Rue de la Haute Borne :
vers la fin d'une anomalie et le retour à une sécurité promise ?

Les riverains du lotissement Le Bois de Chelles II, rue de la Haute Borne subissent les nuisances d'un trafic de transit qu'ils sont seuls, des îlots de leur catégorie, à supporter.
Sont en jeu aussi bien la pollution que les dangers associés à un usage inadapté de la voirie par les automobilistes, voitures comme camionnettes de livraison mais aussi poids lourds, guidés pour emprunter cet itinéraire par leur psychologie du « plus malin », les encouragements des systèmes de guidage et les tergiversations des autorités.
Une solution est à rechercher dans un retour à ce qui fait la spécificité des îlots du quartier, l'absence de transit qui garantit une sorte d'auto-contrôle entre riverains.
Une réflexion sur les adaptations de la voirie pour la mettre en conformité avec les nouvelles normes et les nouveaux usages est à mener par une collaboration tripartite, élus, experts techniques et habitants représentés par leur association

LA SITUATION GENERALE

La Haute-Borne, une anomalie dans le quartier

Seul îlot traversé par les automobiles via la rue de la Haute Borne (fig. 1)
Une volonté des aménageurs, qui, combinée avec l'ouverture de l'avenue Guy Rabourdin, offre ce qui paraît être un itinéraire plus court vers le N/O qu'en empruntant l'av. de l'Europe (fig. 2)



Figure 1



Figure 2

Une configuration viaire inadaptée au transit, calibrée pour la desserte

Une largeur de chaussée inférieure à 5m
Des trottoirs pas aux normes et encore, quand ils existent et pas seulement d'un seul côté (ou pas) (fig. 3 à 5)
Sinueuse : les différentes figures sont de ce point parlantes


Figure 3


Figure 4


Figure 5

LES EVOLUTIONS

Les bus

Ils ont d'abord circulé dans les deux sens sur toute la longueur de la rue de la Haute Borne, obligés de rouler sur le trottoir en cas de croisement

Puis, toujours dans les deux sens, mais S/N via Haute Borne et retour N/S par l'avenue des Cheminots (fig. 6),

Et enfin, choix d'un autre parcours : les bus ne traversent plus l'îlot (Fig 7)



Figure 6

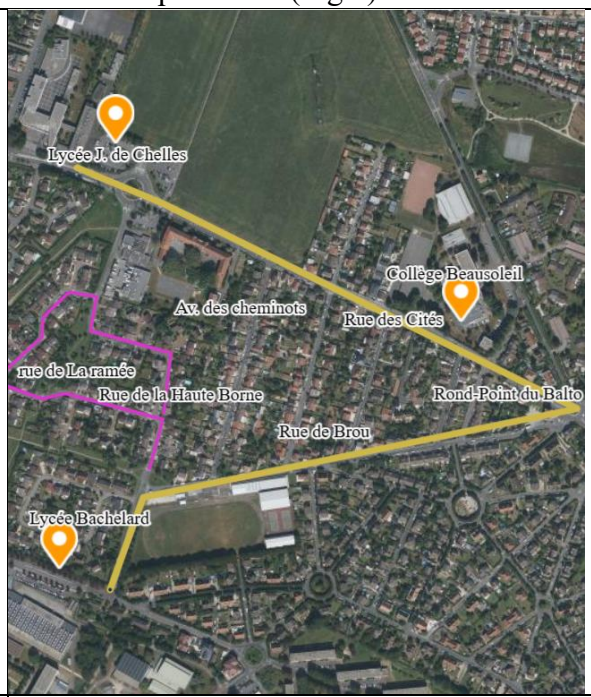


Figure 7

Les aménagements de plus en plus contraignants pour les automobiles en transit

La mairie « monte en gamme » progressivement : mise en place de chicanes, adoption du statut de zone de rencontre, mise en impasse de la rue de La Ramée (dont on ne peut sortir que par le

Nord), pose récente d'une chicane supplémentaire et de bordures en béton dans le virage, obligeant les voitures à s'écarter des issues des propriétés (fig. 8 à 11)

	
	
Figure 8	Figure 9
Figure 10	Figure 11

LES IMPASSES

Une réalité qui tarde à s'imposer aux comportements moutonniers

L'attrait des « parcours malins »

L'automobiliste est friand de « parcours malins » qui ont le double avantage
1) de raccourcir le temps de trajet ;
2) de conforter le conducteur dans son statut de « plus malin »
Pourtant, entre l'intersection entre les rues de Brou et l'avenue de l'Europe et le giratoire de La madeleine, les distances sont quasi équivalentes

- Via Haute Borne : environ 1.200m
- Via av. de l'Europe : environ 1500m

Après, c'est la psychologie qui joue, avec le sentiment d'éviter l'obstacle du feu routier au bout de l'av. de l'Europe, à son intersection avec la Route de Claye, mais en faisant abstraction d'un trajet plus direct via l'av. de l'Europe et plus compliqué via la rue de Brou et la rue de la Haute Borne, essentiellement limitée ici à 20km/h

Waze et ses recommandations

L'itinéraire continue à être recommandé par les systèmes de guidage type WAZE, malgré l'accord conclu avec la mairie de Chelles (fig. 12 : bus guidé par Waze et coincé)

Les arrangements avec le code de la route
Pour les conducteurs, les indications de Waze semblent primer sur la signalisation routière. Cette mauvaise habitude de ne pas se conformer au code mais à son confort se retrouve alors dans d'autres situations observables sur le territoire : non-respect des priorités, non-respect des stops, non-respect de la vitesse prescrite, etc.

