

RN10 - RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE



Nelly DUTU

Maire de La Verrière

François DESMAZIERE
Garant de la concertation

garantmalmedonne@gmail.com

Déroulement de la réunion

- Introduction de la DiRIF

- Présentation du projet

- Présentation de la concertation et des modalités d'information et d'expression

- Temps d'échanges avec le public



INTRODUCTION DE LA DIRIF

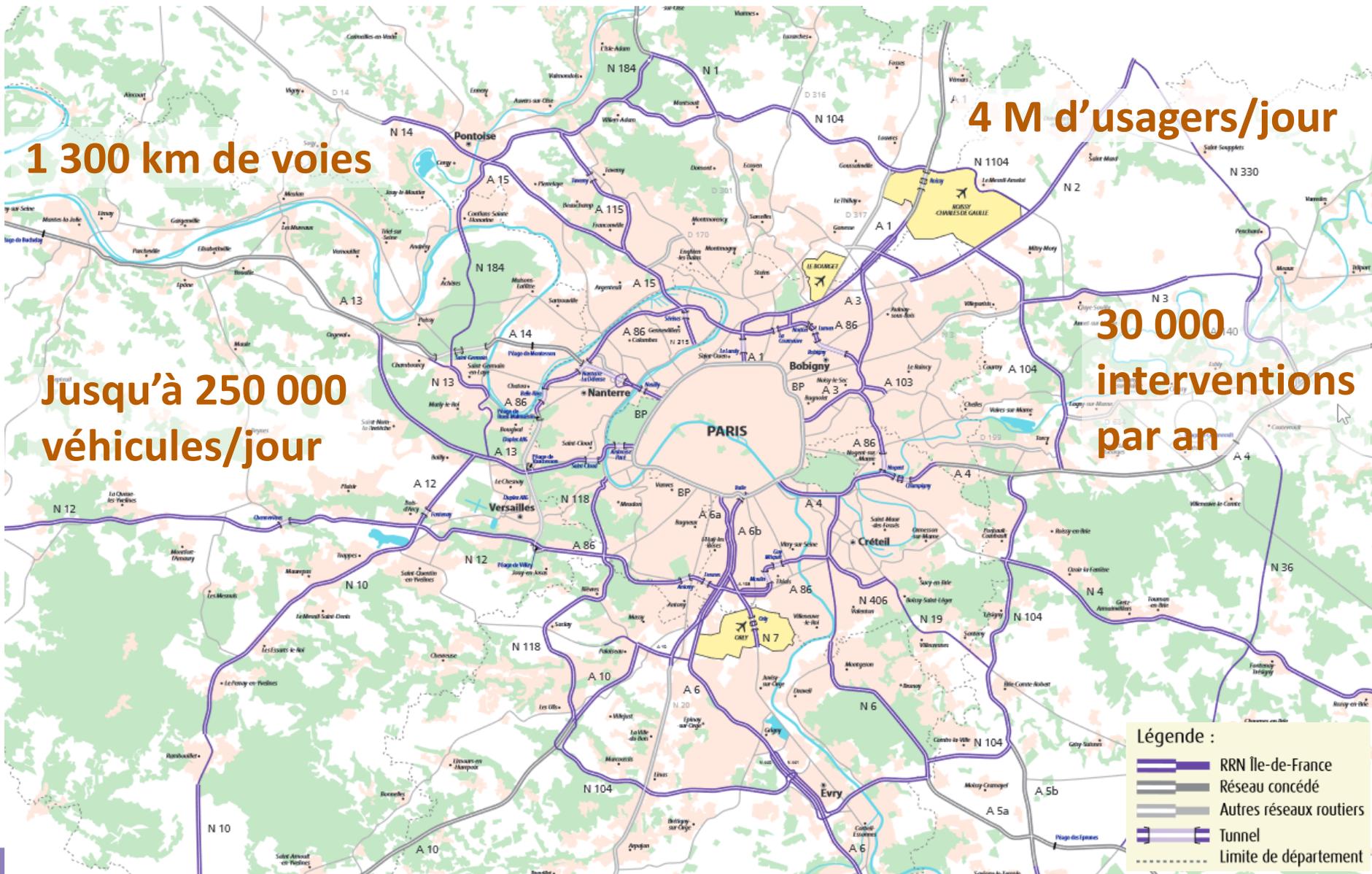
La DiRIF en chiffres

1 300 km de voies

4 M d'utilisateurs/jour

Jusqu'à 250 000
véhicules/jour

30 000
interventions
par an



Présentation de la tribune

■ DiRIF – Maître d’ouvrage

- Nathalie DEGRYSE, adjointe au directeur des routes, cheffe du service Modernisation du réseau
- Fanny CHANTRELLE, adjointe du service Modernisation du réseau
- Sylvain GERARD, directeur de projet

■ Partenaires locaux

Département des Yvelines

- Jean-François RAYNAL, vice-président délégué aux mobilités

Saint-Quentin-en-Yvelines

- Bernard MEYER, vice-président en charge de la voirie, de l’éclairage public, de l’énergies, de l’enfouissement des réseaux

