

Rapport du Garant

*Réaménagement du carrefour de la
Malmédonne sur la RN10*

CONCERTATION PRÉALABLE

18 novembre au 20 décembre 2019

François Desmazière
Garant inscrit sur la liste de la Commission
Nationale du Débat Public

Rapport établi le 16 janvier 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
2. CONTEXTE DE LA MISSION.....	4
3. DISPOSITIF DE GARANTIE	4
4. DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	8
5. RÉSULTATS	10
6. RECOMMANDATIONS POUR POURSUIVRE LA CONCERTATION.....	11
7. APPRÉCIATION DU GARANT SUR LE DEROULÉ.....	11

1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

Situation : Le carrefour de la Malmédonne est à l'intersection de 3 communes - Coignières, Maurepas et La Verrière - qui appartiennent à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il permet des échanges entre la RN10 et, d'une part la RD 213 vers le nord – d'autre part la RD13 vers le sud, mais aucune liaison directe entre le nord et le sud ni pour les véhicules, ni pour les piétons.



Localisation du projet - Visuel issu du dossier de concertation

Maîtrise d'ouvrage : Pour les phases d'études et la concertation, jusqu'à la Déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage est l'Etat, représenté par la Direction Régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF).

Objectifs affichés : Le projet d'aménagement vise notamment le renforcement des liaisons entre le nord et le sud de la RN10, l'amélioration des conditions de déplacement pour les modes doux (piétons et cycles), une meilleure lisibilité du carrefour, un maintien de la fluidité du trafic sur la RN10 et l'amélioration des entrées de villes et au pôle multimodal pour accompagner le développement du secteur et favoriser l'intermodalité.

Coûts et calendrier : Le projet est évalué entre 24 et 29 millions d'euros TTC pour une mise en service en 2026.

2. CONTEXTE DE LA MISSION

La concertation a été menée au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Afin d'en assurer la transparence et conformément à la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, le maître d'ouvrage a décidé de solliciter – de manière volontaire puisque ce n'était pas une obligation - un garant inscrit sur la liste nationale depuis juillet 2017.

La mission du garant s'est donc inscrite dans la philosophie de la Commission Nationale du Débat Public « *Vous donner la parole et la faire entendre* », en s'attachant à remplir 3 objectifs : Développer l'information et la connaissance du projet par les habitants, associations et élus du territoire – Les écouter et faire en sorte que le maître d'ouvrage entende les différents points de vue et y apporte des réponses argumentées – Assurer le cas échéant des conciliations et rencontres afin de faciliter la compréhension mutuelle.

A la demande du maître d'ouvrage, le garant a aussi joué le rôle d'animateur/modérateur des réunions publiques.

3. DISPOSITIF DE GARANTIE

Le garant a été associé à l'élaboration du dispositif de concertation et les échanges ont permis de valider un ensemble d'outils d'information bien dimensionné.

La concertation a ainsi été annoncée **par voie d'affichage** : 120 affiches ont été diffusées en différents formats (A3, 40*60cm) dans les communes de Maurepas, La Verrière et Coignières.

RN10 - RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE

INFORMEZ-VOUS ET EXPRIMEZ-VOUS

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2019

S'INFORMER

- Lors des rencontres organisées :
 - Une réunion publique d'ouverture de la concertation à La Verrière, le jeudi 11 novembre à 20h (salle du Conseil de la mairie, Avenue des Noëls)
 - Un atelier de travail à Coignières, le mercredi 4 décembre à 20h30 (salle St-Jacques, 11 Avenue Marcel Dimsault)
 - Une réunion publique de clôture à Maurepas, jeudi 12 décembre à 20h (salle du Conseil de la mairie, 2 Place d'Auxois)
- Les supports d'information :
 - Le dossier de concertation mis à disposition dans les mairies de Coignières, Maurepas et La Verrière et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et consultable sur le site internet de la DREIF : www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
 - La plaquette d'information et l'exposition présentées dans les mairies de Coignières, Maurepas et La Verrière, ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
 - Le site internet de la DREIF : www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

