

DECLARATION D'INTENTION

(Articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement)

Projet de réaménagement de l'échangeur RN12/RD91

En application de l'article L.121-18 du code de l'environnement, la Direction des routes d'Île-de-France de la Direction Régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA IdF / DiRIF), maître d'ouvrage de l'opération pour le compte de l'État, et le Préfet des Yvelines, publie la présente déclaration d'intention du projet de réaménagement de l'échangeur RN12/RD91, précédemment au lancement des études préalables au dépôt des dossiers de demandes d'autorisations afférentes au projet.

Le projet de réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 est inscrit au Contrat de Plan État-Région Île-de-France 2015-2020 (CPER 2015-2020) et intégré au Contrat de développement territorial Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay du 9 juin 2015.

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas auprès de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGeDD), qui a estimé, dans sa décision du 3 décembre 2018, que le projet devait être soumis à évaluation environnementale.

La présente déclaration d'intention comporte les mentions requises aux 1° à 6° du I de l'article L.121-18 du Code de l'environnement, et doit permettre au public d'apprécier l'opportunité de solliciter auprès du Préfet l'organisation d'une concertation préalable relevant des modalités prévues par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement, étant rappelé que le présent projet a fait l'objet d'une concertation répondant aux dispositions de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme du 20 juin au 16 juillet 2005, menée de manière volontaire par la DDE des Yvelines, alors maître d'ouvrage du projet.

Le projet a également été abordé dans le cadre de la concertation menée sur le projet d'aménagement du quartier de Satory Ouest, organisée du 27 juin 2014 au 3 juillet 2017, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, à l'initiative de l'aménageur de la zone d'aménagement concerté, l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay.

La ZAC a fait l'objet d'une enquête publique préalable portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles et le parcellaire, du 20 juin au 20 juillet 2019.

1. Motivation et raisons d'être du projet

Les objectifs du projet

L'échangeur entre la RN12 (ex RN286) – axe Créteil-Dreux – et la RD91 – axe Versailles-Guyancourt – a fait l'objet d'un aménagement dans sa partie Sud, dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la RN12 conduite de 2000 à 2005.

Dans sa partie nord, l'échangeur n'a pas été réaménagé et se compose de deux carrefours plans à feux sur la RD91.

Du fait de la configuration actuelle de l'échangeur, on constate aux heures de pointe une retenue de véhicules sur la RN12 dans le sens Est-Ouest et sur la RD91 dans le sens nord-sud.