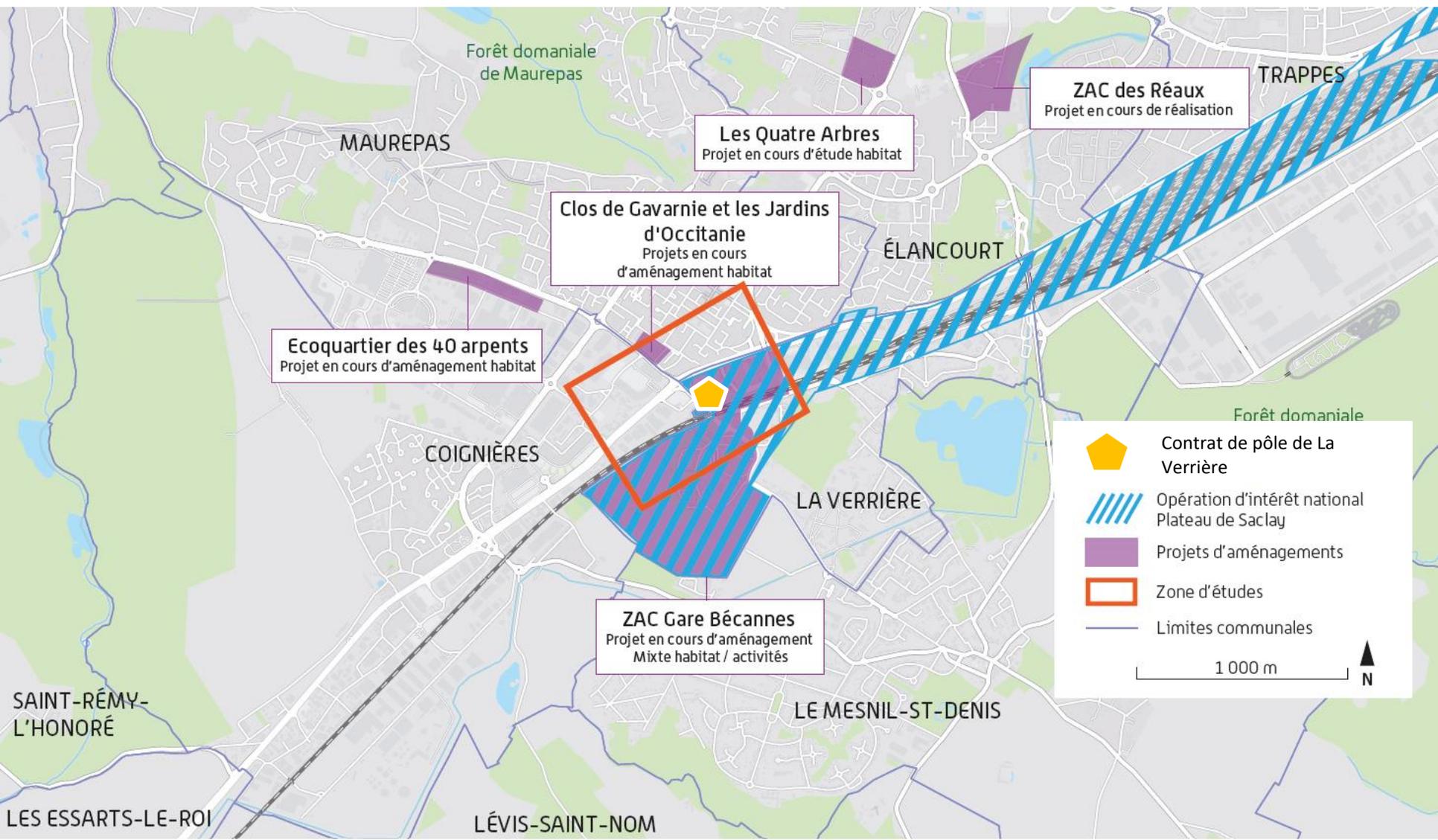


LE CONTEXTE DU PROJET

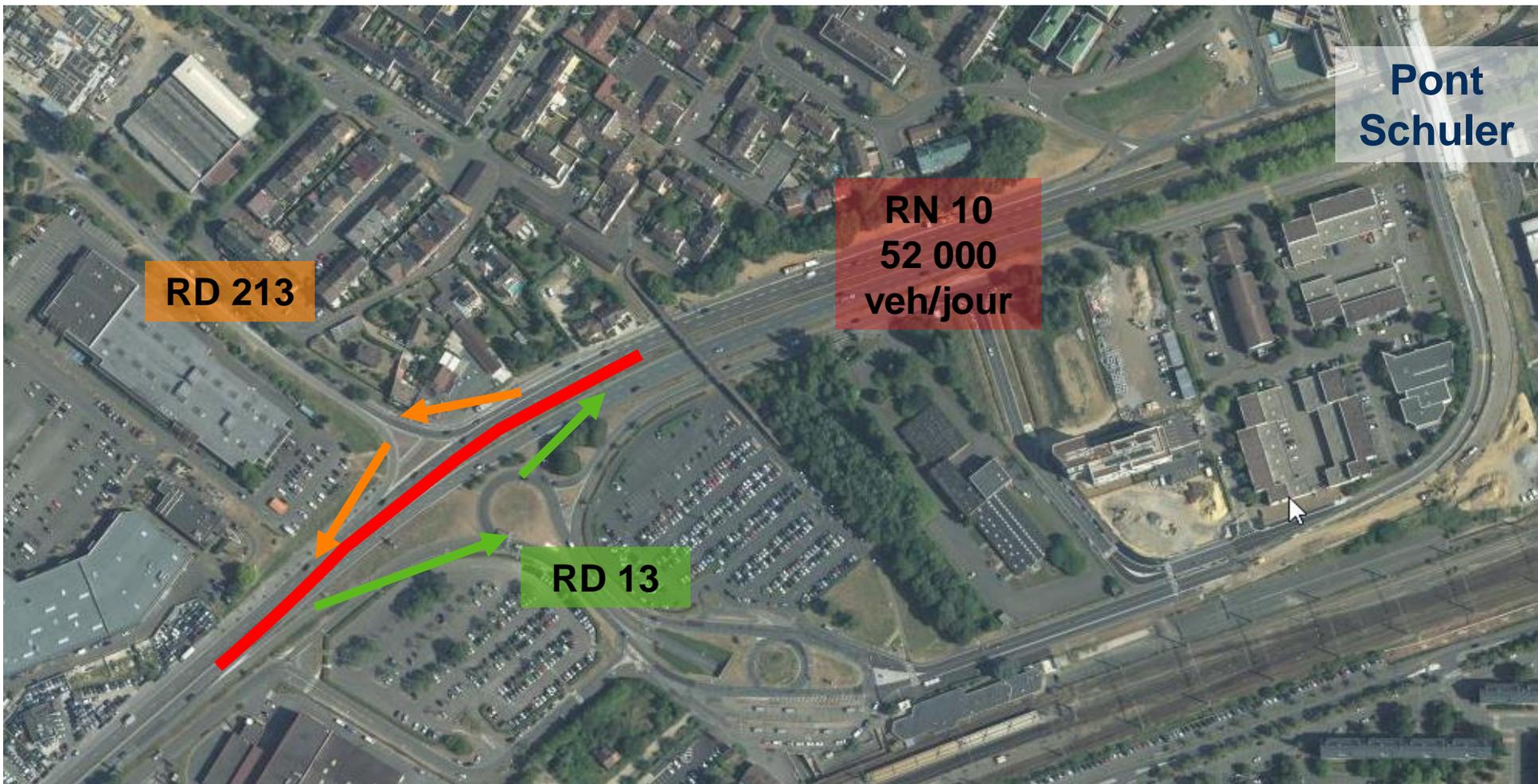
Localisation du Carrefour de la Malmédonne



