

RN10 - RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE



Grégory GARESTIER
Maire de Maurepas

François DESMAZIERE
Garant de la concertation

garantmalmedonne@gmail.com

Déroulement de la réunion

- Rappel du projet
-

- Echanges avec la salle
-

- Premiers enseignements de la concertation
-

- Conclusion



INTRODUCTION DE LA DIRIF

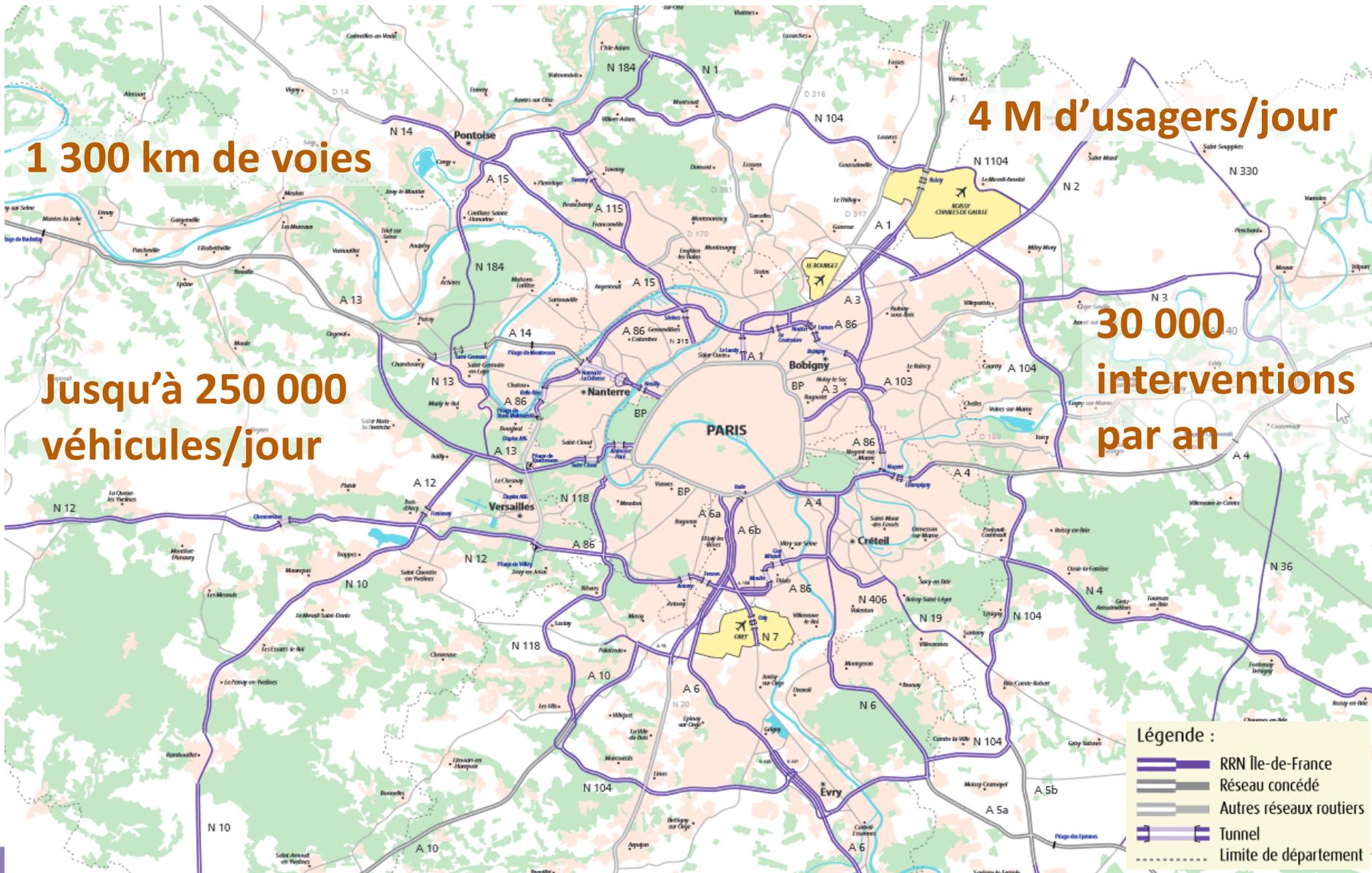
La DiRIF en chiffres

1 300 km de voies

4 M d'utilisateurs/jour

Jusqu'à 250 000
véhicules/jour

30 000
interventions
par an



Légende :

