

**PIECE C : NOTICE DE PRESENTATION
DE L'OPERATION**

SOMMAIRE DE LA PIECE C

1. OBJET DE L'OPERATION	p.13
1.1. Introduction	p.13
1.2. La notion de programme	p.13
1.3. L'opération	p.13
1.4. Reportage photographique de l'état existant	p.14/15
2. ANALYSE DES CONDITIONS DE DEPLACEMENT ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	p.16
2.1. Le trafic	p.18
2.2. La sécurité	p.22
2.3. Analyse fonctionnelle des systèmes d'échanges	p.28
3. ETUDES PREALABLES	p.29
3.1. Rappel des études et des décisions antérieures	p.29
3.2. Présentation et analyse comparative des variantes	p.30
3.3. Bilan des concertations préalables à la première enquête publique	p.32
3.4. Analyse et réponses apportées aux observations émises lors de la première enquête publique	p.33
3.5. Concertation depuis la précédente enquête publique	p.35
3.6. Choix de la solution proposée et implications ultérieures	p.36
4. LA SOLUTION PROPOSEE A L'ENQUETE	p.37
4.1. Description de l'opération et caractéristiques principales	p.37
4.2. Assainissement	p.37
4.3. Protections phoniques	p.37
4.4. Aménagement paysager	p.37
4.5. Itinéraires agricoles	p.37
4.3. Echanges et rétablissements des communications	p.37
5. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	p.43
5.1. Tracé en plan	p.43
5.2. Profil en long	p.43
5.3. Profil en travers	p.43
6. CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE	p.46
6.1. Statut de Route Express et conséquences	p.46
6.2. Contraintes d'exploitation	p.47
6.3. Entretien	p.47
6.4. Recueil et traitement des données	p.47
6.5. Gestion du trafic et aide au déplacement	p.47
6.6. Aires annexes	p.47
7. CLASSEMENT – DECLASSEMENT	p.47
8. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES	p.47

1. OBJET DE L'OPERATION

1.1. Introduction

Le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur l'aménagement à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10) et son classement en Route Express entre le PR 32,400 et le PR 37,600.

La mise à 2 x 3 voies de la déviation de Rambouillet, prévue à long terme, ne fait pas l'objet du présent dossier.

1.2. La notion de programme

1.2.1. Présentation du programme

L'aménagement à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (opération) s'intègre dans un programme plus vaste qui consiste à aménager l'itinéraire A12/A11-A10, constitué par la RN 10 et la RN 191, depuis Les Essarts-le-Roi, au Nord de Rambouillet, jusqu'à l'autoroute A10 à Allainville, soit sur une distance de 33 kilomètres.

Cet itinéraire, inscrit au Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) approuvé en 1994, est un aménagement sur place (sauf au droit d'Ablis) assorti d'un classement en route express. Le SDRIF est actuellement en cours de révision, mais on peut toutefois noter que l'itinéraire A12/A11-A10 est inscrit dans le décret n°2005-1499 du 5 décembre 2005, relatif à la consistance du réseau routier national, pris en application de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales.

L'étude préliminaire de la liaison A12/A11-A10 a été approuvée par décision ministérielle le 7 novembre 1996. Elle présentait un phasage des aménagements de l'itinéraire établi en fonction des priorités en matière de sécurité (certains aménagements actuels sont plus à risque et accidentogènes que d'autres) et à l'évolution marquée des trafics :

- mise à 2x2 voies de la RN10 entre la RD936 à Rambouillet (diffuseur de La Droue) et l'autoroute A11 à Ablis,
- mise à 2x2 voies de la déviation de la RN10 à Rambouillet entre la RD937 (diffuseur du Moulinet) et la RD936,
- mise sécurité de la RN191 pouvant comporter une première étape de sa mise à 2x2 voies,
- réalisation de la nouvelle déviation d'Ablis,
- mise à 2x3 voies de la section de la RN10 comprise entre la fin du prolongement de l'autoroute A12 aux Essarts-le-Roi et la RD937 à Rambouillet,
- mise à 2x3 voies de la déviation de Rambouillet,
- achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN191.

La première phase retenue par cette étude est la mise à 2 x 2 voies de la section Rambouillet Sud / Ablis Nord, ce choix ayant été fait en raison du fort niveau accidentogène de cette section. Elle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 25 août 1998.

Les travaux ont été entamés avec l'échangeur de la Droue (achevé en janvier 2002). Ils s'achèveront en 2008.

1.2.2. Les objectifs du programme

La RN 10 assure, avec la RN 191, le lien entre le prolongement futur de l'autoroute A12 et les autoroutes A11 et A10.

Le projet de prolongement de l'autoroute A12 a fait l'objet d'un débat public, sous l'égide de la Commission Nationale des Débats Publics (C.N.D.P.), au cours du second trimestre de 2006.

L'aménagement de cet itinéraire doit répondre à trois types d'objectifs :

- un enjeu national visant à permettre au trafic de grand transit de ne pas pénétrer au cœur de l'agglomération parisienne en contournant celle-ci grâce aux rocade existantes ou prévues et améliorer le trafic d'échange entre l'Ile-de-France et les autres régions ainsi qu'avec l'étranger,
- un enjeu régional visant à la réalisation du maillage général du réseau des voies rapides en Ile-de-France,

- un enjeu local visant l'amélioration des déplacements de transit et d'échange pour les usagers des RN 10 et RN 191.

Au delà des seuls fonctions routières, le programme répond à des objectifs d'aménagement du territoire : favoriser le développement du pôle urbain rambolitain et améliorer les échanges entre le sud et le nord du département des Yvelines.

Ces enjeux sont fondés sur les trois objectifs suivants :

- améliorer la qualité de vie des riverains (notamment en améliorant la protection phonique, les aménagements paysagers),
- améliorer la sécurité routière,
- améliorer la fluidité sur l'itinéraire.

1.3. L'opération

1.3.1. Présentation de l'opération

L'opération qui fait l'objet de la présente enquête, consiste à réaliser la deuxième phase d'aménagement du programme, c'est-à-dire la mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10).

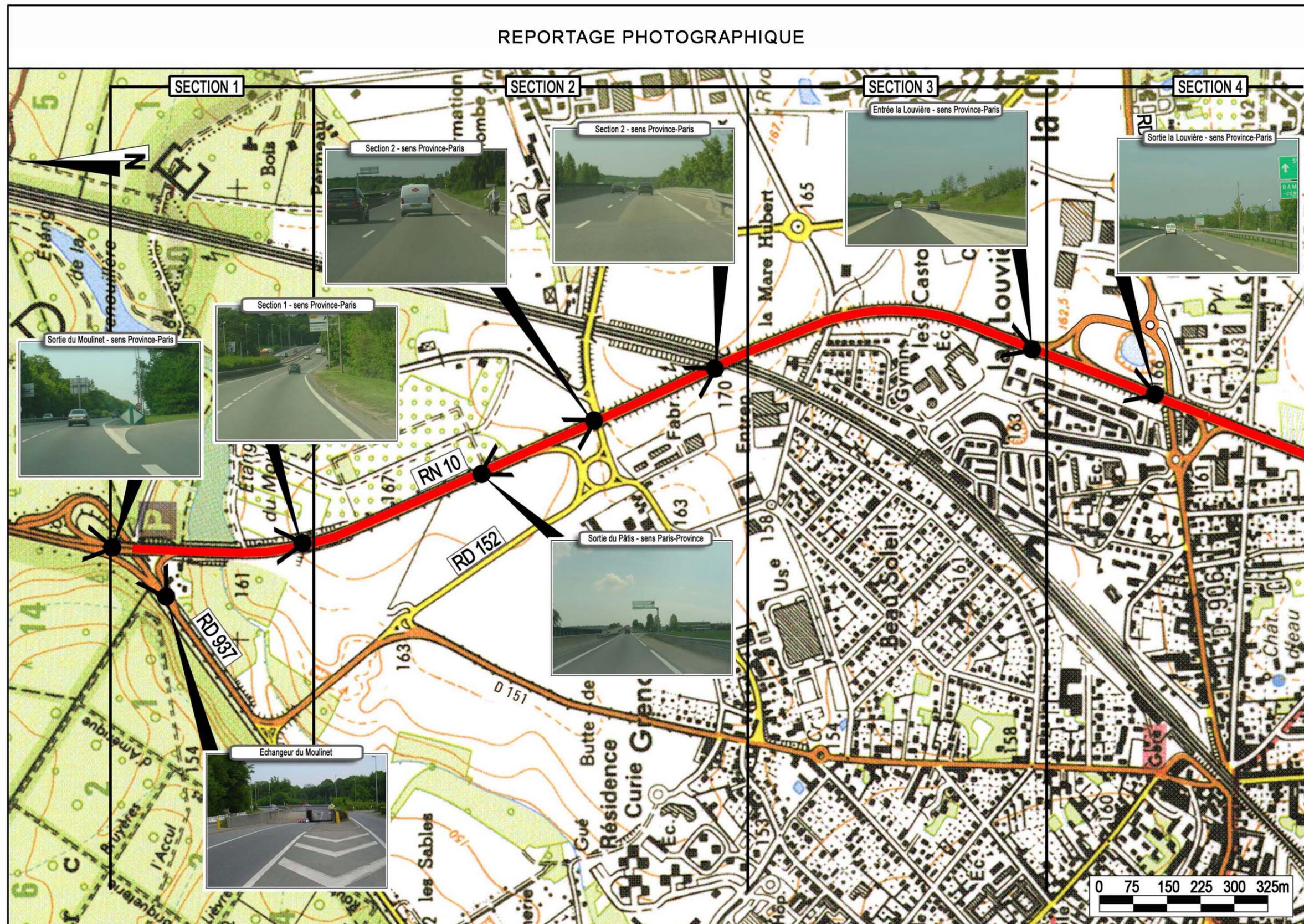
La déviation actuelle de Rambouillet, longue de 5200 mètres et à 2 x 1 voies, supporte un trafic important d'environ 35 000 véhicules par jour et présente un caractère accidentogène.

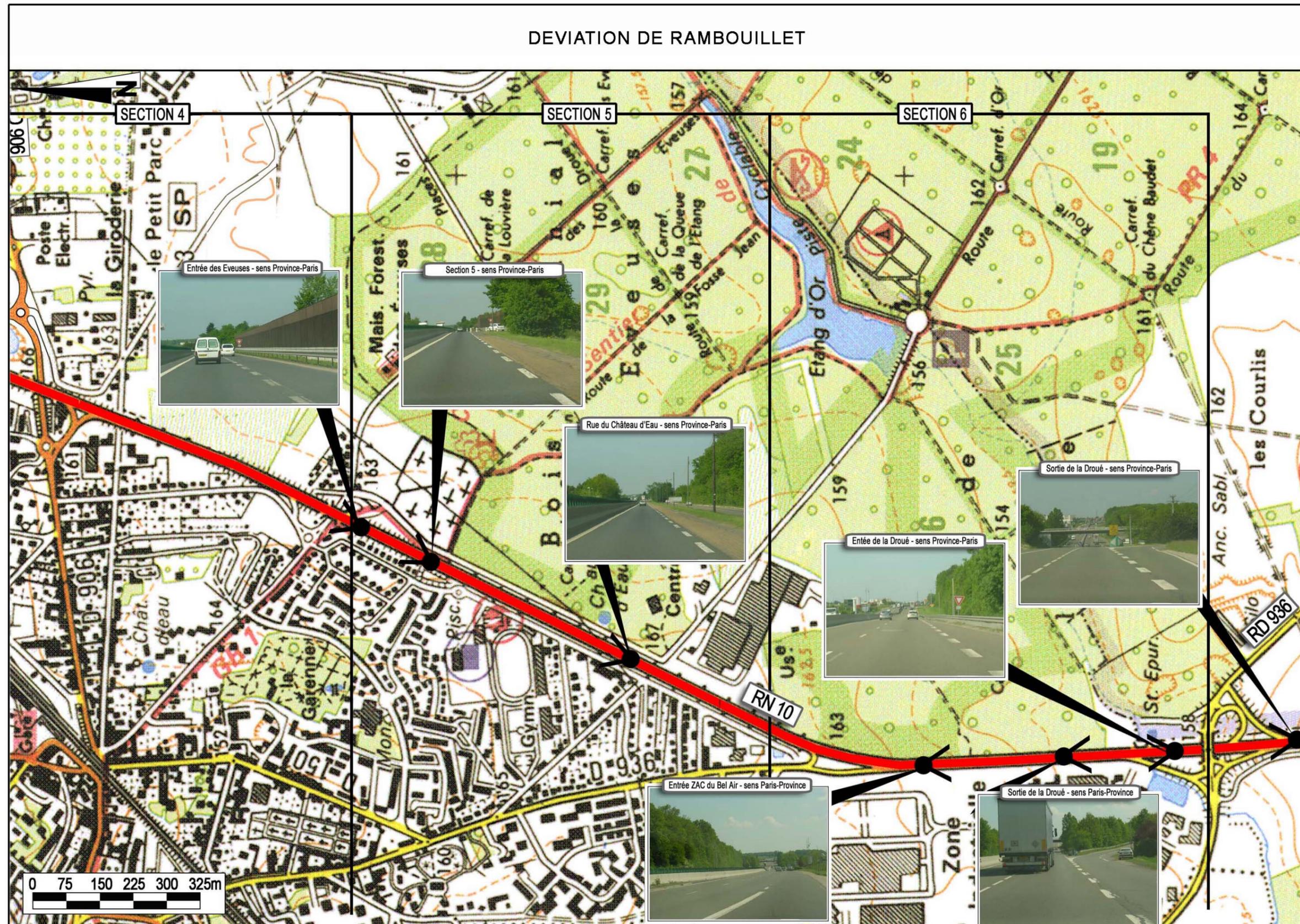
Elle est très hétérogène dans ses caractéristiques géométriques.

1.3.2. Les objectifs de l'opération

La mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet contribue à l'atteinte des objectifs fixés pour l'ensemble de l'itinéraire et notamment l'amélioration de la qualité de vie des riverains (aménagements paysagers, mise en place de protections phoniques supplémentaires), de la fluidité de la circulation et de la sécurité, (sur la déviation proprement dite et aux points d'échanges).

Compte tenu du niveau de trafic sur ce secteur, la mise à 2 x 2 voies se justifie pleinement. Le bilan de la sécurité démontre en outre la nécessité d'une amélioration de la géométrie des bretelles aux échangeurs, pour favoriser et sécuriser les insertions et les voies de décélération, ainsi qu'une limitation du nombre de ces échangeurs qui améliorera également à la fois la sécurité et la fluidité de la circulation.





2. ANALYSE DES CONDITIONS DE DEPLACEMENT ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

2.1. Le trafic

La RN 10 est un élément essentiel du réseau national dans le département des Yvelines. Elle permet de compléter le réseau de radiales de la région Ile-de-France en reliant les infrastructures de forte capacité :

- les autoroutes A12 et A13 au Nord,
- les autoroutes A10 et A11 au Sud.

2.1.1. Présentation générale des trafics actuels sur la RN 10

Le trafic recensé en 2004 sur la RN 10 est présenté sur la carte ci-contre (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA – 2004). Ses principales caractéristiques sont les suivantes du Nord au Sud :

- au Nord de l'agglomération de Rambouillet, le TMJA est d'environ 41910 véhicules par jour,
- sur la déviation de Rambouillet elle-même, le TMJA est estimé à environ 39110 véhicules par jour sur la partie Nord et à environ 34500 véhicules par jour sur la partie Sud,
- de Rambouillet à Ablis, le TMJA sur la RN 10 est d'environ 26455 véhicules par jour.

Cette étude montre que le trafic sur la RN10 est plus élevé au Nord, qu'au Sud de Rambouillet, compte tenu de l'apport :

- du trafic généré par les communes limitrophes de Rambouillet, via les axes secondaires connectés à la RN 10 (RD 936, RD 906, RD 937) pour une grande part,
- du trafic local généré par l'agglomération de Rambouillet dans une moindre part.

2.1.2. Analyse des trafics actuels sur la RN 10

Trafic sur la RN 10 :

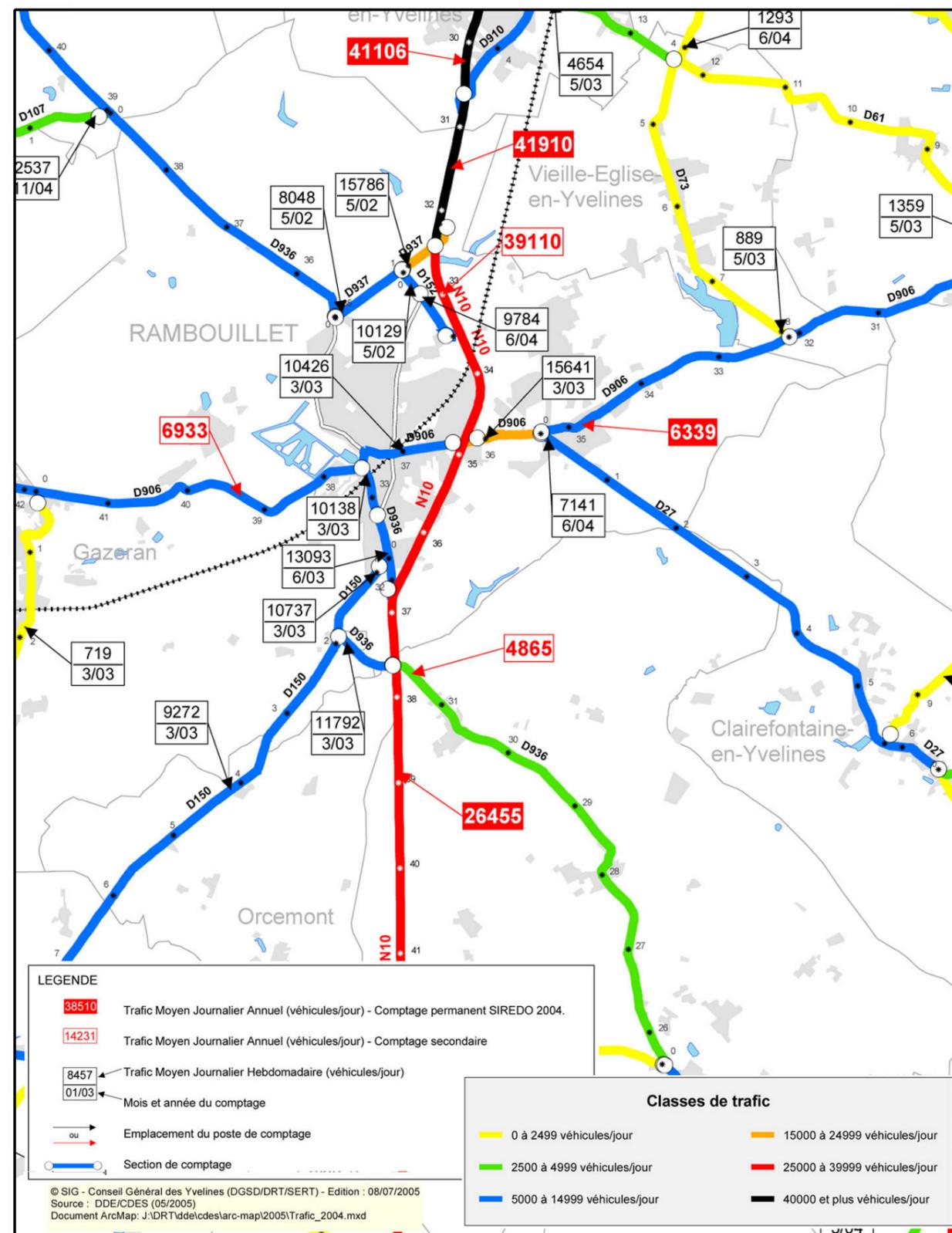
A l'heure de pointe du matin, c'est le sens Province → Paris qui subit le trafic le plus important. Il s'élève à plus de 2200 véh/h dans ce sens, ce qui est supérieur à la capacité de la voie (qui est d'environ 2000 véh/h).

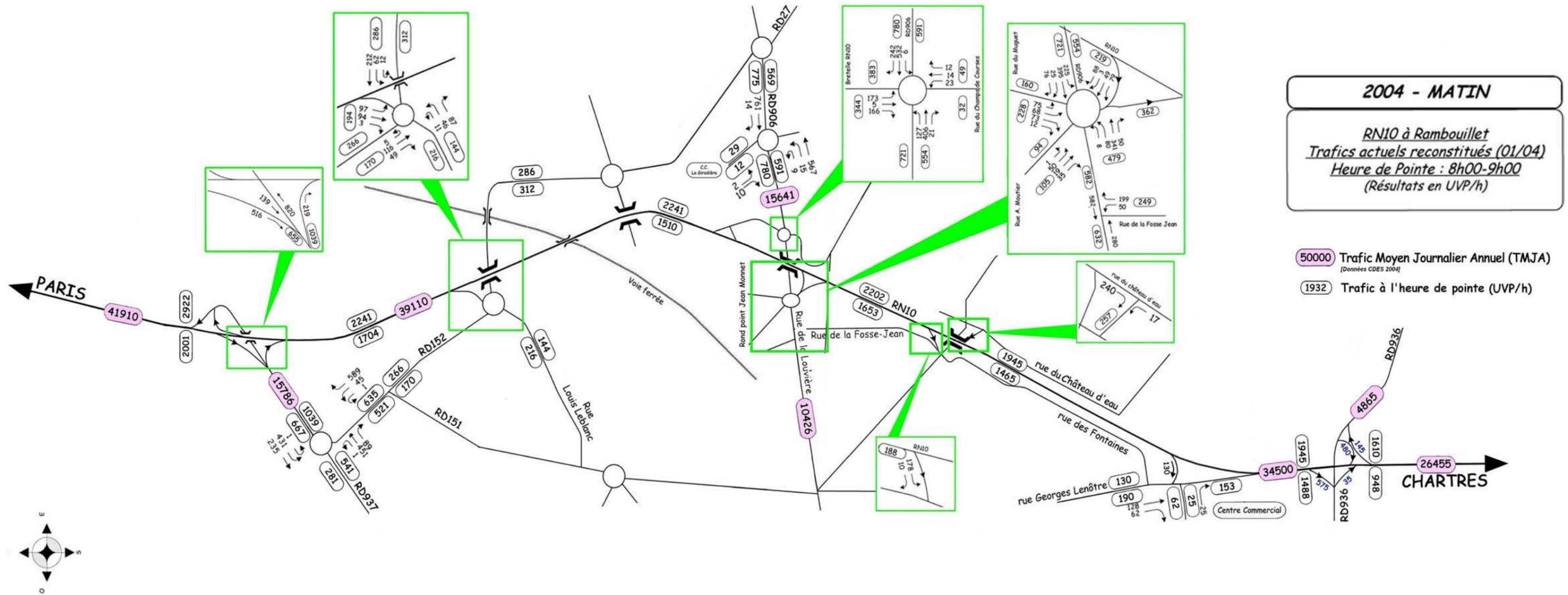
A l'heure de pointe du soir, c'est l'autre sens qui subit le plus de trafic.

