

PRÉFECTURE DES YVELINES

DIRECTION DE L'URBANISME,
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU LOGEMENT

Bureau de l'Urbanisme



AVIS

Par arrêté préfectoral en date du 30 mars 2001, le Schéma Directeur des Pays de HOUDAN et MONTFORT L'AMAURY est rendu exécutoire.

Il concerne 57 communes du département des Yvelines et 6 communes du département d'Eure et Loir.

Le texte de l'arrêté ainsi que le dossier du Schéma Directeur peuvent être consultés au siège du Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement des Pays de HOUDAN MONTFORT, dans les mairies des communes concernées ainsi qu'à la Préfecture des Yvelines (Bureau de l'Urbanisme) et à la Direction Départementale de l'Équipement aux jours et heures habituels d'ouverture.

A JOINDRE AU SCHÉMA DIRECTEUR DES PAYS DE HOUDAN ET MONTFORT-
L'AMAURY APPROUVE LE 20 DÉCEMBRE 1999

- ARRÊTE DU 30 MARS 2001 RENDANT EXÉCUTOIRE LE SCHÉMA DIRECTEUR
- ANNEXE DU SCHÉMA DIRECTEUR



Direction
Départementale
de l'Équipement

Yvelines



SCHEMA DIRECTEUR DES PAYS DE HOUDAN ET MONTFORT-L'AMAURY APPROUVE LE 20 DECEMBRE 1999

- ARRETE DU 30 MARS 2001 RENDANT
EXECUTOIRE LE SCHEMA DIRECTEUR
- ANNEXE DU SCHEMA DIRECTEUR

PRÉFECTURE DES YVELINES

DIRECTION DE L'URBANISME,
DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU LOGEMENT

Bureau de l'urbanisme

ARRETE N° 01.053 / DUEL

rendant exécutoire le Schéma Directeur
des Pays de HOUDAN et MONTFORT-L'AMAURY

Le Préfet des Yvelines
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code de l'Urbanisme notamment ses articles L.122.1 à L.122.6 ;

VU le Schéma Directeur d'Ile de France approuvé par décret du 26 avril 1994 ;

VU la délibération du conseil syndical du Syndicat Mixte d'Etudes, d'Urbanisme et d'Aménagement des Pays de HOUDAN et MONTFORT-L'AMAURY du 20 décembre 1999 approuvant le Schéma Directeur des Pays de HOUDAN et MONTFORT-L'AMAURY ;

VU la notification par le Préfet des Yvelines en date du 27 mars 2000 des modifications à apporter au précédent pour le rendre compatible avec le Schéma Directeur d'Ile de France, ce dernier ayant valeur de directive territoriale d'aménagement ;

VU la délibération du Conseil Syndical du Syndicat Mixte d'Etudes, d'Urbanisme et d'Aménagement des Pays de HOUDAN et MONTFORT-L'AMAURY en date du 29 mars 2000 refusant l'inscription des modifications demandées par le Préfet des Yvelines dans le Schéma Directeur,

CONSIDERANT que parmi les orientations du Schéma Directeur d'Ile de France figurent :

- une liaison routière entre la RN 12 et la RN 10,
 - le renforcement du couloir de ligne électrique à 400 000 volts entre Mézerolles et un poste nouveau 400 KV / 225 KV à créer et la création d'une ligne électrique nouvelle à 225 KV entre ce poste nouveau et ELANCOURT,
- .../

CONSIDERANT que le caractère exécutoire du Schéma Directeur des Pays de HOUDAN et MONTFORT-l'AMAURY ne peut intervenir qu'après la prise en compte des modifications demandées ci-dessus,

CONSIDERANT que le délai de six mois imparti par l'article L.122.1.3 du Code de l'Urbanisme est expiré et qu'aucun dossier prenant en compte les modifications demandées n'a été transmis aux fins de contrôle par le Syndicat Mixte d'Etudes, d'Urbanisme et d'Aménagement des Pays de HOUDAN et MONTFORT-l'AMAURY ;

SUR proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines ;

ARRETE

ARTICLE 1.

