

# Aménagement du carrefour de la Malmedonne

## Synthèse de la réunion de clôture du 12 décembre 2019

*Début de la réunion à 20h15*

*84 personnes ont participé à la réunion.*

### Intervenants

#### DiRIF

- Sophie MANGIANTE, Directrice adjointe de la DiRIF
- Fanny CHANTRELLE, Adjointe à la cheffe du service de modernisation du réseau
- Sylvain GERARD, Adjoint au responsable du département de modernisation du réseau Sud-Ouest, Directeur de projet

**Conseil départemental des Yvelines** : Jean-François RAYNAL, Vice-président délégué aux mobilités  
**Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines** : Bernard MEYER, Vice-président en charge de la voirie, de l'éclairage public, des énergies et de l'enfouissement des réseaux

**Animation** : François DESMAZIERE, garant de la concertation

### MOT D'ACCUEIL DE GREGORY GARESTIER, MAIRE DE MAUREPAS

Grégory GARESTIER, maire de Maurepas, salue les élus présents, Didier FISCHER, maire de Coignières, Bernard MEYER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et Jean-François RAYNAL, Vice-président du Conseil départemental des Yvelines. Il remercie également la DiRIF de sa présence.

Il souligne que ce projet est important pour le territoire et qu'il est attendu depuis de nombreuses années. Il se réjouit que l'étape de la concertation s'ouvre aujourd'hui, permettant d'amender le projet et de l'améliorer avant le début des travaux prévus de 2024 à 2026. Il considère que c'est un projet structurant pour le territoire car il va permettre de désengorger une partie des centres-villes, notamment à Maurepas.

Il invite le maître d'ouvrage à anticiper les évolutions urbaines des trois communes et même celles d'Elancourt. Il propose également au maître d'ouvrage d'amender le projet pour améliorer le traitement des cheminements piétons et cycles et plus généralement d'anticiper également le



développement des modes actifs. En particulier, il alerte sur le devenir de la passerelle piétonne existante et relaie le souhait des habitants qu'une solution soit trouvée pour maintenir la traversée piétonne pendant les travaux, le pont Schuler n'étant pas suffisant de son point de vue.

Il attire également l'attention du maître d'ouvrage sur le cas du restaurant Villa Maria et de l'entreprise située à côté, considérant que la contre allée prévue dans le projet pour les desservir n'est pas satisfaisante car il estime que cela risque de créer des nuisances liées au trafic dans le quartier de la Malmédonne. Il souhaite que le maître d'ouvrage travaille avec eux pour étudier un déplacement de leur activité.

Le maire de Maurepas souhaite, de plus, qu'un travail soit mené pour intégrer dans les études d'impacts du projet les flux générés par l'activité créée par la ZAC gare Bécannes avec les 1 000 logements prévus.

Pour terminer, Gregory GARESTIER note que le décaissement de la RN10 permettra d'abaisser le niveau sonore le long de la nationale mais estime nécessaire qu'un travail soit réalisé concernant les aménagements anti bruit le long des RD sur lesquelles le trafic va augmenter.

### INTRODUCTION PAR FRANÇOIS DESMAZIERE, GARANT DE LA CONCERTATION

François DESMAZIERE, garant de la concertation, explique en quoi consiste son rôle : veiller au respect du droit à l'information, à la bonne participation de tous et à créer les conditions d'écoute des propositions par le maître d'ouvrage. Il rappelle que l'objectif de la concertation est d'enrichir le projet.

Il indique qu'il est inscrit sur la liste nationale des garants de la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante créée en 1995 et chargée d'organiser la participation du public. Il rappelle que les missions de la CNDP se sont élargies au fil des années, dans le temps (assurant un « continuum de la participation ») et dans son champ d'intervention. Il souligne que le recours à un garant n'était pas réglementairement obligatoire dans le cadre de cette concertation mais que c'est l'Etat, maître d'ouvrage, qui a volontairement décidé de recourir à l'intervention d'un garant.

### PRÉSENTATION DU PROJET PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET SES PARTENAIRES

**Sophie MANGIANTE, Fanny CHANTRELLE et Sylvain GERARD, de la DiRIF, maître d'ouvrage,** présentent le projet et la concertation (*cf. diaporama*).