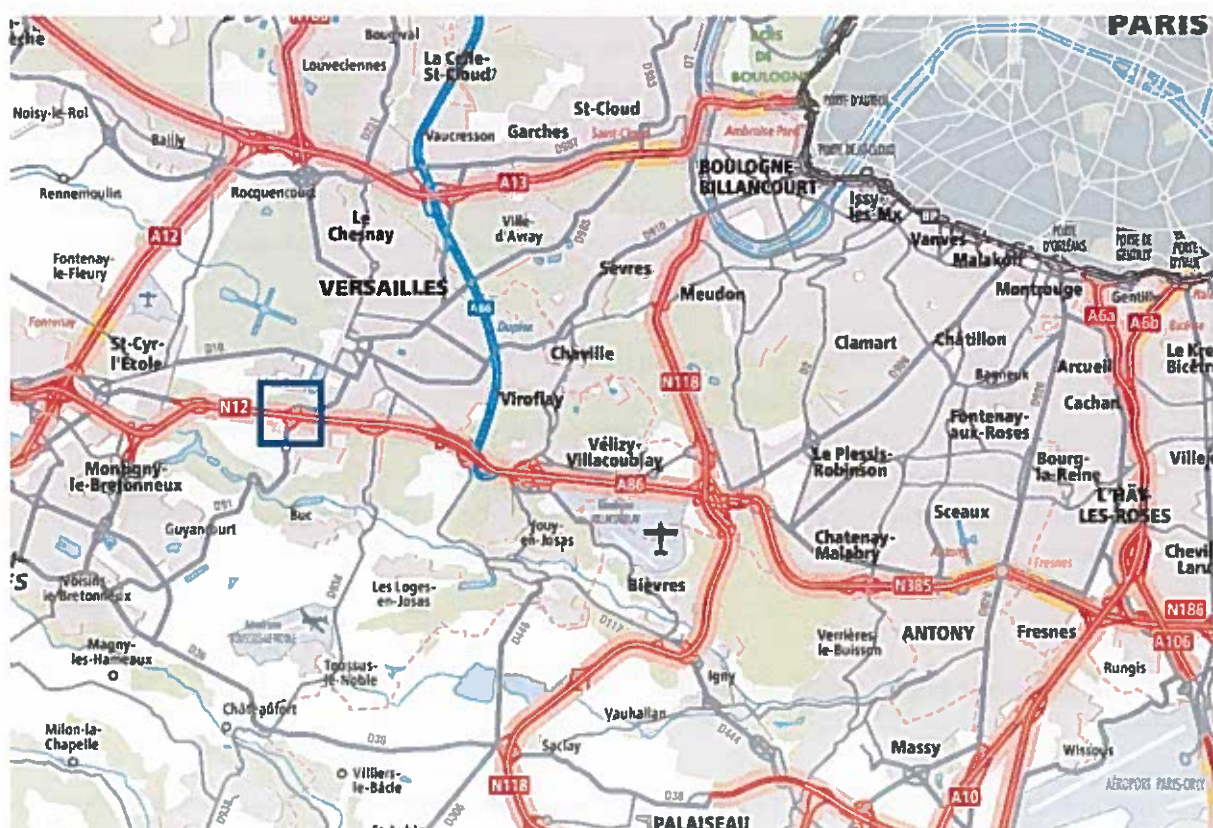
Cette configuration offre de mauvaises conditions de sécurité pour les principaux mouvements, avec des rayons de courbure et une visibilité insuffisante pour les automobilistes.

L'optimisation des cycles de feux sur le carrefour, en sortie de la RN12 sur la RD91, a permis de réduire sensiblement ce dysfonctionnement au détriment de la RD91.

Les projections réalisées montrant une aggravation future de ces dysfonctionnements sous l'effet de la hausse du trafic, un réaménagement conservant un échange complet entre les deux axes, en toute sécurité, apparaît nécessaire.

Le premier objectif du projet est donc de sécuriser l'ensemble des mouvements de l'échangeur, et de fluidifier les échanges en limitant les remontées de files sur la bretelle de sortie Créteil-Versailles de la RN12 et sur la RD91.

L'objectif de fluidification s'intègre aussi dans la vocation de la RD91, principal axe de desserte de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, et dans la perspective d'augmentation des déplacements suite à l'aménagement du plateau de Satory et des zones de développement au sud de la RN12 : les projets de ZAC Satory Ouest et Est, portés par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay, les projets immobiliers plus au Sud, prévoient en effet un développement conséquent de logements et d'emplois jusqu'à l'horizon 2030.

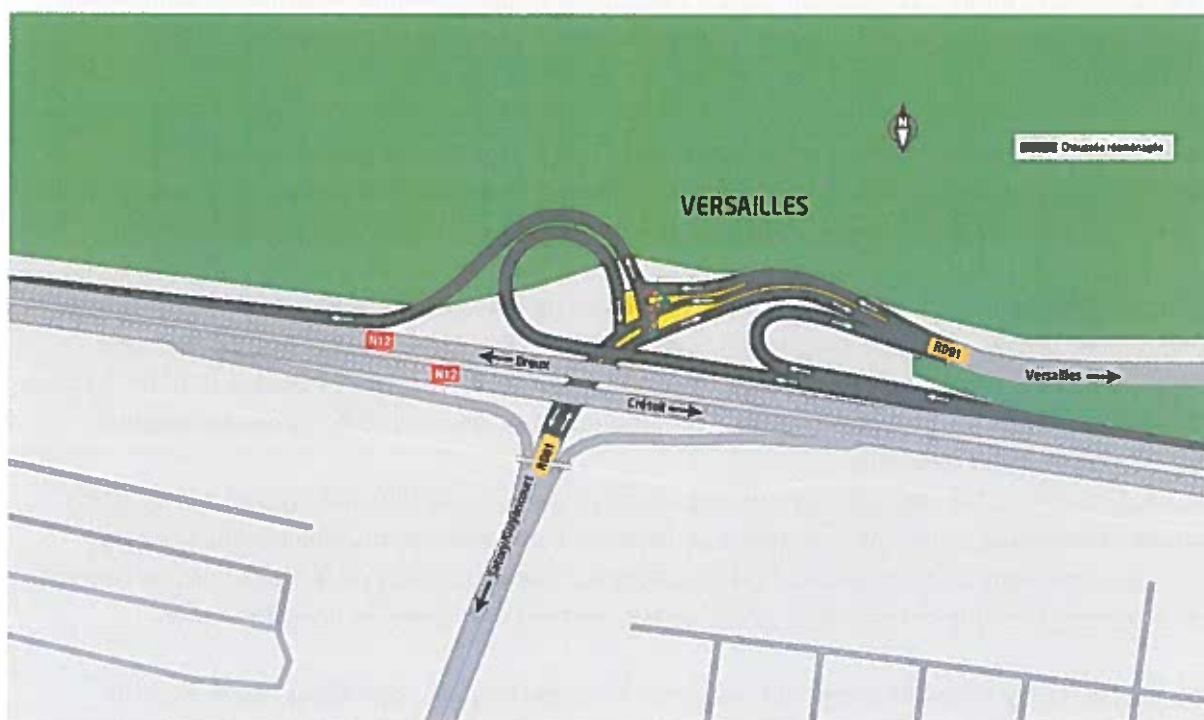


Les principales caractéristiques du projet

Après étude de plusieurs variantes, celle retenue permet de répondre aux objectifs de sécurité, notamment la résorption des remontées de file sur la RN12, en prenant en compte les hausses attendues de trafic. Elle répond aux règles de l'art de conception.

Le projet comprend la dénivellation du mouvement Créteil > Guyancourt par le passage de la bretelle au-dessus de la RD91, nécessitant l'élargissement d'un ouvrage d'art et des murs de soutènement.

Il comprend également un élargissement des emprises routières, rendu nécessaire par cette bretelle dénivelée Créteil > Guyancourt, ainsi qu'une reconfiguration des courbes des bretelles les plus au nord de l'échangeur, permettant de ralentir la vitesse des véhicules à l'approche du carrefour.



2. Liste des communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet

Le projet étant intégralement situé sur la commune de Versailles, celle-ci est la seule susceptible d'être directement affectée par le projet au titre des principaux impacts environnementaux, qu'il s'agisse du nord côté Château, ou du sud avec la future ZAC Satory-Ouest.

Ainsi, seule la commune de Versailles est considérée comme affectée par le projet au sens de l'alinéa 3° de l'article L121-18 du code de l'environnement et en application de l'article R121-5-II du même code.

3. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

Le projet de réaménagement de l'échangeur se situe dans le bois de Satory, au sein de la forêt domaniale de Versailles, zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2, à moins d'un kilomètre du Parc du château de Versailles, site classé et inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco, l'échangeur étant situé dans la zone tampon retenue par l'Unesco.

Les enjeux environnementaux et patrimoniaux en présence étant donc forts, la DRIEA IdF / DiRIF a mené, en concertation avec l'Office National des Forêts (ONF), gestionnaire de la forêt domaniale de Versailles, l'Architecte des Bâtiments de France et l'Etablissement public du Château de Versailles, un travail pour optimiser l'emprise du projet sur le bois et étudier les mesures permettant de réduire la co-visibilité de la RN12 avec le Château de Versailles.

Dans sa configuration actuelle, le projet prévoit une consommation foncière inférieure à un hectare de bois. La DRIEA IdF / DiRIF prévoit des mesures de compensation de cette consommation de surface boisée, dont les modalités seront précisées dans les phases d'étude ultérieures.

