



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Gentilly, le 25 novembre 2011

Service nature, paysages et ressources

Pôle paysage et sites

Référence :

Vos réf. :

Affaire suivie par :

Vincent JANNIN, Inspecteur des sites des Yvelines

Vincent.jannin@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 01.55.01.27.44 - Fax : 01.55.01.27.10

COMMISSION DEPARTEMENTALE DE LA NATURE,
DES PAYSAGES ET DES SITES DES YVELINES DU 12 DECEMBRE 2011
FORMATION SITES ET PAYSAGES

RAPPORT DE PRESENTATION

**Demande d'autorisation pour la réalisation d'un carrefour sécurisé entre le bourg de
Saint-Lambert-des-Bois et la route départementale 91**

Commune de Saint-Lambert-des-Bois

Site classé de la Vallée du Rhodon

La route départementale 91 est l'axe historique reliant Versailles à Chartres. C'est aujourd'hui une route emblématique de la Vallée de Chevreuse : circulant du Nord au Sud à travers les sites classés et le parc naturel régional, elle parcourt les plateaux et plonge dans les vallées, notamment dans la fameuse « descente des 17 tournants » à l'approche de Dampierre, et traverse les sites patrimoniaux prestigieux de Port-Royal, du château de Dampierre et des Vaux-de-Cernay. Elle est un des axes qui permet le mieux d'apprécier la richesse et la diversité des paysages et du patrimoine de la vallée de Chevreuse, entre plateaux, forêts et vallées.

Loin d'être essentiellement une route touristique, c'est aussi et surtout un axe de communication très fréquenté mettant en communication la ville nouvelle de Saint-Quentin et les zones habitées de la vallée de Chevreuse. Elle constitue également un itinéraire bis de la RN10 entre Rambouillet et Saint-Quentin, et supporte ainsi un trafic de 8500 véhicules/jour au niveau de Saint-Lambert, soit une voiture toutes les 10 secondes en moyenne.

Cette fréquentation, souvent inadaptée à cette route, est de plus le fait de personnes qui se rendent à leur travail ou qui sont en déplacement professionnel, avec une tendance à la « routine » et à des vitesses excessives.

Cette situation génère une insécurité routière, que subissent essentiellement les communes voisines ou traversées par la route départementale, et qui se concentre sur certains points du parcours, notamment les carrefours de **Saint-Lambert** et de **Bulloyer**.

Le Conseil général des Yvelines présente deux projets d'aménagements sur ces deux carrefours pour en améliorer la sécurité.

Présentation du projet d'aménagement du carrefour de Saint-Lambert-des-Bois, entre la RD91 et la RD46

Ce carrefour permet la desserte du village de Saint-Lambert-des-Bois à partir de la RD91, située à 1 km environ, avec 150 véhicules jours. Depuis 2004, 8 accidents se sont produits dans le carrefour ou son environnement proche. Sur 7 ans, le bilan est préoccupant : un mort, cinq hospitalisations dont un blessé grave.

L'insécurité à ce carrefour, comme l'indique le Conseil général, est principalement liée à la vitesse excessive des voitures sur la RD91, comme le précise le dossier :

« les vitesses enregistrées à ce carrefour sont bien au-delà des limitations indiquées. Un bureau d'études a été mandaté pour relever les vitesses et a constaté les faits suivants. Sur la RD91, dans le sens Dampierre-Voisins le Brétônneux, la vitesse est limitée à 70 km/h. Or, la vitesse atteinte ou dépassée par 85% des véhicules est proche de 90 km/h. Dans ces conditions, l'étude conclut que les vitesses pratiquées excessives aux abords du carrefour RD91/RD46 engendrent une situation potentiellement accidentogène. »

Cette insécurité routière s'explique par la configuration du site, en particulier sur l'axe principal de la RD91 :