- RRN Île-de-France
- Réseau concédé
- Autres réseaux routiers
- Tunnel
- Limite de département



PRÉSENTATION DU PROJET

Localisation du Carrefour de la Malmedonne



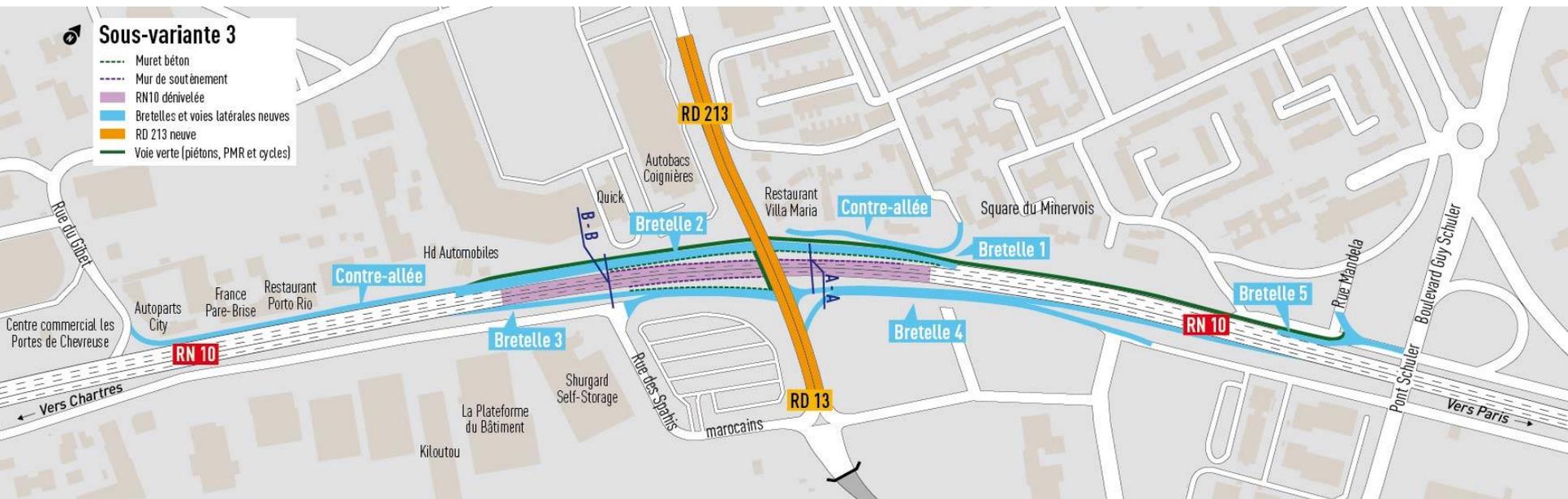
Les enjeux du secteur du projet

- **Un territoire en pleine mutation** : création de logements et de zones d'activités, développement de l'intermodalité
- **Des modalités de circulation pouvant être améliorées** et des difficultés identifiées à l'horizon 2030
- **Un carrefour peu lisible** pour les usagers et accidentogène
- **Une offre limitée pour les modes actifs**
- **Des liaisons Nord/Sud limitées**

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

Les aménagements 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

Perspectives 3D



Perspectives 3D



Un projet soumis à la concertation

- Un projet porté par l'État, en lien avec le **Conseil départemental des Yvelines** et la communauté d'agglomération de **Saint-Quentin-en-Yvelines**



Yvelines
Le Département

- Une concertation du public qui fait suite à des études d'opportunité

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.