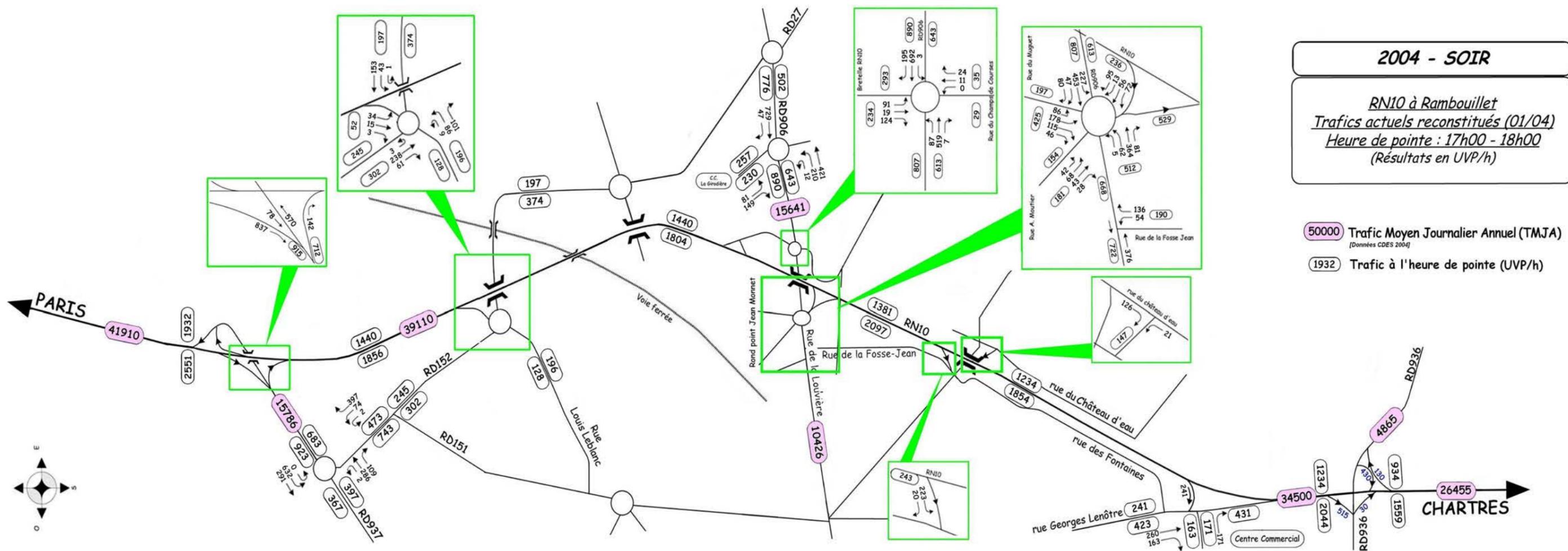
La RN 10 est donc fortement congestionnée au niveau de Rambouillet surtout aux heures de pointes du matin mais aussi du soir. (le trafic supporté étant supérieur aux seuils de congestion)

Trafic sur le réseau Rambolitaïn :

Les niveaux de trafics sont assez élevés à l'intérieur de la ville de Rambouillet. La congestion de la RN 10 entraîne une forte utilisation du réseau routier local.







2.1.3. Evolutions annuelles des trafics sur la RN 10

Le graphique ci-contre présente l'évolution du trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RN 10 et les RD à proximité.

La section Nord de Rambouillet est la plus empruntée par les véhicules. De 1988 à 1998, elle a connu une forte augmentation de trafic (de 36210 à 46398 véh/j, soit une augmentation d'environ 30% en 10 ans). Depuis, le trafic est en légère diminution (baisse prononcée en 2002), sauf en 2003 (sans toutefois atteindre les chiffres de 1998).

La section de la déviation de Rambouillet est celle qui a subi la plus forte et rapide augmentation, avec 27070 véh/j en 1988 et 39110 en 2004 (soit environ 45% de hausse en 16 ans). On peut noter deux pics très distincts, l'un en 1992, l'autre en 2002 (avec 41114 véh/j). On voit qu'en 2002 le trafic de la partie nord est quasiment le même que celui de la déviation.

La section Sud a connu l'évolution la plus lente (on est passé de 19970 véh/j en 1988 à 26455 en 2004, soit une augmentation de 30% en 16 ans), mis à part un léger pic de circulation en 1994. On peut également noter que l'évolution est quasiment nulle de 1998 à 2004 avec environ 26500 véh/j.

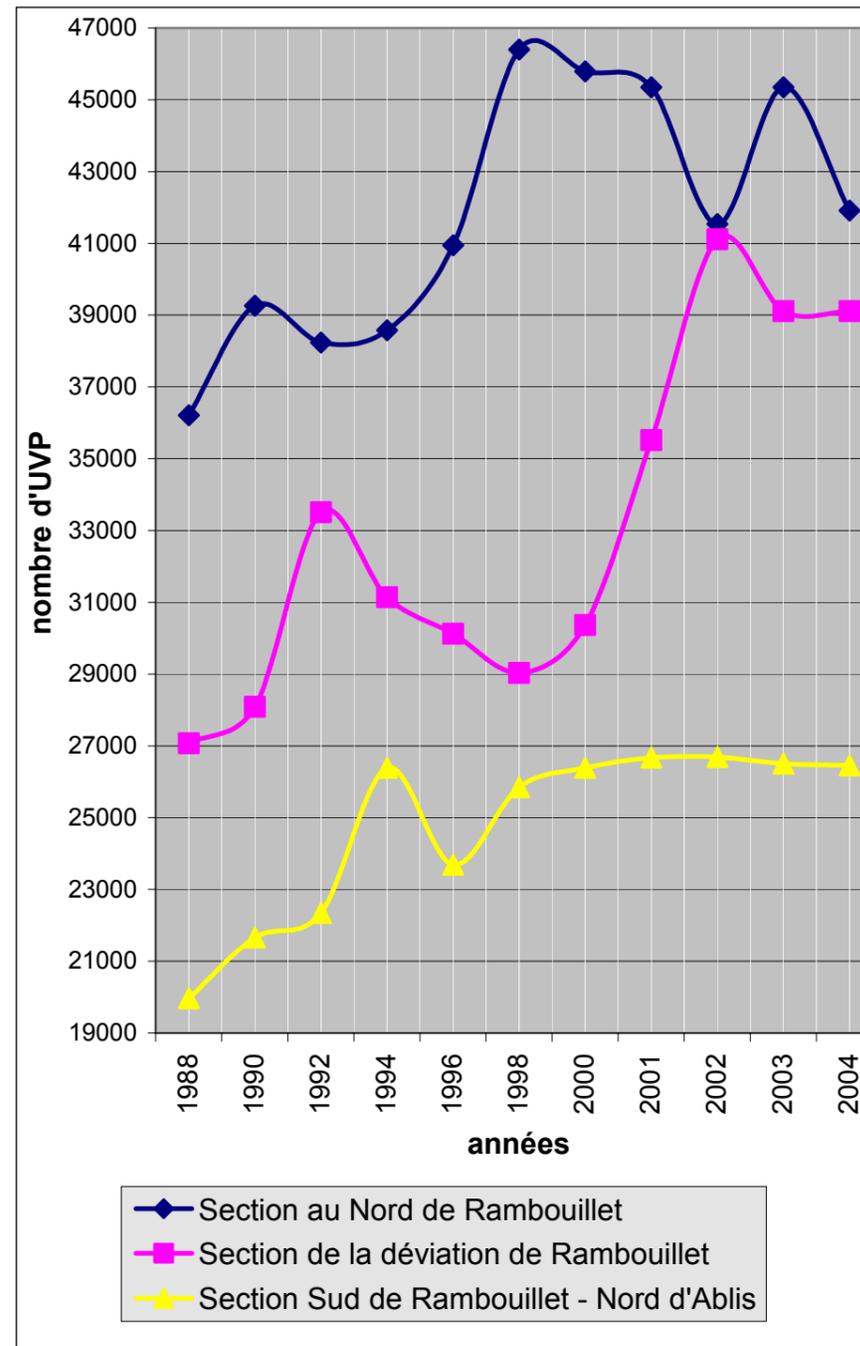
Jusqu'en 1998, le trafic était en augmentation, par contre depuis, la tendance est plutôt à la stagnation. Ceci confirme l'état de congestion générale de la RN 10 annoncé précédemment.

Ceci est probablement dû au fait que l'encombrement global de la RN 10 du Nord au Sud amène les usagers à utiliser des itinéraires de substitution qui voient leur trafic augmenter.

L'évolution modérée du trafic est liée au fonctionnement de la RN 10 plus au Nord et notamment dans la traversée de Coignièrès et de Trappes qui est fortement saturée aux heures de pointe, ce qui limite de fait l'évolution des trafics.

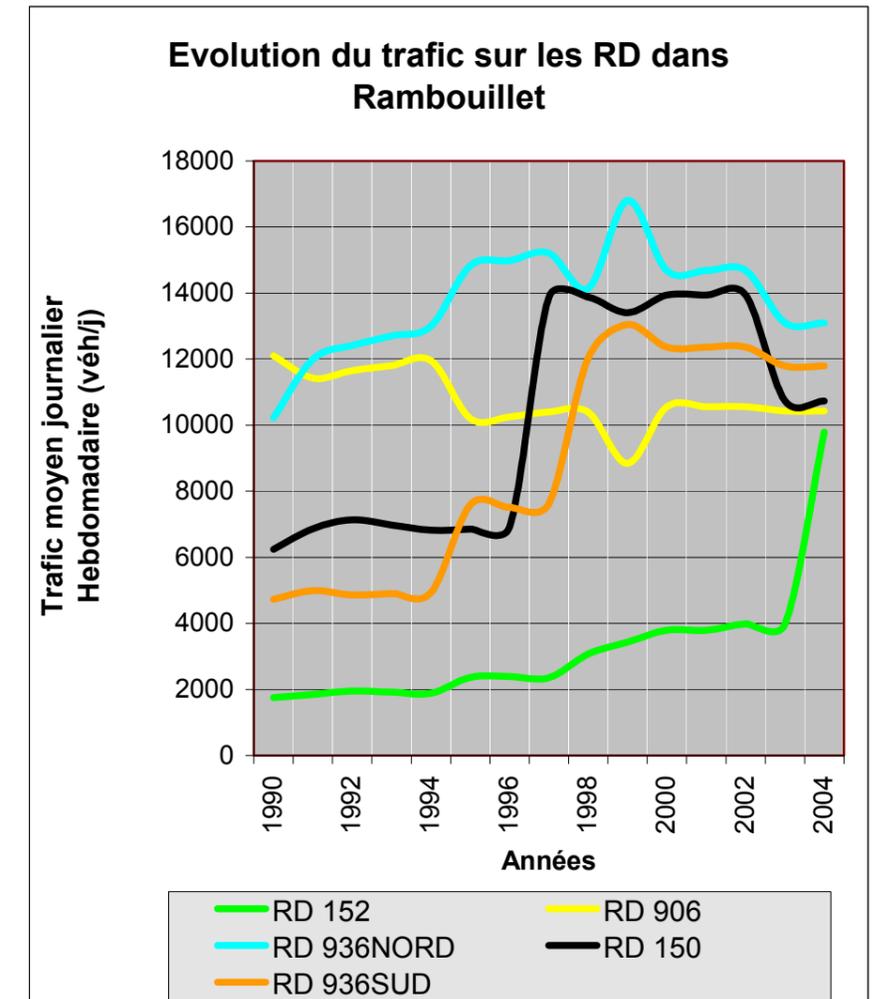
EVOLUTION DU TMJA SUR LA RN 10

(Sources : " cartes de trafic sur les voiries nationales et départementales en Yvelines ")



2.1.4. Evolutions annuelles des trafics sur les RD 152 RD 150, RD 906 et RD 936.

La section de la RN 10 correspondant à la déviation de Rambouillet est interceptée par plusieurs routes départementales. Ce réseau secondaire permet aux usagers de la RN 10 d'éviter les bouchons aux heures de pointes, provoquant une congestion globale de l'agglomération. On peut voir sur le graphique ci-dessous, l'évolution des trafics de ces routes départementales.



De 1990 à 1998, on constate une augmentation du trafic sur les routes départementales à proximité de la RN 10. Cette augmentation est similaire à celle observée sur la RN 10.

Par contre, l'évolution du trafic depuis 1998, sur la RN 10 et sur les départementales est plutôt stable, à l'exception de la RD 152.

La stagnation du trafic montre que l'agglomération de Rambouillet est presque congestionnée, compte tenu du fait que le trafic augmente d'une manière globale sur le département.

2.1.5. Nature du trafic existant

Le dossier d'études préliminaires relatif à la liaison A12 / A11 – A10 réalisé en 1995 contenait une approche des trafics d'échange et de transit sur la RN 10.

Cette étude a permis d'estimer les parts de trafic de transit, régional et local.

Sur la section correspondant à la déviation de Rambouillet, la part du trafic de transit a pu être estimée à environ 30 % (le trafic de transit est celui qui emprunte la RN 10 sur toute sa longueur sans s'arrêter au niveau de l'agglomération).

Il y a deux autres types de trafic : le trafic d'échange et le trafic purement local.

Le trafic local est celui qui se dirige d'un point à un autre de la RN 10 dans l'agglomération (par exemple de l'échangeur de la Droue à l'échangeur de la Louvière). Cette part de trafic est assez faible.

Enfin, le trafic d'échange est le trafic de la RN 10 généré par la ville de Rambouillet : il s'agit des usagers qui quittent Rambouillet par la RN 10 pour aller soit vers le Nord (St Quentin en Yvelines, Versailles, Paris), soit vers le Sud (Ablis, autoroutes A11 et A10), et inversement (usagers venant d'une autre agglomération pour se rendre à Rambouillet).

Comme nous l'avons vu précédemment, c'est le trafic d'échange qui est le trafic prépondérant sur cette portion de la RN 10.

2.1.6. Structure du trafic existant

Sur la déviation de Rambouillet, le pourcentage de poids-lourds est estimé à 14 % du trafic moyen journalier annuel (TMJA). Cette estimation est basée sur :

- le pourcentage établi à partir de comptages effectués dans les deux sens le jeudi 11 avril 1996 de 8 heures à 16 heures.

- l'estimation de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF) faite dans le cadre des études pour le débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 est de 14% de poids-lourds sur la RN 10 à l'entrée de Trappes. Ce chiffre est utilisé pour l'étude poids lourds sur l'itinéraire A12 – RN10 et la concurrence avec l'itinéraire A10.

2.1.7. Evolution future des trafics

Les hypothèses d'évolution des trafics à l'horizon 2015 ont été établies d'une part en fonction des faibles évolutions des années précédentes, d'autre part en prenant en compte l'urbanisation en cours dans les secteurs proches de La Louvière (ZAC des Eveuses de 200 logements à l'Ouest, qui ne sera pas réalisée en totalité avant début 2007, programme de construction de 30 logements à l'Est dont la réalisation a démarré en 2005 et devrait se finir fin 2006).

L'évolution générale des trafics a été évaluée à 1 % par an de 2003 à 2015, soit 13 % par rapport à la situation actuelle (hypothèse justifiée par le peu de possibilité d'évolution de trafic sur la RN 10 au Nord en l'absence du prolongement de l'autoroute A12, et qui s'avère judicieuse aux vues des évolutions de 2003 et 2004).

La capacité actuelle des sections à voie unique (par sens de circulation) de la RN 10 est 1500 véhicules/heure.

Sans aménagement de la RN 10 au niveau de la déviation de Rambouillet, la demande de trafic prévisionnel dans les sections à voie unique pourra atteindre 2500véhicules/heure le matin et 2400véhicules/heure le soir (aux heures de pointe). **Ce niveau de trafic est incompatible avec la capacité d'une route à une voie, même si l'augmentation de celui-ci est minime.**

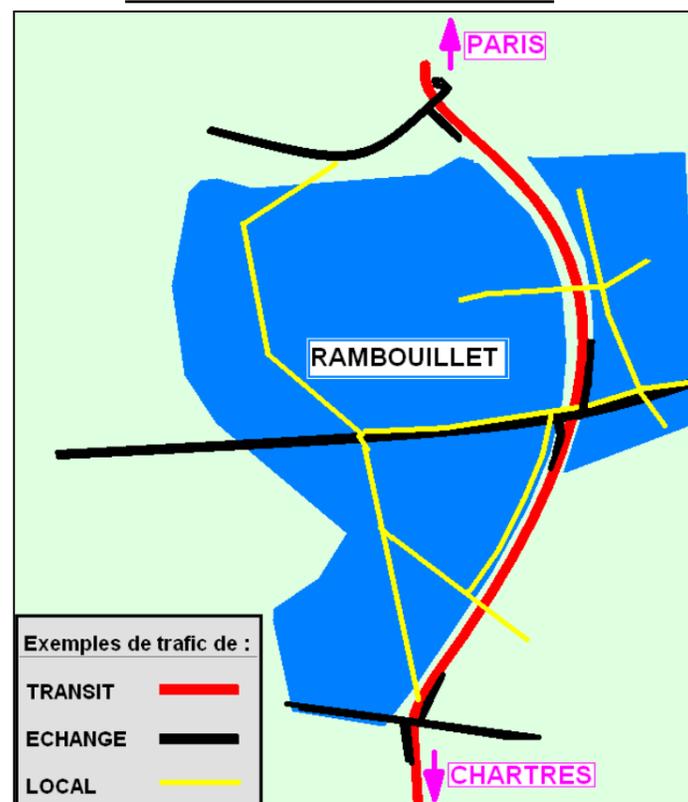
Dans la réalité, cela se traduira donc par un accroissement sensible des retenues sur la RN 10 et du trafic de transit à travers la commune de Rambouillet.

Avec l'aménagement de la RN 10 au niveau de la déviation de Rambouillet, la demande de trafic prévisionnel dans les sections à voie unique pourra également atteindre 2500véhicules/heure le matin et 2400véhicules/heure le soir (aux heures de pointe). Par contre ce niveau de trafic est compatible avec la capacité d'une route à 2 x 2 voies.

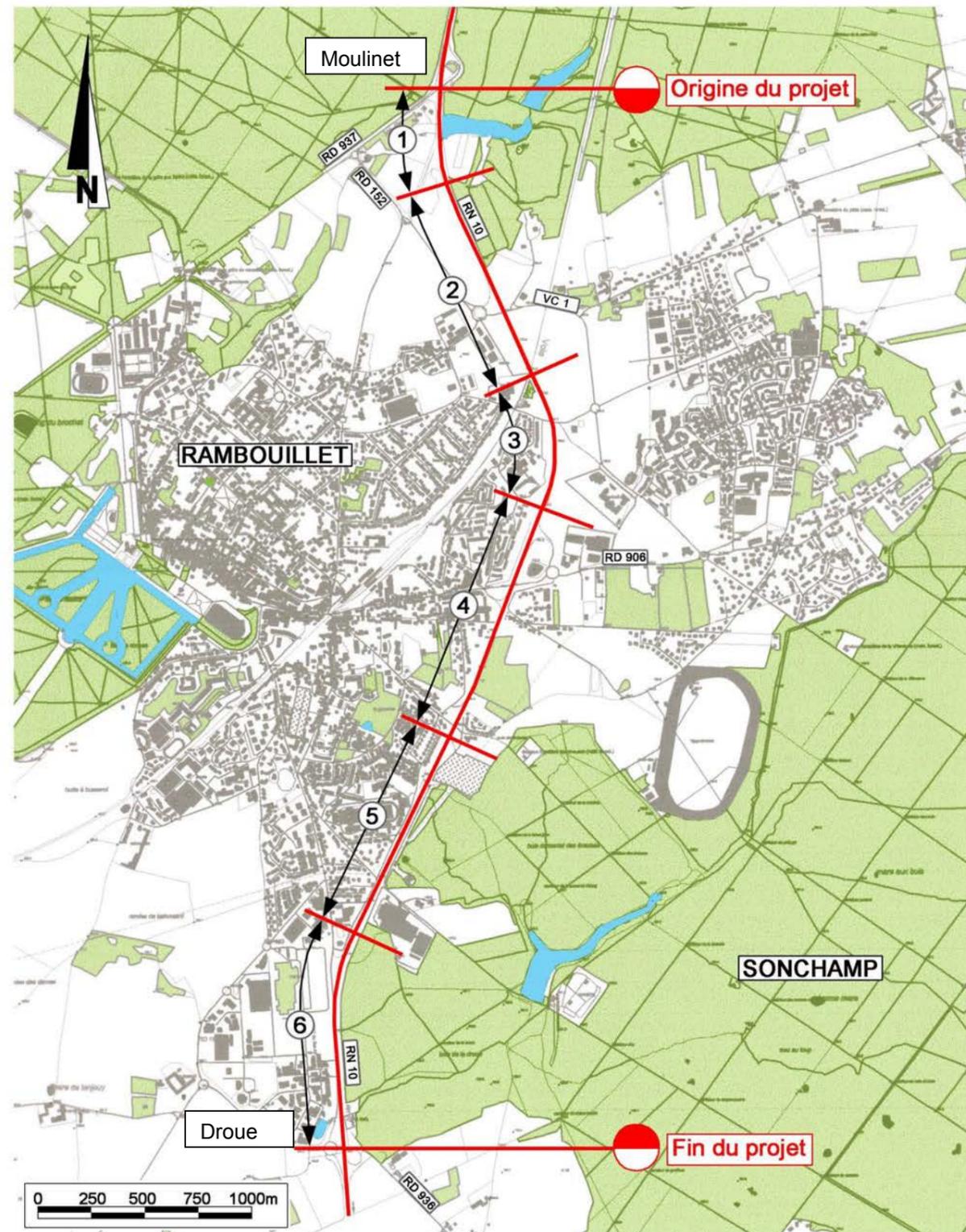
L'aménagement en voie express à 2 x 2 voies permettra d'améliorer le fonctionnement de la RN 10 dans la traversée de Rambouillet. Une route à 2 x 2 voies pourra ainsi écouler le trafic de 40000 véhicules/jour à l'horizon 2015.

