

Réaménagement du carrefour de la Malmédonne sur les communes de La Verrière, Maurepas et Coignières.

Informez-vous et donnez votre avis

Du
18 novembre au
20 décembre
2019



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET
INTERDÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
ÎLE-DE-FRANCE

DIRIF

SOMMAIRE

1 LA CONCERTATION PUBLIQUE	4
1. Les objectifs de la concertation	5
2. Une concertation menée sous l'égide d'un garant	5
3. Les modalités de la concertation	5
2 UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE	6
1. Les objectifs du projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne	7
2. Les enjeux globaux de mobilité autour du carrefour de la Malmédonne	8
3. Un secteur très urbain	12
4. Un environnement naturel et humain hétérogène	14
3 LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	19
2. Les principes d'aménagement proposés	21
3. Les optimisations de la variante avec dénivellement de la RN10	23
4. La mise en œuvre du projet	34
4 LES SUITES À DONNER	35
1. Le bilan de la concertation et la poursuite du dialogue jusqu'à l'enquête publique	36
2. Après l'enquête : la poursuite des études techniques	36

PRÉAMBULE

Le réaménagement du carrefour de la Malmédonne, présenté en concertation, est situé sur les communes de Coignières, Maurepas et La Verrière. Il vise à améliorer les échanges entre le réseau national structurant et le réseau local et à optimiser la desserte d'un secteur actuellement en pleine mutation. Le projet est aussi l'occasion de sécuriser le fonctionnement peu lisible du carrefour et de favoriser le développement des modes actifs (piétons et cycles) et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les aménagements proposés prennent donc en compte les dynamiques de développement du territoire, les futurs besoins de déplacement (notamment les transports en commun et les modes actifs) et les attentes des habitants en matière de cadre de vie.

La concertation se déroule du 18 novembre au 20 décembre 2019. Elle est l'occasion pour le public de donner son avis sur l'opportunité du projet et de s'exprimer sur les conditions de son insertion. La participation et l'expression du plus grand nombre pendant la concertation permettront d'éclairer l'État, maître d'ouvrage, sur les suites à donner. Conformément aux règles de la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, l'État a souhaité faire appel à un tiers indépendant, en la personne d'un garant figurant sur la liste nationale établie par la Commission nationale du débat public (CNDP). Il est chargé de veiller à la bonne information et la bonne participation des publics.

MOT DU GARANT



François DESMAZIERE

Garant de la concertation
garantmalmedonne@gmail.com

La concertation constitue une étape importante dans la vie d'un projet. Elle vise à présenter le projet, ses objectifs et ses caractéristiques suffisamment tôt dans son élaboration pour que le public puisse jouer un rôle dans la définition des aménagements portés par le maître d'ouvrage.

La concertation donne la parole au public pour qu'il exprime son point de vue et qu'il questionne le maître d'ouvrage sur son projet.

Pendant cette concertation, mon rôle en tant que garant, indépendant du maître d'ouvrage, est de m'assurer de la bonne information de chacun et de veiller au respect des règles en matière de participation; celles-ci doivent offrir à toutes et tous la possibilité de s'exprimer par divers moyens, par écrit et/ou lors des rencontres publiques.

Je suis à la disposition de toutes les parties prenantes à cette concertation et chacun peut me contacter en tant que de besoin.

À l'issue de la concertation, j'établirai un bilan de la concertation rendant compte des conditions dans lesquelles elle s'est déroulée et de la teneur des échanges. En tant que garant, je ne suis pas amené à m'exprimer sur le fond du projet. De son côté, l'État, maître d'ouvrage, tirera les enseignements de ce temps de participation du public, et fera, le cas échéant, évoluer son projet en conséquence.

1

La concertation publique

1. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

L'État, maître d'ouvrage du projet, engage aujourd'hui une concertation sur le projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne. Il poursuit les objectifs suivants :

- ▣ Présenter le projet au public, en diffusant une information claire et transparente et en répondant à toutes les questions du public ;
- ▣ Recueillir les observations et propositions du public sur le projet, notamment son opportunité, ses caractéristiques techniques et ses modalités d'insertion.



Le cadre légal

Le projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne est soumis à une concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, introduit par la loi du 12 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

2. UNE CONCERTATION MENÉE SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT

Conformément à la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, L'État a choisi de désigner un garant de la concertation, même si cette disposition n'est pas une obligation de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Le garant est un tiers neutre et modérateur de la concertation, chargé de veiller à la bonne information et à la bonne participation du public. En amont de la concertation, il donne un avis sur les modalités de dialogue et d'information et accompagne l'ensemble des participants – maître d'ouvrage et public, dans la démarche de concertation. Il veille au bon déroulement de la concertation, qui doit permettre à tous de s'exprimer, ainsi qu'à la qualité et la sincérité des informations diffusées. Il s'assure également du bon dimensionnement de la publicité faite pour annoncer la concertation et ses modalités.

À l'issue de la concertation, le garant en dresse un bilan qui est rendu public. Ce bilan présente la façon dont s'est déroulée la concertation et relève les points de convergence et de divergence résultant des échanges. Le garant ne donne pas d'avis sur le fond du projet.

3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Afin de permettre à tous de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses observations et propositions, l'État, en accord avec le Conseil départemental, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et les villes de La Verrière, Maurepas et Coignières, a mis en place les modalités suivantes :

▣ Les documents d'information sur le projet mis à la disposition du public

- ▣ Le présent dossier de concertation, principal support d'information sur le projet
- ▣ Une plaquette de présentation du projet, document synthétique
- ▣ Des panneaux d'exposition sur le projet
- ▣ Une page Internet dédiée au projet

▣ Les rencontres avec le public

- ▣ Deux réunions publiques, en ouverture et en clôture de la concertation, le 21 novembre en mairie de La Verrière et le 12 décembre en mairie de Maurepas
- ▣ Un atelier, le 4 décembre à Coignières (Salon Saint-Exupéry)

▣ Les outils de contribution écrite

- ▣ Des registres déposés dans les lieux de vie du territoire
- ▣ Une adresse mail dédiée : rn10.malmedonne.dirif@developpement-durable.gouv.fr
- ▣ Une adresse mail pour contacter le garant : garantmalmedonne@gmail.com

2

Un projet au service du territoire

Le carrefour de la Malmédonne est situé à l'intersection de trois communes : Coignièrès, Maurepas et La Verrière. Ces communes appartiennent à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans sa conception actuelle, le carrefour permet des échanges entre la RN10 et la RD213 vers le nord et entre la RN10 et la RD13 vers le sud, mais n'autorise aucune liaison directe entre le nord et le sud, ni pour les véhicules, ni pour les piétons.

Le projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne soumis à la concertation repose sur :

- ▣ La création d'une nouvelle liaison Nord-Sud entre la RD213 et la RD13 pour tous les modes de déplacement, y compris les modes actifs
- ▣ Le maintien des liaisons entre la RN10 et les RD.

En 2016, l'État, en concertation avec Saint-Quentin-en-Yvelines, décide d'engager les études d'opportunité du projet.

Un dossier d'opportunité a été réalisé en amont du présent dossier de concertation. Il comporte des analyses thématiques portant sur les enjeux du territoire, sur les enjeux environnementaux, sur les différents modes de transports et de déplacement et sur le trafic routier.

1. LES OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE

Les principaux objectifs visés par le présent projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne sont les suivants :

- ▣ Renforcer les liaisons entre les secteurs situés au Nord et au Sud de la RN10
- ▣ Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement pour les modes actifs (piétons et cycles) ;

- ▣ Améliorer la lisibilité des fonctionnalités du carrefour pour l'ensemble des usagers (motorisés ou non) ;
- ▣ Redonner un caractère urbain à la RN10 et ses abords immédiats ;
- ▣ Maintenir la fluidité du trafic sur la RN10 et sur le secteur ;
- ▣ Améliorer les entrées de villes et l'accès au pôle multimodal pour accompagner le développement du secteur et favoriser ainsi l'intermodalité.



▣ Le carrefour de la Malmédonne à l'intersection de trois communes

2. LES ENJEUX GLOBAUX DE MOBILITÉ AUTOUR DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE

Une desserte routière monopolisée par la RN10

LA RN10: UNE VOIE SUPPORTANT D'IMPORTANTES TRAFICS

Les trafics du secteur d'étude sont aujourd'hui majoritairement concentrés sur le réseau structurant et donc principalement sur la RN10. Cette dernière écoule en direction de Paris à l'heure de pointe du matin un trafic d'environ 2 500 véhicules et jusqu'à 2 800 en heure de pointe du soir dans le sens Paris – province. Au total, plus de 52 000 véhicules par jour empruntent la RN10 au niveau du carrefour de la Malmédonne. À titre de comparaison, la RD13 supporte quant à elle de l'ordre de 12 000 véhicules par jour sur la section Nord et 18 000 véhicules par jour sur la section Sud (connexion au boulevard Schuler).

Globalement à l'heure de pointe du matin, de fortes saturations sont observées à l'approche des bretelles d'accès à la RN 10 en direction de Paris (voir carte ci-après). La saturation sur l'avenue Guy Schuler remonte au-delà du pont jusqu'au rond-point des Cités-Amies. À l'heure de pointe du soir, ce sont les trafics en direction de la province qui entraînent des saturations au niveau des bretelles de sortie de la RN10.

À l'horizon 2030, sans aménagement du carrefour de la Malmédonne, les études prévisionnelles de trafic mettent en évidence la persistance des saturations subies actuellement mais aussi l'apparition de nouvelles zones de congestion en particulier au nord du carrefour, sur la RD213 (voir carte ci-après, prenant en compte les réaménagements prévus aux abords de la gare de La Verrière).

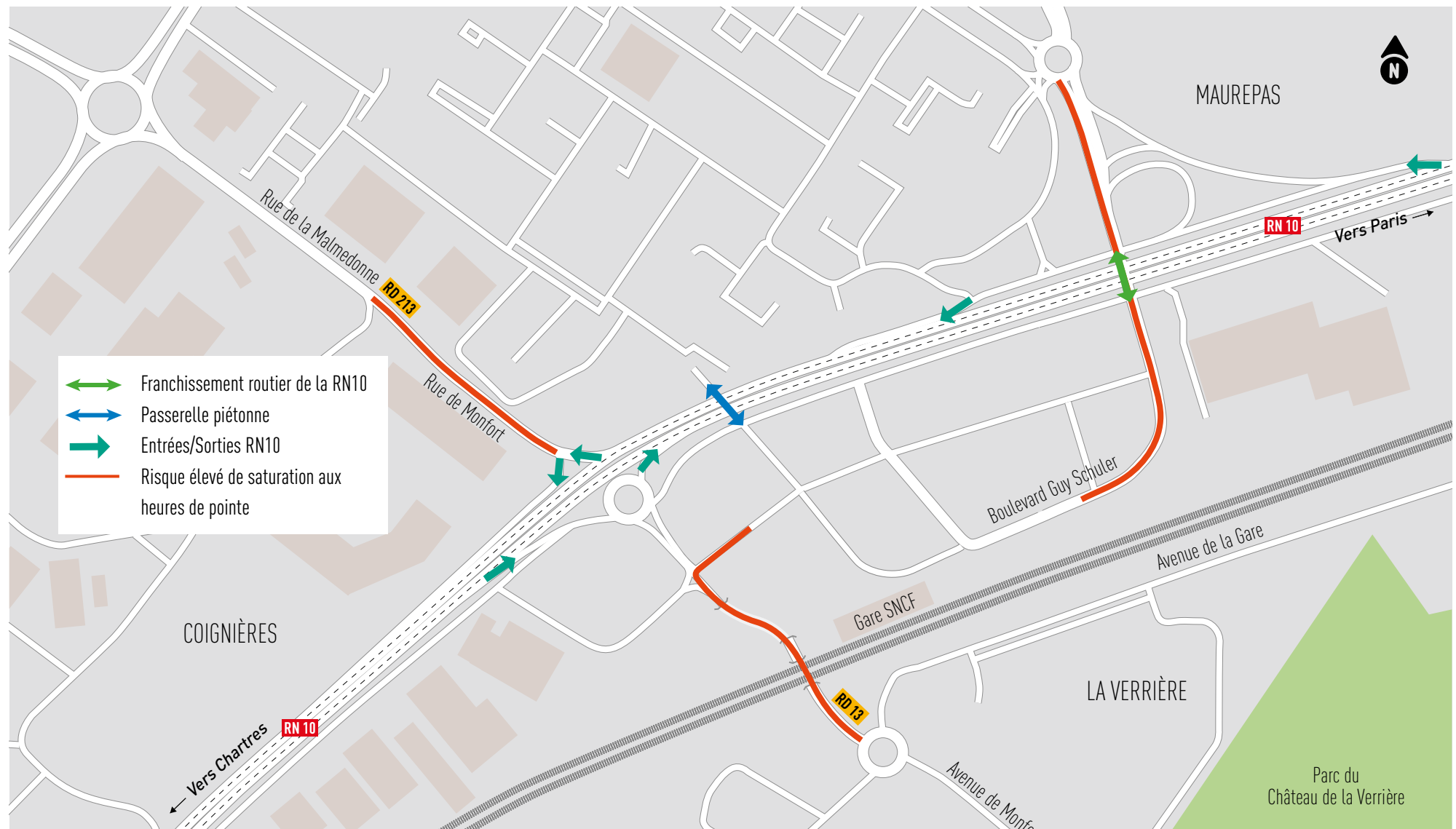
Les phénomènes de congestion observés génèrent :

- ▣ Des nuisances accrues pour les riverains du carrefour de la Malmédonne : dégradation du cadre de vie, augmentation des nuisances liées au bruit et à la dégradation de la qualité de l'air.
- ▣ Le report de trafic sur le réseau local, source de gêne et d'insécurité pour les riverains et les modes actifs (piétons, cyclistes...).