S'EXPRIMER

- Lors des rencontres organisées
- En envoyant un mail à l'adresse suivante : m10malmédonne.dir@developpement-durable.gouv.fr
- En envoyant un mail au garant de la concertation : garantmalmédonne@gmail.com
- Par voie postale : DREA/DREIF/SMR/DMRSD – CONCERTATION RN10 Malmédonne 37, 23 rue Médin 78015 SENEZ
- Sur les registres papier : à disposition dans les mairies de Coignières, Maurepas et La Verrière, ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Toute l'information sur le projet et la concertation : www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Une page internet dédiée au projet sur le site de la DIRIF (<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>) a été mise en ligne le 13 novembre 2019. Cette page présentait une information sur le projet et la démarche de concertation.

Les outils de communication, ainsi que les supports de présentation et les comptes-rendus des réunions ont été mis en ligne. Les outils mis à disposition du public lors de l'atelier ont également été mis en téléchargement sur cette page.

Une adresse mail dédiée rn10.malmedonne.dirif@developpement-durable.gouv.fr permettait aussi de recevoir directement les contributions des habitants (qui pouvaient aussi écrire à une adresse postale spécifique).

LA ROUTE SE MODERNISE

RN10 - Réaménagement du carrefour de la Malmedonne - Concertation publique du 18 novembre au 20 décembre 2019

publié le 13 novembre 2019 (modifié le 23 décembre 2019)

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2019

Localisation du projet

Le carrefour de la Malmedonne est situé à l'intersection de trois communes : Coignières, Maurepas et La Verrière.

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 et les cyclistes. La RN10 constitue donc une coupure urbaine pour les véhicules, les piétons et les cycles entre d'une part les communes de Maurepas et Coignières et d'autre part la commune de La Verrière.

Le projet d'aménagement du carrefour, présenté en concertation publique, vise à améliorer les échanges entre la voirie nationale et les voiries locales en optimisant le desserte du secteur, actuellement en pleine mutation. Le projet est aussi l'occasion d'améliorer la fluidité du carrefour pour les usagers et de favoriser le développement des modes actifs (piétons et cycles) et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Principales opérations en cours

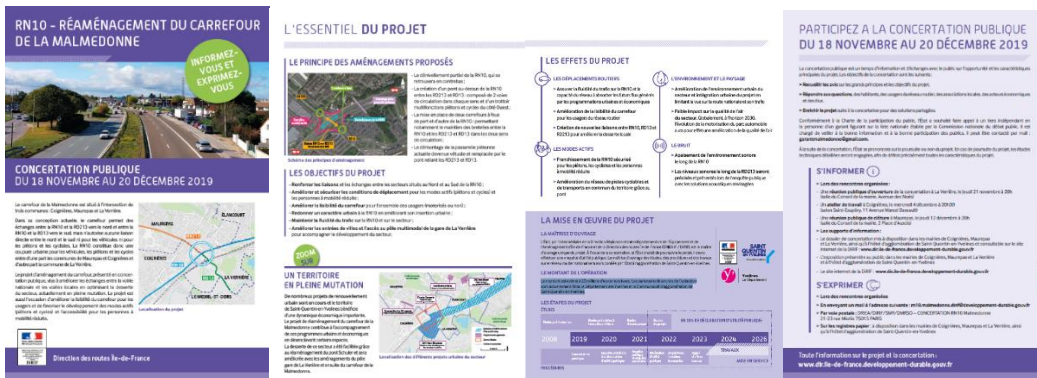
- Rénovation des chaussées
- Confortement de 2 murs de soutènement de la RN118 à Sévres
- Contournement Est de Rosoy
- A14-A86 - Remise en état du site de l'échangeur
- Pont de Nogent
- Déviations de Boissy-Saint-Léger (RN19)
- Modernisation du tunnel de Bobigny (A86)
- A14-A86 - Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)
- Aménagement de la Francienne entre A4 et A6

Extrait de la page Internet dédiée au projet

Le dossier de concertation (composé de 36 pages pour présenter le projet de manière synthétique et claire) a été imprimé à 800 exemplaires, il était mis à disposition du public lors des réunions publiques, dans les mairies de Maurepas, La Verrière et Coignières, ainsi qu'à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il était également accessible sur la page internet du projet du site de la DIRIF et il a été téléchargé 56 fois.



