

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

Note de Claude Got du 23 février 2012 complétée et remaniée le 20 novembre 2013 pour tenir compte de l'expérience acquise au cours des 18 derniers mois.

### Résumé du problème

L'accès routier à la gare de Saint Nom la Bretèche à partir du carrefour Royal a été l'objet d'aménagements qui ne sont pas conformes à la réglementation sur les voies piétonnes. Une première démarche a été faite en mars 2012 pour obtenir la mise en conformité de cette partie de voie avec l'article 66-1 de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière qui est un texte ayant 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.* ».



La vue produite ci-dessus exprime sans ambiguïté le statut de voie piétonne de l'aménagement.

La démarche auprès du préfet des Yvelines faite en mars 2012 ayant échoué, l'auteur de cette démarche m'a demandé de mettre à jour mon analyse technique de la situation, trois éléments nouveaux me semblent importants pour appuyer la demande de correction de la non-conformité par rapport à la réglementation :

1/ La fréquence élevée des accidents matériels qui se sont produits au niveau des ilots supportant la signalisation séparant la voie piétonne de la voie utilisée par les véhicules qui confirme l'analyse faite

il y a 18 mois. Toute erreur d'appréciation de la vitesse du véhicule qui vient en face produit des conflits se terminant par un freinage en catastrophe de l'utilisateur qui espérait passer l'îlot suivant, avant le croisement avec le véhicule prioritaire montant de la gare. Les accidents matériels répétés sont toujours une indication à prendre en compte pour évaluer le risque lié à un aménagement. Ils expriment une inadaptation qui produira tôt ou tard un accident corporel.

2/ L'absence complète de prise en compte de la circulation des cyclistes, alors que la route royale supporte un trafic important de ces usagers, notamment pendant le week-end. Si le cycliste allant vers la gare ou vers Noisy respecte la réglementation et s'interdit d'utiliser la voie piétonne, il est constamment mis en danger par les véhicules allant à la gare et qui vont le doubler sans respecter la distance minimale prescrite hors agglomération lors du passage à l'aplomb des plots. La pratique la plus fréquente est un usage par les cyclistes de la voie piétonne dans le sens carrefour Royal-Noisy et ce qui est plus surprenant dans le sens Noisy-carrefour Royal, en conflit évident avec les piétons qui utilisent la voie qui leur est en théorie réservée ! A une période où le développement de l'usage du vélo est à la fois un objectif de santé publique et de développement d'un mode de transport non polluant et respectueux de l'environnement, la priorité donnée aux véhicules à moteur allant jusqu'à l'oubli complet de la circulation des cyclistes met en évidence la distance qui peut séparer un discours public et une réalisation de terrain.

3/ L'aggravation des conditions d'accès à la gare des voitures et surtout des navettes assurant le transport des habitants de Saint Nom la Bretèche vers la gare. Quand un flux important de voitures remonte de la gare après une dépose de personnes qui vont prendre le train (aux heures d'affluence ce trafic est important), il peut provoquer un blocage complet des véhicules descendant vers la gare, qui ne peuvent pas dépasser les plots séparant la voie piétonne de la chaussée.

L'aménagement se révèle donc :

- Non conforme à la réglementation,
- Dangereux,
- Inadapté à la circulation des cyclistes alors qu'il se situe dans une forêt domaniale très fréquentée par ce type d'usagers,
- Créateur de difficultés pour l'accès à la gare des véhicules.

Plusieurs modifications successives ont été apportées à ce aménagement pour le « sauver » à moindre coût. Il s'agit notamment d'introduire une limitation de vitesse basse (40 km/h) en direction de la gare (elle n'est pas respectée) et de supprimer des îlots surmontés des balises directionnelles J4 monochevron. Il est évident que cette suppression limite les conflits entre les véhicules roulant dans des directions opposées, mais elle marque également la reconnaissance de ces conflits dangereux. La suite logique sera la suppression de tous les îlots, mais alors la voie piétonne n'aura plus aucune protection.

La photo suivante (novembre 2013) met en évidence la suppression récente d'un des îlots de la descente sur la route des Muses. La voie piétonne avec sa bordure par une ligne blanche discontinue est devenue virtuelle, elle n'assure plus la sécurité des piétons et la situation est redevenue celle qui existait avant la création de cet aménagement inadapté et dangereux par les fausses garanties qu'il apporte. Avant cet aménagement il était plus prudent pour un piéton de faire la descente vers la gare en se plaçant sur la gauche, face aux véhicules montants.



Ces modifications prouvent la reconnaissance de la dangerosité de l'aménagement par ceux qui en sont responsables, mais leur recherche d'une solution est vaine en l'absence d'une reconnaissance de l'impossibilité de faire coexister une voie piétonne et deux sens de circulation des véhicules sur une voie de cinq mètres de large. La seule solution adaptée à une telle configuration consiste à redonner aux véhicules la disponibilité de la voie et de créer une voie verte pour les cyclistes et les piétons à côté de la voie actuelle au niveau de la route royale. Au niveau de la route des muses plusieurs solutions sont envisageables, la meilleure serait une voie montante à droite en venant de la gare pour les cyclistes et une voie descendante purement piétonne (les cyclistes peuvent descendre la route des muses sans être dépassés).

