

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

**Déclaration d'Utilité Publique
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Classement / déclassement de voirie
Enquête parcellaire**

Requalification de la RN 10 en traversée de Trappes

Enquête du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus

RAPPORT, AVIS et CONCLUSIONS MOTIVEES de la COMMISSION d'ENQUÊTE

Commission d'Enquête :

Reinhard FELGENTREFF – Président
Claude Garreau et Christian d'Ornellas – membres titulaires
Michel Gasquet – membre suppléant

SOMMAIRE

A Rapport

1. Présentation de l'enquête publique

1.1. Objet de l'Enquête.....	6
1.1.1. Le contexte général.....	6
1.1.2. L'objet du projet	6
1.2. Cadre juridique.....	7
1.3. Examen du dossier d'enquête.....	8
1.3.1. La DUP	8
1.3.2. Mise en compatibilité du PLU de Trappes.....	9
1.3.3. Classement / déclassement de voirie	9
1.3.4. Enquête parcellaire	9
1.3.5. Compléments demandés à l'enquête	10

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Désignation de la commission d'enquête	10
2.2. Modalités de l'enquête	11
2.3. Contacts préalables et visite des lieux.....	12
2.4. Information du public.....	13
2.4.1. Publicité légale	13
2.4.2. La concertation préalable	13
2.4.3. Affichage dans la commune.....	14
2.4.4. Notifications individuelles	14
2.5. Déroulement des permanences.....	14
2.6. Autres réunions et entretiens	15
2.7. Incidents pendant l'enquête.....	16
2.8. Clôture de l'Enquête et recueil des dossiers et des registres.....	16
2.9. Notification du Procès-verbal des observations	16
2.10. Mémoire en réponse de la DiRIF	16
2.11. Dépassement du délai de remise du rapport	17
2.12. Remise du rapport et des conclusions	17

3. Analyse des observations

3.1. Enquête Publique DUP	18
3.1.1. Observations du public	18
3.1.2. Les thèmes élaborés.....	18
3.1.2.1. Impact sur le trafic	19
3.1.2.1.1. Observations reçues relatives à cette thématique	19
3.1.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique	20
3.1.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	23
3.1.2.1.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête.....	23
3.1.2.2. Impact sur le bruit	28
3.1.2.2.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	28
3.1.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique	30
3.1.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	33
3.1.2.2.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête.....	34
3.1.2.3. Nuisances durant les travaux	37
3.1.2.3.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	37
3.1.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	38
3.1.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	40

3.1.2.3.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	40
3.1.2.4. Evaluation socio-économique	43
3.1.2.4.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	43
3.1.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	44
3.1.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	46
3.1.2.4.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	46
3.1.2.5. Qualité de l'air	49
3.1.2.5.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	49
3.1.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	51
3.1.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	53
3.1.2.5.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête.....	54
3.1.2.6. Impact des expropriations	56
3.1.2.6.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	56
3.1.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	56
3.1.2.6.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	56
3.1.2.6.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	56
3.1.2.7. Enfouissement plus important ou total de la RN 10	57
3.1.2.7.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	57
3.1.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	59
3.1.2.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	59
3.1.2.7.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête.....	60
3.1.2.8. Autres problématiques	63
3.1.2.8.1. Observations reçues relatives à cette thématique.....	63
3.1.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	65
3.1.2.8.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	65
3.1.2.8.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	65
3.2. Enquête mise en compatibilité du PLU de Trappes	68
3.2.1. Observations du public	68
3.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique	68
3.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	69
3.2.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	69
3.3. Enquête classement / déclassement de voirie	70
3.3.1. Observations du public	70
3.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique.....	70
3.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	70
3.3.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	70
3.4. Enquête parcellaire	72
3.4.1. Observations du public	72
3.4.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	73
3.4.3. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête	74

B Conclusions motivées et avis

1. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur l'Utilité Publique du projet

1.1. Objet de l'enquête.....	78
1.2. Organisation et déroulement de l'enquête.....	79
1.2.1. Publicité de l'enquête.....	79
1.2.2. Déroulement des permanences	79
1.3. Bilan des observations	80
1.4. Avis de la commission d'enquête	80
1.4.1. Sur l'utilité publique du projet	80
1.4.1.1. Le projet présente-il concrètement un caractère d'intérêt public ?.....	81
1.4.1.2. Les expropriations envisagées sont-elles nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?	82
1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet.....	82
1.4.2.1. Le coût du projet.....	83
1.4.2.2. La rentabilité socio-économique	83
1.4.2.2. Les inconvénients d'ordre social	85
1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même	86
1.4.3.1. Impact sur le trafic	86
1.4.3.2. Impact sur le bruit	86
1.4.3.3. Impact sur la qualité de l'air.....	89
1.4.3.4. Nuisances en phase de chantier	91
1.5. Conclusions de la commission d'enquête	92

2. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Trappes

2.1. Objet de l'enquête	95
2.2. Avis de la commission d'enquête	95
2.3. Conclusions de la commission d'enquête	95

3. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur le classement et déclassement de voirie

3.1. Objet de l'enquête	97
3.2. Avis de la commission d'enquête	97
3.3. Conclusions de la commission d'enquête	97

4. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur l'enquête parcellaire

4.1. Objet de l'enquête	99
4.2. Avis de la commission d'enquête	99
4.3. Conclusions de la commission d'enquête	99

Liste des Annexes

- Annexe 1 :** Ordonnance N° E 16000114/78 du 13 octobre 2016 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles désignant la commission d'enquête
- Annexe 2 :** Arrêté en date du 21 octobre 2016 de Monsieur le Préfet des Yvelines portant ouverture d'une enquête publique unique portant sur la DUP, la mise en compatibilité du PLU de Trappes, le classement/déclassement de voirie et le parcellaire
- Annexe 3 :** Avis au public.
- Annexe 4 :** Copies des publications effectuées dans les journaux le 2.11.2016
- Annexe 5 :** Copies des publications effectuées dans les journaux le 23.11.2016
- Annexe 6 :** Tableau de dépouillement d'observations et courriers (Annexe I au PV de synthèse des observations)
- Annexe 7 :** Les thèmes principaux retenus par la commission d'enquête Annexe II au PV de synthèse des observations)
- Annexe 8 :** Mémoire en réponse
- Annexe 9 :** Courrier adressé le 6.1.2017 au préfet des Yvelines, sollicitant un report du délai de remise du rapport
- Annexe 10 :** Réponses du préfet des Yvelines en date du 16.1.2017, accordant un report du délai de remise du rapport
- Annexe 11 :** Certificats d'affichage
- Annexe 12 :** Registres de l'enquête
- Annexe 13 :** Dossier d'enquête

Rapport

1. Présentation de l'enquête publique

1.1. Objet de l'Enquête

1.1.1. Le contexte général

La présente enquête publique concerne un projet de requalification de la RN 10 sur la commune de Trappes-en-Yvelines.

La ville de Trappes compte près de 30 000 habitants et plus de 1 000 entreprises et occupe une place majeure au sein de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le développement et l'urbanisation de la ville se sont structurés autour des principaux axes de desserte du territoire : la RN 10 et la voie ferrée.

La RN 10 est le seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud dans le département des Yvelines ; elle assure notamment la continuité du réseau routier national entre l'autoroute A 12 et l'autoroute A 11 à 35 kilomètres au sud de Trappes. La RN 10 supporte un niveau de trafic soutenu, compris entre 49 000 et 77 000 véhicules/jour en fonction des secteurs.

La RN 10 constitue une coupure importante au sein de la commune et une fracture dans l'organisation de l'espace urbain.

Les dysfonctionnements urbains multiples qui en résultent, associés à la fragilisation socio-économique de la population de Trappes, ont conduit la ville et l'ensemble des acteurs locaux à s'engager depuis 2002 dans un programme de rénovation urbaine lancé dans le cadre du dispositif des Grands Projets de Ville (GPV).

Ce programme comprend deux volets :

- Le dénivellement et l'enfouissement partiel de la RN 10 dans la traversée de Trappes avec un réaménagement de deux carrefours d'extrémité (RD912/RD23) – « Projet de requalification de la RN 10 » - réalisé par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (**DiRIF**) ;
- L'aménagement de couvertures en plateau urbain de la RN 10 pour rétablir des continuités urbaines, projet conduit par la ville de Trappes.

Ces deux programmes de travaux seront réalisés simultanément et sont interdépendants entre eux. Ils font l'objet de deux enquêtes publiques séparées ; conduites de façon simultanée, afin d'assurer la bonne information du public.

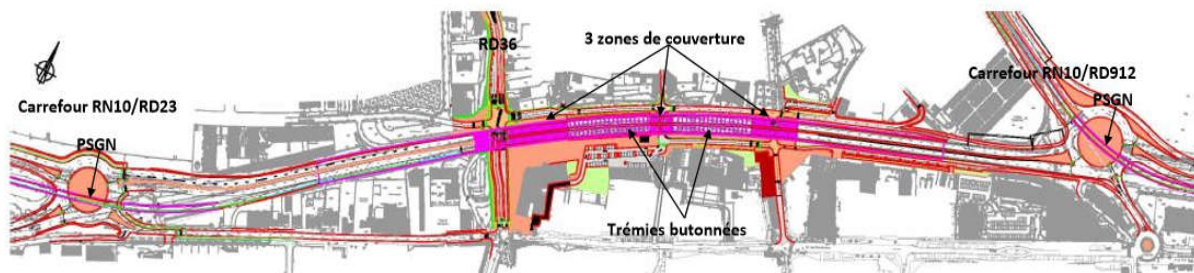
1.1.2. L'objet du projet

Le projet de requalification de la RN 10 à Trappes a un triple objectif :

- Permettre le rétablissement des échanges entre les quartiers de la ville, la gare et les pôles d'emploi locaux et régionaux et ainsi minimiser les effets de coupure urbaine ;
- Améliorer les conditions de circulation et diminuer les congestions, concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore) ;
- Mieux intégrer les circulations de transports en commun et des modes actifs (cycles et piétons), et renforcer la sécurité de ces derniers.

Les aménagements retenus par la DiRIF consistent en :

- La dénivellation de la RN 10 entre les carrefours avec la RD 23 à l'Ouest et la RD 912 à l'Est ;
- Le démantèlement de l'actuel pont Marcel Cachin (RD 36) et la création d'un pont provisoire durant la phase travaux ;
- La création de 3 couvertures dans la zone centrale dénivelée qui sont la dalle de l'Hôtel de ville, la dalle Montfort et la dalle Corderie ;
- Les espaces entre ces couvertures seront partiellement couverts par la mise en place de butons (trémies butonnées) ;
- L'aménagement des carrefours RN 10/RD23 et RN 10/RD 912 en carrefour à feux à îlot central ;
- La création de deux passages souterrains à gabarit normal (PSGN) au niveau des carrefours aménagés.



Le projet de dénivellation et la création de couvertures de la RN 10 s'accompagneront, en surface, de travaux d'aménagements paysagers et qualitatifs sous maîtrise d'ouvrage de la ville dans l'optique de réaliser un véritable plateau urbain.

1.2. Cadre juridique

Le projet de requalification de la RN 10 à Trappes est soumis à une enquête publique unique portant sur :

- La déclaration d'utilité publique du projet,
- La mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappe avec l'opération projetée,
- Le classement / déclassement de voirie,
- Le parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires, les titulaires des droits réels et autres intéressés.

La déclaration d'utilité publique (DUP) est une procédure administrative qui vise à la reconnaissance d'utilité publique d'un projet d'infrastructure, indispensable pour qu'il puisse être procédé à l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation.

L'article L 1 du Code de l'expropriation énonce : « L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité ».

De plus, le projet de requalification de la RN 10 à Trappes est soumis à enquête publique parce qu'il nécessite une étude d'impact au titre de l'article L 122-1 du Code de l'environnement et porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant des dispositions des articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Dans la mesure où l'opération envisagée nécessite des expropriations, elle est également concernée par les dispositions des articles L 110-1 et suivants et R111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Une enquête publique dite « parcellaire » est organisée afin de recenser les droits réels des propriétaires et de permettre le transfert des propriétés dès lors que les acquisitions nécessaires ne peuvent pas être effectuées à l'amiable.

Par ailleurs, les articles L 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Enfin le projet nécessite le classement / déclassement des voies. La procédure est soumise aux dispositions des articles L 123- 3 (voirie nationale), L 131-4 (voirie départementale) et L 141-3 (voirie communale) du Code de la voirie routière ; l'enquête publique organisée selon les dispositions des articles R 131-3 à R 131-8 du même code.

Il faut noter que bien que s'agissant d'une enquête unique conformément aux dispositions de l'article L 123-6 du Code de l'environnement, la commission d'enquête aura à émettre des avis motivés distincts au titre de chacune des enquêtes publiques.

Enfin il appartient au Préfet d'apprécier – après enquête publique – le caractère d'utilité publique du projet.

1.3. Examen du dossier d'enquête

1.3.1. La DUP

Le dossier présenté à l'examen du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique respecte les conditions de l'article R 123-8 du code de l'environnement et de l'article R 112-4 du code de l'expropriation.

Le projet, partie prenante d'un programme d'aménagement dont le coût est supérieur à 83 M€, est également soumis aux obligations réglementaires (articles L1511-2 à 1511-4 et R 1511-1 et suivants du code des transports) en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructure

de transport publique. Une évaluation économique et sociale est présentée dans la pièce I du dossier.

Le dossier, comprenait les rubriques de A à I et la rubrique M suivantes :

- A** Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
 - B** Plan de situation
 - C** Notice explicative
 - D** Plan général des travaux
 - E** Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - F** Appréciation sommaire des dépenses
 - G** Etude d'impact
 - H** Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse
 - I** Evaluation socio-économique
 - M** Annexes (dont bilan de la concertation)
- Le**

1.3.2. Mise en compatibilité du PLU de Trappes

Un dossier présentant la mise en compatibilité du PLU de Trappes, dans le cadre de la requalification de la RN 10 dans la traversée de Trappes, est présenté en pièce J du dossier.

Ce projet intercepte une zone naturelle ainsi qu'un espace paysager au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme ; il est donc soumis à une évaluation environnementale qui est jointe en pièce Jbis du dossier d'enquête. Cette évaluation n'a pas fait l'objet d'une observation de la part de la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Île-de-France.

Conformément aux dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLU doit faire l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune et des personnes publiques associées. Une réunion d'examen conjoint a eu lieu le 17 octobre 2016, un procès-verbal de cette réunion est joint en pièce M – Annexe 3.

1.3.3. Classement / déclassement de la voirie

Le dossier présenté en pièce L était conforme aux dispositions de l'article R.131-5 du code de la voirie routière ; il était constitué :

- d'une notice présentant l'objet et le déroulement de la procédure
- de l'état actuel du classement des voiries de la zone d'étude, avec deux cartes
- de l'état futur du classement des voiries, avec deux cartes

1.3.4. Enquête parcellaire

Les éléments constitutifs du dossier et présentés dans la pièce J étaient, conformément à l'article R 131-3 du code de l'expropriation :

- La notice de présentation
- Le plan de situation
- Le plan parcellaire au 1/500^{ième}
- L'état parcellaire sur lequel était récapitulé l'ensemble des renseignements sur les parcelles

1.3.5. Compléments demandés à l'enquête

Les documents suivants ont été mis à la disposition de la commission d'enquête :

- Etude Air et Santé du projet de requalification de la RN 10, Iris Conseil, juin 2015
- Etude de trafic, SORMEA, mars 2015
- Etude acoustique de projet de requalification de la RN 10, Iris Conseil, juin 2015

Le plan parcellaire a été tiré en format A0 en plusieurs parties afin de le rendre plus lisible pour le public.

Dans la salle de l'ancienne Médiathèque de la ville de Trappe, dans laquelle a eu lieu l'accueil du public pendant toute la durée de l'enquête, ont été également mis en place des panneaux sur lesquels étaient exposés des détails du projet ainsi qu'une maquette représentant son périmètre rapproché.

Ces moyens complémentaires ont permis une meilleure présentation et explication du projet pendant et en dehors de permanences assurées par les membres de la commission d'enquête.

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E16000114/7 en date du 13 octobre 2016 Madame la Présidente du tribunal administratif de Versailles a désigné une commission d'enquête : « en vue de procéder à une enquête Publique ayant pour objet : La déclaration d'utilité publique, mise en compatibilité du PLU de la commune de Trappes, au classement et déclassé de voirie ainsi qu'à l'enquête parcellaire pour la dénivellation de la RN 10 ».

Cette commission d'enquête est composée de :

- Monsieur Reinhard FELGENTREFF, Gérant de Société Industrielle, en tant que président de la commission ;
- Monsieur Claude GARREAU, Géomètre expert DPLG, en tant que membre titulaire de la commission ;
- Monsieur Christian D'ORNELLAS, Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts, en tant que membre titulaire de la commission ;

(En cas d'empêchement de Monsieur Reinhard FELGENTREFF, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Claude GARREAU, membre titulaire de la commission)

- Monsieur Michel GASQUET, Architecte urbaniste, en tant que membre suppléant de la

commission ;

(En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants)

Une copie de cette décision figure en **pièce 1 jointe**.

2.2. Modalités de l'enquête

L'enquête publique unique s'est déroulée conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral en date du 21 octobre 2016 de Monsieur Serge MORVAN, Préfet des Yvelines.

Cette enquête porte sur :

- La déclaration d'utilité publique de projet de requalification de la RN 10 en traversée de Trappes,
- La mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappe avec l'opération projetée,
- Le classement / déclassement de voirie,
- Le parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires, les titulaires des droits réels et autres intéressés

Cet arrêté, qui figure en **Annexe 2**, indique les modalités de cette enquête publique dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, stipulent que :

- l'enquête, d'une durée de 31 jours, se déroulera du 17 novembre 2016 au 17 décembre 2016 inclus ;
- un dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et un registre à feuillets non mobiles, seront cotés et paraphés par un membre de la commission d'enquête et déposés au service urbanisme de la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pendant la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public ;
- un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recueillir ses observations, aux jours et heures suivants :

Au service urbanisme de la mairie de Trappes :

mercredi 17 novembre 2016	de 09h00 à 12h00
lundi 21 novembre 2016	de 16h00 à 19h00
mercredi 30 novembre 2016	de 14h00 à 17h00
vendredi 9 décembre 2016	de 14h00 à 17h00
mercredi 14 décembre 2016	de 09h00 à 12h00

Dans la salle municipale située 46 rue Jean Jaurès (joutant la mairie) :

samedi 3 décembre 2016	de 09h00 à 12h00
samedi 17 décembre 2016	de 09h00 à 12h00

- un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique et contenant les renseignements prescrits à l'article R123-9 du code de l'environnement, sera publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans deux journaux dans le département ;
- cet avis sera également publié par voies d'affiches et éventuellement par tout autre procédé dans la commune de Trappes et à l'Hôtel d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci ;
- ce même avis sera également affiché dans les mêmes conditions par les maîtres d'ouvrage sur les lieux ou un lieu situé au voisinage des travaux projetés visible de la voie publique ;
- des informations relatives à l'enquête peuvent être consultées sur le site Internet de la préfecture des Yvelines : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/urbanisme-Amenagement>;
- la Direction des routes Île-de-France – Service de Modernisation du Réseau - (Tel : 01 40 61 83 69) est habilitée à communiquer les informations sur le contenu du projet.

2.3. Contacts préalables et visite des lieux

Une première rencontre a été organisée dans les locaux de la mairie de Trappes le 3 novembre 2016 entre les membres de la commission d'enquête et les deux maîtres d'ouvrage.

Etaient présent à cette réunion :

Pour la DiRIF : Monsieur Laurent Robert, Chef de département
 Monsieur Sylvain Gérard, Adjoint
 Monsieur Mathias Hennebois, Responsable d'opérations

Pour la ville de Trappes : Monsieur Pascal Barbier, Responsable du service urbanisme
 Madame Priscille Genesco, Responsable de l'aménagement urbain

Les membres de la commission d'enquête.

La réunion a débuté par une brève présentation des projets de requalification de la RN 10 par Messieurs Robert et Hennebois et de l'aménagement de surface du plateau urbain par Monsieur Barbier.

Les projets et les variantes retenus favorisent prioritairement l'aménagement urbain de la ville de Trappes par la réorganisation des deux carrefours et en particulier par les trois traversées de la RN10 qui ont comme objectif de faciliter les déplacements et les échanges entre les parties nord et sud de la ville.

La variante 1A a été favorisée par rapport à la variante 2C, car elle présente une meilleure intégration urbaine, elle assure une meilleure desserte locale et améliore les conditions de trafic des voiries locales, elle est plus favorable aux modes doux. La variante 2C a obtenu un résultat sensiblement plus favorable dans l'évaluation socio-économique ; mais selon la

DiRIF et la ville de Trappes, cette évaluation n'a pas, ou pas suffisamment pris en compte les avantages socio-économiques liés à l'intégration urbaine, la desserte locale et donc l'accessibilité, l'amélioration attendue des échanges et de la circulation au centre-ville de Trappes. Le coût a également été pris en compte dans le choix de la variante 1-A.

Ont été abordés ensuite plusieurs aspects et questions soulevés par l'Autorité environnementale dans son avis ; tels que l'impact des projets sur le bruit, l'air, le trafic, les places de stationnement, etc.

La DiRIF et la ville de Trappes ont répondu sur ces interrogations de l'Ae dans leur mémoire de réponse qui sera remis à la commission d'enquête au plus tard au début de la semaine du 7.11.

Ont finalement été évoqués différents aspects concernant l'organisation de l'enquête publique.

La réunion a été suivie d'une visite commentée du périmètre de projet entre l'hôtel de ville et le carrefour entre la RN10 et la RD 912.

Un deuxième rencontre a eu lieu le 15 novembre 2016 entre des représentants des deux maîtres d'ouvrage et les membres de la commission d'enquête. Ont été précisés lors de cette réunion différents détails concernant l'organisation des permanences ; et les maîtres d'ouvrage ont apporté des précisions et réponses aux questions posées par la commission d'enquête.

2.4. Information du public

2.4.1. Publicité légale

La publicité de l'enquête par voie de presse a été menée comme suit :

1^{ère} publication

- Le Parisien le 2 novembre 2016
- Toutes les Nouvelles le 2 novembre 2016

2^{ème} publication

- Le Parisien le 23 novembre 2016
- Toutes les Nouvelles le 23 novembre 2016

Des copies des publications sont jointes en **Annexe 4 et 5**.

2.4.2. La concertation préalable

Le projet de requalification de la RN 10 était soumis à concertation préalable avec le public selon les dispositions des articles L.103-2 et R.103.1 du code de l'urbanisme.

Le Préfet des Yvelines a fixé par arrêté en date du 19 novembre 2013 les objectifs et les modalités.

La concertation s'est déroulée du 20.11. au 20.12.2013 ; les principales modalités ont été les suivantes :

mise en place, dans les locaux de l'Hôtel de ville de Trappes et au siège de la CASQY d'une exposition avec :

- panneaux de présentation pédagogique
- dossier de concertation présentant les études et plans du projet

publication du dossier de concertation sur les sites internet

- de la DiRIF
- de la mairie de Trappes
- de la CASQY
- registres d'observations

mise à disposition du public d'une boîte électronique

56 avis ont été exprimés lors de la concertation préalable portant sur 109 sujets abordés ; la majorité concernant des avis sur les variantes d'échanges présentées. Globalement il a été démontré que le projet de requalification de la RN 10 était très attendu par le public dans la mesure où il vient conforter le projet d'aménagement urbain de la ville de Trappes.

Le Préfet des Yvelines a tiré par arrêté en date du 18 avril 2014 le bilan de la concertation publique ; le bilan est joint au dossier d'enquête en pièce M – Annexe 2.

2.4.3. Affichage dans la commune

Des affiches annonçant l'enquête publique ont été mises en place à la mairie de Trappes et aux différents points d'affichage de la commune ainsi qu'à proximité et tout au long de la partie de la RN 10 concernée par le projet ; 8 jours avant le début et jusqu'à la fin de l'enquête. Ces affiches ont également été déposées sur les panneaux d'affichage de l'Hôtel d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Des attestations d'affichage ont été remises à la commission d'enquête en fin d'enquête (copies jointes en **Annexe 11**).

L'enquête publique et les dates et le lieu des permanences, ainsi que le dossier d'enquête publique ont également été mis à la disposition du public sur le site Internet de la Direction des routes Île-de-France.

2.4.4. Notifications individuelles

Conformément aux dispositions de l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la DiRIF a envoyé le 25.10.2016, une lettre de notification individuelle par lettre recommandée avec AR à chacun des propriétaires des parcelles concernées par le projet de requalification de la RN 10. Etait jointe à cette lettre une fiche de renseignements à retourner par les propriétaires.

La DiRIF a vérifié le bon retour des avis de réception de ces lettres et, en cas d'absence, demandé l'affichage en mairie de Trappes.

2.5. Déroulement des permanences

En accord avec la commission d'enquête, le lieu des permanences a été changé par rapport à ce qui a été indiqué dans les avis d'enquête publique. Elles ont eu lieu dans l'ancienne Médiathèque – 46, rue Jean Jaurès (à côté de l'hôtel de ville). Ce changement a été bien fléché devant l'entrée de l'hôtel de ville.

Ce local était vaste et très bien adapté à l'accueil du public et à la mise en place de la maquette du projet et des panneaux. Une grande table permettait aisément la consultation des dossiers d'enquête. L'accès a été sécurisé par un vigile.

Durant toutes les permanences, des responsables et collaborateurs du service urbanisme étaient présents dans une pièce annexe; à la disposition des commissaires enquêteurs et du public pour répondre aux questions.

Monsieur le Maire est passé à plusieurs reprises saluer les commissaires enquêteurs.

Entre cinquante et soixante personnes sont venues se renseigner et poser des questions aux commissaires enquêteurs à chaque permanence. Il s'agissait pour une grande majorité de propriétaires, concernés par la cession/expropriation de leurs parcelles. Beaucoup d'entre eux ont exprimé leur surprise d'avoir reçu par la commune 15 jours avant le début de l'enquête des lettres individuelles les informant qu'ils seraient concernés par le projet.

Se sont en particulier manifestés les copropriétaires de la Résidence Les Bleutes et les représentants de leur syndicat de copropriétaires ; concernés par la suppression envisagée d'une cinquantaine de places de stationnement appartenant à la Résidence.

Un autre sujet qui a été évoqué par beaucoup de personnes était le fait que la requalification de la RN 10 ne prévoit pas son dénivellement au niveau des deux carrefours de la RN 10 avec la RD 23 et la RD 912. Ces personnes craignent un accroissement des nuisances sonores et de pollutions de l'air du fait de l'aménagement des carrefours en ronds-points avec îlot-central et feux rouges.

L'organisation de la circulation en voiture, en transport en commun et à pied pendant les travaux était un autre sujet de préoccupation ; en particulier par rapport à la disponibilité des places de stationnement et la suppression du passage souterrain de la RN 10.

2.6. Autres réunions et entretiens

Le 1^{er} février 2017 à 10h30 une réunion s'est tenue sur demande de la commission d'enquête avec le Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY) au siège de la Communauté d'agglomération de SQY.

Assistaient à cette réunion :

Côté CODESQY : M. LONDECHAMP, Vice-président et M. MOISE

Côté commission d'enquête : l'ensemble des membres

Le CODESQY a été créé par le Comité Syndical du SAN de Saint-Quentin-en-Yvelines en 2002. Il est composé de 85 membres bénévoles issus de la société civile, dont le rôle consiste à sensibiliser les citoyens aux enjeux du territoire de l'agglomération et d'apporter une expertise citoyenne à l'attention des élus.

Le CODESQY a donné son avis en 2011 sur le projet de plateau urbain de Trappes lors de la concertation préalable et en 2013 sur la requalification de la RN 10. Il a procédé à une analyse et comparaison des variantes présentées au public, à savoir la variante n°1 avec les deux ronds-points à niveau et la variante n°2 avec un passage en tranché sous les deux carrefours.

Le CODESQY s'est prononcé clairement en faveur de la variante n°1 qui présente selon lui plusieurs avantages, en particulier : meilleure circulation pour la desserte locale et le plan de financement était connu.

Le CODESQY a ensuite souligné les perspectives que l'aménagement du plateau en centre-ville de Trappes offre selon lui pour le développement urbain futur. Le Contrat de développement territorial (CDT) de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles-Grand-Parc devrait permettre la réalisation d'importants projets d'aménagement parmi lesquels figure le projet du secteur Boubas Louise Michel sur des terrains appartenant à RFF et la SNCF à proximité de la gare de Trappes et du carrefour RN 10/ RD 912. De projet est à l'étude et porté par l'EPPS.

2.7. Incidents pendant l'enquête

Il n'y a pas eu d'incidents durant les sept permanences tenues dans la médiathèque de la mairie de Trappes.

2.8. Clôture de l'Enquête et recueil des dossiers et des registres

L'enquête publique s'est terminée, comme prévu, le 17 décembre 2016. Le Président de la commission d'enquête a pris possession le 22 décembre 2016 des quatre registres et courriers reçus à la mairie de Trappes ; après clôture des registres par le maire de Trappes.

Le registre déposé à l'Hôtel de l'Agglomération de SQY et courriers reçus ont été adressés le 19 décembre 2016 par lettre recommandée avec A/R au président de la commission d'enquête.

Les registres et courriers figurent en **Annexe 12**.

2.9. Notification du Procès-verbal des observations

Le procès-verbal de synthèse composé :

- d'une lettre d'accompagnement;
- d'une annexe I rassemblant dans un ordre chronologique et avec indication des thèmes évoqués l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête (jointe en **Annexe 6**);
- d'une annexe II rassemblant les 7 thèmes retenus par la commission d'enquête. les éléments de cette annexe - ont été intégralement repris dans le présent rapport (jointe en **Annexe 7**);

a été remis le 3 janvier 2017 dans les locaux de la mairie de Trappes par le président de la commission d'enquête à Monsieur Sylvain GERARD, Adjoint au Chef de Département de la DiRIF.

2.10. Mémoire en réponse de la DiRIF

La DiRIF a exposé et ensuite remis son mémoire en réponse à l'ensemble des membres de la commission d'enquête lors d'une réunion le 30 janvier 2017 de 14h00 à 17h30 dans les locaux de la mairie de Trappes.

La DiRIF a suivi dans l'établissement de son mémoire le plan établi par la commission d'enquête dans son procès-verbal des observations.

La commission d'enquête a posé lors de l'exposé de la DiRIF de nombreuses questions pour éclaircir ou préciser certains aspects des réponses données.

Le mémoire en réponse est joint en **Annexe 8**.

2.11. Dépassement du délai de remise du rapport

Compte tenu du nombre important et de la complexité des observations et compte tenu du délai d'un mois demandé par la DiRIF pour la remise de son mémoire en réponse, il est apparu que la commission d'enquête serait dans l'impossibilité de remettre son rapport dans le délai prévu par la réglementation.

Le 6 janvier 2017, et conformément aux articles L.123-15 et R.123-19 du Code de l'environnement, le président de la commission d'enquête a envoyé un courrier au préfet des Yvelines, autorité organisatrice de l'enquête, sollicitant le report de ce délai. Ce courrier figure en **Annexe 9**.

Par lettre en date du 16 janvier 2017, le préfet des Yvelines a répondu favorablement à cette sollicitation (**Annexe 10**).

2.12. Remise du rapport et des conclusions

Le vendredi 17 février 2017 le président de la commission d'enquête a remis à la Préfecture des Yvelines à Versailles le rapport original avec ses conclusions motivées, accompagné de l'ensemble de ses pièces jointes. Le même jour, le président de la commission d'enquête a remis au Tribunal Administratif à Versailles une copie de ce même rapport avec ses conclusions motivées.