Un dépliant de 4 pages a été réalisé pour présenter de manière synthétique le projet et les modalités de concertation.



Ce dépliant a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres des communes de Maurepas, La Verrière et Coignières, le 12 novembre 2019, représentant un total de 13 800 exemplaires diffusés.

Plusieurs opérations de tractage ont également été organisées, pour un total de 2000 exemplaires distribués :

- Au niveau de la zone commerciale des Portes de Chevreuse et du Centre commercial PariWest, le 16 novembre
- Dans les gares SNCF de Coignières et de La Verrière, le 19 novembre

1 200 exemplaires ont, de plus, été mis à disposition :

- Des mairies de Maurepas, La Verrière et Coignières
- Des partenaires (Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines, Conseil départemental des Yvelines)
- De la Préfecture des Yvelines
- Lors des réunions publiques et de l'atelier

Des registres papier étaient disponibles dans les mairies des communes de Maurepas, La Verrière et Coignières, ainsi qu'à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Deux réunions publiques et un atelier participatif ont été organisés (et, comme indiqué ci-dessus, modérés par le garant) sur le territoire du projet :

- Le 21 novembre à La Verrière : réunion publique d'ouverture de la concertation
- Le 4 décembre à Coignières : atelier participatif de travail sur les impacts du projet - les modes actifs et la desserte des commerces
- Le 12 décembre à Maurepas : réunion publique de clôture de la concertation
-

Une exposition était présentée lors de ces réunions publiques et mise à disposition du public pendant toute la durée de la concertation dans les 3 communes concernées par le projet et à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Composée de trois panneaux (format 85*200cm), elle présentait de manière synthétique le projet et la concertation.

Enfin, le garant a créé une adresse mail spécifique garantmalmedonne@gmail.com afin de pouvoir être sollicité directement.

4. DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Même si elle peut toujours sembler insuffisante au regard des enjeux et de la population potentiellement concernée, la participation a été significative et surtout, elle est allée crescendo en intensité.

Les 3 réunions publiques (**les comptes rendus sont disponibles en annexe**) ont ainsi rassemblé plus de 200 personnes – dont 35 sont intervenues - et elles ont duré entre 2h et 2h15, le garant ayant veillé à ce qu'aucune question ne reste en suspens ou sans réponse.

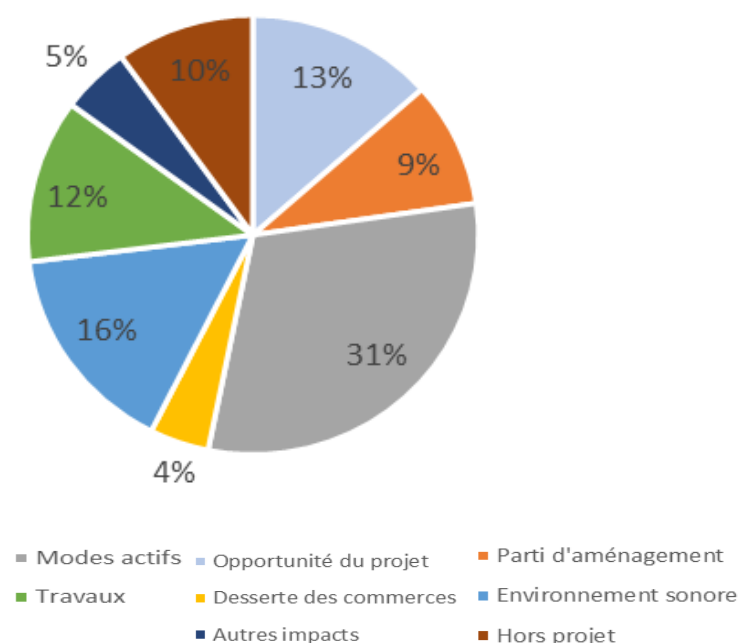
	Durée	Nombre de participants	Nombres d'interventions (prise de parole)
La Verrière 21/11/2019	2h	67	9
Coignièrès 4/12/2019	2h15	50	7 (les 50 personnes travaillant par ailleurs en 4 ateliers pendant 45 minutes)
Maurepas 12/12/2019	2h	84	19
TOTAL		201	35