En application des dispositions de l'article L.122.1.3 alinéa a du Code de l'Urbanisme, le Schéma Directeur Local des Pays de HOUDAN et MONTFORT-l'AMAURY, résultant :

- d'une part, du dossier approuvé par délibération du conseil syndical du 20 décembre 1999,
- d'autre part, de l'annexe jointe au présent arrêté comportant les modifications à prendre en compte (la liaison routière prévue entre la RN 12 et la RN 10, le renforcement du couloir de ligne électrique à 400 KV entre Mézerolles et un poste nouveau 400 KV / 225 KV à créer et la création d'une ligne électrique nouvelle à 225 KV entre ce poste nouveau et ELANCOURT),

est exécutoire.

ARTICLE 2.

Le présent arrêté sera notifié au Syndicat Mixte d'Etudes, d'Urbanisme et d'Aménagement des Pays de HOUDAN et MONTFORT-l'AMAURY et aux communes membres. Il sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Yvelines et mention en sera faite, en caractères apparents, dans les publications suivantes :

- Le Parisien
- L'Echo Républicain
- Le Courrier de Mantes.

Fait à VERSAILLES, le 30 MARS 2001

LE PREFET DES YVELINES,



POUR AMPLIATION
LE PRÉFET DES YVELINES
et par délégation
L'Attaché, Chef de Bureau

B. P.
Bernard PREVOST

M.R.
Martine RENAULT

Annexe du Schéma Directeur des Pays de Houdan et Montfort l'Amaury approuvé par délibération du 20 décembre 1999

L'objet de la présente annexe est de compléter, comme le prévoit l'article L.122-1-3 du Code de l'Urbanisme, le schéma directeur des Pays de Houdan et Montfort-l'Amaury approuvé le 20 décembre 1999, afin d'y faire figurer les projets suivants. prévus par le Schéma Directeur d'Ile-de-France :

- la liaison routière à créer entre la RN 12 et la RN 10 ;
- le renforcement du couloir de ligne électrique HT à 400 KV entre Mézerolles et un poste nouveau à créer et la création d'une ligne nouvelle à 225KV entre ce nouveau poste et Elancourt.

L'annexe est composée de la présente fiche et d'un plan avec sa légende.

1) Les pages 80 et 81 du rapport de présentation du schéma directeur des pays de Houdan et Montfort l'Amaury sont remplacées par le texte qui suit :

⇒ La RD 191 et le projet de liaison routière entre C 13, A 13, RN 12 et RN 10

a) La RD 191

Calée au centre du département, parallèle à la Mauldre, la RD 191 assure les échanges avec les grandes infrastructures régionales (autoroute A 13 par la RD 113, RN 12 et RN 10) et la diffusion des circulations sur les axes départementaux transversaux (RD 113 - RD 307 - RD 11).

La RD 191 se développe entre la RD 113 au Nord et la RN 12 dans un contexte difficile de fond de vallée. Elle traverse un nombre important de bourgs et laisse apparaître des difficultés, d'une part en termes d'écoulement de trafic, et d'autre part en termes de nuisances et de sécurité. Entre la RN 12 et la RN 10, elle se développe sur un plateau, mais traverse encore des bourgs.

Cette voie routière est génératrice d'accidents (7,4 en moyenne par an sur la période 1995-1999). Les pertes de contrôle des véhicules par leurs conducteurs sont notamment liées à la succession de virages serrés, à la largeur variable de la chaussée, aux pertes de tracé ou à de mauvaises conditions de signalisation et d'éclairage.

25 à 30% des accidents sur la RD 191 ont lieu en agglomération. Ils sont liés aux nombreuses intersections, à la largeur réduite de la chaussée ainsi qu'au stationnement gênant.

L'axe actuel n'assure pas aux cyclistes et motocyclistes (15 à 20 % des accidents) une bonne sécurité, compte tenu notamment de l'importance du trafic.