- *Le carrefour se situe au milieu d'une ligne droite (RD91) de plusieurs centaines de mètres, ce qui favorise la pratique de vitesses excessives*
- *Le profil de la RD91 est en cuvette, ce qui renforce des pratiques dangereuses liées à la vitesse, puisque cela incite les usagers à accélérer pour mieux aborder la côte du versant opposé*
- *L'alignement de peupliers gêne la perception du carrefour et les intersections avec les voies secondaires*
- *Le resserrement du champ visuel lié à l'alignement de peupliers faussent le conducteur par l'effet de couloir monotone*
- *Les peupliers sont plantés sur l'accotement, et sont proches de la chaussée, ils constituent des obstacles dangereux (parmi les statistiques énoncées ci-dessus, un accident concerne une collision contre un arbre)*
- *A noter que certains piétons, notamment des enfants, en provenance du centre bourg sont amenés à traverser la RD91 pour se rendre au hameau du Vaumurier. Aucun aménagement ne leur est dédié et dans un contexte de vitesses élevées, le danger pour ces piétons est majeur.*

Dans ce contexte, le Conseil général envisage un aménagement destiné à ralentir les automobilistes et à sécuriser l'accès des voitures et la traversée des piétons.

Deux options sont présentées par le Conseil général à l'appréciation de la Commission et du ministre en charge des sites : un giratoire et un « tourne-à-gauche ».

L'objet de la présente note est d'analyser le site et les enjeux paysager de l'aménagement du carrefour, puis d'analyser les deux options d'aménagement proposées par le Conseil général des Yvelines.

Analyse du site et des enjeux paysager de l'aménagement.

En venant de Saint-Quentin en Yvelines, la route traverse d'abord le plateau de Bulloyer, puis atteint le site des Granges de Port-Royal, situé sur le rebord de ce plateau, avant de plonger à travers bois dans la vallée du Rhodon.

La traversée du fond de la vallée se fait par une grande ligne droite bordée d'un alignement de peupliers, avant de remonter sur le plateau. Lors de cette traversée, à aucun moment on ne devine, ni le site des ruines de l'abbaye de Port-Royal, situées à droite, ni le tout proche village de Saint-Lambert, situé à gauche. L'allée de peuplier crée un effet de couloir, et ce n'est que progressivement que l'on découvre sur la gauche un vaste espace ouvert dans la vallée : la prairie de la Gravelle.

La prairie de la Gravelle est une vaste zone de prairies humides qui bénéficie d'un classement « natura 2000 » dans le réseau des « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* », lequel recèle notamment des espèces botaniques rares. Ce site est géré

par le Parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse. Il y maintient un pâturage extensif grâce à un troupeau de bovidés rustiques de race Highlands-cattle. Cette zone est donc un des hauts lieux de l'action publique locale en faveur de la biodiversité et des paysages. Le maintien de prairies et d'espaces ouverts est en effet un enjeu très important pour les vallées Yvelinoises, qui tendent à s'enfricher et se fermer en raison de la déprise agricole. De fait, si l'agriculture se maintient sur les plateaux qui ont pu s'adapter aux impératifs de la culture moderne, la polyculture-élevage de fond de vallée ne subsiste que très difficilement, justifiant parfois une intervention publique. Le parc naturel régional souhaite étendre son action de réouverture de milieu en remontant la vallée du Rodhon vers les ruines de Port-Royal, afin de redonner à cet espace son ampleur et sa visibilité.

Tel est le contexte paysager dans lequel s'insère le projet d'aménagement routier du Conseil général : un site naturel, culturel et paysager exceptionnel, dont le caractère précieux et fragile est accentué par la grande proximité de centres urbains.

La route, dans son gabarit et son tracé actuels, est bien adaptée au site. Il est particulièrement regrettable que la vitesse de 70 km/h imposée avec raison sur ce tronçon ne puisse pas être respectée autrement que par des aménagements lourds qui se font au détriment du site classé.

Analyse de l'option « tourne à gauche »

Cette option présente l'avantage de ne pas remettre en cause la perspective de la route, de respecter les espaces prairiaux et de rester dans les lignes paysagères du site. Elle suppose d'arracher quelques arbres et de les replanter, non pas dans le strict alignement des autres, mais un peu en décalé, ce qui ne nuit pas à la perception visuelle de l'allée arborée, et lui donne même davantage d'ampleur, notamment en venant de Dampierre.