En conclusion, l'étude de trafic effectuée en 2004 confirme nettement la nécessité d'une mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet.

Schéma de la distribution du trafic



REPERAGE DES SECTIONS



2.2. La sécurité

2.2.1. Description

Le bilan de sécurité a été réalisé sur la base de fichiers d'accidents survenus sur une période de 10 ans, du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 2004, sur la déviation de Rambouillet entre l'échangeur du Moulinet (PR 32,400) et l'échangeur de la Droue (PR 37,600).

Attention :

Dans les statistiques produites par les pouvoirs publics un accident est un événement produisant au moins une victime, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

Les accidents matériels ne sont pas recensés par les pouvoirs publics, seules les assurances documentent ce type d'accident. Les chutes de piétons sur la voie publique ne sont pas non plus des accidents de la circulation. Il faut être prudent dans l'interprétation de l'évolution du nombre des accidents corporels. Les critères provoquant l'entrée d'un accident dans les statistiques provoquent des biais. L'absence de tiers dans un accident (un cycliste qui fait une chute dans laquelle il est seul en cause) peut faire que les policiers ou les gendarmes, comme les services de secours, ne soient pas avertis de l'accident. Ce type d'accident ne sera pas pris en compte.

- Personnes touchées lors des accidents sur la déviation de Rambouillet (RN 10) entre 1995 et 2004.

La RN 10 est caractérisée par un tracé fort hétérogène, avec des passages successifs à 2 voies, 3 voies et 2 x 2 voies. Aux vues de ces profils en travers, nous avons dégagé six sections homogènes représentées sur le schéma ci-contre, sur lesquelles nous avons donné le bilan des accidents survenus entre 1995 et 2004.

Le tableau page suivante précise les caractéristiques générales de chacune des sections et résume le bilan de la gravité des accidents.

Ces chiffres montrent que la déviation de Rambouillet (RN 10) est dangereuse, et principalement la section 6 aux abords de l'échangeur de la Droue.

Toutefois, il est important de préciser que depuis la mise en place de séparateurs entre les deux sens de circulation sur les sections 2 et 6. (entre 1997 et 2000), le bilan de la sécurité s'est nettement amélioré.

Les accidents sur la déviation de Rambouillet entre 1995 et 2004

Section	accidents	tués	blessés graves	blessés légers
Section 1 2 x 2 voies	8	1	0	12
Section 2 chaussée unique 3 voies jusqu'en 2000. Avec la mise en place de séparateurs la section 2 est une 1 + 2 voies	9	7	2	12
Section 3 1 + 2 voies	1	0	0	2
Section 4 1 + 2 voies	4	0	0	5
Section 5 1 + 2 voies	5	1	3	15
Section 6 2 x 2 voies	16	4	6	21
TOTAL (5 200 m)	43	13	11	67

Nombre d'accidents sur la déviation de Rambouillet (RN 10) entre 1997 et 2004.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution annuelle du nombre d'accidents survenus sur la section étudiée entre 1997 et 2004.

Sur cette période, le nombre maximal d'accidents a été atteint en 1998 avec 12 accidents.

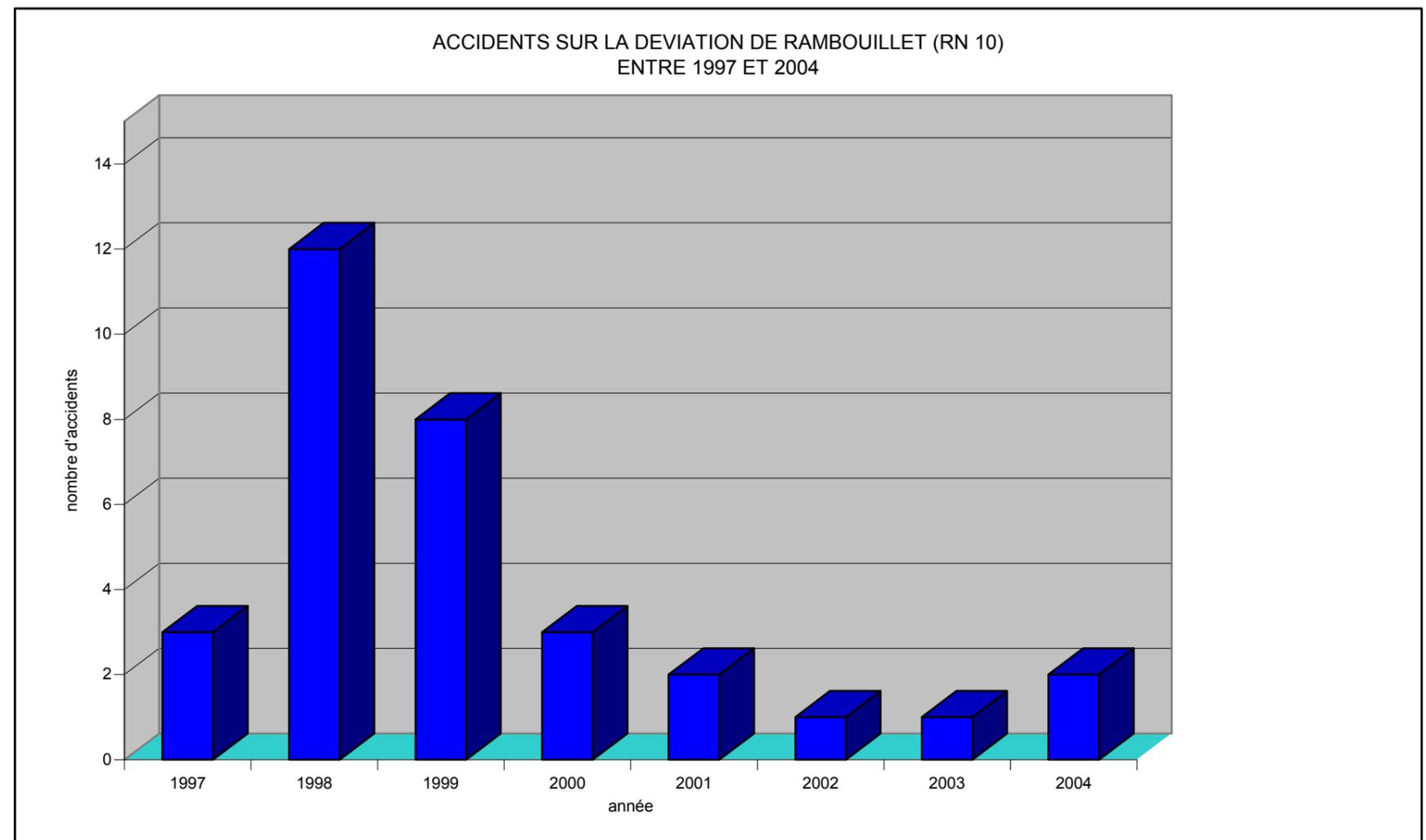
Au cours de ces huit années, 32 accidents ont été déplorés et ont touché 64 personnes (tués, blessés graves ou blessés légers).

On note cependant une nette diminution du nombre d'accidents au cours des dernières années, depuis la mise en place d'un séparateur central (séparateur réalisé en 1992 pour l'échangeur du Moulinet, et de 1997 à 2000 pour le reste de la déviation).

L'étude de sécurité effectuée lors des études préliminaires de la liaison A12 / A11 – A10 entre Les Essarts-le-Roi et l'autoroute A10 classait la section correspondant à la déviation de Rambouillet comme la plus dangereuse après la section Rambouillet Sud / Ablis Nord.

La densité des accidents¹ en 2004 sur la RN 10, la densité d'accidents est de 0,38, alors qu'elle était de 2,3 en 1998.

On peut comparer la densité 2004 de 0,38 ainsi que la densité de 1998 (quand les travaux de séparations n'étaient pas réalisés) qui est de 2,3 à la densité moyenne du réseau national sur le département des Yvelines, qui est de 1,15 accidents par kilomètre pour l'année 2004.



¹: la densité d'accidents sur un tronçon de route représente le nombre annuel d'accidents observés sur le tronçon, divisé par la longueur en kilomètres du tronçon. La densité d'accidents est exprimée en nombre d'accidents par kilomètre et par an

2.2.2. Constat et analyse

– Comparaison avec le réseau national

Afin de comparer la fréquence et la gravité des accidents sur la déviation de Rambouillet (RN 10) à celles observées généralement pour ce type de voie (référence d'après la Circulaire n° 98-99 du 20 octobre 1998 et instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne), on ramène le nombre d'accidents à un taux pour 10⁸ véhicules x kilomètre.

Le taux d'accidents ² est calculé par la formule :

$$\frac{N \times 10^8}{L \times TMJ \times n \times 365}$$

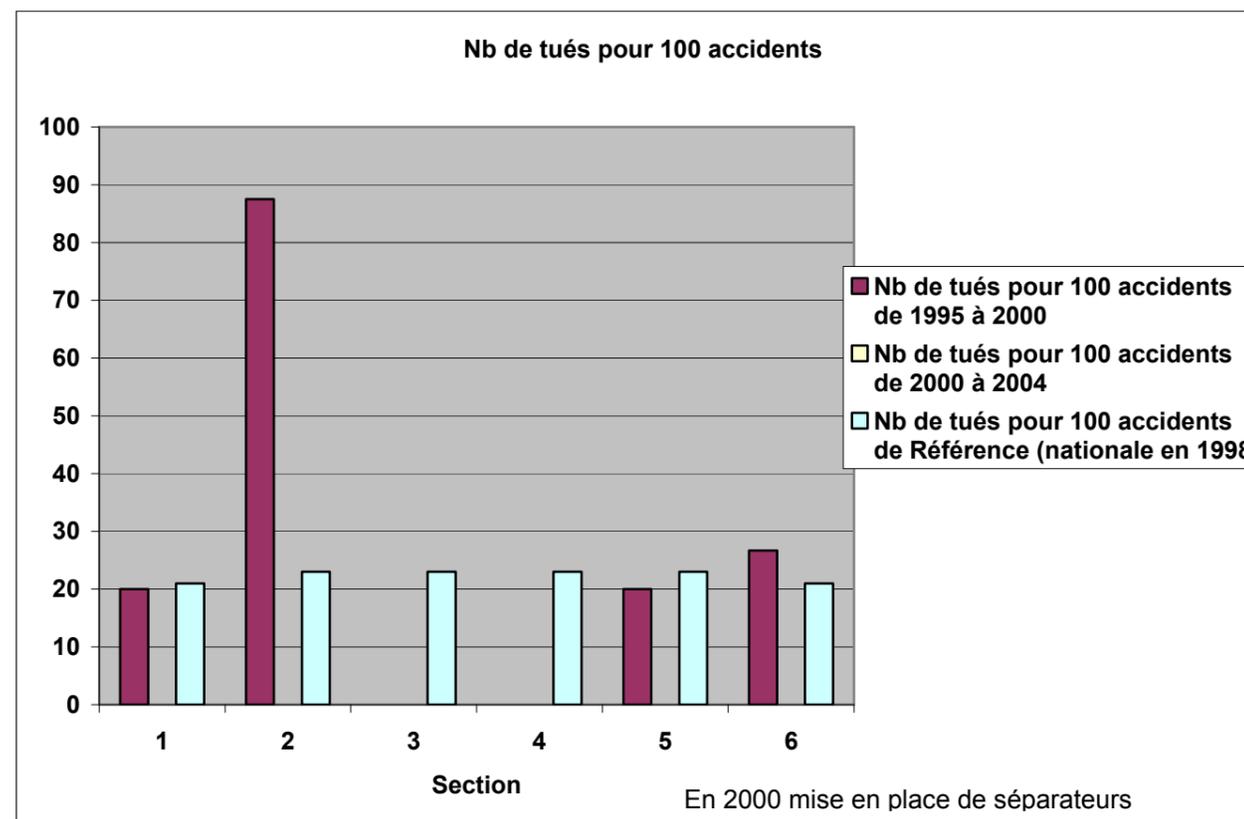
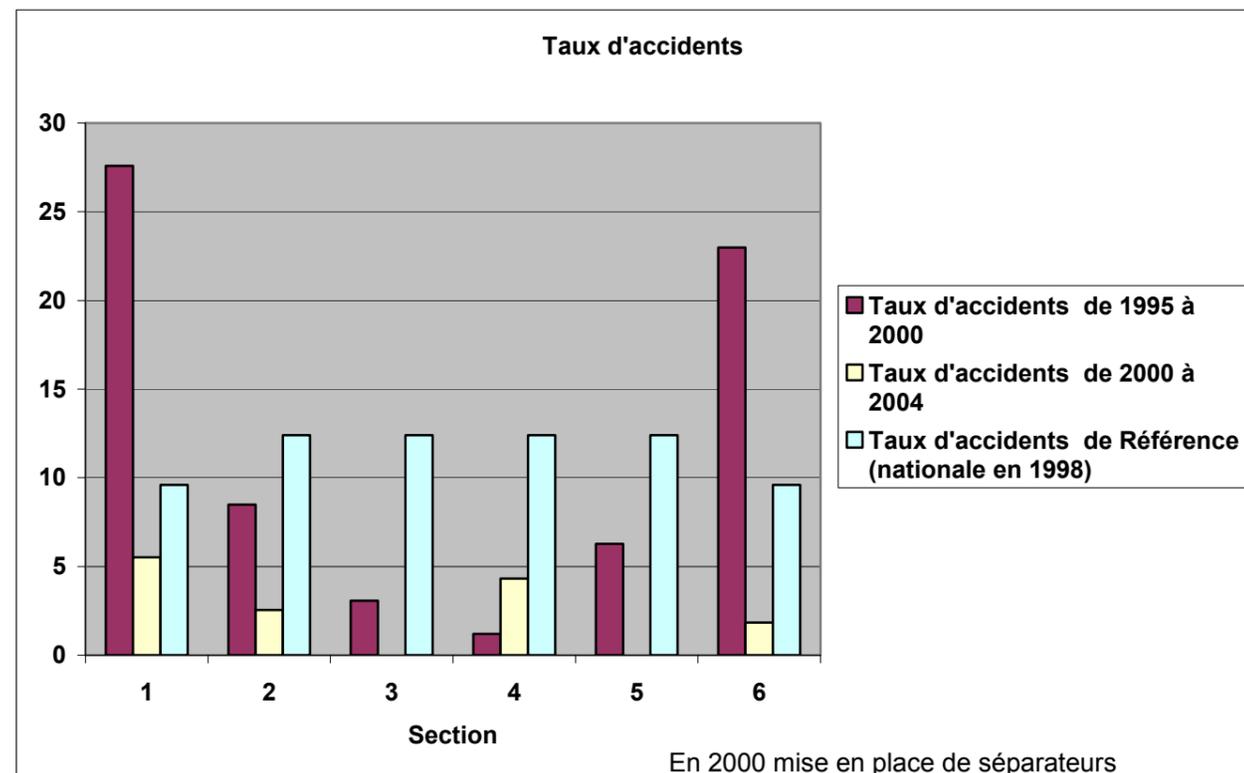
Avec :

- N : nombre d'accidents sur période considérée ;
- L : longueur de la section en km ;
- TMJ : trafic journalier moyen de la section ;
- n : nombre d'années de la période considérée.

Les taux d'accidents les plus élevés se situent sur les sections 1, 5 et 6. Sur les section 2, 5 et 6 les taux de tués dépassent celui de la référence nationale.

La section 3, à 1 + 2 voies, est celle qui est de caractère le moins dangereux.

²: le taux d'accidents sur un tronçon de route représente le nombre d'accidents observés sur celui-ci, divisé par le nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules sur ce tronçon sur la même période. Le taux d'accidents est exprimé en nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus)



On peut noter que le taux d'accident a fortement diminué depuis la mise en place des séparateurs (il est même nul pour les sections 3 et 5 de 2000 à 2004). Les sections 1 et 6 étaient génératrices de nombreux accidents. Les chiffres récents tendent à prouver que la séparation physique des voies a permis de résoudre en grande partie le problème. Le taux d'accident entre 2000 et 2004 est passé sous la barre nationale.

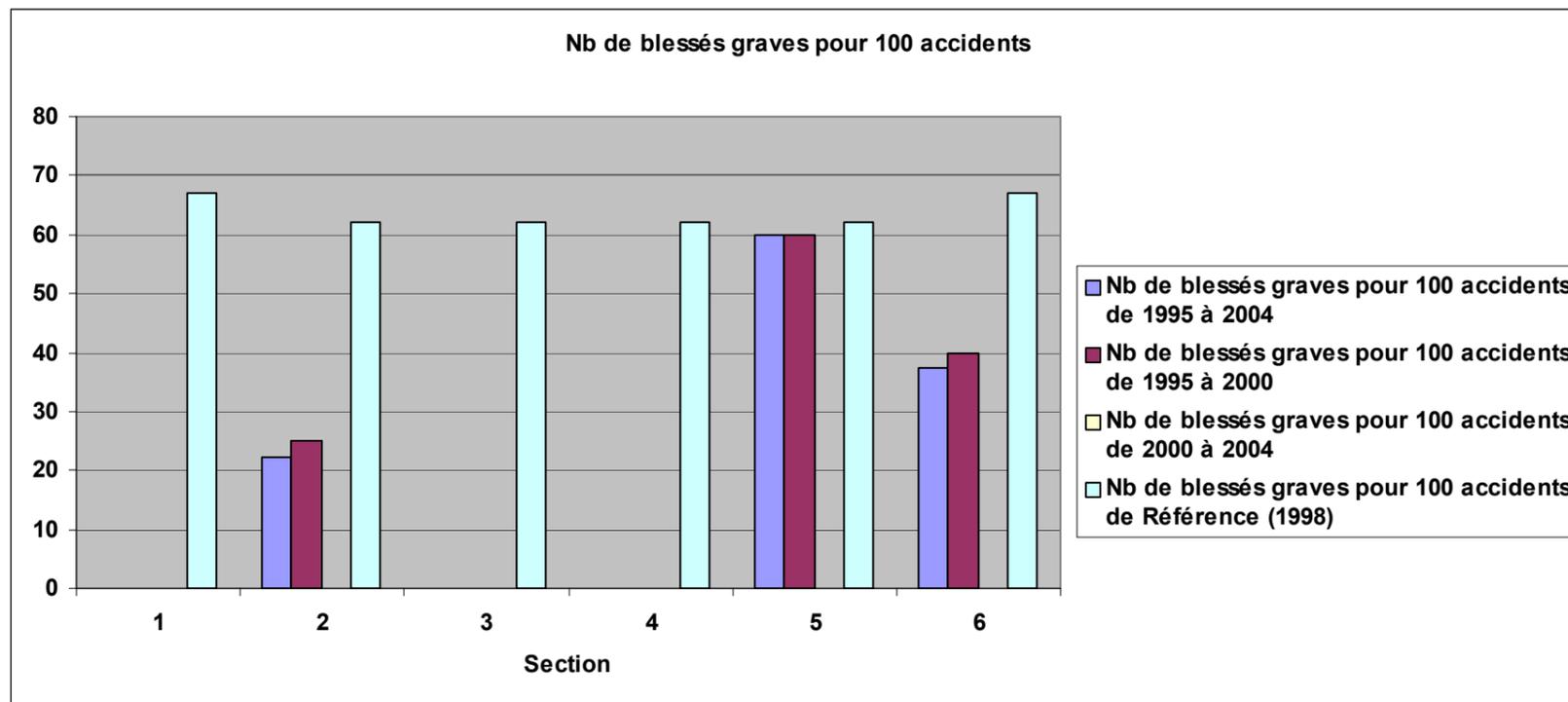
On note toutefois que la section 4 est plus accidentogène que par le passé.

L'observation des accidents recensés sur la déviation de Rambouillet permet de conclure que ceux-ci restent localisés en certains points sensibles qui sont matérialisés par les échanges (pâtis, Eveuses,...) et les changement de profils en travers.

Concernant le nombre de tués par accident, les chiffres de 1995 à 2000 étaient réellement alarmants pour certaines sections, car situés nettement au-dessus de la référence nationale. La section la plus touchée était la n° 2 suivie de la n° 6 puis des sections 1 et 5.

Le nombre de tués de 1995 à 2000 semble très important, surtout sur la section 2. Il ne reflète pas du tout la situation actuelle.

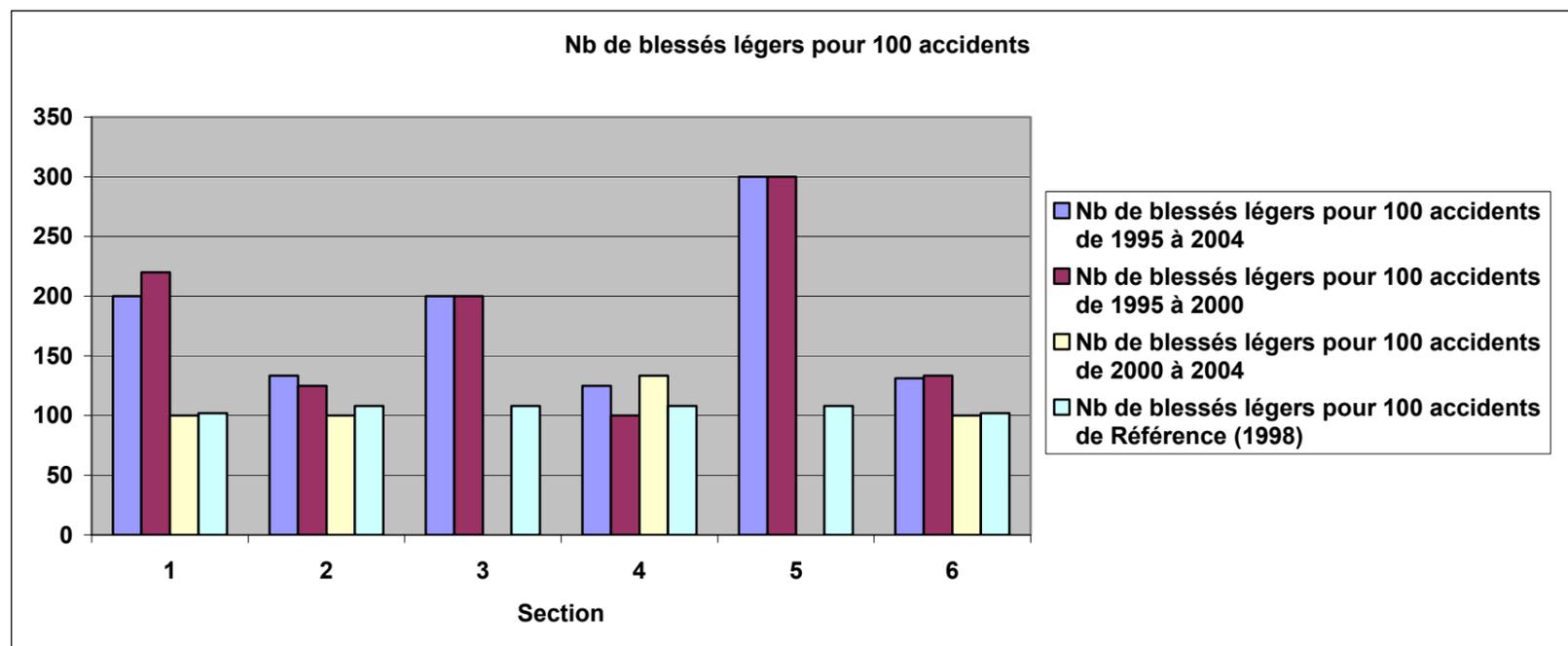
Il faut noter qu'entre 2000 et 2004, aucun décès n'est survenu sur la déviation de Rambouillet.