Les statistiques d'accidents sur cette voie pour la période 1995 - 1999 sont les suivantes :

Nombre d'accidents corporels par année

	RD 191 Section RD113 (A 13) - RN 12	RD 191 Section RN 12 - RD 910 (RN 10)
1995	15	6
1996	10	3
1997	8	1
1998	9	4
1999	12	6

Nombre de victimes sur la période 1995 - 1999

RD 191 - Section RD113 (A 13) - RN 12			
	En agglomération	Hors agglomération	Total
Nombre de tués	1	8	9
Nombre de blessés graves	6	16	22
Nombre de blessés légers	23	42	65
Total des victimes	30	66	96
RD 191 - Section RN 12 - RD 910 (RN 10)			
	En agglomération	Hors agglomération	Total
Nombre de tués	0	0	0
Nombre de blessés graves	4	3	7
Nombre de blessés légers	3	19	22
Total des victimes	7	22	29

Etant reliée à des infrastructures adjacentes de forte capacité (A 13, RN 12, RN 10), elle supporte un trafic d'environ 8 500 véhicules/jour au nord de Maule, contre 5 000 véhicules/jour entre la RD 45 et la RN 12 et 6200 véhicules/ jours entre la RN 12 et la RN 10.

D'une manière générale, les trafics de la RD 191 connaissent une croissance depuis 1988 d'environ 6 % par an.

La RD 191 est très chargée, mais pas entièrement saturée. Pour une infrastructure aux caractéristiques géométriques relativement médiocres, le pourcentage de poids lourds est important, de l'ordre de 10 % sur tout l'itinéraire.

Une enquête origines-destinations réalisée en mai 1992 a permis d'établir les différents flux de trafic en présence sur la RD 191. Ceux-ci sont recensés en trois groupes distincts :

- trafic de transit (trafic n'ayant ni origine, ni destination sur la zone d'étude) : 40 %,
- trafic d'échange (trafic parcourant au moins les trajets RD 113 - RD 307 ou RD 307 - RN 12) : 35 %,
- trafic de cabotage (trafic dont une extrémité du déplacement se situe sur une commune traversée par la RD 191) : 25 %.

b) Le projet

Le Schéma Directeur d'Ile-de-France prévoit (page 149) que :

« Le réseau routier devra principalement faire face à la très forte croissance des déplacements périphériques en couronne (plus de 75% entre 1990 et 2015, dont la plus grande partie se portera sur la voiture particulière). Il devra pour cela mobiliser toutes les infrastructures prévues, et passer progressivement d'une configuration encore aujourd'hui assez radiale à une configuration où les rocades seront largement développées et « bouclées ». L'insertion soignée dans les sites urbains ou naturels dominera la conception des projets. »

Il prévoit en conséquence la constitution à terme d'« un réseau hiérarchisé et maillé » dans lequel « trois niveaux peuvent être distingués :

1. Le réseau principal, support du parti d'aménagement régional, est constitué par les rocades A 86 et Francilienne, maillées par les grandes radiales. C'est là que se situent les principales priorités ;
2. Les autres voies rapides (liaisons tangentielles, boulevards intercommunaux en moyenne couronne et réseau de voiries souterraines) jouent un rôle essentiel de décongestion des voies locales et de distribution du trafic régional ;
3. Enfin, un réseau complémentaire de voies de désenclavement et de boulevards urbains assure la desserte des zones aujourd'hui mal raccordées et structure l'aménagement local. »

Le Schéma Directeur d'Ile-de-France (page 155) précise sa volonté de « compléter le maillage du réseau des voies rapides » :

« En dehors des grandes fonctions régionales assurées par les rocadés et radiales principales, il reste à assurer des fonctions complémentaires importantes :

- Les échanges régionaux ou interrégionaux en lointaine périphérie ainsi que le détournement hors zone agglomérée des trafics de transit. Ils se feront pour l'essentiel sur des voiries parcourant les régions voisines du Bassin Parisien.
- Les échanges intercommunaux en grande couronne. Ils reposent principalement sur des voiries tangentiels. »