Au total, ce sont **75 contributions qui ont été recueillies** : Outre les prises de parole publique, 16 avis écrits ont été déposés dans les registres (et un remis lors de la réunion de Maurepas) et 24 mails reçus sur l'adresse dédiée.

Le sujet des modes actifs arrive largement en tête des sujets traités dans les contributions, suivi dans l'ordre par l'environnement sonore, l'opportunité du projet et l'organisation des travaux. Les participants à la concertation se sont également exprimés dans une moindre mesure sur le parti d'aménagement et sur les autres types d'impact du projet.

A noter que 10% des contributions ont concerné des sujets qui n'entraient pas dans le cadre du projet.



32 mails ont été adressés au garant sur l'adresse dédiée mais il s'agit pour l'essentiel de copies de messages adressés par les habitants et des réponses de la DIRIF. Seuls 5 messages étaient adressés directement et concernent principalement le maintien de la passerelle piétonne, sujet qui a suscité le plus d'interventions au fil de la concertation. Le maire de Maurepas a souhaité s'exprimer de manière spécifique dans un courrier au garant reprenant son intervention en réunion publique et ses demandes auprès du maître d'ouvrage.

5. RÉSULTATS

S'agissant d'un projet ayant déjà fait l'objet préliminaires depuis plus de 10 ans, la concertation portait sur un projet déjà bien avancé. Le partage préalable sur les objectifs et l'opportunité du projet pouvait donc être un écueil, mais l'expression générale a confirmé un consensus, même si un tracé alternatif d'enfouissement de la RD13 en lieu et place de la RN10 a été proposé par un participant.

L'objet de cette phase était donc essentiellement d'informer le plus largement possible le public sur l'état d'avancement et les solutions possibles, et de recueillir l'expertise d'usage des habitants afin d'améliorer le projet.

Beaucoup de contributions ont suggéré des alternatives sur les cheminements (positionnement et aménagement) et sur la desserte des commerces. Le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier ces propositions pour affiner le traitement des modes doux.

Un point particulier de focalisation, déjà évoqué ci-dessus, concerne le maintien de la passerelle piétonne, avec deux approches complémentaires : maintien d'un franchissement pendant les travaux et, surtout, rétablissement à l'identique après les travaux. Le maître d'ouvrage a entendu cette expression, avec une posture ouverte sur la phase de travaux, mais des contraintes financières qui ne permettent pas d'envisager le rétablissement post-travaux à ce stade.

La concertation aura aussi permis l'expression d'inquiétudes sur deux sujets principaux : l'évolution de l'environnement sonore et la gestion de la phase travaux (nuisances, risques de reports de trafic, qualité de l'information, ...). L'état d'avancement des études et du projet n'ont pas permis de réponses précises et définitives à ce stade, mais le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre l'information sur ces sujets.

6. RECOMMANDATIONS POUR POURSUIVRE LA CONCERTATION

Compte tenu de ce qui est exprimé ci-dessus, la principale recommandation est d'assurer un continuum de la participation d'une population en demande d'informations.

Il paraît difficilement envisageable d'attendre l'enquête publique avant de répondre aux attentes et interrogations qui sont nées pendant cette phase de concertation et il convient de trouver les modalités pour le faire.