DES ÉCHANGES LIMITÉS

Seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud du département des Yvelines, les études de trafic montrent que la RN10 remplit également une fonction de desserte locale (quartiers, zones d'activité, etc.). Cependant, la RN10 constitue également une véritable coupure entre Maurepas et Coignièrès au Nord et La Verrière et sa gare au Sud de la RN10.

En effet, le carrefour de la Malmédonne permet actuellement les mouvements de sortie et d'entrée sur la RN10 mais ne permet pas de la traverser. Le pont Schuler positionné sur les communes de Maurepas et la Verrière, récemment doublé (début 2019) pour accueillir un TCSP bus et une offre de liaisons douces (trottoirs et pistes cyclables), constitue ainsi le seul franchissement routier de la RN10 sur le secteur et des détours doivent donc être réalisés afin de la traverser.

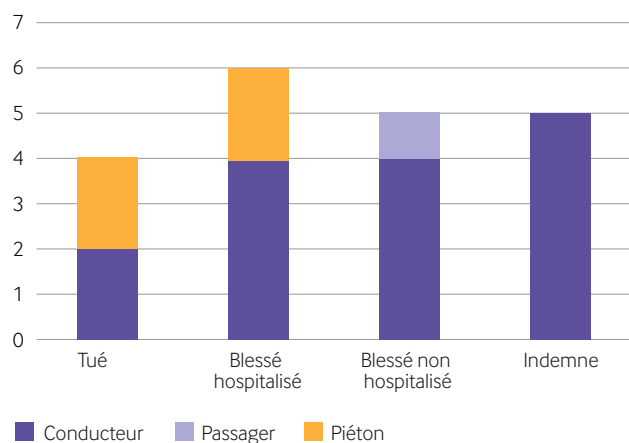


▣ Les problèmes de circulation identifiés à l'horizon 2030, sans le projet

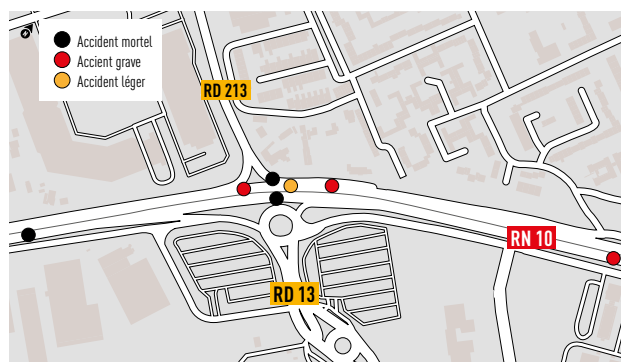
UN SECTEUR ACCIDENTOGÈNE

La multiplicité des fonctions assurées par la RN10, la difficulté de lisibilité des points d'échanges (notamment de la passerelle piétonne actuelle) et l'importance du trafic sont autant de facteurs responsables d'une insécurité importante sur la RN10. Ce secteur constitue un point dur en termes d'accidentologie. En effet, sur le périmètre d'étude du projet (RN10, RD13, RD 213 et voies communales soit dans un rayon de 400 mètres autour du carrefour de la Malmédonne), 25 accidents ont eu lieu entre 2006 et 2016 ; on déplore 31 victimes dont 5 tuées et 9 blessés hospitalisés. Sur la RN 10 au niveau du carrefour de la Malmédonne, 11 accidents ont été recensés sur la même période, dont 3 accidents mortels et 6 accidents graves. 67 % des victimes ont été tuées ou hospitalisées.

Les piétons sont fortement représentés parmi les victimes, alors qu'il s'agit d'une voie exclusivement réservée à l'usage des véhicules (interdiction de traversée). Parmi ces piétons, la moitié est décédée. Les deux autres tués sont des conducteurs de deux-roues motorisés.



■ Répartition des victimes par catégorie et par gravité au niveau du carrefour de la Malmédonne entre 2006 et 2016.



■ Carte de localisation des accidents

Une desserte en transports collectifs structurée

Le secteur bénéficie d'un réseau dense de transports en commun avec plusieurs lignes de bus et deux lignes ferroviaires importantes (ligne N : Paris-Montparnasse / Rambouillet, et ligne U : La Défense / La Verrière).

Un projet de transport en commun en site propre (TCSP), reliant la gare de la Verrière à celle de Trappes conduit par la Communauté d'Agglomération, devrait compléter à terme le réseau de transport existant. Le premier tronçon de ce projet séquencé a été livré début 2019 entre le rond-point des Cités Amies à Maurepas et la gare de La Verrière, avec notamment le doublement du pont Schuler franchissant la RN10.

Un projet de transformation de la gare de la Verrière débutera dès cette fin d'année 2019 par la construction d'un parc-relais. Le projet intégrera également la création d'un maillage viaire, la mise en place de consignes vélos sécurisées et d'une signalétique adaptée. L'ensemble de ces aménagements sera finalisé à l'horizon 2023.

Dans ce contexte favorable aux transports en commun, la configuration actuelle du carrefour de la Malmédonne constitue un point faible : la RN10 est un obstacle difficile à franchir et l'accès à la gare de La Verrière est peu lisible depuis le nord-ouest du secteur.

Une offre réduite pour les modes actifs

De manière générale sur le secteur du carrefour de la Malmédonne, l'offre pour les circulations douces (piétons, personnes à mobilité réduite, cycles...) est aujourd'hui peu attractive.

À l'échelle de la zone d'étude des trois communes (Maurepas, Coignièrès, la Verrière), la RN10 constitue une importante coupure et les traversées pour les piétons et les cycles y sont peu ou mal traitées.

Pour les piétons, le principal point de franchissement sécurisé est une passerelle permettant de relier Maurepas à la gare de la Verrière. Elle est aujourd'hui vétuste, malgré sa rénovation par SQY il y a quelques années qui a permis une prolongation maximale de sa longévité d'une dizaine d'années. Cette passerelle présente des escaliers, ce qui en restreint très fortement l'usage pour les cycles et les personnes à mobilité réduite. L'autre point de franchissement de la RN10 sur le secteur est le pont Schuler, au nord-est du carrefour de la Malmédonne, désormais accessible pour tous. Sur Coignièrès, le chemin de Grande Randonnée n° 11 passe sous la nationale et sous les voies ferrées par des couloirs étroits et peu accueillants. Des opérations sont actuellement menées par la SNCF pour renforcer l'accessibilité de la gare de la Verrière et de son bâtiment voyageurs.

Deux voies cyclables sont présentes au nord du carrefour, le long des axes structurants du secteur que sont : la RN10 et la RD213 mais celles-ci ne sont pas connectées au secteur situé au sud de la RN10.



▣ Les modes actifs (situation actuelle)

3. UN SECTEUR TRÈS URBAIN

Le carrefour de la Malmédonne est situé dans une zone très urbaine, constituée majoritairement de voiries et de délaissés adjacents (espaces engazonnés entre les voiries). Il se situe à l'intersection de trois communes: La Verrière, Maurepas et Coignièrès, toutes trois inscrites au cœur d'un territoire défini comme stratégique de l'ouest parisien par le département: la **Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**.

De nombreux projets de renouvellement urbain sont en cours et le territoire bénéficie d'une dynamique économique importante. Le projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne pourra contribuer à l'accompagnement de ces développements urbains et économiques en désenclavant les espaces.

Les dynamiques de développement et de requalification urbaine

UN ESPACE URBAIN DÉGRADÉ STRUCTURÉ AUTOUR DE LA RN10 ET DE LA VOIE FERRÉE

Dès la seconde moitié du 19^e siècle, le développement des communes de La Verrière, Maurepas et Coignièrès est étroitement lié à l'arrivée du chemin de fer. À partir des années 1950, l'urbanisation s'amplifie. De nouveaux quartiers d'habitat se créent pour répondre aux besoins en logements d'une population croissante.

Au début des années 1970, le territoire s'est urbanisé de manière rapide dans le cadre de la mise en œuvre des villes nouvelles d'Île-de-France et de la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'urbanisation se structure alors autour des principaux axes de desserte du territoire: la RN10 et la voie ferrée. Initialement conçue comme un futur boulevard urbain, la RN 10 coupe aujourd'hui le territoire de l'agglomération en deux.

À l'échelle du secteur de la Malmédonne, la RN 10 constitue un obstacle pour les échanges nord-sud, notamment pour accéder à la gare de La Verrière depuis Maurepas et Coignièrès.

Cette situation est problématique notamment au vu des divers projets de constructions de logements sur la commune de Maurepas et de l'ambition du pôle multimodal de la gare de La Verrière.

VERS UN RENOUVELLEMENT DE L'ESPACE URBAIN

La ZAC Gare-Bécannes

Depuis plusieurs années, la Communauté d'Agglomération et la commune de La Verrière travaillent à la mise en place d'un projet urbain ambitieux: la ZAC Gare-Bécannes. Ce projet comprend de nombreux aménagements:

- ▣ La construction de l'ordre de 1 000 logements;
- ▣ La création d'un pôle d'activité économique de 80 000 m²;
- ▣ L'émergence d'un pôle de transport multimodal.

Cette ZAC s'étend sur près de la moitié du territoire communal.

L'Écoquartier des Quarante Arpents

Cet écoquartier voit le jour sur la commune de Maurepas le long de la rue de Chevreuse (RD13). Trois programmes sont en cours de construction:

- ▣ Domaine d'Iberville ;
- ▣ Résidence Bienville;
- ▣ Résidence de Maricourt.

À terme le futur Écoquartier devrait comprendre environ 1 000 logements. La livraison des trois premiers programmes est prévue entre début 2020 et été 2021.

Le clos de Gavarnie et les Jardins d'Occitanie

Toujours sur la commune de Maurepas, deux autres projets de construction de logements sont en cours. Le clos de Gavarnie vise à permettre une diversification des parcours résidentiels et une grande mixité des futurs foyers avec la création de 170 logements. Le projet des Jardins d'Occitanie, situé sur une parcelle attenante au clos de Gavarnie, prévoit quant à lui la création de 130 logements.

Les dynamiques socio-économiques

L'AGGLOMÉRATION: UN ESPACE DYNAMIQUE

L'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un territoire au fort potentiel d'emploi, deuxième pôle économique d'Île-de-France, après la Défense. Le principal employeur est le secteur automobile dont Renault qui employait près de 10 000 salariés en 2017.

Ce territoire s'intègre au périmètre de l'Opération d'Intérêt National Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines et devrait bénéficier de son impulsion pour la création d'emplois dans les secteurs de la recherche et de l'innovation.

LA PROXIMITÉ D'IMPORTANTES PÔLES D'ACTIVITÉS ET DE LOISIRS

Le territoire est marqué par la présence de grands équipements de loisirs d'envergure régionale attirant de nombreux visiteurs:

- ▣ Île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines.
- ▣ France Miniature, parc à thème d'Elancourt.
- ▣ Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse.