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

Jean-François RAYNAL
Vice-Président du Conseil
départemental des Yvelines



ECHANGES AVEC LA SALLE



PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les premiers enseignements tirés par le garant

François DESMAZIERE
Garant de la concertation

garantmalmedonne@gmail.com

Le dispositif d'information

800 dossiers de concertation mis à disposition du public dans les mairies, par les partenaires et lors des rencontres

17 500 plaquettes d'information distribuées :

- 13 800 dans les boites aux lettres des communes concernées
- 2 000 tractées (gares de La Verrière et de Coignières, Forum du Gibet et centre Commercial PariWest)
- 1 700 mises à disposition du public par les communes et partenaires du projet

120 affiches déployées sur le réseau d'affichage des communes et de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Une exposition présentée au public dans les mairies des 3 communes, à l'Hôtel d'agglomération et lors des rencontres

Le dispositif de concertation

- **3 rencontres publiques :**
2 réunions publiques et 1 atelier
- **Des registres papier dans les mairies et à l'Hôtel d'agglomération**
- **Une adresse électronique dédiée au projet**
- **Une adresse électronique du garant**



Le bilan quantitatif de la concertation

117 participants aux rencontres publiques :

- 67 à la réunion d'ouverture du 21 novembre à La Verrière
- 50 à l'atelier de travail du 4 décembre à Coignièrès

29 contributions :

- 12 questions et remarques lors de la réunion d'ouverture
- 4 contributions lors de l'atelier (1 par groupe de travail)
- 12 mails reçus
- 1 avis déposé sur le registre papier mis à disposition dans la mairie de La Verrière

Les premiers enseignements tirés par le maître d'ouvrage

Une opportunité largement reconnue

- **Un projet attendu**

- Un projet ancien « enfin ré activé »
- Un « beau projet, vital pour notre agglomération »

- **Des objectifs partagés**

- Absorber les flux de véhicules supplémentaires
- Contribuer à la desserte de la gare de La Verrière
- Sécuriser et améliorer les cheminements piétons et cycles
- Relier les secteurs situés au nord et au sud de la RN10
- Améliorer la desserte des commerces, en voiture mais aussi en vélo

Quelques remarques sur le parti d'aménagement

- Un tracé alternatif : l'enfouissement de la RD13
- Un questionnement ponctuel sur la pertinence d'un giratoire plutôt que d'un carrefour à feux
- Une attention particulière portée sur les mesures d'assainissement de l'infrastructure

De nombreuses contributions sur les modes actifs

- La satisfaction de l'amélioration des cheminements pour les modes actifs
- Une volonté d'assurer la continuité des modes actifs
- Une attente forte de créer des aménagements empêchant les automobiles de stationner sur les voies dédiées aux modes actifs
- Une proposition de rétablissement de la passerelle piétonne existante après les travaux
- Le regret d'un cheminement sur le pont qui amène à traverser plusieurs fois les voies de circulation
- Plusieurs propositions alternatives / complémentaires :
 - Quant au positionnement des cheminements : à créer sur la voie latérale sud / à dévier vers la RD213 avant le pont,
 - Concernant les aménagements : distinguer piétons et cycles / ne pas faire déboucher la voie partagée sur un trottoir

Des attentes exprimées concernant la desserte des commerces et entreprises

- L'amélioration attendue du projet pour sécuriser et faciliter la desserte des commerces, notamment en luttant contre les stationnements sauvages le long de la RN10
- Le souhait de favoriser l'accès vélo aux commerces, tout en améliorant l'accès voiture
- Le cas de la desserte des commerces et entreprises de Maurepas, notamment le restaurant Villa Maria

Une attention particulière sur l'environnement sonore

- Un environnement sonore déjà élevé
- Des inquiétudes quant à l'évolution de l'environnement sonore
- L'attente de précisions sur les mesures de bruit sur la RD213 (niveaux sonores et périmètre des études) en tenant compte des évolutions en termes d'urbanisation
- Des mesures de réduction à définir au plus près des besoins et en tenant compte des zones sensibles identifiées (quartier du Minervoais et le quartier Orly Parc à proximité de la gare de La Verrière, rond-point du Gibet et du quartier du Couserans)

