



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale  
de l'environnement, de l'aménagement  
et des transports

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)

**MEMOIRE EN REPONSE A LA RESERVE ET AUX RECOMMANDATIONS  
EXPRIMEES PAR LA COMMISSAIRE ENQUETEUR DANS SON RAPPORT  
D'ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET  
DE L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE  
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE COIGNIERES,  
LA VERRIERE ET MAUREPAS**

**Préambule**

Dans le cadre de l'opération d'aménagement du carrefour dénivelé de la Malmédonne sur la RN10, sur les communes de La Verrière, Maurepas et Coignières, Monsieur le Secrétaire Général de la préfecture des Yvelines, par délégation de Monsieur le Préfet des Yvelines, Jean-Jacques BROT, a prononcé par arrêté préfectoral N°24-006 du 26 janvier 2024 l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet.

Ainsi, l'enquête publique n°E23000077/78 s'est tenue du 23 février au 25 mars 2024 sur le territoire des communes concernées.

Conformément à l'article R. 123-19 du code de l'environnement, monsieur Michel FAURE, commissaire enquêteur a rendu son rapport le 23 avril 2024 avec « un avis favorable assorti de trois recommandations et d'une réserve ».

Le présent mémoire a pour objet d'apporter les réponses aux recommandations et à la réserve du commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique.

Les réponses du maître d'ouvrage interviennent directement après la présentation des recommandations et de la réserve.

## **LES RECOMMANDATIONS :**

### **1/ Que le Maître d'Ouvrage étudie la possibilité de séparer physiquement les cheminements piétons et cyclistes,**

Ainsi, afin de répondre à la demande du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage s'engage sur les caractéristiques suivantes, depuis les feux tricolores en amont de l'ouvrage sur la RD213 jusqu'à l'extrémité du projet au sud :

- Une piste cyclable de 3,00 m dédiée aux cycles ;
- 1,40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2,00 m hors ouvrage au sud de la RN10.

Les études ultérieures de maîtrise d'œuvre permettront de définir les moyens techniques pour séparer les cheminements piétons et cycles.

### **2/ Que le Maître d'Ouvrage étudie la possibilité d'une limitation de vitesse à 30 km/h avec le département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation (Malmédonne), ainsi que les communes de Maurepas et Coignières,**

Le projet ne prévoit pas de dispositifs spécifiques tels que la pose de ralentisseurs afin de réduire la vitesse. En effet, d'une part, ce type de dispositif génère de nombreuses nuisances sonores, et des comportements (freinage / accélération) qui ont des effets inverses à ceux escomptés.

D'autre part, la reconfiguration urbaine de la RD213 permettra d'apaiser les vitesses de circulation. La présence de feux tricolores de part et d'autre du pont permet également de réguler les vitesses.

Néanmoins, une limitation de la vitesse à 30km/h pourra être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières, en cohérence avec la stratégie de mobilité à l'échelle de l'agglomération.

### **3/ Que le Maître d'Ouvrage vérifie bien que les zones habitées soient le moins perturbées pendant la période des travaux par les transports d'engins de chantier et les poids lourds.**

La maîtrise d'ouvrage s'engage à optimiser et à réduire au maximum la gêne occasionnée aux riverains lors du chantier avec un important effort de communication en amont. Il confirme qu'aucune traversée de zones habitées proches de ces grands axes, ne sera autorisée, notamment celle au nord du carrefour.

Lors de la production du dossier d'exploitation sous chantier, en phase d'études de conception, les dispositions seront prises pour tenir compte de cette contrainte.

Les camions emprunteront majoritairement la RN10 pour accéder au chantier. Si l'accès par la RN10 n'est pas ponctuellement possible, ils sortiront à l'échangeur voisin et emprunteront les grands axes du secteur.

En phase d'exploitation :

- les poids lourds qui vont emprunter la RD213 seront les mêmes qu'actuellement ;
- la localisation de la route sera globalement inchangée.

**LA RESERVE :**

**Que le Maître d’Ouvrage mette en place un écran acoustique (type mur antibruit) en lieu et place des protections de façade au niveau des habitations concernées sur la RD213 au droit de R9 du plan et ceci en concertation avec ces mêmes riverains.**

Des protections de façade sont envisagées dans le dossier d’enquête publique pour les habitations au droit de R9.

Il semble techniquement possible de réaliser un écran acoustique en lieu et place des protections de façade. Des études de conception détaillées seront menées en ce sens. Cet écran acoustique pourrait être implanté de la façon suivante, afin de protéger à la source les riverains.



Le type d'écran (hauteur, localisation exacte, forme et matériaux) sera défini par une modélisation acoustique. En outre, le maître d'ouvrage étudiera les impacts visuels et paysagers de ces dispositifs, notamment pour les riverains, et devra étudier le maintien des continuités piétonnes de part et d'autre d'un tel ouvrage.

Sur cette base, le maître d'ouvrage réalisera une concertation spécifique auprès des riverains directement concernés par les impacts de ces murs.

Sous réserve de leur accord à l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage implantera un écran acoustique.

En tout état de cause, les travaux ne pourront démarrer avant la finalisation de cette concertation.