Les terre-pleins centraux sont traités de façon qualitative avec des pavés de grès.

Les eaux de ruissellement sont recueillies dans un espace traité en zone humide en bordure de la prairie de la Gravelle. Cette option nécessite peu de travaux de terrassement.

Il serait intéressant de réfléchir à l'aménagement d'une bande centrale pavée moins dirigée par la géométrie des rayons de giration des véhicules.

Analyse de l'option « rond-point »

Pour des raisons de topographie et de respect de la perspective, le rond-point est déporté de l'axe de la route vers le « triangle », petite prairie entre les deux voies d'accès à Saint-Lambert.

Des efforts sont faits pour maintenir l'effet de perspective de la route et de son alignement d'arbres. Des arbres sont replantés pour compléter l'alignement d'origine et la piste cyclable emprunte l'ancien tracé de la route. Toutefois, des plantations d'arbustes sont prévues au milieu de la perspective, pour des raisons de sécurité, afin que les automobilistes, dans un sens comme dans l'autre, ne soient pas tentés d'aller tout droit.

Le Rond-point est traité en pavés de grès, le centre de celui-ci et les espaces résiduels sont traités en prairie. Une lisière forestière est reconstituée pour épouser la nouvelle forme de la route en venant de Saint-Lambert vers Dampierre.

Du point de vue du paysage, l'introduction du rond importe des formes et des directions totalement étrangères à la géométrie qui organise ce paysage d'accueil.

La topographie rend nécessaire d'importants travaux de terrassement (voir illustration p. 9) : le rond-point se présente ainsi comme une terrasse dominant la prairie de la Gravelle, du haut d'un talus de près de 5 mètres, au pied duquel une petite zone humide reconstituée est chargée de recueillir les eaux de ruissellement.

De par son emprise, sa situation et la modification de la topographie, le rond-point marquera de façon importante le paysage, contrairement à l'option du « tourne-à-gauche ». Ses lignes courbes et arrondies sont en contradiction avec l'effet rectiligne de la route actuelle et de son alignement.

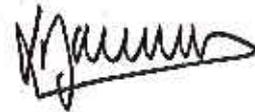
Du point de vue de la sécurité, si le ralentissement de tous les véhicules est indéniable, ne peut-on s'interroger sur la sécurité des piétons et des cyclistes, les traversées des sorties de rond-point étant notamment connues pour être difficiles à traverser en sécurité par des piétons ?

Conclusion

La motivation du conseil général des Yvelines étant la sécurité, il exprime une nette préférence pour le « rond-point », lequel présenterait en effet le plus de garanties pour les voitures, en obligeant mécaniquement tous les véhicules de la RD 91 à ralentir, alors que le tourne-à-gauche, s'il permet de sécuriser les accès et les traversées, maintient la ligne droite et donc les risques de vitesse excessives.

La solution du Tourne-à-Gauche est beaucoup plus légère et discrète en terme d'aménagement, ne remettant pas en cause l'organisation des lieux, avec une emprise beaucoup plus faible, et elle peut être améliorée à la marge. J'exprime donc une préférence pour cette solution.