Des alertes et propositions concernant la gestion des travaux

- Une vigilance importante concernant les risques de report de trafic à l'intérieur des villes notamment concernant le village de La Verrière, le rond-point des Fontaines et la route du Mesnil
- La demande d'une coordination des travaux avec ceux de l'enfouissement de la RN10 à Trappes
- Les modalités de gestion des gravas du chantier
- La recommandation de s'appuyer sur les associations et les conseils de quartier pour le dispositif d'information, ainsi que de recourir à Sytadin
- Une proposition de phasage du chantier (maintenir la circulation sur la RN10 existante en créant le nouvel ouvrage à côté)
- La demande d'un maintien d'un franchissement piéton direct
- Une interrogation sur la localisation de la base vie du chantier et son éventuel impact sur le parking de la gare

Des contributions sur des sujets hors projet

- Le souhait d'un développement des cheminements pour les modes actifs, notamment le long des RD13 et 213
- La crainte d'une baisse du nombre de stationnements aux abords de la gare de La Verrière
- L'attente d'une réflexion pour sécuriser la traversée piétonne de la RD213
- La proposition de créer une sortie supplémentaire au Forum du Gibet par le nord pour éviter la congestion
- Une réflexion sur l'aménagement la RN10 à une plus grande échelle

Les premières mesures envisagées

- Etudier les possibilités de franchissement piétons de la RN10 pendant les travaux
- Affiner le traitement des modes actifs dans le cadre des aménagements proposés
- Informer sur les études conduites en matière de bruit

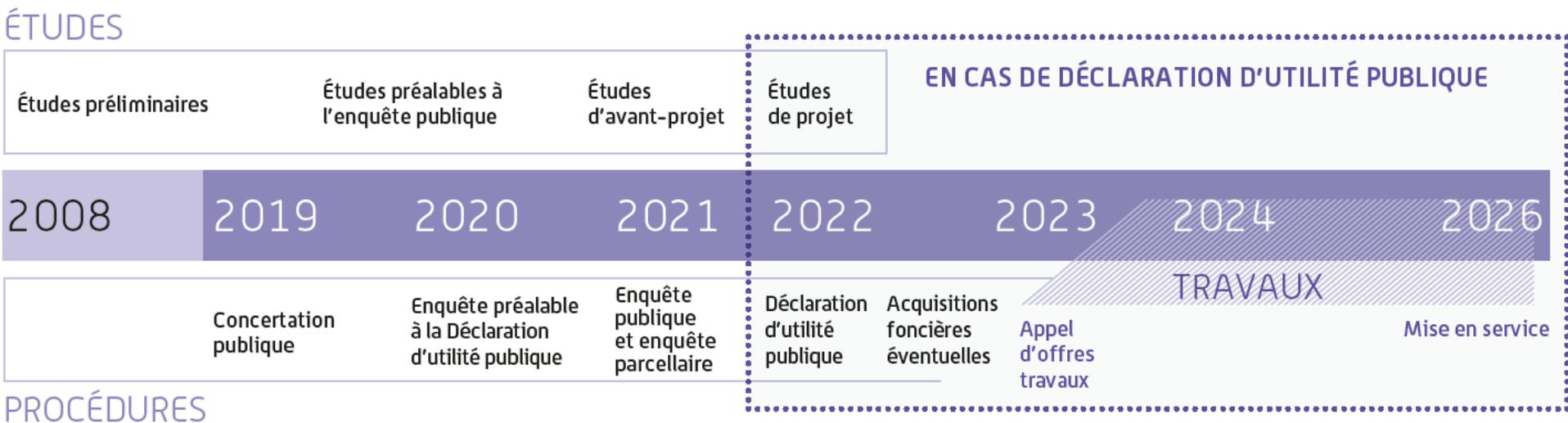


LES PROCHAINES ÉTAPES

Après la concertation

- **1 mois après la concertation** : publication du bilan du garant
- **Au plus tard 3 mois après la fin de la concertation** :
Publication du bilan et de la décision du maître d'ouvrage sur le site internet de la DiRIF et relayés par les partenaires locaux