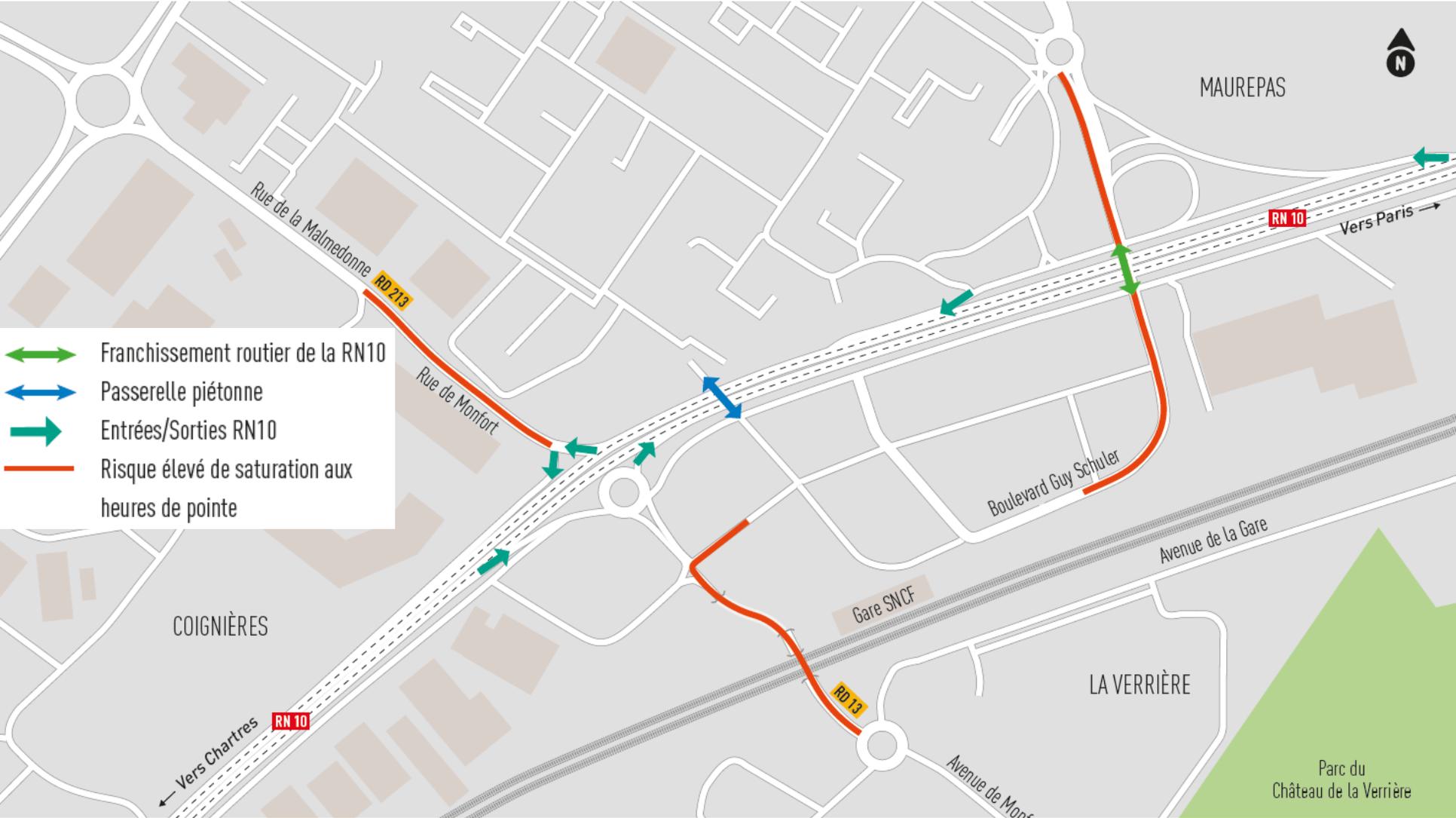
Un territoire en pleine mutation



Des modalités de circulation pouvant être améliorées



Des problèmes de circulation identifiés à l'horizon 2030

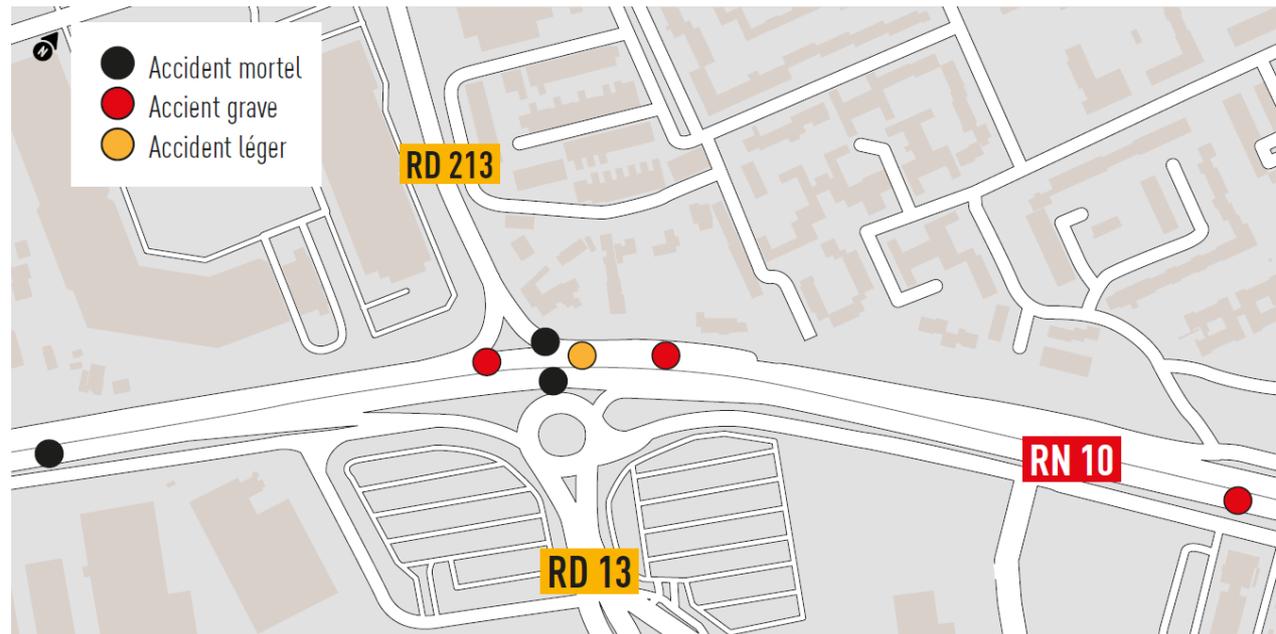


Une offre limitée pour les modes actifs



Un secteur accidentogène

Localisation des accidents au niveau du carrefour de la Malmédonne



Un secteur urbain peu lisible et un paysage peu qualitatif

- Des espaces « mal utilisés »
- Un manque de lisibilité entre RN10 et réseau local
