

# Aménagement du carrefour de la Malmedonne

## Synthèse de l'atelier du 4 décembre 2019

*Début de la réunion à 20h40*

*50 personnes ont participé à la réunion.*

### Intervenants

#### DiRIF

- Nathalie DEGRYSE, Cheffe du service de modernisation du réseau
- 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

**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 Didier FISCHER, maire de Coignières

Didier FISCHER, maire de Coignières, remercie les participants de s'être déplacés pour cette réunion. Il remercie également les intervenants en tribune : l'Etat et Bernard MEYER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Il souligne que c'est un projet dont on parle depuis très longtemps et qui a été réanimé ces dernières années. Aujourd'hui, il rentre en phase de concertation publique : la voix des citoyens est importante et sera prise en compte dans le projet.

Didier FISCHER estime que c'est un projet structurant pour le territoire et essentiel à plusieurs égards, car il permet :

- le franchissement de la RN10 qui constitue actuellement une frontière entre Maurepas et La Verrière ;
- Une meilleure intégration de la RN10 dans le tissu urbain ;

## Concertation préalable

- La sécurisation des déplacements et des franchissements de la RN10 qui a vu de nombreux accidents ces dernières années (11 dont 3 mortels) ;
- le développement des modes actifs ;
- l'amélioration de l'accès aux zones commerciales, notamment la zone du Gibet, que le projet pourrait permettre de désenclaver.

Il note que le projet présente quelques points qui doivent être travaillés, notamment grâce aux contributions qui seront fournies ce soir :

- les nuisances le long de la RD13, notamment avec les futurs logements ;
- les aménagements pour les circulations douces, qui semblent à ce stade perfectibles.

### 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.

François DESMAZIERE indique également qu'il rédigera un bilan de la concertation et que celui-ci ne portera pas sur le fond du projet mais sur la concertation et la manière dont elle s'est déroulée.

Il présente le sommaire de la réunion, qui s'organisera autour de deux temps distincts : une présentation du projet puis un travail en atelier. Il rappelle qu'une dernière réunion se tiendra le 12 décembre à Maurepas.

### Présentation du projet par le maître d'ouvrage et ses partenaires

---

**Nathalie DEGRYSE, Fanny CHANTRELLE et Sylvain GERARD, de la DiRIF, maître d'ouvrage**, présentent le projet, en particulier les éléments en lien avec les thématiques de l'atelier : les modes actifs et la desserte des commerces et entreprises d'une part, et les impacts du projet (environnement sonore et phase travaux), d'autre part (cf. diaporama).

#### **Bernard MEYER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines,**

Bernard MEYER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, insiste sur deux aspects qu'il juge importants dans le projet :

- le financement : il rappelle que le projet est attendu depuis des dizaines d'années et qu'il vient en complément d'autres opérations mises en place pour fluidifier la circulation et les déplacements dans ce secteur stratégique du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines (pont Schuler, contrat de pôle gare de La Verrière, aménagements de la RN10). Il souligne que la

Communauté d'agglomération finance à hauteur de 4 millions ce projet de réaménagement du carrefour de la Malmedonne. Dans le cas d'une Déclaration d'utilité publique (vers 2023), il reviendrait ensuite à la Communauté d'agglomération de piloter la mise en œuvre opérationnelle de ce projet ;

- L'humain : comme un symbole, le pont créé dans le cadre du projet, qui reliera les actuelles RD213 et RD13, permettra à terme de fluidifier les relations et les échanges entre les populations et usagers présents de part et d'autre des rives nord et sud de la RN10.

### Le travail en atelier

---

Les participants sont invités à travailler par groupe sur les thématiques de l'atelier. 4 groupes ont été constitués : deux sur la thématique des modes actifs et desserte des commerces et entreprises et deux sur celle des impacts en matière d'environnement sonore et de phase travaux.

Le travail en groupe a duré 45 minutes. A l'issue, un rapporteur désigné au sein de chaque groupe a restitué les remarques, avis et propositions de son groupe.

La DiRIF a apporté des précisions en séance sur certains points. Les contributions des participants seront ensuite analysées par la DiRIF dans les phases suivantes du projet et viendront nourrir les études ultérieures.

Les suggestions et propositions des participants sont listées ci-après, par thématique. Les réponses apportées par la DiRIF en séance sont consignées également.

### Thématique modes actifs et desserte des commerces et entreprises

#### Les modes actifs

Les aménagements prévus dans le projet (voie partagée RN10 et trottoir multifonctions sur le pont RD13/213)

- Prévoir une voie partagée également sur la voie latérale sud de la RN10 où les besoins en matière de déplacement des piétons et des cycles semblent plus importants qu'au nord ;
- Séparer le long de la RN10 les circulations douces de la circulation automobile et prévoir une voie entièrement dédiée aux piétons et vélos, en faisant en sorte que les voitures et les camions ne puissent pas empiéter dessus comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui ;
- Distinguer les piétons et les cyclistes (dangerosité de la mixité) ;
- Rétablir la continuité piéton / vélo sur la RN10 venant de Trappes et allant vers le centre de Coignières, notamment ré orienter la voie partagée vers la RD213 (après le pont) pour rejoindre la piste existante sur le boulevard des Arpents afin de créer une voie plus sécurisée pour se rendre à Coignières ;
- Eviter de faire déboucher la voie partagée sur un trottoir (dangerosité). Le cas de la voie latérale située au nord-ouest de la RN10, en direction du Forum du Gibet, est donnée en exemple.

#### La passerelle piétonne actuelle

- Restituer la passerelle piétonne actuelle après les travaux : elle n'est certes pas accessible aux personnes à mobilité réduite mais elle est pratique pour les piétons.

## Concertation préalable

### Les continuités avec l'existant

- Il manque une piste cyclable sur la RD213 pour rejoindre la piste existante sur le boulevard des Arpents ;
- Peu de choses existent aujourd'hui pour les modes actifs et le projet semble améliorer la situation ;
- Les trottoirs et les pistes cyclables ne sont pas assez larges actuellement.

### La desserte des commerces et entreprises

- Faciliter les accès vélo aux commerces tout en maintenant un accès voiture aisé : aujourd'hui, des véhicules sont garés le long de la RN10, empêchant la circulation des vélos ;
- Vérifier que les carrefours à feux ne vont pas créer d'engorgement du secteur le week-end à cause de la forte fréquentation des commerces.
- Instaurer sur la RN10 une vitesse moins importante qu'aujourd'hui pour que les voitures puissent freiner voire s'arrêter sans risque (actuellement, les poids lourds notamment klaxonnent les véhicules qui ralentissent pour sortir de la RN10 et se rendre dans les commerces riverains de la RN10)

*Le maire de Coignières indique qu'il a écrit à la DiRIF sur ce sujet il y a quelques semaines et qu'il a donné consigne à la police municipale de verbaliser les personnes qui stationnent sur la piste cyclable.*

## Thématique impacts du projet

Les participants ont fait part de leur souhait, pour aller plus loin, que les zones d'impact du projet soient identifiées plus explicitement notamment concernant le nombre d'habitations et le périmètre géographique concernés par le projet et ses travaux.

### L'environnement sonore

- Les endroits sensibles identifiés : le quartier du Minervois et le quartier Orly Parc à proximité de la gare de La Verrière ;
- L'ambiance sonore actuelle est déjà très bruyante avec un cumul du bruit du train et de la circulation automobile ;
- Procéder à des études pour mesurer l'impact sur l'environnement sonore, notamment au niveau du rond-point du Gibet.