En cas de poursuite du projet





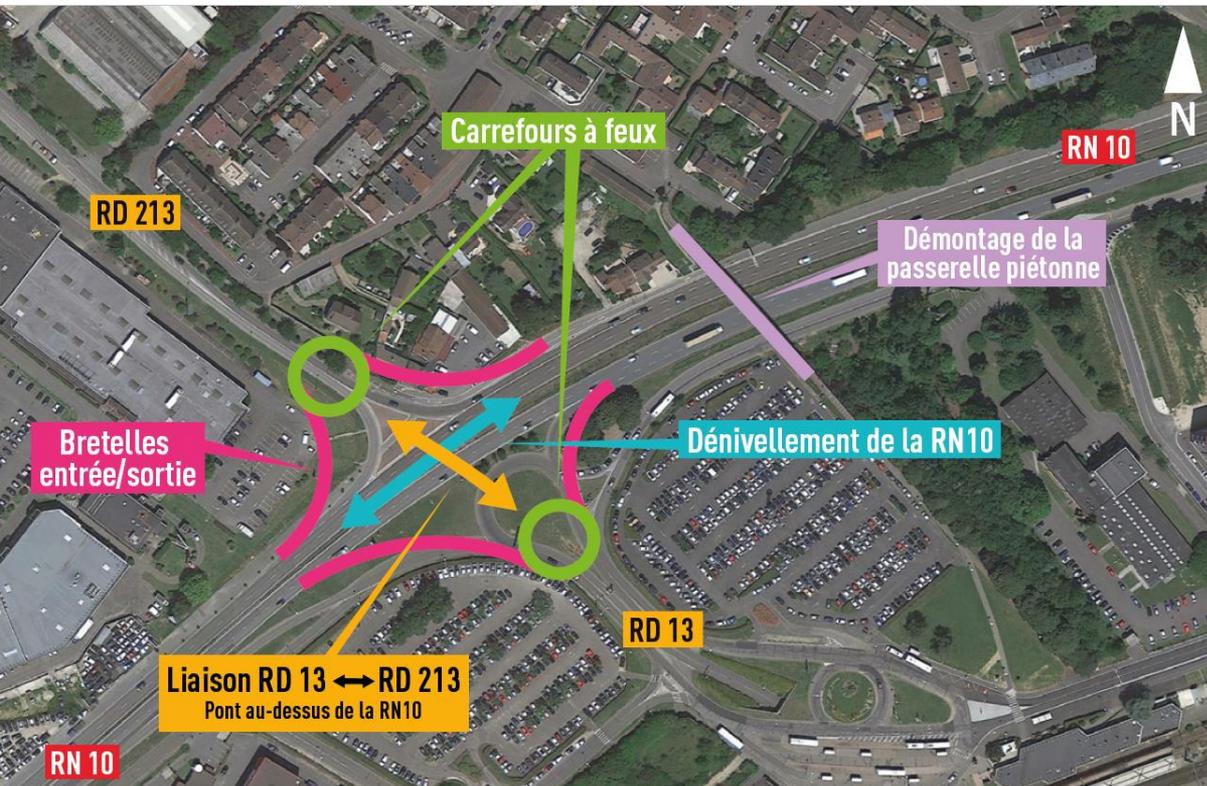
CONCLUSION

Merci pour vos contributions

BIBLIOTHÈQUE

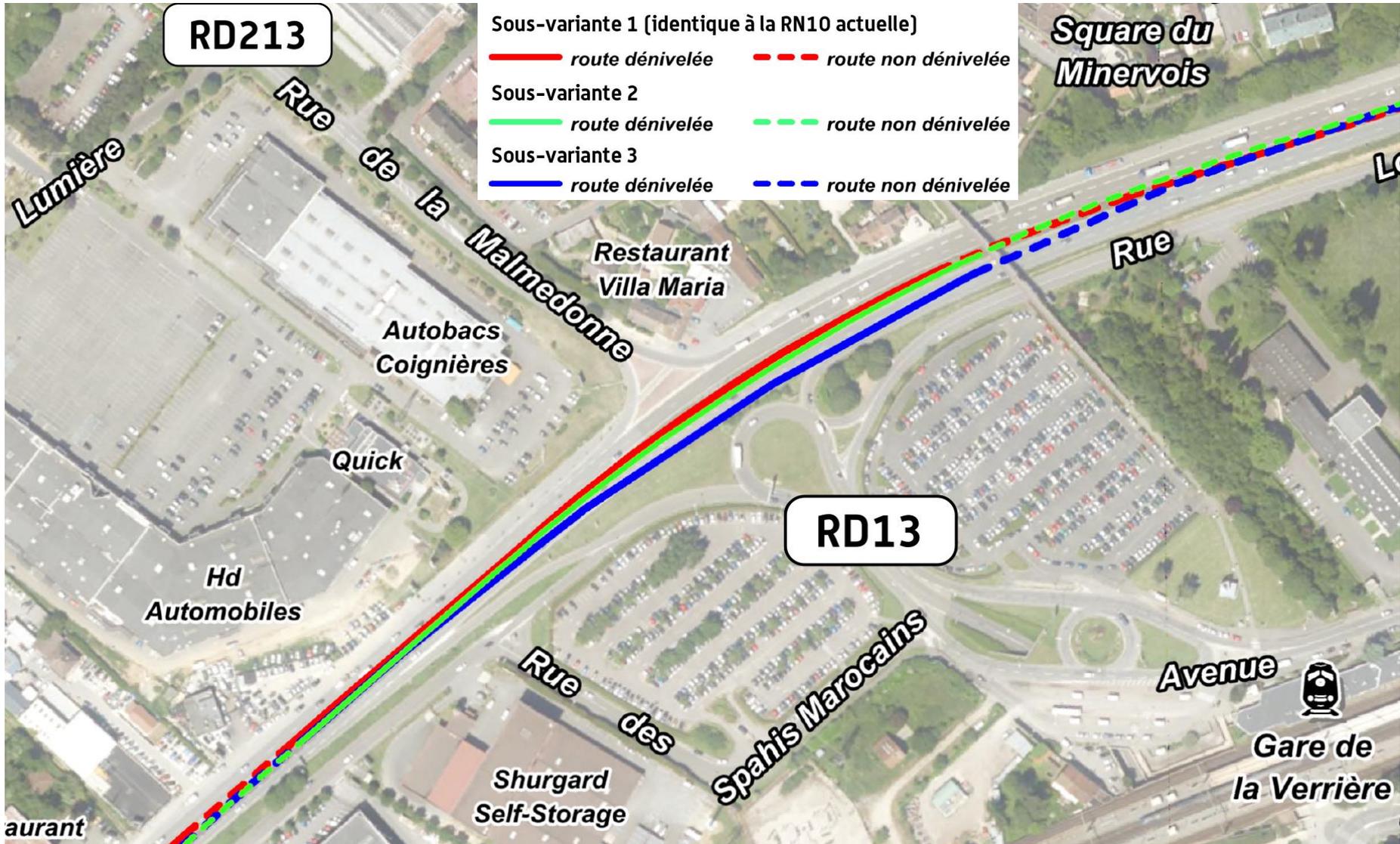


Les principes d'aménagement proposés



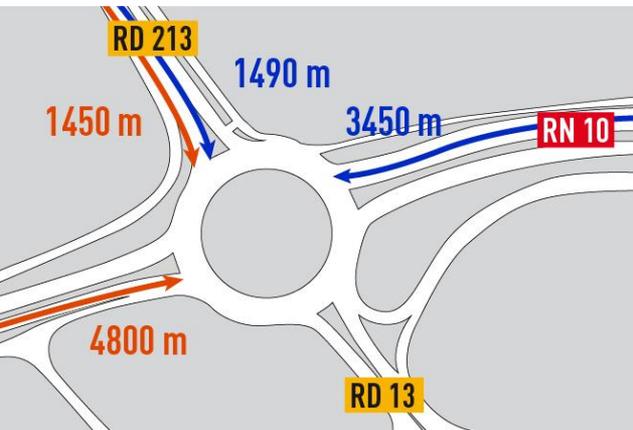
- Dénivellement de la RN10
- Création d'un pont au dessus de la RN10 entre les RD213 et RD13
- Mise en place de deux carrefours à feux de part et d'autre de la RN10
- Création de contre-allées
- Démontage de la passerelle piétonne actuelle