**Bernard MEYER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines** souligne que le projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne prend place dans une série d'aménagements du secteur, avec notamment le Pont Schuler, l'aménagement du parking de la gare de La Verrière et l'enfouissement de la RN10 à Trappes. Il indique qu'au total, cela représente 150 millions d'investissement pour fluidifier les circulations, améliorer l'environnement et favoriser le développement économique. Le projet de réaménagement de la Malmédonne est estimé à 20 millions d'euros, ce qui constitue un effort important porté par l'Etat, le Département et Saint-

Quentin-en-Yvelines. Il précise que la participation financière de la Communauté d'agglomération correspond à 25% du montant de l'opération.

Il se réjouit que le projet contribue à supprimer la frontière constituée par la RN10 et espère un aboutissement le plus rapide possible, avec une mise en service en 2026.

**Jean-François RAYNAL, Vice-président du Conseil départemental des Yvelines**, souligne que le Département est convaincu de la nécessité du projet pour l'évolution et l'aménagement du territoire. Il souligne que le Département est mobilisé à plusieurs titres sur ce projet :

- Le Département participe à l'aménagement de son territoire et le carrefour de la Malmédonne est situé sur le territoire des Yvelines, sur un axe structurant géré par les services de l'Etat ;
- Des routes départementales sont concernées par le projet ;
- Le Département est l'un des financeurs du projet.

Il estime indispensable que tous les partenaires se mettent autour de la table pour faciliter la réalisation de cet ouvrage attendu depuis plusieurs années.

Il indique que la phase d'écoute actuelle vise à améliorer le projet pour ensuite le finaliser et ainsi améliorer cet axe important pour le département.

Il précise également que les circulations douces devront être travaillées avec le Département, un acteur actif de ce domaine.

## LES ECHANGES AVEC LE PUBLIC

---

François DESMAZIERE, garant de la concertation, remercie le maître d'ouvrage pour sa présentation et passe la parole au public, selon quelques règles qu'il rappelle : se présenter et être concis pour permettre à tous ceux qui le souhaitent de s'exprimer. Il précise également que les questions seront prises par deux ou trois avant de laisser le maître d'ouvrage répondre.

Au total, 19 participants sont intervenus, sur les thématiques suivantes.

### Les impacts du projet

#### L'environnement sonore

##### Les mesures de protection acoustique

Plusieurs participants souhaiteraient avoir plus de précisions sur les mesures de protection acoustique prévues dans le cadre du projet. L'un d'eux s'inquiète qu'elles ne soient pas chiffrées à ce jour et qu'elles ne soient finalement pas réalisées par manque de financement. Plusieurs participants évoquent des solutions qui leur semblent pertinentes : revêtement anti bruit ou mur anti bruit, comme sur le Pont Schuler.

La DiRIF rappelle qu'il existe une obligation réglementaire à installer des protections acoustiques si le projet crée une augmentation sonore de plus de 2 dB. La DiRIF respectera ses obligations réglementaires. La DiRIF précise que l'oreille humaine ne perçoit une variation de bruit qu'au-delà de 3 db.

##### Les autres sources de réduction du bruit : la vitesse et la dénivellation

Un participant souligne que la vitesse est aussi une source de bruit. Il attire l'attention du maître d'ouvrage sur les vitesses élevées qu'il constate actuellement la nuit. Il déplore d'ailleurs la suppression du radar. Il s'interroge sur la limitation de vitesse du futur ouvrage. Un autre participant note que la dénivellation de la RN10 abaisse le bruit généré et s'interroge sur le fait que la RN10 soit plus dénivelée du côté de Coignièrès plutôt que du côté de Maurepas, où il y a pourtant plus d'habitations. Un autre participant demande pourquoi le pont n'a pas été décalé vers le sud, pour s'éloigner des habitations.

La DiRIF indique que la vitesse sera limitée à 70 km/h. Il est précisé que la DiRIF n'est pas en charge des radars. La DiRIF souligne que le projet consiste à relier deux routes existantes très proches et que si on décale le pont vers l'ouest, c'est un tout autre projet qui, notamment, nécessiterait de nombreuses acquisitions foncières. La DiRIF précise que le projet prévoit un désaxement de la RN10 vers le sud précisément pour tenir compte du secteur urbain très contraint et permettre d'optimiser les aménagements routiers tout en limitant les acquisitions foncières (passant de 3 500 m<sup>2</sup> sans désaxement à 310 m<sup>2</sup> avec le désaxement le plus au sud prévu dans la sous-variante 3). Pour finir, la DiRIF indique que le dénivèlement plus important côté Coignièrès répond à des exigences de géométrie et aux contraintes naturelles du terrain.