Dans ce cadre, le garant pense souhaitable :

- De poursuivre l'information sur l'intégration des propositions sur les cheminements des modes actifs et sur les études concernant le bruit et l'air. Une lettre d'information régulière diffusée auprès des riverains concernés et des personnes présentes aux réunions serait un outil utile.
- De tenir une réunion publique intermédiaire, à l'été ou à la rentrée de septembre, pour faire le point sur les différents sujets évoqués. Au regard de la répartition des interventions et inquiétudes, celle-ci prendrait naturellement sa place à Maurepas.
- Sur la question de la passerelle, d'envisager un format de type « visite de terrain » avec les riverains concernés, pour affiner l'apport de l'expertise d'usage et envisager avec les utilisateurs les meilleures solutions, à coût raisonnable.

7. APPRÉCIATION DU GARANT SUR LE DÉROULÉ

Aucun dispositif n'est parfait et ne permet de prétendre à l'exhaustivité et au rapprochement de tous les points de vue.

Pour autant, le garant considère que cette phase de concertation a été réelle, utile et a permis de bien identifier les inquiétudes à lever et les précisions encore attendues.

Même si le temps de concertation a été court, pour tenir compte notamment de la période électorale, l'information a progressé pendant ces quelques semaines et la qualité des questionnements et des échanges ont été riches d'enseignements.

Il appartient maintenant au maître d'ouvrage de ne pas laisser retomber cet élan et de maintenir la qualité d'information et d'échange proposée pendant cette phase.

Aménagement du carrefour de la Malmedonne

Synthèse de la réunion d'ouverture du 21 novembre 2019

Début de la réunion à 20h15

67 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

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 Nelly DUTU, maire de La Verrière

La maire de La Verrière présente ses mots de bienvenue au public puis évoque les raisons de la tenue de cette rencontre : c'est une réunion d'information où le public pourra poser des questions afin d'être informé du projet. Elle précise à l'assemblée que deux autres rencontres viendront compléter cette première phase de concertation : un atelier le 4 décembre et une réunion de clôture, le 12 décembre. Elle remercie la DiRIF, maître d'ouvrage, et ses partenaires, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le Conseil départemental des Yvelines. Elle souligne l'importance du projet pour renforcer le lien entre les trois communes concernées et pour assurer la bonne desserte du projet de ZAC Gare-Bécannes.

Elle se félicite de l'avancée du projet, qui a plus de 10 ans et commence à se concrétiser.



Introduction par François DESMAZIERE, garant de la concertation

François DESMAZIERE indique qu'il est garant de la concertation inscrit sur la liste nationale des garants CNDP (Commission Nationale du Débat Public). Il précise que la DiRIF a volontairement fait appel à un garant, sans y être contraint réglementairement. Il présente son rôle dans la concertation : s'assurer de la bonne information du public sur le projet, garantir les bonnes conditions d'expression de tous et créer les conditions d'écoute par le maître d'ouvrage. Il modère également les prises de parole lors des rencontres publiques. Il précise qu'il n'intervient pas sur le fond mais donne un avis sur le déroulement de la concertation et sur la participation du public. Il établit un bilan à l'issue de la concertation, dans lequel il retrace la manière dont elle s'est déroulée. Ce bilan est rendu public.

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 et la concertation (cf. diaporama).

Bernard MEYER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, rappelle que le projet existe depuis plus de 10 ans et qu'il a retrouvé son dynamisme fin 2015-2016. Il indique que les maires attendent ce projet depuis longtemps. Il précise qu'il vient en complément d'autres projets, en particulier le Pont Schuler, l'enfouissement de la RN10 à Trappes, la gare de La Verrière et ses aménagements. L'ensemble représente un effort financier important de la part des collectivités locales et de l'Etat, et beaucoup de travail des équipes techniques. Il appelle de ses vœux une finalisation du projet à l'horizon 2026.