3. Analyse des observations

3.1. Enquête Publique DUP

3.1.1. Observations du public

L'enquête a connu une bonne présence du public. En effet, au cours de cette enquête 75 observations et courriers ont été déposés dans 4 registres mis en place dans la commune de Trappes et dans 1 registre à l'Hôtel de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Deux pétitions ont été remises : une venant des **143 habitants de la Résidence les Bleuets** et une seconde signée par env. **50 habitants** du Quartier du vieux village.

Devant le nombre important de ces interventions, en particulier concernant la déclaration d'utilité publique, il a paru opportun à la commission d'enquête d'opérer un dépouillement selon 7 thèmes d'analyse afin de synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête.

L'ensemble de ces interventions figure dans le tableau de dépouillement joint en **Annexe 6**.

3.1.2. Les thèmes élaborés

A partir des résultats de ce tableau de dépouillement la commission d'enquête a regroupé les 7 thèmes utilisés pour l'analyse de la déclaration d'utilité publique comme suit :

A - Déclaration d'utilité publique

THEME 1 : Impact sur la circulation

THEME 2 : Impact sur le bruit

THEME 3 : Nuisances durant les travaux

THEME 4 : Evaluation socio-économique

THEME 5 : Qualité de l'air

THEME 6 : Impact des expropriations

THEME 7 : Autres problématiques

SOUS-THEME 7.1. : Enfouissement plus important ou total de la RN 10

SOUS-THEME 7.2. : Autres problématique

B - Mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappes

C - Classement / déclassement de voirie

D - Enquête parcellaire

L'ensemble des observations ont été traitées et élaborées par la commission d'enquête selon les 7 thèmes retenus par elle ; et transmis à la DiRIF pour recueillir ses avis et commentaires sous forme d'un PV de synthèse (Cf. paragraphe 2.8. ci-avant).

La DiRIF a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 30 janvier 2016 (Cf. paragraphe 2.9. ci-avant) et joint en **Annexe 8**.

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes dans les paragraphes qui suivent et comportent à leur fin l'appréciation de la commission d'enquête.

3.1.2.1. Impact sur le trafic

La RN 10, seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud dans le département des Yvelines, connaît des problèmes importants de congestion et d'insécurité routière ; facteurs de nombreuses nuisances pour les riverains. Dans la ville de Trappes, la RN 10 et les voies communales qui la longent, constituent une large coupure urbaine avec 7 à 8 voies de circulation parallèle.

Le projet de requalification de RN 10 a, parmi d'autres objectifs, comme vocation : « *d'améliorer les conditions de circulation et de diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en terme de mobilité, de sécurité que de cadre de vie* » (Pièce A : Objet de l'opération, Article 2.2.)

3.1.2.1.1. **Observations reçues relatives à cette thématique**

Obs. 5 ANONYME constate: «*que d'après le dossier d'enquête le projet n'apporte ni amélioration de la circulation, ni de l'air ni des nuisances sonores. A quoi sert donc ce projet s'il n'y a pas de retombés en termes de fluidité et d'amélioration de la qualité de vie ?* »

Obs. 10 ANONYME considère : «*... le projet coûte cher à la ville ; elle sera en travaux longtemps et la circulation ne s'améliorera pas avec ce projet.* »

Obs. 15 ANONYME considère : «*que la circulation dans le sens Paris-Province ne s'améliorera pas avec l'implantation des feux tricolores, avant et dans le rond-point. Et qu'en sera-t-il si un accident intervient sur le tronçon de la RN 10 enfouit ?* »

Obs. 24 ILLISIBLE : «*la RD 36 qui sature tous les matins et tous les soirs jusqu'au carrefour de l'avenue Maurice Thorez à cause du feu tricolore à l'intersection rue Jean Jaurès de la RD 36 et de la RD 23 ne risque-t-elle pas d'être plus embouteillée par 2 feux tricolores prévus dans ce projet à l'intersection de la rue de Stalingrad Nord et l'avenue Marcel Cachin et le second là où il est situé actuellement ?*

Bien évidemment, dans l'autre sens c'est le même problème au lieu de 4 feux tricolores, il est prévu d'en rajouter un cinquième ??»

Obs. 28 ANONYME : «*Comment un projet comme celui-ci pourrait-il améliorer la circulation, à l'exception de la RD 912 Paris-Province (shunt) Province-Paris (PSGN), quand la RD 36 va être aménagée de 2 feux tricolores à 3 phases au lieu de 1 à 2 phases actuellement. Quand le PSGN de la RG 23 va venir directement en flux continu alimenter le bouchon déjà présent sur le tronçon enclavé de la RN 10 et quand 2 sorties de la RN 10 qui permettent de désengorger l'embouteillage dans le sens Paris-Province vont disparaître. Les 2 sorties sont 1.) celle qui mène à la rue Paul Langevin, 2.) celle qui conduit de la RD 23 vers le centre des Merisiers et La Boissière et Elancourt. Non à ce projet en l'état !* »

Obs. 33 PAROISSE SAINT-GEORGES : Après avoir étudié le dossier d'enquête et après entretien avec un commissaire enquêteur ; la Paroisse dépose une note de deux pages représentant une synthèse de ses réflexions ; la même note a été déposée dans le registre concernant «le plateau urbain » :

Enfouissement de la RN 10

Le projet apport sûrement un avantage au niveau de la « recouture » du centre-ville avec la zone nord. Cependant en l'absence de mesures prises plus en amont pour dévier le flux de véhicules la saturation aux heures de point sera toujours présente. Par contre le réaménagement des 2 carrefours devrait apporter une amélioration dans la fluidité du trafic grâce aux ronds-points et aux passages souterrains.

Obs. 61 ILLISIBLE : pose les questions suivantes :

-- la multiplication des feux tricolores dans la ville, ne vont-ils pas accentuer la pollution par la décélération et accélération des véhicules,

- les ronds-points, ne vont-ils pas favoriser les embouteillages ?

- les montées vers les ronds-points, n'est-ce pas un facteur de pollution supplémentaire ?

Obs. 62 TRANDUY : dépose les observations suivantes : les ronds-points vont créer des bouchons démentiels ; il faut réétudier le tracé des ronds-points.

Obs. 72 Contribution des habitants du Quartier du vieux village Plusieurs personnes déposent la même contribution dactylographiée ; signée par une cinquantaine de personnes. La contribution est structurée en deux parties :

A. Circulation pendant les travaux

La rue de Stalingrad Nord risque d'être impraticable pendant une partie des travaux, il est donc important que la rue Magloire Aristide Barré soit toujours accessible ;

B. Après les travaux

1. Circulation à double sens sur la rue de Stalingrad Nord

Il semble que le projet n'a pas prévu de pouvoir accéder au nouveau rond-point RD912/RN10 à partir de la rue de Stalingrad Nord ; le trafic devra donc s'écouler à travers le Chemin de Paris et la rue M.A. Barré vers la RD912. Or ces rues ne sont pas prévues pour un trafic important. Il conviendrait donc, soit de prévoir un accès depuis la rue de Stalingrad Nord sur le rond-point, soit d'avoir une circulation limitée aux riverains

2. Accès à la RD912 depuis la rue M.A. Barré

Après les travaux, le trafic venant de la RN10 ou allant vers la RN10 ne sera plus contrôlé par des feux ; Il faudrait donc prévoir un feu pour permettre de s'engager sur la RN912 depuis la rue M.A. Barré de manière sécuriser ;

Observations relevées dans les registres « Aménagement de surface du plateau de la RN 10 » :

Obs. 24 ANONYME : considère « que l'entrée par voie souterraine de la RD 23 vers la RN 10 risque de créer un flux de véhicules continu qui provoquera des bouchons plus importants qu'à l'heure actuelle. »

Obs. 47 Mme. ORQUERA : habitant sur la RD 912 juste après le cimetière, elle constate que les deux voies actuelles vont se transformer en trois, ce qui va accroître le flux de véhicules, donc décupler le bruit. La limitation de vitesse sous le tunnel étant fixée à 50 km/h, elle demande la même réduction devant leurs maisons avec radar.

Obs. 51 Conseil Syndical de la Résidence Les Bleuets : M. Blin, Président du Conseil Syndical des Bleuets, dépose un mémoire, accompagné d'un récapitulatif de signatures des 143 résidents soutenant ce mémoire.

Le Conseil Syndical rappelle :

-- la mise à double sens de la rue de Stalingrad va accroître la circulation et accentuer les nuisances (bruit et pollution) ;

- déplacer la rampe (enfouissement) plus à l'est de la RN 10 ;

Obs. 72 M. DAUGE : demande l'enterrement de la RN 10 au niveau des carrefours pour faciliter le passage des Trappistes en voiture, vélo et à pied ; et pour fluidifier la circulation sur la RN 10.

3.1.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce C – Notice explicative

PARTIE 3 – Etudes préalables et décisions ayant conduit au choix du projet

Page 15 et suivantes – chapitre 3.2.12 rappelle les variantes qui ont été étudiées. Elles ont en commun l'enfouissement de la RN 10 dans la partie centrale, mais se distinguent au niveau des deux carrefours :

→ les variantes de la famille 1 permettent des échanges à niveau entre la RN 10 et les RD 23 et RD 912 ;

→ les variantes de la famille 2 créent un passage inférieur pour la RN 10 au niveau des deux carrefours. Ces variantes impliquent donc le décaissement de la RN 10 sur toute la longueur entre les deux routes départementales.

La pièce C présente ensuite en détail une comparaison des variantes et une justification du choix de la solution retenue : « *Au global, en considérant l'ensemble des items étudiés à savoir la prise en compte du fonctionnement, de la desserte et de la sécurité, les critères socio-économiques et d'aménagement ainsi que l'insertion environnementale du projet, la solution 1A – Carrefours à feux à îlot central est apparue comme l'option la plus pertinente et celle correspondant le mieux aux objectifs identifiés* ».

Pièce G – Etude d'impact

PARTIE IV.2 – Caractéristiques de l'état initial du programme

Page 83 – chapitre 2.7.1. Le réseau routier

L'étude d'impact rappelle que la RN 10 supporte un niveau de trafic très soutenu, compris entre 48 900 et 76600 véhicules/jour en fonction des sections et avec une part de poids-lourds importante (10 %).

Les voies de desserte locale, parallèles à la RN 10 n'enregistrent pas un trafic soutenu. Par contre, les axes de franchissement de la RN 10 par les RN 23, RD 36 et RD 912 connaissent un trafic important avec une saturation en particulier le matin.

PARTIE VII.3 – Analyse des effets directs et indirects du projet pendant la phase d'exploitation

Page 363 suivantes – chapitre 3.9.1. Effets du projet sur le réseau viaire et la circulation routière et mesures envisagées

Les impacts du projet de requalification de la RN 10 sur le trafic ont été évalués dans le cadre d'une étude de trafic (qui ne fait pas partie du dossier d'enquête) sous forme de simulations dynamiques à l'horizon 2030, par comparaison à une situation dites « situation au fil de l'eau (SFE) » qui correspond à un scénario sans le projet de requalification de la RN 10 mais en intégrant les projets de ZAC et en particulier le projet de plateau urbain.

Le modèle de trafic montre un accroissement du trafic entre 10 et 20 % entre la situation actuelle et la SFE sur la RN 10 ainsi que sur les voiries locales et les routes départementales. Les ZAC de l'Aérostat et Boubas expliquent en partie ce résultat.

Les simulations dynamiques montrent que le projet aura un impact positif sur la circulation routière, principalement au niveau des voies secondaires (amélioration des conditions d'échange au niveau des carrefours RD 912 et RD 23). Sur la RN 10, une nette amélioration de l'écoulement du trafic est observée à l'heure de pointe du soir, les résultats sont plus contrastés à l'heure de pointe du matin.

PARTIE IX.1 - Les partis d'aménagement étudiés (page 439 et suivantes)

Cette partie présente en détail les différentes variantes d'aménagement étudiées qui se différencient sur l'organisation des échanges aux extrémités du projet, à savoir au niveau des carrefours de la RN 10 avec la RD 23 et avec la RD 912.

Dans le cadre de la concertation préalable une majorité des personnes s'est exprimée en faveur de la variante d'aménagement au niveau des carrefours.

C'est ainsi que les variantes suivantes ont été étudiées et affinées dans le cadre des études préalables :

- Famille de solutions 1 – échanges à niveau
 - Option 1A = carrefours à îlot central associés à des passages souterrains
 - Option 1G = carrefours actuels avec passages souterrains
- Famille de solutions 2 – échanges dénivelés
 - Option 2C = carrefours dénivelés avec grand giratoires

L'analyse comparative au regard des critères de fonctionnement, de desserte et de sécurité a démontré que l'option 1A – carrefours à îlot central associés à des passages souterrains – était la plus performante, permettant une amélioration des conditions actuelles de fluidité du trafic. Cette variante est également apparue comme la plus performante au regard des critères socio-économiques et d'aménagement (milieux naturel, paysage et cadre de vie).

Pièce H – Avis de l'Autorité environnementale et réponse du Maître d'ouvrage

Dans le chapitre 2.2. « Analyse de l'état initial », l'Ae donne sous 2.2.4 (page 12 à 13) son avis pour les résultats sur le thème « Déplacements et circulation » présenté dans l'étude d'impact.

L'AE rappelle l'importance du trafic sur la RN 10 dans la traversée de Trappes ainsi que sur les voies secondaires au Nord et au Sud de celle-ci. Elle soulève en particulier les éléments de l'étude de trafic qui a constaté que 50 % du trafic concernaient des déplacements internes à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et seulement 20 % le trafic de transit.

Les études de trafic réalisées pour le compte du Maître d'ouvrage (MO) montrent une baisse du trafic sur la RN 10 de l'ordre de 10 % depuis 2000 (sans présentation dans l'étude d'impact).

L'Ae recommande de produire une analyse des causes de cette baisse et les éventuels reports sur d'autres voies et modes de transport.

→ Réponse du maître d'ouvrage (page 21)

Le MO estime que cette baisse peut s'expliquer par le phénomène global de décroissance de l'usage de l'automobile qui a touché l'ensemble des villes françaises ; de nombreux automobilistes ayant changé leurs comportements en utilisant plus souvent les transports en commun.

Dans le chapitre 2.4. « Analyse de l'impact du projet ... », l'Ae rappelle sous 2.4.5.1. (pages 15 à 17) qu'une évaluation est faite sur le trafic avec le projet et en « situation au fil de l'eau » (SFE) à l'horizon 2030. La SFE correspondant à une situation dans laquelle le projet de la requalification de la RN 10 ne serait pas réalisé, mais le seraient les projets de ZAC et le plateau urbain. L'Ae a recommandé de définir une SFE excluant le plateau urbain (qui ne pourra pas être réalisé sans l'enfouissement de la RN 10) et de réévaluer en conséquence les conclusions de l'étude d'impact concernant les trafics, le bruit et la qualité de l'air.

→ Réponse du maître d'ouvrage (page 22)

Le MO indique que de nouvelles simulations de trafic ont permis d'étudier les deux situations avec et sans réalisation de deux nouvelles traversées routières. Ces simulations auraient démontré une différence inférieure à 2 % au niveau du trafic sur la RN 10 et le volume global du trafic sur le périmètre de la ville resterait le même.

Le MO considère donc que la prise en compte de la SFE avec plateau urbain ne remet pas en cause l'étude d'impact concernant les trafics, le bruit, la qualité de l'air, etc.

Toujours dans le chapitre 2.4.5.1. « Trafics », l'Ae rappelle que la SFE, en comparaison des trafics de 2009, prévoit un accroissement des trafics important : environ 20 % sur la RN 10, 40 à 70 % sur la RD 36 et 55 % sur la rue Stalingrad Nord.

Selon l'étude d'impact, le projet de requalification concourt sur la RN 10 à une nette amélioration de l'écoulement du trafic ainsi qu'à une nette amélioration des voies secondaires.

Malgré cela, l'étude conclut à un très faible écart de trafic à l'horizon 2030 entre la SFE et le scénario avec projet.

L'Ae recommande au MO de justifier que l'amélioration des conditions de circulation sur la RN 10 et d'accès à celle-ci depuis les RD 23 et 912 n'induiront aucun trafic supplémentaire.

→ Réponse du maître d'ouvrage (page 22)

Le MO souligne que l'aménagement des carrefours de la RN 10 avec les RD 912 et RD 23 prévoit des feux à îlots centraux ce qui limiterait les risques de report de trafic supplémentaire sur la RN 10. Des modélisations dans le cadre de l'étude de trafic auraient démontré de faibles écarts entre la SFE et la situation après travaux.

3.1.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. Le MO confirme dans sa réponse à l'Ae que la requalification de la RN 10 concourt à une amélioration de l'écoulement du trafic sur la RN 10 et sur les voies secondaires. Il estime cependant le risque très limité, que ces améliorations de conditions de circulations auront un effet d'appel de trafic supplémentaire sur le secteur du fait que les carrefours de la RN 10 avec les RD 23 et 912 seront équipés de feux à îlots centraux.

La commission d'enquête constate que les entrées sur la RN 10 se feront par passages souterrains (PSGN), donc sans feux tricolores. Elle aimerait avoir une confirmation que cet élément a bien été pris en compte par le MO dans sa réponse à l'Ae.

2. Une étude de trafic sous forme de simulations dynamiques a été réalisée mais elle ne fait pas partie du dossier d'enquête. Comme indiqué ci-avant, cette étude conclut à une nette amélioration des conditions de circulation avec le projet de requalification de la RN 10. L'étude d'impact ne donne pas d'explications détaillées sur quels éléments concrets d'aménagement et/ou d'organisation du trafic ces améliorations peuvent être obtenues.

Afin de pouvoir donner un avis qualifié sur l'utilité de ce projet, la commission d'enquête aimerait avoir davantage de précisions et éléments d'appréciations à ce sujet.

3. Le choix s'est porté sur deux ronds-points à feux. De nombreuses observations portent sur la contradiction qu'il peut y avoir entre la présence de feux tricolores en entrée de rond-point et dans le rond-point proprement dit, qui vont ponctuellement ralentir la circulation et l'amélioration de la fluidité par rapport à la situation actuelle. Le Maître d'Ouvrage peut-il apporter des éléments de compréhension de cette amélioration, le cas échéant en précisant les hypothèses de cadencement des feux tricolores ?

3.1.2.1.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question1 – relative aux passages souterrains

L'étude de trafic prend en compte l'ensemble des aménagements du projet :

- les carrefours giratoires,
- la présence des feux tricolores à ces carrefours,
- la présence des passages souterrains et de l'accès direct RN 10-RD 912 qui ne disposent pas de feux tricolores.

Les passages souterrains, qui ne disposent pas de feux tricolores, participent effectivement à l'amélioration des conditions d'écoulement mais ne généreront pas d'appel de trafic. Les résultats de l'étude de trafic en attestent.

Le maître d'ouvrage a bien pris en compte ces éléments dans la réponse à l'AE.

Appréciations de la commission d'enquête

Il est pris acte des indications sur l'étude de trafic, qui peut en effet paraître hermétique pour un public non averti.

Question 2 – relative à l'amélioration des conditions de circulation

L'étude de trafic a été réalisée par SORMEA (bureau d'études privé) en 2015. L'ensemble des résultats de l'étude figure dans la pièce G - Étude d'impact. L'étude de trafic complète, qui est une étude technique dont la vocation n'est pas pédagogique, n'a pas été intégrée au dossier afin de ne pas le complexifier. L'étude a toutefois été mise à disposition de la commission d'enquête pendant l'enquête publique afin que toutes ces informations puissent être données au public.

Le maître d'ouvrage souhaite réagir sur l'amélioration des conditions de circulation qui font l'objet de nombreuses observations du public.

Comme précisé par la commission d'enquête à la page 5 de l'annexe 2 de son rapport, au chapitre « 1.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique », paragraphe « Pièce G – Etude d'impact », alinéa « PARTIE VII.3 » : « les simulations dynamiques montrent que le projet aura un impact positif sur la circulation routière, notamment au niveau des voies secondaires (amélioration des conditions d'échange au niveau des carrefours RD 912 et RD 23). Sur la RN 10, une nette amélioration de l'écoulement du trafic est observée à l'heure de pointe du soir, les résultats sont plus contrastés à l'heure de pointe du matin ».

Le maître d'ouvrage précise que les cartes présentant le trafic (remontées de files tronçons par tronçons) à l'horizon 2030 sans la requalification de la RN 10 et avec la requalification de la RN 10 sont présentées dans les pages 365 et 366 de la pièce G - Etude d'impact. Elles justifient les conclusions précédentes. La requalification de la RN 10 avec le traitement des carrefours d'extrémité améliore les conditions de trafic.

Ces améliorations sont obtenues par la création des passages souterrains qui permettent un accès direct depuis la RD 23 et la RD 912 vers la RN 10 en direction de Paris, et donc de supprimer un mouvement de tourne-à-gauche important dans chaque carrefour. Cela permet d'augmenter le temps de vert du cycle de feux des autres mouvements. Par ailleurs, le nombre de voies de la RN 10 à l'arrivée sur chaque carrefour est augmenté de 2 voies actuellement à 3 voies afin de permettre à un nombre plus important de véhicules de passer à chaque cycle de vert. L'ensemble des mouvements est ainsi fluidifié.

L'étude de trafic complète comprenant l'étude de trafic statique ainsi que l'étude de trafic dynamique a été mise à la disposition de la commission d'enquête. La synthèse comparative figurant à la page 25 du rapport de simulations dynamique et qui pourrait compléter l'étude d'impact est la suivante :

	Situation fil de l'eau* / Situation 2009	Projet / Situation fil de l'eau*
<i>Temps de parcours RN 10 E-O</i>	<i>Peu de changement</i>	<i>Légère amélioration</i>
<i>Temps de parcours RD 912</i>	<i>Dégradation</i>	<i>Franche amélioration</i>
<i>Temps de parcours RD 23</i>	<i>Forte dégradation</i>	<i>Franche amélioration</i>
<i>Temps de parcours interne Trappes</i>	<i>Dégradation</i>	<i>Franche amélioration</i>
<i>Longueur de file d'attente cumulée</i>	<i>Dégradation</i>	<i>Légère amélioration</i>

** Situation fil de l'eau = situation 2030 sans projet de requalification*

À titre d'exemple, le temps de parcours sur la RN 10 entre l'A 12 et la frontière Trappes-Élancourt dans le sens Paris-province à l'heure de pointe du soir est de 5 mn 40 s en

situation projet contre 8 mn 10 s en situation fil de l'eau. Dans le sens province-Paris, le temps de parcours est de 4 mn 15 s en situation projet contre 5mn 20 s en situation fil de l'eau. À l'heure de pointe du matin, les résultats sont moins intéressants.

Appréciation de la commission d'enquête

Les améliorations du projet sur le temps de parcours A 12 - Élancourt et les avantages par rapport à la situation au fil de l'eau sont modérés mais réels. C'est principalement sur Trappes même que se manifeste l'intérêt du projet, notamment grâce à l'entrée en souterrain des RD912 et RD 23 sur la RN10.

Question 3 – relative aux ronds-points

Les feux tricolores sont garants du fonctionnement des deux carrefours. Ils régulent les flux en leur donnant successivement la priorité et permettent ainsi de stopper le flux de la RN 10 pour garantir les flux provenant des voiries locales. Par exemple, à l'heure de pointe du matin, les véhicules en provenance du carrefour de la fourche pourront s'engager facilement sur le carrefour RN 10 - RD 912 alors que cela aurait été difficile sans la présence des feux, à cause du flux important de la RN 10 en direction de Paris. En cas de congestion, les feux de signalisation permettent de stocker les véhicules en amont des carrefours et donc hors de l'anneau, ce qui garantit le fonctionnement du carrefour.

Les cycles des feux tricolores figurent dans le rapport de simulations dynamiques (partie 6) transmis à la commission d'enquête en amont de l'enquête publique. Voici des éléments de compréhension présentés à la page 26 du rapport de simulations dynamiques :

- *Carrefour RD 912*

Il a été recherché le meilleur rapport entre le temps de vert le plus long possible pour le meilleur rendement du carrefour et le stockage de véhicules en tourne-à-gauche qui risque de bloquer un flux. Le matin, le flux de la RN 10 vers la RN 10 est très majoritaire et donc la durée du cycle est plus longue. Le soir, les échanges étant plus nombreux, la durée du cycle est plus courte pour éviter les moments de blocage.

- *Carrefour RD 23*

Les échanges sont ici moins nombreux. Il a donc été possible de favoriser davantage la RN 10 avec un temps de vert long et identiques matin et soir. Le temps de vert pour les piétons sur le passage en sortie de giratoire est assez court (14 s) mais il permet une traversée complète.

Concernant l'implantation des « ronds-points » remis en cause dans certaines des observations, plusieurs familles de solutions ont été, comme rappelé par la commission d'enquête, étudiées suite à la concertation publique qui s'est déroulée du 20 novembre 2013 au 20 décembre 2013 :

- *Famille de solutions 1 – échanges à niveau*

Option 1A = carrefours à feux tricolores à îlot central associés à des passages souterrains (c'est-à-dire avec « ronds-points »)

Option 1G = carrefours actuels avec passages souterrains (c'est-à-dire sans « ronds-points »)

- *Famille de solutions 2 – échanges dénivelés*

Option 2C = carrefours dénivelés avec grand giratoires

Le maître d'ouvrage rappelle les résultats de la concertation.

Pour une grande majorité des personnes s'étant exprimées, la famille de solutions 1 (échanges à niveau) a rencontré la plus grande adhésion : 70 % des avis exprimés sur la question, contre 12 % des avis pour la famille de solutions 2 (échanges dénivelés) et 18 % des

personnes n'ont pas émis de choix entre les deux familles de variantes mais ont donné leurs solutions d'aménagement préférées dans chacune des familles.

Dans la famille 1, la solution 1A est celle qui a remporté la plus grande adhésion du public. Les personnes étaient favorables à cette option car, selon eux, elle répond le mieux aux attentes des riverains et des usagers.

L'ensemble des éléments précédents en complément des éléments apportés par la commission d'enquête permettent de répondre à la majorité des observations du public.

Appréciations de la commission d'enquête

Les éléments de compréhension rappelés par le maître d'ouvrage illustrent de façon concrète l'intérêt et l'efficacité des feux tricolores et de leur système de régulation.

Si la concertation publique de 2013 s'était traduite par une assez nette préférence du public pour les solutions à niveau, les opinions recueillies à l'enquête publique y sont moins favorables. L'approfondissement convaincant de la justification de la solution 1A fait par le maître d'ouvrage était donc une nécessité.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

- **Observation 15** – Qu'en sera-t-il si un accident intervient sur le tronçon de la RN 10 enfouie ?

Pour assurer la sécurité des usagers, il est prévu une échappatoire dans chacun des sens de la RN 10 enfouie ainsi qu'un trottoir le long de la tranchée permettant aux automobilistes en panne de sortir de leur véhicule côté passager et de se mettre en sécurité.

Concernant le maintien de la circulation, le profil en travers de la RN 10 a été étudié pour permettre le dépassement au pas d'un poids lourd en panne par un poids lourd et une voiture à la fois.

- **Observation 24** – Cette observation concerne la RD 36 et est relative au projet d'aménagement de surface.
- **Observation 28** – Une partie de cette observation concerne la RD 36 et est relative au projet d'aménagement de surface.

La demande relative à la RN 10 est la suivante : Comment un projet comme celui-ci pourrait-il améliorer la circulation « [...] quand 2 sorties de la RN 10 qui permettent de désengorger l'embouteillage dans le sens Paris-Provence vont disparaître. Les 2 sorties sont 1) celle qui mène à la rue Paul Langevin ; 2) celle qui conduit de la RD 23 vers le centre des Merisiers et La Boissière et Élancourt »

Concernant la suppression de la sortie qui mène à la rue Paul Langevin (et d'abord à la rue Alfred Costes), les usagers emprunteront la rue Stalingrad Nord puis la rue Alfred Costes, soit en amont de la bretelle actuelle et délestent ainsi la RN 10, ou emprunteront la RD 23 puis l'avenue Henri Barbusse, selon la destination finale. La sortie de la RN 10 vers la RD 23 sera effectuée via le carrefour RN 10-RD 23.

- **Observation 72** - A Circulation pendant les travaux

Voir THÈME 3 : Nuisances durant les travaux

B. Après les travaux

1. Circulation à double sens sur la rue de Stalingrad Nord

Il semble que le projet n'a pas prévu de pouvoir accéder au nouveau rond-point RD 912/RN 10 à partir de la rue de Stalingrad Nord ; le trafic devra donc s'écouler à travers le Chemin de Paris et la rue M.A. Barré vers la RD 912. Or ces rues ne sont pas prévues pour un trafic important. Il conviendrait donc, soit de prévoir un accès depuis la rue de Stalingrad Nord sur le rond-point, soit d'avoir une circulation limitée aux riverains

Au regard de la configuration du carrefour, la création d'un accès depuis la rue Stalingrad Nord vers le rond-point n'est pas envisageable pour des raisons de sécurité, de fluidité du trafic et de lisibilité de l'aménagement. En tout état de cause, la suppression de l'accès Stalingrad Nord vers le carrefour RN 10 - RD 912 conduira à un report vers la nouvelle dalle de la Corderie puis la rue Stalingrad Sud et n'impactera pas les habitants du quartier du Vieux Village.

2. Accès à la RD 912 depuis la rue M.A. Barré

Après les travaux, le trafic venant de la RN 10 ou allant vers la RN 10 ne sera plus contrôlé par des feux ; il faudrait donc prévoir un feu pour permettre de s'engager sur la RD 912 depuis la rue M.A. Barré de manière sécurisée.

Après les travaux, les deux sens de la RD 912 seront séparés par une bordure à hauteur de la rue Magloire Aristide Barré. La sortie de la rue Magloire Aristide Barré sera ainsi un tourne-à-droite. Le feu tricolore sur la RD 912 sera maintenu afin de sécuriser cette sortie. Un feu tricolore à détection sera mis en place sur la rue Magloire Aristide Barré, permettant ainsi l'accès depuis cette rue au passage souterrain. Dans l'autre sens, le feu tricolore existant sera maintenu afin de garantir la sécurité du passage piéton existant.

- **observation 47** du registre du plateau urbain

Habitant sur la RD 912 juste après le cimetière, elle constate que les deux voies actuelles vont se transformer en trois, ce qui va accroître le flux de véhicules, donc décupler le bruit. La limitation de vitesse sous le tunnel étant fixée à 50 km/h, elle demande la même réduction devant leurs maisons avec radar.

Au niveau des habitations situées au nord du cimetière, les deux voies actuelles de la RD 912 seront dissociées : une accédant directement à la RN 10 via le passage souterrain, l'autre accédant au carrefour RN 10-RD 912. Celle-ci est élargie à deux voies à partir de la limite Sud du cimetière.

Le projet prévoit déjà l'abaissement de la vitesse de la RD 912 en amont du carrefour RN 10-RD 912 à 50 km/h.

- **observation 51** du registre du plateau urbain

Cette observation concerne la mise à deux voies de la rue Stalingrad Sud et est relative au projet d'aménagement de surface.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les réponses de la DiRIF, inspirées par une connaissance précise de la situation locale, sont satisfaisantes. Cependant, il serait utile de mesurer les conséquences pour le centre-ville du report de circulation vers la nouvelle dalle de la Corderie et la rue Stalingrad Sud (obs. 72).