### **La situation initiale**

Les habitants de Saint Nom la Bretèche s'étaient opposés à la desserte de leur bourg 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 2 kilomètres 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.

Entre le carrefour royal et la gare, le parcours était dangereux pour les piétons du fait de l'absence de voie protégée. Un bas-côté herbeux relativement large existe dans la partie initiale (les 415 mètres sur la route royale à partir du carrefour royal) jusqu'au début de la route des muses, mais il est très mal entretenu par un ou deux fauchages annuels. La partie suivante (route forestière des muses) est en forte descente sur 755 mètres jusqu'à la gare, passant de l'altitude 177 à 130 mètres au niveau de

la gare. Les piétons ne pouvaient éviter d'utiliser la voie revêtue, un talus et une barrière en bois bordant la voie. La fin de cette descente est un parking avec stationnement en épi bilatéral.

La partie dangereuse de l'itinéraire est marquée par des flèches bleues sur la carte suivante, elle s'étend du carrefour royal à la gare (entre les deux indications de Parking).



Échelle : 1 : 8000

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

IGN 2012 - [www.geoportail.fr/mentionslegales/](http://www.geoportail.fr/mentionslegales/)

IGN  
Institut National  
de l'Information  
et des Cartes  
et des Services

La photo ci-dessous 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 n'avaient aucune protection (Photo de la partie de la route des muses au-dessus de la zone de parking en épi)



### 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 tracée 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 silhouettes 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 voie 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). La vue suivante illustre cette succession d'îlots entre le carrefour royal et la route des muses.



La signalisation placée au début de cet aménagement est reproduite ci-dessous.

Le panneau « cédez le passage » est situé à la fin de la fusion d'une voie venant de la D 98 pour rejoindre la route royale sans emprunter le rond-point du carrefour royal. L'indication de limitation de vitesse à 30 km/h passe ensuite à 40 km/h.



Le panneau situé au début de l'aménagement de cette « voie piétonne » est le panneau B22b qui indique le passage obligatoire des piétons sur la voie qui leur est réservée. Il ne s'agit pas du panneau B 52 qui indique une zone de rencontre.



**B52**

Entrée d'une zone de rencontre



**B22b**

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. »

Les îlots séparant la voie piétonne de la chaussée sont supprimés dans les deux courbes sans visibilité de ce trajet. Un piéton qui emprunte la voie 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 voie 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.



Qui sera responsable en cas d'accident dans une telle courbe ? l'automobiliste qui a utilisé une voie piétonne protégée par les obligations prévues dans le règlement, ou ceux qui ont fait réaliser un aménagement qui ne permet pas de respecter ce règlement ?

Bien entendu si la vitesse maximale de 40 km/h était respectée, le risque serait faible, mais il faut avoir à l'esprit le fait 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 supplémentaire 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 et de contraindre à l'arrêt les bus qui assurent la navette entre St Nom et la gare et les usagers qui vont prendre leur train.

### **La partie descendante de la route des Muses**

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), pouvait être aménagée pour assurer la sécurité des piétons. La bordure en bois, totalement inutile, devait être enlevée et il était facile d'implanter une voie piétonne d'un mètre de large à côté de la voie de 5 mètres de large permettant le croisement des véhicules montants et descendants.

Vue de la partie haute de la route des muses, à droite en descendant vers la gare.



Aucun argument, de nature technique ou lié au respect de la forêt, ne s'opposait à la réalisation d'une piste piétonne en bordure de la voie. Le petit fossé dans lequel est implantée la barrière en bois n'a aucune fonction de drainage. La seule collecte des eaux pluviales à assurer est celle de la chaussée de la route des muses qui se fait par un caniveau en béton sur la partie gauche de la chaussée.



La règle de un mètre de longueur placée en équilibre sur la barrière en bois indique la possibilité de tracer la voie piétonne à côté de la voie utilisée par les véhicules.

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



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 (accès plus facile au stationnement quand de nombreux véhicules arrivent à la gare le matin et qu'une manœuvre en marche arrière bloque 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. Il fallait faire passer la voie piétonne entre le stationnement et la forêt. En outre le stationnement devrait se faire obligatoirement en marche arrière.

La vue suivante montre qu'il était facile de faire passer la voie piétonne entre la forêt et le stationnement, 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.



Vue d'un aménagement bien adapté à un tel contexte, réalisé lors de la réfection de la D98. La photo ci-dessous est prise du carrefour Royal en direction de St Germain en Laye.