Le constat de nette amélioration concerne également les blessés graves (qui par le passé était important sur les section 5 et 6), ainsi que les blessés légers qui étaient beaucoup plus nombreux que les chiffres de références sur les section 1 et 6 de 1995 à 2000.

Malgré le taux d'accident toujours relativement élevé (dû notamment à la géométrie de la déviation), le nombre de blessés est très faible.

On peut ajouter concernant les blessés légers que la section 4 est passé au-dessus de la référence nationale depuis la mise en place des séparateurs, et que les pour les sections 1,2 et 6, le chiffre de blessés légers reste important.



– Localisation des accidents

Les accidents survenus entre 1997 et 2002 sont localisés sur les cartes des pages suivantes.

En première analyse, il ressort que les accidents sont plus nombreux dans les sections 2, 5 et 6, surtout à proximité de l'échangeur de la Droue.

Il faut cependant rappeler que ces accidents ont été recensés en partie avant la mise en place de séparateurs entre les deux sens de circulation sur la section 2 (en 1997) et sur la section 6 (fin 2000).

A l'inverse, les sections 3 et 4 apparaissent peu accidentogènes.

Sur la section 6, c'est la proximité du carrefour RN 10 / RD 936 Nord qui est à l'origine de la plupart des accidents.

– Causes des accidents

Les principales causes des accidents répertoriés sont liées à la vitesse excessive des véhicules (collisions par l'arrière, collisions sur obstacle fixe : glissières, arbres, talus...), sur un tracé aux profils hétérogènes qui ne respectent pas les normes usuelles, notamment pour les échangeurs. On peut noter que pour les accidents sur la déviation de Rambouillet de 2000 à 2004 :

- 44% sont survenus dans une zone d'échange,
- 33% sont survenus suite à une collision avec un objet fixe.

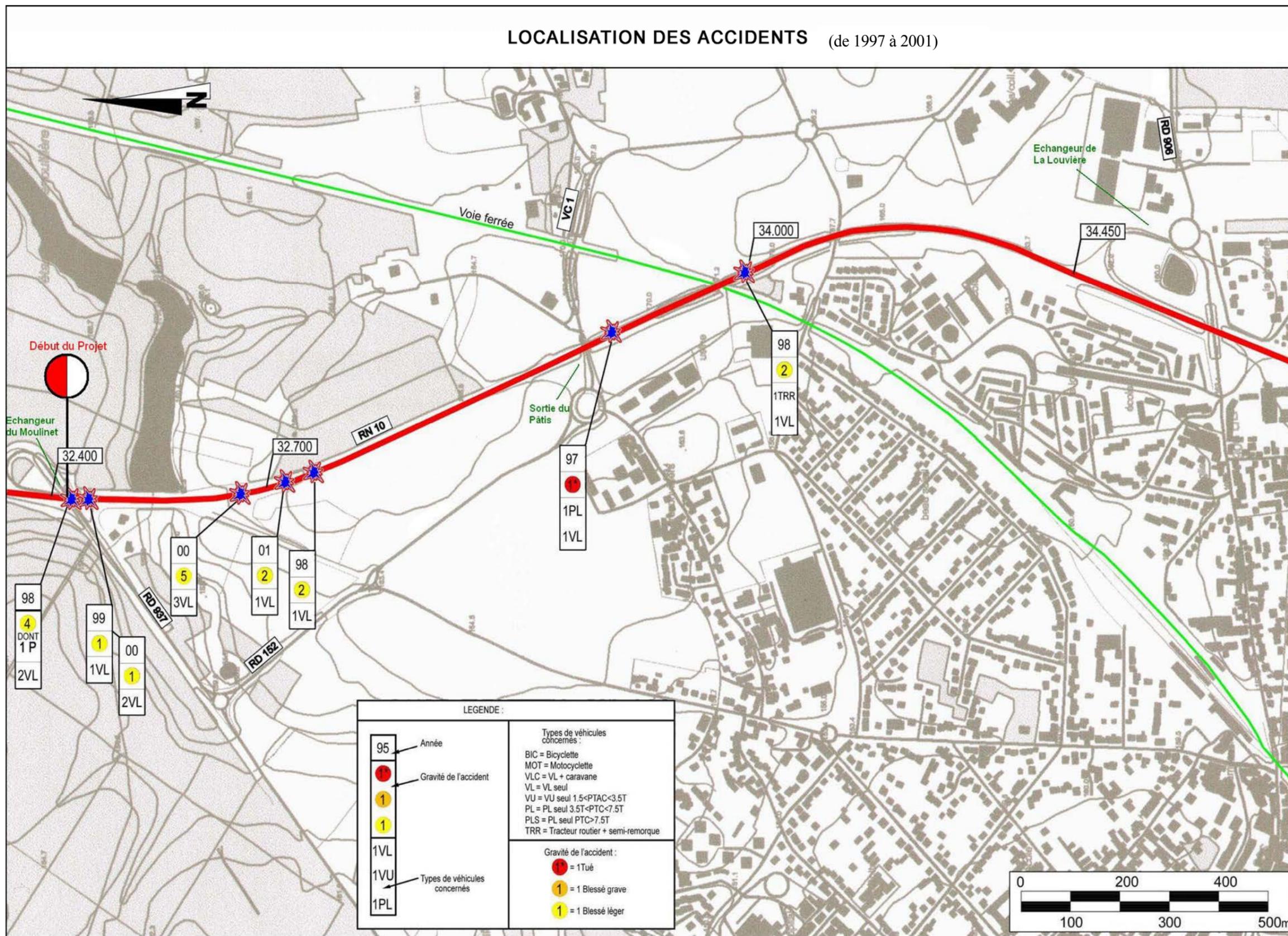
Sur les sections 2 et 6, avant la mise en place de séparateurs entre les deux sens de circulation, les collisions frontales dues au franchissement du terre plein central étaient les principales causes des accidents graves (tués ou blessés graves).

La comparaison des accidents avant et après la mise en place de séparateurs permet d'apprécier son effet sur la sécurité :

- un premier secteur d'environ 1,5 km, au Nord, pour lequel un séparateur central a été mis en place en 1997 : avant la mise en place du séparateur, on a comptabilisé 6 accidents de 1995 à 1997 (soit une moyenne de 2 par an), dont 4 graves ; depuis la mise en place du séparateur, on ne compte plus que 3 accidents de 1998 à 2002 (0,6/an), dont aucun grave.
- un deuxième secteur (section Sud), où un séparateur central sur 3,5 km environ a été mis en place fin 2000 : 23 accidents étaient constatés de 1995 à 2000 (soit une moyenne de 3,8/an), dont 6 graves (la plupart des accidents étaient des collisions frontales) ; depuis la mise en place du séparateur, aucun accident grave n'a été recensé.

En conclusion, le bilan de sécurité effectué sur la déviation de Rambouillet pour la période 1997 – 2004 confirme que la réalisation de la séparation physique des chaussées entre l'échangeur du Moulinet et celui de la Droue a permis une nette amélioration de la sécurité.

La mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet contribuera encore à l'amélioration de la sécurité pour les usagers de la RN 10. (suppression de certains mouvements dangereux, notamment grâce à la mise aux normes des bretelles).



2.3. Analyse fonctionnelle des systèmes d'échanges

Certains éléments des systèmes d'échanges actuels présentent des dysfonctionnements. Au regard de la géométrie et des interdistances des échanges qui ne respectent pas les normes de sécurité.

Actuellement, on peut noter la présence de cinq systèmes d'échanges de natures différentes. L'échangeur complet du Moulinet, la bretelle de sortie du Pâtis (dans le sens Paris-province), l'échangeur complet de La Louvière, le demi-échangeur orienté Nord des Eveuses et enfin, dans la partie Sud du projet, un échange entre la RD 936 Nord, une entrée et sortie dans le sens Paris-Province de la RN 10 ; et l'échangeur complet de la Droue.

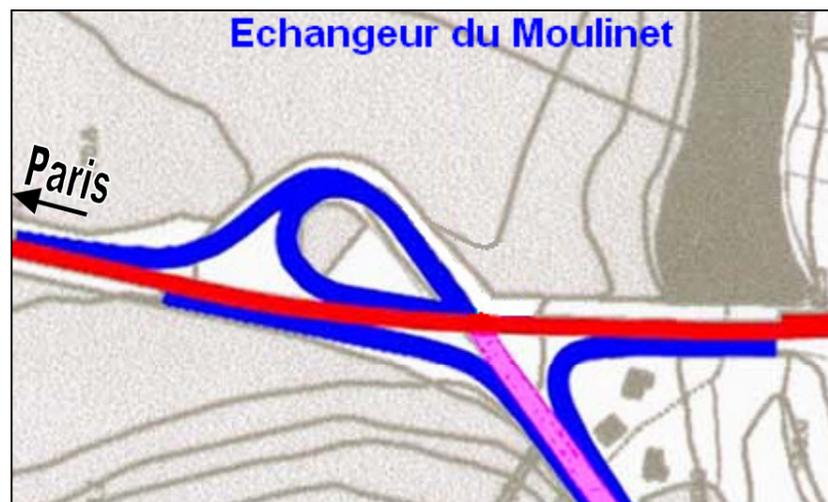
Ainsi, pour un projet de 5,2 km de long on compte 8 entrées et 9 sorties, ce qui est particulièrement important au regard de la sécurité et incompatible avec l'usage de la voie ayant vocation à s'inscrire dans un itinéraire à 2 x 2 voies classé en route express.

L'analyse ci-dessous montre les incompatibilités de ces échanges au regard du futur projet de mise à 2 x 2 voies et des normes géométrique s'y rapportant (Instructions sur la Conception Technique des Voies Rapides Urbaines, ICTAVRU).

2.3.1. Echangeur du Moulinet

L'échangeur RN 10 / RD 937 ou échangeur du Moulinet, qui est de type « trompette », assure les échanges entre Rambouillet et le Nord du département.

La bretelle d'entrée vers la RN 10 Sud n'est pas aux normes : le rayon de sa courbe en axe en plan (22,50m) est insuffisant. Il doit être porté à 40m (ICTAVRU).



2.3.2. Sortie du Pâtis

La bretelle RN 10 / VC 1 ou bretelle de Pâtis dessert la zone industrielle du Pâtis et les quartiers Est (le Pâtis, la Villeneuve, la Clairière) pour les usagers en provenance de la RN 10 Nord.

La sortie du Pâtis a la particularité à la fois d'être trop proche de l'échangeur du Moulinet (ce qui augmente le risque de collision sur une route à 2 x 2 voies) et de ne servir que dans un sens (au retour, les usagers se reportent sur les autres échangeurs), ce qui pose la question de sa pertinence.



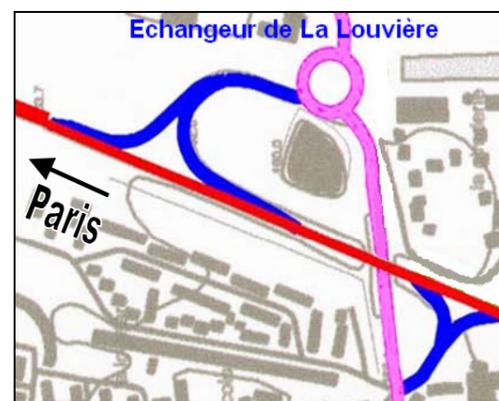
2.3.3. Echangeur de la Louvière

L'échangeur RN 10 / RD 906 ou échangeur de la Louvière assure tous les mouvements entre la RN 10 et la RD 906. Deux giratoires en tête des bretelles des côtés Est et Ouest facilitent la distribution des trafics. Cet échangeur assure la distribution avec les zones urbaines de l'Est de l'agglomération et du centre ville.

Les dysfonctionnements concernent (dans le sens Paris – Province) :

- une bretelle d'entrée qui n'est pas aux normes de conception routière,
- une bretelle de sortie qu'il sera nécessaire de déplacer.

En effet, ces bretelles ne répondent pas aux normes en vigueur pour les voies rapides urbaines, avec une géométrie mal dimensionnée [notamment pour les rayons de courbure (rayon minimal de 45m pour une vitesse de 40 km/h et de 80m pour une vitesse de 50 km/h).



2.3.4. Demi-échangeur des Eveuses

Le demi-échangeur des Eveuses assure les échanges vers le Nord de certains quartiers du Sud de Rambouillet ainsi que les Laboratoires Garnier.

Les deux bretelles de ce demi-échangeur sont actuellement trop proches (environ 620m) de celles de l'échangeur RN 10 / RD 906 (La Louvière), ce qui pose des problèmes de sécurité (faible distance d'entrecroisement).

De plus, la sortie dans le sens Paris-province est située à environ 530 m de la sortie suivante.



2.3.5. Le système d'échanges avec la RD 936

Il est composé de deux parties :

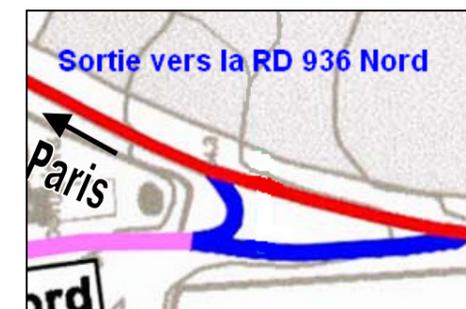
- une partie Nord permettant les échanges avec la RD 936 Nord (une entrée et une sortie du côté Ouest de la RN 10) ;
- une partie Sud permettant tous les échanges avec la RD 936 Sud (échangeur de la Droue).

Ces deux parties sont liées entre elles par une zone d'entrecroisement à l'Ouest de la RN 10.

Partie Nord : les bretelles RN 10 / RD 936 Nord

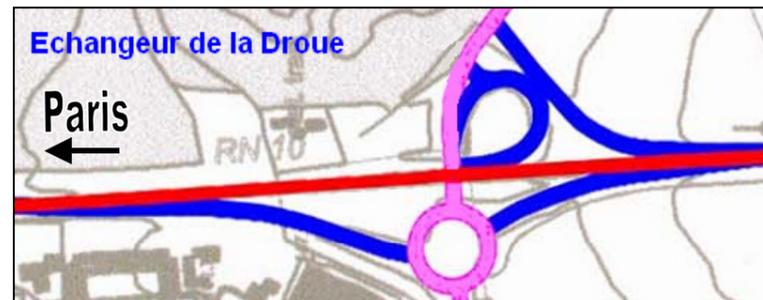
La bretelle de sortie vers la RD 936 Nord n'est pas aux normes : le rayon de sa courbe en axe en plan (13,00m) et sa longueur de déboîtement (environ 140m) sont insuffisants.

La mairie prévoit un futur aménagement de cet échangeur (rond point)



Partie Sud : l'échangeur de la Droue

La bretelle d'entrée RD 936 Sud vers la RN 10 Nord n'est pas aux normes, le rayon de sa courbe en axe en place (36,00m) est insuffisant.

Zone d'entrecroisement

La voie d'entrecroisement entre l'entrée de la RD 936 Nord et la sortie vers la RD 936 Sud a une longueur de 450 m.

Ses caractéristiques sont conformes aux normes et une vérification montre que son fonctionnement actuel, en terme de trafic, est satisfaisant et très éloigné de la saturation.

3. ETUDES PREALABLES**3.1. Rappel des études et des décisions antérieures****3.1.1. Sur la déviation de Rambouillet**

Le schéma directeur d'Ile de France, approuvé en avril 1994, prévoit la liaison entre les autoroutes A12, A11 et A10 par un aménagement sur place de la RN 10 et de la RN 191 entre les Essarts-le-Roi et l'autoroute A10.

Une étude préliminaire de la liaison A12/A11-A10 a été réalisée en 1995. Cette étude a été approuvée par décision ministérielle le 7 novembre 1996.

La mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet correspond à la deuxième phase prévue par le dossier d'études préliminaires de la liaison A12/A11 – A10.

L'avant-projet sommaire de la déviation de Rambouillet a été approuvé le 8 juin 2000.

Cette opération est inscrite au XII^e contrat de plan Etat-Région, avec un financement de l'Etat, de la Région Ile-de-France et du Département des Yvelines.

Elle a fait l'objet d'un avant-projet sommaire modificatif approuvé le 16 août 2006.

3.1.2. Sur l'itinéraire A12/A11-A10

L'avancement des opérations identifiées au titre des études préliminaires approuvées le 7 novembre 1996 est le suivant.

- **La RN 10 entre Rambouillet et Ablis**

La mise à 2 x 2 voies est en cours de réalisation et l'élargissement à 2 x 3 voies est envisagé à long terme.

- **La déviation d'Ablis**

La déviation d'Ablis, selon un tracé neuf, fait partie du programme de liaison A12/A11-A10.

- **La RN 191**

Le XII^e contrat de plan Etat-Région a prévu un financement pour des aménagements de sécurité. Les études d'avant-projet sommaire sont en cours de réalisation et prévoient à terme l'aménagement à 2 x 2 voies en route express de cette section jusqu'à l'autoroute A10.

- **La RN 10 entre le Sud des Essarts-le-Roi et le Nord de Rambouillet.**

La mise à 2 x 3 voies de la RN 10 entre le Sud des Essarts-le-Roi et le Nord de Rambouillet fait partie du programme de liaison A12/A11-A10. Elle ne sera opportune que si le prolongement de l'Autoroute A12 jusqu'aux Essarts-le-Roi est réalisé.

3.1.3. Sur les infrastructures adjacentes

- **Le prolongement de l'autoroute A12**

Le prolongement de l'autoroute A12 de Montigny-le-Bretonneux jusqu'au Sud des Essarts-le-Roi était prévu au schéma directeur d'Ile de France de 1994.

Ce prolongement a donné lieu à une saisie de la Commission Nationale des Débats Publics le 6 juillet 2005 et un débat public au 1^{er} semestre 2006 qui s'est achevé le 16 juin 2006.

- **La liaison RN 12 - RN 10**

La liaison RN 12 – RN 10 est inscrite au schéma directeur d'Ile de France comme une liaison devant faire l'objet d'études de tracé.

3.2. Présentation et analyse comparative des variantes

3.2.1. Présentation des variantes envisagées

• Les variantes d'élargissement

La RN 10 dans sa traversée de Rambouillet peut être décomposée en quatre sections homogènes au regard du profil en travers rencontré, sections différentes de celles distinguées plus haut, afin de prendre en compte les séparateurs récemment mis en place.

Du Nord au Sud, il s'agit de :

- la section 1, comprise entre l'échangeur du Moulinet (RN 10 / RD 937) et l'étang du même nom ; cette partie est déjà mise à 2 x 2 voies ;
- la section 2, comprise entre l'étang du Moulinet et la bretelle d'entrée Nord de l'échangeur RN 10 / RD 906 ; elle est à 3 voies : une voie unique vers la province et deux voies vers Paris. Les deux sens de circulation sont séparés par une double glissière en béton ;
- la section 3, comprise entre l'échangeur RN 10 / RD 906 Nord et la sortie vers la RD 936 Nord ; elle est également à 3 voies, mais selon un partage inversé : deux voies vers la province et une voie vers Paris ; la chaussée est également pourvu d'un séparateur central en béton ;
- la section 4, comprise entre la bretelle de sortie vers la RD 936 Nord et l'échangeur du Bel Air (RN 10 / RD 936), est déjà à 2 x 2 voies. La séparation des deux chaussées a été matérialisée récemment par une glissière en béton au lieu d'un simple terre-plein central franchissable.

Les variantes d'élargissement concernent la mise à 2 x 2 voies des sections actuellement à 3 voies (sections 2 et 3) entre l'étang du Moulinet et la bretelle de sortie de la RN 10 vers la RD 936 Nord.

En ce qui concerne les autres aménagements prévus, en particulier les modifications de la géométrie et de l'emplacement des bretelles d'entrée et de sortie tout au long de la déviation, la prise en compte des normes de conception (ICTAVRU), n'offre pas de possibilités de variantes compte-tenu du manque d'espace disponible le long de la RN10.

Les variantes d'élargissement consistent donc à prévoir les voies supplémentaires soit côté Ouest, soit côté Est, soit symétriquement.

Les abords immédiats de la RN 10, du côté Ouest, sont fortement urbanisés. Ils représentent donc une contrainte majeure du projet. De plus, les emplacements réservés pour l'aménagement de la RN 10, prévu dans le plan local d'urbanisme, sont situés à l'Est de la déviation et les protections acoustiques existantes ou projetées sont situées en bordure Ouest de la chaussée actuelle. Une variante d'élargissement entièrement côté Ouest a donc été abandonnée.

Les deux alternatives suivantes ont donc été envisagées (voir schéma page précédente (p.28)) :

- **Variante " Est " :** l'élargissement se fait complètement à l'Est par construction d'une chaussée à 2 voies en tracé neuf dans le sens Province-Paris, et les 5 ouvrages existants de la déviation sont doublés à l'Est par des ouvrages neufs.

Les incidences des travaux sur la circulation sont faibles.

Afin d'anticiper une éventuelle mise 2 x 3 voies de la RN 10, les ouvrages seraient dimensionnés en conséquence.

- **Solution de base : " Aménagement sur place " :** l'élargissement se fait en réutilisant les ouvrages actuels, et avec construction d'une voie supplémentaire, côté Ouest, sur la section entre l'échangeur du Moulinet et l'échangeur de la Louvière et d'un élargissement symétrique sur la section entre l'échangeur de la Louvière et la bretelle de sortie RN 10 / RD 936 Nord.

Les incidences des travaux sur la circulation sont plus importantes que dans le cas de la variante " Est ".

Cette solution évite la construction en première phase de nouveaux ouvrages et permet de différer celle-ci jusqu'à la mise à 2 x 3 voies.

3.2.2. Analyse comparative des variantes

Le tableau ci dessous résume les avantages et les inconvénients de chacune de ces deux variantes en fonction des critères les plus significatifs.

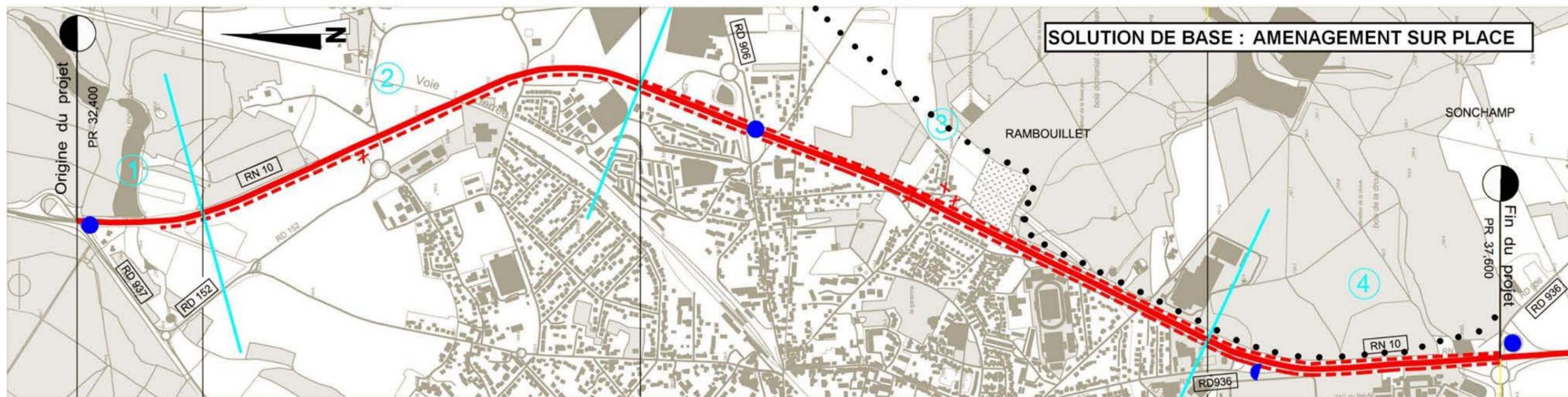
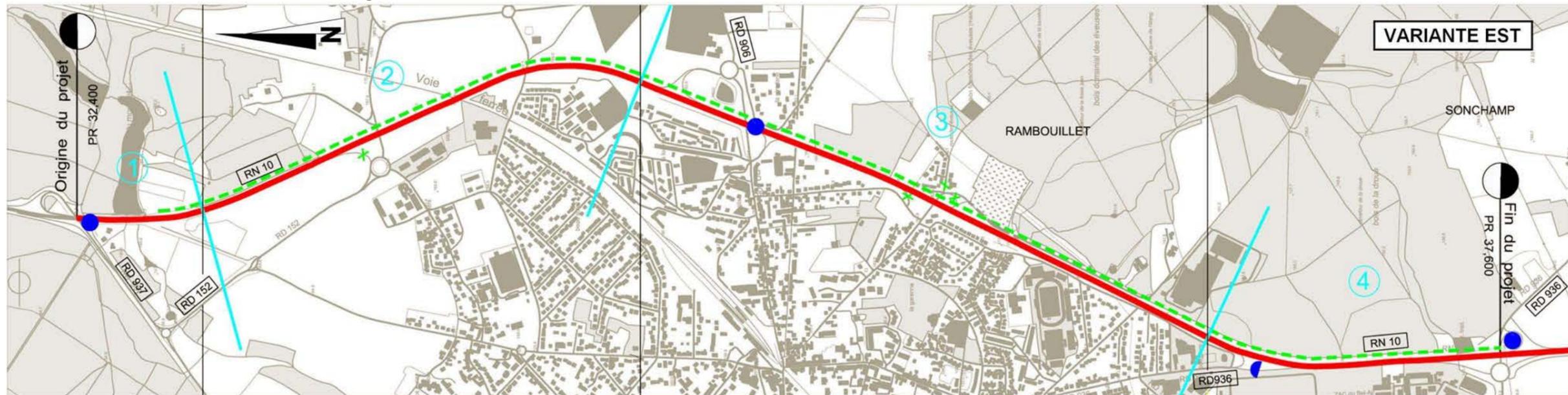
	Variante Est	Solution de base : Aménagement Sur Place
Impact sur les activités (agriculture, construction, commerce, industrie, services,...)	Moyen	Faible
Impact sur la qualité de vie et de l'environnement	Moyen	Faible
Impact des travaux sur la circulation	faible	très important
Impact sur le taux de rentabilité (*) en 1 ^{ère} phase dans la perspective de la mise à 2x3 voies en phase ultérieure	important	Faible
Coût (valeur janvier 2005)	32,357 M€	16,510 M€

Pour une fonctionnalité équivalente, la variante Est nécessite un investissement initial plus important du fait notamment de l'élargissement des ouvrages d'art qui correspond à une anticipation par rapport à la mise à 2 x 3 voies ultérieure. Ceci explique l'impact important de cette variante sur l'échelonnement de l'investissement et la rentabilité ne pouvant être compensés par son impact sur la qualité de vie, l'environnement et les activités qui reste plus important que celui de la variante aménagement sur place.

Bien que présentant un impact plus fort sur la circulation lors des travaux, la solution d'aménagement sur place apparaît donc préférable au regard de tous les autres critères d'évaluation.

(*) : Le taux de rentabilité est le rapport entre les profits réalisés et les fonds engagés.

3.2 Présentation des variantes envisagées



Sections	1	2	3	4
Nombre actuel de voies				

LEGENDE : Aménagement d'échangeur RN10 existante **ELARGISSEMENT DE LA RN10:** Variante Est Variante aménagement sur place Voie latérale (réalisée par la communauté de communes)

3.3. Bilan des concertations préalables à la première enquête publique

La concertation sur cette opération s'était déroulée en plusieurs étapes.

3.3.1. Bilan des concertations sur les études préliminaires de la liaison A12/ A11 - A10

Les remarques des communes concernées, dont celle de Rambouillet, présentées en avril 1995, concernaient :

- l'aménagement de trois passages pour agriculteurs entre Rambouillet et Ablis et un autre entre Ablis et la limite départementale avec l'Eure-et-Loir,
- le réaménagement de deux chemins de désenclavement entre Rambouillet Sud et Ablis Nord, ainsi que la création de chemins supplémentaires côté Est entre la RD 176 et la limite de commune d'Ablis, et côté Ouest entre la RD 101 et le ruisseau de l'Abbé.

Aucune proposition n'a été formulée sur la section concernant la déviation de Rambouillet lors de la présentation par les services de l'Equipement des divers aspects du programme dont la déviation de Rambouillet fait partie.

Les propositions des administrations consultées ont été reprises dans le présent dossier d'enquête (caractéristiques géométriques de la RN 10, implantation de bassins de rétention, préservation de la forêt, compléments de dispositifs antibruit).

3.3.2. Bilan de la concertation sur les études d'avant projet sommaire des protections phoniques

Les observations émises correspondent essentiellement à l'édification des écrans côté Est de la RN 10 dont une prise en charge partielle – à court terme – est assurée par la commune de Rambouillet, et le complément dans le cadre de la présente opération.

3.3.3. Bilan de la concertation lors des études d'avant projet sommaire de la mise à 2 x 2 voies de la RN 10 à Rambouillet

Les services de la direction départementale de l'Equipement ont travaillé en étroite collaboration avec ceux de la ville de Rambouillet durant l'élaboration de l'A.P.S. de la mise à 2 x 2 voies de la RN 10 : particulièrement en ce qui concerne la voie latérale prévue entre la rue des Eveuses et l'échangeur de la Louvière ainsi que les liaisons douces. Sur ce point, aucune mesure spécifique n'a été retenue compte tenu des nombreux passages existants.

3.3.4. Bilan de la concertation dans le cadre de la première enquête publique de mise à 2 x 2 voies de la RN 10 à Rambouillet

- Commune de Rambouillet

La commune de Rambouillet a émis un avis (lettre de M. Larcher, Sénateur-Maire de Rambouillet) du 27 février 1997, dans lequel elle faisait part de ses inquiétudes concernant la suppression du demi-échangeur des Eveuses et de la bretelle de sortie du Pâtis au niveau de l'accessibilité des zones d'activités et sur les nuisances qu'engendreraient les poids lourds obligés d'emprunter des voies communales du fait de ces suppressions.

Une demande a été faite, de retarder la fermeture du demi-échangeur des Eveuses jusqu'à la mise à 2 x 2 voies de la RN 10 et de prévoir une voie latérale à l'Est de la commune, entre l'échangeur de la Droue et la RD 906 via la rue du Clos Picard.

En réponse à ces demandes, il a été indiqué qu'une voie latérale était prévue entre la rue des Eveuses et la RD 906, qui permet de reporter sur l'échangeur de La Louvière les mouvements qui ne seront plus autorisés du fait de la suppression des bretelles de l'échangeur des Eveuses. Le phasage des travaux étant conçu pour retarder la suppression des échangeurs jusqu'à la mise en place des rétablissements prévus. Monsieur Larcher, Sénateur-Maire de Rambouillet souhaitait en outre la réalisation d'une voie latérale à la RN 10 côté Ouest afin de desservir en façade la zone d'activités et le centre commercial du Bel Air, ainsi que la rue Lenôtre en direction de Rambouillet, ainsi que la réalisation de dispositifs antibruit le long de la RN 10.

Plusieurs contacts ont eu lieu avec les services de la ville de Rambouillet sur le réaménagement du secteur de la zone d'activités du Bel Air, en collaboration avec les services du Département (la zone étant desservie par des routes départementales), à partir d'une desserte interne à la zone d'activités utilisant les voies déjà existantes dans la zone, ce qui a permis de conclure qu'il n'était pas nécessaire de créer une nouvelle voie le long de la RN 10 à cet endroit.

Quant aux dispositifs antibruit le long de la RN 10, ils sont bien pris en compte, soit dans le cadre de la résorption d'un point noir de bruit, soit par des compléments au titre de la présente opération.

Monsieur Larcher, Sénateur-Maire ajoutait enfin qu'il était nécessaire d'envisager la modification du projet d'échangeur de la Droue afin de considérer l'ensemble de son fonctionnement tant à l'Est de la RN 10 qu'à l'Ouest en direction de Sonchamp.

Cette demande a été prise en compte dans le cadre de l'opération.

- Commune de Sonchamp

Une réunion s'est tenue le 10 mai 2000 en Mairie de Sonchamp avec les services de la DDE, les élus de Sonchamp dont un représentant du syndicat agricole de la région.

Monsieur le Maire de Sonchamp a évoqué certaines dispositions géométriques de la déviation de Rambouillet (mauvaise visibilité à certains endroits), ainsi que des remontées des queues dans le sens Province-Paris.

Le classement en route express (amélioration de la géométrie des échanges) et le maintien de la limitation de vitesse à 90 km/h sur la déviation de Rambouillet permettront d'apporter une solution à ces problèmes.

De plus concernant les réflexions sur la circulation agricole, la mairie a émis un avis favorable à la configuration proposée qui prenait en compte une amélioration de l'accès au silo.

- Bilan de la concertation lors de la préparation de la première enquête publique

Différents contacts ont été pris par la DDE pendant l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la DUP des travaux de mise à 2 x 2 voies de la RN 10 à Rambouillet et de son classement en route express :

- services fiscaux (pour l'établissement d'une estimation sommaire des acquisitions foncières) ;
- responsables de l'entreprise Garnier (pour connaître les besoins en matière de circulation des poids lourds des établissements) ;
- syndicat intercommunal de la région de Rambouillet (pour mettre au point les données de l'assainissement) ;
- responsables de la société Dupont, exploitante du silo de Greffiers (pour connaître l'importance des mouvements de véhicules aux abords du silo) ;
- Airparif (conférence à Rambouillet en juillet 2000) ;
- centre régional de la propriété forestière (demande d'avis en septembre 2001) ;
- représentant du syndicat agricole de la région (tentative de chiffrage des circulations de véhicules agricoles sur la RN 10).

Enfin, le projet de dossier d'enquête a été adressé pour avis à toutes les administrations et élus concernés : DDAF, DRIRE, DIREN, DDASS, SDAP, Conseil Régional, Conseil Général, chambres consulaires, chambre régionale d'agriculture, Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline.

3.4. Analyse et réponses apportées aux observations émises lors de la première enquête publique

3.4.1 Rappel du contexte de la préparation de l'enquête publique

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la déviation de la RN 10 à Rambouillet, dont l'avant-projet sommaire a été approuvé par décision ministérielle du 8 juin 2000, a fait l'objet d'une première enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 28 janvier au 8 mars 2002, sur la base d'un dossier d'enquête approuvé par le ministère de l'Équipement (Direction des Routes) le 5 décembre 2001. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique portait sur les travaux, le classement en route express et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Sonchamp.

Ce dossier, préparé en 2001, présentait le projet de mise à 2 x 2 voies avec toutes ses caractéristiques géométriques et en particulier la suppression de deux bretelles de sortie (le Pâtis et les Eveuses) et d'une bretelle d'entrée (les Eveuses), ces suppressions ayant été décidées lors des études préliminaires de la liaison A12/A11-A10, approuvées le 7 novembre 1996, pour des raisons de sécurité. La suppression de la bretelle de sortie du Pâtis ne nécessite pas de mesure compensatoire, l'échangeur du Moulinet étant très proche et permettant les mêmes dessertes par un très faible allongement de parcours (de l'ordre de 200 mètres). La suppression du demi-échangeur des Eveuses nécessitait, notamment pour la desserte d'une entreprise, une mesure compensatoire sous la forme de la réalisation d'une voie nouvelle, en prolongement d'une impasse, rabattant les usagers vers l'échangeur de La Louvière, situé à 900 mètres environ.

Ce projet était bien connu des mairies de Rambouillet et de Sonchamp, de nombreuses réunions de concertation ayant eu lieu tout au long de l'élaboration du dossier.

Lors de ces échanges, la mairie de Rambouillet exprimait souvent le désir de voir réalisée, en lieu et place de la voie nouvelle proposée au projet, une autre voie nouvelle communale. La proposition de la mairie ne semblant pas présenter d'avantages par rapport à celle du projet, notamment sur les questions de coût, a été écartée pour retenir le projet initial proposé par l'État lors de l'enquête publique.

Le déroulement de l'enquête publique a favorisé l'émergence de remarques à ce sujet soit dans les registres d'enquête soit dans les courriers adressés à la commission d'enquête.

Les deux maires ont en effet affiché leur volonté de voir réaliser par l'État dans le cadre du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 10 une voie communale destinée aux dessertes locales, inscrite dans les documents d'urbanisme locaux. Les principaux arguments sont basés sur l'exclusion des véhicules agricoles de la RN 10 du fait de son classement en route express (pourtant, aucune donnée sur le nombre et la fréquence de ces véhicules sur la RN 10 n'a pu être déterminée de manière précise).

Du fait, de son caractère, communale, la voie demandée ne peut être prise en charge par l'État. Sa réalisation dépend totalement soit de la mairie de Rambouillet soit de la communauté de communes " Plaines et Forêts d'Yveline ". L'État peut cependant tenir compte du souhait des élus locaux en prévoyant l'insertion de cette voie dans le projet relatif à l'aménagement de la RN 10 à Rambouillet.

3.4.2 Conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête a remis son rapport le 2 avril 2002, avec les conclusions suivantes :

- **avis défavorable** à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 10 (déviation de Rambouillet),
- **avis défavorable** à l'attribution du caractère de route express de cette section de la RN 10,
- **avis défavorable** à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Sonchamp,
- **mais avis favorable à la mise à 2 x 2 voies de la RN 10,**
 - ⇒ sous réserve du maintien des échangeurs du Pâtis et des Eveuses (avec si nécessaire une mise aux normes des rayons de giration de leurs voies d'accès),
 - ⇒ avec recommandation que soient faites de toute urgence les démarches nécessaires auprès de l'ONF par les maires pour préserver la faisabilité de l'alternative qu'ils proposent entre les échangeurs de la Droue et des Eveuses et qu'une véritable concertation soit entreprise avec toutes les parties concernées. Que cette concertation aboutisse à un accord sur un projet dont le bilan tant social que financier soit satisfaisant pour les populations et que, si le projet de rétablissement des communications locales dépasse le cadre du réaménagement de la RN 10, un financement soit trouvé entre l'État et les collectivités locales.

3.4.3 Remarques sur les conclusions de la commission d'enquête et des souhaits des mairies :

A. Commission d'enquête

En premier lieu, on constate que la commission d'enquête a demandé le maintien des bretelles d'entrée et de sortie du Pâtis et des Eveuses, alors que très peu de remarques dans ce sens ont été faites.

Conséquences du maintien des bretelles :

- Pour la bretelle de sortie du Pâtis, son maintien nécessite de créer une troisième voie dite "d'entrecroisement" entre l'échangeur du Moulinet et la sortie du Pâtis. La création de cette voie aura un coût supplémentaire pour le projet, mais surtout augmentera la superficie des emprises pour permettre sa réalisation.
- Pour les bretelles de sortie et d'entrée des Eveuses, leur maintien, comme pour le Pâtis, nécessiterait de créer une voie d'entrecroisement dans le sens Paris-Provence et à redimensionner la bretelle d'entrée, augmenter les emprises dans le quartier des Eveuses et de plus, une reconstruction totale sur une largeur plus grande (six voies au lieu de quatre) du passage inférieur des Eveuses. Bien sûr, ces travaux supplémentaires augmenteront d'autant plus le coût total des travaux.

D'ailleurs, les mairies n'ont formulé aucune opposition à ces suppressions.

En second lieu, On peut noter également que quasiment aucune opposition n'a été formulée sur la mise à 2 x 2 voies de la RN 10 et son classement en route express.

Les commentaires et les suites données à l'avis et aux conclusions de la commission d'enquête de 2002 sont récapitulés ci-dessous :
[les réponses apportées aux questions et conclusions que soulevait la commission d'enquête sont précisées en italique]

La commission dans ses conclusions motivées affirme:

- La constitution du dossier ne semble pas respecter la forme légale, [le dossier d'enquête présenté respecte de facto les lois en vigueur au moment de sa parution],
- L'absence d'une étude détaillée du trafic, l'ancienneté des données, l'absence d'une étude de voirie, l'absence d'une étude d'impact, [ces remarques ont été prises en compte et une nouvelle étude de trafic a été réalisée (voir p.16 à 21 du présent dossier ainsi que le sous-dossier n°2 relatif à l'étude complémentaire sur le trafic*)],
- L'absence de concertation avec les services de la Police Nationale, [la Police Nationale ne gère pas la sécurité routière, la sécurité routière dépend de la DDE. La C.D.E.S. a été consultée au même titre que les autres services de l'État.],
- L'absence de prise en compte des circulations douces, l'aménagement de la RN 10 ne modifie en rien ces circulations [voir le sous-dossier n°7 sur les circulations douces*],

* Tous les sous-dossiers sont consultables dans l'Avant Projet Sommaire Modifié, A.P.S.M.

- L'absence de concertation avec la DDAF, l'ONF, [des réunions se sont déroulées tout au long de l'élaboration du dossier d'enquête en 2001. la DDE a également sollicité leurs réactions sur le présent dossier d'enquête.],
- L'absence de bilan comparatif, [un bilan socio-économique fait partie du dossier],
- L'absence d'une étude sur la circulation agricole en lien avec le classement de la déviation en route express [voir p.46 du présent dossier. L'étude complète et détaillée de la circulation agricole est incorporée dans - le sous dossier n°5 sur la circulation agricole*],
- Les informations sur les nuisances sonores ne sont pas suffisantes, [en réponse à cette remarque, une campagne de mesures a été effectuée (voir p.138 à 142 et p.149 du présent dossier, ainsi que le sous-dossier n°3 relatif à l'étude complémentaire sur le bruit)],
- La pollution atmosphérique va augmenter du fait, de l'allongement des trajets, [la fluidification du trafic va diminuer la pollution (voir p.150 à 154 du présent dossier ainsi que le sous-dossier n°4 sur la qualité de l'air*)],
- L'existence d'un projet différent émanant des mairies de Rambouillet et de Sonchamp, [cette proposition alternative a été formulée à la fin de la durée de l'enquête et la réponse du maître d'ouvrage n'a pas pu être faite avant la fin de l'enquête (moins d'une semaine de délai de réponse). La réponse à la contre-proposition est prise en compte dans le cadre du présent dossier (voir le sous-dossier n°6 sur la voie latérale Est)],
- L'absence de prise en compte des futures difficultés de circulation liées à l'aménagement de la déviation, [cette affirmation n'apparaît pas justifiée, le dossier présente parfaitement les futurs aménagements. De plus, l'étude sur le trafic réalisée en 2004 a permis de vérifier l'impact du projet sur la circulation des voies secondaires.],
- Les acquisitions foncières ne sont pas décrites et l'estimation du projet n'est pas assez précise, [les acquisitions foncières sont définies de manière précise au moment de la phase projet après DUP . En effet, les acquisitions foncières ne peuvent être estimées à ce stade tant pour le coût que pour les surfaces. Elles ne peuvent être définies précisément qu'à l'issue de l'enquête parcellaire].

B. Mairies

M. le maire de Rambouillet souhaite que soit réalisée la voie communale, de 3150 mètres de long, entre l'échangeur de la Droue (RD 936 Sud) et la RD 906. Cette demande a fait l'objet d'un accord

entre l'État et la mairie de Rambouillet afin de définir les dispositions à prendre au sujet de son tracé, de son financement et de sa réalisation [voir le sous-dossier n°6 sur la voie latérale Est*].

La mairie de Rambouillet avait demandé, dans un premier temps, la réalisation de deux passages pour piétons et cyclistes sous la RN 10 dans le cadre des mesures compensatoires à l'aménagement de la RN 10. Cette demande a déjà fait l'objet d'une concertation avec les services de la mairie, notamment dans le cadre de la révision du POS de Rambouillet. Outre un coût très élevé dans un secteur urbain très contraint, ces passages inférieurs ne sont pas justifiés par la mise à 2 x 2 voies et le classement en route express de la RN 10.

En effet, l'aménagement de la déviation ne supprime ou ne modifie en aucune manière que ce soit, les circulations douces dans l'agglomération de Rambouillet. Les passages inférieurs existants permettent la circulation des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite [voir le sous-dossier n°7 concernant les circulations douces*].

Remarques du milieu agricole sur le problème de la circulation des engins agricoles suite au classement en route express de la déviation de Rambouillet

Au cours de l'enquête, les maires des communes de Sonchamp et de Rambouillet ont affiché leur volonté de voir réaliser par l'État dans le cadre du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 10, une voie communale destinée aux dessertes locales, avec comme principal argument, l'exclusion des véhicules agricoles sur la RN 10 du fait de son classement en route express.

De plus, la création de cette voie ne résoudrait en rien la circulation agricole car son extrémité Nord dans le quartier de la Louvière obligerait les engins agricoles à circuler dans une zone fortement urbanisée.

Cette demande n'a pu être traitée que partiellement dans le dossier d'enquête de 2002, du fait d'un manque de données concernant la circulation agricole. En effet, de nombreux contacts avec les services de la DDAF, avec la direction du silo des Greffiers n'ont pas permis d'obtenir pour la DDE des données significatives, et par-là même, exploitables dans le cadre du précédent dossier.

Par ailleurs, les négociations avec les représentants du milieu agricole, se sont poursuivies après l'enquête publique, les représentants agricoles ne s'étant manifestés qu'après sa clôture.

Suite à cette concertation, il s'est avéré que des difficultés se présentaient pour les agriculteurs dans le cadre du projet initial de l'aménagement de la déviation de Rambouillet proposé à la première enquête :

- les itinéraires de substitution définis dans le premier dossier d'enquête publique du fait de l'interdiction d'accès à la RN10 pour les engins agricoles se heurtaient à une opposition formelle de la commune de Clairefontaine-en-Yvelines,

- une négociation avec la DDAF et l'ONF en vue d'une autorisation particulière d'utiliser la route du Coin du Bois (voie forestière permettant de relier les routes départementales 936 et 27 sans emprunter les voies communales de Clairefontaine) a conduit à une réponse favorable de la part de ces administrations. Mais, compte tenu de ses caractéristiques actuelles, cette voie ne peut pas être utilisée en l'état pour des engins lourds ou encombrants, alors que les besoins de certains agriculteurs portent sur l'utilisation de voies pour des véhicules tels que des moissonneuses-batteuses ou des tracteurs avec remorques importantes, notamment pour les livraisons du silo de Greffiers, au Sud de Rambouillet.
- Les circulations agricoles ont fait l'objet d'une concertation et d'un accord entre les services de la DDAF, de l'ONF et de la DDE en vue de l'aménagement de la route forestière du Coin du Bois afin de permettre un accès au silo des Greffiers pour les agriculteurs utilisant actuellement la RN 10 comme voie de circulation [voir le sous-dossier n°5 sur la circulation agricole*].

En conclusion, les études et les concertations menées depuis l'enquête publique de 2002 ont permis de préciser les impacts du projet et ont conduit à l'adapter pour tenir compte des observations émises lorsqu'elles étaient justifiées.

Les solutions trouvées en partenariat avec les collectivités et les administrations sont présentées dans la suite du dossier.

* Tous les sous-dossiers sont consultables dans l'A.P.S.M.

3.5 Concertation depuis la précédente enquête publique

Le 15 juin 2005, une réunion est organisée par la Direction des Routes avec pour objet la déviation de Rambouillet. La décision est prise de préparer un Avant Projet Sommaire Modifié permettant de lancer une nouvelle enquête publique au 2^{er} semestre 2006.

Le 25 juillet 2005, une réunion tenue en présence des services de l'Etat (Sous-Préfet de Rambouillet, représentants de la DDE des Yvelines) et du sénateur et adjoint Maire de Rambouillet a abouti à un accord sur la voie latérale Est entre les Eveuses et la RD 906 :

- la voie latérale Est entre la RD 906 et le demi-échangeur des Eveuses, avec la réalisation des travaux par la commune de Rambouillet financée en partie par l'Etat à l'aide d'un fonds de concours équivalent au coût de la voie initialement prévue. Une convention doit être signée entre l'Etat et la mairie de Rambouillet [sous-dossier n°6 : *Voie latérale Est**],
- l'aménagement de la route du Coin du Bois comme voie de desserte agricole, avec l'aménagement de cette route par la DDE78 et son entretien par l'ONF. Cette voie sera ouverte seulement aux engins agricoles sous certaines conditions [sous-dossier n°5 : *Circulation Agricole**],
- la voie de desserte entre la route de l'étang d'Or et la RD 936 Sud. Cette voie est indépendante du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 10 à Rambouillet et sa vocation est d'améliorer le trafic local. Sa maîtrise d'ouvrage doit être assurée par les collectivités locales et elle doit faire l'objet d'un accord pour exclure son emprise du classement en forêt de protection de la forêt de Rambouillet [sous-dossier n°6 : *Voie latérale Est**]. Les récentes concertations avec les collectivités ont dégagé un accord sur le fait que : la Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline s'engage à ce que cette voie soit mise en service avant que le classement de la RN 10 en route express soit effectif, alors la desserte du silo de Greffiers pourra se faire via la voie latérale de la RD 906 à la RD 936. L'Etat participera au financement à hauteur de ce qui était prévu pour l'aménagement de la Route du Coin du Bois et il n'aménagera pas cette route forestière.

3.5.1 - Conditions de la nouvelle enquête

L'enquête porte sur une opération modifiée. Des études complémentaires ont donc été menées depuis 2002 sur :

- les ouvrages d'art,
- le trafic local,
- le bruit,
- la qualité de l'air,
- les itinéraires pour les engins agricoles,
- la voie latérale Est de la déviation de Rambouillet,
- les circulations douces.

Ces études ont été réalisées dans le cadre de l'avant-projet sommaire modificatif et non dans le présent dossier d'enquête.

3.5.2 - Consultations

A. Les services de l'équipement

La concertation sur les nouvelles études d'APS s'est déroulée principalement entre les services de la DDE des Yvelines et les services DIT (Division Infrastructures et Transports) et SISER (Service Interdépartemental de la Sécurité et de l'Exploitation de la Route) de la DREIF (Direction Régionale de l'Equipement d'Île-de-France).

Les propositions de la DREIF/DIT et du SISER ont été reprises dans le dossier d'APSM, celles du SISER concernaient le classement (schéma directeur d'exploitation de la route) de la RN 10 au niveau 3A et la signalisation directionnelle au niveau des échangeurs.

En outre ces concertations ont précisées que la solution d'aménagement serait un ASP et que l'élargissement se ferait à l'Ouest sur la partie à une voie dans le sens Paris-Provence (entrée Nord du projet jusqu'à l'échangeur de la Louvière) et à l'Est sur la partie à une voie dans le sens province-Paris (entrée Sud du projet jusqu'à l'échangeur de la Louvière).

B. Bilan de la concertation en prévision de la nouvelle enquête publique

Suite à l'avis défavorable de la commission d'enquête en 2002, de nouvelles concertations ont été engagées pour répondre aux remarques de la commission d'enquête.

Consultation agricole

Une série de réunions a eu pour objet la circulation agricole. Les réunions se sont déroulées en présence de représentants de la DDAF, de l'ONF et de représentants du monde agricole.

Ces réunions ont permis d'élaborer un projet de circulation, en collaboration avec les représentants de la Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yvelines, des communes de

Rambouillet et Sonchamp : la voie latérale entre la RD 906 et la RD 936 assure le lien entre la RD 906 et le silo de Greffiers comme la Route du Coin du Bois. Ces deux itinéraires restent envisageables pour assurer la continuité de l'itinéraire agricole.

Ces réunions se sont déroulées au cours de l'année 2002.

Suite à cet accord, la direction des Routes a rappelé les conditions de circulation sur une route express : l'interdiction formelle de l'utilisation de la déviation de la RN 10 à Rambouillet par les engins agricoles à moins de circuler en convois exceptionnels.

Impact sur le trafic local

Au cours de l'enquête publique en 2002, le président du Conseil Général des Yvelines, ainsi que la mairie de Rambouillet, ont signalé à la commission d'enquête que la suppression de certains échanges pourraient perturber les échangeurs restants, notamment l'échangeur de la Louvière.

Au cours de l'année 2003, le DDE a lancé un marché d'études pour connaître l'impact sur la voirie locale de la fermeture de certains échanges.

Dans ce cadre un certain nombre de réunions associant les services de l'Etat (Subdivision de Rambouillet, DIT/ER et CDES) ainsi que les Services de la ville de Rambouillet ont eu pour objet le trafic local.

Le marché d'études relatif à la mesure du trafic local ainsi qu'une projection dans l'année 2015 a été attribué à la société CD-VIA (*voir sous-dossier n°2 relatif à l'étude complémentaire sur le trafic de janvier 2004*). Le résultat de ces études a été transmis à la mairie de Rambouillet ainsi qu'aux services du conseil général.

Impact sur l'environnement

Pour le risque de pollution de la nappe à proximité des points de captage d'eau potable sur la commune de Rambouillet, aucune remarque particulière n'a été formulée. Un point de captage situé aux abords de la RN 10 dans le quartier des Eveuses ne servira plus qu'à l'arrosage municipal.

La DIREN et la DDASS ont participé à l'élaboration du premier dossier d'enquête préalable à la DUP en 2002.

Ces administrations ont une nouvelle fois été consultées en 2004 et en 2006 pour évaluer la pollution générée par l'augmentation du trafic lors de la mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet.

Ce dossier d'enquête a également été rédigé en étroite collaboration avec ces services.

**Tous les sous-dossiers sont consultables dans l'A.P.S.M.*

Concernant la qualité de l'air

Une étude sur l'Air a été conduite par le CETE du Rhône au cours des années 2004 et 2005. Les résultats de l'étude montrent que l'impact de l'aménagement de la RN 10 n'aggraverait pas la situation actuelle : l'étude a été classée en niveau 2, localement en niveau 1.

En revanche, des zones à proximité du carrefour de la RD 906 et de la RN 10 dépassent les normes en vigueur, notamment à cause du trafic local.

Concernant le bruit

Une campagne de mesures en 2003 a confirmé que les protections déjà réalisées assurent un niveau de bruit qui répond aux normes actuelles. Suite au futur aménagement de la déviation, une nouvelle campagne de mesures doit avoir lieu pour vérifier l'efficacité des protections complémentaires.

Dans le cas, où il y aurait des dépassements dû à la déviation, il est prévu des mesures de protection spécifiques [voir sous-dossier n°4 : qualité de l'air*] aux lieux impactés.

C. Concertation préalable au lancement de l'enquête

Avant d'ouvrir l'enquête, le Préfet des Yvelines a lancé une concertation avec les administrations, les collectivités territoriales concernées et les chambres consulaires, conformément aux dispositions prévues par la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004.

Les éléments de cette concertation ont été intégrés dans le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

A cet effet, le projet de dossier d'enquête a été transmis le 6 mars 2006 aux administrations, collectivités et chambres listées ci-dessous ; dans son courrier de transmission, le Préfet des Yvelines demandait à ces services de faire part de leurs observations sur le projet avant le 6 avril 2006. Celles-ci ont été prises en compte dans le présent dossier.

Les administrations consultées

- Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Île-de-France,
- Direction Régionale de l'Environnement d'Île-de-France,
- Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement d'Île-de-France,
- Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts des Yvelines,
- Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines,
- Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales des Yvelines,

- Direction Départementale des Services d'Incendie et de Secours des Yvelines,
- Directions Départementales de Sécurité Publique des Yvelines,
- Autorités militaires,
- Direction des Services Fiscaux.

Les collectivités territoriales consultées

- Conseil Régional d'Île-de-France,
- Conseil Général des Yvelines,
- Commune de Rambouillet,
- Commune de Sonchamp,
- Commune de Clairefontaine-en-Yvelines,
- Commune de Vieille-Eglise-en-Yvelines,
- Communauté de Communes « Plaines et Forêts d'Yveline ».

Les chambres consultées

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles, Val d'Oise – Yvelines,
- Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île-de-France,
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Yvelines.

3.6. Choix de la solution proposée et implications ultérieures**3.6.1. Choix de la solution proposée**

La solution de base est l'**aménagement sur place**, qui consiste en la construction d'une voie supplémentaire, côté Ouest, sur la section entre l'échangeur du Moulinet et l'échangeur de la Louvière et d'un élargissement symétrique sur la section entre l'échangeur de la Louvière et la bretelle de sortie RN 10 / RD 936 Nord (voir le plan général des travaux, pièce D du présent dossier).

Les ouvrages d'art actuels sont réutilisés moyennant une limitation des largeurs du terre-plein central et des bandes d'arrêt d'urgence aux dimensions minimales autorisées par les normes au droit de ces ouvrages. La limitation de vitesse à 90 km/h et l'ajout d'un trottoir derrière la glissière, permettant aux usagers en panne de se rendre au poste d'appel d'urgence, assureront des conditions de sécurité satisfaisantes. De plus, les variations de profils en travers sur l'ensemble de la RN 10 se feront grâce à des zones de transition suffisamment longues pour rendre progressives ces réductions de largeur.

Cette solution permet, dans la perspective de la mise à 2 x 3 voies à long terme, un échelonnement de l'investissement et un taux de rentabilité plus important en première phase.

3.6.2. Implications ultérieures

Elles sont relatives à :

- l'aménagement de dispositifs de protection contre les nuisances sonores, en complément des murs et buttes antibruit déjà réalisés (il s'agit notamment de la section Nord de Rambouillet, côté Ouest, et de quelques prolongements des protections phoniques en place) ;
- le rétablissement des communications et suppression de certains échanges (voie latérale à l'Est, entre les Eveuses et la Louvière en compensation de la suppression du demi-échangeur des Eveuses) ;
- la cohérence avec le plan local d'urbanisme de Rambouillet qui prévoit l'élargissement ultérieur à 2 x 3 voies du côté Est où sont situées les emprises réservées à la voirie ;
- la mise en conformité du système d'assainissement par le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière avant leur rejet dans les exutoires, et la création de bassins de retenue équipés de décanteurs - déshuileurs permettant de pallier les pollutions accidentelles ;
- un aménagement paysager des abords de la route nationale.

Ces implications sont précisées dans le cadre du chapitre présentant les caractéristiques principales de la solution proposée.

* Tous les sous-dossiers sont consultables dans l'A.P.S.M.

4. LA SOLUTION PROPOSÉE À L'ENQUÊTE

4.1. Description de l'opération et caractéristiques principales

L'opération consiste en un aménagement à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10), dans le cadre de l'aménagement global de la liaison entre le prolongement de l'autoroute A12 et les autoroutes A11 et A10.

La variante « Aménagement Sur Place » a été retenue.

Cette opération comprend :

- un élargissement de la chaussée du côté le mieux adapté au contexte ;
- une réutilisation des ouvrages d'art actuels sans les élargir, grâce à la suppression des bandes d'arrêt d'urgence sur ceux-ci et à des aménagements permettant d'assurer un niveau de sécurité satisfaisant ;
- une mise aux normes des branchements des diverses bretelles ;
- la suppression des accès suivants :
 - bretelle de sortie de l'échangeur du Pâtis vers la VC 1,
 - bretelles d'entrée et de sortie des Eveuses.

L'opération prévoit donc :

- le passage à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10) en tenant compte des protections phoniques déjà installées ou projetées, tout en restant le plus possible dans les emprises existantes ;
- la rectification du profil en long au Sud de l'échangeur du Moulinet pour augmenter son rayon ;
- la réduction du nombre des systèmes d'échanges en ne concernant que les échangeurs complets avec des inter distances conformes aux recommandations de sécurité :
 - échangeur du Moulinet à l'extrémité Nord (RN 10/RD 937),
 - échangeur de la Louvière en partie centrale (RN 10/RD 906),
 - échangeur de la Droue à l'extrémité Sud (RN 10/RD 936).
- Un renforcement des ouvrages d'arts existants sans les élargir.

Par ailleurs, les dispositifs d'extrémité des bretelles seront mis aux normes.

L'opération prévoit des actions complémentaires (détaillées ci-après) pour :

- l'assainissement,
- les protections phoniques,
- l'aménagement paysager,
- les itinéraires agricoles,
- les échanges et rétablissement de communication.

4.2. Assainissement

L'assainissement actuel de la déviation de Rambouillet (RN 10) n'étant plus conforme à la législation en vigueur, il est nécessaire de le revoir entièrement.

L'opération a donc pris en compte un assainissement neuf.

Il comprend des fossés, des canalisations d'évacuation des eaux des chaussées, ainsi que des bassins de retenue équipés des dispositifs réglementaires de déshuilage et de décantation pour éviter les pollutions.

4.3. Protections phoniques

Des protections phoniques sont prévues, en complément des réalisations en cours ou effectuées par la Ville de Rambouillet ou par l'Etat notamment côté Ouest de la RN 10, de la voie ferrée jusqu'à la limite des zones d'habitation.

Ainsi, dans le cadre de cette opération, est-il prévu de protéger les riverains des éventuelles nuisances sonores en tenant compte des trafics à l'horizon 2015 et de l'élargissement à long terme à 2 x 3 voies.

4.4. Aménagement paysager

Un aménagement paysager des abords immédiats de la RN 10 sera réalisé.

4.5. Itinéraires agricoles

Les engins agricoles pourront utiliser la voie latérale entre la rue des Eveuses et la RD 936 si celle-ci est mise en service avant le classement en route express de la RN 10 ou la route du Coin du Bois dans le cas contraire, qui fera l'objet d'un aménagement dans le cadre de la présente opération.

Une convention a été signée avec la Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yvelines fixant les conditions de la participation de l'Etat au projet de voie latérale entre la RD 906 et la RD 936.

L'aménagement de la Route du Coin du Bois portera sur la remise en état de la couche de roulement, le renforcement de la chaussée, l'aménagement des zones d'entrecroisement et sur l'aménagement des carrefours.

La solution d'aménagement de la route du Coin du Bois comme voie de desserte agricole a été retenue lors d'une réunion, le 25 juillet 2005 en présence de M. LARCHER, de M. LUCCHESI sous-Préfet de Rambouillet, de M. DURRLEMAN directeur de la DDE des Yvelines, ainsi que M. LABROUSSE directeur adjoint.

Une convention sur l'utilisation de la route du Coin du Bois par les agriculteurs est en cours de réalisation. Celle-ci définit les accords entre la DDE et la DDAF sur l'aménagement et l'entretien de la route. Les travaux d'aménagement seront à la charge de l'Etat et l'entretien sera confié à l'ONF. Cette solution ne sera effective que dans le cas où la voie latérale entre la rue des Eveuses et la RD 936 n'est pas mise en service dans les temps.

4.6. Echanges et rétablissements des communications

4.6.1. Echanges

- Présentation des échanges existants

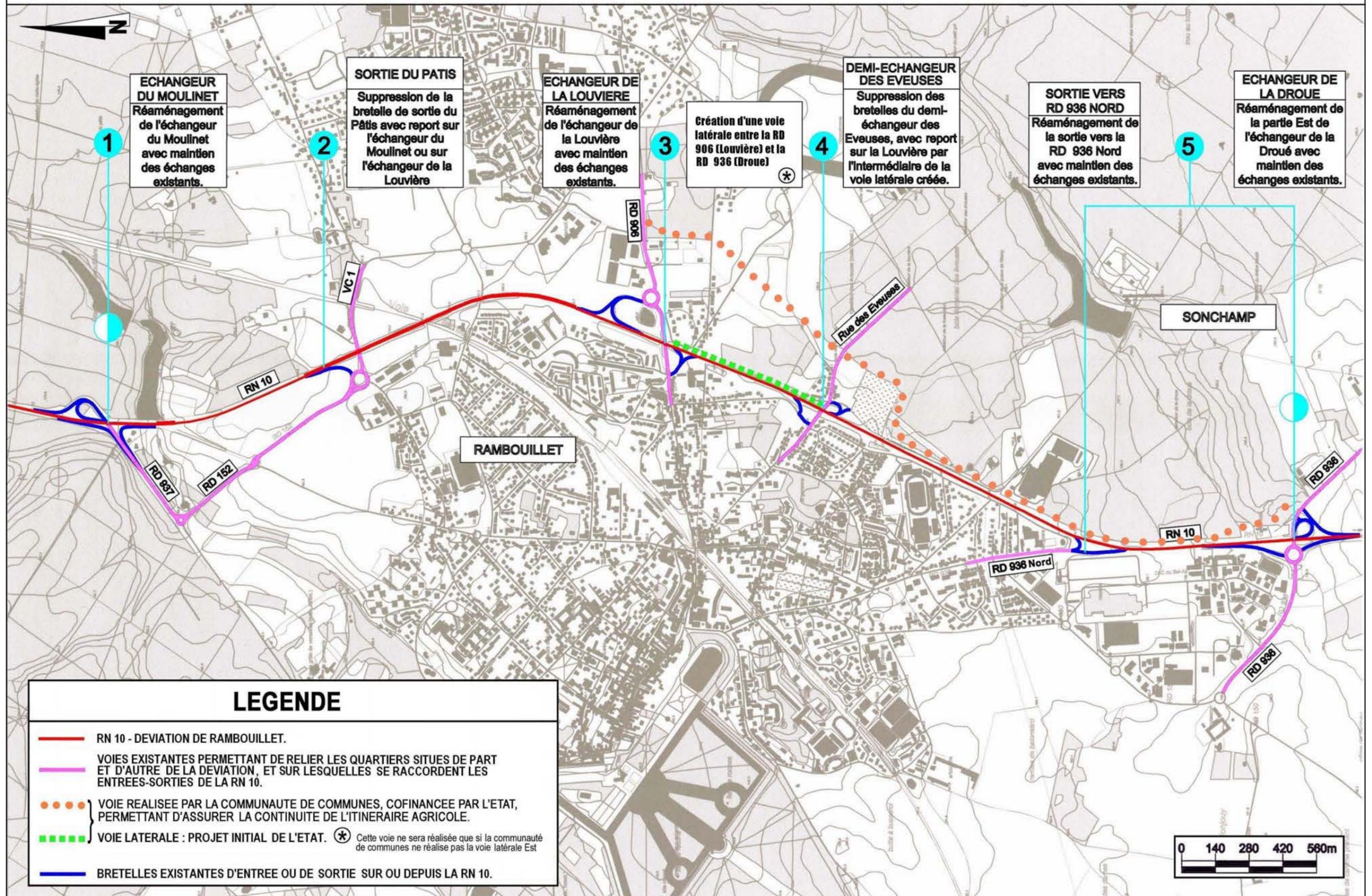
Le classement en route express de la RN 10 implique la suppression des accès en dehors de points d'échanges spécialement aménagés.