Dans la suite des études, la DRIEA IdF / DiRIF poursuivra les optimisations du projet en poursuivant cette logique forte d'évitement, puis de réduction et sinon de compensation des empiètements forestiers.

L'impact du projet sur la faune et la flore sera apprécié dans le cadre de l'étude d'impact. Un inventaire faune-flore est actuellement mené sur un périmètre d'étude large susceptible d'apprécier la présence ou l'absence d'espèces protégées et les enjeux de continuité écologique du milieu.

Un travail spécifique sur la co-visibilité entre le château de Versailles et le plateau de Satory a été conduit avec l'Architecte des bâtiments de France (ABF) et l'Établissement public du château de Versailles (EPCV), avec l'aide d'un géomètre expert. Les points de référence (coteaux nord de la plaine de Versailles, domaine du château de Versailles et depuis la vallée de la Bièvre) ont été retenus conformément à leur demande.

Les études ont montré que le projet a un impact faible sur la co-visibilité par rapport à la situation actuelle. Néanmoins, différentes solutions permettant d'empêcher la co-visibilité sont à l'étude : masques sur la ligne de crête dans le bois de Satory ou masques le long de la limite nord de l'emprise des ouvrages, sans que ces solutions soient nécessairement exclusives les unes des autres.

Le projet générera nécessairement des nuisances en phase travaux : déviations routières, bruit, vibrations, ces deux dernières catégories impactant avant tout la faune, aucun riverain n'habitant à proximité directe. La mise en place de solutions empêchant la co-visibilité du projet avec le château de Versailles pourrait quant à elle générer des impacts temporaires sur le bois de Satory.

A ce stade des études, le projet ne semble pas présenter d'impact notable sur les eaux.

Les études de trafic, intégrant la réalisation de la ZAC Satory-Ouest, mais aussi la réalisation de la nouvelle gare de la future ligne 18 du Grand Paris Express, permettront de déterminer finement les enjeux et les effets du projet sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. Le projet fluidifiera le trafic sans modifier la demande de déplacements et devrait donc avoir un impact limité sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Le projet aura des effets positifs sur l'accidentologie et sur la fluidification du trafic, ce dernier effet conditionnant l'objectif de desserte des territoires, objectif dévolu au réseau routier national (RRN).

En matière d'intégration paysagère, le projet proposera de renforcer l'effet de clairière au sein d'un massif boisé, qui caractérise aujourd'hui le diffuseur nord, tout en matérialisant l'entrée de ville du nouveau quartier Satory. Ce traitement aura un impact positif en terme de qualité paysagère.

Concernant les modes doux, plusieurs options sont à l'étude permettant de relier le centre-ville de Versailles à la future gare de la ligne 18 du Grand Paris Express. Les réflexions en cours tendent à montrer qu'une liaison via l'avenue du Maréchal Juin, qui traverse la RN12 plus à l'Est, semble à privilégier. Cet itinéraire est un peu plus long qu'un passage par l'échangeur, mais ce dernier, même s'il pourrait être aménagé pour permettre un franchissement des piétons et des cycles, demeurera peu adapté à la cohabitation des modes doux avec le trafic automobile.

4. Modalités mises en œuvre et envisagées de concertation du public

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable volontaire répondant aux exigences de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation, organisée du 20 juin au 16 juillet 2005, présentait trois variantes de réaménagement étudiées par la DDE des Yvelines, alors maître d'ouvrage du projet. Les modalités de la concertation avaient été discutées avec la ville de Versailles et adoptées par son conseil municipal du 19 mai 2005. Elles comprenaient une mise à disposition de dépliants, dans les lieux publics de la ville, la mise à disposition d'un dossier de synthèse et d'une exposition dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville de Versailles, ainsi que la mise en ligne d'une page internet présentant le projet sur le site de la DDE des Yvelines. Un cahier d'observations était à la disposition du public désirant faire des remarques. Une réunion publique s'est tenue le 27 juin 2005 dans les locaux de la Ville. Les cahiers ont rassemblé une quarantaine d'observations. Les principaux points concernaient la nécessité de préserver la forêt et la vue à partir du château de Versailles, ainsi que l'enjeu d'une desserte du secteur de Satory par les modes doux. Ces participations ont été considérées dans la poursuite des études : les études de co-visibilité ont été approfondies et l'étude de solutions de remédiation a été engagée. L'emprise forestière du projet a été sensiblement réduite, d'environ 5 ha à moins d'un ha. Les attentes exprimées concernant les modes doux ont fait l'objet d'études menées parallèlement à l'élaboration du projet de ZAC par l'Etablissement public d'aménagement Paris-Saclay.