### La phase travaux

- Quelle localisation de la base vie chantier ?
- Les points sensibles identifiés en termes de report de trafic : le rond-point des Fontaines et la route du Mesnil ;
- S'appuyer sur les associations et les conseils de quartier pour le dispositif d'information et utiliser l'application Sytadin qui permet de renseigner sur l'état du trafic et sur les perturbations liées aux travaux ;
- Pour les prescriptions aux entreprises : les contraindre à respecter la loi ;
- Assurer la traversée piétonne pendant les travaux (après suppression de la passerelle actuelle et avant mise en service du pont) ;
- Pour la réalisation des travaux : créer l'ouvrage à côté de la RN10 existante et dévier la circulation sur le nouvel ouvrage une fois mis en service

### La circulation

- Le carrefour à feux de la Malmedonne pourrait créer des embouteillages pour l'accès à la RD13 : il serait préférable de réaliser un rond-point sur le modèle de celui des Sangliers à Guyancourt (un giratoire qui permet de contraindre les véhicules à ralentir tout en assurant une circulation plus fluide qu'un feu) ;
- Prendre en compte les nouveaux logements qui seront construits le long de la RD213 qui constitueront un afflux de véhicules supplémentaires ;
- La circulation sur le rond-point du Gibet risque d'être aggravée par le projet.

#### Éléments apportées par la DiRIF en séance

La DiRIF précise la manière dont sont menées les études de trafic : à partir de modèles qui sont « calés » sur les flux existants, auquel on ajoute les hypothèses de développement des besoins en matière de déplacements en intégrant notamment les perspectives d'évolution de la population et des emplois (modification des réseaux TC, projets urbains de logements et d'activités, etc.). Dans le cas du projet, les études de trafic ont montré que le projet ne créait pas de trafic supplémentaire mais répartissait les flux différemment. Les points de congestion actuels seront donc allégés et ceux qui se seraient créés sans projet seront évités. Ces études de trafic sont également menées en phase travaux pour déterminer les itinéraires de contournement et limiter au maximum la gêne à la circulation. L'objectif est de maintenir le trafic sur le réseau national.

La DiRIF note les propositions faites au sujet de la gestion des travaux, notamment en termes de report de trafic et d'organisation du chantier. La DiRIF s'engage à étudier les différentes façons d'assurer une traversée piétonne provisoire entre la suppression de la passerelle existante et la mise en service du pont. Elle confirme qu'elle s'appuiera sur les associations et les conseils de quartier pour le dispositif d'information durant les travaux et que l'outil d'information pour les usagers « Sytadin », développé par l'Etat, sera également utilisé.

### Autres aspects du projet

#### L'opportunité du projet

- Une opportunité saluée par plusieurs participants, notamment quant à la nécessité de rétablir une continuité entre les secteurs situés au nord et au sud de la RN10.

#### Le tracé

- Etudier l'enfouissement de la RD13 et de la RD213 à la place de celui de la RN10.

#### Les partenaires

- Prévoir une coordination avec la SNCF et les autres maîtres d'ouvrage (SQY notamment pour la mise en œuvre du contrat de pôle gare La Verrière) pour assurer dans les meilleures conditions possibles la desserte de la gare de la Verrière.

### Sujets connexes au projet (hors maîtrise d'ouvrage Etat)

#### Les parkings de la gare de la Verrière

- Une inquiétude exprimée quant au devenir des places de stationnement aux alentours de la gare de La Verrière.

#### Autres

- Envisager de créer une sortie supplémentaire au Forum du Gibet par la rue des Frères Lumière, en aménageant un giratoire avec la RD213, afin d'éviter la congestion actuelle qui nuit à l'attractivité des commerces de cette zone.

### Conclusion

---

La DiRIF remercie les participants d'avoir partagé leurs réflexions avec le maître d'ouvrage et se réjouit de disposer d'une telle matière pour la suite des études. Elle remercie également la Communauté d'agglomération d'avoir été à ses côtés et le garant de sa présence. Elle remercie le maire de Coignières pour son accueil.

La DiRIF donne rendez-vous à la prochaine réunion qui aura lieu à Maurepas le 12 décembre pour la clôture de la concertation.

*Fin de la réunion à 22h55*