Le travail d'optimisation

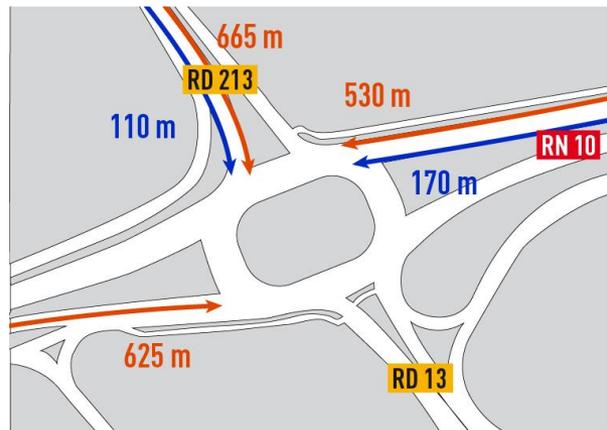


Les 3 variantes étudiées en amont

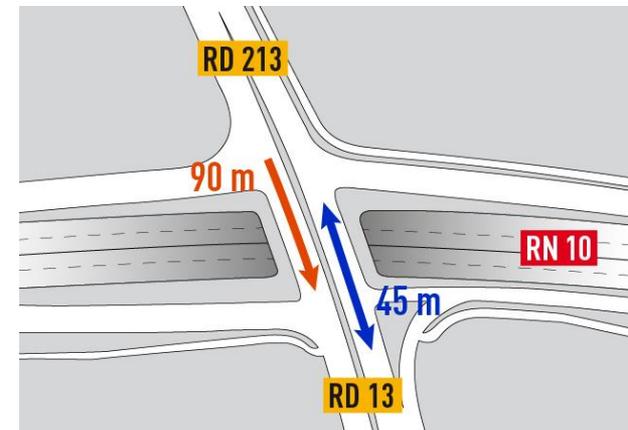
1) La variante giratoire



2) La variante rond-point à feux



3) La variante avec dénivellement de la RN10

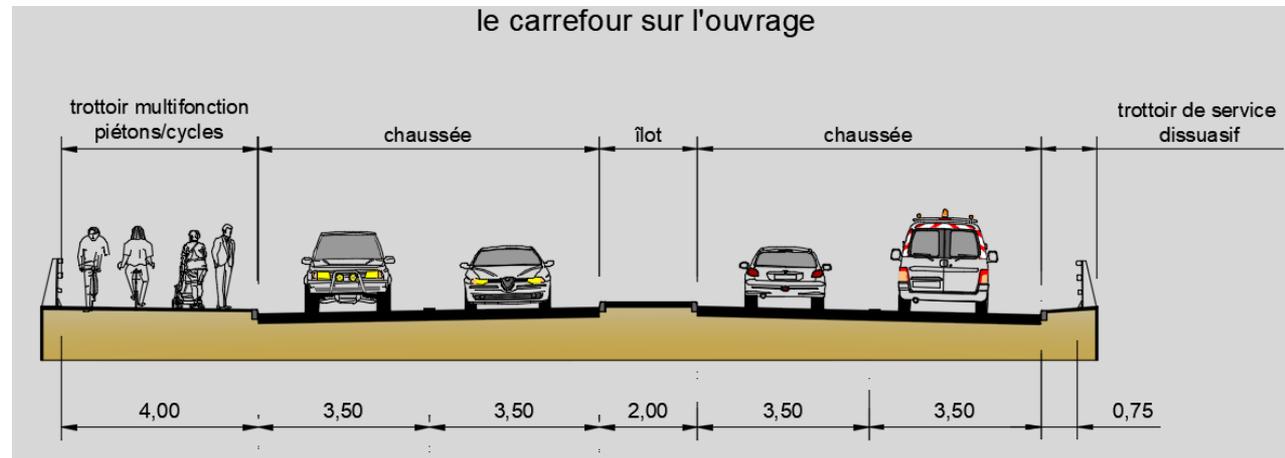


La variante avec dénivellement de la RN10 est la plus optimale du point de vue de la gestion des flux