- Un paysage peu qualitatif
- Des nuisances pour les habitations situées à proximité de la RN10



En réponse aux constats et aux enjeux : les objectifs du projet

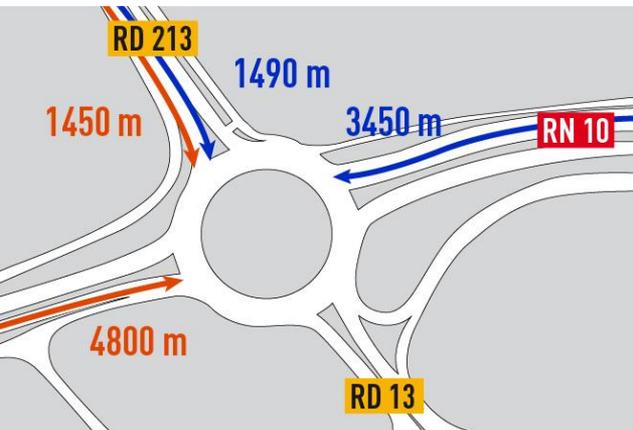
- **Renforcer les liaisons** entre les secteurs situés au Nord et au Sud de la RN10
- **Améliorer la lisibilité et sécuriser les conditions de déplacement** pour tous
- **Maintenir la fluidité du trafic** sur la RN10 et sur le secteur
- **Améliorer l'insertion urbaine** de la RN10