Jean-François RAYNAL, Vice-président du Conseil départemental des Yvelines, souligne que le Département est impliqué dans ce projet au titre du devenir et de l'aménagement du territoire. L'aménagement du pôle gare à la Verrière vise à créer les conditions pour des transports fiables, confortables et réguliers, ce qui incitera à les prendre. Si les transports collectifs sont plus utilisés, cela contribuera à diminuer la pollution car, au-delà de la qualité de la motorisation, il y aura moins de véhicules sur la route.

Le Département est également partenaire du projet de réaménagement du carrefour de la Malmedonne au titre des deux routes départementales dont il est gestionnaire : la RD213 et la RD13. Il est naturel de proposer aux habitants d'aujourd'hui, mais aussi de demain (ceux du quartier en devenir) un trafic plus confortable. Jean-François RAYNAL souligne donc la nécessité de réaliser ce projet qui poursuit cet objectif de fluidification du trafic à l'échelle du secteur. Il espère que la concertation aboutira aux mêmes conclusions.

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. Au total, 9 participants sont intervenus, sur les thématiques suivantes.

Les aménagements envisagés

Le tracé de la RN10

Le maire de Coignières note l'avantage de la sous variante 3 qui réduit les acquisitions foncières. Toutefois, un participant souligne que le tracé de la RN10 dénivelée dans le cadre du projet implique une montée, ce qui, de son point de vue, pourrait constituer une difficulté pour les camions et générer de la pollution. Par ailleurs, un autre participant estime qu'il manque une hypothèse de tracé, celle de l'enfouissement de la RD, plutôt que de la RN10.

La DiRIF souligne que si la RD était enterrée, et non la RN10, l'amélioration de l'environnement sonore serait moindre. La DiRIF rappelle également que la mise en souterrain de la RD au niveau du carrefour est confrontée à des contraintes techniques et foncières importantes.

Les modes actifs

- La passerelle piétonne existante

Plusieurs participants, notamment le maire de Coignières, souhaiteraient que la passerelle piétonne soit rétablie après les travaux.

La DiRIF indique que la passerelle piétonne existante doit être démolie pendant les travaux car les piles (appuis) de la passerelle se situent dans les emprises des travaux de la RN10. En phase chantier, les usagers devront donc emprunter le Pont Schuler pour traverser la RN10.

La DiRIF précise qu'il n'est pas prévu de la rétablir après les travaux car elle n'est pas adaptée aux besoins, notamment pour les personnes à mobilité réduite. La voie partagée mise en place dans le cadre du projet permettra à la fois de traverser la RN10 de manière sécurisée et d'offrir toutes les fonctionnalités utiles à l'ensemble des usagers (piétons, cycles, personnes à mobilité réduite).

- Les fonctionnalités de la voie partagée : desserte de la gare et continuité des cheminements

Certains participants se réjouissent de la possibilité donnée par le projet de traverser la RN10 de manière sécurisée par le pont. Le maire de Maurepas déplore toutefois l'absence de cheminement pour les modes actifs le long de la RD213, d'autant que de nouveaux logements y seront construits. Il suggère, à l'instar d'autres participants, qu'un travail soit mené sur les continuités des cheminements modes actifs.

Plus globalement, le maire de Coignières considère que les modes actifs ne sont pas suffisamment valorisés dans le projet : par exemple, il ne lui semble pas pertinent qu'un usager en provenance de Maurepas soit contraint de traverser deux fois la RD pour se rendre à la gare de La Verrière.

La DiRIF souligne que les cheminements modes actifs le long de la route départementale ne relèvent pas du projet mais indique qu'il est possible de prévoir dans le projet les aménagements nécessaires pour faciliter les continuités avec des cheminements qui seraient créés par d'autres maîtres d'ouvrage.