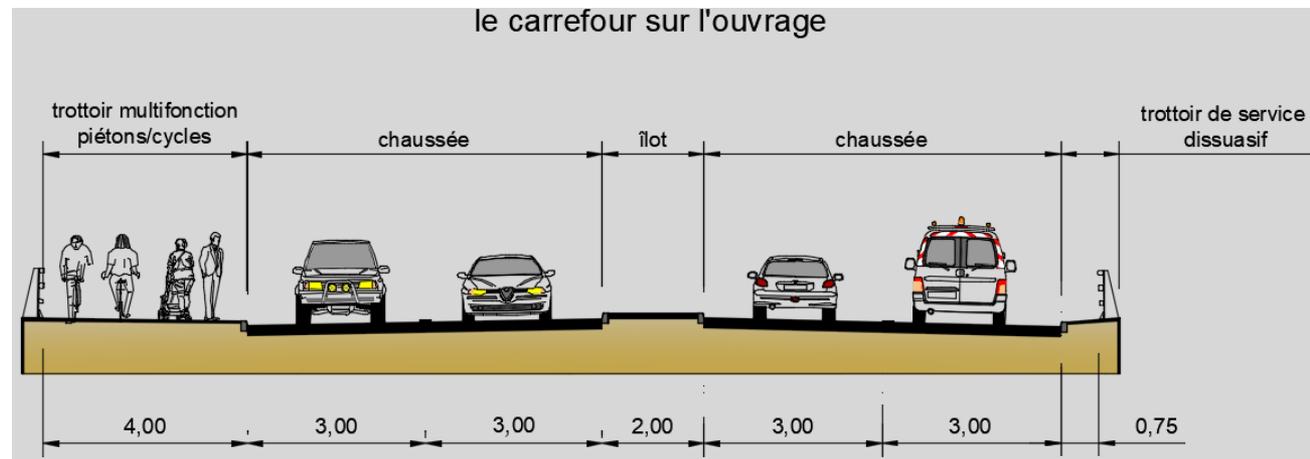
- Remontée de file moyenne à l'heure de pointe du matin
- Remontée de file moyenne à l'heure de pointe du soir

Profil du pont

Sous-variantes 1 et 2



Sous-variante 3



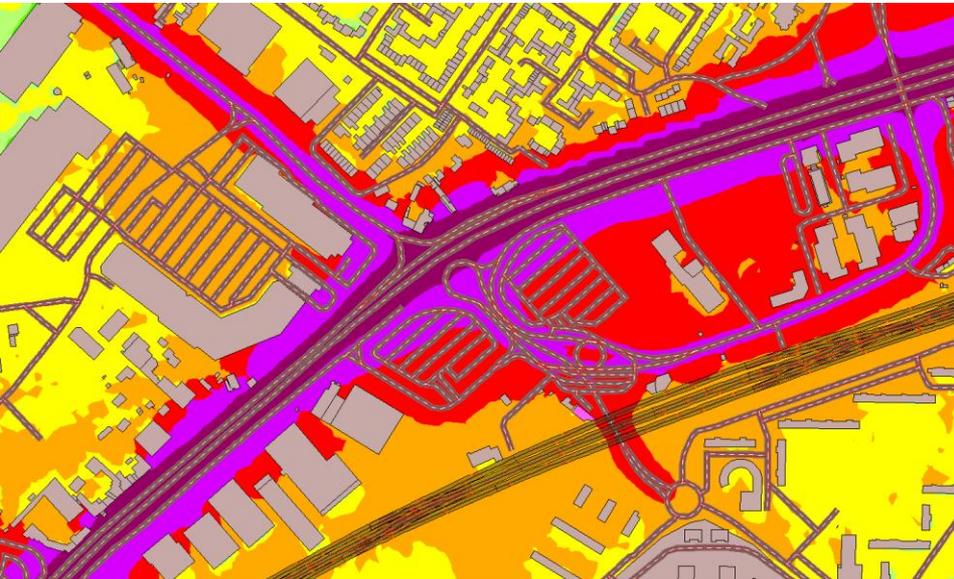
Les modes actifs

- **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 sonore

Niveaux actuels du bruit (en décibel)



De 6h à 22h



De 22h à 6h