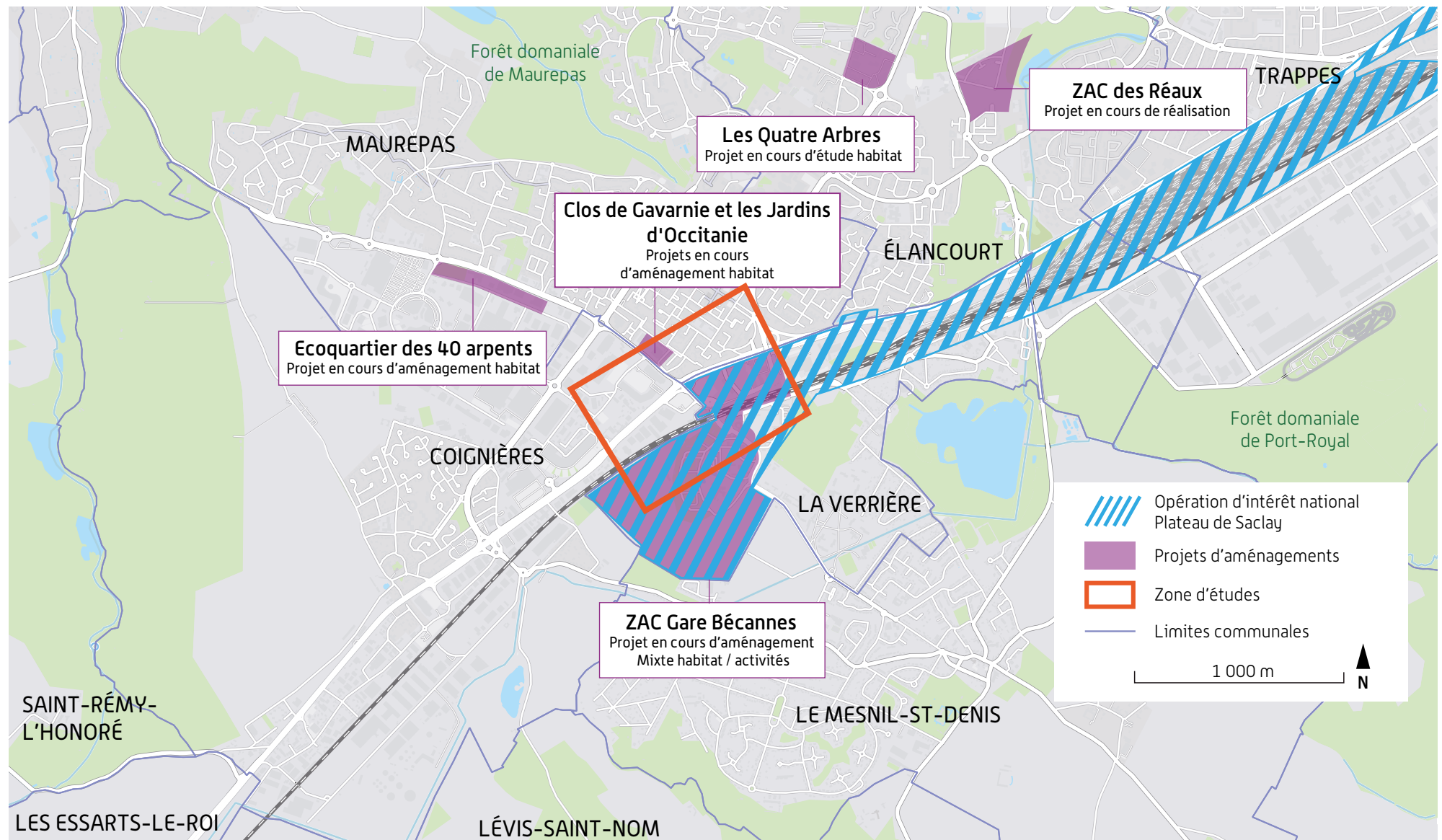
Mais aussi par l'émergence de projets d'envergure:

- ▣ Le projet de la colline d'Elancourt: Parc paysager, Station de VTT et Station pour les activités de glisse.
- ▣ Le golf national à Guyancourt.
- ▣ Le vélodrome national à Montigny-le-Bretonneux

UN SECTEUR EN DEVENIR

Les communes de La Verrière, Maurepas et Coignièrès accueillent de nombreuses zones d'activités: Zone industrielle des Marais, Portes de Chevreuse, Espace Gibet Forum, Pariwest, Espace des Broderies, IDEA Park, Orly parc, le Bois de l'Étang, la zone d'activité de l'Agiot... De plus, Les communes de La Verrière, Maurepas et Coignièrès possèdent des surfaces commerciales importantes (plus de 9 ha de centres commerciaux).

Le projet de ZAC Gare-Bécannes viendra s'ajouter à cette dynamique économique en créant un pôle d'activité de 80 000 m² qui engendra une augmentation de la demande de déplacements entre le Nord et Sud de la RN10 au niveau du carrefour de Malmédonne.



Des projets urbains pour le développement du territoire

4. UN ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN HÉTÉROGÈNE

Un environnement paysager et naturel peu qualitatif aux abords du carrefour...

En termes paysagers, le carrefour de la Malmédonne s'insère dans un milieu urbanisé avec quelques délaissés végétalisés. À l'Ouest, on retrouve des zones d'activités et, à l'Est, des zones d'habitats collectifs et individuels. Des haies et quelques arbres ainsi que des pelouses entretenues sont présentes au niveau du carrefour (cf. carte page suivante).

D'un point de vue faunistique, les études menées jusqu'à présent (les diagnostics étant toujours en cours) ont permis de recenser une quinzaine d'espèces d'oiseaux communes en Ile-de-France. Elles sont pour la plupart protégées mais non menacées.

On note la présence du Roitelet triple-bandeau dans le boisement Sud-Est, l'espèce la moins commune sur la zone d'étude. Son habitat ne sera pas impacté par le projet. Le projet aura des conséquences sur l'habitat du moineau. Néanmoins, les populations de moineaux observées auront la possibilité de se reporter sur des espaces à proximité.

L'absence d'amphibiens (triton, grenouille, crapaud...) sur le site s'explique par l'absence de points d'eau à proximité.

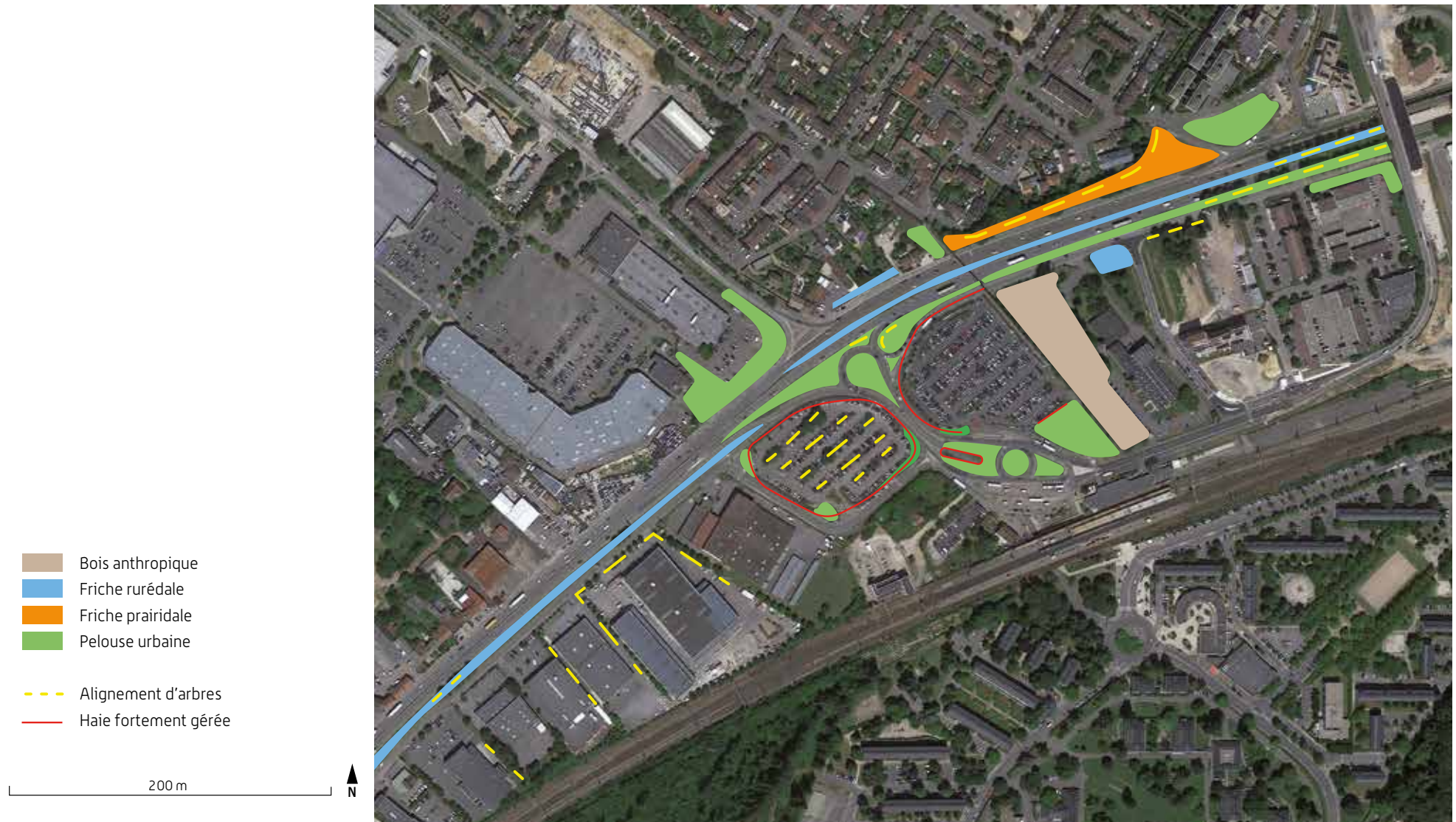
De même aucun orthoptère nocturne protégé en Île-de-France (Grillon d'Italie et Conocéphale gracieux) n'a été identifié ; la fauche régulière des espaces en herbe semble en effet rédhibitoire pour ces espèces qui préfèrent des formations herbeuses relativement hautes.



➤ *Roitelet triple-bandeau*



➤ *Carrefour de la Malmédonne : un paysage peu qualitatif*



■ Carte des habitats naturels au niveau du carrefour de la Malmedonne

... Mais la proximité d'espaces naturels remarquables

Le secteur bénéficie d'une situation privilégiée, à l'interface avec des territoires à forte qualité environnementale.

La proximité du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse, des forêts domaniales de Port Royal et de Maurepas et de la Vallée du Rhodon, riveraines de l'étang des Noës et de l'Étang de Saint-Quentin-en-Yvelines offre un environnement de qualité.

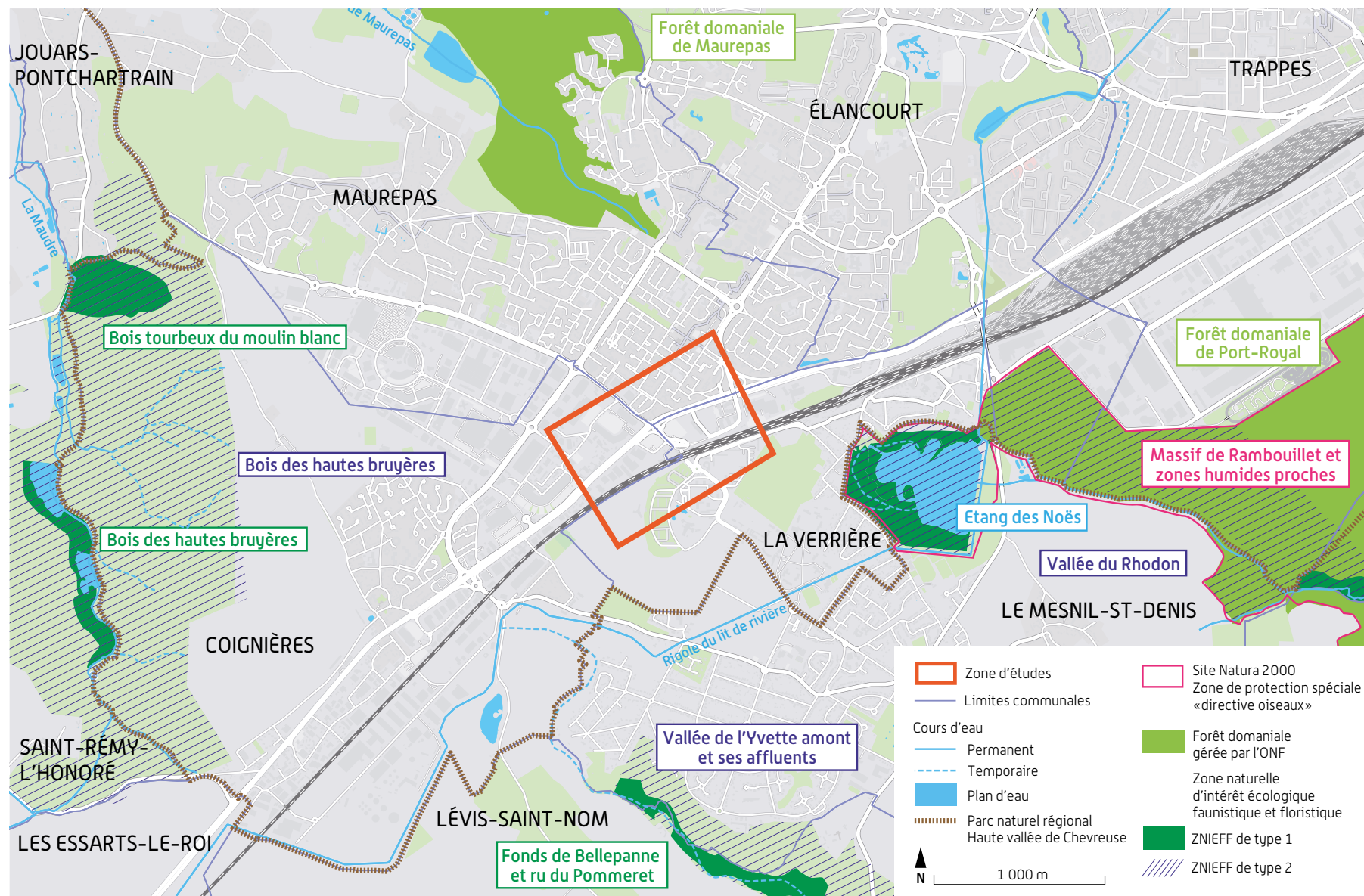
Dans sa configuration actuelle, le carrefour de la Malmédonne intègre des espaces paysagers peu qualitatifs. L'un des enjeux du projet d'aménagement sera donc d'améliorer la qualité de ces espaces.



