

REAMENAGEMENT DU DIFFUSEUR RN12 / RD91

Réunion du 29 janvier 2021

Lieu

Vidéo-rencontre

Participants

DiRIF SMR

EPA Paris Saclay

Associations

VEI –SDIP-ASEM – Amis des Forêts – Vélo Versailles - ESSOR Versailles – SAVE - AVB APACH-ADE Epi d'Or

M. P. rappelle le souhait de la direction des routes d'Île-de-France de poursuivre la concertation avec les associations ayant exprimé leur intérêt d'être informées et consultées sur le réaménagement du diffuseur RN12 / RD91.

Après avoir rappelé la solution retenue à ce jour, qui a fait l'objet de la déclaration d'intention, M. Perreil présente la recherche d'optimisations, en cours d'étude, qui vise à :

- améliorer la capacité du diffuseur,
- diminuer encore l'empiètement forestier du projet,
- faciliter le passage des modes doux.

Le projet de voie verte longe la RD91 à droite en montant. Les récentes études permettent d'envisager un franchissement des bretelles par cette voie verte à niveau. Chacun des passages piétons sera sécurisé par un temps de feu confortable et un îlot séparateur permettra le stockage des piétons et cycles entre le shunt depuis la RD91 - Versailles et la bretelle depuis la RD91 – Satory. M. B précise que le débouché de la voie verte au sud de la RN12 sera remanié à l'issue des travaux de la DiRIF avec la création d'un mail à l'image des grandes avenues versaillaises.

Questions - réponses

- Question sur les hypothèses de trafic

Les associations s'interrogent sur les hypothèses de trafic retenues par le maître d'ouvrage, compte-tenu des flux annoncés aux horizons 2027 et 2035. La DiRIF précise que la modélisation prend en compte l'ensemble des projets du secteur de Satory et de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec des hypothèses volontaristes sur la baisse générale de trafic observée en Île-de-France, le covoiturage et le transfert modal de la voiture individuelle vers les transports en commun. T. intervient pour préciser que les données relatives au télétravail sont intégrées aux simulations de trafic via le taux d'occupation des bureaux. Les associations demandent à ce que ce taux d'occupation des bureaux soit réinterrogé dans les études trafic ultérieures afin de mieux prendre en compte le développement du télétravail dans les entreprises. T. B s'engage à transmettre la liste des projets pris en compte dans les études de trafic avec un comparatif du taux d'occupation des bureaux avant/après Covid.

- Question sur les compensations forestières

Les associations suggèrent la recherche d'une compensation forestière dans le « polygone de l'artillerie », terrain militaire situé à proximité du projet, dans le même massif boisé. Les associations précisent qu'elles soutiendront le maître d'ouvrage s'il oriente ici sa recherche de compensation forestière, car ce serait compenser au plus proche de l'impact du projet. La volonté des associations est de remettre le « polygone de l'artillerie » en gestion à l'ONF afin de remédier au mitage (ou grignotage) de la forêt domaniale et de rendre les espaces boisés plus résilients et aptes à accueillir et préserver la biodiversité francilienne.

La DiRIF indique qu'elle se rapprochera de l'ONF et de la DRIAAF pour entendre leur intérêt et les conditions d'intégration de tout ou partie de cette parcelle dans la forêt domaniale. En effet, vu la nature du terrain en question, la faisabilité d'une compensation nécessite une expertise des surfaces, mais également de la mesure compensatoire, que ce soit en matière de pollution des sols, de qualité des boisements, et elle dépend de l'usage souhaité par son futur gestionnaire.

Les associations confirment leur intérêt pour la parcelle du « polygone de l'artillerie » à destination d'abord forestière et écologique, pas nécessairement aux fins d'accueil du public, en raison de la nature polluée des sols.

- Question sur les circulations douces

Les associations s'interrogent sur les aménagements cyclables et piétons, en particulier sur le franchissement à niveau du diffuseur, les temps de vert piétons/cycles, le temps d'attente et l'espace sécurisé sur l'îlot séparateur, la signalétique mise en place et l'interface avec la Ville de Versailles sur l'ensemble des sujets modes doux.

Les associations craignent que le différentiel de vitesse entre le flux cycliste descendant et les piétons génère un problème de sécurité, dissuadant les piétons d'emprunter la voie partagée. Néanmoins, il est probable que les cyclistes roulant à vive allure empruntent la RD, et qu'il est possible qu'une partie des piétons préfère emprunter les voies forestières plutôt que la voie verte.

Ils demandent s'il y aura un trottoir aménagé côté opposé à la voie verte, le long de la RD91. Il est répondu qu'il n'est pas souhaitable de diriger des piétons de ce côté, car il faudrait alors leur offrir un passage sur la RD91 non sécurisé par un temps de vert, juste avant le carrefour avec les bretelles de la RN12, à un endroit où les automobilistes ne s'attendent pas à trouver un passage piéton, ce qui créerait une situation dangereuse.

Les associations demandent enfin quelle continuité est prévue en amont sur Versailles, et en aval dans le périmètre de la ZAC Satory, et au-delà, vers Guyancourt.

Il est prévue la continuité de l'itinéraire cyclable depuis le panneau d'agglomération, juste après le pont SNCF, jusqu'au carrefour Bir-Hakeim, et ce dès la livraison du diffuseur.

Si à la livraison du diffuseur, le mail de la ZAC n'était pas réalisée, une voie provisoire serait créée par l'EPAPS pour relier le diffuseur au carrefour Bir-Hakeim.

M. P indique que les questions des associations seront également traitées avec les autres partenaires de l'opération, en premier lieu le Département et la Ville de Versailles, lors d'un prochain comité technique, car le franchissement du diffuseur par les modes doux doit s'entendre dans un schéma cohérent de pistes cyclables.

- Trafic sur la RD91

Les associations questionnent la circulation générale motorisée et également celle de certaines lignes de bus de voyageurs internationaux sur la RD91, et sa conséquence sur l'engorgement des rues en prolongation ou en proximité du diffuseur (comme la rue Joffre et la rue Royale) vers le centre-ville de Versailles, en HPM et HPS. Elles font remarquer que le réseau des bus a été très récemment modifié, et que ceci doit être intégré dans l'approche circulation qui semble plus ancienne

Suites de la concertation

La recherche d'optimisation va se poursuivre. Mais il apparaît que la frange boisée la plus sensible du point de vue de la covisibilité sera nécessairement impactée par le projet. La recherche d'une solution compensatoire, son analyse par le bureau d'études missionné par la DiRIF et enfin sa présentation aux associations fera l'objet de la prochaine réunion de concertation. Les associations citent l'intervention récente de l'ABF sur la frange arborée du projet proche de la caserne Pion, remarques qui sont en ligne et pourraient être éclairantes et consultées facilement.