La DiRIF explique, de plus, que le tracé du cheminement pour les modes actifs constitue une solution optimisée pour concilier les contraintes du site, les besoins de déplacement et la sécurité des piétons et des cyclistes. Jean-François RAYNAL, Vice-président du Conseil départemental, indique également que le Département travaille à un plan de circulations pour les modes actifs, notamment pour éviter que les voies cyclables ne soient interrompues. Il souligne toutefois qu'un équilibre doit être trouvé pour que la création de nouveaux itinéraires pour les piétons et les cyclistes impacte le moins possible le foncier existant (les acquisitions foncières générant des coûts importants et des procédures administratives complémentaires qui allongent considérablement les délais de réalisation).

- La traversée piétonne de la route départementale

Une participante indique que de nombreux habitants traversent la route départementale, notamment pour aller faire leurs courses à pied et souligne que ces franchissements sont dangereux, d'autant que la route est mal éclairée. Elle suggère que des aménagements soient prévus, par exemple des dos d'âne, des passages piétons et/ou des traitements paysagers.

La DiRIF précise que les aménagements sur la route départementale ne relèvent pas du projet.

La desserte des commerces et des entreprises

Le Maire de Maurepas alerte la DiRIF sur la gêne que la contre-allée créée pour desservir le restaurant Villa Maria pourrait générer pour les riverains. Il suggère que le restaurant soit plutôt déplacé.

La DiRIF souligne que le projet est conçu pour rétablir toutes les fonctionnalités routières existantes, notamment la desserte des commerces et entreprises le long de la RN10. Celle-ci sera sécurisée grâce aux contre-allées alors que la desserte des commerces et entreprises s'effectue actuellement directement par la RN10 et cela de manière peu sécurisée. L'atelier du 4 décembre permettra d'échanger plus en détail sur les aménagements prévus.

Les impacts du projet

L'environnement sonore

Plusieurs participants, notamment le Maire de Maurepas, s'inquiètent de l'impact du projet sur l'environnement sonore des habitations situées le long de la route départementale, d'autant que de nouveaux logements seront livrés en 2020 / 2021. La question du périmètre des études de bruit est également posée, afin de prendre en compte les flux qui vont jusqu'à PariWest. Les participants souhaitent qu'une réflexion soit engagée au plus tôt sur le type de protection à mettre en œuvre.

La DiRIF indique qu'elle est pleinement consciente de cet enjeu, d'autant plus dans un secteur déjà bruyant, comme en témoignent les relevés effectués en 2018. Elle précise que les études menées à ce stade ne permettent pas d'être plus précis en termes de mesure de l'impact du projet sur l'environnement sonore. Les études détaillées seront menées dans le cadre de l'étude d'impact qui sera présentée lors de l'enquête publique si le projet est poursuivi. Le périmètre de ces études ne se limite pas au droit du projet mais va au-delà. A ce stade, le périmètre exact n'est pas connu.

Dès aujourd'hui, on peut toutefois considérer que l'enfouissement de la RN10 abaisse le niveau de près de 6 décibels, ce qui est considérable. Néanmoins, le projet contribuant à réorganiser les flux routiers dans le secteur, la route départementale verra son trafic augmenter. Si cela génère une augmentation du niveau sonore de plus de 2 décibels par rapport à l'existant, le maître d'ouvrage respectera ses obligations réglementaires et mettra en place des protections acoustiques, à la source ou en façade. A titre informatif, la DiRIF précise par ailleurs que l'oreille humaine ne perçoit une détérioration de l'ambiance sonore qu'à partir d'une augmentation de 3 décibels.

La circulation

Plusieurs participants, notamment les élus, se félicitent de la réorganisation des trafics permise par le projet qui contribuera à décharger les voiries des communes. Le maire de Coignières dit avoir compris que le boulevard des Arpents, par exemple, serait déchargé d'1/3 de son trafic et demande confirmation. Une participante demande si la RN10 permettra la circulation des camions, pour éviter que ceux-ci traversent le village de La Verrière.