Zoom sur l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines

L'étang de Saint-Quentin est considéré comme la plus grande étendue d'eau des Yvelines. Élément phare des aménagements hydrauliques (étangs, aqueducs, rigoles) réalisés dans la seconde moitié du 17^e siècle par Vauban afin d'approvisionner en eau le parc du château de Versailles, l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines, outre ses caractéristiques récréatives qui en font la plus grande base de loisirs régionale d'Île-de-France, accueille des habitats, une flore et une faune (plus spécifiquement les oiseaux) inédits en Île-de-France.

La particularité de ce site se manifeste par la superposition des recensements (ZNIEFF de type 1) et des protections spécifiques : il est à la fois Réserve Naturelle et site Natura 2000.



Les espaces naturels à proximité du projet

Des nuisances importantes liées à la proximité de la RN10

DES NIVEAUX SONORES IMPORTANTS

Les infrastructures de transport des Yvelines font l'objet d'un classement sonore, conformément aux articles L. 571-10 et R. 571-32 du Code de l'Environnement. Elles sont classées de 1 à 5 selon le niveau de bruit qu'elles génèrent.

La RN10 au niveau du carrefour de la Malmédonne est classée en catégorie sonore 1 (la plus bruyante). Cette classification a été confirmée par la campagne de mesures réalisée en décembre 2018 qui montre des niveaux sonores très importants pour les bâtiments riverains de la RN 10 : dépassant les 65 dB (A) le jour et les 60 dB (A) la nuit. Les habitations dans cette situation acoustique sont considérées comme relevant d'un point noir bruit.

LA POLLUTION DE L'AIR

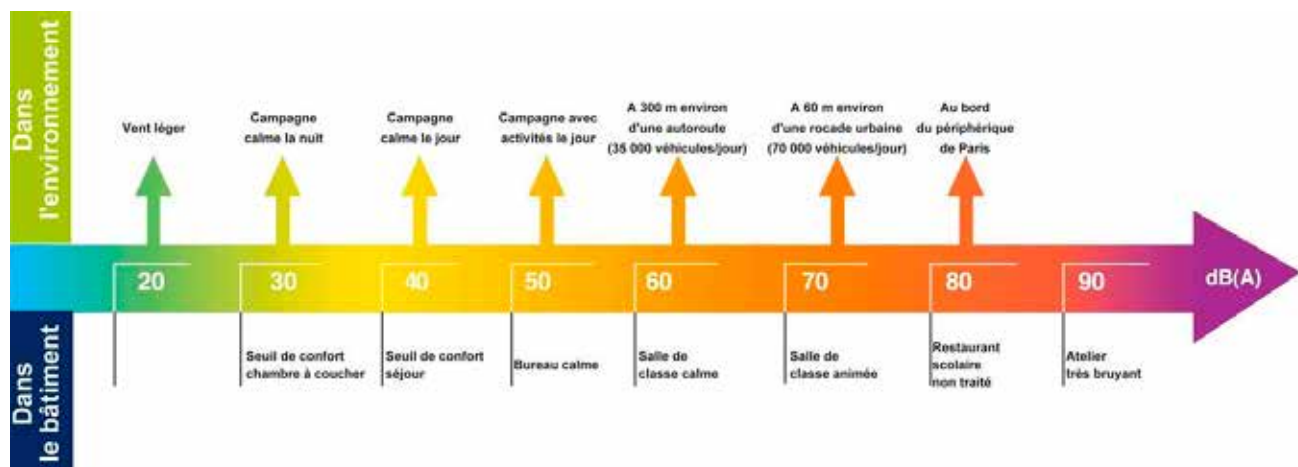
La RN10, compte-tenu de forts niveaux de trafics supportés, génère une importante pollution d'origine routière composée d'oxydes d'azote (NOx), de particules, de métaux et d'hydrocarbures (benzène).

Le secteur du carrefour de la Malmédonne a fait l'objet d'une campagne de mesures pour évaluer la qualité de l'air en décembre 2018 pour 3 polluants (NO₂, benzène et particules (PM10)).

Les concentrations relevées lors de cette campagne ont mis en évidence des valeurs avoisinant ou dépassant localement la valeur limite réglementaire pour le dioxyde d'azote NO₂ à proximité de la RN 10. Plus on s'en éloigne plus la concentration en NO₂ est faible.

Pour les concentrations de benzène mesurées lors de la campagne, l'analyse montre que la valeur limite n'a pas été atteinte.

Quant au résultat des mesures de PM10, les concentrations mesurées sont toutes inférieures à la valeur limite. Cependant, les points les plus proches de la RN10 présentent des concentrations avoisinant l'objectif de qualité qui consiste à atteindre un niveau de qualité de l'air qui assure une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.



▣ Échelle comparative de niveaux de bruit (LAeq) en dB (A)



À savoir : la valeur limite en matière de pollution

La valeur limite est un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser. Ce niveau est fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.

3

Les caractéristiques du projet

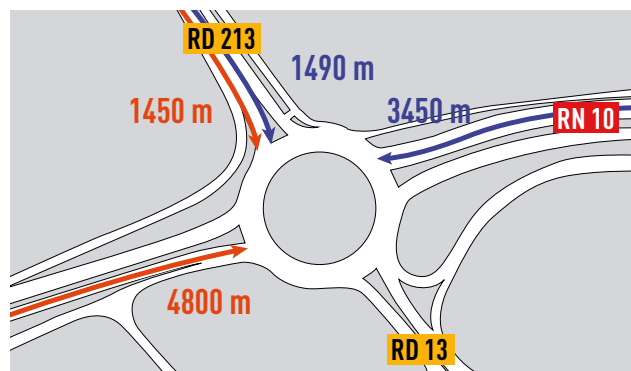
1. LES TROIS VARIANTES D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉES EN AMONT

Afin de s'assurer que le projet retenu corresponde effectivement au choix le plus opportun parmi tous les tracés possibles, des variantes ont été envisagées, étudiées et comparées.

Les études préliminaires réalisées en 2008 ont permis d'analyser plusieurs variantes: la variante giratoire, la variante rond-point à feux et la variante d'un dénivellement de la RN10 avec la réalisation d'un pont reliant la RD 213 et la RD13.

▣ Variante giratoire

Cette variante prévoyait la création d'un carrefour giratoire à 4 branches, entre la RN10, la RD13 et la RD213.



→ Remontée de file moyenne à l'heure de pointe du matin

→ Remontée de file moyenne à l'heure de pointe du soir

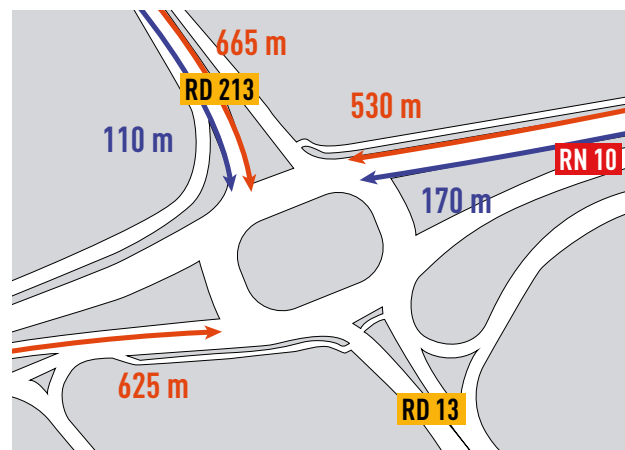
Ce carrefour pose d'importants problèmes de fonctionnement et ne présente pas d'amélioration pour les circulations douces. Les remontées de file atteignent en effet plusieurs kilomètres sur la RD213 et la RN10, côté Ouest aux heures de pointe du matin et côté Est, aux heures de pointe du soir.

Par ailleurs, cette variante implique de réserver de très larges emprises pour les aménagements routiers, ne permettant plus de réaliser un réaménagement fonctionnel du secteur de la gare de la Verrière.

C'est pourquoi cette solution n'a pas été retenue.

▣ Variante rond-point à feux

Cette variante proposait un carrefour de type giratoire de forme ovoïde équipé de feux tricolores.



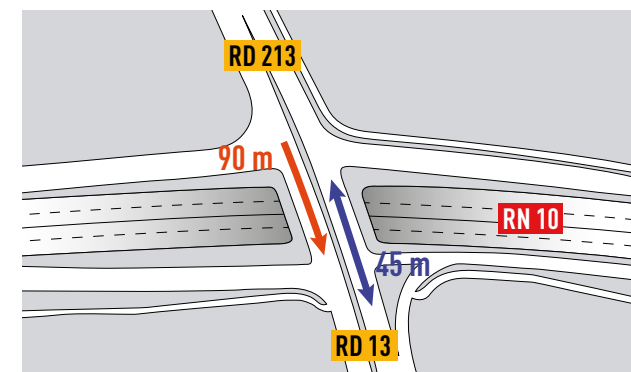
À l'horizon 2030, ce carrefour pose d'importants problèmes de fonctionnement. Dans cette configuration, des remontées de file apparaissent sur les branches RD213 et RN10 Ouest et Est aux heures de pointe du matin et sur les branches RD213 et RN10 Est aux heures de pointe du soir. À titre d'exemple, les remontées de files atteignent plus de 500 m sur la RN10 et la RD213 aux heures de pointe du matin.

Par ailleurs, cet aménagement impose une traversée des piétons peu confortable en plusieurs temps et n'est pas optimal pour les cycles.

Enfin, cette variante consomme trop d'emprises pour permettre un réaménagement fonctionnel du secteur de la gare de la Verrière.

▣ Variante avec dénivellement de la RN10

Cette variante consiste à déniveler la RN10 au niveau de La Malmédonne pour réaliser un pont au-dessus de la RN10 reliant la RD13 à la RD213.



Cette solution est viable fonctionnellement : aux heures de pointe du matin et du soir, les remontées de files maximales sur la RD213 sont de l'ordre de 100 m et n'impactent donc pas la circulation sur la RN10. Elle permet de rétablir tous les échanges entre la RN10 et les RD13 et 213 et d'améliorer la desserte de la commune de la Verrière et de sa gare SNCF. Cette solution offre un franchissement facilité pour les modes actifs.

Cette variante consomme moins d'emprises et est compatible avec le réaménagement du secteur de la gare envisagé par la Communauté d'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le dénivellement de la RN10, présentant les meilleurs résultats en termes d'écoulement du trafic, des études ont été menées de manière plus approfondie sur cette variante.

Trois sous-variantes de cette variante ont ainsi été étudiées pour optimiser les aspects techniques, économiques et sécuritaires des aménagements. Elles possèdent des similitudes et des différences présentées dans les pages suivantes.

2. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉS

Un projet d'accompagnement pour un territoire en développement

Le réaménagement du carrefour de la Malmédonne sur les communes de Coignières, Maurepas et La Verrière fait partie d'un programme global mené par l'État sur la RN10.