3.1.2.2. Impact sur le bruit

Partant du constat que la RN10 est une infrastructure de catégorie 1 et que les mesures acoustiques réalisées en 2010 ont révélé que les bâtiments situés à proximité de la route sont en zone d'ambiance sonore non modérée et que plusieurs bâtiments sont identifiés comme des points noirs de bruit (PNB), parmi les objectifs de l'opération de requalification de la RN10, l'amélioration des conditions de vie des riverains, et notamment la réduction de l'ambiance sonore, est un objectif important.

C'est donc l'un des sujets majeurs largement abordé par la population au cours de l'enquête. De nombreuses observations sur le registre traitent de ce point.

3.1.2.2.1. **Observations reçues relatives à cette thématique**

I. Un grand nombre d'habitants de la Résidence Les Bleuets considèrent d'une part que l'élargissement de la rue de Stalingrad Sud et sa mise à double sens augmentera les nuisances sonores, d'autre part que la sortie du tunnel en montée est située en face de la résidence ; donc accélération des poids lourds et des autres voitures ce qui ne fera qu'aggraver les nuisances sonores (et pollution de l'air) ; sans qu'un mur anti-bruit soit envisagé.

II. Un nombre important d'observations venant de la part des habitants proche du carrefour RN 10/RD 23 constate que le rond-point va s'approcher de leurs habitations avec comme conséquence une augmentation des nuisances de bruit (et pollution de l'air). Ils demandent au moins un mur anti-bruit ; si ce n'est un décalage du rond-point plus vers le sud.

III. Autres observations :

Obs. 5 ANONYME : Il constate que d'après le dossier d'enquête le projet n'apporte ni amélioration de la circulation, ni de l'air ni des nuisances sonores. A quoi sert donc ce projet s'il n'y a pas de retombés en termes de fluidité et d'amélioration de la qualité de vie ?

Obs. 12 ANONYME : Habitant 88, rue Jean-Jaurès, il considère que les habitations en sortie des dénivelés avant le rond-point RD 23/RN 10 seront extrêmement bruyantes = il faut construire une protection phonique (mur ou parois) ; là où la RN 10 ne sera pas enterrée.

Obs. 14 ILLISIBLE : Opposé au projet : les nuisances sur cet axe ne seront pas changées.

Obs. 15 ANONYME : Il considère que les nuisances sonores ne seront pas atténuées car il n'y a ni mur anti-son, ni recouvrement total de la partie enfouie de la RN 10.

Obs. 16 M. PIRON : Demande si on ne pourrait pas installer un mur antibruit.

Obs. 17 ILLISIBLE : considère que le projet est couteux alors qu'il n'entraînera pas de diminution de bruit ni de pollution. Il faudrait le renforcer de murs anti-bruit.

Obs. 18 M. CHANSAC : constate que l'enfouissement ne sera réalisé qu'aux seuls endroits où il n'y a pas d'habitations, en particulier devant la Mairie. Cet état de fait n'améliore en rien la qualité de vie des Trappistes ; il va continuer à la détériorer car les parties en dehors du plateau seront en montée donc accélération des poids lourds et autres voitures ce qui ne fera qu'aggraver les nuisances – cela bien sûr sans envisager de mur anti-bruit.

Obs. 24 ILLISIBLE : la RD 36 qui sature tous les matins et tous les soirs jusqu'au carrefour de l'avenue Maurice Thorez à cause du feu tricolore à l'intersection rue Jean Jaurès de la RD 36 et de la RD 23 ne risque-t-elle pas d'être plus embouteillée par 2 feux tricolores prévus dans ce projet à l'intersection de la rue de Stalingrad Nord et l'avenue Marcel Cachin et le second là où il est situé actuellement ?

Bien évidemment, dans l'autre sens c'est le même problème au lieu de 4 feux tricolores, il est prévu d'en rajouter un cinquième ?? Je suis contre ce projet pour son inutilité tant sur le plan de la circulation que sur l'amélioration de la qualité de l'air, que sur l'atténuation du bruit.

Obs. 27 M. MAHMOUDHI : considère qu'il faut construire des murs pour cacher la RN 10 et limiter les nuisances sonores.

Obs. 33 PAROISSE SAINT-GEORGES : *Le projet apport sûrement un avantage au niveau de la « recouture » du centre-ville avec la zone nord. Cependant en l'absence de mesures prises plus en amont pour dévier le flux de véhicules la saturation aux heures de point sera toujours présente. D'autre part, comme l'enfouissement est très partiel, la pollution et le niveau sonore ne seront pas diminués ; au contraire certains seuils seront dépassés et il faudra procéder à la pose de fenêtres isolantes.*

Obs. 35 M. BEZART : *il exprime sa déception sur le projet proposé. Après l'abandon du contournement par l'A12 il s'attendait à un enfouissement total de la RN 10. Toutes ces réunions manifestation et concertations pour accoucher ce projet !?*

Il est sceptique sur les bienfaits de cette solution : le bruit et les odeurs seront les mêmes. Des murs anti-bruit, c'est une solution – mais alors quid de la vue qui devait être agréable des plateaux piétonnières. C'est une déception qui coute cher.

Obs. 47 M. VIGLIECCA : Il souligne: *l'absence de murs anti-bruit ;*

Obs. 55 M. MISEREY : favorable au projet, il pose néanmoins beaucoup de questions :

- il manque des précisions sur les murs anti-bruit ;

Obs. 72 Contribution des habitants du Quartier du vieux village

Limitation des nuisances sonores : Des murs anti-bruit doivent être installés aux endroits où la RN10 est encore en surface et pendant la descente pour limiter les nuisances aux maisons proches.

Observations relevées dans les registres « Aménagement de surface du plateau de la RN 10 » :

Obs. 5 M. et Mme. LEU : *Il est impératif de prévoir des murs anti-bruit au niveau des parties non couvertes au nord et au sud du projet.*

Obs. 10 M. ROUJAT : *Considère que la couverture partielle ne règle pas son problème de bruit et de mauvaises odeurs ; il va encore augmenter la circulation venant d'Elancourt, Plaisir. Il demande des murs anti-bruit.*

Obs. 13 Mme. NIVEAU : *Habitant la Résidence des Bleuets considère que l'enfouissement de la RN 10 n'apporte aucune amélioration aux conditions de vie des habitants. Elle est contre car : 1. Plus de pollution ; 2. Plus de nuisances sonores*

Obs. 15 ILLISIBLE : *Demande un mur anti-bruit avant le rond-point RN 10/RD 23, car la nuisance sonore va être très importante.*

Obs. 18 M. PIRAN : *Habitant le quartier La Boissière, il pense que le projet est une excellente chose. Il demande s'il n'est pas possible d'installer un mur anti-bruit le long du Quartier de la Boissière, au moins jusqu'au Drive d'Auchan protégeant ainsi l'école E. Cotton et les habitants du secteur. Il constate que plusieurs intervenants demandent des murs anti-bruit, et il y en a à Elancourt, Maurepas, Le Perray, Rambouillet, Plaisir, etc. Pourquoi pas à Trappes ?*

Obs. 22 Mme. CHEVROLLIER : *Considère des aspects positifs du projet : fluidité de la circulation, la réunification des quartiers de la ville et la tranquillité des riverains. Elle s'interroge par contre sur les points suivants, dont quid des murs antibruit ?*

Obs. 24 ANONYME : *considère que l'entrée par voie souterraine de la RD 23 vers la RN 10 risque de créer un flux de véhicules continu qui provoquera des bouchons plus importants qu'à l'heure actuelle. Avec une pollution accrue atteignant la population qu'on aura exposé à*

9 types de cancer que l'autorité environnementale souligne dans la pièce H. Inondation de bruit les parties recouvertes agissant comme caisses de résonance.

Obs. 35 SCI BERSIANE : *interroge : pourquoi ne pas profiter de ce projet pour diminuer les nuisances sonores en enfouissant la nationale plus tôt et en la couvrant ?*

Obs. 47 Mme. ORQUERA : *habitant sur la RD 912 juste après le cimetière, elle constate que les deux voies actuelles vont se transformer en trois, ce qui va accroître le flux de véhicules, donc décupler le bruit. Elle s'étonne d'ailleurs que leurs maisons ne soient pas identifiées comme des points noirs bruit, nécessitant un isolement acoustique supplémentaire. La limitation de vitesse sous le tunnel étant fixée à 50 km/h, elle demande la même réduction devant leurs maisons avec radar.*

Obs. 49 ILLISIBLE : *demande un mur anti-bruit entre le carrefour de la RD 912 au niveau du pavillon bleu et la rue de la république.*

Obs. 59 M. ROUJAT : *habitant 4 Bis, chemin de Paris, a reçu la lettre annonçant l'expropriation d'une grande partie de son terrain (parcelle BA43). Il souhaite connaître le prix de rachat pour cette partie et la confirmation qu'il y aura un mur anti-bruit.*

3.1.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce C – Notice explicative

Article 5.1.1, page 41 : Il est précisé que les niveaux acoustiques modélisés avec aménagement sont inférieurs à la situation sans aménagement. Le projet est positif car des réductions des niveaux sonores sont observées. Cependant, sur quelques points, des niveaux de bruit après aménagement sont supérieurs de 2 dB(A) aux niveaux sonores sans aménagement. Ces augmentations sont observées à l'extrémité ouest du projet, ainsi qu'au droit de la RD 36.

De plus, plusieurs bâtiments sont identifiés comme des points noirs bruit.

Les objectifs réglementaires ne sont pas partout respectés, si bien que des protections particulières seront mises en œuvre avec le remplacement des ouvrants par des ouvrants plus performants. Le nombre d'ouvrants à remplacer est estimé à 214.

Pièce G – Etude d'impact

Partie IV : Appréciation des impacts du programme

L'article 1.3, page 72, rappelle **les objectifs généraux du programme**, dont :

- Améliorer les conditions de circulation et diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains, tant en terme de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore).

Les articles IV – 2.8.1, page 84, et VI – 8.1, page 268 et suivantes, présentent **l'état initial du site** qui constitue la référence permettant d'apprécier les impacts du projet sur l'environnement sonore.

En introduction, l'article 8.1, page 268, rappelle quelques généralités et données réglementaires sur le bruit appliquées à la transformation d'une infrastructure existante.

Notamment, les décibels varient selon une échelle logarithmique. Lorsque le bruit est doublé en intensité, le nombre de décibels est augmenté de 3. Par exemple, si le bruit occasionné par un véhicule est de 60 dB(A), pour deux véhicules de même type, l'intensité devient 63 dB(A).

Il faut noter que l'oreille humaine ne perçoit généralement de différence d'intensité que pour des écarts d'au moins 2 dB(A).

En matière réglementaire (arrêté du 5 mai 1995), dans l'hypothèse où, à la suite des travaux, *la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentative de la gêne des riverains (6h-22h, 22h-6h), serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme avant cette modification*, ces travaux de modification ou de transformation sont considérés comme significatifs.

Dans un tel cas, dès lors que l'exposition au bruit, à terme, sans projet, est supérieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, les objectifs pour les logements, les établissements de santé, de soins, d'action sociale et d'enseignement, sont de 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.

L'article 8.1.2, page 269, précise toutefois que *le projet de requalification de la RN 10... est un cas de transformation d'infrastructure existante. Les seuils exposés ci-dessus sont à respecter si et seulement si le réaménagement de la RN 10 est caractérisé comme étant une modification significative (augmentation de 2 dB(A)).*

Page 84, la RN 10 est une infrastructure de catégorie 1 correspondant aux infrastructures les plus bruyantes.

Dans le traversée de Trappes, une campagne réalisée en novembre 2010 a permis de révéler que les bâtiments situés à proximité de la RN 10 sont en zone d'ambiance sonore non modérée et que plusieurs sont identifiés comme des points noirs de bruit.

Pages 271 et 272, d'après les résultats des mesures acoustiques, tous les bâtiments sont en zone d'ambiance sonore non modérée.

Sur la période diurne, les niveaux de bruit sont supérieurs à 70 dB(A) pour le premier front de bâti et supérieurs à 65 dB(A) pour le second front de bâti.

Sur la période nocturne, les niveaux de bruit sont supérieurs à 65 dB(A) pour le premier front de bâti et supérieurs à 60 dB(A) pour le second front de bâti.

Les bâtiments de la zone d'étude sont en zone d'ambiance sonore non modérée.

De plus, plusieurs sont des points noirs de bruit.

Partie VII – Analyse des effets sur l'environnement et la santé et mesures pour compenser ces effets

Article 3.10.1 : effets du projet sur l'environnement sonore, pages 371 et suivantes

Les effets sont appréciés à partir d'une comparaison du paysage sonore à l'horizon future (2030) pour les deux situations suivantes :

- Sans le projet de requalification de la RN 10 mais en intégrant les projets à échéance (projets de ZAC, mise en service du TCSP Trappes- la Verrière),
- Avec les aménagements de la RN 10 et plus spécifiquement le réaménagement des carrefours d'extrémités en carrefours à feux à îlot central.

Les calculs des niveaux sonores sont réalisés sur la base des paramètres relatifs aux sources de bruit (trafic, vitesse de circulation et type d'enrobé) et des paramètres ayant une influence sur la propagation du bruit (conditions météorologiques).

Pour l'analyse prenant en compte les aménagements de la RN 10, les paramètres suivants ont été retenus :

- le sol considéré absorbant,

- les parois des tranchées en section centrale considérées réfléchissantes,
- les revêtements de chaussée de type BBUM 0/6 (gain de 4 dB(A) à proximité de la voie par rapport à BBTM 0/10 (situation sans projet).

Article 3.10.1.1 : analyse des résultats des calculs, pages 373 et suivantes

Des calculs, en considérant l'ensemble de la section de la RN 10 en projet, il ressort que les niveaux acoustiques enregistrés avec aménagement sont inférieurs à la situation sans aménagement de la RN 10. De fortes améliorations sont apportées au droit des couvertures jusqu'à - 11dB(A) de jour et - 14 dB(A) de nuit.

Le projet est donc positif car les réductions des niveaux sonores en façade des bâtiments sont observées.

Sur quelques points, des niveaux de bruit avec aménagement sont supérieurs à 2 dB(A) aux niveaux sonores sans aménagement, notamment à l'extrémité ouest du projet.

De plus, plusieurs bâtiments sont identifiés comme des points noirs de bruit en situation sans projet. Afin de respecter les objectifs réglementaires de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, des protections phoniques sont prévues.

Les résultats des calculs sont présentés sous forme de tableaux et de cartes aux pages 373 à 378. Les cartes localisent les récepteurs ainsi que les points noirs de bruit.

La remarque suivante est faite en page 375 : si un revêtement absorbant sur les parois des tranchées est envisagé, la contribution sonore de la RN 10 sera légèrement réduite de 0,5 à 1,5 dB(A).

Article 3.10.1.4 : mesures de compensation préconisées

Le type de protection retenu est l'isolation acoustique des bâtiments identifiés comme points noirs de bruit réalisée par le remplacement des portes et fenêtres existantes par des ouvrants plus performants. Le nombre d'ouvrants à remplacer est estimé à 214. Ce nombre sera précisé après une campagne de mesures acoustiques en fin de travaux.

La solution consistant en la mise en place d'écrans acoustiques a été écartée car en contradiction avec l'objectif de couture urbaine de la ville de Trappes.

Partie V, article 5.6.4, page 136, et partie VII, article 2.11.1, page 334, relatives aux effets des travaux sur l'environnement sonore.

Les travaux génèrent du bruit ne pouvant être évités, le maître d'ouvrage mettra en place des mesures d'évitement et de réduction pour limiter les impacts sur les populations riveraines des travaux et le personnel de chantier.

Différentes mesures portant sur le matériel, le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux, l'adaptation des matériels, les modes opératoires des travaux ainsi que les horaires de chantier permettent de limiter les nuisances acoustiques.

Un dossier « bruit de chantier » présentant les nuisances attendues et les mesures envisagées pour atténuer les bruits du chantier, sera déposé en mairie et en préfecture un mois avant le début du chantier.

Pièce H – Avis de l'autorité environnementale et réponse du Maître d'ouvrage

Article 2.4.6, l'AE prend acte des fortes améliorations acoustiques dans certaines parties du projet et des mesures d'isolation des bâtiments les plus exposés.

Elle rapporte les raisons pour lesquelles des dispositifs de type murs anti-bruit (pour autant qu'ils eussent été justifiés) avaient été à priori écartés et observe que des améliorations des caractéristiques des revêtements de chaussée ont été envisagées, et sont évoquées dans le dossier, de façon cependant indirecte et allusive. Ainsi est-il évoqué que les calculs sonores ont été effectués avec une hypothèse de revêtement de chaussée très performant.

Elle observe également qu'il n'y a pas d'engagement concret de la part du maître d'ouvrage concernant le revêtement absorbant sur les parois de la tranchée, alors que cette disposition est évoquée dans le dossier.

Aussi, l'AE recommande au maître d'ouvrage *de s'engager explicitement sur les types d'enrobé et de revêtements des parois des tranchées qui seront retenus, de préciser leur qualité acoustique et les perspectives d'évolution dans le temps de leurs caractéristiques acoustiques.*

Réponses du maître d'ouvrage, page 23

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique que l'évocation du revêtement des parois est donnée à titre d'information en tant qu'exemple de solutions permettant de réduire les contributions sonores mais que cette solution n'a pas été prise en compte dans la modélisation puisqu'elle n'a pas été retenue à ce stade des études.

Concernant le revêtement de chaussée, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place les dispositifs permettant de respecter la réglementation relative au bruit de manière durable et que les dispositifs seront affinés dans le cadre des phases ultérieures d'études qui arrêteront les caractéristiques détaillées du projet en fonction des avancées technologiques connues au moment des travaux. Ils seront analysés en fonction de leurs propriétés acoustiques, de leurs durabilités et de leurs coûts globaux.

3.1.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. Les calculs de bruit tiennent-ils compte de l'accélération ou du démarrage des véhicules, notamment des poids lourds, dans les rampes qui précèdent les ronds-points équipés de feux ?

2. Quelle est la longueur de file estimée en heure de pointe sur la RN 10, en direction de Paris, au feu du rond-point avec la RD 912 ?

3. La solution des murs anti-bruit n'a pas été retenue sur toute la longueur du projet de requalification car en contradiction avec le projet de recouture urbaine. Toutefois, compte-tenu de la faible amélioration, voire de l'absence d'amélioration, de l'ambiance sonore aux extrémités du projet, notamment en sortie de tranchée, la solution de murs anti-bruit sur des tronçons limités afin de rester dans le principe de réunification des deux parties de la ville, a-t-elle été étudiée ?

4. La solution de la pose de revêtement absorbant sur les parois de la tranchée a été évoquée sans être retenue à ce stade des études, alors qu'elle apporte une amélioration non négligeable (de 0,5 à 1,5 dB(A)) qui permet de passer en certains points au-delà d'une amélioration de 2 dB(A) perceptible pour l'oreille humaine.

Ce paramètre peut-il être pris en compte dans les calculs à titre de comparaison ?

Par ailleurs, quel est le coût de la pose de tels revêtements ?

5. Sur certains récepteurs, non identifiés comme points noirs de bruit, les niveaux sonores après aménagement apparaissent en valeur limite des niveaux admissibles. Est-il prévu pour ces points « limite » des mesures après travaux afin, si nécessaire, d'apporter des mesures de compensation par des protections acoustiques ?

3.1.2.2.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 - relative à l'impact des rampes et des accélérations sur le bruit

Les calculs de bruit ont été réalisés à partir de la modélisation du site en trois dimensions, à l'aide du logiciel MITHRA-SIG qui est un logiciel spécialisé.

La modélisation tient compte de tous les paramètres relatifs aux sources de bruit ainsi que les paramètres ayant une influence sur la propagation acoustique.

Par contre, la modélisation réalisée se base, en cohérence avec la réglementation bruit, sur des trafics moyens et des vitesses moyennes, de jour (6H-22H) et de nuit (22H-6H). Les phénomènes dynamiques ne sont donc pas pris en compte.

Cette modélisation est conforme aux modélisations acoustiques actuelles. Une modélisation plus fine comprenant des phénomènes dynamiques n'est pas réalisable et ne pourrait être interprétée par le maître d'ouvrage au vu de la réglementation actuelle.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des modalités de calcul de bruit, en cohérence avec la réglementation « bruit », et constate que les impacts des accélérations en côte et les démarrages des véhicules, notamment des poids lourds, ne sont pas pris en compte. Ainsi, il est probable que les niveaux sonores soient in fine supérieurs à ceux qui figurent dans les dossiers pour les immeubles situés au droit des rampes de la partie dénivelée. Des mesures après travaux et la mise en œuvre de dispositifs de protection seront probablement à prévoir.

Question 2 - relative à la longueur de file avant les feux du rond-point RN10/RD921

A l'heure de pointe du matin, la remontée de files estimée est de 10 à 20 véhicules est identique à la situation au fil de l'eau,

A l'heure de pointe du soir, la remontée de files estimée est de 4 à 10 véhicules contre plus de 20 véhicules pour la situation au fil de l'eau, soit une nette amélioration.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette estimation permet de constater que la remontée de file et donc le démarrage des véhicules ne devrait pas avoir de conséquence directe sur les immeubles les plus proches du rond-point.

Question 3 - relative aux murs anti-bruit

La commission d'enquête rappelle les éléments du dossier d'enquête qui justifient pleinement les améliorations apportées par le projet de requalification de la RN10. Elle rappelle également que l'AE a pris acte des fortes améliorations acoustiques dans certaines parties du projet et des mesures d'isolation des bâtiments les plus exposés.

En complément, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes sur les bâtiments exposés. Sur l'ensemble du secteur, seuls 8 bâtiments connaîtront une augmentation perceptible du niveau de bruit avec la requalification de la RN10.

Pour ces habitations, des protections de façade seront mises en place suivant la réglementation en vigueur.

S'agissant des habitations au nord du carrefour RN10-RD23 (rue Danielle Casanova) qui font l'objet d'inquiétudes de la part du public, seuls 6 bâtiments sont impactés. L'augmentation reste très modérée puisqu'elle est de 2 dB : c'est la limite à partir de laquelle l'oreille humaine pourrait percevoir une évolution de bruit. Afin de limiter l'impact sonore et visuel du rapprochement du carrefour sur ces résidences, il sera examiné en concertation avec les résidents la réalisation à la limite des propriétés d'un mur en béton respectant les objectifs de recouture urbaine.

Par ailleurs, le projet de requalification de la RN10 permettra de protéger les bâtiments du secteur qualifiés de points noirs bruit (bâtiments subissant de très fortes nuisances sonores). 16 bâtiments sont concernés.

Concernant la résidence les bleuets, l'évolution du niveau de bruit est de -1dB à +1,5 dB de jour et de -2,5 dB à 0 dB de nuit, selon la localisation exacte de l'habitat dans la résidence. La tendance est donc à l'amélioration de l'ambiance sonore.

Concernant l'implantation des murs anti-bruits, la commission d'enquête rappelle (pièce G – Etude d'impact) que la solution consistant en la mise en place d'écrans acoustiques a été écartée (par le maître d'ouvrage) car en contradiction avec l'objectif de couture urbaine de la ville de Trappes qui se trouve coupée par la RN 10. La question des écrans acoustiques a bien été examinée par la maîtrise d'ouvrage.

La recouture urbaine doit être perçue dans son ensemble entre la RD23 et la RD912 et pas uniquement au niveau de l'enfouissement de la partie centrale. Les carrefours d'extrémités réaménagés permettent la création de véritables entrées de ville. L'ensemble participe à l'intégration urbaine de la RN10. Les écrans qui recréeront des masques et des coupures dans la ville viendraient en complète contradiction avec ces objectifs.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le projet de requalification de la RN10 apporte globalement des améliorations en matière de bruit, mais avec des effets contrastés selon la localisation des immeubles. Les immeubles les plus exposés sont situés aux extrémités du projet. Certains, qualifiés de points noirs bruit bénéficieront de protection de façade, mais ceux qui sont en limite d'augmentation du bruit perceptible ne bénéficieront d'aucune mesure particulière, à l'exception des habitations situées au nord du rond-point RN10/RD23 comme on le verra ci-après. La solution des murs anti-bruit, après avoir été étudiée est écartée car en contradiction avec l'objectif de suppression de la coupure urbaine que crée aujourd'hui la RN10 à niveau. La suggestion de pose de murs anti-bruit limitée aux extrémités du projet l'est également pour les mêmes raisons, mais aussi parce que les carrefours réaménagés permettent la création de véritables entrées de ville.

S'agissant des habitations situées au nord du rond-point RN10/RD23, en raison du rapprochement du rond-point des habitations nécessitant des acquisitions foncières, le maître d'ouvrage propose, en concertation avec les résidents, la réalisation à la limite des propriétés d'un mur en béton respectant les objectifs de recouture urbaine et permettant de limiter l'impact sonore et visuel.

La commission d'enquête prend en considération les raisons pour lesquelles la solution des murs anti-bruit, de façon totale ou partielle, n'a pas été retenue. Elle est favorable à la solution

proposée pour les habitations situées au nord du rond-point ouest. Elle estime que compte-tenu des éléments de réponse à la question 1 sur la non prise en compte des phénomènes dynamiques, des dispositions devront être prises pour les immeubles qui sont en situation limite par rapport à l'augmentation acoustique. La commission d'enquête aura l'occasion de développer encore davantage cette situation dans ses conclusions sous le chapitre 1.4.3.2. ci-après.

Question 4 - relative aux revêtements absorbants

La pose de revêtements absorbants a été étudiée. Les résultats figurent dans l'étude acoustique qui a été mise à disposition de la commission d'enquête pendant l'enquête publique afin que toutes les informations puissent être données au public. Au niveau de la trémie Ouest (zone de sortie de la tranchée), le gain est au maximum de 0,5 dB, au niveau de la trémie Est, il est de 0,5 dB à 1,5 dB.

Le tableau ci-après présente l'impression auditive en fonction de la variation du niveau sonore.

<i>Variation de niveau sonore</i>	<i>Impression auditive</i>
<i>6 dB(A)</i>	<i>On constate clairement l'aggravation ou l'amélioration</i>
<i>3 dB(A)</i>	<i>On fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB(A)</i>
<i>2 dB(A)</i>	<i>On ne ressent pas la différence des niveaux acoustiques</i>

Ainsi, l'amélioration de 0,5 dB à 1,5 dB apparaît négligeable pour l'oreille humaine.

Un revêtement acoustique est un parement absorbant que l'on fixe aux parois en béton. C'est ce que l'on retrouve sur les écrans acoustiques. Il n'a aucune propriété mécanique. Son épaisseur est de 15 centimètres environ. Son coût est de l'ordre de 100€/m². La mise en place de parements acoustiques nécessiterait des emprises supplémentaires bien que modérées, et in fine des expropriations supplémentaires.

Au regard de ce bilan et sans considération de coût aucune, la mise en place de revêtements absorbants présentant plus d'inconvénients que d'avantages n'a pas été retenue.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des raisons pour lesquelles cette solution bien qu'étudiée n'a pas été retenue. Elle n'apporterait aucune amélioration pour les immeubles situés au-delà de la partie dénivelée de la RN10.

Question 5 - relative aux mesures complémentaires après travaux

A l'issue des travaux, un état des lieux sera effectué (mesures et modélisation). Sur la base de cet état des lieux, des investigations complémentaires seront effectuées dans les bâtiments identifiés comme point noir bruit ou ayant subi une augmentation significative du niveau de bruit du fait du projet. Les bâtiments, dont le niveau sonore serait à la limite des seuils, seront

également inspectés. Cela permettra ensuite de définir les protections de façade à mettre en œuvre.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est favorable à cet état des lieux après travaux, mais estime que les immeubles qui bénéficieront d'investigations complémentaires devront être déterminés, non seulement en fonction des calculs théoriques, mais aussi en considérant les phénomènes dynamiques, c'est-à-dire en les étendant aux immeubles exposés au droit des rampes et qui subissent une augmentation théorique même limitée.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

L'ensemble des éléments précédents en complément des éléments apportés par la commission d'enquête permettent de répondre à l'ensemble des observations du public.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête ainsi que les appréciations de celle-ci recouvrent l'ensemble des observations du public.

3.1.2.3. Nuisances durant les travaux

Les travaux de requalification de la RN 10 qui se dérouleront sur une période de trois ans auront un impact important sur le cadre de vie des Trappistes et en particulier des riverains de la RN 10 dans le secteur concerné.

Des modifications importantes de la circulation routière, des transports en commun et des stationnements vont intervenir ; avec des nuisances sonores et sur la qualité de l'air.

3.1.2.3.1. Observations reçues relatives à cette thématique

Obs. 13 DE VOS demande : « comment vont être assurés la circulation pendant les travaux, de même la sécurité des habitants et riverains (circulation piétons, bruit, boue, odeurs, etc.) »

Obs. 27 M. MAHMOUDHI : « quatre années de galère durant les travaux ».

Obs. 45 Mme et M. ROUVIERE : s'inquiètent quant à la situation en phase de chantier : quelles dispositions en termes de circulation et vis-à-vis du bruit et des poussières ?

Obs. 72 Contribution des habitants du Quartier du vieux village

Plusieurs personnes déposent la même contribution dactylographiée ; signée par une cinquantaine de personnes.

A. Pendant les travaux

1. Suppression du souterrain

Le souterrain sous la RN 10 est utilisé tous les jours par de nombreuses personnes. Il est donc important qu'une alternative soit proposée sous forme d'une passerelle temporaire entre l'allée des marronniers et le grenier à sel ; et qu'elle soit accessible aux personnes âgées et aux poussettes ;

2. Protection des riverains pendant les travaux

Certaines maisons sont très proches du chantier prévu, il faut prévoir des murs anti-bruit et des mesures

pour limiter les autres impacts du chantier (stockage des engins de chantier hors du périmètre du vieux village).

3. Circulation pendant les travaux

La rue de Stalingrad Nord risque d'être impraticable pendant une partie des travaux, il est donc important que la rue Magloire Aristide Barré soit toujours accessible ;

4. Suppression des stationnements

Le projet comporte la suppression de nombreuses places de parking au nord de la RN11 (les habitants indiquent au moins une soixantaine). Il serait important de compenser ces places perdues dans un nouveau parking à proximité ;

5. Préconisation des habitants du quartier

Ils souhaitent que des solutions soient trouvées pour limiter le trafic pendant les travaux de manière à limiter les bouchons.

Obs. 46 (registre plateau urbain) DECLIC THEATRE : située au 17, rue Stalingrad Nord, la compagnie occupe un bâtiment loué à la Mairie de Trappes. Ce bâtiment figure comme « point noir bruit n° 34 » dans le dossier, nécessitant un isolement acoustique.

Après étude du dossier, la compagnie a identifié différents problèmes :

- *l'occupation du chantier (lot 35) s'étend jusqu'au seuil de la porte d'entrée. Le théâtre emploie 7 permanents, une cinquantaine d'intermittents de spectacle et chaque semaine une soixantaine d'enfants. Le lot 35 empêchera la circulation de ces personnes ;*
- *le chantier condamnera les parkings au pied du bâtiment ; l'activité du théâtre entraîne au minimum une dizaine de voitures par jour à se garer ;*
- *les nuisances sonores causées par les travaux : impacteront fortement le travail des 4 permanents administratifs, des répétitions et surtout les enregistrements radio.*

Pour toutes ces raisons, la compagnie demande à être déplacés de manière définitive dans des locaux qui lui assurent au moins l'équivalent des conditions actuelles.

Obs. 70 (registre plateau urbain) M. DA COSTA : *alerte sur la circulation piétonne pendant les travaux ; qui utilisent le passage souterrain.*

3.1.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce G – Etude d'impact

PARTIE IV – Présentation du programme concerné

Page 73 et suivantes – chapitre 1.5. Phasage du programme et 1.6. Planing global

Les travaux seront réalisés avec maintien de la circulation, ce qui implique un phasage et une durée plus longue des travaux ; ils seront organisés comme suit :

- réalisation de la partie centrale de la RN10
- réalisation du carrefour RN 10/RD 912
- réalisation du carrefour RN 10/RD 23

Les différentes phases des travaux sont présentées ; elles se dérouleront sur 3 ans entre 2018 et 2021. Le phasage prévoit au préalable la réalisation des travaux de la partie centrale (tranchée) puis l'aménagement des carrefours d'extrémités en commençant par le carrefour RN 10/RD 912 puis le carrefour RN 10/RD 23.

PARTIE V – Description du projet

Page 114 et suivantes – chapitre 4. Les conditions d'exécution des travaux

Sont présentées en détail et sur plusieurs figures les différentes phases des travaux.

Le principe de leur réalisation sous circulation est confirmé ; ce qui implique pour la partie centrale la construction d'une voie provisoire sur la rue Stalingrad Nord qui sera fermée pendant 24 mois environ. Durant cette phase l'accès par les propriétaires sera maintenu par des voies provisoires.

Lors de l'aménagement des deux carrefours, des déviations de circulation seront mise en place.

Page 126 – Les travaux de terrassement

Les mouvements de terres du projet sont importants : sur l'ensemble du chantier, ce sont 136 000 m³ qu'il faudra évacuer et 53 209 m³ seront stockés sur place pour réutilisation. Les emplacements de stockage devront être libérés durant les travaux.

Le transport des déblais sera réalisé par camions, principalement en raison de la proximité des centres de stockage capables d'accueillir les matériaux.

Page 133 et suivantes – chapitre 5. Organisation des travaux

La durée des travaux est avec 36 mois relativement longue. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place toutes les mesures nécessaires pour minimiser la gêne des travaux pour les riverains : programmation des horaires pour les opérations les plus bruyantes, utilisation d'un matériel le plus performant en matière de bruit et pour limiter les émissions de poussières.

PARTIE VII.2 – Analyse des effets du projet pendant la phase travaux

Page 328 et suivantes – chapitre 2.10. Effets des travaux sur l'organisation des déplacements et sur les infrastructures de transport

→ Impact sur la circulation routière

L'organisation des travaux prévoit un maintien de la circulation sur la RN 10 à 2 x 2 voies. Ceci nécessitera la création d'une chaussée provisoire au nord de la RN 10 en utilisant la contre-allée de la rue Stalingrad Nord. Durant cette phase l'accès des riverains sera maintenu. L'étude d'impact présente des simulations dynamiques du trafic en phase de travaux. Elles montrent des dégradations des conditions de circulation partiellement fortes, en particulier sur la RN 10 dans le sens province → Paris au carrefour RD 912 qui voit la remontée de file le matin augmenter.

Les travaux d'aménagement des carrefours d'extrémités vont engendrer des impacts importants sur la circulation au niveau des voies secondaires du secteur.

Différentes mesures de réduction des impacts sont présentées : adaptation des signalisations dans le secteur, mise en place d'un plan de circulation, phasage des travaux.

→ Impact sur le stationnement

Des impacts sur le stationnement en phase de travaux sont inévitables et en particulier pour les riverains le long des rues Stalingrad Nord et Sud et le long de la rue de la République. Le parking Cachin est considéré comme une réserve de stationnement intéressante au sud de la RN 10.

→ Impact sur les transports en commun

Les travaux impacteront l'ensemble des lignes de bus. Les itinéraires de certaines lignes seront modifiés ainsi que certains arrêts de bus pourront être déplacés. Des actions de communication auprès des usagers seront mises en place.

Le projet de TCSP Trappes - la Verrières qui empruntera la dalle de l'Hôtel de Ville interviendra après la réalisation de cette dalle.

Le projet de TCSP ZA la Clef-Saint-Pierre – Saint-Quentin-en-Yvelines, prévu par l'agglomération de SQY a été intégré dans le projet au niveau du carrefour RD 912 ; une coordination entre les deux maître d'ouvrage sera organisée.

Page 334 et suivantes – chapitre 2.11. Effets des travaux sur le cadre de vie

→ Effets des travaux sur l'environnement sonore :

Le chantier provoquera des nuisances importantes pour les riverains. En particulier pendant la phase 3 des travaux, au cours de laquelle la tranchée Sud est réalisée et la circulation sera basculée sur la voie provisoire créée à la rue Stalingrad Nord.

Les travaux qui génèrent du bruit ne pouvant pas être évités, le Maître d'ouvrage mettra en place des mesures d'évitement et de réduction pour limiter les impacts sur la population.

→ Effets des travaux sur la qualité de l'air :

Les émissions durant les travaux concernent les poussières émises lors de la fragmentation des particules du sol. Elles seront d'origine naturelle ; leur envol sera contrôlé en période de sécheresse par arrosage. Les émissions issues des engins de chantier seront limitées car les engins utilisés respecteront les normes d'émission en vigueur

3.1.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. Les riverains de la rue Stalingrad Nord (y compris la Maison de la Petite Enfance, cimetière, parking de l'ancienne poste) seront particulièrement concernés pendant la phase des travaux. Comment l'accès des riverains aux habitations et aux activités d'entreprises sera-t-il assuré ? (l'étude d'impact étant relativement succincte là-dessus)

2. Places de stationnement pendant les travaux : le parking Cachin est déjà bien fréquenté actuellement. Quelles autres possibilités existent; en particulier pour les habitants le long de la rue de Stalingrad Nord ?

3. Comme évoqué avec le thème « transports en commun et circulation en mode actif » du projet d'aménagement du plateau, afin de maintenir la circulation des piétons entre le nord et le sud de la RN 10, une passerelle piétonne provisoire peut-elle être réalisée au droit du passage inférieur existant ?

3.1.2.3.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 – relative à l'accès des riverains de la rue Stalingrad Nord pendant les travaux

Pendant la phase travaux de la partie centrale, la rue de Stalingrad Nord est reprofilée et permet de faire circuler le sens Paris-province de la RN10 (deux voies de circulation). Une voirie provisoire est également créée, en parallèle, entre la cour de la Corderie et le pont Cachin pour permettre les déplacements locaux. Il n'y a pas d'échanges entre la RN10 déviée et cette nouvelle voirie pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic. Les échanges entre la RN10 et les quartiers situés au nord de la RN10 se font via la RD23, la rue Magloire Aristide Barré et la rue Emile Zola.

Dans le cadre des études de conception détaillée, les accès pour les riverains et les activités seront précisés, en particulier entre la cour de la Corderie et la rue de Montfort. Les personnes concernées seront associées.

De façon générale au droit des zones de travaux, des aménagements provisoires pour la sécurité des riverains et des piétons seront mis en place : itinéraires sécurisés, signalés et balisés. Les cheminements piétons, dans la mesure du possible, continus et accessibles, contournant les installations de chantier, seront mis en place sur une forme reconstituant le trottoir avec des éléments de protection par rapport à l'environnement (flux automobile d'une

part, vide sur fouilles de chantier d'autre part), en accord avec les services municipaux et/ou les gestionnaires de voirie.

Un plan de cheminement des piétons sera établi et des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place.

Un cheminement pour piétons sera assuré entre le carrefour de la Fourche au Sud de la RN10 et le chemin de Paris au Nord de la RN10, en passant par le passage piétons du carrefour RN10-RD912. La continuité de ce chemin jusqu'au cour de la Corderie, le long de la RN10 provisoire (rue de Stalingrad Nord actuelle), sera examinée dans le cadre des études de conception détaillée.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les travaux de requalification de la RN 10 vont impacter d'une façon importante les riverains le long de la rue Stalingrad Nord. La commission d'enquête se félicite des précisions apportées par la DiRIF en ce qui concerne les mesures prévues pour limiter au maximum les difficultés d'accès. Au stade actuel du projet il paraît difficile d'être plus précis pour un chantier de cette ampleur (sous réserve des réponses apportées à la question 3 ci-après).

Question 2 – relative aux places de stationnement pour les habitants le long de la rue Stalingrad Nord

Il existe au Nord de la RN10 le parking Stalingrad Nord (très légèrement impacté pendant les travaux), le parking du Village, le parking Rue Alfred Costes, le parking rue Danielle Casanova (ancienne station de service) partiellement impacté pendant les travaux. Les rues adjacentes proposent par ailleurs du stationnement.

Appréciations de la commission d'enquête :

La disponibilité des places de stationnement est un thème majeur qui inquiète la population dans son ensemble ; au-delà des seuls habitants le long de la rue Stalingrad Nord. Et ceci pas seulement pendant les travaux mais aussi après leur achèvement (ce thème est développé plus spécifiquement dans le rapport concernant le plateau urbain sous le chapitre 3.1.2.1.).

La commission d'enquête considère que les deux maîtres d'ouvrage (la DiRIF et la ville de Trappes) devraient porter une attention particulière à cette problématique et rechercher des solutions adaptées. Les parkings mentionnés dans sa réponse offrent certes un début de réponse, mais leurs capacités sont limitées et ils sont partie relativement éloignés de la rue Stalingrad Nord.

Question 3 – relative à une passerelle piétonne provisoire au droit du passage souterrain existant

Le maître d'ouvrage rappelle que la seule traversée supprimée pour la réalisation de la partie centrale est le passage souterrain situé au niveau de la nouvelle école Cachin, à l'Est de l'axe Montfort/Carnot. La circulation piétonne sera ainsi reportée sur l'ouvrage provisoire et sur le carrefour RN10-RD912. La réalisation de la partie centrale n'a aucun impact sur les passages piétons des deux carrefours d'extrémités.

Les temps de parcours supplémentaires dus à la suppression du passage souterrain restent modérés. Le trajet entre l'école Sainte-Marie et la paroisse Saint-Georges (exemple présenté dans l'observation de la Paroisse – registre du plateau urbain) sera ainsi de 10 minutes contre 5 minutes actuellement en passant par le pont provisoire Marcel Cachin avec un allongement de 400 mètres. Le trajet entre le cinéma Le grenier à sel et la maison de la petite

enfance sera de 12 minutes contre 6 minutes actuellement avec un allongement de 500 mètres en passant par le passage piétons au niveau du carrefour RN10-RD912.

Toutefois, la mise en place d'une passerelle provisoire sera approfondie dans le cadre des études de conception détaillée.

De nombreuses contraintes ont d'ores et déjà été identifiées. Techniquement, la passerelle devrait enjambrer les 2 futurs tubes, les rues Stalingrad Nord et de la République, soit environ 50 mètres. Elle devrait respecter une hauteur importante (gabarit) pour la réalisation des deux tubes et pour assurer la circulation sur les voiries. Afin de respecter les pentes pour les personnes à mobilités réduites, des rampes d'une longueur très importante seraient nécessaires de chaque côté de l'ouvrage. Les emprises nécessaires pourraient ne pas être disponibles. Financièrement, le montant d'une telle passerelle pour la phase travaux s'élèverait à plusieurs millions d'euros.

En fonction des résultats, le maître d'ouvrage examinera les possibilités de mise en place de solutions alternatives permettant d'améliorer les échanges entre les quartiers Nord et Sud.

Questions 3 bis - suite à la première réponse donnée par la DiRIF avec son mémoire en réponse du 30.1.2017, la commission d'enquête demandée par mail en date du 1.2.2017 à la DiRIF les précisions suivantes :

Vous nous avez dit, que des études complémentaires devront être réalisées pour définir sa faisabilité et son coût; tout en indiquant que le coût s'élèverait à plusieurs millions d'euros. La commission d'enquête est très sensible au fait que la suppression de passage souterrain constituera une gêne très importante pour le public (écoliers en particulier). C'est pourquoi elle serait intéressé d'avoir une approche plus précise de son coût éventuel.

Vous avez également indiquez des contraintes fortes si on tenait compte des besoins des personnes à mobilité réduite; du fait de la nécessité de construire une rampe sur du foncier pas forcément disponible. Est-ce que une solution mixte, passerelle "simple" d'un côté et un passage plus lointain pour les PMR sur le pont M. Cachin ou sur le carrefour RN10/RD912 ne pourrait pas être une solution pendant la période transitoire des travaux ?

Réponse de la DiRIF

Dans le cadre de l'étude de la passerelle provisoire, nous examinerons l'ensemble des solutions dont la mise en place d'une passerelle non PMR. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'éléments plus précis à vous fournir quant à la faisabilité de la passerelle et son coût. Nous avons lancé l'étude qui est complexe et nécessite un délai de réalisation important incompatible avec les délais de réponse.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête ne partage pas sur tous ses aspects la réponse donnée par la DiRIF. Elle rappelle en particulier que la passerelle souterraine est aujourd'hui utilisée par de nombreux enfants et personnes âgées. Envisager pour ces personnes un passage par le carrefour RN 10/RD 912 ne lui semble pas envisageable. Indépendamment de la distance supplémentaire, se poseront des problèmes de sécurité dans la traversée du carrefour.

La commission d'enquête est consciente que la création d'une passerelle constituera une contrainte et un coût important. Elle fait observer que le chantier sera de longue durée. Elle considère indispensable que la DiRIF étudie sérieusement cette solution ; en tenant compte

éventuellement de la proposition de la commission d'enquête pour trouver une solution différente et mieux adaptée aux personnes à mobilité réduite.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

Obs. 72 – relative aux habitants du Quartier du vieux village

Comme présenté dans la partie 3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique, des mesures seront prises pour limiter les nuisances sonores et de pollution.

Le maître d'ouvrage ajoute qu'un coordonnateur environnemental sera désigné pour la phase travaux. Son rôle est d'assister le maître d'ouvrage sur le respect des aspects environnementaux du chantier. Il assurera ainsi un suivi des entreprises de travaux et veillera au respect des clauses environnementales. C'est une garantie supplémentaire qu'a souhaité prendre le maître d'ouvrage afin de minimiser les nuisances subies par les riverains.

Le stockage des engins de chantier se fera sur une base chantier dédiée.

En ce qui concerne la rue Magloire Aristide Barré, elle reste accessible pendant toute la durée des travaux. La rue de Stalingrad Nord est reprofilée et permet de faire circuler le sens Paris-province de la RN10 (deux voies de circulation). Une voirie provisoire est également créée, en parallèle, entre le cours de la Corderie et le pont Cachin pour permettre les déplacements locaux durant les travaux de la partie centrale.

Obs. 46 – relative au DECLIC THEATRE

Cette situation particulière sera examinée par le maître d'ouvrage. La DiRIF n'étant pas compétente pour répondre à la demande de déplacement, la ville sera sollicitée en ce sens. Si cela n'était pas possible, des solutions permettant de pérenniser l'activité pendant les travaux et à terme seront définies en concertation avec Déclic Théâtre. A ce titre, l'examen du déplacement des places de stationnement en phase provisoire et à terme est en cours.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des réponses positives apportées aux questions posées par les habitants du Quartier du vieux village. Et la désignation d'un coordinateur durant la phase des travaux est en effet indispensable au vu de la complexité du chantier et de son impact sur la vie courante des riverains.

En ce qui concerne la situation du Déclic Théâtre, elle sera examinée dans le rapport concernant le plateau urbain.

3.1.2.4. Evaluation socio-économique

La loi d'orientation sur les transports intérieurs (dite LOTI) et son décret d'application du 17 juillet 1984 rendent obligatoire l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructure de transport dont le coût global est égal ou supérieur à 83 M€.

Le coût global du programme d'aménagement est estimé à 117 M€ en valeur 2020 (95 M€ pour la requalification de la RN 10 et 22 M€ pour l'aménagement du plateau urbain).

Cette évaluation socio-économique constitue un outil permettant aux décideurs d'estimer l'intérêt d'un projet pour les citoyens et la collectivité.

3.1.2.4.1. Observations reçues relatives à cette thématique

Obs. 2 - Mme NAYAGAM est opposée au projet qu'elle « estime trop cher, avec un risque d'augmentation des impacts locaux ».

Obs. 3 - ANONYME : « projet beaucoup trop cher avec 95 M€ pour la requalification et 22 M€ pour l'aménagement du plateau urbain. La ville de Trappes va s'endetter à hauteur de 16,8 M€ ce qui risque d'augmenter encore les impôts locaux ».

Obs. 10 - ANONYME : pour cet habitant proche de la RN 10, « le projet n'est pas d'utilité publique » et « coûte cher », la ville « sera en travaux longtemps et la circulation ne s'améliorera pas [...] »

Obs. 14 - ILLISIBLE : opposé au projet, car « coût trop important ; sera bien entendu représenté [sic] sur les impôts [...] »

Obs. 20 et 21 - Mme NAYAGAM et M. NAYAGAM fils : complètent l'observation sous 2. L'enfouissement de la RN 10 est « un projet très onéreux qui coûte 100 M€, ce qui reviendrait à augmenter les impôts locaux ».

Obs. 35 - M. BEZART : s'attendait à un enfouissement total de la RN 10, « c'est une déception qui coûte cher ».

Obs. 37 - Mme MORENO : « coût exorbitant du projet avec d'autres, Plaisir = 70.5 M€ pour 3,5 km ; St. Nom la Bretèche = 42 M€ ; N10 = 100 M€ pour 1.5 M€ (sans murs anti-bruit) ».

Observations portées dans les registres de l'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines

Obs. 1 - ILLISIBLE : « favorable au projet [...] pourquoi a-t-on attendu si longtemps !? L'investissement se justifie ; tout a un coût [...] commencer les travaux le plus tôt possible. »

3.1.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce F - Appréciation sommaire des dépenses

Les coûts du projet de requalification de la RN 10 ont été estimés aux conditions économiques de mars 2016 à :

- 2 M€ pour les études et travaux préparatoires,
- 6 M€ pour les acquisitions foncières,
- 82 M€ pour les travaux (aléas compris)

Le total de 90 M€ TTC a été actualisé à **95 M€ TTC** pour 2020 (p. 5)

Les dépenses d'exploitation (assainissement, éclairage) seraient de 32 260 €/an (p. 6).

Au titre du contrat de plan État-région, l'État contribuera pour 35 M€, la région pour 25 M€. Le reste devra être « sollicité » auprès du conseil départemental, de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de la ville de Trappes-en-Yvelines (p. 6).

(NB : Un Protocole d'accord de financement a été signé le 14 décembre 2016 en Mairie de Trappes, en présence de M. Jean-François Carencio, Préfet de la région d'Île-de-France et Mme. Valérie Péresse, Présidente de la Région Île-de-France. Le financement des 95 M€ est assuré à hauteur de 42 M€ par l'Etat, 27.5 M€ par la Région, 10 M€ par le Département, 13.5 M€ par l'Agglomération de SQY et 2 M€ par la ville de Trappes.)

Pièce H - Avis de l'autorité environnementale et réponse du Maître d'ouvrage

En raison de la réalisation des deux projets – requalification de la RN 10 et aménagement du plateau urbain – de façon simultanée, l'Ae a émis un avis commun sur les deux dossiers d'enquête.

Dans le chapitre 2.9. « Evaluation socio-économique du projet », l'Ae considère d'abord que « *l'accès aux différents résultats est de manière générale peu accessible pour un non-spécialiste* ». L'AE recommande au LO « *de présenter de manière plus didactique l'étude socio-économique en détaillant en particulier les calculs permettant d'aboutir au bilan coût-avantage et aux indicateurs de rentabilité présentés* ».

→ Réponse du maître d'ouvrage (page 24)

La réponse du MO se limite pour l'essentiel à une reprise des définitions des indicateurs de l'analyse qui figurent déjà dans la pièce I sur la page 84. Elle ne donne pas d'informations et d'interprétations complémentaires sur les résultats obtenus avec ces indicateurs qui sont donnés sur les pages 95 à 99 de la pièce I et que le MO considère lui-même comme « quelques peu bruts ».

L'Ae rappelle d'autre part que deux scénarios ont été étudiés (1a et 2C) et que c'est le scénario 1A qui a été retenu représente un bénéfice actualisé négatif de -14.1 M€ et un TRI de 3.03 % ; contre 8.43 % pour le scénario 2C (avec un bénéfice actualisé de 166.2 M€). L'Ae recommande au MO de mieux justifier et expliquer les critères ayant conduit à choisir la variante finalement retenue.

→ Réponse du maître d'ouvrage (page 25)

Le MO explique dans sa réponse que *les principaux avantages socio-économique du projet sont non monétarisables et ne sont donc pas comptabilisés dans le bilan coûts-avantages. Le choix de la variante repose donc sur une analyse comparative élargie par rapport au seul bilan coût-avantage monétarisé.*

Le MO présente ensuite ces critères qui ont été retenus et évalués et qui sont :

- la desserte locale
- le fonctionnement des échanges
- l'accessibilité aux équipements structurants du territoire et aux zones d'activités économiques
- la sécurité des usagers et des riverains
- l'accessibilité aux modes doux
- l'insertion urbaine et patrimoniale et la compatibilité avec le projet urbain de la commune

Pièce I - Evaluation économique et sociale

Le montant de l'investissement (117 M€ TTC) rend obligatoire l'évaluation économique et sociale créée par la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982. L'évaluation prescrite se fonde sur l'analyse des avantages globaux, sur le coût global, sur le bilan coûts-avantages et sur le bénéfice actualisé du projet (p. 2).

Deux scénarios sont analysés : carrefours à îlots central (1A) et carrefours dénivelés (2C) et comparés avec la situation actuelle « au fil de l'eau ». La synthèse des indicateurs de rentabilité socio-économique (investissement, entretien, gain de temps, confort, sécurité, pollution, bruit, etc.) donne (p. 95) :

	scénario 1A	scénario 2C
bénéfice actualisé (millions d'€ 2021)	- 14,1	166,2
taux de rentabilité interne	3,03 %	8,43 %
taux de rentabilité immédiate	1,90 %	4,99 %

Le bénéfice actualisé s'élève à :

- pour les **usagers** (gain de temps, confort, frais de fonctionnement des véhicules), 2,0 M€ avec 1A et 6,9 M€ avec 2C ;

- pour l'**environnement** (pollution de l'air, bruit, sécurité), respectivement 0,9 M€ avec 1A et 1,8 M€ avec 2C (pp. 98-99).

La comparaison des deux scénarios traduit que « *du point de vue socio-économique le scénario 2C est le plus performant* », mais elle « *ne valorise pas les effets d'agglomération et de réduction des inégalités sociales et territoriales alors que le présent projet est positif vis-à-vis de ces aspects* » (p. 100). Il est finalement conclu que « *le projet [...] répond aux objectifs assignés et génère de nombreux avantages à l'ensemble des acteurs* » (p. 102).

Pièce M – Annexes (Bilan de la concertation)

Le projet de requalification de la RN 10 a été soumis à concertation publique préalable en novembre-décembre 2013. L'opération a recueilli 56 avis, dont 6 sur le coût routier (p. 17).

Avis sur ce thème : « *projet ayant déjà coûté très cher, qui n'est pas en adéquation avec le contexte économique actuel (endettement de l'État et des collectivités)* ». Réponse : « *Le projet a un coût effectivement important, mais ce coût est à mettre en regard des améliorations de circulation apportées* » (p.24).

3.1.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. L'analyse des bénéfices et coûts monétarisables est très défavorable au scénario 1A retenu (carrefours à îlots centraux). Les résultats de calcul des différents critères figurent sur les pages 95 à 99 de la pièce I sans être explicités et commentés par le MO. La commission d'enquête rappelle la recommandation de l'Ae à laquelle elle s'associe ; à savoir de mieux expliquer et détailler davantage les calculs et les résultats obtenus.

2. Face à une comparaison des 2 scénarios sur de nombreux critères, la justification du choix repose finalement sur des critères non monétarisables qui ont été donnés en réponse à l'avis de l'Ae. Le MO ne mentionne à aucun moment la différence des coûts d'investissement entre les deux variantes comme critère de la décision. La commission d'enquête aimerait savoir dans quelle mesure cet élément a été pris en compte dans le choix final du MO ; et pour quelle raison cette différence de coûts n'est pas mise plus en avant dans le dossier.

3.1.2.4.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 – relative au résultat du scénario 1A

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que les principaux avantages socio-économique du projet sont non monétarisables et ne sont donc pas comptabilisés dans le bilan coûts-

avantages monétarisé. Le choix de la variante repose donc sur une analyse comparative élargie par rapport au seul bilan coût-avantage monétarisé.

Concernant la comparaison des variantes, les éléments de réponse sont donnés à la question suivante.

Question 1 bis – relative à une meilleure explication des calculs et résultats obtenus

Le maître d'ouvrage a présenté la valeur des indicateurs de rentabilité socio-économique à la page 95 de la pièce I. Afin d'assurer la transparence de l'évaluation, le maître d'ouvrage a pris le parti de faire figurer l'ensemble des tableaux de résultats, permettant le calcul des indicateurs, de la page 96 à 102.

L'AE et la commission d'enquête souhaitent que les calculs et les résultats soient mieux expliqués et détaillés.

L'évaluation socio-économique se base sur l'Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains. La méthodologie employée pour l'évaluation est détaillée largement dans l'étude socio-économique. Toutefois, les calculs n'ont pas été présentés car ceux-ci ne sont pas vulgarisables. Ils se basent en effet sur des formules mathématiques complexes*.

Le maître d'ouvrage a ainsi préféré dans la réponse à l'avis de l'AE faire de la pédagogie. Il a ainsi rappelé les définitions, en les simplifiant, des indicateurs socio-économiques évalués.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage n'a pas souhaité se focaliser sur l'évaluation socio-économique puisque le choix de la variante privilégiée repose d'abord sur les avantages socio-économiques du projet non monétarisables comme détaillé dans le paragraphe suivant.

*Pour exemple, le taux de rentabilité TRI est calculé avec la formule :

$$V_{\text{Actuelle, Nette}} = 0 = \sum_{p=1}^{p=N} \frac{FT_p}{(1 + TRI)^p} - I$$

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère toujours qu'il aurait été possible de mieux expliquer pour le grand public les résultats obtenus pour les différents indicateurs et leur signification. C'est sur cela qu'a porté la question de l'AE et pas sur une explication des formules mathématiques qui sont en effet complexes et difficilement accessibles.

Tel que le dossier présente les résultats et les conclusions qu'en a tiré la DiRIF, le public n'était pas en mesure de se faire réellement une opinion sur la « rentabilité » d'un investissement qui porte sur 95 k€.

Question 2 – relative à la justification du choix pour la variante 1A

Comme le rappelle la commission d'enquête, le maître d'ouvrage explique dans sa réponse à l'avis de l'AE que les principaux avantages socio-économiques du projet sont non monétarisables et ne sont donc pas comptabilisés dans le bilan coûts-avantages. Le choix de la variante repose donc sur une analyse comparative élargie par rapport au seul bilan coût-avantage monétarisé.

Le maître d'ouvrage rappelle les avantages de la variante 1A qui sont développées dans sa réponse à l'avis de l'AE.

La variante 1A est celle qui présente le plus d'avantages cumulés. En effet, elle est plus performante que la variante 2C sur les points suivants :

- *la desserte locale*

Les carrefours de la variante 1A permettent de maintenir l'ensemble des mouvements actuellement possibles entre la RN10 et la voirie locale alors que la variante 2C présente un échangeur au niveau du carrefour RN10/RD912 incomplet (demi-échangeur tourné vers l'Est) ;

- *le fonctionnement des échanges*

La variante 1A présente pour les branches secondaires (RD 912 et RD 23), une nette amélioration des conditions d'écoulement des trafics. La variante 2C, en reportant les échanges entre la RN10 Est et la RD 912 et toute la partie orientale de la ville de Trappes-en-Yvelines vers les voies d'accès à l'échangeur de la RD 23, conduit au dysfonctionnement de quelques voiries locales (RD 912, RD 36, Jaurès et les bretelles de sorties) ;

- *l'accessibilité aux équipements structurants du territoire et aux zones d'activités économiques*

La variante 1A permet une meilleure accessibilité aux équipements et aux activités du fait de la meilleure desserte des voiries locales ;

- *la sécurité des usagers et des riverains*

La variante 1A offre une bonne sécurité grâce au renforcement de la lisibilité des deux carrefours. La gestion par feux tricolores permet une traversée sécurisée des modes actifs au niveau du carrefour avec la RD 23.

Pour la variante 2C, la sécurité est améliorée pour les usagers motorisés par une réduction de la surface de conflit. Toutefois le type de carrefour retenu s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque d'entraîner des vitesses excessives. Les traversées des piétons et cyclistes sont aménagées sur l'un des passages supérieurs (échangeur RN 10/RD 23) mais doivent emprunter les bretelles d'accès à la RN 10, ce qui est moins sécurisant ;

- *l'accessibilité aux modes doux*

La variante 1A, avec des aménagements plus urbains et la réalisation d'une traversée pour les piétons et cycles au niveau du carrefour RN10-RD23, permet une meilleure prise en compte des modes doux ;

- *l'insertion urbaine et patrimoniale et la compatibilité avec le projet urbain de la commune*

La variante 1A permettra par la création de carrefours à feux tricolores à îlot central de marquer l'entrée de ville, ce qui contribue aux objectifs du projet urbain de la ville. Dans la variante 2C, les échanges dénivelés renvoient une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine.

Le coût de la variante 1A est de 95M€ TTC valeur 2020. Le coût de la variante 2C est de 130M€ TTC valeur 2020, soit 37 % de plus.

Le choix de la variante repose sur le bilan coûts/avantages dont les éléments principaux sont détaillés précédemment. Il repose également sur la concertation publique de 2013 où la majorité du public s'est prononcée en faveur de la variante 1A. Il est également issu d'une concertation avec la ville de Trappes-en-Yvelines puisque le projet de requalification de la

RN10 s'intègre dans le cadre d'un programme complet de recouture urbaine comprenant l'aménagement de surface du plateau urbain.

Le coût moins élevé de la variante a participé dans une moindre mesure au choix. C'est pourquoi cet élément n'a pas été mis en avant dans le dossier d'enquête publique.

Appréciations de la commission d'enquête :

La DiRIF reproduit d'abord en détail la réponse déjà donnée à l'AE en ce qui concerne les avantages socio-économiques non monétarisables du projet. La commission d'enquête prend note des autres éléments indiqués ensuite qui ont conduit au choix de la variante 1A ; dont son coût inférieur de 37 % à la variante 2C.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

L'ensemble des éléments précédents en complément des éléments apportés par la commission d'enquête permettent de répondre à l'ensemble des observations du public.

3.1.2.5. Qualité de l'air

La qualité de l'air dans la zone rapprochée, concernée par la requalification de la RN 10, est fortement impactée par un trafic automobile important avec 80 000 véhicules par jour. Des dépassements des valeurs limites réglementaires sont constatés avec des impacts sur la santé publique.

Le projet de la requalification de la RN 10 s'est fixé parmi ses objectifs : « d'améliorer les conditions de circulation et de diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains en terme de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (**qualité de l'air**, ambiance sonore) ».

3.1.2.5.1. Observations reçues relatives à cette thématique

I. Comme pour les nuisances de bruit, un grand nombre d'habitants de la Résidence Les Bleuets considèrent d'une part que l'élargissement de la rue de Stalingrad Sud et sa mise à double sens augmentera également la pollution de l'air, d'autre part que la sortie du tunnel en montée se situe en face de la résidence ; donc accélération des poids lourds et autres voitures ce qui ne fera qu'aggraver ces nuisances dues à la pollution de l'air.

II. Il en va de même pour un nombre important des habitants proche du carrefour RN 10/RD 23 qui constate que le rond-point va s'approcher de leurs habitations avec comme conséquence une augmentation des nuisances de pollution de l'air. Ils demandent un décalage du rond-point plus vers le sud ou son enfouissement.