L'une de ces voies tangentiels est « à l'Ouest, la liaison C13 - A 13 - RN 12 - RN 10 et les RN 10 et RN 191 à aménager. La section RN 12 - RN 10 retenue dans son principe devra faire l'objet d'études complémentaires de variantes de tracé. »

Les fonctions essentielles de cette liaison seront les suivantes :

- soulager la RD 191 actuelle, la voie nouvelle étant destinée à supporter les trafics de transit et d'échange.
- améliorer les conditions de circulation du trafic local sur la RD 191 actuelle et rendre un caractère urbain aux traversées d'agglomérations,
- permettre le raccordement de l'infrastructure nouvelle aux voies principales du secteur :
 - l'autoroute A 13 au Nord,
 - la RD 307 au droit de Mareil-sur-Mauldre,
 - la RN 12
 - la RN 10 (déviation des Essarts le Roi).
- structurer l'espace et contribuer au développement du territoire par de meilleures liaisons entre les pôles économiques du département : la vallée de la Seine, Saint-Quentin-en-Yvelines, Rambouillet,
- établir une liaison nord-sud dans le département des Yvelines, qui manque d'une telle infrastructure.

Le schéma directeur des Pays de Houdan et Montfort l'Amaury prévoit donc cette liaison routière entre l'A13, la RN 12 et la RN 10, dont le tracé de principe est représenté à titre indicatif sur les documents graphiques d'affectation des sols aux horizons 2003 et 2015 et sur le document joint. Le tracé définitif fera l'objet d'études complémentaires.

2) Le paragraphe I de la page 127 du rapport de présentation du schéma directeur des pays de Houdan et Montfort l'Amaury est remplacé par ce qui suit :

I Le réseau de transport d'électricité

Le Schéma Directeur d'Ile-de-France s'appuie sur un certain nombre de paramètres pour inscrire des infrastructures nouvelles dans son projet d'aménagement (page 169) :

a) L'état actuel du réseau de production et de transport d'énergie en Ile-de-France

« L'Ile-de-France a consommé, en 1991, 57 milliards de kilowattheures environ (soit 15% de l'ensemble de la France), pour une puissance maximum installée de 123 millions de kilowatts (soit 18% de l'ensemble de la France).

Le secteur résidentiel est intervenu pour 35% dans cette consommation, et le secteur industriel, tertiaire et transport pour 65%.

Les moyens de production (centrales de Porcheville, Montereau, Vaires, Vitry et Champagne) ne peuvent satisfaire qu'environ 10% des besoins.

D'où la nécessité d'un réseau puissant d'interconnexion et de réseaux de répartition et de distribution bien adaptés qui soient dimensionnés pour le passage des besoins de pointe.

Le réseau de transport et d'interconnexion comporte 3 niveaux :

- le réseau 400 000 Volts qui assure le transport d'énergie à partir des grands centres de production vers les lieux importants de consommation et les secours mutuels entre grandes régions ;
- le réseau intermédiaire 225 000 Volts qui assure la desserte de la clientèle au travers des postes 225 000 Volts/Moyenne Tension et le secours mutuel des grands postes de livraison de la région ;
- le réseau de répartition 90 ou 63 000 Volts qui assure, à l'échelle départementale, l'alimentation de la clientèle au travers de postes de transformation Haute Tension/Moyenne Tension ainsi que l'alimentation de certains clients industriels.

L'alimentation de l'Ile-de-France est assurée par des lignes 400 000 Volts convergeant vers la boucle de même tension située en deuxième couronne.

Les postes de transformation 400 000/225 000 Volts sont situés dans les départements de la grande couronne (Villejust, Cirolliers, Morbras, Villevaudé, Plessis-Gassot, Mezerolles, Cergy), et chaque poste alimente la clientèle d'une zone géographique déterminée par des radiales 225 000 Volts convergeant vers Paris. »

b) Les prévisions des consommations futures

Le Schéma Directeur d'Ile-de-France expose également :

« La croissance annuelle des consommations au cours des 5 dernières années a été de 4,7% sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Elle s'explique pour 0,9% par l'accroissement du nombre d'emplois et d'habitants, et pour 3,8% par l'accroissement des usages de l'électricité (à nombre d'emplois et d'habitants constants).