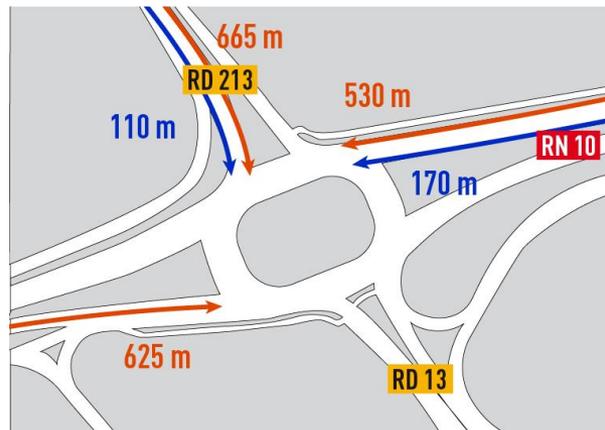
PRÉSENTATION DU PROJET

Les 3 variantes étudiées en amont

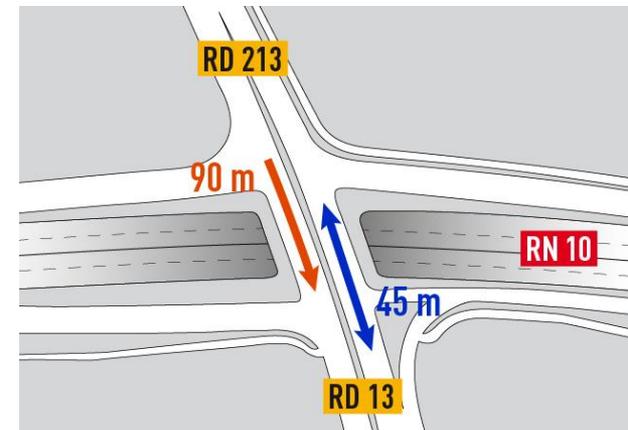
1) La variante giratoire



2) La variante rond-point à feux



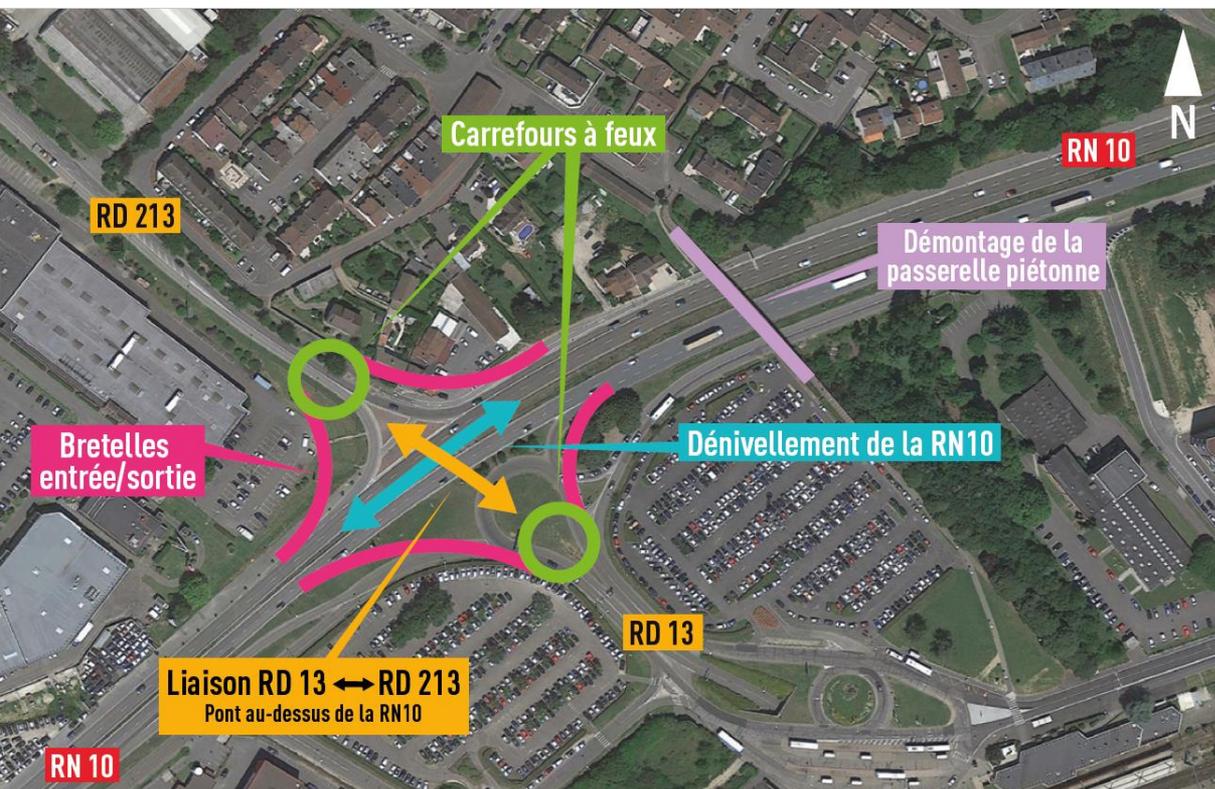
3) La variante avec dénivellement de la RN10



La variante avec dénivellement de la RN10 est la plus optimale du point de vue de la gestion des flux

- Remontée de file moyenne à l'heure de pointe du matin
- Remontée de file moyenne à l'heure de pointe du soir

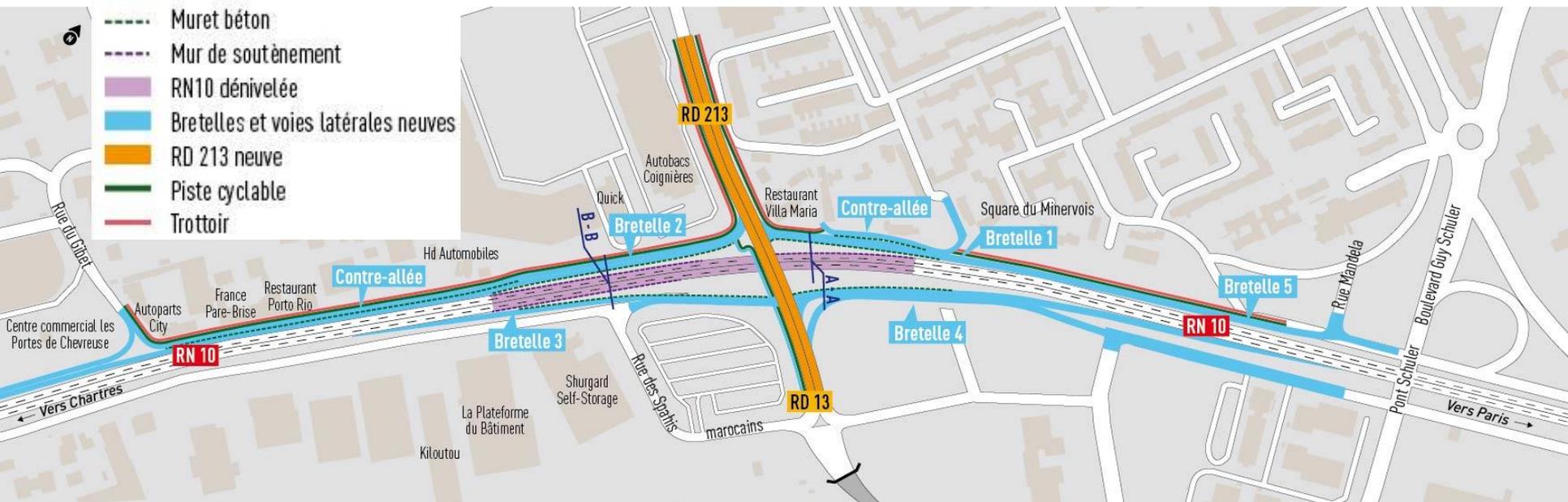
Les principes d'aménagement proposés



- Dénivellement de la RN10
- Création d'un pont au dessus de la RN10 entre les RD213 et RD13
- Mise en place de deux carrefours à feux de part et d'autre de la RN10
- Création de contre-allées
- Démontage de la passerelle piétonne actuelle

Les optimisations de la variante avec dénivèlement de la RN10

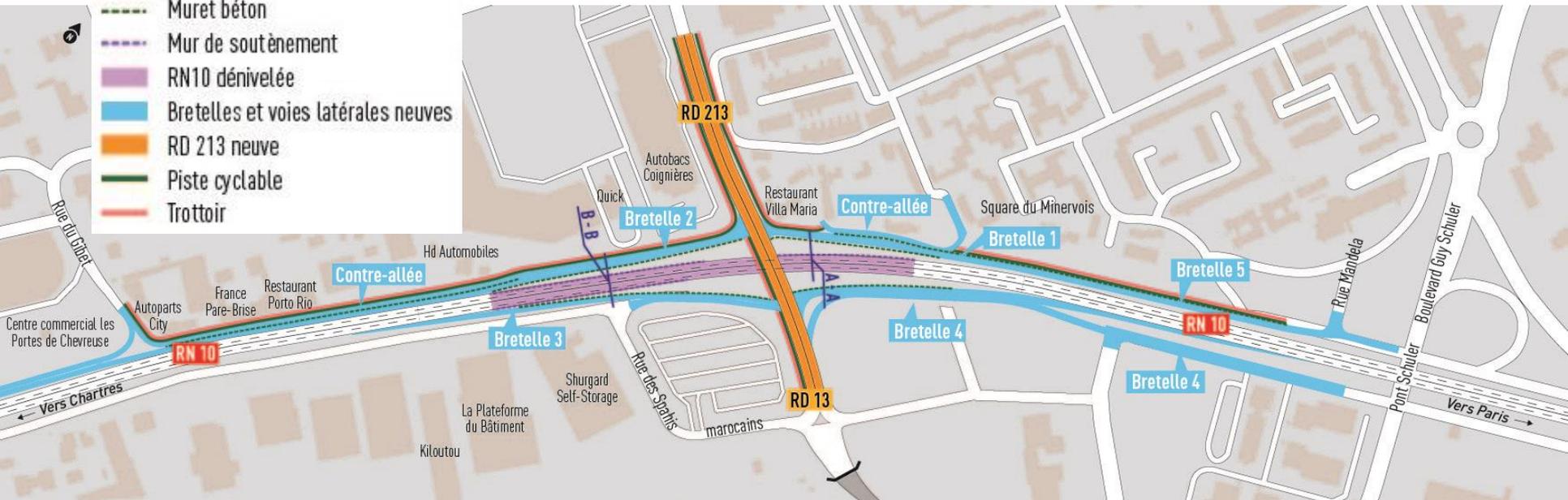
Sous-variante 1



Les optimisations de la variante avec dénivellement de la RN10

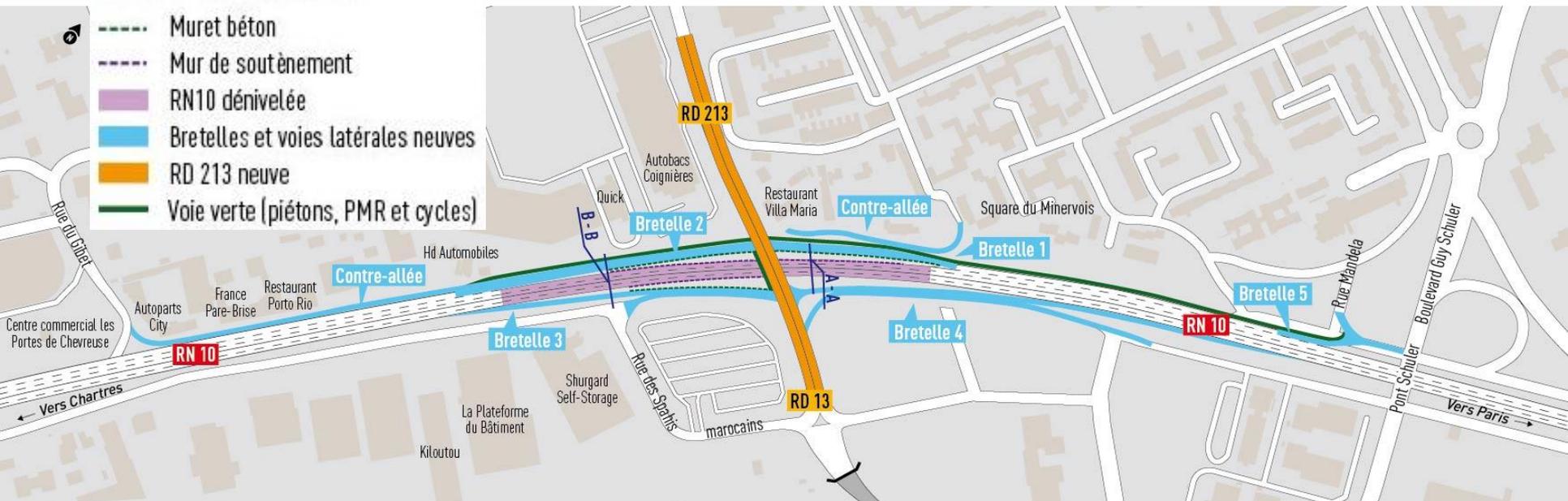
Sous-variante 2

- Muret béton
- Mur de soutènement
- RN10 dénivelée
- Bretelles et voies latérales neuves
- RD 213 neuve
- Piste cyclable
- Trottoir



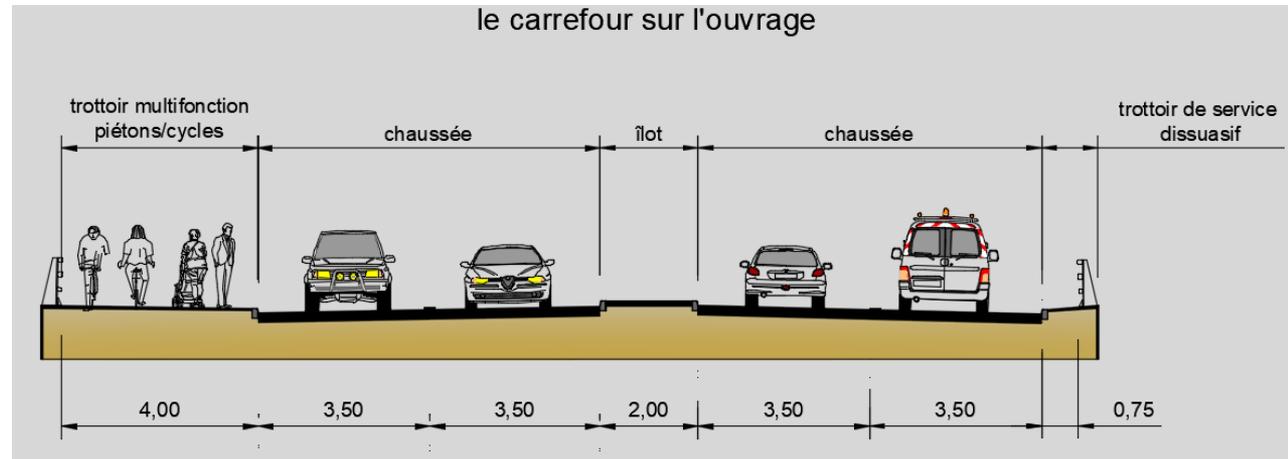
Les optimisations de la variante avec dénivellement de la RN10

Sous-variante 3

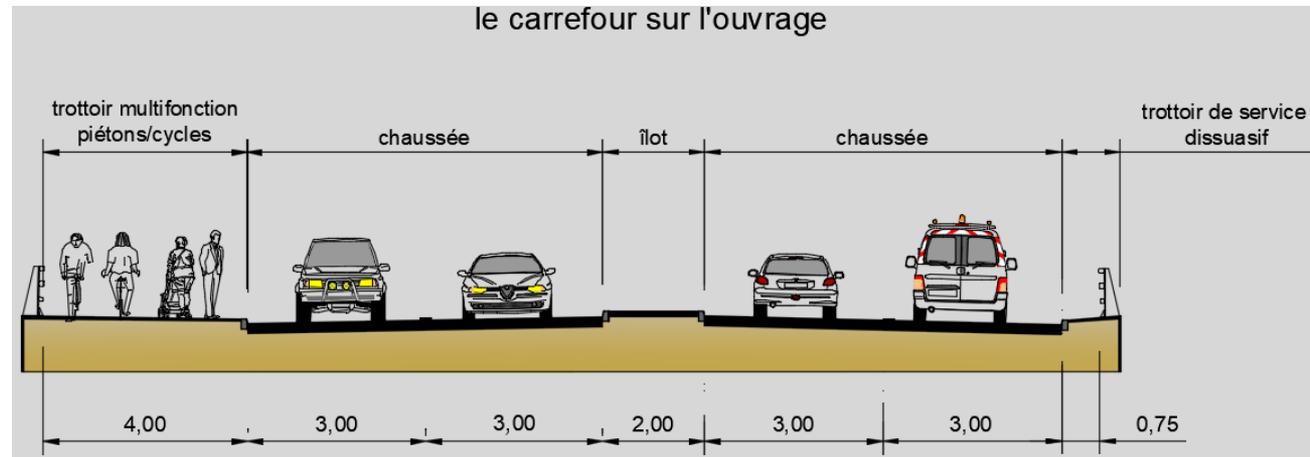


Profil du pont

Sous-variantes 1 et 2



Sous-variante 3



Perspectives 3D des sous-variantes 1 et 2



Perspectives 3D de la sous-variante 3



Grille d'analyse multicritères

Critères	Définition
Facilité des dessertes locales	Impact du projet sur les dessertes locales
Compatibilité avec les modes actifs	Impact du projet sur la circulation des modes de déplacement actifs, tels que piétons, cycles, rollers, PMR
Sécurité et lisibilité	Sécurisation du projet pour les usagers
Environnement (pollution, nuisances sonores)	Impact du projet sur l'environnement humain et naturel (cadre de vie, ressources naturelles, patrimoine...)
Fluidité du trafic sur la RN10	Impact du projet sur la fluidité du trafic sur la RN10
Compatibilité avec les transports en Commun	Compatibilité du projet avec la circulation de Transports en Communs, aux niveaux géométriques, gabarit des ouvrages...
Impact foncier	Besoin en acquisition foncière
Coût (avec acquisitions foncières)	Estimation du projet

	Sous-variante 1: RN10 maintenue dans son axe	Sous-variante 2: RN10 légèrement désaxée vers le Sud	Sous-variante 3: RN10 fortement désaxée vers le Sud
Facilité des dessertes locales	Équivalence entre les 3 sous-variantes - Objectif atteint		
Compatibilité avec les modes actifs	Zone de rencontre au niveau de la bretelle 1	Zone de rencontre au niveau de la bretelle 1	Chemins assurés sans zone de rencontre
Sécurité et lisibilité		Affectation des voies sur un linéaire réduit sur la bretelle 2	
Environnement (pollution, nuisances sonores)	Équivalence entre les 3 sous-variantes - Objectif atteint		
Fluidité du trafic RN10	Équivalence entre les 3 sous-variantes - Objectif atteint		
Compatibilité avec les transports en commun	Équivalence entre les 3 sous-variantes - Objectif atteint		
Impact foncier	Environ 3 500 m ² sur Coignières	Environ 2 160 m ² sur Coignières	Environ 318 m ² sur Coignières
Coût (avec acquisitions foncières)	24,2 m€ HT	23,3 m€ HT	19,8 m€ HT