Une régulation trop bienveillante

Par courrier, la Police Municipale rend compte en ces termes de ses opérations de contrôle menées sur une durée d'un mois : « *196 véhicules ont été contrôlés, aucune infraction relevée et la vitesse maximum retenue était de 35 km/h* ». On rappelle simplement que la vitesse est limitée à 20 km/h

Echec des aménagements : Situation sans issue favorable

La figure 13 représente les flux empruntant la rue de la Haute Borne : les flux d'origine sud, de transit, de desserte de la rue de La Ramée (deux fois : directement puis pour sortir côté nord) et de desserte de la rue de la Haute Borne elle-même, mais aussi indirectement les flux d'origine nord qui sont obligés de faire une boucle pour ressortir par le nord.



Figure 12

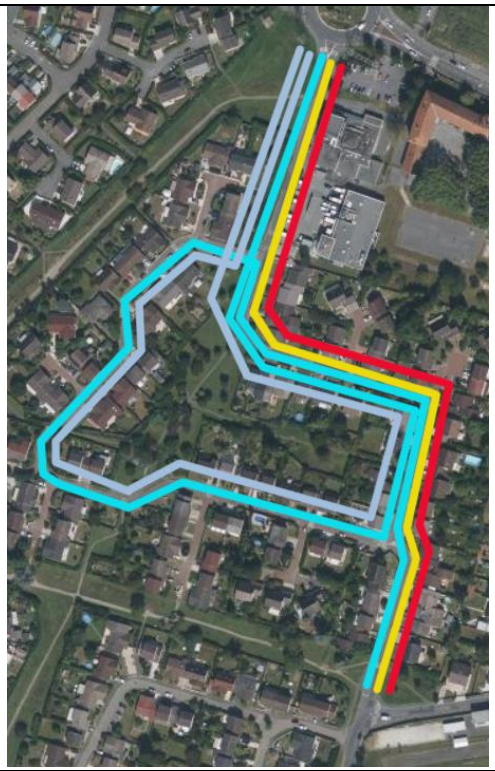


Figure 13

Revenir aux fondamentaux : Voie sans issue

Devant la résistance irrationnelle des utilisateurs, les derniers aménagements n'ont pas prouvé leur efficacité. Il faut donc revenir aux fondamentaux : retrouver la configuration générale des îlots constituant le quartier, donc un îlot non traversable.

On notera que l'objectif vise seulement les automobiles, car l'îlot, comme tous ceux du quartier, reste perméable aux vélos et surtout aux piétons.



Figure 14



Figure 15

On peut alors imaginer deux scénarios contrastés

Scénario impasse sud
La portion de la rue de la Haute Borne comprise entre son accès côté sud et l'intersection avec la rue de La Ramée est en impasse. La desserte du reste de l'îlot se fait par une boucle dont l'entrée et la sortie sont côté nord, à l'intersection avec la rue des Cités (Fig. 14)

Scénario impasse nord
La desserte de l'îlot se fait par une boucle dont l'entrée et la sortie sont côté sud, à l'intersection avec la rue de Brou. La portion de la rue de la Haute Borne comprise entre la dernière villa et la rue des Cités est en impasse (Fig. 15)

Comparaison
Scénario Sud : une dizaine de maisons ne font plus partie de l'îlot et il faut prévoir une possibilité de retournement pour les véhicules de service public – les parkings publics, en particulier au nord, restent accessibles aux véhicules étrangers à l'îlot – la reprise de vitesse après le virage du 43 r. de la haute Borne est encouragée par la longue ligne droite vers la rue des cités – etc.
Scénario Nord : aucune maison exclue et le retournement se fait à l'intérieur des emprises de la société Elior – les parkings publics sont à disposition des seuls riverains et visiteurs – la reprise de vitesse après le virage du 43 r. de la haute Borne, est réduite du fait des seulement 50m qui le séparent du virage vers la r. de La Ramée – etc.

POUR ALLER PLUS LOIN

Il faut s'imaginer dans un avenir proche où le nombre de constructions est susceptible d'amener encore plus de trafic sur la rue de la haute Borne : au sud-est, les opérations immobilières des Arcades ainsi que de Castermant (limite Brou) et au nord-est, celle sur l'emprise des ex-serres municipales, à l'angle de l'avenue de Claye et de la rue du Tir.

Il s'agirait, sans attendre ces évolutions, de mettre en cohérence la volonté de créer un espace apaisé que représente le principe de l'îlot, et caractérisé autant par les aires de stationnement « publics » hors propriétés que par le régime de circulation de la zone de rencontre, avec les aménagements viaires.
En particulier l'absence de trottoir n'est pas incompatible avec la priorité donnée aux piétons de circuler sur la chaussée (en évitant de trop gêner les voitures limitées à 20km/h), voire même, elle serait à encourager. On éviterait ainsi des trottoirs étroits et mal entretenus.
Les deux rues, de la haute Borne et de La Ramée auraient alors l'allure par exemple de la rue des Frères Verdeaux (qui, paradoxalement, a le profil d'une zone de rencontre mais est régulée en tant que zone 30), et on pourrait même envisager un peu de végétalisation.

Les riverains étant groupés en association, le dialogue avec la mairie pourrait s'institutionnaliser, la Ville, par exemple, encourageant ce genre de rapports en le recommandant dans le cadre du futur quartier Castermant
Les scénarios seraient interrogés (ils sont faits pour cela) et des variantes ou d'autres schémas décidés en accord entre les parties.