

Aménagement du carrefour de la Malmedonne

Synthèse de la réunion d'ouverture du 21 novembre 2019

Début de la réunion à 20h15

67 personnes ont participé à la réunion.

Intervenants

DiRIF

- Nathalie DEGRYSE, Cheffe du service de modernisation du réseau
- Fanny CHANTRELLE, Adjointe à la cheffe du service de modernisation du réseau
- Sylvain GERARD, Adjoint au responsable du département de modernisation du réseau Sud-Ouest, Directeur de projet

Conseil départemental des Yvelines : Jean-François RAYNAL, Vice-président délégué aux mobilités
Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : Bernard MEYER, Vice-président en charge de la voirie, de l'éclairage public, des énergies et de l'enfouissement des réseaux

Animation : François DESMAZIERE, garant de la concertation

Mot d'accueil de Nelly DUTU, maire de La Verrière

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

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

Introduction par François DESMAZIERE, garant de la concertation

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

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

Nathalie DEGRYSE, Fanny CHANTRELLE et Sylvain GERARD, de la DiRIF, maître d'ouvrage, présentent le projet et la concertation (cf. diaporama).

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

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

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

LES ECHANGES AVEC LE PUBLIC

François DESMAZIERE, garant de la concertation, remercie le maître d'ouvrage pour sa présentation et passe la parole au public. Au total, 9 participants sont intervenus, sur les thématiques suivantes.

Les aménagements envisagés

Le tracé de la RN10

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

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

Les modes actifs

- La passerelle piétonne existante

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

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

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

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

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

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

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

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

- La traversée piétonne de la route départementale

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

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

La desserte des commerces et des entreprises

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

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

Les impacts du projet

L'environnement sonore

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

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

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

La circulation

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

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

La phase chantier

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

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

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

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

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

La mise en œuvre du projet

Le calendrier

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

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

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

Le financement

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

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

Conclusion

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

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

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

Fin de la réunion à 22h15