Le projet a d'ailleurs été abordé dans le cadre de la concertation menée sur le projet d'aménagement du quartier de Satory Ouest, organisée du 27 juin 2014 au 3 juillet 2017, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, à l'initiative de l'EPAPS, l'aménageur de la zone d'aménagement concerté, après avis des communes concernées. L'opportunité d'un réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 a été rappelée par plusieurs associations craignant une saturation de ce nœud routier et un enclavement trop fort de la future ZAC.

La DRIEA IdF / DiRIF entend poursuivre le dialogue avec les publics au travers d'un dispositif mêlant réunions publiques et/ou ateliers thématiques ouverts aux associations et aux riverains, et une exposition. Le dialogue engagé avec la collectivité et les établissements publics se poursuivra durant la phase d'études à venir.

Il est enfin rappelé que le projet étant assujéti à une évaluation environnementale conformément aux dispositions de l'article L.122-2 du code de l'environnement, il devra faire l'objet d'une enquête publique préalable à la délivrance de la déclaration de projet, selon les modalités définies aux articles L.123-6 et R.123-7 du code de l'environnement.

5. Publicité de la déclaration d'intention

Conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, la déclaration d'intention est publiée :

- sur le site internet de la DRIEA IdF / DiRIF <http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>
- sur le site internet de la préfecture des Yvelines <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Declaration-d-intention>

Elle est également affichée :

- à la mairie de Versailles : 4, avenue de Paris, 78 000 VERSAILLES

6. Exercice du droit d'initiative

Afin d'assurer l'effectivité des droits du public, il est rappelé le cadre juridique applicable à l'exercice du droit d'initiative :

La publication de la présente déclaration d'intention ouvre un délai de quatre mois aux personnes visées au I de l'article L.121-19 du code de l'environnement, pour solliciter auprès du Préfet des Yvelines l'organisation d'une concertation préalable dans les conditions prévues par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement.

Le Préfet apprécie la recevabilité de la demande, notamment au regard du territoire susceptible d'être affecté par le projet et ce compte tenu de ses principaux impacts environnementaux.

En cas de demande par des personnes visées au 1° du I de l'article L.121-19 du code de l'environnement, le représentant des signataires doit adresser au Préfet un courrier électronique accompagné de la pétition mentionnée à l'article R.121-28 du code de l'environnement.

Le Préfet s'assure que le nombre de soutiens requis a bien été réuni et procède à un contrôle par échantillonnage visant à vérifier que la saisine respecte les modalités définies à l'article R.121-28 du code de l'environnement.

En cas de demande par une personne visée au 2° du I de l'article L.121-19 du code de l'environnement, le courrier électronique ou postal de saisine du Préfet lui est adressé accompagné de la délibération autorisant la saisine.

Si la demande est recevable, le Préfet décide de l'opportunité d'organiser une concertation préalable selon les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 et, dans ce cas, fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre au regard des principaux impacts environnementaux et des retombées socio-économiques attendus.

La décision du Préfet est motivée et rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande.

En l'absence de décision explicite dans ce délai, le Préfet sera réputé avoir rejeté la demande.

Si le Préfet décide de donner une suite favorable à la saisine issue du droit d'initiative, il notifie sa décision au maître d'ouvrage ou à la personne responsable et la rend publique sur le site internet de la préfecture des Yvelines.

La directrice adjointe des routes
Ile-de-France

Sophie MANGIANTE