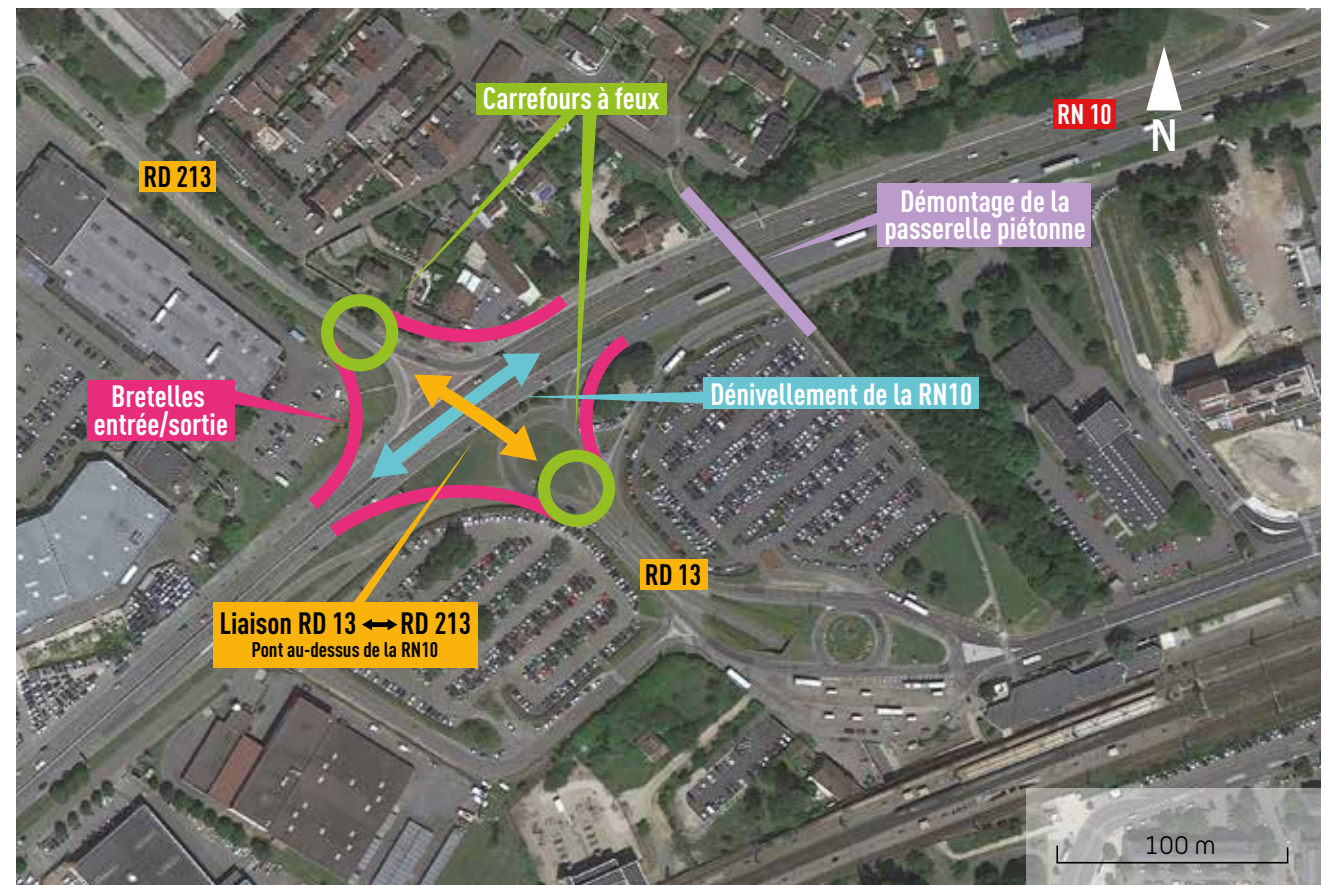
Ce secteur de la Malmédonne marque la rencontre entre la RN10, gérée par l'État, la RD213 et la RD13, gérées par le Conseil département des Yvelines, face à la gare SNCF de La Verrière. Or, en l'état actuel, ce carrefour assure uniquement les échanges RN10 / RD213 et RN10 / RD13. Il ne permet pas le franchissement de la RN10, qui de ce fait constitue une coupure importante.

Le secteur est ainsi enclavé limitant le développement urbain et économique.

La dénivellation de la RN10 et l'aménagement du carrefour de la Malmédonne permettent une reconnexion des différents axes routiers majeurs de ce secteur (RD213, RD 13 et RN10), favorisant le désenclavement des communes desservies tout en permettant le développement urbain et économique et l'amélioration de l'accessibilité du futur pôle d'échanges de la

gare de La Verrière et du secteur d'activités du forum du Gibet, situé sur la commune de Coignières. Un réseau viarie structurant pour l'agglomération serait ainsi développé.

Ce projet s'articule également avec celui du renouvellement urbain ZAC Gare-Bécannes, qui bénéficiera de ce réaménagement du carrefour de la Malmédonne pour s'affranchir de la frontière imposée par la RN10.



▣ Principes d'aménagement envisagés dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne

La dénivellation de la RN10 et la réalisation d'un pont reliant la RD13 à la RD213

Pour répondre aux objectifs du projet, la variante de dénivellation de la RN10 prévoit la réalisation d'un pont permettant de relier la RD13 et la RD213 afin de permettre les mouvements Nord/Sud actuellement impossibles. Cette liaison se fera par un pont au-dessus de la RN10 qui sera, elle, dénivelée.

Les aménagements envisagés sont les suivants :

- ▣ Dénivellation de la RN10 : Hauteur de 4,75 m entre la RN10 et le pont permettant le passage des voitures et des poids lourds ;
- ▣ Création d'un pont au-dessus de la RN10 entre les RD213 et RD13 : pont permettant l'implantation de 2 voies de circulation dans chaque sens et d'un trottoir multifonction piétons et cycles du côté Ouest.
- ▣ Mise en place de deux carrefours à feux de part et d'autre de la RN10 : maintien des liaisons entre la RN10 et les RD 213 et RD13 dans les deux sens de circulation ;
- ▣ Création de contre-allées pour desservir le Forum du Gibet sur la commune de Coignièrès et accéder aux parcelles situées sur la commune de Maurepas entre l'actuelle passerelle piétonne et la RD213 ;
- ▣ Démontage de la passerelle piétonne actuelle.

La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h sur la RN10 afin d'assurer le meilleur niveau de sécurité et de fluidité.

La prise en compte des cheminements pour les modes actifs

En apportant une solution aux petits déplacements locaux, les circulations douces - cyclistes et piétonnes - sont aujourd'hui incontournables dans de nombreuses villes.

Le projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne s'inscrit pleinement dans ce cadre en créant une liaison Nord/Sud pour ces modes de déplacements.

La limitation des nuisances pendant les travaux

La réalisation des travaux nécessitera un phasage précis limitant au maximum les nuisances et les impacts en termes de trafic sur la RN10 et les voiries locales. Différentes hypothèses sont à l'étude et seront affinées et validées par des études de trafic.

L'objectif sera de maintenir la circulation sur l'ensemble des itinéraires existants pendant les travaux et de limiter les nuisances pour les riverains.

La passerelle piétonne existante sera conservée le plus longtemps possible mais devra être détruite au moment des travaux de dénivellation de la RN10. Le nouveau Pont Schuler, dont la capacité a récemment été doublée pourra alors accueillir en toute sécurité les modes actifs le temps des travaux.

Une information forte et continue sera mise en œuvre tout au long des travaux afin d'informer l'ensemble des usagers de l'avancée des travaux et des itinéraires de déviation possibles et suggérés. Elle pourra passer par la distribution de plaquettes dans les boîtes aux lettres, de notes informatives dans les magazines communaux, d'ateliers de vie de quartier, etc.

Les modalités de circulation et de gestion des voies pendant les travaux feront l'objet d'une étude particulière de la part de la maîtrise d'ouvrage en concertation avec les collectivités locales, les gestionnaires de voiries et le public.

3. LES OPTIMISATIONS DE LA VARIANTE AVEC DÉNIVELLEMENT DE LA RN10

Points communs aux trois sous-variantes

DÉNIVELLEMENT DE LA RN10

La RN10 est dénivelée sur 346 à 360 mètres selon les variantes et sur une profondeur de 6 mètres au niveau du point le plus bas. La hauteur sous le pont est de 4,75 m pour permettre le passage des voitures et des poids lourds et garder ainsi des caractéristiques cohérentes avec l'importance de la RN10 dans le réseau routier national et francilien.

Les bénéfices de la dénivellation de la RN10

La dénivellation de la RN10 a pour avantage de préserver les capacités de circulation et le fonctionnement de cet axe routier majeur. Le trafic le plus important sur la RN10 est à l'heure de pointe du soir, avec 3 027 véhicules actuellement. À l'horizon 2030, le trafic sera de 3 390 véhicules. Le projet n'a pas d'impact sur la circulation sur la RN10, puisque le trafic à l'heure de pointe du soir serait de 3 378 véhicules.

Les études menées montrent que la dénivellation de la RN10 permettra d'apaiser l'environnement sonore le long de la nationale, avec une amélioration significative pour les bâtiments avoisinants la route nationale.

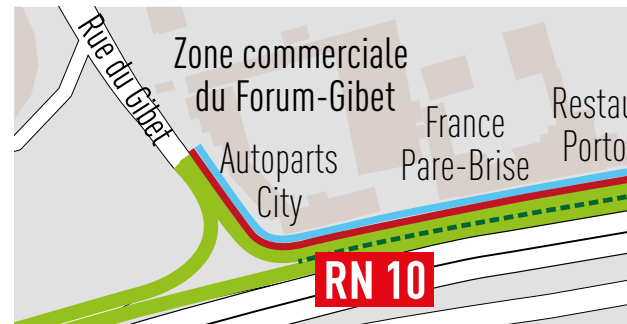
La dénivellation constitue enfin un moyen efficace pour améliorer l'environnement urbain du secteur en masquant la route nationale et son trafic pour les habitations situées à proximité de cet axe.

Les études menées montrent que le projet aura un faible impact sur la qualité de l'air du secteur. Par rapport à la situation actuelle, la qualité de l'air sera améliorée à l'horizon 2030, avec ou sans projet, du fait notamment de l'évolution du parc automobile.

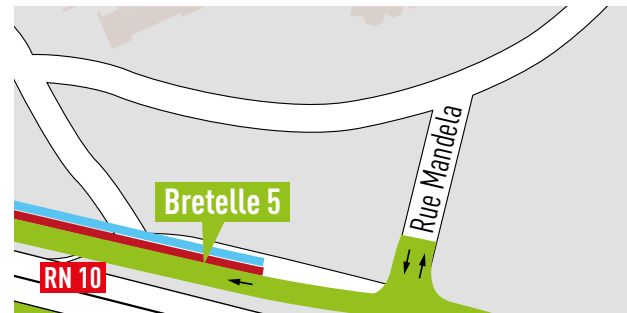
AMÉNAGEMENTS ROUTIERS ASSOCIÉS

Deux carrefours à feux seront mis en place de part et d'autre de la RN10 permettant le raccordement des bretelles d'entrées/sorties de la RN10.

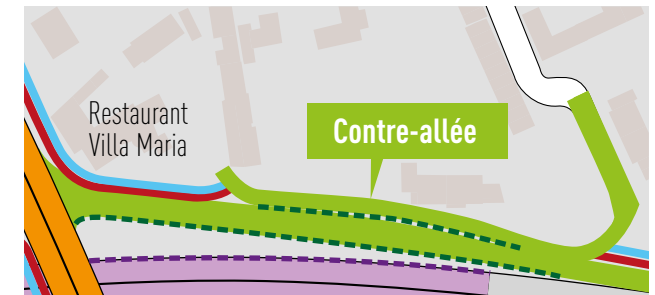
Le carrefour à feux Nord permet le raccordement à l'Est de la bretelle de sortie en provenance de Paris et à l'Ouest de la bretelle d'insertion vers la province couplée à une voie latérale unidirectionnelle permettant l'accès à la zone commerciale Gibet-Forum. Ainsi, quelle que soit la provenance du véhicule (RN10 dans les deux sens, RD 13 ou RD213), un accès direct à la zone commerciale est possible.



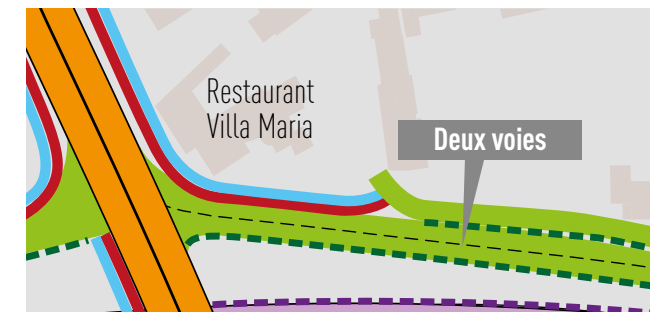
La bretelle d'accès à la RN10 venant du Boulevard Guy Schuler est déplacée afin de maintenir une distance suffisante entre cette bretelle d'entrée et la bretelle de sortie vers le carrefour Nord. Une voie d'entrecroisement est réalisée, permettant le croisement des véhicules s'insérant sur la RN10 et de ceux en sortant. L'accès à la RN10 se fait au niveau de la rue Mandela.



Une contre-allée au Nord-Est du carrefour le long de la RN10 est réalisée afin de desservir les habitations et le restaurant Villa Maria. Configurée en Zone 30, cette contre-allée s'insère au niveau du Square du Minervois puis elle longe la RN10 pour se terminer au niveau du parking de la Villa Maria.



La sortie vers le carrefour de la Malmedonne en provenance de Paris est dimensionnée à 2 voies pour éviter les remontées de file à l'approche du carrefour à feu.



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

L'embranchement côté Ouest du carrefour à feux Nord est constitué de 2 voies de circulation, l'une permettant de s'insérer sur la RN10 et l'autre de se diriger vers la rue Gibet.

Le carrefour des Spahis marocains situés immédiatement au Sud du carrefour de la Malmédonne est impacté par le projet. Il est prévu notamment un élargissement à 2 voies de la file venant du Sud en sortie du passage souterrain, afin d'augmenter la capacité du carrefour.

Le bosquet situé sur la commune de la Verrière, entre la RN10 et la rue Louis Lormand, est impacté par le projet. Le monument aux morts qui y est abrité devra donc être déplacé. Les prochaines études permettront d'identifier un nouvel emplacement.

Les bénéfices du carrefour à feu et des bretelles :

Les aménagements prévus favorisent une lisibilité accrue du carrefour pour les usagers du réseau routier. Tous les échanges avec la RN10 sont rendus possibles grâce au système de bretelles d'entrée et de sortie mis en place. Pour favoriser la meilleure insertion urbaine du carrefour, des aménagements paysagers sont prévus avec notamment la plantation d'arbres.

AMÉNAGEMENT DU PONT AU-DESSUS DE LA RN10

Un pont sera créé au-dessus de la RN10 pour relier la RD 213 et la RD13. Il est constitué de deux chaussées permettant deux files de circulation dans chaque sens. Ces deux chaussées sont séparées par un îlot central supportant la signalisation lumineuse tricolore.

Un trottoir multifonction cycles et piétons de 4 m de large est prévu du côté Ouest. Le trottoir Est est, quant à lui, réservé au service; il est de faible largeur afin de le rendre dissuasif pour les cycles et piétons.

Les effets du pont reliant les deux routes départementales

La création d'un pont au-dessus de la RN10 reliant la RD213 à la RD13 a pour effet de désenclaver le secteur. Il améliore notamment l'accessibilité à la gare de La Verrière, à la future ZAC Gare-Bécannes qui sera source de nombreux emplois, ainsi qu'aux différentes zones commerciales notamment « Les Portes de Chevreuse » à Coignières.

Cet ouvrage renforce en effet les possibilités de franchissement de la RN10 qui s'effectuent pour le moment uniquement via le pont Schuler. Le projet contribue également à améliorer la fluidité sur le secteur de la Gare de la Verrière, le secteur du giratoire des Citées Amies et le secteur du Pont Schuler. Il aura pour effet une diminution notable de la majorité des temps de parcours sur le secteur.

Globalement, les taux de saturation de la circulation diminuent sur les principaux axes de déplacement. C'est le cas par exemple de l'avenue Guy Schuler où les taux de saturation à l'heure de pointe du matin sont de l'ordre de 130 % à l'horizon 2030, sans le projet et redescend à 90 % pour le même horizon, en situation avec le projet.

Concernant la RD13, les études menées témoignent d'une baisse des taux de saturation aux heures de pointe du matin, à l'horizon 2030, avec le projet, contrairement au scénario sans projet. Une légère hausse de ce taux de saturation est tout de même à noter aux heures de pointe du soir sur ce même axe, en comparaison à la situation sans le projet.

Sur la RD213, la création du franchissement de la RN10 conduit en effet à une augmentation du trafic sur cet axe et à des risques de remontées de file aux heures de pointe. Les études menées mettent par conséquent en avant une augmentation des niveaux sonores pour les habitations situées à proximité de la RD213. Pour pallier cette situation, des mesures de réduction du bruit seront analysées dans le cadre des études préalables à l'enquête publique qui seront menées après la concertation (protections à la source, isolation de façade etc.) pour respecter la réglementation en matière de bruit.

Enfin, ce nouveau franchissement de la RN10 s'insérera dans le réseau des pistes cyclables et de transports en commun du territoire afin de favoriser le développement des modes actifs et les alternatives à la voiture. Les aménagements prévus permettent à ce titre le franchissement sécurisé de la RN10 par les piétons et les cyclistes.



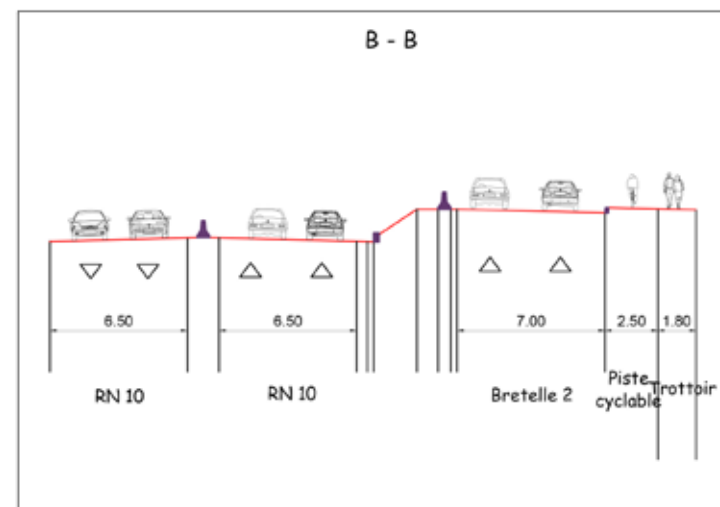
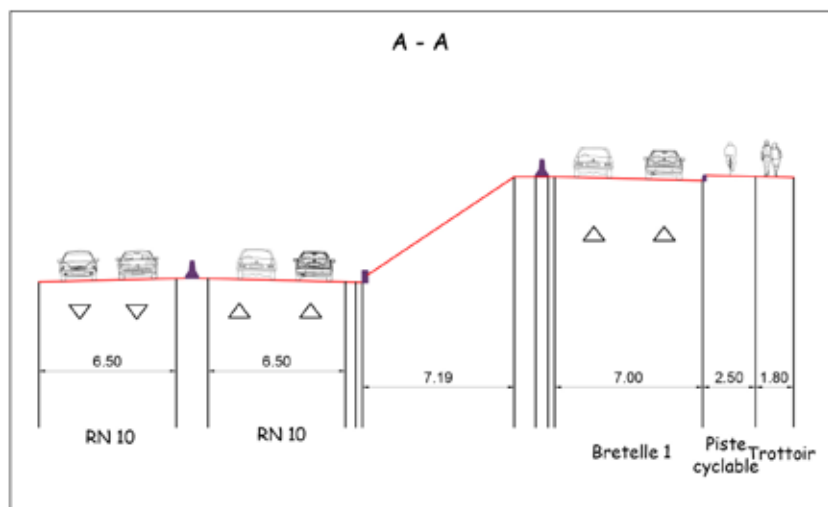
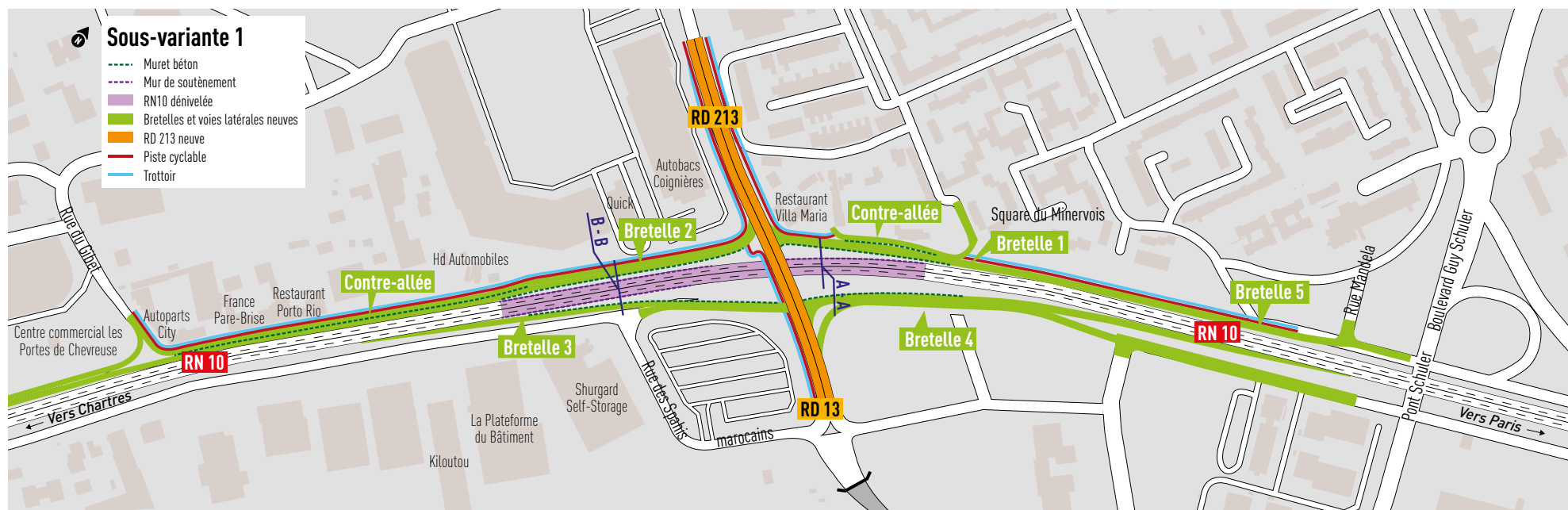
La réglementation en matière de bruit

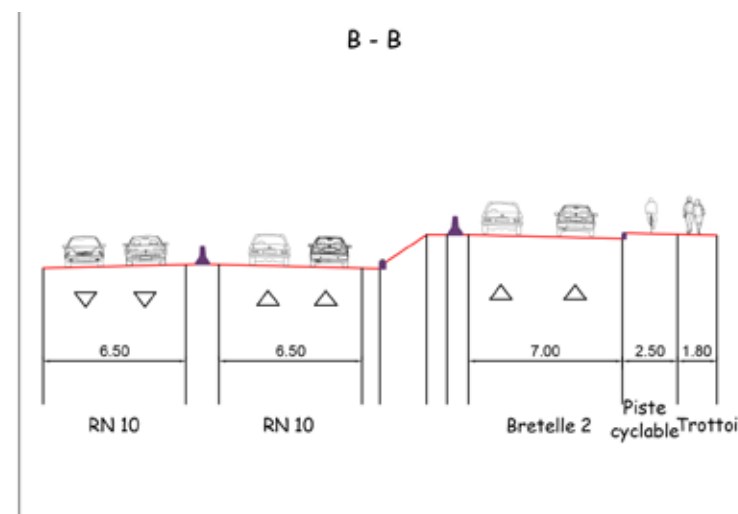
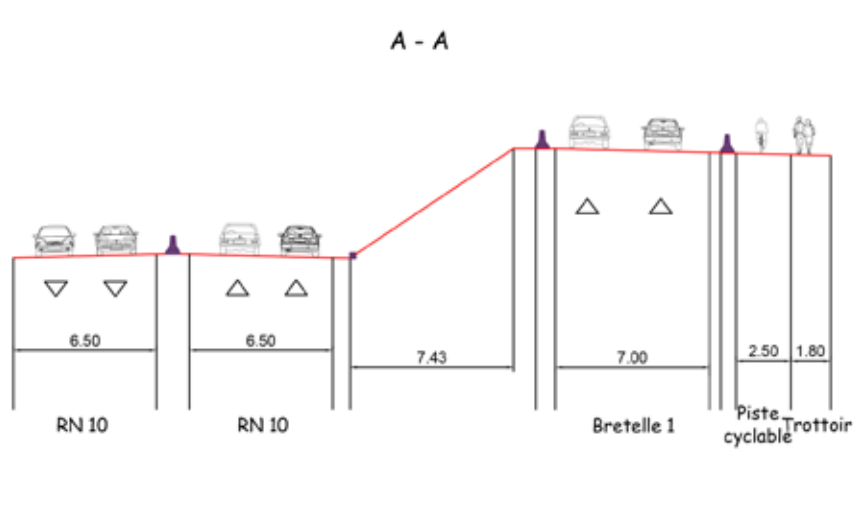
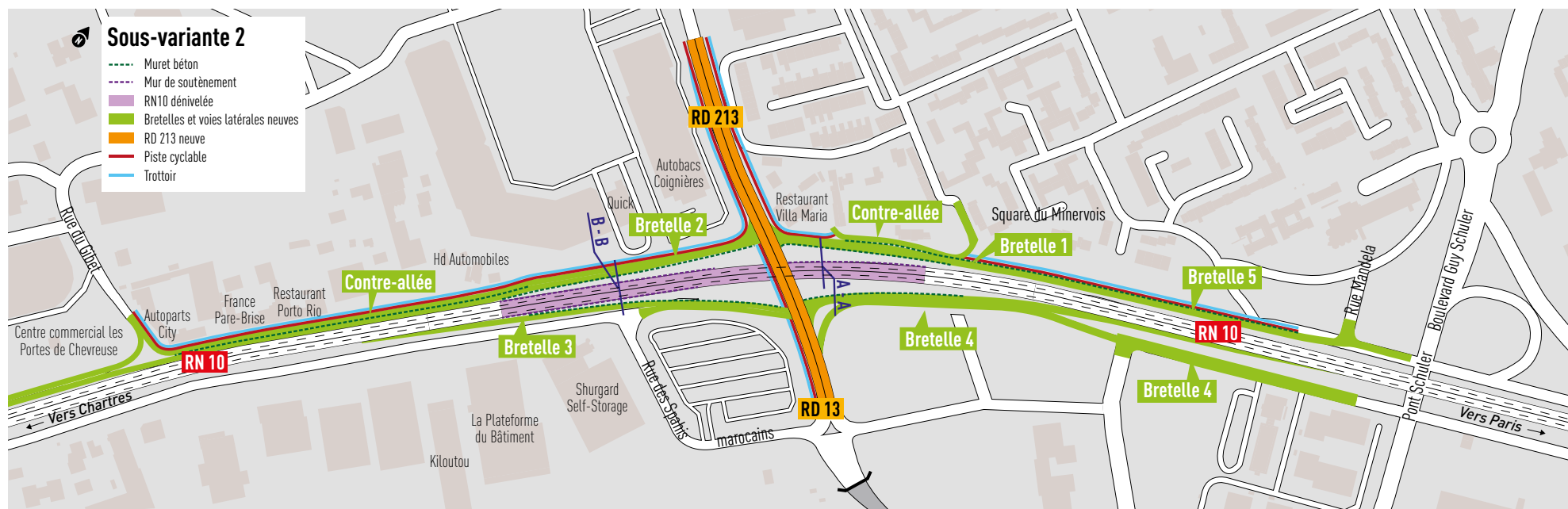
Le décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit mentionne la modification ou la transformation d'une infrastructure existante. Il introduit la notion de « transformation significative » et précise ce dernier point :