La DiRIF ne dispose pas de la totalité des éléments de réponse en séance. Elle apportera, avec l'accord du garant, une réponse précise et chiffrée ultérieurement, lors de l'atelier à Coignières le 4 décembre et sur son site Internet.

La phase chantier

Les participants demandent des précisions sur la gestion des travaux : l'organisation des déviations, avec une inquiétude sur la traversée du village de La Verrière notamment, la coordination avec le chantier de l'enfouissement de la RN10 à Trappes et la gestion des gravats du chantier.

La DiRIF indique que la gestion des travaux constitue une préoccupation majeure du maître d'ouvrage dans ce type d'opération, tout particulièrement dans un environnement particulièrement dense et urbanisé. Elle précise qu'à ce stade du projet, les conditions de réalisation des travaux ne sont pas encore connues. En termes de trafic, le maintien de la circulation est une priorité. La solution optimale pour permettre à la fois la réalisation des travaux et l'écoulement de la circulation est recherchée. Sur un axe aussi chargé que la RN10, cela constitue un véritable challenge. Des études de trafic seront menées dans le cadre de l'étude d'impact pour déterminer les itinéraires les plus adaptés. De plus, un dispositif d'information important est mis en place en phase chantier auprès des riverains et des usagers.

Par ailleurs, la gestion des gravats est un sujet sur lequel la DiRIF travaille pour l'ensemble de ses chantiers. Au-delà de l'enjeu écologique, le maître d'ouvrage a

intérêt économiquement à trouver des exutoires au plus près du chantier pour limiter les coûts de transport. Plus globalement, la DiRIF travaille sur les questions de recyclage des déchets de chantier et sur les mesures d'économie en eau.

Le projet d'enfouissement de la RN10 à Trappes est plus avancé puisque que la Déclaration d'utilité publique a été obtenue. Néanmoins, il est possible que les deux chantiers se superposent dans le temps. Dans ce cas, les effets cumulés des deux chantiers seront examinés et les mesures nécessaires seront mises en œuvre pour limiter la gêne occasionnée aux usagers et aux riverains.

La mise en œuvre du projet

Le calendrier

Plusieurs participants, notamment les élus, se réjouissent de voir se concrétiser ce projet ancien.

Un participant estime que si le projet de l'A12 avait été réalisé, la saturation de la RN10 aurait été évitée et la mise en œuvre de ce projet n'aurait pas été nécessaire.

La DiRIF confirme que le projet d'A12 n'est plus d'actualité.

Le financement

Le 1^{er} adjoint de la maire de La Verrière souligne que ce projet était estimé à 7,5 millions d'euros il y a une quinzaine d'années et que l'enveloppe est aujourd'hui évaluée à 20 millions d'euros. Il demande comment le projet est financé et quel est l'impact pour la ville de La Verrière.

La DiRIF confirme qu'au stade des études, le projet est estimé à 20 millions d'euros. Elle précise que 15 millions sont d'ores et déjà financés dans le cadre de conventions, par l'Etat, le Conseil départemental des Yvelines et la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il manque 5 millions et des démarches sont en cours pour finaliser le financement.

Conclusion

Le public n'ayant plus de questions, le garant remercie les participants et propose de lever la séance.

La DiRIF remercie l'ensemble des participants et se réjouit que le projet puisse bénéficier de ce type d'échanges qui représentent des compléments indispensables aux études techniques.

Les prochains rendez-vous de la concertation sont rappelés : un atelier le 4 décembre à Coignières et la réunion de clôture le 12 décembre à Maurepas.

Fin de la réunion à 22h15

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

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 Malmedonne. 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.

PRESENTATION DU PROJET PAR LE MAITRE 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 Malmedonne 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 Malmedonne 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 Malmedonne 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 Coignières 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 m² sans désaxement à 310 m² avec le désaxement le plus au sud prévu dans la sous-variante 3). Pour finir, la DiRIF indique que le dénivèlement plus important côté Coignières 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 renouvelés 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 Malmedonne 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 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