Cette croissance n'est pas uniforme sur l'ensemble du territoire régional :

- Paris : 3,9%
- proche couronne : 4,6%
- grande couronne : 5,8%

Au cours des prochaines années, un léger fléchissement du taux d'accroissement de la consommation à nombre d'emplois et d'habitants constant est prévisible.

Compte tenu des hypothèses retenues dans le Schéma Directeur pour la croissance du nombre d'emplois et d'habitants et compte tenu des effets des politiques d'économies d'énergie, on peut estimer à 4% environ par an le taux d'accroissement de la consommation francilienne. Il est ainsi prévu que la demande évolue de 57 milliards de kilowattheures en 1991 à 80 milliards de kilowattheures en 2000. La création d'unités de production et le développement de la co-génération, c'est à dire de la production combinée de chaleur et d'électricité, apparaissent de ce fait nécessaires pour faire face aux consommations de pointe.

Par ailleurs la capacité des réseaux de transport devra être augmentée grâce au renforcement des couloirs de lignes existants ou à la création de lignes nouvelles. »

c) Les opérations à entreprendre

« Sont d'ores et déjà à prévoir :

1. la construction de 5 nouveaux postes 400 000 Volts à l'horizon de 10 ans et de 2 en plus, à plus long terme ,
2. la construction ou le renforcement de quelques couloirs de lignes 400 000 Volts. »

Sur la carte de la page 168, le Schéma Directeur d'Ile-de-France prévoit, dans le secteur concerné par le Schéma Directeur des Pays de Houdan et Montfort l'Amaury :

1. la création, sur la liaison actuelle 400 KV entre Mezerolles et Villejust, d'un nouveau poste de transformation 400 KV / 225 KV,
2. le renforcement du couloir électrique 400 KV entre Mezerolles et ce nouveau poste,
3. la création d'une ligne 225 KV entre ce nouveau poste et Elancourt.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le schéma directeur des Pays de Houdan et Montfort l'Amaury doit retenir le principe de réalisation du projet, qui est représenté sur le document graphique joint.

Cette représentation graphique n'a qu'une valeur géographique approximative. L'implantation définitive de ces projets fera l'objet d'études complémentaires.

Schéma Directeur des Pays de Houdan et Montfort-l'Amaury

- Renforcement du couloir de ligne électrique 400 KV entre Mézerolles et un poste nouveau 400 KV/225 KV à créer et création d'une ligne nouvelle 225 KV entre ce poste nouveau et Elancourt.

- Liaison routière entre la RN12 et la RN 10.

Plan complétant les documents graphiques « affectation des sols » à l'horizon 2003 et « affectation des sols » à l'horizon 2015, du schéma directeur approuvé le 20 décembre 1999.

Vu pour être annexé à mon arrêté
en date de ce jour

Versailles, le 30 MARS 2001



Pour LE PRÉFET des YVELINES
et par délégation
L'Attaché, Chef de Bureau

JEAN-PIERRE RENAULT

LEGENDE



Poste de transformation d'énergie électrique à créer
(dont la localisation peut varier le long de la ligne 400 KV existante
et doit faire l'objet d'études complémentaires).



Couloir de ligne électrique 400 KV à renforcer.



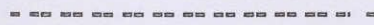
Ligne électrique 225 KV à créer
(devant faire l'objet d'études complémentaires de tracé).



Liaison routière au nord de la RN12: voie nouvelle.



Liaison routière RN 12 - RN 10 à créer
(devant faire l'objet d'études complémentaires de variantes de tracé).



Limites de communes.



Direction
Départementale de
l'Équipement
Yvelines
UHA / OST

Echelle : 1 / 60 000

Source : IGN BD Topo - S. D. R. I. F. report manuel
D'après un fond scanné au 1 / 25 000 (octobre 1996).



Direction
Départementale
de l'Équipement

Yvelines
UHA / OST