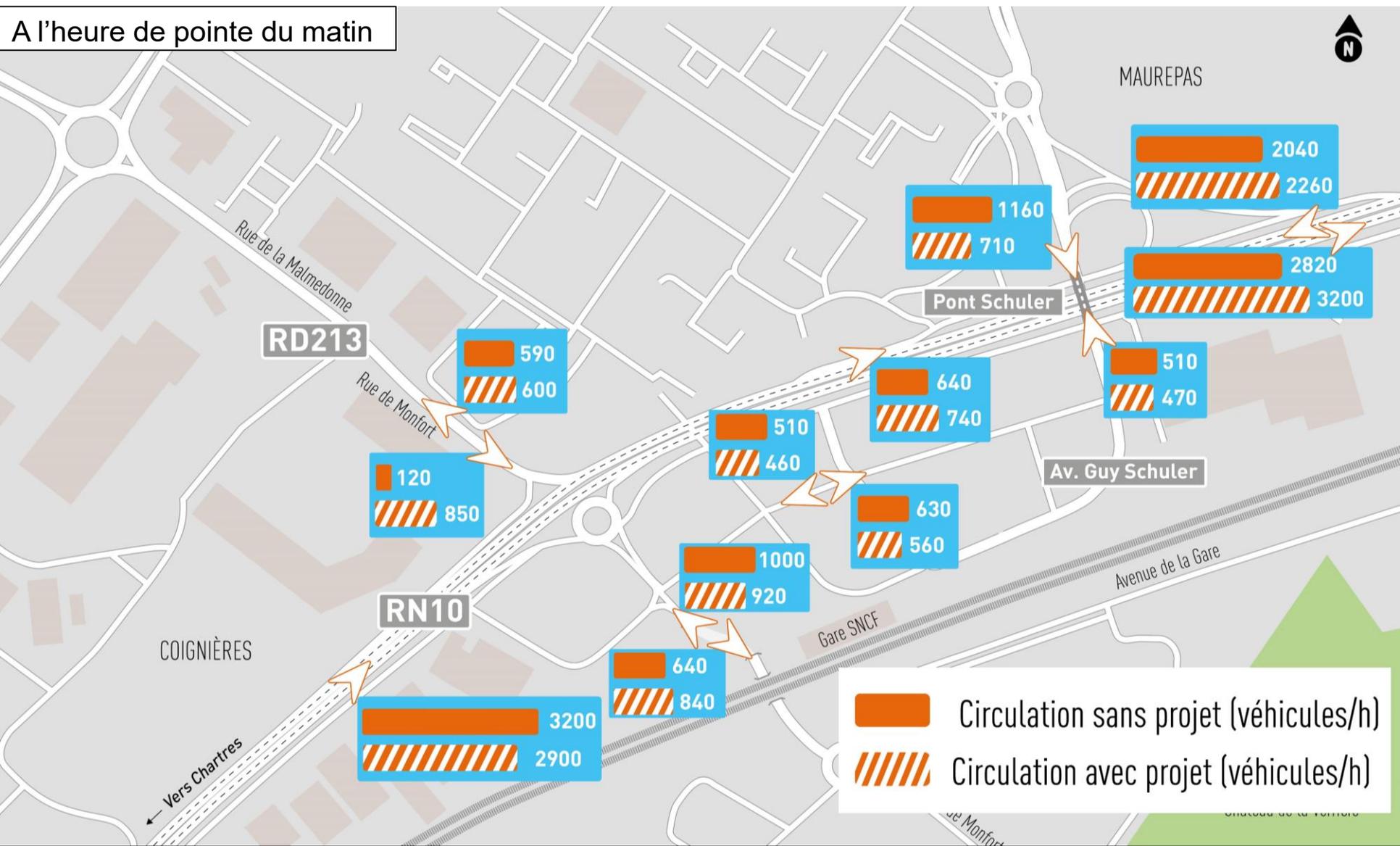
LES EFFETS DU PROJET

Les déplacements routiers

- **Assurer la fluidité du trafic** sur la RN10 et la capacité du réseau à absorber les futurs flux générés par les programmations urbaines et économiques
- **Amélioration de la lisibilité du carrefour** pour les usagers du réseau routier
- **Création de nouvelles liaisons** entre RN10, RD13 et RD213 pour améliorer la desserte locale

Les déplacements routiers (horizon 2030)

A l'heure de pointe du matin



Les modes actifs

- **Franchissement de la RN10 sécurisé** pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite
- **Amélioration du réseau de pistes cyclables et de transports en commun** du territoire grâce au pont



L'environnement et le paysage

- **Amélioration de l'environnement urbain du secteur** et intégration urbaine du projet en limitant la vue sur la route nationale et son trafic
- **Faible impact sur la qualité de l'air du secteur.** Globalement, à l'horizon 2030, l'évolution de la motorisation du parc automobile aura pour effet une amélioration de la qualité de l'air

Le bruit

- **Apaisement de l'environnement sonore** le long de la RN10
- Les **niveaux sonores le long de la RD213 seront précisés** et présentés lors de l'enquête publique avec les solutions acoustiques envisagées
- En cas de dépassement supérieur à 2 dB, **obligation réglementaire de protection acoustique** (décret du 9 janvier 1995)

La gestion des travaux

- **Objectif : Limiter la gêne pour les riverains**
- Coordinateur environnemental, exigence forte vis-à-vis des entreprises, encadrement des nuisances sonores, mesures de limitation des poussières...
- **Objectif : Maintenir les circulations pour tous les modes de déplacement**
- Phasage des travaux, basculement de voies, création de voies provisoires...





LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Les acteurs du projet



Yvelines
Le Département

- L'État : maître d'ouvrage
- L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : partenaire local et maître d'ouvrage des travaux le cas échéant
- Le Conseil départemental des Yvelines : partenaire local et gestionnaire des RD

Le montant et le financement

- Estimation du projet : 20 millions d'euros hors taxes
- Partenaires financiers : État, Département des Yvelines et Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines



Yvelines
Le Département

Les étapes du projet

ÉTUDES



PROCÉDURES

Jean-François RAYNAL
Vice-Président du Conseil
départemental des Yvelines,
délégué aux mobilités

Bernard MEYER

Vice-Président de la
Communauté d'agglomération
de Saint-Quentin-en-Yvelines



LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION PROPOSÉES

Les objectifs de la concertation

- **Recueillir les avis** sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses caractéristiques techniques et son insertion urbaine et paysagère
- **Répondre aux questions**, des habitants, des usagers du réseau routier, des associations locales, des acteurs économiques et des élus.
- **Enrichir le projet** suite à la concertation pour des solutions partagées.

Comment s'exprimer ?

- En posant des **questions** lors des 3 rencontres organisées (réunions publiques et atelier)
- Sur les **registres papier** présents dans les communes concernées et à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
- En envoyant un **courrier postal ou électronique**

Comment s'informer ?

- Le **dossier de concertation** mis à disposition dans les mairies de Coignières, Maurepas et La Verrière, ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et consultable sur le site internet de la DiRIF :

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

- **L'exposition** présentée au public dans les mairies de Coignières, Maurepas et La Verrière et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Le **site internet de la DiRIF**



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC



CONCLUSION

Prochains rendez-vous

- **Atelier le mercredi 4 décembre à Coignières**

(20h30 / Salon Saint-Exupéry, 11 rue marcel Dassault)

Plusieurs thèmes : cheminements pour les modes actifs, accès aux commerces et entreprises,...

Inscription préalable : rn10.malmedonne.dirif@developpement-durable.gouv.fr

- **Réunion de clôture le jeudi 12 décembre à Maurepas**

(20 h / Salle du conseil, 2 place d'Auxois)

Merci de votre attention