La déviation de Rambouillet est actuellement conforme à ce principe.

Il existe actuellement sur la RN 10 cinq systèmes d'échanges de nature différente (voir plans pages suivantes) :

- avec la RD 937 (ex RD 151) à l'extrémité Nord du projet ; il s'agit de l'échangeur du Moulinet qui est un échangeur complet,
- avec la VC 1 par l'intermédiaire de la bretelle de sortie du Pâtis,
- avec la RD 906 en partie centrale sous la forme d'un échangeur complet (La Louvière),
- avec la rue des Eveuses, sous la forme d'un demi-échangeur orienté vers le Nord,
- avec la RD 936 dans la partie Sud du projet se décomposant en trois parties :
 - un échange avec la RD 936 Nord qui présente une entrée et une sortie dans le sens Paris – Province,
 - une zone d'entrecroisement,
 - un échange avec la RD 936 Sud sous la forme d'un échangeur complet à l'extrémité Sud du projet (La Droue).

ECHANGES ET RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

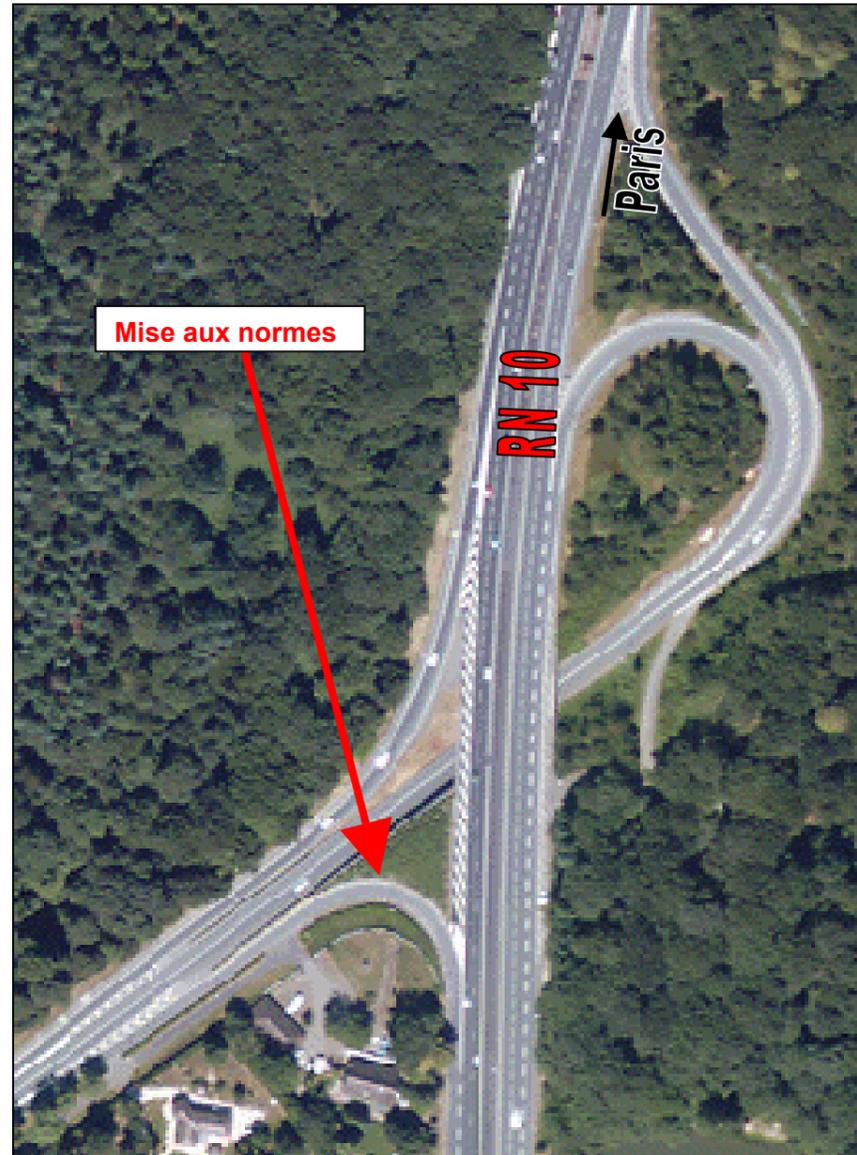


- Rétablissement des échanges existants

1. Echangeur du Moulinet

L'échangeur du Moulinet, de type trompette, permet d'assurer essentiellement les flux de Rambouillet vers Paris.

L'opération comporte la mise aux normes de la bretelle d'insertion vers le Sud. Celle-ci impacte une propriété privée (surface estimée = 4252 m²)



Echangeur du Moulinet – Source : IGN - BD Ortho 2003

2. Sortie du Pâtis

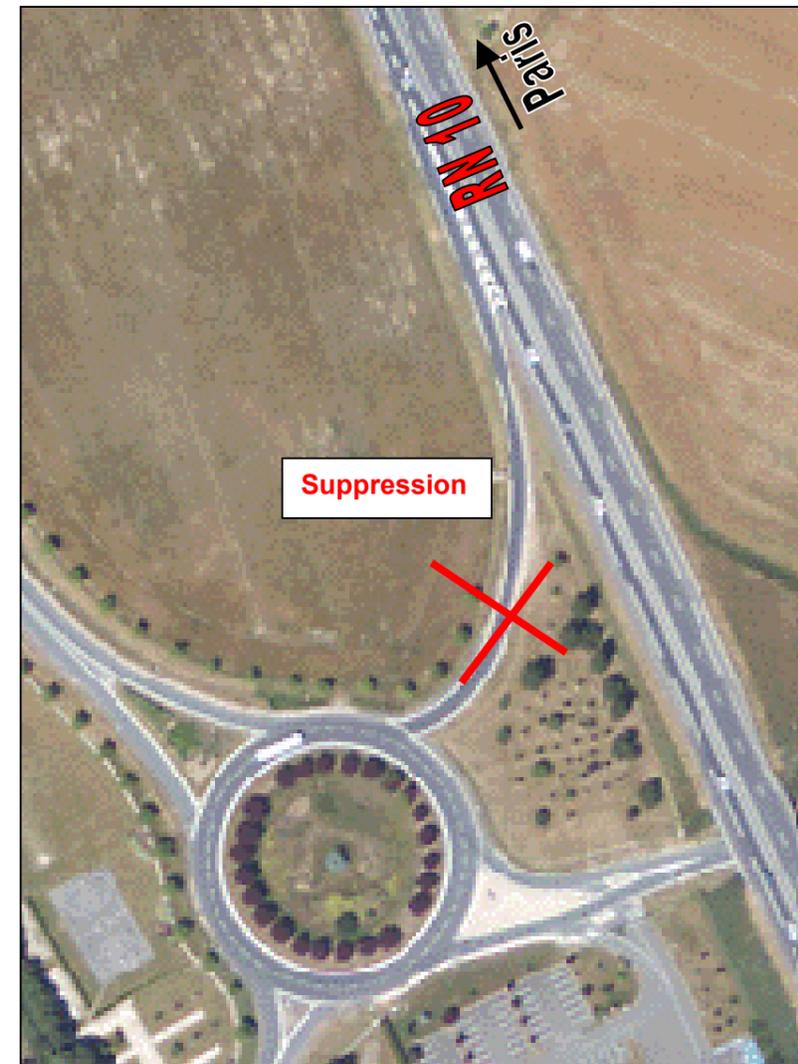
La bretelle de sortie du Pâtis (RN 10 / VC 1) supporte actuellement les flux en provenance de Paris et à destination des quartiers nouveaux de l'Est de Rambouillet (La Villeneuve, La Clairière, Le Pâtis).

Trop proche de l'échangeur du Moulinet, cette bretelle sera supprimée pour des raisons de sécurité.

Les usagers peuvent se reporter sur les échanges proches : l'échangeur du Moulinet, au Nord, ou l'échangeur de la Louvière RN 10 / RD 906, au Sud.

Une étude de trafic de mars 2004 a montré que la suppression de la bretelle de sortie du Pâtis ne perturbait pas la fluidité du trafic local de Rambouillet.

Son maintien empêcherait en outre la pose d'un mur antibruit.



Bretelle du Pâtis – Source : IGN - BD Ortho 2003

3. Echangeur de la Louvière

L'échangeur de la Louvière (RN 10 / RD 906), de type demi-trèfle en diagonale, assure tous les mouvements entre la RN 10 et la RD 906.

Il assure essentiellement les courants en provenance des quartiers récents de l'Est de Rambouillet (La Villeneuve, La Clairière, Le Pâtis) et à destination du Nord (vers Paris).

Les aménagements envisagés consisteront à déplacer la bretelle de sortie dans le sens Nord - Sud avant le pont sur la RD 906, à mettre aux normes l'insertion sur la RN 10 vers le Nord, ainsi que la bretelle de sortie venant du Sud. La mise aux normes des bretelles n'a pas d'impact sur le foncier.



Echangeur de la Louvière – Source : IGN - BD Ortho 2003

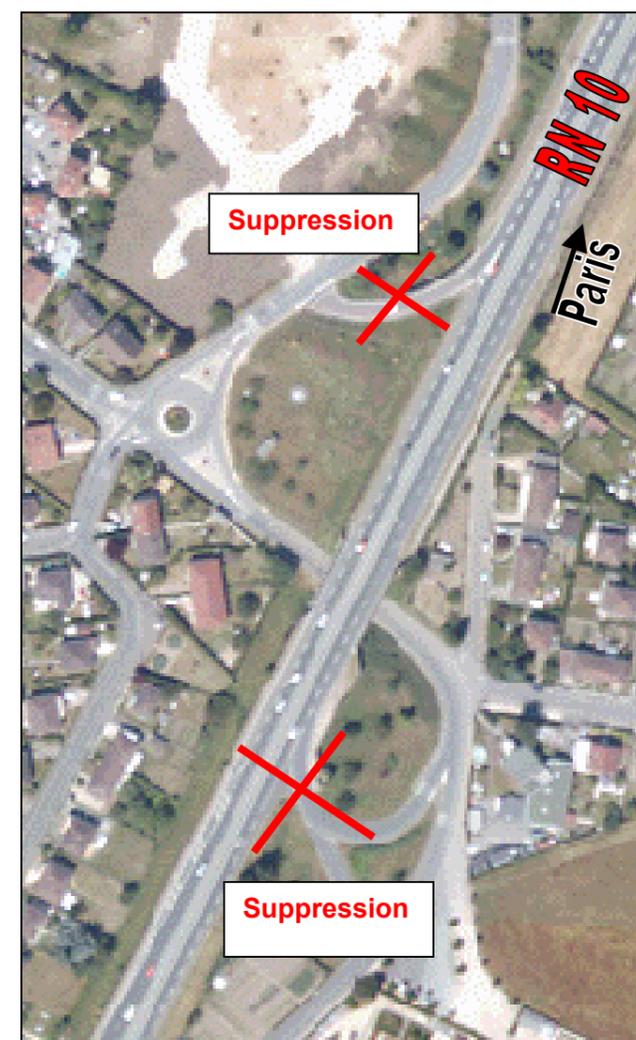
4. Demi-échangeur des Eveuses

Le demi - échangeur des Eveuses n'assure que des mouvements vers le Nord.

Il permet notamment de desservir des quartiers situés le long de la RN 10, et surtout, une zone occupée par un important fabricant de cosmétiques.

Ce demi - échangeur est trop proche de l'échangeur de la Louvière décrit précédemment et devra être supprimé (comme prévu depuis les études préliminaires de 1995). En effet, le respect des normes de conception de géométrie routière imposerait, dans le cas du maintien de ce demi-échangeur, l'ajout d'une voie d'entrecroisement en plus des 2 voies dans chaque sens, impliquant l'obligation de doubler le pont des Eveuses et de prendre des emprises urbaines plus importantes.

Les usagers devront se reporter soit sur l'échangeur de la Louvière situé plus au Nord par l'utilisation de la voirie urbaine ou par l'emprunt d'une voie nouvelle latérale à la RN 10 côté Est rejoignant la RD 906, soit plus au Sud dans le système d'échanges de la Droue (et notamment par la sortie, très proche, de la RD 936 Nord).



Demi-échangeur des Eveuses – Source : IGN - BD Ortho 2003

5. Système d'échanges RN 10 / RD 936• **Partie Nord : les bretelles RN 10 / RD 936 Nord**

L'échange se présente sous la forme de deux bretelles situées côté Ouest et qui desservent le Nord de la zone industrielle de Bel Air.

La géométrie de la bretelle de sortie depuis la RN 10 Nord vers la RD 936 Nord est reprise afin de mettre aux normes le rayon de sa courbe en axe en plan et sa longueur de déboîtement.

Zone d'entrecroisement

Les caractéristiques géométriques et le fonctionnement existants de cette zone sont conformes aux normes.

La zone d'entrecroisement permettant l'insertion sur la RN 10 juste après la sortie ne nécessite donc pas d'être réaménagée.



Système d'échanges RN 10 / RD 936 Nord – Source : IGN - BD Ortho 2003

• **Partie Sud : échangeur de la Droue**

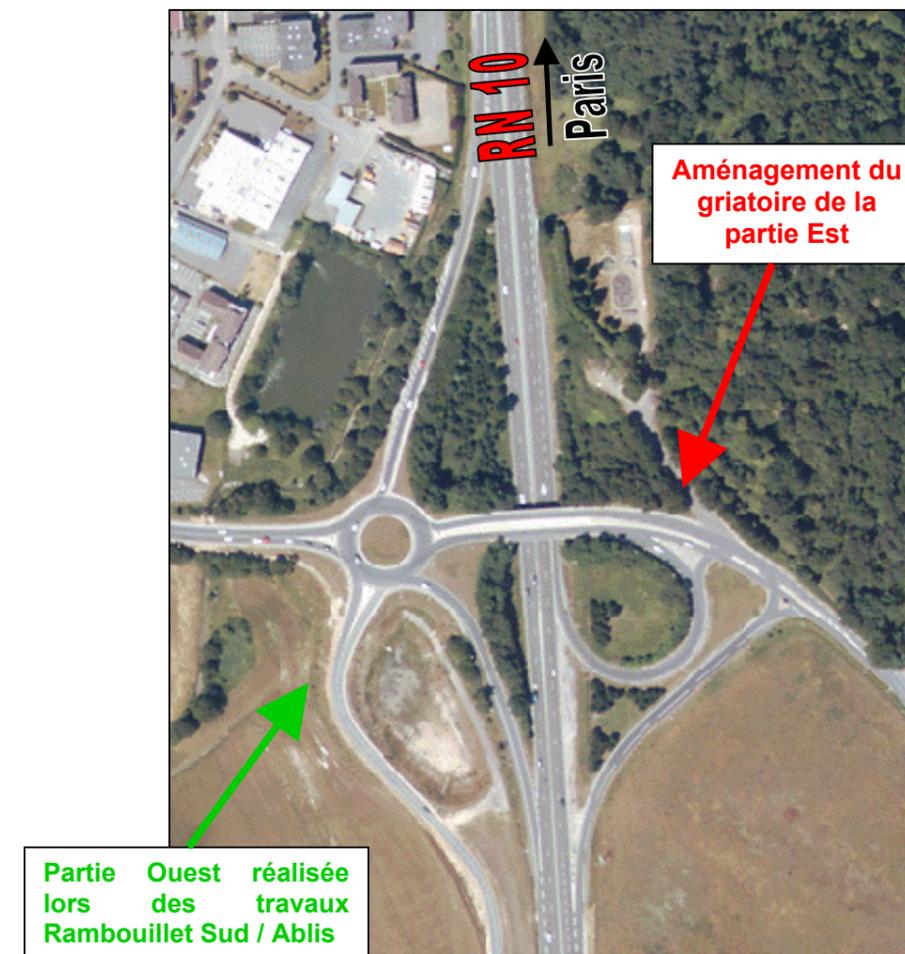
L'échangeur de la Droue (RN 10/RD 936 Sud) permet tous les échanges mais sa géométrie est à corriger pour assurer une meilleure sécurité des mouvements d'entrée et de sortie.

Au titre de l'aménagement de la section Rambouillet Sud / Ablis Nord, les travaux réalisés ont permis de :

- mettre aux normes les bretelles d'entrée et de sortie tournées vers le Sud,
- remplacer l'actuel carrefour situé côté Ouest par un carrefour giratoire. Cette disposition permet de rabattre la VC 1 sur le giratoire et de supprimer ainsi l'accès éventuel de cette voie sur la RN 10.

Dans le cadre de la présente opération, c'est la partie Est de l'échangeur qui sera améliorée :

- la bretelle d'insertion en boucle venant de la RD 936 sera remplacée par une bretelle directe d'insertion vers la RN 10 en direction du Nord,
- Le carrefour existant côté Est sera également remplacé par un carrefour giratoire, tout en prenant en compte dans sa géométrie, le raccordement de la voie latérale de la Communauté de Commune de Plaines et Forêts d'Yvelines et en préservant au maximum les espaces forestiers. La géométrie du giratoire a été recalée depuis la dernière enquête pour tenir compte des projets des collectivités.



Echangeur de la Droue – Source : IGN - BD Ortho 2003

4.6.2. Rétablissement des communications

La déviation de Rambouillet ne possède actuellement aucun accès direct en dehors des points d'échanges décrits dans le chapitre précédent.

La mise à 2 x 2 voies de la RN 10 et son classement en route express ont pour principaux objectifs de la rendre plus fluide et plus sûre.

C'est la raison pour laquelle elle doit être mise aux normes de sécurité pour l'aménagement des voies rapides (ICTAVRU).

Cette mise aux normes consiste à revoir la géométrie de chaque bretelle d'entrée et de sortie, mais également à espacer le nombre d'échangeurs comme nous l'avons vu plus haut, tout en permettant de bonnes conditions de desserte pour les utilisateurs de la RN 10.

Pour résoudre ce problème de desserte, il est prévu, dans le cadre de la présente opération, de réaliser une voie latérale entre la rue de la Giroderie et la rue de la Remise des Fresnes le long de la RN 10, qui permet de rétablir les échanges supprimés par un itinéraire n'entraînant quasiment pas d'allongement de parcours pour les usagers actuels. Sur cet itinéraire, le tonnage ne sera pas réglementé car cette voie servira également aux camions rejoignant les laboratoires Garnier.

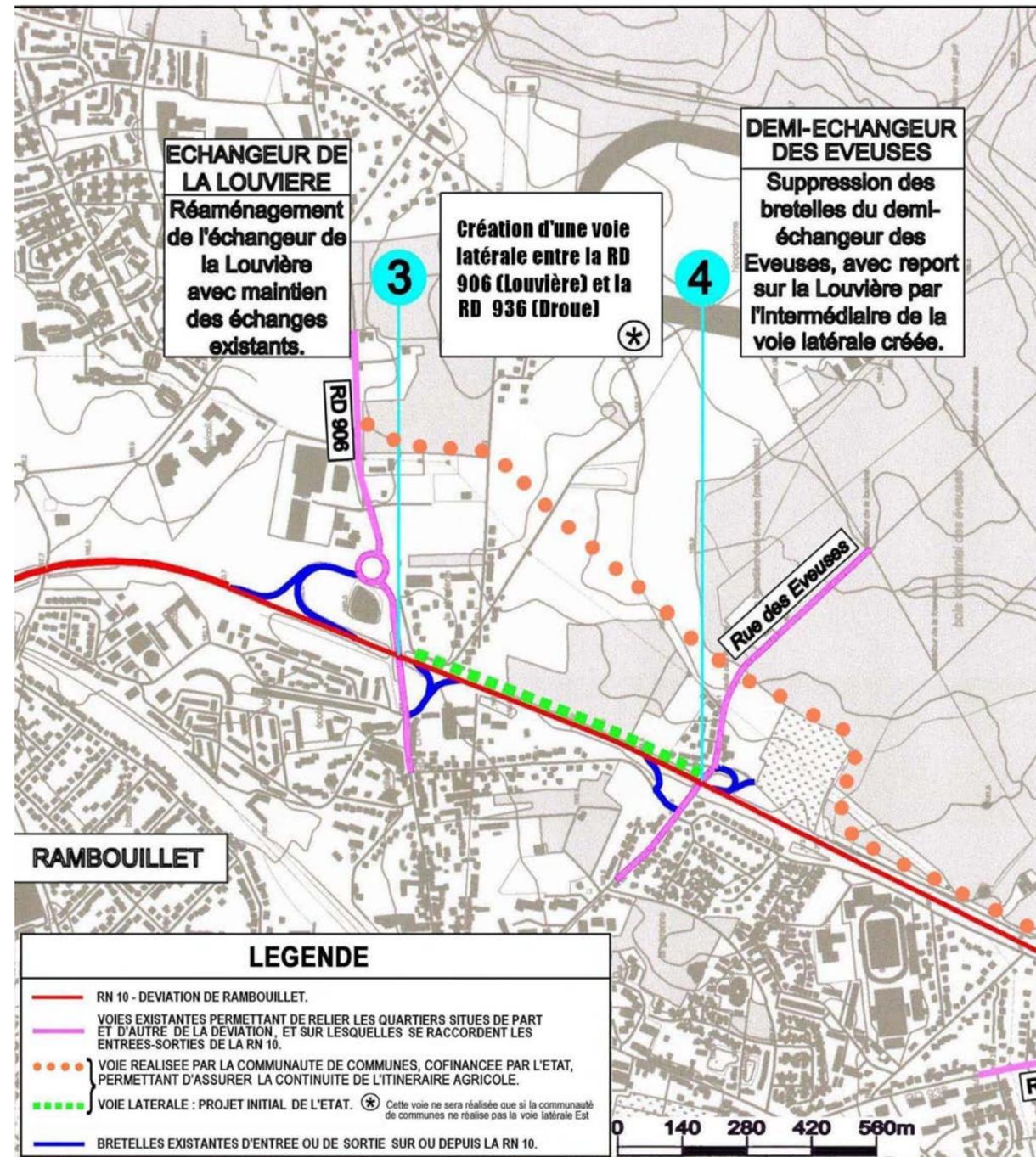
L'impact du report de trafic dû à cette fermeture sur la RD 906 est faible.

L'étude de trafic de mars 2004 montre que son report sur l'échangeur de la Louvière est envisageable dans de bonnes conditions, même à un horizon lointain.

Lors de la première enquête publique préalable, la voie latérale prévue par l'Etat longeait la RN10.

Après concertation, un tracé différent proposé par la Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline sera réalisé. Ce tracé reliera le rond-point de la Droue (RD 936) à la rue du château d'eau (à proximité de l'usine Garnier).

RETABLISSEMENT DES ECHANGES :



Cette voie latérale bénéficiera d'un aménagement particulier afin de limiter la vitesse et le bruit par un revêtement antibruit.

Cette voie permettra de reporter les mouvements d'échanges avec la RN 10 sur les deux échangeurs de la Louvière et des Eveuses. Elle participera également à la desserte locale et au développement de l'Est de l'agglomération rambolitaine.

C'est la raison pour laquelle la maîtrise d'ouvrage de cette voie sera assurée par Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline qui bénéficiera d'une subvention de l'Etat à hauteur du coût de la voie latérale initialement envisagée par celui-ci, le long de la RN 10.

Cet accord a donné lieu à une convention entre l'Etat et Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline qui définit en détail les modalités de versement de la subvention de l'Etat.

Si cette voie ne pouvait être réalisée par la Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline, la voie latérale prévue initialement par l'Etat serait alors réalisée. Cette voie de raccordement entre le giratoire de la Droue et la rue du château d'eau devra être mise en service avant la suppression des bretelles existantes.

5. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

5.1. Tracé en plan

Le projet de mise à 2 × 2 voies de la RN 10 à Rambouillet a une longueur de 5200 mètres.

Afin de rester au maximum dans les emprises existantes, le projet réutilise au mieux la chaussée actuelle. Des acquisitions supplémentaires seront néanmoins nécessaires afin de pouvoir réaliser l'assainissement et les différents aménagements.

Les rayons actuels en plan sont compris entre 650 mètres et 1500 mètres.

Le rayon minimal non déversé est de 800 mètres pour une vitesse de base de 100 km/h, ce qui est conforme aux normes en vigueur.

5.2. Profil en long

La RN 10 développe son tracé à travers un relief peu accentué où seuls le ru du Moulinet et la Drouette marque leurs empreintes.

Les cotes de la RN 10 pour la section correspondant à la déviation de Rambouillet progressent de 167 mètres NGF (à l'extrémité Nord – échangeur du Moulinet) à 170,5 mètres NGF 1400 mètres plus au Sud au niveau de la voie ferrée. Ensuite, la RN 10 redescend lentement pour se situer à une altitude de 152,5 mètres à l'extrémité Sud du projet (échangeur de la Droue).

Les pentes sont donc très faibles et sont en moyenne de l'ordre de 0,9 %.

Il n'y a pas de pente sur une section de 50 mètres dans la zone située près de l'ouvrage sur la RD 906.

La pente maximale est de 3,7 % sur 140 mètres au Nord de l'échangeur du Moulinet.

Les rayons du profil en long ont pour valeur :

- 8000 mètres à 15000 mètres en angle saillant,
- 3000 mètres à 15000 mètres en angle rentrant avec un rayon de 1500 mètres près de l'échangeur du Moulinet.

En conséquence, il n'y a pas lieu de modifier fondamentalement le profil en long, mais de l'adapter pour respecter les normes en vigueur.

C'est ainsi que le rayon actuel en angle rentrant de 1500 mètres de l'échangeur du Moulinet sera porté à 3000 mètres.

5.3. Profil en travers

Le profil en travers de la déviation de Rambouillet (RN 10) aménagée à 2 × 2 voies comprendra :

- un terre-plein central de 2,60 mètres de largeur,
- deux chaussées de 7,00 mètres de largeur,
- deux bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres de largeur,
- deux bermes de 1,00 mètre de largeur, portés à 1,50 mètre dans les parties en déblais.

Il présentera donc une plate-forme de 23,60 à 24,60 mètres de largeur d'emprise.

La plate-forme sera bordée par deux fossés.

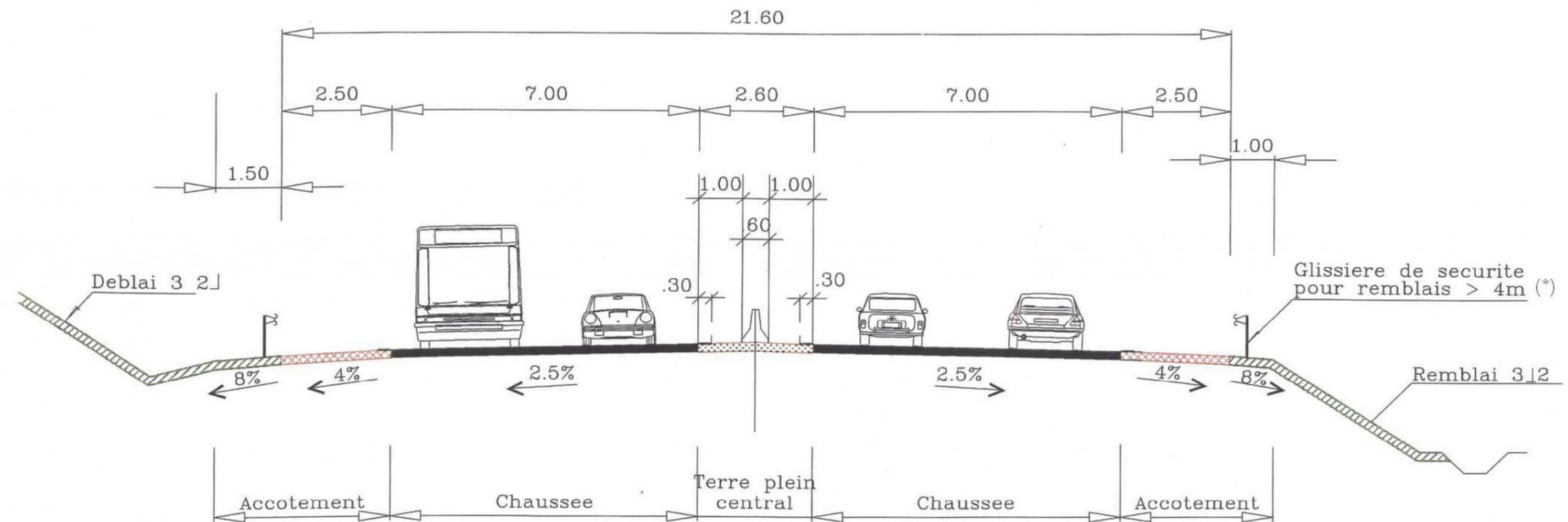
Elle restera dans les emprises existantes de la déviation.

Le terre-plein central de 2,60 mètres de largeur comprendra deux bandes dérasées de 1,00 mètre de largeur et une glissière double en béton de 0,60 mètre de largeur.

La variation de la largeur du terre-plein central se fera symétriquement et progressivement par rapport à l'axe qui ne subit aucun déport.

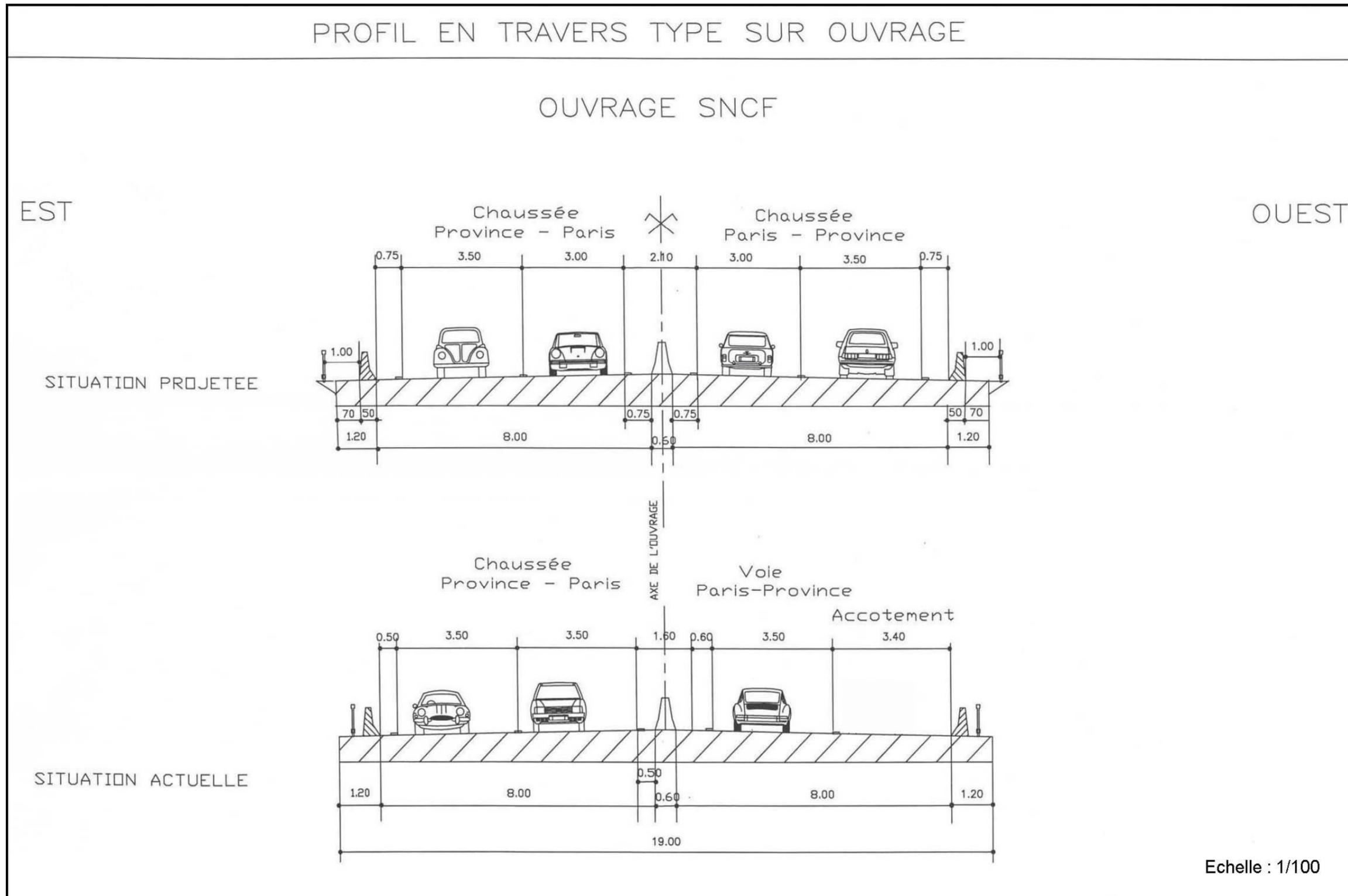
Sur les ouvrages d'art, l'emprise disponible entre les glissières en béton est de 16,50 mètres. Cette largeur ne permettra pas le maintien des bandes d'arrêt d'urgence, ce qui nécessitera des restrictions ponctuelles.

PROFIL EN TRAVERS TYPE - SECTION COURANTE (Projeté)



(*) les glissières métalliques pourront être remplacées par des glissières béton en fonction de leurs implantations.
Nécessaires pour les sections en remblais (>4m), elles seront également mises en place pour isoler les obstacles latéraux.

Profil en travers-type sur ouvrage



6. CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE

6.1. Statut de route express et conséquences

La RN 10, dont la section correspondant à la déviation de Rambouillet, objet du présent dossier, une fois aménagée à 2 × 2 voies, aura le statut de route express.

Ce statut est défini par la loi n° 89-413 du 22 juin 1989 et le décret n° 89-631 du 4 septembre 1989 relatifs au Code de la voirie routière (articles L.151-1 à L.151-5 et R.151-1 à R.151-7).

Cette section de la RN 10 ne comportant aucun accès direct en dehors des points d'échange, les conséquences de ce classement sont les suivantes :

- le stationnement sera interdit sur la route express, sauf en cas de nécessité absolue sur les bandes d'arrêt d'urgence prévues à cet effet. Toutefois, ces interdictions de circulation ne s'appliquent pas aux personnels et aux matériels des administrations publiques, des organismes concessionnaires ou des permissionnaires autorisés à occuper temporairement le domaine public de la route express, ainsi qu'aux entreprises appelées à y travailler lorsque leurs missions nécessitent l'intervention de ces personnels ou de ces matériels.
- l'accès à la Route Express sera interdit en permanence :
 - aux piétons,
 - aux cavaliers,
 - aux cycles,
 - aux animaux,
 - aux véhicules à traction non mécanique,
 - aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à immatriculation,
 - aux cyclomoteurs soumis à immatriculation,
 - aux tricycles et quadricycles à moteur,
 - aux tracteurs, matériels agricoles et matériels de travaux publics visés à l'article R.138 du Code de la Route,
 - aux véhicules automobiles ou ensembles de véhicules qui ne seraient pas capables, par construction, d'atteindre en palier une vitesse minimale de 40 km/h.

- itinéraires agricoles

La Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yveline projette la réalisation d'une voie latérale entre la RD 906 et la RD 936. Les engins agricoles pourront l'utiliser si celle-ci est mise en service avant le classement en route express de la RN 10

Une convention a été signée avec la Communauté de Communes de Plaines et Forêts d'Yvelines fixant les conditions de la participation de l'Etat à ce projet de voie latérale. Les conditions d'utilisation de cette voie latérale sont arrêtées par la commune sur son territoire.

Par contre, si la voie latérale n'est pas réalisée dans son ensemble, la solution retenue pour permettre la liaison entre la RD 906 et la RD 936 est la Route du Coin du Bois. Les concertations conduites avec la DDAF et ONF ont permis de la mettre à la disposition des agriculteurs, sous certaines conditions d'utilisation

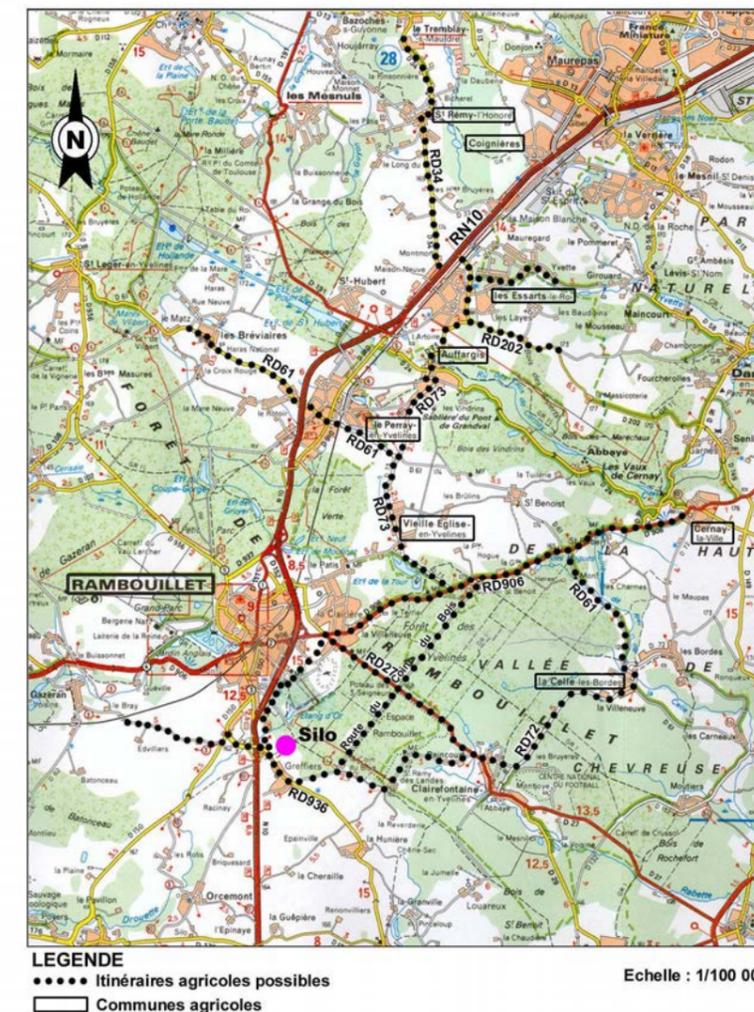
Ces conditions d'utilisation sont les suivantes :

- pose de barrière aux extrémités de la route du Coin du Bois, avec remise des clés aux agriculteurs,
- l'ONF étant certifié ISO 14001, toutes les personnes autorisées à emprunter la route forestière du Coin du Bois devront veiller à ce que leurs engins respectent les normes liées à cette certification (ne perdent pas d'huiles ou autres produits polluants).

Les livraisons au silo de Greffiers, pourront se faire par camions au lieu de tracteurs avec remorques. Dans ces conditions, la mise en route express de la RN 10 n'est pas un obstacle à cette activité.

D'autre part, les engins agricoles de grande largeur (de 3,85 à 7m), qui ne peuvent emprunter l'itinéraire de substitution pourront utiliser les convois exceptionnels pour se rendre d'un bout à l'autre de l'agglomération de Rambouillet, en empruntant la RN 10.

ITINERAIRES AGRICOLES



6.2. Contraintes d'exploitation pendant les travaux

Les travaux de mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10) doivent se faire en maintenant, autant que possible, la circulation sur place. En effet, les voies adjacentes (RD 937, RD 936) peuvent difficilement recevoir des reports de circulation du fait des problèmes de capacité et de sécurité que cela entraînerait. Ces routes départementales peuvent au mieux recevoir des délestages temporaires de véhicules légers pour permettre des interruptions courtes de circulation ou la mise en place de balisages sur la RN 10.

En outre, toutes ces voies étant situées en zone urbaine, il n'est pas envisageable de leur injecter une circulation de transit, même temporairement.

Il est donc prévu un phasage des travaux qui permettra de maintenir la circulation sur place.

Consciente de la gêne occasionnée, des difficultés actuelles de circulation, la Direction Départementale de l'Équipement s'efforcera lors de la phase « travaux » de minimiser, de limiter dans le temps et d'informer les riverains des perturbations occasionnées pour le déroulement des travaux.

6.3. Entretien

6.3.1. Contraintes d'entretien

Le passage de la situation actuelle sur la déviation de Rambouillet à la situation future (chaussées à 2 x 2 voies séparées sur l'ensemble du tronçon) permet d'accroître la sécurité lors des entretiens périodiques. En cas de neutralisation temporaire d'une voie, les conséquences sur l'écoulement du trafic seront moindres.

6.3.2. Centre d'entretien

L'entretien de l'actuelle RN 10 est effectué par la subdivision territoriale de Rambouillet de la direction départementale de l'équipement des Yvelines, située 13 chemin de la Gommerie, 78514 Rambouillet.

Ce service conserve la charge de l'entretien et de l'exploitation de la déviation de Rambouillet après sa mise à 2 x 2 voies.

Le ministère de l'Équipement a engagé une réorganisation de ses services déconcentrés, qui va conduire à créer en 2006, des directions interrégionales chargés de l'exploitation et de l'entretien du réseau routier national. Dans ce cadre, la RN 10 sera exploitée par l'antenne de Rambouillet de la subdivision autoroutière n°2 du district Ouest, basé à Versailles.

6.4. Recueil et traitement des données

6.4.1. Détection, transmission, traitement

La déviation de Rambouillet n'est actuellement pas équipée de poste de comptage permanent.

Les travaux de l'aménagement à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet vont permettre la création d'un poste de comptage permanent. Ce poste sera installé sur la section comprise entre l'échangeur du Moulinet et l'échangeur de la Louvière.

Le traitement des informations recueillies sera effectué par la cellule départementale d'exploitation et de sécurité (CDES) de la direction départementale de l'équipement des Yvelines, puis par le district Ouest de la Direction interrégionale des routes d'Île-de-France.

6.4.2. Réseau d'appel d'urgence

Un réseau d'appel d'urgence est en place le long de la RN 10.

Un seul poste existe le long de la déviation de Rambouillet, au Sud de l'ouvrage sur la RD 906, dans le sens Province-Paris.

Un deuxième poste sera créé en vis-à-vis afin d'assurer le même niveau de service dans le sens Nord-Sud.

6.5. Gestion du trafic et aide au déplacement

Il n'est prévu à l'heure actuelle aucun aménagement d'information aux usagers.

6.6. Aires annexes

Il n'existe aucune aire annexe actuellement le long de la déviation de Rambouillet. Il n'est pas prévu de créer une telle aire, compte tenu des nombreuses contraintes de l'environnement.

Par ailleurs, l'interdistance entre les échangeurs permet un accès facilité par les véhicules autorisés à intervenir sur route express (secours et services d'entretiens et d'exploitation notamment).

7. CLASSEMENT – DÉCLASSEMENT

La déviation de Rambouillet (RN 10) aménagée à 2 x 2 voies est maintenue dans le réseau routier national et sera classée en route express.

Les routes départementales transversales à la déviation de Rambouillet sont maintenues dans le réseau routier départemental.

En revanche, la suppression du demi-échangeur des Eveuses implique la création d'une voie latérale à la RN 10 côté Est, de façon à rabattre les usagers de l'échangeur des Eveuses vers l'échangeur de la Louvière situé plus au Nord.

Cette voie latérale a vocation à être classée dans le réseau communal de Rambouillet.

8. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant total des dépenses liées aux travaux de mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10) est estimé à 10,785 M€, (valeur janvier 1997), dans le dossier d'avant-projet sommaire approuvé en juin 2000.

Ce montant se décomposait comme suit :

- Etudes : 382 000 € TTC

- Acquisitions foncières : 404 000 € TTC

(d'après l'estimation faite par le Service des Domaines, en application de l'article 6 du décret n°86-455 du 14 mars 1986)

- Travaux environ 10 785 000 € TTC

Total 11 570 000 € TTC

Arrondi à 11 600 000 € TTC

Une actualisation de ces données donne les éléments suivants, sur la base d'une nouvelle estimation du service des domaines (réévaluation faite en juillet 2005), de l'application de l'indice d'évolution des coûts et de certains coûts supplémentaires liés aux études supplémentaires menées depuis l'APS (notamment coût de consolidation des ouvrages d'art, aménagement de la voie latérale, aménagement de la route du Coin du Bois,...) :

Estimation totale (valeur janvier 2005) : **16,510 M€**

La RN 10 – déviation de Rambouillet s'inscrira dans un prochain programme de modernisation et de développement d'itinérance (PMDI) pour être financée dans sa totalité. Les PMDI remplaceront les CPER actuels. Les travaux seront réalisés en deux phases :

Aménagement de la partie Sud entre l'échangeur de la Louvière et l'échangeur de la Droue

Aménagement de la partie Nord entre l'échangeur de la Droue et l'échangeur de la Louvière.

L'opération d'aménagement à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet (RN 10) est inscrite au XIIe contrat de plan Etat-Région avec une participation du Conseil Général des Yvelines de 1,524 M€.

Le reste du financement se répartit entre l'Etat (30 %) et la Région (70 %)



PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX

