer une véritable voie verte bidirectionnelle de 3 mètres de largeur sur un seul côté de la voie, rendant possible le croisement des cyclistes et des piétons et facilitant l'entretien de la voie.

D 98 : photo prise du carrefour royal en direction de St Germain en Laye

(une piste identique, réservée aux cyclistes et aux piétons., a été implantée du côté opposé de la voie)



Un tel aménagement est à la fois plus sûr et plus esthétique. Il convient d'étudier sa faisabilité d'une part sur la route royale et d'autre part sur la route des muses et au niveau du parking de la gare.

1/ l'aménagement de la route royale

L'emprise de la voie sur la forêt est proche de celle de la D98 photographiée ci-dessus. Sur les 360 mètres joignant le carrefour royal et le début de la route des muses, les arbres les plus proches de la chaussée sont à une distance variant de 5 à 6 mètres, soit une emprise globale de 15 mètres au minimum (la chaussée revêtue à 5 mètres de largeur).

L'argument de l'intransigeance de l'ONF, en ce qui concerne la modification de ses voies forestières est souvent mis en avant pour ne pas modifier les aménagements existants. Il s'agit souvent d'un argument de facilité qui masque une absence complète de négociation avec l'ONF pour produire des aménagements fonctionnels et esthétiques. Une voie verte bordant une voie ouverte à la circulation des véhicules est à l'évidence plus esthétique que le vilain alignement de balises J4 mis en place sur la route royale et la route des muses.

Les deux photos suivantes mettent en évidence la largeur disponible de part et d'autre de la chaussée sur la route royale.



2/l'aménagement de la route des muses dans la partie précédant le parking

L'analyse de cette section de voie est particulièrement importante, car elle met en évidence la situation exposée du piéton confronté à la venue d'une voiture derrière lui, freinant par temps humide sur des feuilles (ces routes forestières ne sont jamais balayées). Cette partie, (dont une photographie par temps de neige a été présentée ci-dessus), devait être aménagée pour garantir la sécurité des piétons. La bordure en bois, totalement inutile, devait être enlevée et un véritable chemin réservé aux piétons aménagé



L'emprise de la voie est beaucoup plus réduite que celle de la route royale. La règle de un mètre de longueur placée sur la barrière en bois indique cependant la possibilité d'une solution minimale sous la forme d'un chemin piéton à côté de la voie utilisée par les véhicules. Cette solution n'aurait pas la qualité d'une véritable voie verte, mais elle serait préférable à la solution actuelle

La meilleure solution serait la poursuite de la voie verte jusqu'au parking en obtenant des pouvoirs publics la décision d'élargir l'emprise de la voie aux dépens des deux accotements. Il n'est pas nécessaire d'avoir des fossés le long d'une telle voie. Le drainage ne pose aucun problème dans une forêt implantée sur les terrains sablonneux du stampien supérieur. Le seul écoulement à assurer est celui du ruissellement des eaux de pluie sur la chaussée. Actuellement la rigole en béton placée le long de la voie revêtue est suffisante pour assurer cette fonction.

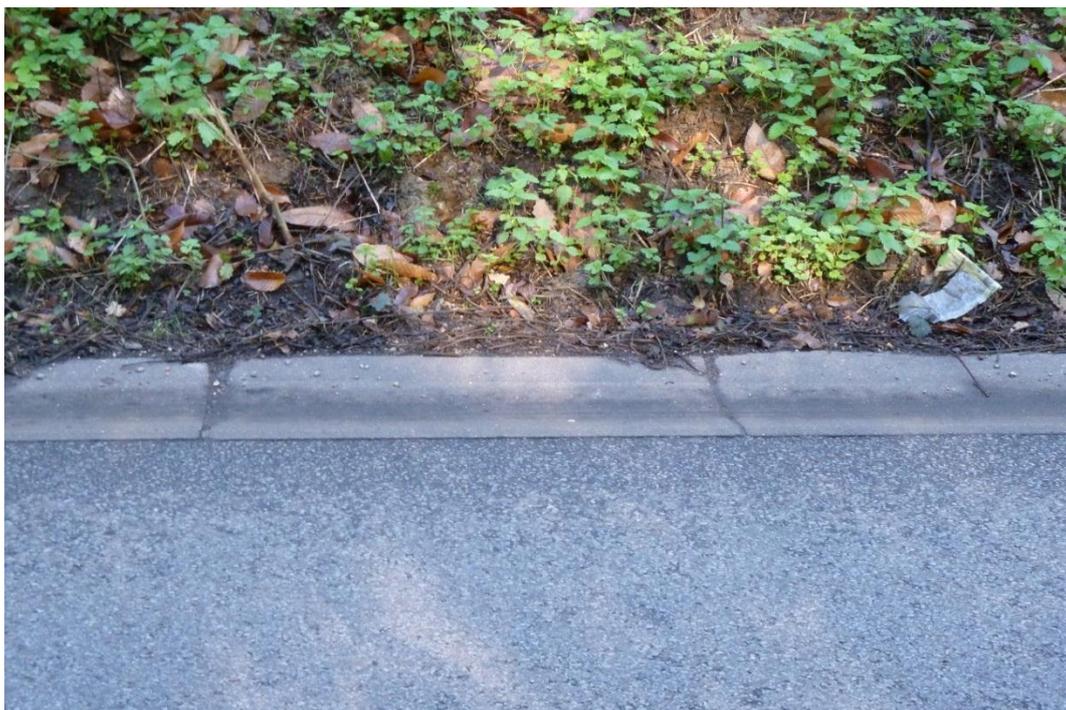
Cette seconde hypothèse est renforcée par l'évolution de la situation forestière le long de la route des muses. Des abattages très importants ont été réalisés au cours des dernières semaines, incluant les arbres les plus anciens. Cette situation permet de négocier avec l'ONF et les responsables départementaux en charge de la sécurité publique la réalisation de la voie verte sur toute la longueur séparant le carrefour royal du bas de la route des muses, sans autre opération forestière qu'un

débroussaillage de part et d'autre de la voie et un aplanissement sur une faible largeur du talus qui la borde.

Bordure de la route des muses début mars 2012

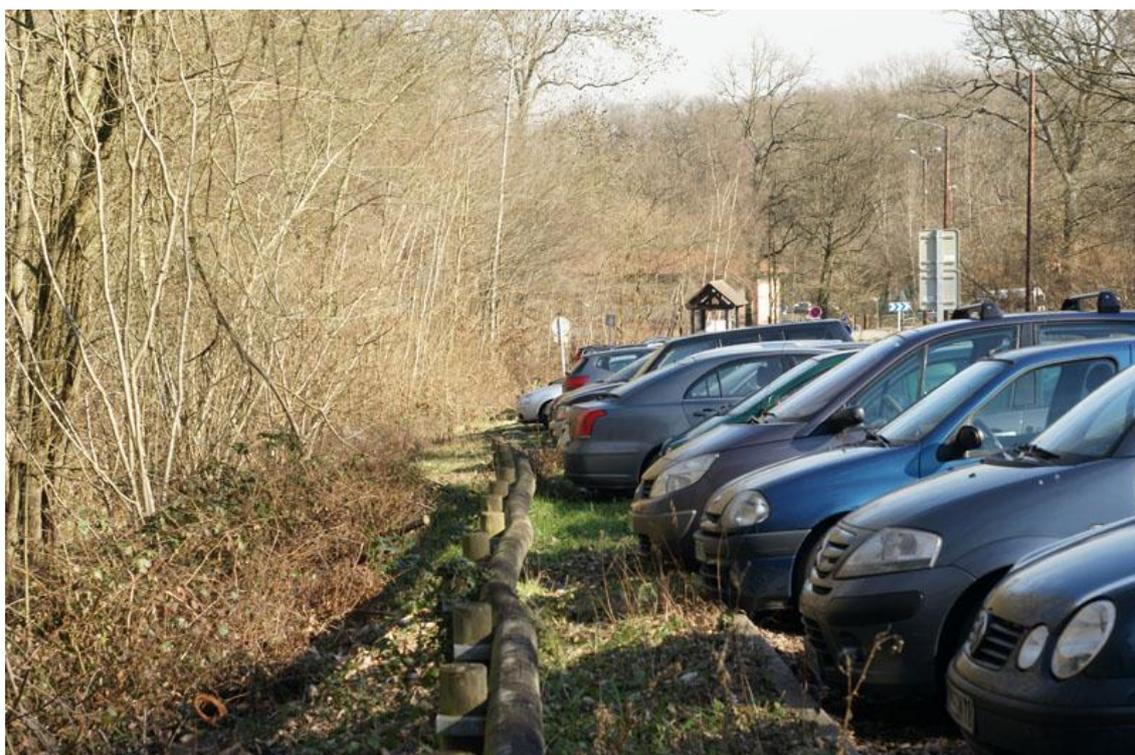


Drainage des eaux pluviales de la route des muses (à gauche en descendant vers la gare)



3/ l'aménagement du parking

La vue suivante montre qu'il était facile de faire passer le cheminement des piétons entre la forêt et le stationnement, là encore au prix d'un aménagement minime. Il n'exigeait pas d'abattage d'arbre et permettait d'éviter tout conflit entre les piétons et les véhicules circulant, notamment les bus. En outre, son aspect esthétique ne pouvait être qu'une amélioration de la bordure actuelle qui n'est l'objet d'aucun entretien.



Conclusion sur les aménagements à réaliser pour rendre la voie sûre

Aucun argument, de nature technique ou lié au respect de la forêt, ne s'opposait à la réalisation d'un aménagement de qualité qui pouvait prendre deux formes :

- Une forme minimale associant une voie verte le long de la route royale et un chemin purement piéton le long de la route des muses.
- Une forme optimale : une voie verte de trois mètres de large réservée à la circulation des vélos et des piétons allant du carrefour royal à la gare. Elle pose le problème de l'acceptabilité par l'ONF d'un élargissement minimal de l'emprise de la route des muses. L'opposition de l'ONF à tout projet de modification d'une voie est un argument commode pour ne rien faire. Cet organisme a des capacités de réflexion et une intelligence des aménagements, il sait différencier une amélioration qui assure la valorisation d'une forêt (voie verte de quelques centaines de mètres entre le parking de la gare et la route royale) et la réalisation d'un faux chemin piéton, au balisage inesthétique et non conforme aux instructions en vigueur. En outre, le déboisement massif effectué récemment le long de la route des muses facilitera l'acceptation du prolongement d'une voie verte le long de cette route.

Conclusions d'ensemble

L'aménagement destiné à assurer la sécurité des piétons entre le carrefour royal et la gare de Saint-Nom la Bretèche ne respecte pas les obligations en vigueur. Il devra donc être modifié.

Des solutions efficaces et esthétiquement plus satisfaisantes sont réalisables et il est indispensable de les réaliser rapidement, sans attendre que des piétons subissent les dommages qui ont déjà été constatés au niveau des balises. Un piéton ne doit pas être transformé en obstacle contraignant les véhicules à ralentir sur une voie hors agglomération, une simple ligne de peinture étant destinée à lui faire croire que l'on assurait ainsi sa sécurité. Une fausse sécurité est une situation encore plus dangereuse que celle de la période précédente, pendant laquelle les piétons savaient qu'ils ne bénéficiaient d'aucune protection.

La situation actuelle, en contradiction avec la réglementation existante, engage la responsabilité des aménageurs et des pouvoirs publics.