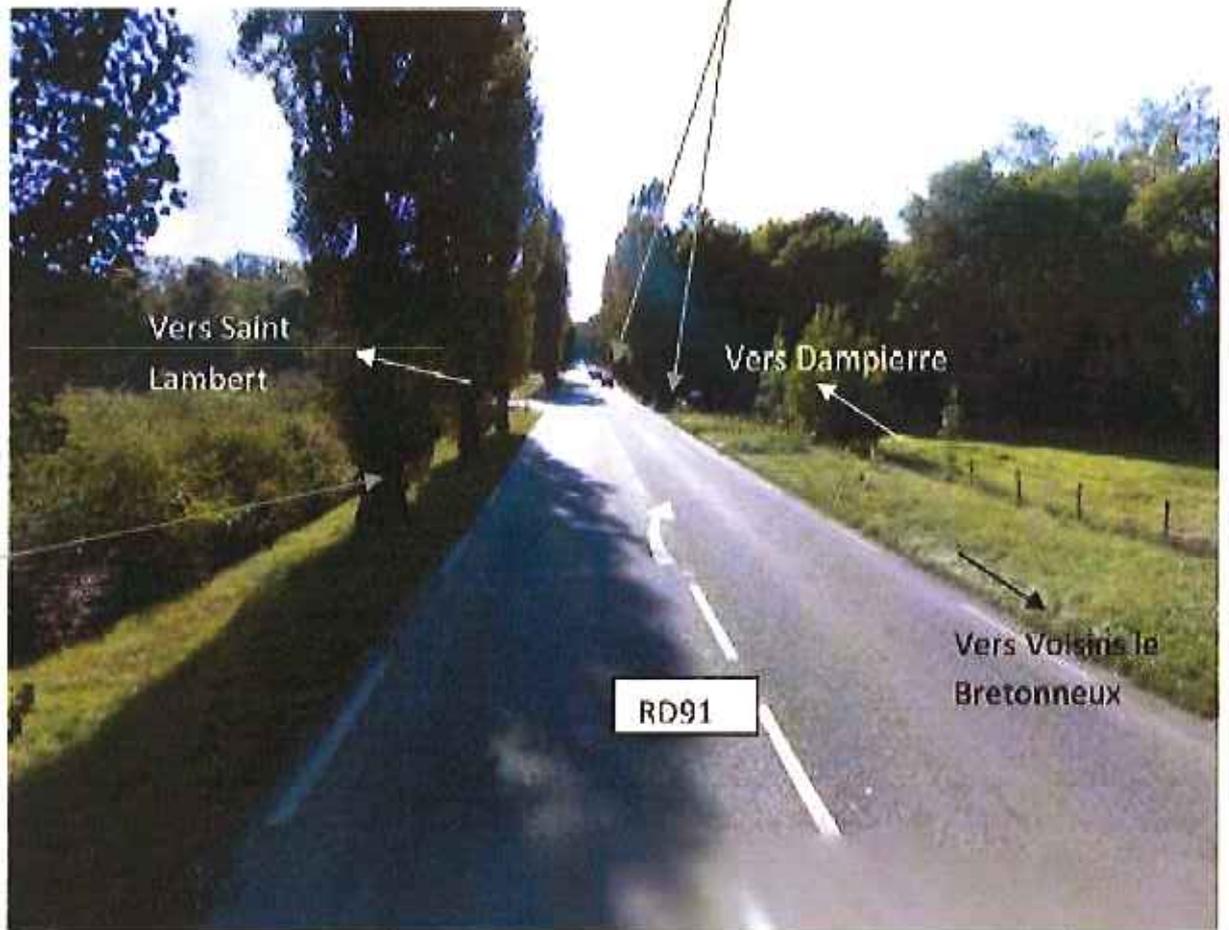
L'inspecteur des sites



Vincent JANNIN



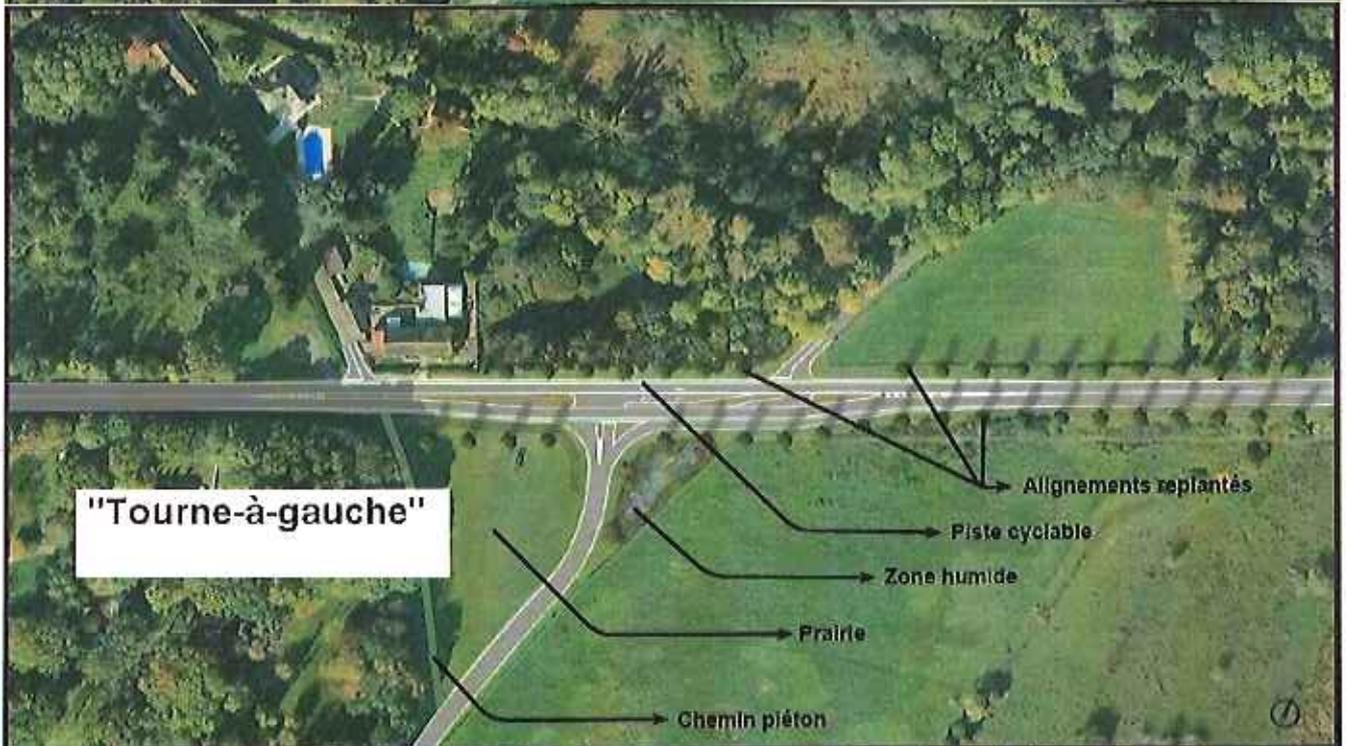
Intersections avec voies secondaires peu perceptibles depuis cet endroit



L'alignement d'arbres est proche de la chaussée et constitue un écran visuel par rapport au carrefour



**Carrefour
actuel**



"Tourne-à-gauche"

- Alignements replantés
- Piste cyclable
- Zone humide
- Prairie
- Chemin piéton



Rond-point

- Alignements replantés
- Piste cyclable
- Prairie
- Zone humide
- Création d'un boisement
- Chemin piéton

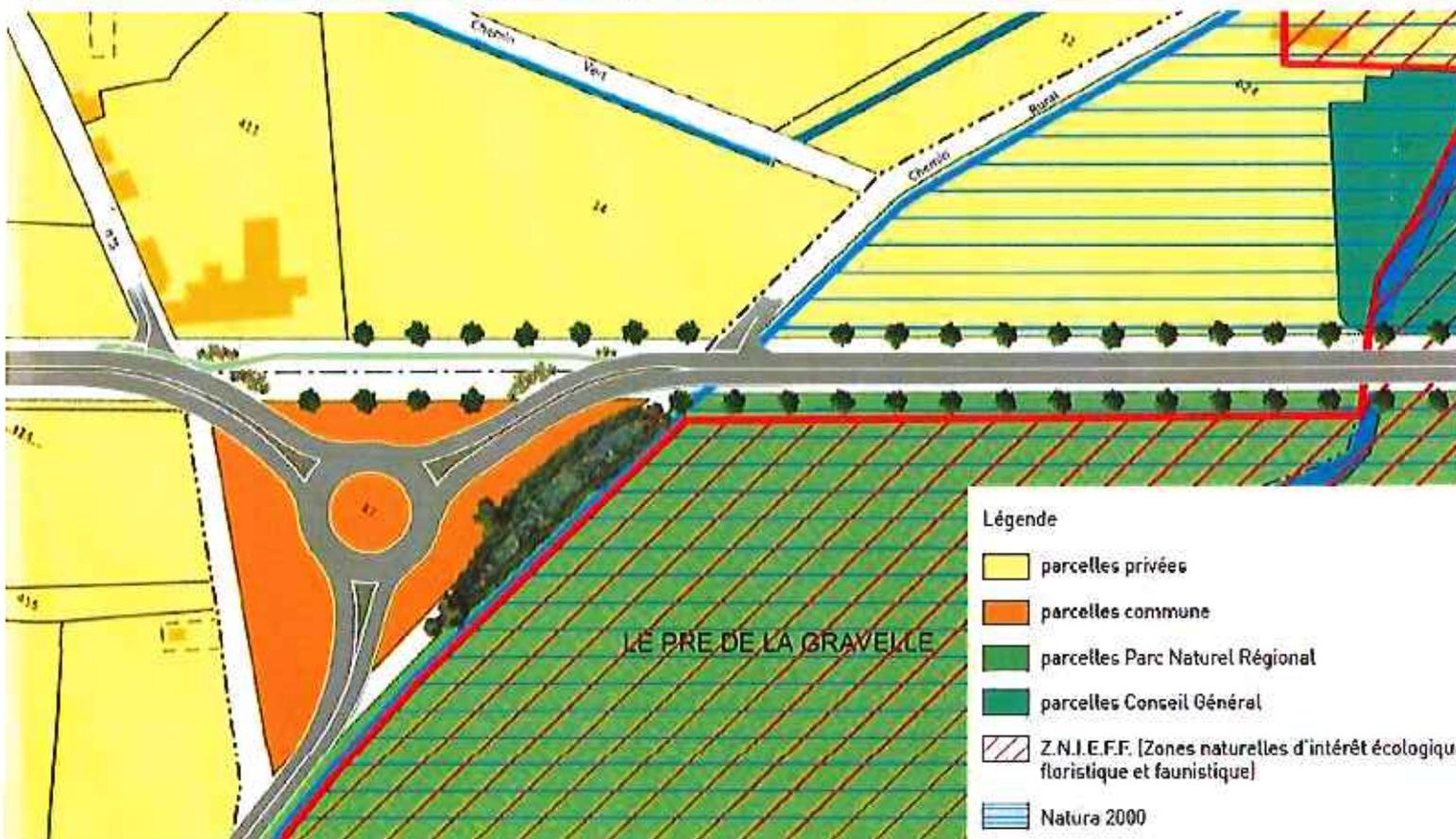
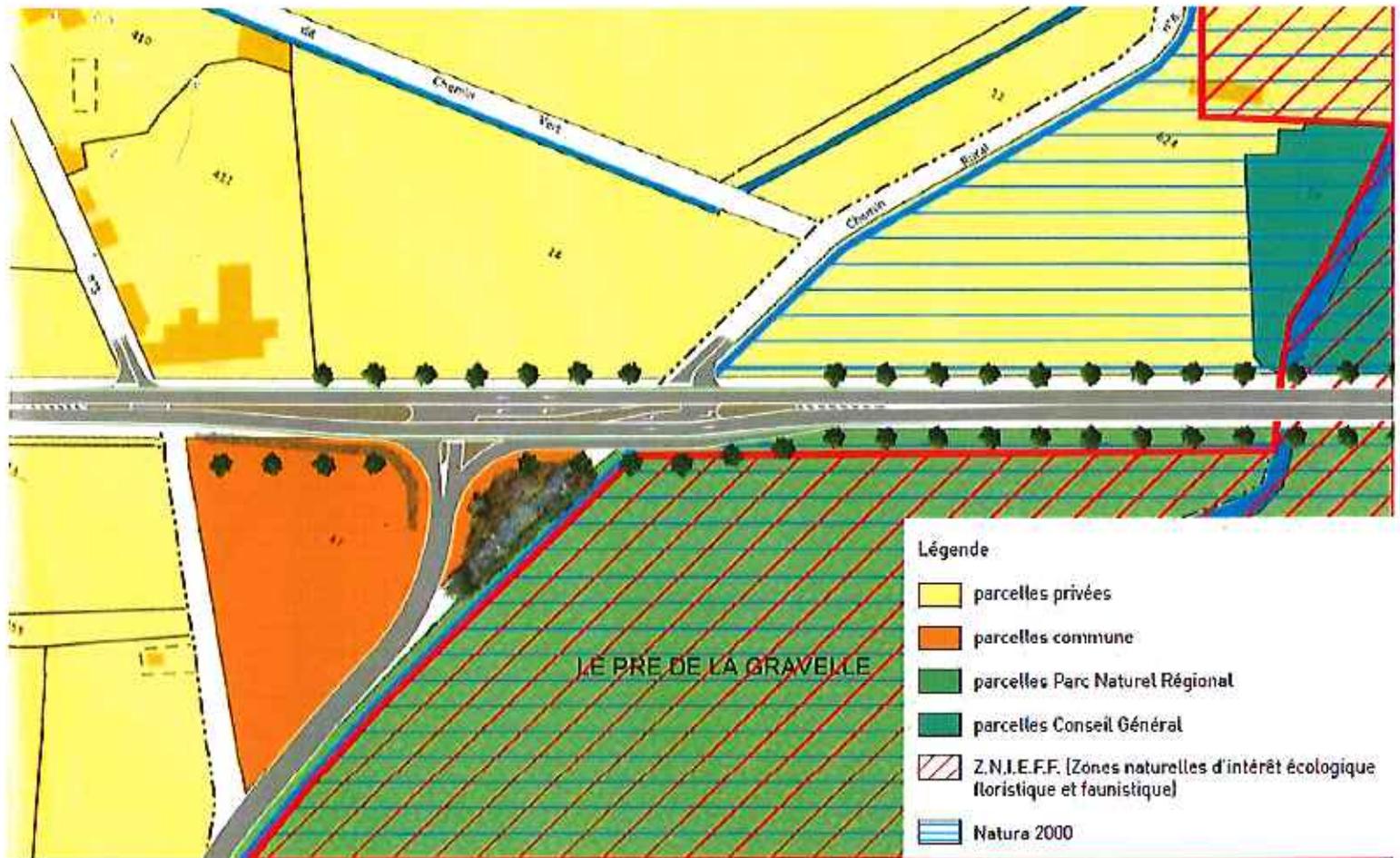


"Tourne-à-gauche"

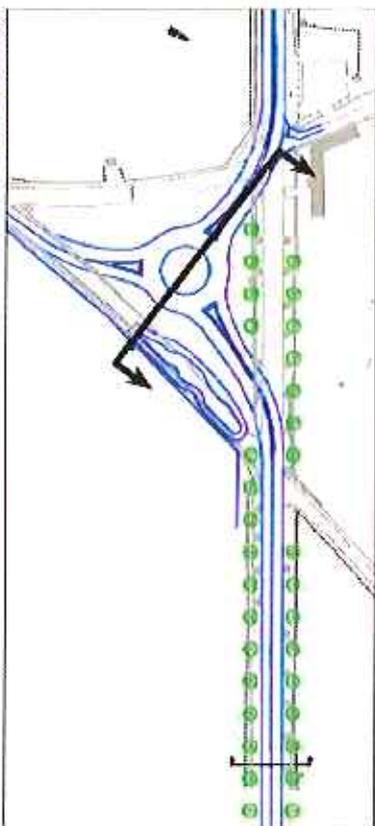


Rond-point





4.4. Coupe giratoire



Situation de la coupe