III. Autres observations :

Obs. 5 ANONYME constate : « que, d'après le dossier d'enquête, le projet n'apporte ni amélioration de la circulation, ni de l'air, ni des nuisances sonores. A quoi sert donc ce projet s'il n'y a pas de retombés en termes de fluidité et d'amélioration de la qualité de vie ? ».

Obs. 9 ANONYME considère : « en enterrant la RN 10, les gaz d'échappement sortiront à hauteur d'homme ».

Obs.15 ANONYME partage le même avis : « la situation s'empira car les gaz d'échappement, qui se dispersent actuellement, remonteront à hauteur humain ».

Obs. 17 ILLISIBLE : « Le projet est couteux alors qu'il n'entraînera pas de diminution de bruit ni de la pollution ».

Obs. 26 ILLISIBLE : « Quid de l'utilité publique du projet ? Les trappistes supporteront toujours et encore la pollution atmosphérique et la pollution sonore. Les écoles et la crèche continueront à recevoir chaque jour les effets de la pollution. Pourquoi ne pas avoir enfouis la RN 10 sur toute la zone habitée ? »

Obs. 33 PAROISSE SAINT-GEORGES : Le projet apport sûrement un avantage au niveau de la « recouture » du centre-ville avec la zone nord. Cependant en l'absence de mesures prises plus en amont pour dévier le flux de véhicules la saturation aux heures de point sera toujours présente. D'autre part, comme l'enfouissement est très partiel, la pollution et le niveau sonore ne seront pas.

Obs. 34 ANONYME : Il attire l'attention des commissaires enquêteurs sur le fait que 3 écoles maternelles, 2 écoles élémentaires, une maison de la petite enfance comprenant 3 crèches et une crèche se trouvent à moins de 50 mètres de la RN 10 et de la RD 36 et 790 enfants fragiles seront exposés à la pollution. Il demande à ce que des mesures précises avec des valeurs réelles soient effectuées pour avoir des chiffres concrets de risques pour la santé publique.

Il souligne que les valeurs figurant dans le dossier pour la SFE et celles avec le projet sont estimées par un logiciel Trafic 4. Il s'interroge si toutes les données y ont été introduites, comme l'amputation des 8500 m² de la base de loisir dont 450 arbres, combinaison des pollutions du tronçon enclavée de la RN 10, avec ces bouchons dans le PSGN de la RN 23, bouchons au bout de la contre-allée Stalingrad Nord.

Obs. 35 M. BEZART : Il est sceptique sur les bienfaits de cette solution : le bruit et les odeurs seront les mêmes. C'est une déception qui coûte cher.

Obs. 38 M. NANTA : pose la question suivante : le panneau 4 (exposé dans la salle pour recevoir le public) sous-entend la réduction des nuisances de pollution ; Comment ?

Obs. 55 M. MISEREY : favorable au projet, il pose néanmoins beaucoup de questions :

- concernant la pollution atmosphérique : est-ce que les arbres qui bordent la RN10 et la route de Dreux seront-ils impactés ? ce sont des puits de carbone ;

Obs. 61 ILLISIBLE : pose les questions suivantes :

- la multiplication des feux tricolores dans la ville, ne vont-ils pas accentuer la pollution par la décélération et accélération des véhicules,

- les ronds-points ne vont-ils pas favoriser les embouteillages ?

- les montées vers les ronds-points, ne sont elles pas un facteur de pollution supplémentaire ?

Obs. 62 TRANDUY : dépose les observations suivantes :

- il ne s'agit pas d'un enfouissement de la RN 10 ; les espaces ouverts laisseront les gaz d'échappement s'échapper de plus belle ; pas d'amélioration de l'air à attendre ;

Obs. 67 M. DAUNAY : a analysé l'étude trafic Sarnea, reproduite en pièce G, et il a constaté :

- avec l'aménagement des ronds-points prévu on diminue les arrêts/départs par jour de 7000 ;

- avec un passage en souterrain (sans feux) on pourrait les diminuer de 110000 par jour ;

- la différence est alors de plus de 100 000 arrêts/départs par jour ; c'est-à-dire 365 000 000 par an ;

- devant cet état de fait, pourquoi ne pas protéger l'environnement et surtout la santé ? Lequel des variantes sera plus avantageux dans quelques dizaines d'années (oralement vis-à-

vis du commissaire enquêteur, il fait allusion aux coûts de santé de la population sur cette durée)

Observations relevées dans les registres « Aménagement de surface du plateau de la RN 10 » :

Obs. 10 M. ROUJAT : « Considère que la couverture partielle ne règle pas son problème de bruit et de mauvaises odeurs ; il va encore augmenter la circulation venant d'Elancourt, Plaisir ».

Obs. 12 ANONYME : « Concentration de la pollution ; donc non au projet ».

Obs. 24 ANONYME : considère : « que l'entrée par voie souterraine de la RD 23 vers la RN 10 risque de créer un flux de véhicules continu qui provoquera des bouchons plus importants qu'à l'heure actuelle. Avec une pollution accrue atteignant la population qu'on aura exposée à 9 types de cancer que l'autorité environnementale souligne dans la pièce H ».

Obs. 39 ILLISIBLE et 40 BENAMIROUCHE : contre le projet, ne voit pas en quoi cet aménagement de la RN 10 va améliorer la qualité de l'air.

3.1.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce C – Notice explicative

PARTIE 5 - Principales mesures d'insertion environnementales

Page 41 – chapitre 5.1.2. Il est précisé : les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact « Air et Santé » permettent de mettre en évidence que les émissions des polluants entre 2009 et 2030 sont en baisse grâce aux améliorations technologiques apportées aux moteurs.

De plus, entre la situation future 2030 SANS aménagement et la situation future 2030 AVEC aménagement, les émissions de polluants sont en légère baisse (excepté pour certains métaux). Aussi, le projet aura un effet légèrement positif sur la qualité de l'air, de faibles écarts de concentrations sont observés entre les situations projetées AVEC et SANS projet.

Au global, à l'horizon 2030, une amélioration globale de la qualité de l'air est observée mais essentiellement liée aux améliorations technologiques apportées aux moteurs.

Les concentrations restent toutefois élevées au niveau de la RN 10, car il s'agit d'un axe supportant un trafic important, aussi, les concentrations aux abords de cet axe routier sont plus élevées que sur le reste du domaine d'étude. Les concentrations diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la RN 10.

Pièce G – Etude d'impact

PARTIE IV – Appréciation des impacts du programme

Page 85 – chapitre 2.8.2. Qualité de l'Air

Il est précisé qu'une campagne de mesure a été réalisée en novembre 2010 sur 12 points de mesure pour compléter le diagnostic bibliographique disponible chez AIRPARIF.

PARTIE VI – Analyse de l'état initial

Page 276 et suivantes – chapitre 8.2. Qualité de l'air

L'Etude d'impact présente très en détail l'origine et les effets des polluants sur la santé et le cadre réglementaire ; ainsi qu'ensuite les résultats de la campagne de mesures réalisée sur 15 jours en novembre 2010 par la société IRIS CONSEIL.

Cette campagne a mis en évidence un dépassement de la valeur limite réglementaire pour le dioxyde d'azote NO² qui est de 40 µg/m³. Dans le cas du benzène, on n'observe pas de dépassement pour l'objective qualité qui est de 2 µg/m³.

PARTIE VII.3 – Analyse des effets du projet pendant la phase d'exploitation

Page 382 suivantes – chapitre 3.10.2. Effets du projet sur la qualité de l'air

Il est précisé en introduction de ce chapitre, que selon la réglementation en vigueur, et compte tenu d'un trafic supérieur à 80 000 véh/jour sur la RN 10, l'étude « Air et Santé » doit comprendre les éléments suivants :

- une qualification de l'état initial par des mesures in situ ;
- une estimation des émissions de polluants au niveau du domaine d'étude ;
- une estimation des concentrations dans la bande d'étude et, selon la nature du projet, dans l'ensemble du domaine en zone urbanisée.

L'étude Air et Santé est basée sur des simulations de trafic réalisées par un bureau d'étude à l'horizon 2030. L'étude estime une augmentation sensible du trafic (+ 12 %) entre 2009 et 2030 dans la situation actuelle, sans réalisation du projet ; et à une augmentation moindre (+ 9%) avec la réalisation du projet.

Par contre, l'étude conclut à une diminution très sensible des émissions des polluants entre 2009 et 2030 qu'elle attribue aux améliorations technologiques apportées aux moteurs. Cette baisse serait encore accentuée pour la situation 2030 avec réalisation du projet contre la situation sans réalisation du projet par la baisse du trafic attendue.

L'étude d'impact présente en conclusion à ce chapitre différentes mesures d'accompagnement pour limiter la pollution à proximité d'une voie :

- modification des conditions de circulation (limitation de vitesse, restrictions pour certains véhicules, ...) ;
- la limitation de la dispersion des polluants : mise en place éventuelle des « digesteurs de NO₂ » au niveau des murs et revêtements de chaussées et la diffusion de la pollution particulaire peut, quant à elle, être piégée par des barrières physiques (écrans) ou végétales (haies)

Page 394 et suivantes – chapitre 3.11.4.2. Evaluation des risques sanitaires liés aux polluants atmosphériques émis par le projet

Conformément à la réglementation en vigueur, l'étude d'impact comprend une évaluation des risques sanitaires (EQRS), qui comprend en particulier :

- une identification des dangers ;
- une évaluation de l'exposition des populations ;
- une caractérisation des risques.

Les résultats de l'étude sanitaire montrent que les émissions atmosphériques de la RN 10 actuelles et futures peuvent avoir un impact sur la santé des populations présentes à proximité. Elle renvoie aux actions et mesures énoncées dans le chapitre précédent pour limiter la dispersion de la pollution.

PARTIE VII.8 – Analyse des coûts collectifs des pollutions ...

Page 427 – chapitre 8.1.1. Coûts collectifs liés à la pollution de l'air

La méthodologie et les valeurs de référence retenues se basent sur une instruction-cadre du 25.3.2004 (mise à jour le 27.5.2016) relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport.

Les résultats sont fortement dépendants de l'estimation de l'augmentation du trafic entre maintenant (base 2009) et la situation future 2030 sans ou avec le projet. Comme indiqué dans le chapitre 3.10.2. de l'EI, on estime une augmentation de 12 % sans le projet et de 9% avec la réalisation du projet.

L'augmentation des coûts pour la collectivité, liés à la pollution de l'air, sera alors de 672 k€/an d'ici 2030 sans le projet et de 611 k€ avec le projet/

Pièce H – Avis de l’Autorité environnementale et réponse du Maître d’ouvrage

Dans le chapitre 2.2. « Analyse de l’état initial », l’Ae rappelle sous 2.2.6 (page 13 et 14) les résultats pour « la Qualité de l’air et la santé publique ».

Des mesures de la qualité d’air actuelle ont été réalisées. Quand les valeurs relevées pour le dioxyde d’azote (NO₂) excèdent la valeur limite réglementaire, les valeurs mesurées pour le benzène les respectent.

Une modélisation a été faite concernant les particules fines (PM10). L’Ae recommande néanmoins au maître d’ouvrage, au vu de la localisation urbaine et du trafic important de la RN 10, de réaliser une campagne de mesure in situ spécifique aux particules fines (PM10 et PM2.5).

→ Réponse des maîtres d’ouvrage (page 21)

Les maîtres d’ouvrages rappellent que l’étude de la qualité d’air produite dans le cadre de l’étude d’impact répond aux exigences de la note méthodologique du 25 février 2005 et qui ne donne pas de préconisations concernant les PM10 et PM2.5. Ils considèrent les modélisations et les données ainsi obtenues comme suffisantes.

L’Ae rappelle d’autre part un résultat figurant dans l’étude « air et santé » selon laquelle le trafic automobile actuel dans la zone d’étude induit un risque statistique de cancers supplémentaires.

L’Ae recommande de présenter cet excès de risque de cancer dans l’étude d’impact.

→ Réponse des maîtres d’ouvrage (page 21)

Ils considèrent que l’excès de risque de cancer est bien et suffisamment produit dans l’étude d’impact.

Dans le chapitre 2.4. « Analyse des impact du projet et des mesures d’évitement, de réduction et de compensation de ces impacts », l’Ae rappelle sous le chapitre 2.4.7. (page 17) que l’étude de risque sanitaire réalisée conclut au faible impact du projet, du fait qu’il n’induit que peu de trafic. L’Ae ayant demandé au maître d’ouvrage de vérifier que le projet n’induirait pas une augmentation du trafic ; elle recommande aux maîtres d’ouvrages de s’assurer de ce que le projet d’induit pas de dégradation de la qualité de l’air au cours des premières années suivant la mise en service.

→ Réponse des maîtres d’ouvrage (page 23)

Les maîtres d’ouvrage considèrent, ayant apporté la preuve que le projet n’induirait pas de trafic supplémentaire, que la recommandation est sans objet.

3.1.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d’enquête

1. Le projet a pour enjeu d’améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains de la RN 10 en atténuant les nuisances sur le secteur (nuisances phoniques et qualités de l’air). La commission d’enquête souhaite connaître plus précisément comment l’enjeu « amélioration de la qualité de l’air » pourrait être atteint. Le dossier d’enquête semble indiquer que seuls les progrès techniques des moteurs apporteront une amélioration.

2. L’étude d’impact indique sur sa page 391 différentes mesures d’accompagnement qui pourront être mises en œuvre pour limiter la pollution de l’air : « digesteurs de NO_x » au niveau des murs et revêtements de chaussées, barrières physiques (écrans) ou végétales (haies) ; limitations de vitesse, restrictions pour certains véhicules.

Toutes ces mesures sont indiquées au conditionnel dans l'étude d'impact. La commission d'enquête se demande si un engagement plus ferme de la part du Maître d'ouvrage n'est pas nécessaire afin de lui permettre d'atteindre l'objectif d'une amélioration de la qualité de l'air par ses propres décisions et de ne pas seulement se fier à un progrès technique à réaliser par d'autres acteurs.

3. La pollution de l'air par des particules fines et son impact sur la santé publique sont de plus en plus une préoccupation de la population et des autorités publiques. La RN 10, au vu de sa localisation urbaine et l'importance du trafic dans sa traversée de la ville de Trappes, est particulièrement concernée par ces nuisances.

La commission d'enquête s'interroge sur le fait, que le Maître d'ouvrage n'a pas voulu donner suite à la demande de l'Ae de réaliser une campagne de mesure aux particules fines (PM10 et PM2.5) ; une simple modélisation ne lui semble pas suffisante sur un tel sujet.

3.1.2.5.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 - sur les dispositions permettant d'améliorer la qualité de l'air autre que les progrès techniques des moteurs

Le cadre et les conditions de vie des riverains seront d'abord largement améliorés par la recouture urbaine de la ville avec l'enfouissement partiel de la RN10, la création des dalles de couverture, puis l'aménagement de surface du plateau urbain porté par la ville.

Le projet, par l'amélioration des conditions de trafic grâce aux réaménagements des carrefours d'extrémités, permet l'amélioration de la qualité de l'air. Le dossier d'enquête le précise bien : la qualité de l'air sera améliorée avec le projet à l'horizon 2030, en comparaison avec la situation sans projet. L'excès de risque global, obtenu en sommant l'ensemble des excès de risque individuel obtenus pour l'ensemble des voies d'exposition considérées (risques par inhalation et par ingestion) est de 12 % inférieur au niveau des sites sensibles entre la situation avec projet et sans projet. Elle est identique dans une bande d'étude de 300 mètres.

Les progrès techniques des moteurs contribueront de manière importante à l'amélioration de la qualité de l'air entre la situation actuelle et l'horizon 2030.

Les cartes des concentrations moyennes annuelles sont disponibles de la page 387 à 390 de l'étude d'impact. Il peut être constaté la baisse de la pollution entre 2009 et 2030. Plus particulièrement, en p388, il peut être observé la baisse de la pollution entre situation sans et avec projet pour la concentration en benzène.

Appréciations de la commission d'enquête :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage confirme que l'amélioration de la qualité de l'air, à l'horizon 2030, est due pour partie aux aménagements, qui améliore la fluidité de la circulation, ce qui est propre au projet, et pour une part importante aux progrès techniques des moteurs.

La commission d'enquête en prend acte et constate qu'à défaut d'une réelle réduction du trafic, les deux variables susceptibles d'améliorer la qualité de l'air sont les évolutions technologiques des moteurs d'une part, indépendantes de l'action du maître d'ouvrage, et les conditions de circulation d'autre part. Le maître d'ouvrage doit pouvoir agir sur ce dernier

point afin de réguler et d'optimiser la fluidité de la circulation par une gestion adaptée des feux des ronds-points et la limitation des vitesses.

Question 2 - sur les différentes mesures d'accompagnement pour limiter la pollution de l'air

Comme détaillé dans la précédente question, le projet permet l'amélioration de la qualité de l'air en comparaison avec la situation sans projet.

Par ailleurs, il n'est pas envisageable d'apposer des barrières physiques (écrans) ou végétales (haies) car elles recréeraient des coupures dans la ville.

Concernant la mention aux digesteurs de NO_x, le procédé relève aujourd'hui de l'expérimentation. L'efficacité n'a pas été prouvée en dehors des laboratoires. Par ailleurs, le dispositif repose sur un phénomène chimique avec les UV du soleil et n'est donc pas adapté en tranchée couverte.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse qui complète la réponse précédente limitant les mesures susceptibles d'améliorer la qualité de l'air, et regrette que des mesures soient mentionnées dans le dossier d'enquête alors qu'elles n'ont qu'un caractère expérimental.

Question 3 - relative aux particules fines

Le maître d'ouvrage rappelle la réponse faite à l'avis de l'AE sur cette campagne de mesure :

L'étude de la qualité de l'air produite dans le cadre de l'étude d'impact répond aux exigences de la note méthodologique du 25 février 2005 sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières.

Cette note précise dans le chapitre 3.1 le contenu des mesures in situ à réaliser : elle préconise la réalisation de mesures de NO₂ et de Benzène. Ces mesures ont été réalisées sur une douzaine de points dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de la RN10.

En revanche, cette note ne donne pas de préconisations concernant les PM₁₀ et PM_{2,5}. Il est apparu important au maître d'ouvrage de réaliser des simulations relatives aux polluants que sont les PM₁₀ et les PM_{2,5}, en allant au-delà des recommandations de la note méthodologique. Ainsi, une modélisation de la concentration en situation actuelle a été réalisée sur la base des données fournies par AirParif. Les résultats de la modélisation sont présentés en page 281, le bilan des concentrations et la comparaison entre les situations sont présentés en page 386 de l'étude d'impact.

Dans les résultats des modélisations, les concentrations des PM₁₀ et des PM_{2,5} obtenues sont en deçà des valeurs limites, avec une marge de 30%. Cette marge justifie la non réalisation d'une campagne complémentaire. Par ailleurs, on rappelle que la réalisation d'une étude dont l'utilité n'est pas avérée a un coût et un délai (réalisation de la campagne puis étude complémentaire).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

L'ensemble des éléments précédents en complément des éléments apportés par la commission d'enquête permettent de répondre à l'ensemble des observations du public.

Le lecteur se référera utilement aux parties précédentes sur la comparaison des variantes d'aménagement, la question des ronds-points et des feux tricolores ainsi que l'amélioration des conditions de trafic.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les réponses aux questions posées par la commission d'enquête permettent de répondre aux observations du public.

3.1.2.6. Impact des expropriations

3.1.2.6.1. Observations reçues relatives à cette thématique

Obs. 9 ANONYME : *Habitant de Trappes depuis 18 ans, ils vont perdre leur maison. Ils considèrent que l'expropriation indemnise les biens physiques mais pas les biens moraux.*

Obs. 43 ILLISIBLE : les prix de nos maisons vont baisser considérablement

Obs.46 (registre plateau urbain) DECLIC THEATRE : située au 17, rue Stalingrad Nord, la compagnie occupe un bâtiment loué à la Mairie de Trappes. Ce bâtiment figure comme « point noir bruit n° 34 » dans le dossier, nécessitant un isolement acoustique.

Après étude du dossier, la compagnie a identifié différents problèmes :

- *l'occupation du chantier (lot 35) s'étend jusqu'au seuil de la porte d'entrée. Le théâtre emploie 7 permanents, une cinquantaine d'intermittents de spectacle et chaque semaine une soixantaine d'enfants. Le lot 35 empêchera la circulation de ces personnes ;*
- *le chantier condamnera les parkings au pied du bâtiment ; l'activité du théâtre entraîne au minimum une dizaine de voitures par jour à se garer ;*
- *les nuisances sonores causées par les travaux : impacteront fortement le travail des 4 permanents administratifs, des répétitions et surtout les enregistrements radio.*

Pour toutes ces raisons, la compagnie demande à être déplacés de manière définitive dans des locaux qui lui assurent au moins l'équivalent des conditions actuelles.

3.1.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce G – Etude d'impact

Partie VII. Chapitre 2.6.3. Effet des travaux sur le mode d'occupation des sols (pendant la phase de travaux)

La réalisation du projet nécessitera l'occupation de certaines parcelles uniquement durant la phase de réalisation des travaux. Ces parcelles sont identifiées sur des plans figurants pages 318 et 319 de l'étude d'impact.

Des conventions devront être passées avec les différents propriétaires des espaces publics ou privés concernés.

Partie VII. Chapitre 3.6.3 Effet du projet sur le foncier ...

Des acquisitions de terrain dans le cadre du projet de requalification de la RN 10 sont principalement nécessaires pour l'aménagement des deux carrefours d'extrémités. Au total, environ 28 500 m² d'acquisitions foncières seront nécessaire sur 48 parcelles ; qui se répartissent comme suit :

→ 16 parcelles privées d'une surface de 8 838 m²
→ 32 parcelles publiques d'une surface de 19 662 m²
Le projet a été conçu de manière à limiter les emprises et donc les acquisitions foncières.

3.1.2.6.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas de question particulière sur ce thème.

3.1.2.6.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Sans objet

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

Obs. 9 et 43

Pas de réponse

Appréciations de la commission d'enquête :

Ces observations n'appellent pas de réponse de la part de la maîtrise d'ouvrage

Obs. 46

Concernant l'observation spécifique 46 (registre plateau urbain), les éléments de réponse sont donnés au THEME 3 : Nuisances durant les travaux

3.1.2.7. Enfouissement plus important ou total de la RN 10

3.1.2.7.1. Observations reçues relatives à cette thématique

Obs. 8 Mme. et M. GUIDI : « *Ils considèrent plus judicieux de continuer à enterrer la RN 10 après le rond-point et même jusqu'à la sortie du deuxième feu rouge après la station essence (à l'exemple du tunnel de St. Cyr l'Ecole)* ».

Obs. 9 ANONYME : Habitant de Trappes depuis 18 ans : « *en enterrant la RN 10, les gaz d'échappement sortiront à hauteur d'homme et il y aura encore plus d'embouteillages qu'aujourd'hui. Il s'attendait à un enfouissement complet de la RN 10* ».

Obs. 22 Mme. IKHLEF : habitant la Résidence des Bleuets, le projet ne lui convient pas du tout pour plusieurs raisons : « *pour elle l'idéal serait de décaler la sortie du tunnel en élargissant le plateau de la même manière que du côté de Coignières. Elle estime le projet présenté est loin de celui du départ encore dans les esprits des trappistes, à savoir l'enfouissement total de la RN 10. Il y a certes une question de coût, mais à combien estime-t-on le prix de la santé des citoyens avec la pollution de l'air* ».

Obs. 26 ILLISIBLE : « *Quid de l'utilité publique du projet ? Les trappistes supporteront toujours et encore la pollution atmosphérique et la pollution sonore. Les écoles et la crèche continueront à recevoir chaque jour les effets de la pollution. Pourquoi ne pas avoir enfouis la RN 10 sur toute la zone habitée ?* »

Obs. 27 M. MAHMOUDHI : « *il faut maintenir l'aménagement des deux carrefours qui permettront de désengorger la route de Dreux* ».

Obs. 35 M. BEZART : *il exprime sa déception sur le projet proposé. Après l'abandon du contournement par l'A12 il s'attendait à un enfouissement total de la RN 10. Toutes ces réunions manifestation et concertations pour accoucher ce projet !?*

Il est sceptique sur les bienfaits de cette solution : le bruit et les odeurs seront les mêmes. Des murs anti-bruit, c'est une solution – mais alors quid de la vue qui devait être agréable des plateaux piétonnières. C'est une déception qui coûte cher.

Obs. 42 Association des propriétaires des pavillons de la rue Danielle Casanova (numéros impairs) : même observation déposée dans le registre « plateau urbain » (obs. 57) :

L'association considère dans une note de 6 pages :

- *le rond-point RD 23/RN10 a été décalé * par rapport à la variante 1a présentée - vers le nord, vers les pavillons et immeubles de la rue Casanova,*
- *conséquences pour les habitants : pollution chimique/de l'air, lumineuse et de bruit ;*
- *pourquoi aucun mur anti-bruit n'est prévu ?*
- *pourquoi ne pas faire passer la RN 10 en souterrain sous les 2 carrefours*
- *le projet consacre 1.2 M€ pour la sauvegarde d'une espèce rare par l'attribution d'une zone de compensation ; protéger l'humain d'abord c'est mieux ;*
- *ils demandent quel traitement est prévu pour les voies et trémies de la RN 10 pour réduire le bruit (par ex. revêtements de route spéciaux nanosoft de Colas) et anti-pollution par l'emploi d'oxyde de titane ;*
- *ils déplorent un manque de concertation avec les habitants ;*
- *en CONCLUSION : ils refusent le projet en l'état. La RN 10 doit être intégralement enterrée ou déviée dans la zone industrielle ou ailleurs ou interdite aux poids lourds.*

Obs. 45 Mme et M. ROUVIERE : *Considérant les deux ronds-points comme particulièrement inquiétants ils considèrent leur enfouissement plus adapté pour minimiser les nuisances de la RN10.*

Obs. 48, 49, 50, 51, 52 habitants à proximité du rond-point RN 10/RD 23 : *considère que les 2 énormes ronds-points ne faciliteront que très peu la circulation : dégradation de la qualité de l'air et du bruit, risques d'accidents. La vraie solution est d'enfouir les deux échanges RD 23 et RD 912 ; la circulation pour tous en sera améliorée même pour les piétons et cyclistes.*

Obs. 57 Mme. BLAND et 58 Mme. ZOHRA : *Elles s'interrogent pourquoi seulement un enfouissement de 400m sans aucun dispositif contre le bruit et la pollution.*

Obs. 61 ILLISIBLE : pose les questions suivantes :

- *les piétons et cyclistes : pourront-ils traverser la RN 10 au niveau des deux entrées de ville ?*
- *la multiplication des feux tricolores dans la ville, ne vont-ils pas accentuer la pollution par la décélération et accélération des véhicules,*
- *les ronds-points, ne vont-ils pas favoriser les embouteillages ?*
- *les montées vers les ronds-points, n'est-ce pas un facteur de pollution supplémentaire ?*

Obs. 62 TRANDUY : dépose les observations suivantes :

- *il ne s'agit pas d'un enfouissement de la RN 10 ; les espaces ouverts laisseront les gaz d'échappement s'échapper de plus belle ; pas d'amélioration de l'air à attendre ;*
- *les ronds-points vont créer des bouchons démentiels ; il faut réétudier le tracé des ronds-points ;*

Obs. 67 M. DAUNAY : a analysé l'étude trafic Sarrea, reproduite en pièce G, et il a constaté :

- *avec l'aménagement des ronds-points prévu on diminue les arrêts/départs par jour de 7000 ;*
- *avec un passage en souterrain (sans feux) on pourrait les diminuer de 110000 par jour ;*
- *la différence est alors de plus de 100 000 arrêts/départs par jour ; c'est-à-dire 365 000 000 par an ;*

- devant cet état de fait, pourquoi ne pas protéger l'environnement et surtout la santé ? Lequel des variantes sera plus avantageux dans quelques dizaines d'années (oralement vis-à-vis du commissaire enquêteur, il fait allusion aux coûts de santé de la population sur cette durée

Obs. 77 Yvelines Environnement : L'association remet une Etude de faisabilité de la variante « RN 10 en route express » ; étude réalisée en avril 2016 dans le cadre de la préparation du débat public concernant le prolongement de l'A12. Cette variante prévoyait, en alternative à la solution prévue dans le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, de déniveler la RN 10 au droit des différents carrefours à niveau ou à feux entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi (avec les RD 912 et 23, et les carrefours Malmedonne et des Fontaines) avec la réalisation pour chacun des carrefours d'un giratoire au niveau de la route actuelle. L'étude présente sur une vingtaine de pages un descriptif détaillé de la variante proposée. L'association soutient le projet présenté dans le cadre de la présente enquête publique mais regrette que le flux de trafic le plus important (RN 10) ne soit pas prioritaire aux deux carrefours RD 912 et 23, mais soit dirigé vers deux giratoires à feux à îlot central qui perturberont la fluidité et la sécurité.

Observations relevées dans les registres « Aménagement de surface du plateau de la RN 10 »

Obs. 22 Mme. CHEVROLLIER : Considère des aspects positifs du projet : fluidité de la circulation, la réunification des quartiers de la ville et la tranquillité des riverains. Elle s'interroge par contre sur les points suivants :

« Pourquoi un rond-point à l'entrée de Trappes en direction de Rambouillet ? Cet aménagement ne permettra pas de fluidifier le trafic. Pourquoi pas débiter l'enfouissement avant l'entrée de la ville avec des voies latérales pour les véhicules sortant de la RN 140 ? Pourquoi l'enfouissement n'est pas total ? Toute la pollution et le bruit seront concentrés par endroits. »

Obs. 30 Mme. SAURIGNY : habitant La Résidence Les Bleuets, elle considère le projet compliqué et inefficace et demande, pourquoi pas faire un tunnel du début jusqu'à la sortie de Trappes et au-dessus aménager la surface ? Car la RN 10 découverte va polluer autant et le bruit ne cessera pas.

Obs. 35 SCI BERSIANE : « Pourquoi pas profiter de ce projet pour diminuer les nuisances sonores en enfouissant la nationale plus tôt et en la couvrant ? »

Obs. 51 Conseil Syndical de la Résidence Les Bleuets - le projet de requalification de la RN 10 montre que la Résidence va se situer à l'endroit de la remontée en surface des véhicules, ce qui va s'accompagner d'une montée en puissance des moteurs, des poids lourds notamment, et aggraver les nuisances ; déplacer la rampe (enfouissement) plus à l'est de la RN 10 ;

Obs. 52 M. BLIN : émet un avis réservé sur l'ensemble du projet. Il considère que les attentes des Trappistes demandaient un tunnel dans la traversée de la ville ; et d'autres choix auraient pu être faits concernant les flux de circulation et la réduction des nuisances.

Obs. 53 M. BAVAZZA : d'accord avec le projet de requalification de la RN 10 mais contre l'aménagement des 2 énormes ronds-points ; il demande leur enfouissement.

3.1.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Sans objet pour ce thème particulier.

3.1.2.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. La pièce G – Etude d’impact – présente en chapitre IX les principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.

Plusieurs critères sont évalués pour les solutions de la famille 1 (échanges à niveau entre la RN 10 et les carrefours RD 23 et RD 912) et de la famille 2 (passages inférieurs) ; et la solution 1A – carrefours à feux à îlot central – est apparue comme l’option la plus pertinente.

En ce qui concerne les impacts sur la qualité de l’air, l’étude conclut (page 456) : « les deux variantes entraîneront une amélioration sensible de la qualité de l’air. Toutefois ... le résultat est moins probant pour la famille 2 du fait que la vitesse des véhicules est plus élevée (90 km/h) par rapport à la famille 1 à carrefours plans où la vitesse pratiquée est de 70 km/h ».

La commission s’interroge sur ces affirmations :

a.) pourquoi ne pas avoir retenu comme hypothèse une limitation de vitesse également à 70 km/h pour la famille 1 sur le trajet de traversée entre et sous les deux carrefours d’extrémité ? Avec des avantages probables en matière de fluidité de trafic, diminution de bruit et de pollution de l’air.

b.) est-ce que pour la famille 1 les effets des feux tricolores multiples au niveau des deux carrefours ont été pris en compte ; à savoir arrêts/départs/accélérations fréquents des véhicules avec impacts sur le bruit et la pollution de l’air ?

2. En complétant l’observation de l’association Yvelines Environnement (Obs. 77) :

La commission d’enquête constate que l’étude réalisée en 2006 conclut sous son chapitre III.5. (page 12) que cette solution (carrefours dénivelés) permettrait également de maintenir les échanges avec la voirie locale ; et les voies latérales parallèles à la nationale.

Selon les informations dont dispose la commission d’enquête, un réaménagement du carrefour de la Malmédonne est inscrit dans le Contrat de Plan Etat région 2016 -2021 ; et ce projet prévoirait un décaissement de la RN 10 pour fluidifier la RN 10 (le carrefour des Fontaines bénéficiait également de ce réaménagement).

La commission d’enquête aimerait connaître, au-delà des explications déjà données dans l’étude d’impact, les raisons pour lesquelles la variante « RN 10 en route express » n’a pas été retenue pour la partie en Trappes ; mais semble avoir été un critère de choix pour les autres carrefours ? Elle s’interroge si le fait de ralentir la circulation sur deux carrefours lors de la traversée de Trappes n’annulera pas les avantages obtenus aux autres carrefours ?

3.1.2.7.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d’enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d’enquête

Réponse de la DiRIF à des questions communes au public et à la commission d’enquête

Les éléments de réponse à ces observations sont largement développés dans le THÈME 1 : Impact sur la circulation et dans le THÈME 4 : Evaluation socio-économique.

Le maître d’ouvrage rappelle les éléments les plus importants.

Une concertation a eu lieu avec les habitants de Trappes-en-Yvelines du 20 novembre 2013 au 20 décembre 2013 sur la base de deux familles de variantes :

- *Famille de solutions 1 – échanges à niveau : la RN 10 est dénivelée au niveau de la partie centrale ;*

- *Famille de solutions 2 – échanges dénivelés : la RN 10 est dénivelée au niveau de la partie centrale et des deux carrefours d'extrémités*

Pour l'ensemble de ces variantes, les couvertures de la RN 10 sont identiques. Elles sont au nombre de 3 : la dalle de l'hôtel de ville, la dalle de la Corderie et de la dalle Montfort pour un linéaire total de 200 mètres.

Ces couvertures ont été retenues en 2007 dans le cadre du programme d'aménagement du plateau urbain porté par la ville de Trappes-en-Yvelines.

Le bilan de la concertation figure dans le dossier d'enquête publique (en annexe).

Pour une grande majorité des personnes s'étant exprimées, la famille de solutions 1 (échanges à niveau) a rencontré la plus grande adhésion. Dans la famille 1, l'option d'aménagement qui a remporté le plus de suffrages est la solution 1A, qui est la variante présentée à l'enquête publique.

Les variantes ayant reçu le plus d'avis favorables ont été approfondies.

Au regard des études approfondies et du bilan coût avantages qui en est ressorti, de la concertation publique de 2013 et d'une concertation continue avec la ville de Trappes-en-Yvelines, la variante 1A a été retenue et fait l'objet de la présente enquête publique.

La couverture totale de la RN 10 a été dès le début des études exclue car elle présentait trop d'inconvénients comparés aux avantages procurés. Pour une couverture supérieure à 300 mètres, la réglementation de conception qui s'applique est la réglementation des tunnels. La conception nécessite de mettre en place un système de ventilation important, avec usines de ventilation, permettant le désenfumage. Il faut également mettre en place des issues de secours régulières et suffisamment dimensionnées. La présence d'un tunnel a donc un impact en surface important. Par ailleurs, cette conception nécessite des emprises très supérieures et in fine des expropriations supplémentaires. Elles ne permettraient pas d'assurer des échanges locaux satisfaisant (problèmes similaires avec la variante 2-C).

Appréciation générale de la commission d'enquête sur le thème de l'enfouissement :

Les réactions de la population ont varié entre les concertations publiques de 2011 et 2013 et la présente enquête publique. C'est naturel : dans un premier temps, le sentiment général, né du vœu de régler le problème ancien de la coupure de la ville, allait vers le *principe* de la recouture ; dans un second, on se soucie des inconvénients *pratiques* de la solution technique retenue pour revenir vers des questions que les maîtres d'ouvrage avaient estimé tranchées. Il est vrai que le dossier, dans sa double présentation (requalification et plateau urbain) sous un intitulé unique (requalification de la RN 10), pouvait laisser croire que le rôle même de la RN 10 était en jeu.

Les réponses de la DiRIF aux observations du public comme aux questions complémentaires de la commission d'enquête permettent de cerner sans ambiguïté les objectifs de la requalification : d'abord permettre d'édifier le plateau urbain, ensuite améliorer dans la mesure du possible la circulation dans Trappes sur la RN 10 et sur les routes départementales adjacentes.

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 – relative aux critères de choix pour les solutions étudiées

a) Dans le cas de la famille 2, la nouvelle configuration avec les échangeurs dénivelés fait de cet axe une voie rapide urbaine à caractère autoroutière de type « A ». Cette catégorie de voie est limitée à 90 km/h. Cette limitation est cohérente avec le sentiment de confort de l'utilisateur qui l'incite à rouler à cette vitesse. Un abaissement de la vitesse devrait être crédibilisé artificiellement par l'utilisation d'un radar, difficilement accepté par les usagers.

A contrario, dans le cas de la famille 1, la configuration avec les carrefours à niveau fait de cet axe une voie structurante d'agglomération. Cette catégorie de voie est limitée à 70 km/h. La perception du paysage par l'utilisateur l'incite effectivement à modérer sa vitesse.

b) Dans les différentes études, la situation future avec projet a été modélisée avec la nouvelle configuration géométrique et l'exploitation associée. Par contre, les modélisations réalisées se basent, en cohérence avec la réglementation, sur des trafics moyens et des vitesses moyennes. Les phénomènes dynamiques, arrêts/départs/accélérations, ne sont donc pas pris en compte comme dans l'ensemble des modélisations réalisées aujourd'hui.

Appréciations de la commission d'enquête :

a) La réponse du maître d'ouvrage confirme le caractère urbain de la RN 10 dénivelée, conformément aux objectifs de la ville de Trappes.

b) L'absence de prise en compte des arrêts/départs/accélérations ne permet pas de répondre aux questions légitimes de nombreux riverains de la RN 10 : le maître d'ouvrage doit se référer à l'état de l'art en matière d'étude pour définir les mesures de réduction nécessaires.

Question 2 – relative à l'observation d'Yvelines Environnement

L'étude de faisabilité précitée a été réalisée dans le cadre du débat public sur le prolongement de l'A 12 jusqu'aux Essart-le-Roi qui s'est déroulé en 2006. Aujourd'hui, le prolongement d'A 12 n'est pas inscrit au SDRIF 2030.

Les opérations inscrites au contrat de plan État-région 2015-2020 sur le secteur de la RN 10 entre Trappes et Les Essart-le-Roi sont :

- *la requalification de la RN 10 à Trappes,*
- *le carrefour de la Malmédonne.*

Ces opérations poursuivent leurs objectifs propres.

Concernant le carrefour de la Malmédonne, le projet n'a pas pour but de transformer la RN 10 en route express mais de permettre les échanges entre la voirie locale et la RN 10, et de relier les routes départementales 13 et 213. Il contribue ainsi à l'amélioration des conditions de trafic du réseau local.

La comparaison entre les variantes pour la requalification de la RN 10, échangeurs dénivelés ou échangeurs à niveau, est largement développée dans le THÈME 4 : Evaluation socio-économique.

Par ailleurs, les conditions de trafic dans la traversée de Trappes seront améliorées avec la variante 1A comme détaillées dans le THÈME 1 : Impact sur la circulation.

L'ensemble des éléments précédents en complément des éléments apportés par la commission d'enquête permettent de répondre à la majorité des observations du public.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse de la DiRIF clarifie les objectifs de l'État dans ses projets régionaux sur la RN 10 : apporter des améliorations ponctuelles sans changer le statut de cette route nationale.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

• Obs. 42

Depuis 2013, les études de conception qui ont été réalisées ont conduit à optimiser le projet. L'îlot du giratoire a été agrandi et décalé légèrement par rapport à sa position initiale. Ceci

permet d'assurer des meilleures conditions d'écoulement du trafic, une meilleure giration des véhicules et d'améliorer les échanges avec la voirie locale.

- **Obs. 61**

Au niveau du carrefour RN 10 - RD 23, une traversée sécurisée piétons-cycles est prévue. Au niveau du carrefour RN 10 - RD 912, la mise en place d'une traversée piétons-cycles, nécessitant la modification du cycle de feux tricolores, a été abandonnée comme détaillée à la réponse à la question 4 du THÈME 3 : Nuisances durant les travaux. Les piétons et cycles seront guidés vers des points sécurisés au niveau de la nouvelle dalle de la Corderie. Le parcours est allongé de 300 mètres au maximum pour les piétons venant du carrefour de la Fourche et voulant se rendre à la base de loisirs, soit environ 4 à 5 minutes à pied.

- **Obs. 77 (Yvelines Environnement)**

Comme détaillé dans le THÈME 1 : Impact sur la circulation, le fonctionnement des feux tricolores est optimisé afin d'écouler le maximum de flux de la RN 10 et des voiries locales. La réalisation des passages souterrains depuis les RD vers la RN 10 en direction de Paris permet d'améliorer de manière importante les conditions de circulation sur la voirie locale. Les conditions de trafic sur la RN 10 sont également améliorées.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les questions du public, notamment celles de l'association *Yvelines Environnement*, et les réponses du maître d'ouvrage posent clairement l'objet de la requalification de la RN 10 sur Trappes : il ne s'agit pas de régler les problèmes généraux de circulation sur cette route nationale, mais de permettre la réalisation d'un plateau urbain, tout en apportant une amélioration modérée à l'écoulement du trafic dans Trappes et aux nuisances.

La réponse à l'observation 61 ne satisfait pas pleinement : l'allongement du parcours est certes limité, mais pas suffisamment pour dissuader les traversées « sauvages ».

3.1.2.8. Autres problématiques

3.1.2.8.1. Observations reçues relatives à cette thématique

Obs. 3 ANONYME : *Le nombre de 200 expropriés est considérable ; et l'affluence lors de la première permanence démontre que ce projet, qui vise la réunification des Trappistes, les exclue énormément. Il considère la largeur du projet surdimensionnée, qui fait passer la RN 10 et ses contre-allées de 23 m à 41 m, ce qui provoque les nombreuses expropriations.*

Obs. 11 ANONYME : *Considère que les objectifs annoncés pour la requalification de la RN 10 et qui justifient l'utilité publique ne sont pas tous atteints. La réunification des Trappistes entre le Nord et le Sud n'est que partielle.*

Obs.29 Mme. LAUNAY : *Pensez-vous revoir la sortie de la rue du Centre sur la RN 10 ; il y a une école maternelle à ce coin = dangerosité pour les enfants. Ne pourrait-on pas ouvrir la rue des Bleuets qui est condamnée et fermer la rue du Centre ?*

Obs. 30 ILLISIBLE : *Habitant La Boissière, considère une piste d'accélération et de décélération au niveau de la rue du Centre indispensable.*

Obs. 32 M. HENDERSON : *souligne qu'il y aura un problème de passage des camions et des semi-remorques dans le rond-point RD 912 qui se porteront obligatoirement sur la voie du milieu.*

Obs. 34 ANONYME : *L'intervenant fait référence à l'avis de l'Autorité environnementale qui a demandé aux Maîtres d'ouvrage d'évaluer les impacts du projet sur une nouvelle « situation au fil de l'eau (SFE) » sans aménagement du plateau et du TCSP. Il a compris de*

la réponse apportée par les MO que le plateau urbain pouvait se réaliser même en absence de l'enfouissement de la RN 10 ; et il s'interroge : comment faire !?

Obs. 37 Mme. MORENO : habitant rue Danielle Casanova, a déposé une note de deux pages dans les 2 registres. Elle exprime son mécontentement sur le rond-point de la RN 10 et de la RD 23 limitrophe à une zone pavillonnaire. Son analyse du projet :

- le nouveau projet ne correspond pas au premier projet IA retenu en octobre 2011 : la bretelle de sortie de la RN 10 au niveau de l'ancien poste en direction de Rambouillet est supprimée. Cette circulation sera déviée vers la RD 23 ; donc plus de circulation pour le rond-point ;

- le rond-point est augmenté à 3 voies pour permettre aux camions de tourner. Sur le rond-point ils seront arrêtés par des feux (arrêt, démarrage par à-coup, accélération, coup de klaxon) avec éjection des gaz de combustion en direction des pavillons ;

- pourquoi avoir pris cette solution alors que le rond-point aurait pu être situé près des hangars et de la SNCF, sur un terrain qui ne sert pas.

- ne voit plus dans le projet présenté la pelouse et les arbres présentés lors du premier projet IA, maintenant tout est bétonné,

Obs. 38 M. NANTA : considère que le projet résout mal les problèmes de circulation sur la RN 10 :

- pourquoi la RN 10 ne dépasse-t-elle pas sous le 2 giratoires ?

- avec ce projet il y aura 3 feux tricolores dans les giratoires au lieu d'un !

- a-t-on pris en compte la concomitance des travaux sur la RN 10 ; à savoir ceux du Pont Guy Schola et l'aménagement du carrefour de la Malmédonne ?

- elle rappelle qu'il y a 30 / 40 ans, lors des premiers dossiers de la Ville nouvelle, la circulation sur la RN 10 devrait être limitée avec un barreau de raccordement entre la RN 12 et la RN 10 à hauteur de la Chapelle de la Villedieu.

Obs. 39 ILLISIBLE : pas d'accord : base de loisir touchée, c'est l'argent de nos impôts.

Obs. 46 Syndicat Mixte de Gestion de la Base de Loisirs (SMEAG) : son Président fait observer que :

- sous réserve de vérification des surfaces concernées des lots 47/B98 et 45/B97 (Région) et 46/B87 (Etat) l'impact sur la zone de pâturage des chevaux est estimé à 15%. Il convient de vérifier l'implantation de la clôture de l'Île de loisirs, et le SMEAG ne pourra pas prendre en compte le coût de son déplacement ;

- le rapprochement de la route de la zone de pâturage complique une protection visuelle ;

- pendant les travaux il est impératif de s'assurer de la protection des chevaux ;

- il convient de maintenir l'accès piéton ;

- les nuisances sonores seront accentuées (route plus proche des zones utilisées par le public de l'Île de loisirs)

Obs. 73 Syndicat Mixte de l'Île de loisirs : Le Syndicat complète les observations déposées par son Président sous obs 46 :

Il fait part de ses craintes en ce qui concerne les conséquences du projet de requalification de la RN 10 et RD 912 :

I. Après les travaux

1. Nuisances sonores accentuée (la route sera plus proche)

2. Nuisances visuelles : diminution de la « zone tampon »

3. Perte de surface pour les pique-niqueurs

4. Perte de surface du paddock ; estimée à 15 % sur le plan

Le syndicat sollicite

1. Une protection visuelle (végétale) et sonore

2. Une reprise de la clôture chevaux actuelle

3. Une repose de la clôture de l'enceinte de l'Île de loisirs

4. Un maintien de l'accès piéton et du coffret électrique en haut e à gauche du plan (joint à leur déposition)

II Pendant les travaux

- prise en charge du déplacement de l'enceinte de l'Île de loisirs

- prise en charge d'un paddock temporaire

Observations relevées dans les registres « Aménagement de surface du plateau de la RN 10 »

Obs. 9 Mme. ZOHRA : Habitant rue Danielle Casanova : « elle considère le rond-point RD 23/RN 10 beaucoup trop grand avec un diamètre de 70 m. Ceci va rapprocher encore davantage la RN 10 des riverains de la rue Danielle Casanova ; avec des nuisances défavorables et néfaste sur leur santé. Pourquoi ne pas envisager ce carrefour plus loin de l'autre côté où il n'y a pas de résidents mais juste deux entreprises et un nouveau hangar en construction ? »

Obs. 19 PARENT : Craint que le projet conduise à des choses difficiles à admettre : L'enterrement du prolongement de l'autoroute par le Sud.

Obs. 29 M. BLONDEAU : habitant rue Emile Zola, ses questions portent sur les sorties des rues Emile Zola et Magloire Aristide Barré sur la RD 912 :

- est-ce-que la RD912 va être revisitée pour qu'on puisse sortir en toute sécurité ?

- avec l'installation d'une contre-allée ou un rond-point à ce niveau ?

- comme ce qui est fait à Montigny avec à la fois une voie de bus, des allées pour piétons et vélo et une voie pour les autos,

- il faut en profiter pour aménager les bords de la 912 au niveau de la base de loisir

Pour ce qui est de l'enfouissement de la RN 10, cela ne résoudra pas les problèmes de circulation, de pollution et de bruit ; seule la déviation de l'A12 serait une solution.

3.1.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Sans objet pour ce thème.

3.1.2.8.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. Le projet de requalification de la RN 10 proposé ne prévoit pas de passage piétons et cyclistes au droit du carrefour RN 10/ RD 912, contrairement à la solution 1Ab. Ainsi, les piétons et cyclistes sont invités à rejoindre la dalle de la Corderie pour traverser la RN 10. Or, des habitudes ont pu être prises par les résidents de la partie située le plus à l'Est pour rejoindre notamment le cimetière, la base de loisirs, et surtout, les piétons d'une façon générale empruntent les chemins les plus directs. Aussi, le risque est grand de constater des traversées « sauvages », et donc dangereuses, au droit de ce rond-point. Des protections sont-elles prévues, et, malgré les impacts sur le trafic, la solution 1Ab est-elle écartée définitivement ? A défaut, la création d'un passage souterrain pour piétons et cyclistes au droit du rond-point permettrait de répondre à ce besoin. Cette solution est-elle envisageable ?

2. En complétant l'observation du Syndicat Mixte de Gestion de la Base de Loisirs (Obs. 46) la commission d'enquête souhaite connaître la surface réelle de l'emprise du projet sur la base de loisir, à savoir jusqu'au nouveau positionnement de la clôture.

3.1.2.8.4. Commentaires de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 – relative au passage des piétons et cyclistes au carrefour RN 10/RD 912

Au niveau du carrefour RN10-RD912, la mise en place d'une traversée piétons-cycles, nécessitant la modification du cycle de feux tricolores, étudiée dans le cadre de la variante 1ab a été abandonnée car elle conduisait au dysfonctionnement du carrefour. Par exemple, le temps perdu par les usagers de la RN10 le soir, dans les deux sens, au niveau du carrefour RN10-RD912 était augmenté de 35 % par rapport au projet sans passage piétons.

La mise en place d'un passage souterrain n'est pas souhaitable pour des questions de sécurité. Sa localisation, à proximité du cimetière, dans un contexte moins urbain que le passage souterrain actuel, ne serait pas favorable aux piétons et cycles. Par ailleurs, sa réalisation est techniquement difficile. Le passage souterrain devrait être localisé à l'ouest du carrefour RN10-RD912 qui constitue un goulet d'étranglement pour sa réalisation. Cela nécessiterait un phasage très complexe qui conduirait à un coût élevé : de l'ordre de 3 millions d'euros.

Ainsi, les piétons et cycles seront guidés vers des points sécurisés au niveau de la nouvelle dalle de la corderie. L'aménagement sera clair et lisible de sorte que l'impossibilité de traverser des piétons au niveau du carrefour RN10-RD912 soit bien comprise du public.

Le parcours est allongé de manière modérée, à savoir 300 mètres au maximum pour les piétons venant du carrefour de la Fourche et voulant se rendre à la base de loisirs, soit environ 4 à 5 minutes à pied.

On rappelle par ailleurs que la configuration du passage piéton actuel au niveau du carrefour RN10-RD912 le rend aujourd'hui très peu favorable aux piétons.

Appréciations de la commission d'enquête :

La DiRIF n'apporte dans sa réponse aucune solution pour un passage des piétons et cyclistes au niveau du carrefour RN10/RD912 et renvoie vers un passage assez éloigné sur le plateau de la Corderie. La commission d'enquête prend acte du désaccord avec la ville de Trappes sur ce point qui exige la création d'un passage piétons au niveau du carrefour (voir chapitre 3.1.2.1.4. su rapport sur le plateau urbain).

La commission d'enquête se joint à l'avis et à la demande de la ville de Trappes et considère nécessaire d'étudier sérieusement et en détail une solution de traversée soit en surface soit en souterrain. Les Trappistes ont pris l'habitude de traverser la RN10 à cet endroit pour se rendre au cimetière et à la base de loisir.

Il y a d'autre part un projet d'aménagement important à proximité du secteur Boubas Louise Michel qui est inscrit au Contrat de Développement Territorial (CDT) de Saint-Quentin-en-Yvelines et qui va apporter très certainement plus de circulation piétons-cycles dans ce secteur.

Question 2 – relative à l'emprise du projet sur la base de loisir

Réponse complémentaire donnée par mail le 2.2.2017 : la surface de l'emprise du projet sur la base de loisir est d'environ 8500 m².

Appréciations de la commission d'enquête :

En redonnant la surface totale de l'emprise la DiRIF ne répond pas à la question posée qui visait l'impact réel du projet à l'intérieur de la base de loisir.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

Obs. 38 – relative à la prise en compte d'autres travaux concomitantes

*Les travaux de doublement du pont Guy Schuller à La Verrière (à 4 km) qui débutent en février 2017 pour une durée de 2 ans n'auront pas d'impact sur les travaux de la RN10.
Les travaux du carrefour de La Malmedonne situés à La Verrière n'auront pas d'impact sur les travaux de la RN10.*

Obs. 46 et 73 – relative à la base de loisir

Le déplacement de la clôture de l'île de loisirs et la réalisation du paddock temporaire sont intégrés à l'opération de requalification de la RN10. Concernant la protection visuelle (végétale) et sonore, celle-ci sera concertée ultérieurement : une haie pourrait être plantée afin d'assurer un masque. Concernant l'accès piétons et le coffret électrique, ils seront maintenus.

Obs. 9 – relative à l'emplacement du rond-point RD 23/RN 10

Le MO renvoi à sa réponse donnée à l'obs. 42 dans le sous-thème 3.1.2.7. ci-avant.

Obs. 29 – relative aux sorties de rues Emile Zola et Magloire Aristide Barré sur la RD 912

Le MO renvoi à sa réponse donnée à l'obs. 72 dans le sous-thème 3.1.2.1. ci-avant.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par la DiRIF ; réponses qu'elle considère satisfaisantes.

3.2. Enquête mise en compatibilité du PLU de Trappes

La commune de Trappes est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 30 mai 2013 (dernière modification le 28 mai 2015). C'est sur cette dernière version que porte la procédure de mise en compatibilité.

La commune de Trappes appartient à l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY). Un PLU intercommunal (PLUi) est en cours d'élaboration, une enquête publique s'est tenue du 16 juin au 20 juillet 2016. Le PLUi n'était pas encore approuvé par le conseil communautaire lors de l'ouverture de la présente enquête.

Le PLU de la commune de Trappes est impacté par le projet de requalification de la RN 10 sur son règlement concernant la zone N et par la réduction d'un espace paysager de 0.65 ha.

3.2.1. Observations du public

Ce thème très technique n'a pas suscité beaucoup d'intérêt de la part du public ; aucune observation n'a été déposée dans le registre.

3.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce J - Mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines

Cette pièce précise les points suivants :

- les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité
- une présentation de l'opération
- la situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme
- la mise en compatibilité du PLU de Trappes avec le projet de requalification de la RN 10

L'impact sur les différents documents du PLU est le suivant :

Le rapport de présentation

Le projet de requalification de la RN 10 est évoqué en pages 74-75 du rapport de présentation ; il est donc compatible avec le rapport de présentation.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Bien que le projet n'ait pas expressément été cité dans le PADD, il s'inscrit dans ses grandes orientations ; comme par exemple « l'armature urbaine : ... mieux organiser les flux et les déplacements ».

Les Orientations d'aménagement

L'orientation d'aménagement n°1 concerne la revitalisation et le réaménagement du centre-ville ; portant en outre sur :

- l'enfouissement et la couverture partielle de la RN 10,
- le réaménagement complet des deux carrefours d'entrée de ville,
- la destruction du pont Marcel Cachin et le rétablissement des continuités historiques entre le centre Jaurès et le village.

L'orientation n°2 porte sur l'aménagement des rives de la RD912 intégrant le traitement du carrefour RN 10/RD 912.

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement n° 1 et 2.

Le règlement

Les règlements des différentes zones sont compatibles, sauf le règlement de la zone N dans ses articles 1 et 2 qui doit être modifié :

Article 2 N – Occupations et utilisation du sol soumises à des conditions particulières

Rajout :

« - les constructions, installations, exhaussements et affouillements des sols nécessaires à la réalisation du projet de requalification de la RN 10 »

Surfaces de zones

Surface des espaces paysagers protégés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, réduit de 10.8 à 10.15 ha.

Pièce Jbis – Evaluation environnementale de la MECPLU et avis de l'Autorité environnementale

Le projet de requalification de la RN10 intercepte une zone naturelle au niveau du carrefour RN 10/RD 912 et sur un espace paysager ; la mise en compatibilité du PLU est soumise à évaluation environnementale.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis d'Autorité Environnementale. Conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme, l'Ae dispose d'un délai de 3 mois pour émettre son avis sur l'évaluation environnementale ; aucun avis n'a été rendu dans ce délai.

Pièce M – Annexe 3 : Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint portant sur la mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines

Conformément aux dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU doit faire l'objet d'un examen conjoint. Une réunion s'est tenue à cet effet le 17 octobre 2016 ; le procès-verbal de cette réunion d'examen conjoint figure dans l'Annexe 3.

3.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas de question particulière sur ce thème.

3.2.4. Commentaire de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Sans objet

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

Sans objet

3.3. Enquête classement / déclassement de voirie

3.3.1. Observations du public

Obs. 2 (déposées dans le registre «du plateau urbain de la RN 10 à l'Hôtel de l'agglomération»)

M. le Président de la CASQY :

- Il s'interroge sur le statut des voies secondaires au regard de l'intérêt intercommunautaire (rue Stalingrad Nord par exemple qui sera le support pour le réseau de bus) ;

3.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique

Pièce L – Classement / Déclassement des voies

Cette pièce rappelle d'abord les dispositions du Code de la voirie routière qui s'appliquent. Sont concernés par le projet le réseau national avec la RN 10, le réseau départemental avec les RD 23, RD 36 et RD 912 et la voirie locale. Les classements actuel et futur sont présentés dans le dossier sur des planches cartographiques. Le principal changement intervient au niveau des deux carrefours d'extrémités qui seront élargis par l'aménagement d'îlots centraux qui feront partie de la voirie nationale.

Le futur réseau national sera constitué par :

- la RN 10, les ouvrages de soutènement, les couvertures jusqu'à l'étanchéité et les échappatoires,
- le carrefour RN 10/RD 912 avec la voie de shunt et le PSGN
- le carrefour RN 10/RD 23 avec le PSGN

Le futur réseau départemental sera constitué par :

- les RD 23 et 912 jusqu'à la RN 10 y compris la bretelle passant sous le carrefour jusqu'à l'insertion sur la RN 10 vers Paris,
- la RD 36 réaménagée

Les autres voiries locales à proximité sont des voiries communales dont les rues Stalingrad Nord et Sud qui sont rétablies par le projet.

3.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas de question particulière sur ce thème.

3.3.4. Commentaire de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Sans objet

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

Obs. 2

Cette observation déposée dans le registre « du plateau urbain de la RN 10 à l'Hôtel d'agglomération » ne concerne pas la requalification de la RN10 et est relative à la gestion des voies communales. Les voies communales sont gérées par la ville de Trappes-en-Yvelines sauf celles d'intérêt communautaire qui sont gérées par Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est le cas des voies support du réseau de bus.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte et partage l'avis de la DiRIF.

3.4. Enquête parcellaire

L'enquête parcellaire concernant le projet de requalification de la RN 10 est menée parallèlement à l'enquête d'utilité publique. Elle a pour objet :

- le détermination et la délimitation exacte des parcelles concernées par le projet, autrement dit l'emprise foncière du projet,
- la recherche des propriétaires, des locataires et des ayants droit à indemnité

Le dossier d'enquête comprend, conformément à l'article R 131-3 du Code de l'expropriation, un plan parcellaire et un état parcellaire avec indication des propriétaires concernés.

Une notification individuelle a été adressée, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, accompagnée d'une fiche de renseignements à chaque propriétaire. Le suivi des retours des avis de réception a été effectué par le Maître d'ouvrage et en cas d'absence l'affichage en Mairie de Trappes a été effectué.

3.4.1. Observations du public

Obs. 1 M. MARGOTAT : habitant 36, av. Paul Vaillant-Couturier, Propriétaire d'un garage box n° 14 : « *souhaite savoir si ce box sera conservé ou détruit* ».

Obs. 2, 20, 21 et 16 (registre plateau urbain) Mme. NAYAGAM (et son fils) : *elle dépose une lettre adressée à la Direction de l'aménagement de l'urbanisme :*

- *Elle fait suite à un entretien du 17.11.2016 et considère que le projet n'est pas réellement d'utilité publique mais plutôt un projet d'embellissement de la ville,*

- *Elle possède une maison au 54, rue Angelina Jannicard achetée en 1998, enregistrée sous la référence parcellaire BA90, Nr. 13 et contenant un garage double de 28,09 m² sur une surface de terrain de 430 m² ; rachetée en octobre 2015 suite à un divorce par le biais d'un notaire qui ne l'a pas informé du projet en cours.*

Elle conteste le projet d'enfouissement de la RN 10 au dépend des riverains car :

- *c'est un projet très onéreux qui coûte 100 M€ ce qui reviendrait à augmenter les impôts locaux,*

- *l'expropriation aura de lourdes conséquences sur sa santé et son moral ; car elle y habite depuis 18 ans, son habitation est à proximité de son travail, de ses amis et de ses loisirs. La reloger sera difficile vu son âge avancé,*

- *son fils, étudiant en mécanique automobile, utilise son garage double pour mener un projet d'ouvrir sa propre société plus tard.*

Obs. 31 M. FRERET : Habitant 13, rue Danielle Casanova, parcelle AY138 : *le projet prévoit de lui exproprier 27 m². Sur son terrain se situe une haie qui fait office d'antibruit. N'est-il pas possible de faire autrement ? Si non, i faut en échange construire un mur anti-bruit sur la largeur du terrain. Et quel prix envisagez-vous pour ces 27 m² ? Le m² à Trappes voisine les 500 €.*

Obs. 68 Mme. et M. QUERE : (même observation déposée dans le registre « plateau urbain » sous obs 76). Habitants 4 chemin de Paris, propriétaires de la parcelle BA 81, et concernés par l'expropriation de 16 m² sur un terrain de 654 m². Ils ont reçu une lettre de la part de la DiRIF et de la part de la ville de Trappes.

L'expropriation envisagé impacte sur un abri de jardin construit en dur, qui les protège aussi contre le bruit. Ils ne souhaitent pas le céder.

Ils considèrent d'autre part, que le passage de la RD912 sur la RN10 en sous terrain va augmenter la circulation venant de Plaisir et rendre plus difficile l'accès et la sortie de leur maison.

Obs. 74 Société Conseils & Formations : occupe en location 100 m² d'un immeuble situé 17B, rue Stalingrad Nord, parcelle BA105, qui est concernée par l'expropriation pendant et après travaux. La société emploie 2 personnes issues de Trappes en CDI et prévoit deux autres pour l'année à venir.

Le projet, tel qu'il est conçu, menace l'activité de la société :

- l'essentiel des stagiaires et clients utilisent le parking mis à disposition par le bailleur ; cette facilité d'accès constitue un élément essentiel pour sa visibilité,*
- l'activité de leur bailleur est strictement liée à l'accueil des automobiles. L'annexion du parking constituerait la fin de son activité, et la société Conseils & Formations est liée par un bail précaire qui serait alors menacé.*

On demande un entretien pour pouvoir entrevoir les éventuelles solutions à leur problème majeur.

Obs. 75 Société AJP AVIS : occupe 3 parcelles au 2 au 4bis, avenue de l'armée Leclerc. Une parcelle (BH 14 de 876 m²) sera concernée temporairement pendant les travaux. Ils ont déjà pu exprimer leurs inquiétude lors d'entretiens avec la DiRIF et le service urbanisme de Trappes ; à savoir :

- inquiétudes concernant les possibilités de faire vivre leurs activités,*
- ils sont à disposition des fonctionnaires et élus avec lesquels ils souhaitent pouvoir se mettre d'accord sur un planning précis et également un aménagement ultérieur des zones avant, pendant et après travaux.*

Obs. 76 Société A.T.S. Communication : la société exerce une activité de commerce d'équipements automobiles ; elle est installée 17b rue Stalingrad Nord (parcelle BA 105) depuis 1995 avec un bail commercial. Elle a choisi cet emplacement, où elle possède un espace magasin, un atelier de montage et 4 places de parking devant le magasin, pour son accessibilité et sa visibilité par rapport à la RN 10.

Elle perdra tous ces avantages durant la longue durée des travaux, en particulier plus d'accessibilité pour ses clients au magasin et pour elle-même à son atelier.

La société accueille dans le bâtiment loué cinq autres sociétés ou organismes publics (dont Conseils & Formations obs. 74) qui seront également affectés dans leurs activités par la perte des places de stationnement et travaux sur la rue de Stalingrad Nord juste en face du bâtiment.

La société souligne les préjudices et conséquences qu'aura l'expropriation envisagée : pertes d'emplois, pertes de revenus artisans (sans revenu de remplacement), départ des sous-locataires.

Elle joint à sa lettre copies des courriers d'information adressés à ses sous-locataires.

Obs. 59 (registre plateau urbain) M. ROUJAT : habitant 4 Bis, chemin de Paris, a reçu la lettre annonçant l'expropriation d'une grande partie de son terrain (parcelle BA43). *Il souligne sa situation difficile après le décès de sa maman. Il souhaite connaître le prix de rachat pour cette partie et la confirmation qu'il y aura un mur anti-bruit.*

3.4.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. L'ensemble des propriétaires concernés par des expropriations éventuelles a été informé dans le cadre de l'enquête parcellaire. Certains propriétaires ne seront concernés que par une occupation temporaire de leur propriété pendant les travaux. Est-ce que ces propriétaires, en

particulier pour les propriétaires privés des parcelles AY286, BA105, BH128 et BH14 ont été informés de cette particularité et de la procédure qui sera appliquée ?

2. Un certain nombre de parcelles concernées par les expropriations figure à la fois dans le dossier de la requalification de la RN 10 et du dossier de l'aménagement du plateau urbain. Ces propriétaires ont reçu des lettres d'information de la part des deux Maîtres d'ouvrage avec indications de surfaces à exproprier différentes. La commission d'enquête souhaite savoir comment seront organisées les expropriations ; à savoir quelle surface, qui déterminera les prix, compris dans quel arrêté préfectoral portant cessibilité de ces terrains ?

3.4.3. Commentaire de la DiRIF et appréciations de la commission d'enquête

A – Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 - relative aux occupations temporaires

Pour ces parcelles, plusieurs possibilités existent :

- *la parcelle est acquise par la DiRIF, après accord amiable ou par voie d'expropriation,*
- *la parcelle est occupée de manière temporaire par la DiRIF pour la réalisation de ses travaux, puis remise en état. Une convention d'occupation temporaire est alors établie avec le propriétaire. Elle définit les modalités d'occupation et d'indemnisation.*

Des négociations seront engagées avec les propriétaires concernés après la DUP afin de retenir la solution la plus adaptée à chaque cas.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les modalités particulières liées aux occupations temporaires n'ont, semble-t-il, pas été présentées aux propriétaires concernés. Elles le seront lors des négociations.

La commission d'enquête prend acte des possibilités qui seront offertes aux propriétaires.

Question 2 - relative aux mêmes parcelles figurant dans les enquêtes Etat et Commune

La requalification de la RN10 est portée par la DiRIF et l'aménagement du Plateau urbain est porté par la Ville de Trappes-en-Yvelines. La DiRIF, comme la ville, a défini les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de son projet. Une parcelle peut ainsi être impactée par les deux projets.

Pour ces parcelles, les surfaces à exproprier par la DiRIF sont incluses dans les surfaces à exproprier par la ville.

Les modalités d'acquisitions pour ces parcelles seront concertées entre la ville et la DiRIF. Le prix sera estimé par France Domaine.

Appréciations de la commission d'enquête :

Il existe effectivement l'hypothèse d'une même parcelle concernée pour partie par l'emprise du projet de requalification de la RN10, et pour une autre partie par le projet communal du plateau urbain, avec des affectations définitives réparties entre l'Etat et la Commune. L'expropriation portera sur chaque emprise partielle au bénéfice de chaque maître d'ouvrage, sauf accord particulier.

Mais il existe également le cas de parcelles concernées par une expropriation nécessaire à la réalisation du plateau urbain et, dans cette même parcelle, mais dans une emprise plus restreinte, par une occupation temporaire nécessaire aux travaux de la RN10.

Il nous semble que dans un tel cas, priorité doit être donnée à l'expropriation avec affectation définitive au domaine public.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage précisant que les modalités d'acquisition pour ces parcelles seront concertées entre la ville et la DIRIF.

B – Réponses de la DiRIF à des questions particulières du public

Obs.1

Le maître d'ouvrage ne connaît pas avec exactitude la localisation du box n°14. Toutefois, les box situés à moins de 6,1 mètres de la limite de parcelle devront être démolis.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse

Obs. 2, 20, 21, et 16 du registre du plateau urbain

Mme. NAYAGAM (et son fils) : elle dépose une lettre adressée à la Direction de l'aménagement de l'urbanisme :

- Elle fait suite à un entretien du 17.11.2016 et considère que le projet n'est pas réellement d'utilité publique mais plutôt un projet d'embellissement de la ville,

- Elle possède une maison au 54, rue Angelina Jannicard achetée en 1998, enregistrée sous la référence parcellaire BA90, Nr. 13 et contenant un garage double de 28,09 m² sur une surface de terrain de 430 m² ; rachetée en octobre 2015 suite à un divorce par le biais d'un notaire qui ne l'a pas informé du projet en cours.

Elle conteste le projet d'enfouissement de la RN 10 au dépend des riverains car :

- c'est un projet très onéreux qui coûte 100 M€ ce qui reviendrait à augmenter les impôts locaux,

- l'expropriation aura de lourdes conséquences sur sa santé et son moral ; car elle y habite depuis 18 ans, son habitation est à proximité de son travail, de ses amis et de ses loisirs. La reloger sera difficile vu son âge avancé,

- son fils, étudiant en mécanique automobile, utilise son garage double pour mener un projet d'ouvrir sa propre société plus tard.

Des discussions seront engagées avec la propriétaire pour procéder à l'acquisition dans les meilleures conditions dans l'objectif de procéder à une acquisition amiable et non par voie d'expropriation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse qui a par ailleurs donné lieu à une réponse écrite de Monsieur le Maire à Madame NAYAGAM.

Obs. 31

Les haies ou murs des terrains expropriés seront reconstitués à l'issue des travaux.

Il est trop tôt à ce stade pour donner un montant du terrain. L'estimation précise parcelle par parcelle sera établie ultérieurement. Les acquisitions amiables et les expropriations seront ensuite conduites.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Obs. 68

Pour les besoins du chantier, l'abri de jardin devra être démoli. Il sera reconstitué à l'issue des travaux.

Pour accéder à leur habitation depuis la RD912, ils pourront emprunter le carrefour RN10-RD912 puis la rue Stalingrad Nord et le chemin de Paris. Pour sortir de leur habitation et accéder à la RD912, ils pourront emprunter la rue Magloire Aristide Barré dont l'accès vers la RD912 sera garanti et sécurisé par des feux tricolores.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage n'est que partielle car cette acquisition n'est pas justifiée uniquement pour les besoins du chantier. Comme le font observer Monsieur et Madame QUERE, ils sont concernés également par une expropriation au bénéfice de la commune. Dès lors, comme précisé en réponse à la question 2, il devra y avoir concertation entre la commune et l'Etat, et vraisemblablement acquisition par la commune avant mise à disposition au bénéfice de l'Etat.

Obs. 74, 76

Cette situation particulière sera examinée par la DiRIF en concertation avec la ville. La société sera rencontrée pour définir des solutions permettant de pérenniser l'activité pendant les travaux et à terme.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette acquisition concerne également la commune qui a apporté une réponse par lettre à la société propriétaire de la parcelle. La situation des occupants devra effectivement donné lieu à concertation avec la ville afin de définir des solutions nécessaire aux activités.

Obs. 75

Les informations précises relatives au planning seront fournies dès leur fiabilisation aux propriétaires et locataires concernés.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Obs. 59 du registre du Plateau urbain

La parcelle citée est la BA80 (lot 43).

Comme précédemment indiqué, il est trop tôt à ce stade pour donner l'estimation du terrain.

Les réponses à cette observation sont fournies dans le THEME 3 : Nuisances durant les travaux.

Des discussions seront engagées avec la propriétaire pour procéder à l'acquisition dans les meilleures conditions dans l'objectif de procéder à une acquisition amiable et non par voie d'expropriation.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette parcelle est concernée par une occupation temporaire nécessaire aux travaux de la RN10 et par une expropriation au bénéfice de la commune. Comme dit précédemment, une concertation entre la commune et la DIRIF sera nécessaire. La réponse de la commune à cette observation figure dans le rapport du Plateau urbain.

A St. Rémy-les-Chevreuse, le 17 février 2017

La commission d'enquête

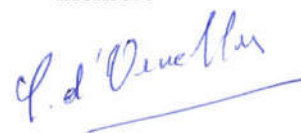
Reinhard FELGENTREFF
Président



Claude GARREAU
membre



Christian d'ORNELLAS
membre



B Conclusions motivées et avis

1. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur l'Utilité Publique du projet

1.1. Objet de l'enquête

La présente enquête publique concerne un projet de requalification de la RN 10 sur la commune de Trappes-en-Yvelines.

La ville de Trappes compte près de 30 000 habitants et plus de 1 000 entreprises et occupe une place majeure au sein de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le développement et l'urbanisation de la ville se sont structurés autour des principaux axes de desserte du territoire : la RN 10 et la voie ferrée.

La RN 10 est le seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud dans le département des Yvelines ; elle assure notamment la continuité du réseau routier national entre l'autoroute A 12 et l'autoroute A 11 à 35 kilomètres au sud de Trappes. La RN 10 supporte un niveau de trafic soutenu, compris entre 49 000 et 77 000 véhicules/jour en fonction des secteurs.

La RN 10 constitue une coupure importante au sein de la commune et une fracture dans l'organisation de l'espace urbain.

Les dysfonctionnements urbains multiples qui en résultent, associés à la fragilisation socio-économique de la population de Trappes, ont conduit la ville et l'ensemble des acteurs locaux à s'engager depuis 2002 dans un programme de rénovation urbaine lancé dans le cadre du dispositif des Grands Projets de Ville (GPV).

Ce programme comprend deux volets :

- Le dénivellement et l'enfouissement partielle de la RN 10 dans la traversée de Trappes avec un réaménagement de deux carrefours d'extrémité (RD912/RD23) – « Projet de requalification de la RN 10 » - réalisé par le Direction Régionale et Interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (**DiRIF**) ;
- L'aménagement de couvertures en plateau urbain de la RN 10 pour rétablir des continuités urbaines, projet conduit par la ville de Trappes.

Ces deux programmes de travaux seront réalisés simultanément et sont interdépendants entre eux. Ils font l'objet de deux enquêtes publiques séparées ; conduites de façon simultanée, afin d'assurer la bonne information du public.

Le projet de requalification de la RN 10 à Trappes a un triple objectif :

- Permettre le rétablissement des échanges entre les quartiers de la ville, la gare et les pôles d'emploi locaux et régionaux et ainsi minimiser les effets de coupure urbaine ;

- Améliorer les conditions de circulation et diminuer les congestions, concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore) ;
- Mieux intégrer les circulations de transports en commun et des modes actifs (cycles et piétons), et renforcer la sécurité de ces derniers.

Les aménagements retenus par la DiRIF consistent en :

- La dénivellation de la RN 10 entre les carrefours avec la RD 23 à l'Ouest et la RD 912 à l'Est ;
- Le démantèlement de l'actuel pont Marcel Cachin (RD 36) et la création d'un pont provisoire durant la phase travaux ;
- La création de 3 couvertures dans la zone centrale dénivelée qui sont la dalle de l'Hôtel de ville, la dalle Montfort et la dalle Corderie ;
- Les espaces entre ces couvertures seront partiellement couverts par la mise en place de butons (trémies butonnées) ;
- L'aménagement des carrefours RN 10/RD23 et RN 10/RD 912 en carrefour à feux à îlot central ;
- La création de deux passages souterrains à gabarit normal (PSGN) au niveau des carrefours aménagés.

Le projet de dénivellation et la création de couvertures de la RN 10 s'accompagneront, en surface, de travaux d'aménagement paysagers et qualitatifs sous maîtrise d'ouvrage de la ville dans l'optique de réaliser un véritable plateau urbain.

1.2. Organisation et déroulement de l'enquête

1.2.1. Publicité de l'enquête

Les affichages légaux prévus à l'article 4 de l'arrêté préfectoral d'ouverture et d'organisation de l'enquête ont été mis en place à la mairie de Trappes et aux différents points d'affichage de la commune ainsi qu'à proximité et tout au long de la partie de la RN 10 concernée par le projet ; 8 jours avant le début et jusqu'à la fin de l'enquête. Ces affiches ont également été déposées sur les panneaux d'affichage de l'Hôtel d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'enquête publique et les dates et le lieu des permanences, ainsi que le dossier d'enquête publique ont également été mis à la disposition du public sur le site Internet de la Direction des routes Île-de-France.

La publicité de l'enquête par voie de presse a été menée par des parutions dans deux journaux du département, Le Parisien et Toutes les Nouvelles, les 2 et 23 novembre 2016.

1.2.2. Déroulement des permanences

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté préfectoral. En accord avec la commission d'enquête, le lieu des permanences a été changé par rapport à ce qui a été indiqué dans les avis d'enquête publique. Elles ont eu lieu dans l'ancienne Médiathèque – 46, rue Jean Jaurès (à côté de l'hôtel de ville). Ce changement a été bien fléché

devant l'entrée de l'hôtel de ville. Ce local était vaste et très bien adapté à l'accueil du public et à la mise en place de la maquette du projet et des panneaux.

Le déroulement des sept permanences était satisfaisant ; chaque permanence était assurée par deux commissaires enquêteurs (sauf la permanence du 3 décembre qui l'était par un seul).

L'affluence du public était importante ; entre cinquante et soixante personnes sont venues se renseigner et poser des questions aux commissaires enquêteurs à chaque permanence.

1.3. Bilan des observations

L'enquête a connu une bonne présence du public. En effet, au cours de cette enquête 75 observations et courriers ont été déposés dans 4 registres mis en place dans la commune de Trappes et dans 1 registre à l'Hôtel de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Deux pétitions ont été remises : une venant des 143 habitants de la Résidence les Bleuets et une seconde signée par env. 50 habitants du Quartier du vieux village.

Devant le nombre important de ces interventions, il a paru opportun à la commission d'enquête d'opérer un dépouillement selon 7 thèmes d'analyse afin de synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête :

THEME 1 : Impact sur la circulation

THEME 2 : Impact sur le bruit

THEME 3 : Nuisances durant les travaux

THEME 4 : Evaluation socio-économique

THEME 5 : Qualité de l'air

THEME 6 : Impact des expropriations

THEME 7 : Autres problématiques

SOUS-THEME 7.1. : Enfouissement plus important ou total de la RN 10

SOUS-THEME 7.2. : Autres problématique

L'ensemble des observations ont été traitées et élaborées par la commission d'enquête selon ces thèmes et transmis à la DiRIF pour recueillir ses avis et commentaires sous forme d'un PV de synthèse.

La DiRIF a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête.

Ces avis et commentaires ont été intégrés dans le rapport sous chacun des thèmes et comportent à leur fin des appréciations de la commission d'enquête.

1.4. Avis de la commission d'enquête

1.4.1. Sur l'utilité publique du projet

L'article 545 du Code civil prévoit que : « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

Depuis l'arrêt du Conseil d'Etat du 25.5.1974 concernant « la Ville nouvelle Est de Lille », l'utilité publique ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi par rapport à la **théorie du bilan**.

Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si :

- l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public ;
- l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, en tenant compte du coût financier mais aussi de la rentabilité socio-économique et les inconvénients d'ordre social.

1.4.1.1. Le projet présente-il concrètement un caractère d'intérêt public ?

Le projet concerne la requalification de la RN 10 sur un linéaire d'environ 1.5 kilomètre dans la traversée de Trappes pour permettre la réalisation d'une opération d'aménagement urbain.

La RN 10 constitue une coupure importante au sein de la ville de Trappes entre :

- les quartiers Nord accueillant près de 80% de la population dont une majorité dans des logements sociaux,
- les quartiers Sud où sont implantés le centre-ville et les équipements publics, et la gare SNCF.

De plus la RN 10, seul axe structurant local et de forte capacité dans le sens Nord-Sud dans le département des Yvelines, supporte un niveau de trafic très important, pouvant atteindre 76 600 véhicules/jour.

Partant de ce constat et de la volonté de la ville de Trappes d'apporter une réponse aux nuisances subies par les riverains de la RN 10, des trappistes et des usagers, l'Etat représenté par la DRIEA et la ville de Trappes, ont décidé de mener un programme conjoint d'aménagement comprenant :

- une opération de requalification de la RN 10, consistant dans une dénivellation de la RN 10 entre ses carrefours avec la RD 23 à l'Ouest et la RD 912 à l'Est, un réaménagement des carrefours, et la construction de trois couvertures ;
- un aménagement de surface des trois dalles de couverture créées pour assurer trois liaisons Nord – Sud.

Cet aménagement doit permettre de :

- remédier à la coupure urbaine que constitue la RN 10 et rétablir les communications entre le Nord et le Sud de la ville ;
- améliorer l'accessibilité aux équipements et aux zones d'activités ;
- améliorer le cadre de vie des riverains ;
- assurer une continuité urbaine pour les modes doux (piétons et cycles) grâce aux dalles créées.

L'objectif de ce projet de requalification de la RN 10 est de permettre la réalisation d'un projet d'aménagement urbain pour améliorer des échanges entre les quartiers de la ville de Trappes et les conditions de circulation, diminuer les gênes ressenties par les riverains en termes de qualité de vie et de mieux intégrer les circulations de transports en commun et des modes actifs. Ce projet présente donc indéniablement un caractère d'intérêt public.

1.4.1.2. Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

La réalisation du projet de requalification de la RN 10 va nécessiter l'acquisition de terrains. Sont concernées, d'après le dossier relatif à l'enquête parcellaire, 48 parcelles avec une emprise totale de 28 500 m² ; dont 14 637 m² pour la réalisation de l'infrastructure et 13 863 m² nécessaires pour la réalisation des travaux. Ces dernières emprises pourront être cédées ou restituées à l'issue des travaux.

La DiRIF indique dans le dossier de l'enquête parcellaire que :

« Les parcelles peuvent être acquises à l'amiable, si l'exproprié ne s'oppose pas à la cession de ces terrains et si l'exproprié et le Maître d'ouvrage de l'opération s'accordent sur le prix négocié. Si l'exproprié s'oppose à la cession, une procédure est engagée devant le juge d'expropriation qui fixe le montant de l'indemnité ».

La procédure d'expropriation est engagée par le Préfet après déclaration de l'utilité publique du projet.

Parmi les parcelles concernées, 16 pour une surface de 8 838 m² sont des parcelles privées et 32 pour une surface de 19 662 m² des parcelles du domaine publique ; pour la plus grande partie appartenant à la commune de Trappes qui a déjà procédé dans le passé à des préemptions et acquisitions à l'amiable en vue de la réalisation du projet.

L'impact sur les emprises privées est donc limité ; dans la plupart des cas le projet n'empiète que de quelques mètres sur les parcelles sans les diviser.

La commission d'enquête admet qu'il pourra être nécessaire, s'agissant des emprises sur le domaine privé et indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de procéder éventuellement à des expropriations pour cause d'utilité publique.

Elle recommande cependant que les démarche vis-à-vis des propriétaires privés concernés se fassent en étroite concertation entre les deux Maîtres d'ouvrage ; la DiRIF pour le projet de requalification de la RN 10 et la ville du Trappes pour le plateau urbain. Les Maîtres d'ouvrage ont informé tous les deux dans le cadre de l'enquête parcellaire les propriétaires en indiquant des surfaces impactées différentes. Ceci a créé une confusion dans l'esprit des propriétaires sur l'impact réel et pour savoir avec qui communiquer et négocier.

La commission d'enquête estime qu'il est nécessaire pour la suite de la procédure de désigner un seul responsable et interlocuteur pour une parcelle donnée ; quitte à trouver un partage interne entre les deux Maîtres d'Ouvrage pour la prise en charge des indemnités. La commission d'enquête renvoie à sa recommandation plus détaillée dans ses conclusions à l'enquête parcellaire.

1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet

Conformément à la jurisprudence (citée ci-avant), la commission d'enquête s'est attachée à déterminer si les inconvénients du projet ne sont pas excessifs par rapport aux avantages.

Elle a pris en considération *« le coût du projet et son financement, la rentabilité socio-économique et l'impact sur les inconvénients d'ordre social ».*

1.4.2.1. Le coût du projet

La DiRIF a élaboré dans la phase des études préliminaires plusieurs solutions et scénarios. La principale différence entre ces scénarios se situe au niveau de l'organisation des échanges aux extrémités du projet, à savoir les carrefours de la RN 10 avec la RD 23 et avec la RD 912.

Une variante 2C aurait créé un passage inférieur pour la RN 10 au niveau des deux carrefours ; la variante 1A, qui a finalement été retenue, permet un échange à niveau pour les deux carrefours.

Des analyses comparatives détaillées ont été menées dans le cadre de l'étude d'impact sur de nombreux critères : de fonctionnement et desserte, d'aménagement et au regard de l'environnement. Sur l'ensemble de ces critères étudiés, la solution 1A est apparue comme l'option la plus pertinente et celle répondant le mieux aux objectifs du projet.

Une évaluation socio-économique a été réalisée par la DiRIF et présentée avec le dossier d'enquête. Elle est commentée plus en détail ci-après. Le résultat de cette évaluation donne la variante 2C plus performante que la variante 1A en ne prenant en compte que les avantages monétarisables. Suite à la demande de l'Autorité environnementale, la DiRIF a complété l'évaluation socio-économique par l'indication des effets non-monétarisables qui justifient, selon elle, que la variante 1A s'est finalement avérée plus performante (voir à ce sujet plus en détail le chapitre 1.4.2.2. suivant).

Comme indiqué par la DiRIF à la question posée par la commission d'enquête, le choix pour la variante 1A a aussi été motivé par la différence importante au niveau du coût d'investissement avec la variante 2C ; cette dernière aurait représenté un coût supplémentaire de 30 M€ pour lequel il aurait été difficile de trouver le financement

Le coût d'investissement pour la requalification de la RN 10 est estimé aux conditions économiques de mars 2016 à 90 M€ TTC et à l'horizon 2020 à **95 M€ TTC**.

Un Protocole d'accord de financement a été signé le 14 décembre 2016 en Mairie de Trappes, en présence de M. Jean-François Carencio, Préfet de la région d'Île-de-France et Mme. Valérie Péresse, Présidente de la Région Île-de-France. **Le financement des 95 M€ est assuré** à hauteur de 42 M€ par l'Etat, 27.5 M€ par la Région, 10 M€ par le Département, 13.5 M€ par l'Agglomération de SQY et 2 M€ par la ville de Trappes.)

La commission d'enquête constate que la DiRIF a raisonnablement pris en considération les différences de coût entre les différentes variantes étudiées. Elle estime, sur la base des données du dossier à sa disposition, comme justifié le choix de la variante retenue ; en prenant en compte le fait que cette variante dispose d'un financement assuré.

1.4.2.2. La rentabilité socio-économique

Une évaluation socio-économique a été réalisée par la DiRIF et jointe au dossier d'enquête (pièce I). Une telle évaluation est obligatoire pour ce projet d'après les dispositions de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982 (dite « LOTI ») car le coût d'investissement global dépasse avec 117 M€ le seuil fixé à 83 M€ dans cette loi.

L'évaluation socio-économique a d'autre part dû être établie en tenant compte des prescriptions de l'instruction cadre de 2004 du Ministère de l'équipement et des transports,

qui a été complétée en mai 2007 par une instruction plus spécifique pour les investissements routiers.

Cette instruction stipule et précise, « *qu'une évaluation socio-économique est une « analyse coûts-bénéfices » qui a pour objet d'estimer le « bénéfice socio-économique » d'un investissement public ; défini comme étant la différence entre les avantages et les coûts de la réalisation de cet investissement. Cette démarche exige une présentation des résultats de l'évaluation monétarisée, en les complétant des effets non monétarisés qui sont une composante pertinente du choix destinée aux décideurs, aux élus et au public ; et exprimés en des termes ne faisant pas appel à un vocabulaire spécialisé ».*

L'analyse socio-économique présentée est principalement basée sur des données issues de l'étude de trafic réalisée par le bureau d'étude Sorméa. Dans le cadre de cette étude, plusieurs scénarios ont été simulés et comparés. Pour la réalisation de l'évaluation socio-économique, deux scénarios ont été retenus et comparés :

- Le scénario S1A : avec des carrefours RN 10 - RD 23/912 à îlots central
- Le scénario S2C : avec des carrefours RN 10 - RD 23/912 dénivelés

Les simulations ont été faites avec l'hypothèse d'une mise en service en 2021 et à l'horizon 2030. 10 critères monétaires ou monétarisables ont été chiffrés et comparés (coût de l'investissement, de l'entretien, gain de temps, confort, sécurité, pollution sonore, etc.).

Les principaux indicateurs entre les deux scénarios donnent les résultats suivants :

	scénario 1A	scénario 2C
bénéfice actualisé (millions d'€ 2021)	- 14,1	166,2
taux de rentabilité interne	3,03 %	8,43 %
taux de rentabilité immédiate	1,90 %	4,99 %

Le scénario 2C est sensiblement plus performant, principalement à cause :

- Des gains de temps (en transit sur la RN 10) supérieurs par le fait du dénivellement des deux carrefours,
- Des avantages sur le volet acoustique.

Malgré ce résultat, le scénario 1A a été retenu sans que la DiRIF ait donné des explications détaillées sur ce choix dans le dossier d'évaluation socio-économique.

Ce n'est que sur demande de l'Autorité environnementale que la DiRIF donne des précisions complémentaires en indiquant que, selon elle, les principaux avantages socio-économiques du projet sont non monétarisables et ne sont pas comptabilisés dans le bilan coûts-avantages.

Elle considère le scénario 1A plus performant sur les points suivants :

- la desserte locale
- le fonctionnement des échanges
- l'accessibilité aux équipements structurants du territoire et aux zones d'activités économiques
- la sécurité des usagers et des riverains
- l'accessibilité aux modes doux
- l'insertion urbaine et patrimoniale et la compatibilité avec le projet urbain de la commune

La DiRIF a dans le cadre de son mémoire en réponse aux observations du public et aux questions complémentaires de la part de la commission d'enquête apporté d'autres précisions sur ses critères de choix pour le scénario 1A. Elle a tenu compte des résultats de la concertation publique de 2013 où la majorité du public s'est prononcée en faveur de la variante 1A. Et elle confirme que le moindre coût de cette variante a été pris en compte ; il s'élève à 95 M€ pour la variante 1A contre 130 M€ pour la variante 2C.

La commission d'enquête considère qu'il faut dans l'interprétation des résultats de l'évaluation socio-économique prendre en considération l'objectif principal du projet de requalification de la RN 10, à savoir la création de trois couvertures sur la RN 10 permettant :

- la « couture » des quartiers Nord de Trappes avec le centre-ville,
- une amélioration du cadre et les conditions de vie des riverains de la RN 10 en matière de bruit et de pollution de l'air,
- une meilleure circulation et traversée de la RN 10 et le développement des transports en commun et des modes doux.

Ces objectifs sont en particulier respectés par le scénario 1A qui permettra plus de fluidité au niveau des carrefours avec la voirie locale et une amélioration des conditions d'écoulement des trafics venant des RD 23 et 912 sur la RN 10.

Le scénario 2C aurait privilégié une meilleure fluidité pour le transit sur la RN 10 par le décaissement des deux carrefours d'extrémités au détriment des Trappistes. La commission d'enquête estime donc la rentabilité socio-économique de la variante 1A comme justifiée en prenant en compte des critères non-monétarisables et en respectant les principaux objectifs qui ont été fixés pour cet investissement.

1.4.2.3. Les inconvénients d'ordre social

L'objectif principal de la requalification de la RN 10 est de permettre d'édifier le plateau urbain : les trois dalles qui le constitueront mettront fin à la forte coupure que cette route forme depuis 1953 au cœur de la cité. Pour la circulation, les avantages seront modérés, mais appréciables : circulation plus fluide sur la route et sur les voies adjacentes, embouteillages du soir et du matin atténués aux carrefours d'extrémité, trafic sur la rue Jean-Jaurès contenu, sécurité améliorée. Mais qu'en sera-t-il du chantier ?

Tout d'abord, il durera longtemps : vingt-quatre mois dans le dossier de la route et trois ans dans celui du plateau urbain (chiffres donnés à titre « indicatif »). L'expérience montre que des travaux de grande ampleur en ville dépassent souvent les délais prévus (et les coûts). Ces perspectives troublent singulièrement les personnes âgées : après avoir vécu à Trappes des changements démographiques et urbains profonds, elles pouvaient espérer un peu de quiétude au soir de leur vie.

Outre leur très longue durée, l'enfouissement de la route et la construction des dalles, que les Trappistes considèrent comme une opération unique, bouleverseront leur vie quotidienne, et celle des usagers de la RN 10 : nuisances multiples, perturbation des itinéraires urbains, obstacles sur la nationale, risques et dangers. Le passage souterrain, emprunté par les piétons pour accéder à la dizaine d'écoles et autres établissements sociaux installés des deux côtés et à

proximité de la nationale, à l'église, au cimetière, à la base de loisir, doit disparaître. Les plus exposés seront les riverains immédiats, au centre-ville, à La Boissière, au sud des Merisiers, au village, en tant qu'habitants, mais aussi en tant que propriétaires par la difficulté de louer ou de vendre leurs biens pendant plusieurs années (le phénomène est déjà avéré). Quant aux commerces, le bilan est mitigé : les uns redoutent le chantier, d'autres (restauration) espèrent en bénéficier. Enfin, il faut souligner que, d'une manière générale, les travaux aggraveront fortement la coupure de la ville : c'est sans doute le prix à payer pour un avenir meilleur, mais on ne peut négliger cet inconvénient passager, puisque la question de la coupure est un souci premier de la municipalité.