### Les études de bruit

Les participants souhaitent savoir comment sera mesuré l'état initial de l'environnement sonore. Un participant demande également si la DiRIF se fixe des objectifs de réduction du bruit. Plusieurs demandent aussi ce que représente une augmentation de 2 db.

La DiRIF indique qu'il existe un plan de prévention du bruit par département qui liste les actions à mettre en œuvre pour résorber les « points noirs bruit ». Dans le cadre du projet, le décaissement de la RN10 permet d'abaisser le niveau de bruit. A l'inverse, sur les RD 13 et 213, l'augmentation de la circulation nécessitera probablement de trouver des solutions pour limiter le bruit. Le Conseil départemental donne l'exemple des travaux menés ces dernières années sur la RD30 à Plaisir et indique que le Département s'est donné l'objectif de ne pas dépasser 60 dB à cet endroit. La DiRIF indique que des documents pédagogiques sur la mesure du bruit ont été remis aux participants à l'atelier du 4 décembre et qu'ils seront mis en ligne sur la page internet du projet sur le site de la DiRIF.

### Les travaux

#### Le report de trafic

Plusieurs participants s'inquiètent des reports de trafic durant les travaux et du risque de saturer les voiries à l'intérieur des villes.

La DiRIF indique que des études de trafic seront menées pour préparer la phase travaux. La DiRIF précise que ce sujet a été largement abordé lors de l'atelier du 4 décembre durant lequel des propositions ont été exprimées. Ces dernières ont été entendues et seront étudiées par la suite. La DiRIF souligne qu'à ce stade du projet, il n'est pas possible de déterminer les itinéraires de déviation qui seront mis en place mais que, dans tous les cas,

l'objectif sera de réduire la gêne aux usagers. La DiRIF précise également qu'un dispositif d'information sera mis en place pendant toute la durée des travaux.

### L'articulation avec les travaux de Trappes

Plusieurs participants insistent sur la nécessité de coordonner les travaux de l'enfouissement de la RN10 à Trappes avec ce chantier et craignent un cumul de nuisances important en termes de circulation compte tenu de l'impact sensible de ces travaux.

La DiRIF indique que les travaux de l'enfouissement à Trappes seront également gérés par elle et que c'est d'ailleurs Sylvain GERARD qui en est le directeur de projet. Les chantiers seront donc coordonnés avec l'objectif de réduire au maximum les nuisances. D'une manière générale, la DiRIF mène des études de trafic en phase travaux pour mesurer la gêne occasionnée. Et dans le cas d'interaction entre deux projets, les études de trafic sont menées à plus grande échelle.

### Les acquisitions foncières

Un participant, qui habite à quelques mètres de la RN10, s'inquiète des acquisitions foncières et demande si son habitation sera concernée.

La DiRIF indique qu'aucune acquisition de bâti n'est prévue et que les quelques acquisitions de terrain ne concerneront que des activités, pas de particuliers, qui plus est à priori, uniquement situées sur la commune de Coignières.

### La stèle mémorielle

Un participant demande si la stèle mémorielle sera impactée par le projet et si oui, de quelle manière.

La DiRIF confirme que le monument aux morts est impacté par le projet puisqu'il se situe dans l'emprise des travaux. La DiRIF indique qu'il sera donc déplacé et qu'un travail sera mené avec les collectivités locales et les associations d'anciens combattants pour déterminer sa nouvelle localisation. La DiRIF précise que le coût de ce déplacement est pris en charge au titre du projet.

### Les effets attendus sur la circulation

Un participant craint que le carrefour à feux n'aggrave les remontées de file sur la RN10, déjà très importantes aujourd'hui. Le maire de Maurepas demande si le fait que seul le pont lui-même soit à 2 x 2 voies, et non l'entrée du pont, ne risque pas de créer un engorgement.

La DiRIF confirme que les voies sur le pont ont été dimensionnées à 2 x 2 voies pour éviter les remontées de file à la fois sur les RD 13 et 213, ainsi que sur les bretelles d'entrée et de sortie de la RN10 et indique que les études démontrent que le trafic se répartit sans difficultés dans cette configuration. La DiRIF précise que 3 variantes ont été étudiées : un rond-point sans feux, un rond-point avec feux et

un carrefour à feux. Cette dernière solution a été retenue car les deux autres génèrent des remontées de file très importantes, de plusieurs centaines de mètres. La DiRIF précise que le projet ne crée pas de trafic supplémentaire, mais répartit différemment les flux existants.