Ce type de voie mixte, piétons et cyclistes, ne pose aucun problème technique ou environnemental, il pouvait être réalisé sans difficulté route Royale, compte tenu de la largeur de l'emprise non boisée de la voie. Le contexte de la route des muses est différent, l'emprise de la voie est plus réduite et la forte pente n'incite pas à établir une piste mixte, piétons/cyclistes, notamment à cause de la faible adhérence par temps de pluie d'une piste qui sera souvent recouverte de feuilles. Il serait raisonnable de maintenir la circulation cycliste sur la voie de 5 mètres actuelle dans la descente, le problème du dépassement ne se posant pas pour les cyclistes descendant la voie. Ceux-ci ont intérêt à bénéficier d'une chaussée maintenue propre par le passage des voitures. Dans le sens de la montée, une piste purement cyclable d'un mètre de large à droite de la chaussée serait la meilleure solution. La voie piétonne serait implantée sur un mètre de large à droite dans le sens de la descente.

#### **Les commentaires que l'on peut faire sur le service rendu par l'aménagement actuel**

Fonctionnellement, l'aménagement est un désastre. Les conflits de circulation sont permanents et à la fois l'accès à la gare et la remontée vers St Nom ont été ralentis.

Cet inconvénient ne s'accompagne 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, surpris par un véhicule venant en face et voulant utiliser sa « priorité ».

Balise J4 avant et après le passage d'un véhicule qui pensait pouvoir franchir l'obstacle avant de croiser un véhicule prioritaire au conducteur intransigeant. Il a dû freiner en catastrophe en se rabattant sur la voie piétonne et a finalement fauché la balise J4.



Outre le danger de cette incursion des véhicules sur une voie réservée en droit aux piétons, la multiplication d'îlots supportant les balises J4, détruit la qualité esthétique de cet environnement forestier. Une piste pour les piétons, 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, 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 ce passage pour piétons ?***

L'aménagement de cette voie pour les piétons n'est pas conforme à la réglementation existante. Malgré les panneaux B22b placés aux deux extrémités de l'aménagement, il ne s'agit pas d'une voie exclusivement réservée aux piétons. Les véhicules empiètent nécessairement sur cette voie pour permettre le croisement avec un autre véhicule venant de la gare.

Il ne s'agit pas non plus d'une zone de rencontre utilisable à la fois par les piétons et les véhicules et il serait impossible de « régulariser l'erreur » en remplaçant les panneaux B22b par des panneaux B52.

La réglementation dans ce domaine est à la fois complexe et précise.

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 un aménagement urbain. Tout comme les aires piétonnes ou les zones 30, une zone de rencontre ne peut pas se réduire à une voie jouxtant une chaussée qui n'a pas le statut de la zone. La zone englobe 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).

Il est également impossible de qualifier ce passage d'aire piétonne, car comme pour les voies piétonnes, elles ne peuvent être utilisées par les véhicules.

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](#) ».*

En dehors des zones de rencontre, les marquages au sol permettant aux piétons d'utiliser une voie où circulent les véhicules sont définis de façon limitative par le code de la route, il s'agit :

- des « passages pour piétons » prévus par l'article 118 de l'arrêté précité et permettant de traverser la voie.
- Des accès piétons à un poste de secours (article 118-11) et 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* ».

L'ensemble de ces textes vise à permettre l'aménagement de zones piétonnes au centre des agglomérations. Toute la signalisation mise en œuvre est destinée à rendre visible l'entrée dans une zone de coexistence d'usagers motorisés ou non, mais elle n'a jamais envisagé qu'une piste piétonne soit tracée 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 une voie piétonne, 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 voie réservée 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. Ils ont marqué ainsi leur volonté d'éviter la solution de facilité qui a été mise en œuvre sur cet aménagement. La voie piétonne devait être complètement séparée 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 comme le sont les pistes cyclables. Ces bandes sont exclusivement réservées aux cycles.

## **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 monochevron 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*".

## Conclusions

Nous sommes en présence d'une fausse amélioration voulant donner l'impression que l'on a souhaité assurer la sécurité des piétons, sans entreprendre la réalisation d'une voie piétonne ayant les caractéristiques réglementaires d'une telle voie.

La malfaçon est rendue évidente par l'ensemble de détails mettant en évidence l'incompétence des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre qui ont défini cet aménagement :

- la balise J4 monochévron est interdite pour marquer un rétrécissement de voie se situant hors agglomération. Un obstacle hors agglomération peut être marqué par une balise, mais il doit s'agir d'une balise J11 blanche.
- Le pictogramme au sol représentant un piéton n'est pas conforme à la définition du pictogramme représentant le piéton sur le panneau CE2a.
- le panneau marquant le début et la fin de la voie est un panneau B22b qui désigne une voie piétonne sur laquelle les véhicules ne doivent ni circuler, ni stationner.

Les conséquences sont faciles à établir :

- dégradation des conditions d'accès à la gare, notamment pour les bus,
- création de conflits de circulation dangereux au niveau des ilots portant les balises directionnelles,
- absence complète de prise en compte de la circulation des cyclistes,
- absence de protection des piétons sur une voie qui leur est réservée en théorie, mais qui ne l'est pas en pratique, les voitures devant empiéter sur la voie piétonne pour se croiser.

**Un tel aménagement aurait dû être validé par un expert compétent avant sa réalisation. Sa conformité au projet devait être vérifiée une fois achevé. Sous sa forme actuelle il s'agit d'un aménagement dangereux.**