Si l'on s'en tient au seul aspect du projet de la requalification de la RN10, le bilan entre les avantages, d'une part, et le coût et les inconvénients, d'autre part, paraît modérément positif. Il est nettement plus positif si l'on intègre au projet routier celui du plateau urbain. Alors, l'opération globale, le *programme*, prend tout son sens.

La commission d'enquête estime que les avantages d'ordre social de la requalification de la RN 10 l'emportent sur les inconvénients dans la mesure où ce projet fait partie d'un programme global avec celui du plateau urbain.

1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même

1.4.3.1. Impact sur le trafic

Après que des raisons techniques déterminantes avaient exclu dès 2007 la solution de la couverture totale de la RN 10 dans sa traversée de Trappes, le débat s'est porté sur deux scénarios : carrefours d'extrémité à niveau ou carrefours en passage souterrain. L'étude d'impact et l'évaluation socio-économique les ont comparés de manière approfondie. Mais le choix de la DiRIF (et de la ville de Trappes) ne s'est finalement guère fondé sur des critères chiffrés : des considérations proprement urbaines l'ont emporté, c'est-à-dire la volonté de ne pas transformer la nationale en quasi autoroute dans Trappes.

La réponse de la DiRIF aux questions du public et de la commission d'enquête soutient que les carrefours d'extrémité à feux à îlot central, assortis de voies souterraines ouvrant un accès direct de la RD 23 et de la RD 912 vers la RN 10 en direction de Paris, apportent une « franche amélioration » de la traversée de Trappes.

L'aménagement des carrefours d'extrémités et leur équipement et gestion par des feux tricolores devraient permettre une amélioration sensible des temps de passage.

La commission d'enquête constate que la DiRIF a fait un choix raisonné en faveur de la solution 1A. Ce choix est cohérent avec les objectifs urbains de la ville et avec ceux de l'État pour les fonctions de la RN 10. Les améliorations attendues pour les utilisateurs de la RN 10 en transit ainsi que pour la circulation locale sont significatives.

1.4.3.2. Impact sur le bruit

L'enfouissement de la RN.10 dans la traversée de Trappes permettra la réalisation du projet d'aménagement urbain conduit par la ville visant à réunir les quartiers nord et sud, mais aussi

l'amélioration des conditions de vie des riverains notamment par la diminution des nuisances sonores

A. Situation actuelle et impacts du projet

Classée en catégorie sonore 1 (la plus bruyante) et supportant un niveau de trafic très soutenu, pouvant atteindre 80 000 véhicules/jour, la RN.10, dans la traversée de Trappes, génère des nuisances importantes pour les riverains.

Les campagnes de mesures réalisées en novembre 2010 montrent que tous les bâtiments riverains de la RN.10 sont en zone d'ambiance sonore non modérée, avec des niveaux de bruit supérieurs à 70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit. Plusieurs immeubles sont qualifiés de point noir de bruit.

En considérant l'ensemble de la section de la RN 10 en projet, il ressort des calculs de bruit par modélisation que les niveaux acoustiques enregistrés **avec aménagement sont inférieurs à la situation sans aménagement de la RN 10**. De fortes améliorations sont apportées au droit des couvertures jusqu'à - 11dB(A) de jour et - 14 dB(A) de nuit. Le projet est donc positif car les réductions des niveaux sonores en façade des bâtiments sont observées.

Ces améliorations sont toutefois contrastées car aux extrémités du projet, les améliorations sont faibles, voire nulles, ou comme à l'extrémité ouest, les niveaux de bruit avec aménagement sont supérieurs à 2 dB(A) aux niveaux sonores sans aménagement.

Plusieurs bâtiments sont identifiés comme des points noirs de bruit en situation sans projet. Afin de respecter les objectifs réglementaires de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, des protections phoniques sont prévues.

B. Synthèse des observations

Nombreuses sont les observations portant sur le bruit en considérant que les améliorations ne sont pas significatives, voire même que la situation sera aggravée. Elles émanent des personnes qui habitent aux extrémités du projet, au niveau du rond-point avec la RD23, très proche des limites des propriétés, ou plus près du rond-point avec la RD912, comme les résidents de la Résidence Les Bleuets. Ces mêmes personnes considèrent notamment que le bruit sera amplifié en sortie de tunnel, dans les rampes d'accès aux ronds-points, quand les voitures et poids lourds sont en accélération ou en redémarrage du fait des feux de régulation de la circulation. En conséquence, de nombreuses demandes portent sur la création de murs anti-bruit.

Les résidents de la Résidence Les Bleuets, unanimes à se manifester, y compris en se faisant représenter par Maître Perret, avocat, estiment par ailleurs que l'éventuelle mise en double sens de la rue de Stalingrad Sud, augmentera le trafic en limite de la propriété et donc le bruit en résultant.

La commission d'enquête, de son côté, a demandé si la pose de revêtement absorbant pouvait apporter en partie une réponse pour accentuer les améliorations, ou si, pour préciser la demande des riverains, des murs anti-bruit ponctuels, au niveau des rampes pouvaient être envisagés. Elle a demandé également que des mesures après travaux soient réalisées, non

seulement pour les points noirs bruit, mais aussi pour les immeubles apparaissant en valeur limite des niveaux admissibles.

C. Eléments de réponse des Maîtres d'ouvrage et appréciations de la commission d'enquête

L'Etat, maître d'ouvrage, confirme les améliorations apportées par le projet de requalification avec de fortes améliorations acoustiques dans certaines parties du projet et des mesures d'isolation des bâtiments les plus exposés.

Le Maître d'ouvrage précise que la modélisation, permettant d'évaluer les niveaux sonores, tient compte de tous les paramètres relatifs aux sources de bruit ainsi que des paramètres ayant une influence sur la propagation acoustique, mais que, en cohérence avec la réglementation bruit, elle se base sur des trafics moyens et des vitesses moyennes. Ainsi, les phénomènes dynamiques ne sont pas pris en compte, à savoir l'accélération et le démarrage en côte des véhicules.

En conséquence, afin de connaître l'impact réel des travaux sur le niveau sonore dans les immeubles les plus exposés, le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser un état des lieux (mesures et modélisation) à l'issue des travaux dans les bâtiments identifiés comme points noirs bruit, ayant subi une augmentation significative du fait du projet ou ceux dont le niveau sonore serait à la limite des seuils.

Cela permettra ensuite de définir les protections de façade à mettre en œuvre, en complément à celles d'ores et déjà prévues.

La réalisation de murs anti-bruit est exclue, même au droit des rampes, car en contradiction avec l'objectif de couture urbaine de la ville.

De même, la pose de revêtements absorbants, bien qu'étudiée dans le dossier, n'a pas été retenue à la fois pour des raisons techniques, du fait de l'épaisseur du revêtement qui nécessiterait des emprises supplémentaires, même minimales, mais surtout parce que l'amélioration apparaît négligeable (de - 0,5 dB au niveau de la trémie ouest et - 0,5 à - 1,5 dB au niveau de la trémie ouest), voire nulle au droit des rampes et qu'elle porterait sur les emprises qui bénéficient de façon importante de la diminution du niveau sonore.

S'agissant des habitations au nord du carrefour RN10/RD23, afin de limiter l'impact sonore et visuel du rapprochement du carrefour sur les résidences, le Maître d'ouvrage examinera en concertation avec les résidents, la réalisation à la limite des propriétés d'un mur en béton respectant les objectifs de recouture urbaine.

Sur ce thème du bruit, la commune, en qualité de maître d'ouvrage du plateau, précise que le trafic de la rue de Stalingrad Sud, maintenue en sens unique dans le cadre du projet actuel, n'augmentera pas.

Par ailleurs, la ville *« précise qu'elle mettra en place des aménagements complémentaires aux protections acoustiques déjà prévues par l'Etat afin de réduire la gêne résiduelle occasionnée par la RN10 : masques visuels, écrans végétaux aménagements contribuant à la réduction du bruit...en respectant l'objectif d'effacement de la coupure urbaine. »*

La commission d'enquête, comme l'autorité environnementale, constate que l'enfouissement de la RN10 permet d'améliorer de façon significative l'environnement sonore de la voie.

Les calculs de bruit par modélisation dans le cadre du projet mettent en évidence une amélioration du niveau sonore, importante dans la partie centrale, mais limitée, voire négative en certains points, notamment aux extrémités du projet. Le maître d'ouvrage a identifié des immeubles considérés comme points noirs bruit. Ils seront traités en conséquence par une isolation en façade. Les habitations situées au nord du rond-point RN10/RD23 bénéficieront du fait du rapprochement de l'emprise publique des bâtiments de la construction de murs en limite de propriété permettant de limiter l'impact visuel et sonore de la voirie. La commission d'enquête y est favorable.

Il est prévu des mesures et modélisations après travaux sur les immeubles les plus exposés afin d'apporter les corrections complémentaires nécessaires. Dans la mesure où les phénomènes dynamiques, à savoir les accélérations des véhicules ou les démarrages aux feux, ne sont pas pris en considération dans les calculs, le niveau réel du bruit perçu au niveau des immeubles situés au droit des rampes est probablement supérieur aux niveaux théoriques.

La commission d'enquête est favorable à cet état des lieux après travaux, mais estime que les immeubles qui bénéficieront d'investigations complémentaires devront être déterminés, non seulement sur la base des calculs théoriques, mais aussi en considérant les phénomènes dynamiques, c'est-à-dire en les étendant aux immeubles exposés au droit des rampes et qui subissent une augmentation théorique même limitée. Les solutions les plus adaptées pourront alors être envisagées, comme cela est proposé pour les habitations du rond-point RN10/RD23.

La commission d'enquête constate les évolutions en matière de bruit et recommande :

- **D'étendre les mesures de bruit après travaux aux immeubles les plus exposés au droit des rampes et qui subissent une augmentation théorique, même limitée, afin d'apporter les protections complémentaires ;**
- **De mettre en œuvre des mesures de protection pour tous les immeubles qui dépassent les seuils réglementaires ;**

1.4.3.3. Impact sur la qualité de l'air

L'enfouissement de la RN.10 dans la traversée de Trappes permettra la réalisation du projet d'aménagement urbain conduit par la ville visant à réunir les quartiers nord et sud, mais aussi l'amélioration des conditions de vie des riverains notamment par l'amélioration de la qualité de l'air.

A. Situation actuelle et impacts du projet

La qualité de l'air dans la zone rapprochée, concernée par la requalification de la RN 10, est fortement impactée par un trafic automobile important avec 80 000 véhicules par jour. Des dépassements des valeurs limites réglementaires sont constatés avec des impacts sur la santé publique.

Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact « Air et Santé » permettent de mettre en évidence que les émissions des polluants entre 2009 et 2030 sont en baisse grâce aux améliorations technologiques apportées aux moteurs.

De plus, entre la situation future 2030 SANS aménagement et la situation future 2030 AVEC aménagement, les émissions de polluants sont en légère baisse (excepté pour certains

métaux). Aussi, le projet aura un effet légèrement positif sur la qualité de l'air, de faibles écarts de concentrations sont observés entre les situations projetées AVEC et SANS projet.

Au global, à l'horizon 2030, une amélioration globale de la qualité de l'air est observée mais essentiellement liée aux améliorations technologiques apportées aux moteurs.

L'étude d'impact présente différentes mesures d'accompagnement pour limiter la pollution à proximité d'une voie :

- modification des conditions de circulation (limitation de vitesse, restrictions pour certains véhicules, ...) ;
- la limitation de la dispersion des polluants : mise en place éventuelle des « digesteurs de NO_x » au niveau des murs et revêtements de chaussées et la diffusion de la pollution particulaire peut, quant à elle, être piégée par des barrières physiques (écrans) ou végétales (haies)

B. Synthèse des observations

Le public constate que le projet d'enfouissement, de façon directe, n'améliorera pas la qualité de l'air dès lors que le trafic n'est pas réduit, et ceci concerne tous les riverains de la RN.10, qu'ils soient ou non dans la partie enterrée.

Comme en matière de bruit, les riverains du rond-point avec la RD.23 constatent que le rond-point s'approche de leurs habitations avec comme conséquence une augmentation des nuisances dues à la qualité de l'air.

Il en va de même pour un grand nombre d'habitants de la résidence des Bleuets qui considèrent que la pollution de l'air due à l'accélération des voitures et poids lourds dans la rampe de la RN.10 au droit des immeubles sera aggravée par l'élargissement de la rue de Stalingrad sud et son éventuelle mise en double sens de circulation.

La commission d'enquête a complété les interrogations du public par une question portant sur les dispositions que le Maître d'ouvrage pourrait mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air par ses propres décisions sans attendre seulement les progrès techniques réalisés par d'autres acteurs. A titre d'exemple, puisque cette hypothèse est évoquée dans l'étude d'impact, la pose de digesteurs de NO_x ou de barrières physiques.

C. Eléments de réponse des Maîtres d'ouvrage et appréciations de la commission d'enquête

Concernant la qualité de l'air, le Maître d'ouvrage affirme *« que le projet, par l'amélioration des conditions de trafic grâce aux réaménagements des carrefours d'extrémité, et donc de la fluidité, permet l'amélioration de la qualité de l'air : la qualité de l'air sera améliorée avec le projet à l'horizon 2030, avec la comparaison sans projet. L'excès de risque global, obtenu en sommant l'ensemble des excès de risque individuel obtenus pour l'ensemble des voies d'exposition considérées (risques par inhalation et par ingestion) est de 12% inférieur au niveau des sites sensibles entre la situation avec projet et sans projet. Elle est identique dans une bande de 300 mètres. »*.

Il rappelle également que les progrès techniques des moteurs contribueront de manière importante à l'amélioration de la qualité de l'air entre la situation actuelle et l'horizon 2030.

S'agissant des digesteurs, et autres dispositifs ; comme pour le bruit, la pose de barrières physique n'est pas envisagée car elles recréeraient des coupures dans la ville ; quant aux digesteurs, bien que mentionnés dans l'étude d'impact, ils relèvent aujourd'hui de l'expérimentation. Leur efficacité n'a pas été prouvée en dehors des laboratoires et le dispositif repose sur un phénomène chimique qui nécessite des UV du soleil absents en tranchée couverte.

Avis de la commission d'enquête

Il ressort des études et des réponses de la maîtrise d'ouvrage aux questions posées que l'amélioration de la qualité de l'air à l'horizon 2030 est liée pour une part importante aux progrès technologiques des moteurs et pour une autre part, limitée, à la fluidification de la circulation favorisée par le projet de requalification de la RN10. A défaut de réduction de la circulation et à défaut de dispositifs techniques efficaces à ce jour, c'est sur la seule variable de la fluidité que le maître d'ouvrage peut agir.

La commission d'enquête constate les évolutions limitées en matière de qualité de l'air et recommande de prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'optimiser la fluidification de la circulation : limitation de la vitesse, cadencement des feux, seule variable sur laquelle le maître d'ouvrage peut agir dans le cadre du projet actuel.

1.4.3.4. Nuisances en phase de chantier

Le projet de requalification de la RN 10 aura un impact considérable sur le cadre de vie des Trappistes et en particulier des riverains de la RN 10 et des habitants dans le périmètre du futur chantier.

Les nuisances pendant les travaux, qui seront réalisés sous circulation sur la RN 10, et qui auront une durée prévisionnelle de 36 mois, seront multiples :

- 136 000 m³ de terres seront évacuées, dont 53 000 m³ seront stockées sur place à proximité pour réutilisation. Les emplacements de stockage seront en particulier le secteur de l'ancien bureau de Poste et l'ancien site de Thalès au sud du rond-point RN 10/RD 912 ;
- La circulation routière sera fortement impactée par l'utilisation de la contre-allée rue Stalingrad Nord pour pouvoir maintenir une circulation 2 x 2 voie sur la RN 10 ;
- Des impacts sur les places de stationnement seront inévitables pour les propriétaires et locaux d'activité le long des rues Stalingrad Nord et Sud et de la rue de la République ;
- Enfin des nuisances sonores et effets sur la qualité de l'air sont à prévoir.

Le dossier d'enquête présente bien les différentes nuisances attendues, mais ne donne que très partiellement des mesures de réduction envisagées. Ceci est en particulier le cas en ce qui concerne l'accès des riverains pendant les travaux et le remplacement des places de stationnement supprimées temporairement pendant les travaux ou définitivement.

La DiRIF donne avec ses réponses aux observations du public et aux questions de la commission d'enquête des informations complémentaires utiles. Elle confirme en particulier la désignation d'un coordinateur environnemental durant la phase du chantier pour assister le maître d'ouvrage et pour assurer un suivi des entreprises.

La commission d'enquête considère nécessaire que la mission de ce coordinateur soit élargie dans le sens qu'il sera l'interlocuteur privilégié pour le public, que ses coordonnées seront rendues publiques, et qu'il sera en mesure de répondre aux interrogations et aux divers problèmes soulevés par les riverains.

Une problématique particulière est ressortie durant l'enquête publique concernant la suppression du passage souterrain existant durant les travaux. Ce passage est très fréquenté par des écoliers et personnes âgées et sa suppression sans solution de remplacement adéquate a suscité beaucoup d'inquiétudes auprès du public.

La DiRIF, interrogée sur des solutions de remplacement envisagées, souligne des difficultés techniques et un coût élevé pour la construction d'une passerelle enjambant la RN 10 pendant les travaux. Elle envisage comme seule solution de reporter le passage soit sur le pont provisoire Marcel Cachin, soit sur le carrefour RN 10/RN 912. Ces solutions ne paraissent pas acceptables à la commission d'enquête; il s'agit pour un grand nombre d'enfants qui seront concernés de leur faire effectuer des trajets très rallongés, à proximité d'un chantier important en cours d'activité.

La commission d'enquête considère indispensable que la DiRIF étudie sérieusement des possibilités de remplacement acceptables et n'exclut pas d'emblée la variante d'une passerelle aérienne. La sécurité des enfants ne devrait pas être mise en cause pour une question budgétaire d'un projet de cette ampleur.

1.5. Conclusions de la commission d'enquête

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête mises à sa disposition et après visite du site,

Après avoir communiqué au Maître d'Ouvrage un procès-verbal de synthèse des observations reçues et après examen des réponses et explications reçues,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête et dans les chapitres précédents des conclusions,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

→ CONSIDERANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et la réglementation en vigueur,

→ CONSIDERANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité,

→ CONSIDERANT que la publicité des avis d'enquêtes dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,

→ CONSIDERANT la tenue régulière de sept permanences dans des conditions normales et réparties sur différents jours de la semaine, y compris deux samedi matins, pour offrir le plus de possibilités de venir aux personnes désireuses de le faire,

→ CONSIDERANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête :

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et de ses conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu de ses objectifs visant à rétablir les échanges entre les quartiers de la ville de Trappes et d'améliorer les conditions de circulation par la création de couvertures de la RN 10 ; **la commission d'enquête estime** que ce projet :

- a un **caractère d'intérêt public**. Il permettra la réalisation d'un projet d'aménagement urbain pour améliorer des échanges entre les quartiers de la ville de Trappes et les conditions de circulation ;
- devrait **améliorer de façon significative le trafic routier** pour les utilisateurs de la RN 10 en transit ainsi que pour la circulation locale ;
- apportera des **améliorations en matière de bruit**, en particuliers pour la partie centrale du projet du fait du dénivellement de la RN 10 ;
- comportera des **nuisances importantes en phase de chantier** dont il conviendra de tenir compte pour les réduire au maximum ;
- **ne présente pas en coût excessif** en prenant en compte les avantages et effets monétarisables et non-monétarisables ;
- nécessite le **recours à des expropriations** de propriétés privées lorsque cela contribue à la réalisation du projet, lesquelles ne semblent pas créer de problèmes particuliers ;
- la mise en **compatibilité du plan local d'urbanisme** de la ville de Trappes rendu nécessaire restera limitée ;
- nécessite une **modification du classement** de la route nationale, des routes départementales et locales ;

En **CONCLUSION** et pour toutes les raisons qui précèdent :

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de requalification de la RN 10 à Trappes ; assortie de quatre **RECOMMANDATIONS** :

Recommandation n° 1 :

La commission d'enquête constate les évolutions en matière de bruit et recommande :

- D'étendre les mesures de bruit après travaux aux immeubles les plus exposés au droit des rampes et qui subissent une augmentation théorique, même limitée, afin d'apporter les protections complémentaires ;

- De mettre en œuvre des mesures de protection pour tous les immeubles qui dépassent les seuils réglementaires ;

Recommandation n° 2 :

En raison du rapprochement du rond-point RN10/RD23 des habitations situées au nord, le Maître d'ouvrage a dit « être prêt à examiner », en concertation avec les résidents, la réalisation à la limite des propriétés, d'un mur en béton afin de limiter l'impact sonore et visuel de la voirie. La commission y est très favorable et recommande que cette intention soit effectivement mise en œuvre.

Recommandation n° 3 :

Le projet de dénivellement de la RN 10 impliquera la suppression d'un passage souterrain existant entre la partie nord et sud en phase de travaux ; dont la durée peut aller jusqu'à 36 mois.

La commission d'enquête considère indispensable que la DiRIF étudie sérieusement des possibilités d'un remplacement de ce passage par une passerelle aérienne. La sécurité des enfants ne devrait pas être mise en cause pour une question budgétaire d'un projet de cette ampleur.

Recommandation n° 4 :


L'aménagement du carrefour RN 10 / RD 912 ne prévoit plus de passage piéton comme c'est actuellement le cas.

La commission d'enquête recommande que soit prévue une traversée au niveau du rond-point RN10/RD912, à niveau, sans dégrader la circulation des véhicules, ou en passage souterrain. A défaut, que des dispositifs soient prévus afin de limiter les risques de traversées sauvages.

A St. Rémy-les-Chevreuse, le 17 février 2017

La commission d'enquête

Reinhard FELGENTREFF
Président



Claude GARREAU
membre



Christian d'ORNELLAS
membre



2. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Trappes

2.1. Objet de l'enquête

La commune de Trappes est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 30 mai 2013 (dernière modification le 28 mai 2015). C'est sur cette dernière version que porte la procédure de mise en compatibilité.

La commune de Trappes appartient à l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY). Un PLU intercommunal (PLUi) est en cours d'élaboration, une enquête publique s'est tenue du 16 juin au 20 juillet 2016. Le PLUi n'était pas encore approuvé par le conseil communautaire lors de l'ouverture de la présente enquête.

Le projet de requalification de la RN10 et de l'aménagement du plateau urbain est déjà prévu dans les Orientations d'aménagement du PLU. Les seules modifications à apporter concernent le règlement de la zone N et le plan de zonage avec le déclassement de 0.65 ha d'un espace paysager protégé au nord du carrefour de la RN 10 / RD 23.

2.2. Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le dossier d'enquête en vue de la mise en compatibilité du PLU de Trappes respecte la réglementation en vigueur et présente bien les impacts du projet de requalification de la RN 10 sur le PLU de la ville.

Constatant d'autre part qu'aucune observation n'ayant été déposée ni par le public ni exprimée lors de la réunion de l'examen conjoint, elle n'a pas de remarques particulières sur la mise en compatibilité du PLU de Trappes dans le cadre du projet de requalification de la RN 10.

2.3. Conclusions de la commission d'enquête

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête mises à sa disposition et après visite du site,

Après avoir pris connaissances des avis des personnes publiques lors de la réunion de l'examen conjoint et de l'autorité environnemental,

Après avoir communiqué au Maître d'Ouvrage un procès-verbal de synthèse des observations reçues et après examen des réponses et explications reçues,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

→ CONSIDERANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et la réglementation en vigueur,

→ CONSIDERANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité,

→ CONSIDERANT que la publicité des avis d'enquêtes dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,

→ CONSIDERANT la tenue régulière de sept permanences dans des conditions normales et réparties sur différents jours de la semaine, y compris deux samedi matins, pour offrir le plus de possibilités de venir aux personnes désireuses de le faire,

→ CONSIDERANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête :

→ La commission d'enquête constate que c'est la procédure de déclaration d'utilité publique engagée pour le projet de requalification de la RN 10 à Trappes qui motive la mise en compatibilité du PLU de Trappes,

→ La procédure de mise en compatibilité du PLU a bien été respectée,

→ Aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Trappes n'a été déposée sur les registres mise en place,

En **CONCLUSION** et pour toutes les raisons qui précèdent :

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Trappes selon les modalités précisées dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe 3.2. de son rapport d'enquête.

A St. Rémy-les-Chevreuse, le 17 février 2017

La commission d'enquête

Reinhard FELGENTREFF
Président



Claude GARREAU
membre



Christian d'ORNELLAS
membre



3. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur le classement et déclassement de voirie

3.1. Objet de l'enquête

Le projet de requalification de la RN 10 dans sa traversée de la ville de Trappes impliquera une nouvelle répartition entre la route nationale et deux routes départementales, la RD 23 et la RD 912 et ceci au niveau de l'arrivée des deux routes départementales sur la RN 10.

Les autres voiries locales à proximité du projet sont des voiries communales dont les rues de Stalingrad Nord et Sud qui seront rétablies.

Le projet nécessite donc un classement / déclassement des voies. La procédure est soumise aux dispositions des articles L 123- 3 (voirie nationale), L 131-4 (voirie départementale) et L 141-3 (voirie communale) du Code de la voirie routière ; l'enquête publique organisée selon les dispositions des articles R 131-3 à R 131-8 du même code.

3.2. Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le dossier d'enquête en vue de la modification du classement des routes concernées par le projet respecte la réglementation en vigueur et présente convenablement les impacts du projet sur la RN 10, les routes départementales et la voirie locale.

Constatant d'autre part qu'aucune observation relative à cette thématique n'ayant été déposée ni par le public ni exprimée lors de la réunion de l'examen conjoint, elle n'a pas de remarques particulières sur le classement et déclassement de voirie dans le cadre du projet de requalification de la RN 10.

3.3. Conclusions de la commission d'enquête

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête et mises à sa disposition,

Après avoir communiqué au Maître d'Ouvrage un procès-verbal de synthèse des observations reçues et après examen des réponses et explications reçues,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

→ CONSIDERANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et la réglementation en vigueur,

→ CONSIDERANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité,

→ CONSIDERANT que la publicité des avis d'enquêtes dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,

→ CONSIDERANT la tenue régulière de sept permanences dans des conditions normales et réparties sur différents jours de la semaine, y compris deux samedi matins, pour offrir le plus de possibilités de venir aux personnes désireuses de le faire,

→ CONSIDERANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête :

→ La commission d'enquête constate que c'est la procédure de déclaration d'utilité publique engagée pour le projet de requalification de la RN 10 à Trappes qui motive le classement et déclassement de voiries à Trappes,

→ La procédure de classement et déclassement de voirie a bien été respectée,

→ Une seule observation a été déposée dans les registres venant de la part du Président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, mais qui concernait la gestion des voies communales sous la responsabilité de la ville de Trappes,

En **CONCLUSION** et pour toutes les raisons qui précèdent :

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** au classement et déclassement des voies dans le cadre du projet de requalification de la RN 10 dans la commune de Trappes selon les modalités développées dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe 3.3. de son rapport d'enquête.

A St. Rémy-les-Chevreuse, le 17 février 2017

La commission d'enquête

Reinhard FELGENTREFF
Président



Claude GARREAU
membre



Christian d'ORNELLAS
membre



4. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur l'enquête parcellaire

4.1. Objet de l'enquête

L'enquête parcellaire concernant le projet de requalification de la RN 10 est menée parallèlement à l'enquête d'utilité publique. Elle a pour objet :

- la détermination et la délimitation exacte des parcelles concernées par le projet, autrement dit l'emprise foncière du projet,
- la recherche des propriétaires, des locataires et des ayants droit à indemnité

Le dossier d'enquête comprend, conformément à l'article R 131-3 du Code de l'expropriation, un plan parcellaire et un état parcellaire avec indication des propriétaires concernés.

Une notification individuelle a été adressée, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, accompagnée d'une fiche de renseignements à chaque propriétaire. Le suivi des retours des avis de réception a été effectué par le Maître d'ouvrage et en cas d'absence l'affichage en mairie de Trappes a été effectué.

4.2. Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que l'enquête parcellaire s'est déroulée dans de bonnes conditions et conformément aux dispositions réglementaires.

Le périmètre déterminé pour la requalification de la RN 10 correspond au projet retenu et n'excède pas ce qui est nécessaire à sa mise en œuvre.

La procédure d'information des propriétaires par lettre recommandée AR a été faite, y compris l'affichage en mairie de Trappes des avis non-réceptionnés.

Le projet de requalification de la RN 10 aura un impact sur 48 parcelles avec une emprise de 28 500 m² ; dont environ la moitié sera concernée par une expropriation temporaire nécessaire pour la réalisation des travaux.

Six parcelles sont concernées à la fois par les travaux relatifs à la requalification de la RN 10 sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat (DiRIF) et l'aménagement du plateau urbain sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Trappes. Les propriétaires concernés ont été informés par des lettres émanant de chaque maître d'ouvrage, sans concertation préalable entre ces derniers, avec en particulier indication des emprises impactées différentes.

Il convient pour la poursuite de la procédure d'harmoniser les démarches entre la DiRIF et la ville de Trappes pour qu'il n'y ait qu'un seul interlocuteur vis-à-vis des propriétaires.

4.3. Conclusions de la commission d'enquête

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête et mises à sa disposition,

Après avoir communiqué au Maître d'Ouvrage un procès-verbal de synthèse des observations reçues et après examen des réponses et explications reçues,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

- CONSIDERANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et la réglementation en vigueur,
- CONSIDERANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité,
- CONSIDERANT que la publicité des avis d'enquêtes dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,
- CONSIDERANT la tenue régulière de sept permanences dans des conditions normales et réparties sur différents jours de la semaine, y compris deux samedi matins, pour offrir le plus de possibilités de venir aux personnes désireuses de le faire,
- CONSIDERANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête :

- La commission d'enquête constate que c'est la procédure de déclaration d'utilité publique engagée pour le projet de requalification de la RN 10 à Trappes qui a motivé l'ouverture de l'enquête parcellaire,
- Le plan parcellaire est compatible avec les documents joints au dossier de la DUP et de la mise en compatibilité du PLU,
- L'acquisition des parcelles intégrées dans le périmètre du projet est indispensable à la mise en œuvre du projet,
- Un nombre limité d'observations a été déposé par des propriétaires concernés, mais ces observations ne remettent pas en cause ni l'identification des propriétaires, ni la délimitation des parcelles concernées,
- Que ces observations ont néanmoins été prises en compte par la DiRIF qui a apporté des réponses dans le cadre de son mémoire en réponse,

En **CONCLUSION** et pour toutes les raisons qui précèdent :

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** à la poursuite de l'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation si nécessaire, des parcelles se trouvant dans le périmètre retenu, indispensable à la réalisation du projet de requalification de la RN 10, assorti d'**une RECOMMANDATION** :

La commission d'enquête estime qu'il est nécessaire pour la suite de la procédure de désigner un seul responsable et interlocuteur vis-à-vis des propriétaires pour les parcelles qui sont concernées par des emprises des deux maîtres d'ouvrage; et à trouver un partage interne entre les deux Maître d'Ouvrage pour la prise en charge des indemnités. La commission d'enquête recommande que ce rôle d'interlocuteur unique soit confié à la ville de Trappes.

A St. Rémy-les-Chevreuse, le 17 février 2017

La commission d'enquête

Reinhard FELGENTREFF
Président



Claude GARREAU
membre



Christian d'ORNELLAS
membre