### Les modes actifs

#### Les traversées piétonnes

Plusieurs participants demandent que la passerelle piétonne existante soit rétablie après les travaux. Ils estiment que sa suppression obligerait certains habitants à faire des détours importants et considèrent qu'elle offre un cheminement plus sécurisé que le futur pont car elle est exclusivement réservée aux piétons et n'oblige pas à traverser plusieurs voies de circulation. De plus, ils estiment que le trottoir de service n'est pas suffisamment dissuasif et que, pour éviter de traverser plusieurs fois les voies de circulation et pour gagner du temps pour se rendre à la gare, piétons comme vélos risquent de l'emprunter.

La DiRIF souligne que la passerelle piétonne existante n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite et est difficile à utiliser pour les vélos du fait des fortes pentes qu'elle présente. La DiRIF indique que le trottoir multifonction créé sur le pont permettra à tous les usagers de circuler de manière sécurisée et précise qu'il a été situé de ce côté de la voie pour éviter aux usagers de traverser une bretelle d'accélération de la RN10. Les piles (appuis) de la passerelle piétonne existante se situant sur l'emprise du chantier, il est nécessaire de la détruire. La DiRIF note que le sujet est double : la traversée piétonne pendant les travaux et une fois l'ouvrage mis en service. Il est précisé qu'à ce stade, il n'est pas prévu de reconstruire la passerelle piétonne après les travaux. Dans tous les cas, les remarques et les propositions sur ce sujet sont bien enregistrées par la DiRIF.

### La mise en œuvre du projet

#### Les prochaines étapes

Un participant souhaite connaître les prochaines étapes de concertation.

La DiRIF indique qu'il s'agit aujourd'hui de la dernière réunion de cette phase de concertation et précise que la prochaine étape sera l'enquête publique.

### Les contributions hors projet

#### La réfection des revêtements

Un participant demande si les revêtements seront rénovés en amont et en aval du projet.

La DiRIF indique que des programmes annuels de réfection des revêtements sont mis en place à l'échelle de l'Île-de-France et précise que, dans ce cadre, les enrobés sont renouvelés environ tous les 15 ou 20 ans.

### L'A12

Un participant souligne que si l'autoroute A12 avait été réalisée, tout ce projet serait inutile.

La DiRIF précise que le projet de prolongement de l'A12 n'a pas été retenu dans le schéma directeur national et n'est plus d'actualité.

### La prise en compte du projet dans les documents locaux d'urbanisme

Un participant dénonce les modalités de prise en compte du projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne dans les documents locaux d'urbanisme de la commune de Coignières.

L'instruction des permis de construire et l'adoption des plans locaux d'urbanisme relevant de la compétence exclusive des collectivités locales, l'État n'a aucune prérogative en la matière. La DiRIF invite donc le participant à s'adresser directement aux services communaux compétents.

## LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

---

**François DESMAZIERE**, garant de la concertation, présente ses premiers enseignements sur le déroulement de la concertation : il rappelle le dispositif d'information et de concertation mis en place et se réjouit de la participation nombreuse du public. Il salue le caractère constructif des échanges et le dialogue respectueux qui a eu lieu. Il souligne également la qualité du travail qui a été fourni lors de l'atelier du 4 décembre. Il rappelle que la concertation se poursuit jusqu'au 20 décembre.

**La DiRIF** présente ce que l'Etat a entendu des remarques et propositions du public à ce stade de la concertation (*cf. diaporama*).

Il est précisé que la concertation se poursuit jusqu'au 20 décembre 2019 et que toutes les contributions qui seront adressées d'ici là, par mail et sur les registres papier, seront également prises en compte.

De plus, il est indiqué qu'un bilan sera établi par le garant un mois après la fin de la concertation et que le maître d'ouvrage publiera également un bilan de la concertation et sa décision au plus tard 3 mois après la fin de la concertation. Ces documents indiqueront ce que l'Etat a entendu en concertation et la manière dont il en tient compte dans le projet, s'il décide de le poursuivre. Ils seront rendus publics *via* le site Internet de la DiRIF et relayés par les partenaires, Saint-Quentin-en-Yvelines et le Département des Yvelines.

## CONCLUSION

---

La DiRIF remercie le public de sa participation et d'avoir partagé ses réflexions avec le maître d'ouvrage, et se réjouit de disposer d'une telle matière pour la suite des études. Elle remercie

## Concertation préalable

également la Communauté d'agglomération et le Conseil départemental d'avoir été à ses côtés et le garant de sa présence. Elle remercie le maire de Maurepas pour son accueil.

*Fin de la réunion à 22h15*