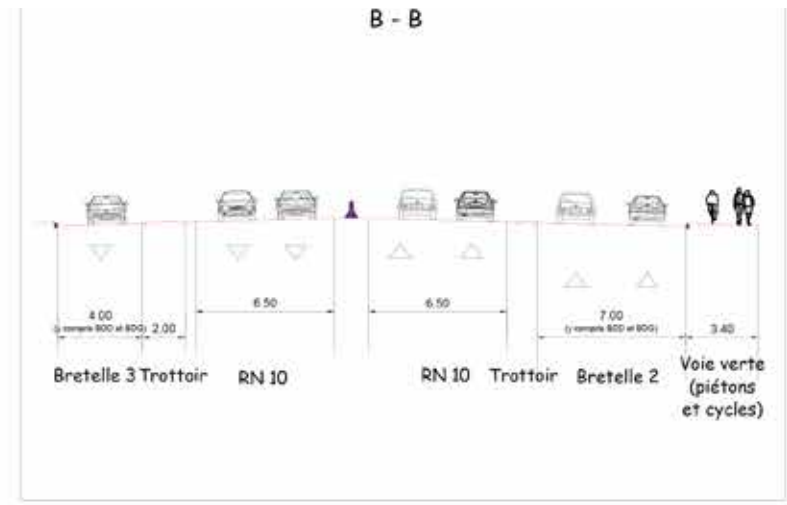
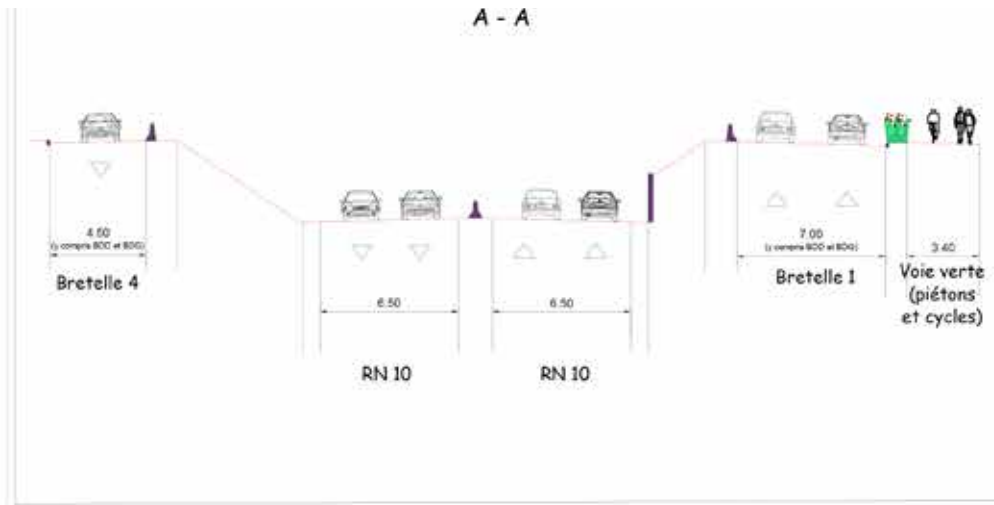
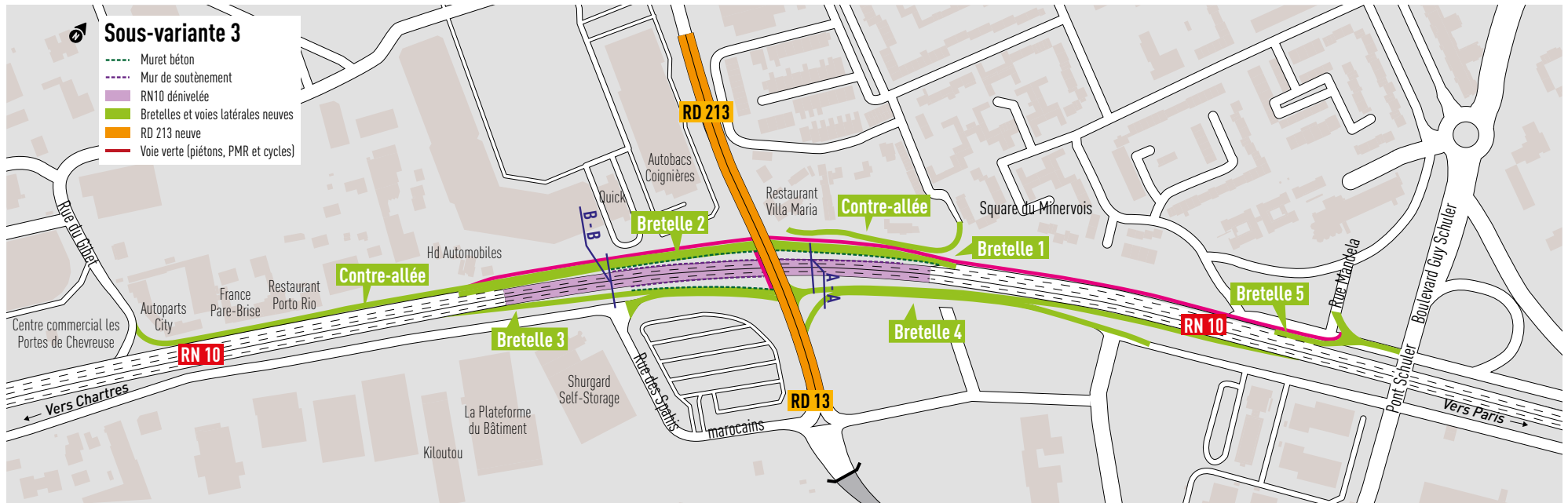
« Est considérée comme significative, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs, telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains (6h-22h, 22h-6h), serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou transformation ».

La contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existante avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB (A) en période diurne et 60 dB (A) en période nocturne.

Différences entre les sous-variantes







AMÉNAGEMENT DE LA RN10

L'aménagement de la RN10 pour la sous-variante 1 correspond à une réalisation dans l'axe actuel de la route avec une dénivellation sur 360 mètres de long.

Pour la sous-variante 2 l'axe de la RN10 est légèrement décalé vers le sud et dénivélé sur 346 mètres.

La sous-variante 3 présente un décalage maximal vers le sud et la RN10 est dénivélée sur 346 mètres.

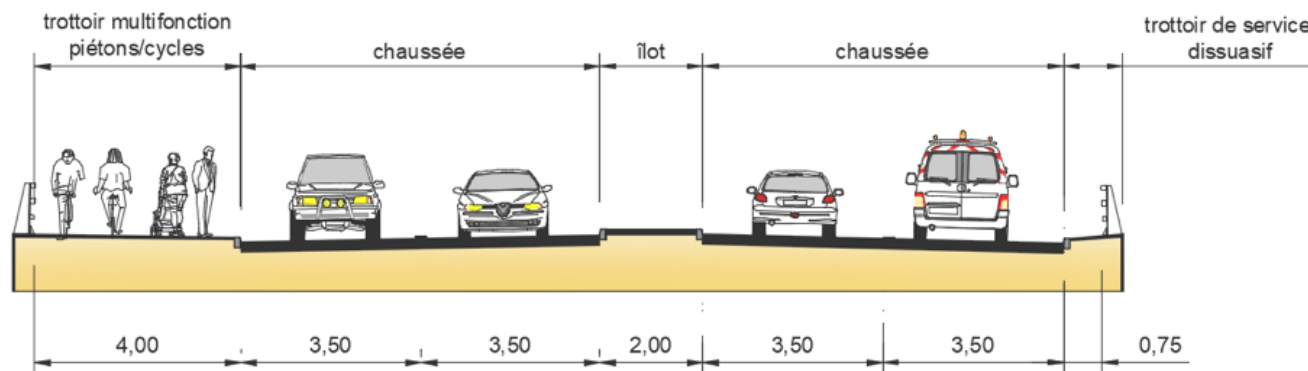
La carte en page suivante présente la localisation de l'axe de la RN10 pour chacune des trois variantes.

AMÉNAGEMENTS DU PONT AU-DESSUS DE LA RN10

Les sous-variantes 1 et 2 présentent le même profil en travers type de cet aménagement avec des voies de circulation de 7 mètres chacune.

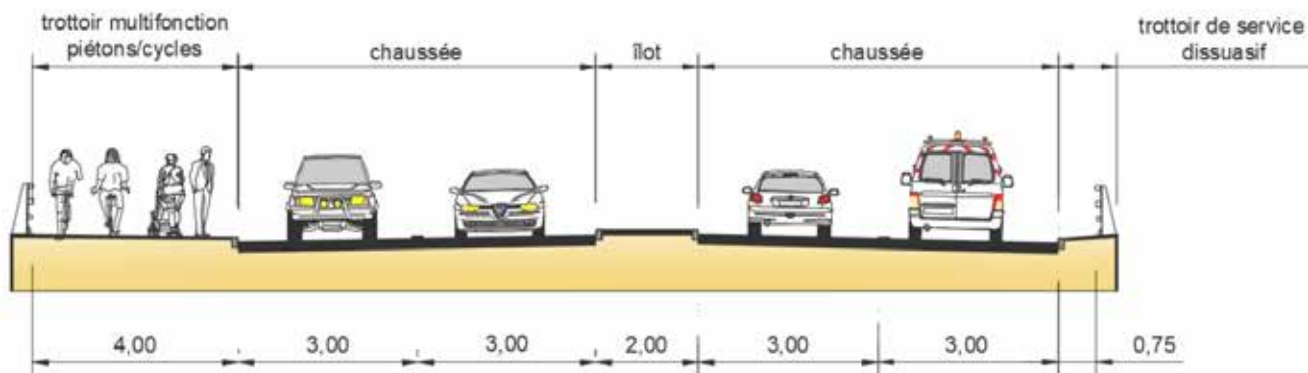
Pour la sous-variante 3, cette largeur est réduite à 6 mètres permettant tout de même la circulation de deux voies par sens de circulation. Cette largeur correspond à une optimisation technico-économique: les études de trafic ont montré que cette configuration restreinte offrirait des capacités équivalentes à celle de 7 mètres de largeur.

le carrefour sur l'ouvrage

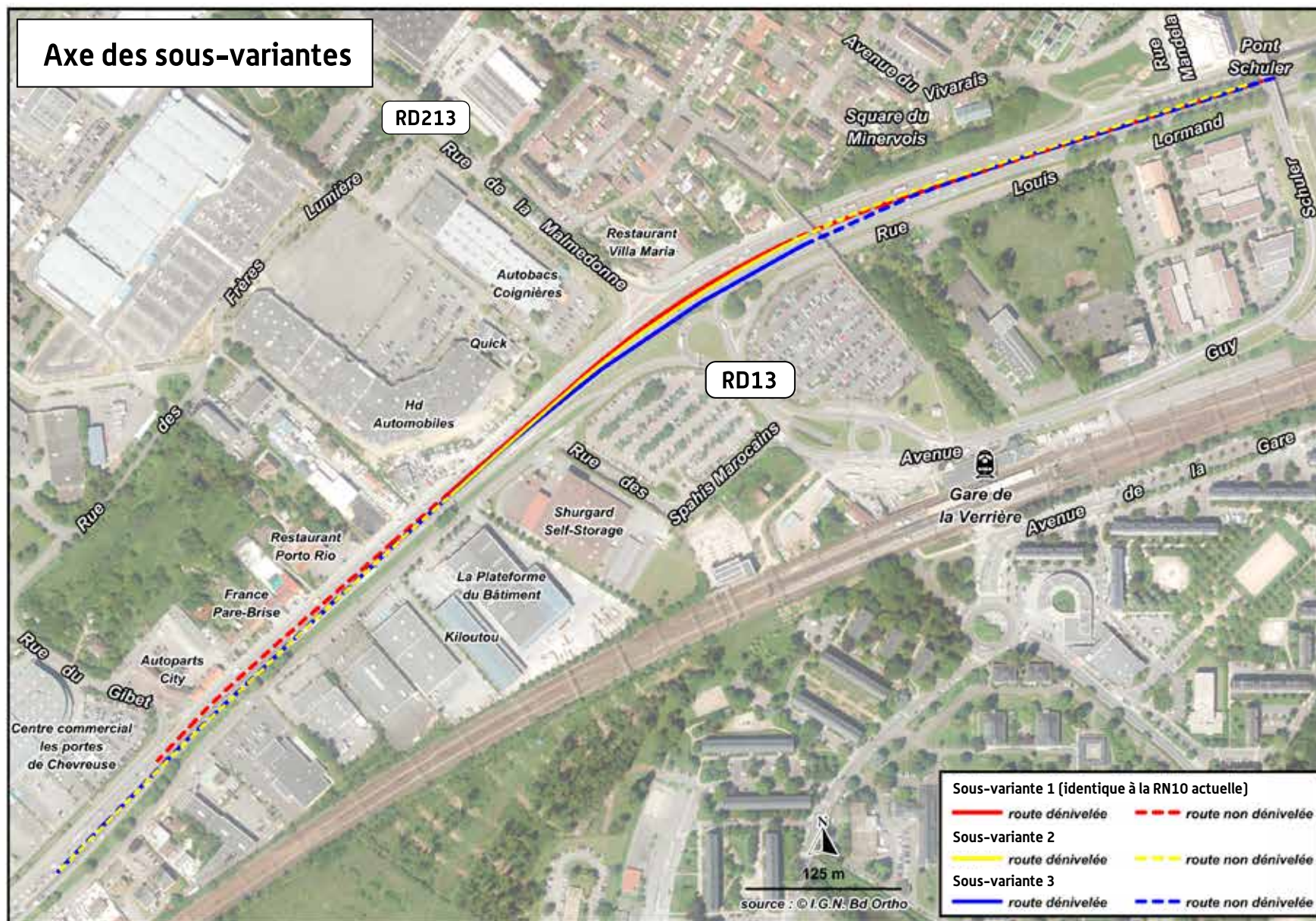


▣ Profil en travers type du pont pour les variantes 1 et 2

le carrefour sur l'ouvrage



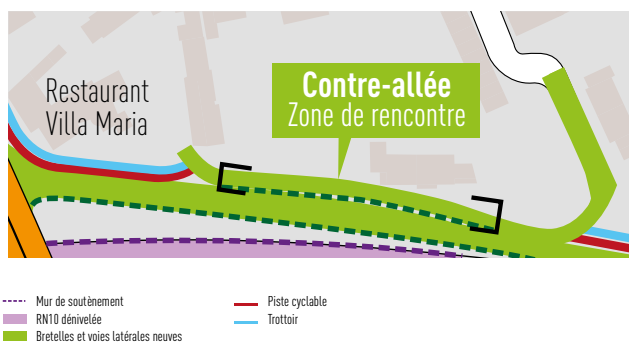
▣ Profil en travers type du pont pour la variante 3



GESTION DES MODES ACTIFS

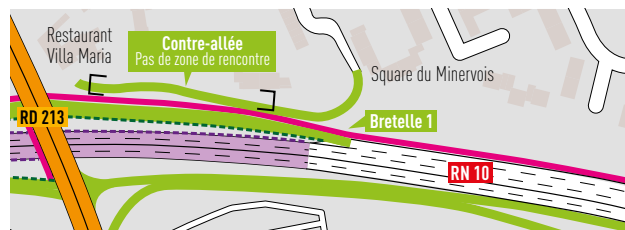
Pour les trois sous-variantes, les modes actifs sur la liaison RD213/RD13 se font via un trottoir multifonction piétons et cycles de 4 mètres de large.

Au Nord de la RN10, les sous-variantes 1 et 2 prévoient la réalisation d'un trottoir et d'une piste cyclable. Cependant, une zone de rencontre est présente au niveau de la contre-allée desservant le parking du restaurant Villa Maria. Il s'agit d'une zone où les piétons ont la priorité et sont autorisés à circuler sur la chaussée, même si des trottoirs sont présents. La vitesse de circulation des autres usagers est limitée à 20 km/h.



La sous-variante 3 prévoit la réalisation d'une voie verte d'une largeur de 3,4 m utilisée par les piétons et les cycles au nord de la RN10. Entre les bretelles 5 et 1, un aménagement paysager large d'un mètre est prévu pour séparer la voirie de la voie verte afin d'assurer la sécurité des modes actifs. De plus, aucune zone de rencontre n'est présente.

Un trottoir d'1,80 mètre de large est réalisé sur la section prévue en zone 30 de la voie de desserte de la rue du Gibet.



CONSOMMATION FONCIÈRE

Pour l'ensemble des sous-variantes, des parcelles privées situées à Coignières au nord de la RN10 et à l'ouest du carrefour seront plus ou moins impactées selon les variantes.

La sous-variante 1 entraîne une consommation foncière de parcelles privées sur la commune de Coignières de 3 500 m².

La sous-variante 2 étant légèrement décalée vers le sud génère une consommation de 2 160 m² sur les parcelles privées à Coignières.

La sous-variante 3 étant plus fortement décalée vers le sud consomme moins de surface sur les parcelles privées à Coignières avec 318 m² à acquérir.

Les bénéfices du projet

Une partie des emprises nécessaires au projet seront utilisées pour mettre en place des aménagements paysagers favorisant l'insertion urbaine de l'infrastructure. À titre d'exemples, des bandes enherbées seront créées de part et d'autre de la RN10 et des arbres seront également plantés.



Illustrations 3D des aménagements envisagés pour les sous-variantes 1 et 2 (source: Ségic Ingénierie)



Illustrations 3D des aménagements envisagés pour la sous-variante 3 (source: Agence AEI)

Comparaison des sous-variantes

Les trois sous-variantes permettent **d'améliorer la fluidité du trafic sur la RN10** par l'amélioration des bretelles d'entrées et de sorties.

Les dessertes locales actuelles seront conservées après la réalisation des travaux. Elles seront même améliorées avec la réalisation de la liaison RD213/RD13 qui permettra notamment de faciliter les échanges entre la gare de La Verrière et Maurepas.

Le projet permet d'améliorer la sécurité et la lisibilité du site. Cependant, **la sous-variante 2 est un peu moins efficace sur ce point.** Cela est dû à l'affectation des voies sur un linéaire réduit au niveau de la bretelle 2. En effet la séparation des deux voies se fait rapidement, réduisant le temps de décision et de réaction des conducteurs.

En ce qui concerne les cheminements actifs, les sous-variantes 1 et 2 présentent une zone de rencontre, source de risque, au niveau de la bretelle 1. En effet la piste cyclable est interrompue par une contre-allée. **La sous-variante 3 constitue la meilleure solution pour assurer un niveau de sécurité optimal des cheminements modes actifs,** car elle ne présente aucune zone de rencontre. L'aménagement du carrefour constitue, pour l'État, une opportunité pour développer et améliorer les aménagements pour les déplacements actifs; la variante 3 est celle qui répond le mieux à cet objectif.

L'impact des trois sous-variantes sur l'environnement est identique. **Des espaces actuellement végétalisés mais peu qualitatifs seront détruits. Toutefois, le cadre de vie sera amélioré** localement par la **diminution des nuisances sonores** liées à la dénivellation de la RN10 et la plantation d'arbre qui permettra **d'améliorer la qualité de l'air.** Des aménagements paysagers de qualité permettront une bonne insertion du projet dans son environnement.

Les trois sous-variantes intègrent la problématique de la gestion des transports en communs. La réalisation du projet permettra de **faciliter la desserte de la gare SNCF par le réseau de bus,** réduisant le temps de parcours.

Les sous-variantes 1 et 2 entraînent des impacts importants sur le foncier. En effet, elles nécessitent l'acquisition respectivement de 3 500 et 2 160 m² de terrains privés sur Coignières, occupés par des entreprises. **La sous-variante 3 permet quant à elle de limiter fortement l'impact foncier,** avec 318 m² impactés.

Enfin, **le montant des sous-variantes varie.** En effet, le montant de la sous-variante 1 est de 24,2 m€ HT. Celui de la sous-variante 2 est de 23,3 m€ HT et celui de la sous-variante 3 est quant à lui encore plus faible, soit 19,8 m€ HT.

Synthèse de la comparaison des sous-variantes en lien avec les objectifs du projet

Des critères de comparaison ont été établis pour l'analyse des sous-variantes.

Par ailleurs, un barème de notation a été mis en place. Il correspond à un code couleur à 3 niveaux:

Sous-variante la moins favorable	Sous-variante médiane	Sous-variante la plus favorable
----------------------------------	-----------------------	---------------------------------

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

4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le maître d'ouvrage et les partenaires

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Pour les phases amont du projet de réaménagement du carrefour de la Malmédonne (les études d'opportunité, la présente concertation et jusqu'à la déclaration d'utilité publique), le maître d'ouvrage du projet est l'État – Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - représenté par la Direction des Routes d'Île-de-France de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF).

C'est donc l'État qui décidera, à l'issue de la concertation, s'il donne suite à ce projet et, le cas échéant, des caractéristiques des aménagements qui seront réalisés.

Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue (calendrier ci-contre), la maîtrise d'ouvrage du projet sera confiée à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pour les phases d'études approfondies et de travaux.

LES ACTEURS

Dès les premières réflexions autour de ce projet, l'État a associé les acteurs du territoire : le Conseil départemental des Yvelines, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et les communes de la Verrière, Maurepas et Coignières.

Le coût et le financement du projet

Le coût du projet est estimé de 24 à 29 millions d'euros TTC (hors éventuelles protections acoustiques en cours d'étude).

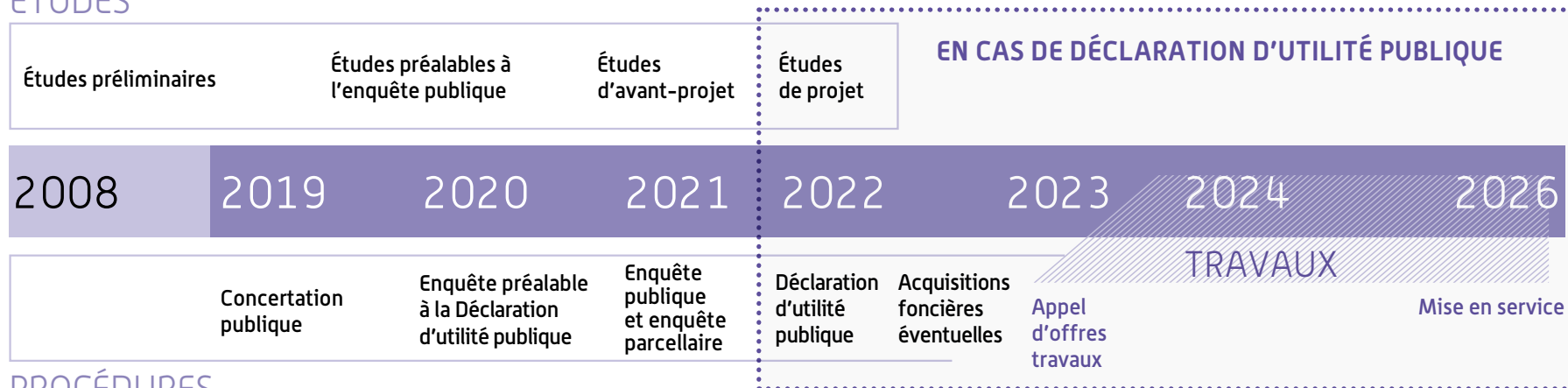
Une convention financière a été signée en mai 2019 pour sécuriser une première phase de dépenses liées au projet. Ainsi, l'État s'est engagé à hauteur de 7 millions d'euros (au titre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020), le département des Yvelines et la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pour 4 millions d'euros chacun.

Les études approfondies de la solution retenue à l'issue de la concertation aideront à affiner le coût du projet. Ces nouveaux éléments permettront de poursuivre la mobilisation des fonds nécessaires auprès des financeurs actuels ou de nouveaux partenaires.

Le calendrier du projet

Les dates sont données à titre indicatif sous réserve de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et de la mise en place des financements.

ÉTUDES



PROCÉDURES

4

Les suites à donner

1. LE BILAN DE LA CONCERTATION ET LA POURSUITE DU DIALOGUE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les expressions recueillies lors de la concertation vont contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet, notamment sur l'opportunité du projet, l'insertion urbaine et paysagère des aménagements, les mesures de réduction des impacts et l'organisation des travaux.

Un bilan sera établi à l'issue de la concertation auquel sera annexé le compte rendu du garant. Ce document rendra compte des échanges et des avis exprimés durant cette phase. Il fondera la décision du maître d'ouvrage quant aux conditions de poursuite du projet. Ce bilan sera rendu public et mis à disposition sur le site internet de la DiRIF.

Suite à cette phase de concertation, le maître d'ouvrage poursuivra le dialogue avec les publics concernés jusqu'au lancement de l'enquête publique par le biais de réunions techniques thématiques.

2. APRÈS L'ENQUÊTE : LA POURSUITE DES ÉTUDES TECHNIQUES

Si le projet est déclaré d'utilité publique, les études détaillées seront alors lancées. Le projet sera défini précisément, ainsi que l'ensemble des détails de construction, dont les modalités de réalisation des travaux en maintenant la circulation sur la RN10.

Parallèlement, l'ensemble des autres procédures sera lancé et réalisé :

- En coordination avec les communes de La Verrière, Maurepas et Coignières ;
- De manière concertée avec les populations, les collectivités locales et les services concernés.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET
INTERDÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF