

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

ANNEXES

Commission d'Enquête

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

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	p. 5
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	P.9
Annexe 3 :	Avis au public.	P.15
Annexe 4 :	Copies des publications effectuées dans les journaux le 2.11.2016.....	p.17
Annexe 5 :	Copies des publications effectuées dans les journaux le 23.11.2016	p.21
Annexe 6 :	Tableau de dépouillement d'observations et courriers (Annexe I au PV de synthèse des observations)	P.25
Annexe 7 :	Les thèmes principaux retenus par la commission d'enquête (Annexe II au PV de synthèse des observations)	p.43
Annexe 8 :	Mémoire en réponse	p.87
Annexe 9 :	Courrier adressé le 6.1.2017 au préfet des Yvelines sollicitant un report du délai de remise du rapport	p.109
Annexe 10 :	Réponses du préfet des Yvelines en date du 16.1.2017, accordant un report du délai de remise du rapport	p.113
Annexe 11 :	Certificats d'affichage	p.115
Annexe 12 :	Registres de l'enquête	p.119
Annexe 13 :	Dossier d'enquête	p.121

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**

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

14/10/2016

N° E16000115 /78

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 30/09/16, la lettre par laquelle le Préfet des Yvelines demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : *La déclaration d'utilité publique et parcellaire concernant l'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 sur le territoire de la commune de Trappes ;*

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2016 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Reinhard FELGENTREFF, Gérant de Société Industrielle, demeurant 129, rue de PARIS, SAINT-RÉMY-LES-CHEVREUSE (78470)

Membres titulaires :

Monsieur Claude GARREAU, Géometre expert DPLG, demeurant 18, rue de Bezons CARRIERES SUR SEINE (78240)

Monsieur Christian D'ORNELLAS, Ingénieur Général des Ponts des Eaux et Forêts, demeurant 89 Avenue de Saint Cloud VERSAILLES (78000)

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

Membre suppléant :

Monsieur Michel GASQUET, Architecte urbaniste, demeurant V 22 -
Domaine du Petit Beauregard 78170 LA CELLE SAINT-CLOUD

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

ARTICLE 2 : versera dans délai de 15 jours, à la Caisse des dépôts et consignations -
Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des
commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte
n° 40031 00001 0000279168 T 64 une provision d'un montant de 1000 euros.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission
d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux
conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée au Préfet des Yvelines, aux membres de la
commission d'enquête, au Maire de la commune de Trappes et à la Caisse des
dépôts et consignations.

Fait à Versailles, le 14 octobre 2016

Pour le Greffier en Chef
Le Greffier Adjoint

Annie WABRZYMIAS

La Présidente,


Nathalie MASSIAS



Conformément à l'article R. 123-25 du code de l'environnement, cette décision est
exécutoire dès son prononcé, et peut être recourée contre les personnes privées ou publiques
par les voies du droit commun.

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**



Préfecture

Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Arrêté d'ouverture d'enquête publique unique, portant sur la déclaration d'utilité publique et le parcellaire, en vue de l'aménagement de surface du plateau urbain de la route nationale 10, à Trappes

Le Préfet des Yvelines,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du conseil municipal de Trappes en date du 20 septembre 2016 demandant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Trappes ;

Vu les pièces du dossier et notamment l'étude d'impact présentées par la commune de Trappes afin d'être soumises à enquête publique ;

Vu l'avis émis par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité environnementale, le 21 septembre 2016, sur l'évaluation environnementale de l'étude d'impact du projet ;

Vu les avis des autres services consultés ;

Vu l'ordonnance de Madame la Présidente du tribunal administratif de Versailles portant désignation de la commission d'enquête ;

Considérant que le dossier est jugé régulier et complet ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Yvelines,

Arrête :

Article 1^{er} : Il sera procédé, du **17 novembre au 17 décembre 2016 inclus**, soit pendant une durée de 31 jours consécutifs, à une enquête publique unique portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10, à Trappes
- 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.

L'enquête publique sera réalisée sur le territoire de la commune de Trappes.

Sur décision motivée de la commission d'enquête, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de 30 jours.

Article 2 : Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête ainsi constituée :

Président : Monsieur Reinhard Felgentreff, gérant de société industrielle (ER)

Membres titulaires : Monsieur Claude Garreau, géomètre-expert DPLG (ER)
Monsieur Christian d'Ornellas, ingénieur général des Ponts, des Eaux
et des Forêts (ER)

Membre suppléant : Monsieur Michel Gasquet, architecte-urbaniste (ER)

En cas d'empêchement de M. Felgentreff, la présidence de la commission sera assurée par M. Garreau.

Article 3 : 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 des membres de la commission d'enquête. Ils seront déposés au service urbanisme de la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, **du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus**, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.

Article 4 : 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 en caractères apparents par les soins du préfet aux frais du maître d'ouvrage, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans deux journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires dans le département.

Un second avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.

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. L'accomplissement de cette formalité devra être certifié par le maire de Trappes et le président de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Il 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.

Article 5 : 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>

Article 6 : Pendant la durée de l'enquête, toutes observations, propositions et contre-propositions sur l'utilité publique du projet ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires, pourront être, soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié à la mairie de Trappes désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre.

Article 7 : Un des membres 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 :

- le jeudi 17 novembre 2016 de 9 h à 12 h
- le lundi 21 novembre 2016 de 16 h à 19 h
- le mercredi 30 novembre 2016 de 14 h à 17 h
- le vendredi 9 décembre 2016 de 14 h à 17 h

- le mercredi 14 décembre 2016 de 9 h à 12 h

dans la salle municipale située 46 rue Jean Jaurès (juxtant la mairie) :

- le samedi 3 décembre 2016 de 9 h à 12 h

- le samedi 17 décembre 2016 de 9 h à 12 h

Article 8 : Il sera fait, par l'expropriant, notification du dépôt du dossier d'enquête parcellaire à la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à chacun des propriétaires, séparément à chacun des deux époux figurant sur la liste annexée au dossier d'enquête parcellaire, dont le domicile sera connu ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, le maire de Trappes fera afficher une copie de la notification aux propriétaires et, le cas échéant, aux locataires ou preneurs à bail.

Ces formalités devront être effectuées dans les meilleurs délais afin de permettre aux propriétaires de signer l'avis de réception avant le début de l'enquête.

Article 9 : Les propriétaires auxquels sera faite la notification individuelle prévue à l'article 8 du présent arrêté, devront fournir toutes indications relatives à leur identité ou, s'ils ne sont plus propriétaires des immeubles concernés, tous renseignements en leur possession sur l'identité des propriétaires actuels.

Article 10 : A l'expiration du délai d'enquête, les registres sont transmis sans délai par le maire de Trappes et le président de Saint-Quentin-en-Yvelines, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, au président de la commission d'enquête. Les registres seront clos et signés par l'un des membres de la commission d'enquête.

Article 11 : Dès réception des registres d'enquête et des documents annexés, la commission d'enquête doit rencontrer le responsable du projet dans la huitaine et lui communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès verbal en l'invitant à produire dans un délai maximum de quinze jours, un mémoire en réponse.

La commission d'enquête établit un rapport unique qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Elle consigne ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Ces documents seront transmis dans un délai de trente jours, à compter de la clôture de l'enquête au préfet, accompagnés du registre et pièces annexes.

La commission d'enquête transmet simultanément une copie du rapport et de ses conclusions motivées au président du tribunal administratif de Versailles.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et à la mairie de Trappes, aux heures normales d'ouverture des bureaux, ainsi que sur le site internet de la préfecture :

<http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>

Article 12 : La commune de Trappes est maître d'ouvrage du projet.

La Direction de l'aménagement, de l'urbanisme et des affaires économiques (Tel : 01 30 69 16 59) est habilitée à communiquer les informations sur la consistance et le contenu du projet.

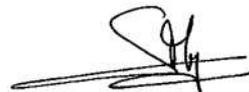
Article 13 : A l'issue de la procédure, une déclaration de projet sera prise par le conseil municipal de Trappes.

Article 14 : Le préfet des Yvelines appréciera ensuite l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral.

Article 15 : Les frais d'insertion dans la presse ainsi que l'indemnisation des membres de la commission d'enquête seront à la charge du responsable du projet.

Article 16 : Le secrétaire général de la préfecture, le maire de la commune de Trappes, le président de Saint-Quentin-en-Yvelines et les membres de la commission d'enquête sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le 21 OCT. 2016
Le Préfet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' and 'M' followed by a horizontal line.

Serge MORVAN

Annexe 3

Avis au public.



PREFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DES ELECTIONS
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

COMMUNE DE TRAPPES

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable à l'aménagement de surface du
plateau urbain de la RN 10

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 à Trappes,
- 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.

Durée de l'enquête : 31 jours, du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus.

Sur décision motivée de la commission d'enquête, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de 30 jours.

La commission d'enquête est ainsi constituée :

Président :

Monsieur Reinhard Felgentreff, gérant de société industrielle (ER)

Membres titulaires :

Monsieur Claude Garreau, géomètre-expert DPLG (ER)

Monsieur Christian d'Ornellas, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (ER)

Membre suppléant :

Monsieur Michel Gasquet, architecte-urbaniste (ER)

En cas d'empêchement de M. Felgentreff la présidence de la commission sera assurée par M. Garreau.

Lieux de l'enquête :

Le dossier d'enquête, comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le registre à feuillets non mobiles destiné à recevoir les observations, seront tenus à la disposition du public au service urbanisme de la mairie de Trappes ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, situé 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Coudre à Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.

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>)

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations, propositions et contre-propositions sur l'utilité publique du projet ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité

de leurs propriétaires pourront être soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet au service urbanisme de la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre.

Un membre de la commission d'enquête, recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront aux jours et heures suivants :

au service urbanisme de la mairie de Trappes :

- le jeudi 17 novembre 2016 de 9 h à 12 h
- le lundi 21 novembre 2016 de 16 h à 19 h
- le mercredi 30 novembre 2016 de 14 h à 17 h
- le vendredi 9 décembre 2016 de 14 h à 17 h
- le mercredi 14 décembre 2016 de 9 h à 12 h

dans la salle municipale située 46 rue Jean Jaurès (jouxant la mairie) :

- le samedi 3 décembre 2016 de 9 h à 12 h
- le samedi 17 décembre 2016 de 9 h à 12 h

La commune de Trappes est maître d'ouvrage du projet.

La Direction de l'aménagement, de l'urbanisme et des affaires économiques (Tel : 01 30 69 16 59) est habilitée à communiquer les informations sur la consistance et le contenu du projet.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et à la mairie de Trappes, aux heures normales d'ouverture des bureaux, ainsi que sur le site internet de la préfecture des Yvelines (<http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>)

A l'issue de la procédure, une déclaration de projet sera prise par le conseil municipal de Trappes.

Le préfet des Yvelines appréciera ensuite l'utilité publique de l'opération, afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral.



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

MERCREDI 23 NOVEMBRE 2016

www.leparisien.fr

Annonces JUDICIAIRES ET LÉGALES 78

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2016 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements :
80 (4,45 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,24 €) - 78 (5,24 €) - 91 (5,24 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50 €) - 95 (5,24 €) tarifs HT à la ligne définis par l'arrêté du ministre de la Culture et la Communication de décembre 2015.

Enquête publique

23 rue des Jeûneurs - 75002 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01.42.96.96.58

REPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE LA REGLLEMENTATION ET DES ELECTIONS
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

COMMUNE DE TRAPPES
RAPPEL - AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
préalable à la requalification de la RN 10 entre les
carrefours RN10/RD912 et RN10/RD23

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RN 10 en traversée de Trappes,
- la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappes 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.

Durée de l'enquête : 31 jours, du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus.

Sur décision motivée de la commission d'enquête, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de 30 jours.

La commission d'enquête est ainsi constituée :
Président :
Monsieur Reinhard Felgentreff, gérant de société industrielle (ER)
Membres titulaires :
Monsieur Claude Garreau, géomètre-expert DPLG (ER)
Monsieur Christian d'Ornelias, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (ER)
Membre suppléant :
Monsieur Michel Gasquet, architecte-urbaniste (ER)
En cas d'empêchement de M. Felgentreff la présidence de la commission sera assurée par M. Garreau.

Lieu de l'enquête :
Le dossier d'enquête, comprenant notamment une étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale ainsi que le registre à feuillets non mobiles destiné à recevoir les observations, seront tenus à la disposition du public au service urbanisme de la mairie de Trappes ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, situé 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre à Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.

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>
- du projet : <http://www.enquete.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations, propositions et contre-propositions sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le classement / déclassement de voirie ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet à la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexés au registre.

Un membre de la commission d'enquête, recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront, aux jours et heures suivants :
au service urbanisme de la mairie de Trappes :
- le jeudi 17 novembre 2016 de 9 h à 12 h
- le lundi 21 novembre 2016 de 16 h à 19 h
- le mercredi 30 novembre 2016 de 14 h à 17 h
- le vendredi 9 décembre 2016 de 14 h à 17 h
- le mercredi 14 décembre 2016 de 9 h à 12 h
dans la salle municipale située 46 rue Jean Jaurès (jouxant la mairie) :
- le samedi 3 décembre 2016 de 9 h à 12 h
- le samedi 17 décembre 2016 de 9 h à 12 h

Le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer / direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile de France est maître d'ouvrage du projet.

Toutes informations concernant ce dossier pourront être obtenues auprès de la direction des routes Ile-de-France - Service de Modernisation du Réseau - Tél : 01 40 61 83 69.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, à la mairie de Trappes, aux heures normales d'ouverture des bureaux, ainsi que sur le site internet de la préfecture : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>.

Le préfet des Yvelines appréciera ensuite l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui tiendra lieu de déclaration de projet. La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Trappes. Les classements/déclassements de voirie seront validés par délibération du conseil départemental et du conseil municipal de Trappes.

EP16-301 enquete-publique@publlegal.fr

23 rue des Jeûneurs - 75002 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01.42.96.96.58

REPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE LA REGLLEMENTATION ET DES ELECTIONS
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

COMMUNE DE TRAPPES
RAPPEL - AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
préalable à l'aménagement de surface du
plateau urbain de la RN 10

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 à Trappes,
- 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.

Durée de l'enquête : 31 jours, du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus.

Sur décision motivée de la commission d'enquête, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de 30 jours.

La commission d'enquête est ainsi constituée :
Président :
Monsieur Reinhard Felgentreff, gérant de société industrielle (ER)
Membres titulaires :
Monsieur Claude Garreau, géomètre-expert DPLG (ER)
Monsieur Christian d'Ornelias, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (ER)
Membre suppléant :
Monsieur Michel Gasquet, architecte-urbaniste (ER)
En cas d'empêchement de M. Felgentreff la présidence de la commission sera assurée par M. Garreau.

Lieu de l'enquête :
Le dossier d'enquête, comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le registre à feuillets non mobiles destiné à recevoir les observations, seront tenus à la disposition du public au service urbanisme de la mairie de Trappes ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, situé 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre à Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.

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>)

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations, propositions et contre-propositions sur l'utilité publique du projet ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet au service urbanisme de la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexés au registre.

Un membre de la commission d'enquête, recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront aux jours et heures suivants :
au service urbanisme de la mairie de Trappes :
- le jeudi 17 novembre 2016 de 9 h à 12 h
- le lundi 21 novembre 2016 de 16 h à 19 h
- le mercredi 30 novembre 2016 de 14 h à 17 h
- le vendredi 9 décembre 2016 de 14 h à 17 h
- le mercredi 14 décembre 2016 de 9 h à 12 h
dans la salle municipale située 46 rue Jean Jaurès (jouxant la mairie) :
- le samedi 3 décembre 2016 de 9 h à 12 h
- le samedi 17 décembre 2016 de 9 h à 12 h

La commune de Trappes est maître d'ouvrage du projet.

La Direction de l'aménagement, de l'urbanisme et des affaires économiques (Tel : 01 30 69 16 59) est habilitée à communiquer les informations sur la consistance et le contenu du projet.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et à la mairie de Trappes, aux heures normales d'ouverture des bureaux, ainsi que sur le site internet de la préfecture des Yvelines (<http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>)

A l'issue de la procédure, une déclaration de projet sera prise par le conseil municipal de Trappes.

Le préfet des Yvelines appréciera ensuite l'utilité publique de l'opération, afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral.

EP16-291 enquete-publique@publlegal.fr

Divers société

FIRE PROTECTION

SARL au capital de 8 000 Euros
Siège social : 108 RUE DAMRENOT
92018 PARIS
RCS N° : 751 891 395 de PARIS

L'AGE du 22 Octobre 2016 a décidé de transférer le siège social au 48 AVENUE DE LA REPUBLIQUE, 78500 SARNOUILLE à compter du 22 Octobre 2016.
Gérant : M. KIPRE Joël Gérard, demeurant 05 allée du Maine 91800 Brunoy.
En conséquence, elle sera immatriculée au RCS de VERSAILLES.

TIGRE CONSEIL

SARL au capital de 7822,45 Euros
Siège social : 21 rue de Pologne
78100 Saint Germain en Laye
RCS N° : 435092481 de VERSAILLES

L'AGE du 15 Novembre 2016 a décidé de transférer le siège social au 58 avenue de Wagram, 75017 PARIS à compter du 15 Novembre 2016.
En conséquence, elle sera immatriculée au RCS de PARIS.
Mention sera faite au RCS de VERSAILLES.

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE ELABORATION DU PLU DE LA COMMUNE DE BRÉVAL

Par Arrêté Municipal n°2016772 en date du 27 octobre 2016, le Maire de Bréval a ordonné l'ouverture de l'enquête publique concernant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Cette enquête se déroulera durant 31 jours du 23 novembre 2016 à 9 h au 21 décembre 2016 à 17 h.

L'objet de cette enquête est de remplacer par un PLU actualisé le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la Commune, devenu caduc au 31 décembre 2015 et qui ne répondait plus aux exigences actuelles de l'aménagement de la Commune.

Monsieur Jacques BERNARD-BOUSSIERES, Ingénieur Conseil en risques, a été désigné Commissaire Enquêteur-Titulaire par le Président du Tribunal Administratif de Versailles et Monsieur Jean-Philippe PORTE, Géomètre-Expert foncier, en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant.

Le dossier d'enquête comprendra notamment le projet de PLU dont le rapport de présentation inclut une évaluation environnementale et les réponses émises par les Personnes Publiques Associées interrogées.

Pendant la durée de l'enquête, chacun pourra prendre connaissance du dossier d'enquête à l'accueil de la Mairie aux jours et heures habituels d'ouverture, ainsi que sur le site de la Ville : www.mairie-breval.fr ou par mail : enquete@breval.fr

Le Commissaire-Enquêteur recevra en Mairie
- Lundi 21 novembre 2016 de 9 h à 12 h
- Samedi 3 décembre 2016 de 9 h à 12 h
- Lundi 12 décembre 2016 de 9 h à 12 h
- Mercredi 21 décembre 2016 de 14 h à 17 h

Toute demande d'information concernant la présente procédure doit être adressée à Thierry NAVELLE, Maire de Bréval au 01.34.87.90.90 ou par mail tnavelle@mairiebrevalorange.fr

A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées du Commissaire-Enquêteur pourront être consultés à la Mairie, dès qu'ils seront disponibles et pendant une durée de un an.

Suite à la prise en compte du rapport et des conclusions motivées du Commissaire-Enquêteur, le projet de PLU sera soumis à l'approbation du Conseil Municipal de Bréval.

CERINI TRANSPORTS

EURL au capital de 1000 Euros
Siège social : 10 rue Yves Farges
78500 SARNOUILLE
RCS N° : 517 470 837 de VERSAILLES

Suivant la délibération de l'A00 en date du 08 Novembre 2016.
Les associés après avoir entendu le rapport de liquidateur, ont donné quibus au liquidateur et ont déchargé de son mandat, puis ont prononcé la clôture des opérations de liquidation au 08 Novembre 2016.
Mention sera faite au RCS de VERSAILLES.

SODIMMIN

SCI au capital de 609,80 Euros
Siège social : 27 Rue Villehois Mareuil
78110 LE PESINET
RCS N° : 350 206 801 de VERSAILLES

Suivant la délibération de L'AGE en date du 15 Novembre 2016.
Les associés après avoir entendu le rapport

Avis divers

PREFET DU VAL-D'OISE

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

AVIS

INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

ARRETE PREFECTORAL D'AUTORISATION

Par arrêté préfectoral N° 13 648 du 14 novembre 2016, Monsieur le Préfet du Val d'Oise, a, sous réserve des droits des tiers et aux conditions mentionnées dans ledit arrêté, autorisé la société

PLACOPLATRE

à poursuivre l'exploitation de la carrière à ciel ouvert sur le territoire des communes de CORMELLES-EN-PARISIS - ARGENTEUIL et FRANCOVILLE, à exploiter des installations de traitement, de transit de produits minéraux et de stockage des stries d'extraction non inertes et non dangereuses et à modifier les conditions de réaménagement de cette carrière.

Les installations sont répertoriées sous les rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement précitées ci-après :

- N° 2510-1 = installation soumise à autorisation
- N° 2515-1a = installation soumise à autorisation
- N° 2517-1 = installation soumise à autorisation
- N° 2720-2 = installation soumise à autorisation

Une copie de cet arrêté est déposée aux archives des mairies de CORMELLES-EN-PARISIS - MONTIGNY-LES-CORNELLES - FRANCONVILLE - ARGENTEUIL - BEAUCHAMP - BEZONS - EAUBONNE - ERHONT - LA FRETTE-SUR-SEINE - HERBLAY - PIERRELAYE - LE PLESSIS-BOUCHARD - SANNONS - TAVERNY (Val-d'Oise) et ACHERES - MAISONS-LAFITTE - SAINT-GERMAIN-EN-LAYE - SARTROUVILLE (Yvelines) où toute personne intéressée pourra en prendre connaissance, ainsi qu'à la Direction Départementale des Territoires du Val-d'Oise - Service Agriculture - Forêt et Environnement - Pôle Environnement.

La présente publication est faite en exécution de l'article R. 512-39 du code de l'environnement.

La souplesse
d'un quotidien leader
en Ile-de-France et Oise

ATLAS

SARL au capital de 1200 Euros divisés en 100 parts sociales de 12 Euros chacune.
Siège social : C.C. du val fourré Mantes 2, Angle rue de la Fontaine, Bd Clemenceau

78200 Mantes La Jolie
RCS N° : 809 200 843 de VERSAILLES

L'AGE du 17 Octobre 2015 a décidé la dissolution anticipée de la société à compter du 31 Novembre 2015, a été nommé liquidateur Mme EL MAHIOUBI Fatima, demeurant 4, Allée Pierre De Ronsard 78200 Mantes La Jolie.
Le siège de liquidation a été fixé au 4, Allée Pierre De Ronsard 78200 Mantes La Jolie.
Mention sera faite au RCS de VERSAILLES.

Le Parisien
CONTACT COMMERCIAL
01 40 10 51 51

Annonces légales

TOUTES LES NOUVELLES
MERCREDI 23 NOVEMBRE 2016
www.78actu.fr

44

Avis de Marchés Publics

Procédure adaptée article 28
Marchés inférieurs à 25 000 €uros HT

MAIRIES, COLLECTIVITÉS, ADMINISTRATIONS, ETABLISSEMENTS PUBLICS

Publiez vos petits marchés dans cette rubrique.
Un coût très avantageux pour
une efficacité maximale.
En permanence sur le site centraledesmarches.com

Marchés Publics

Procédure adaptée

7148760101

Commune de GARANIÈRES

Nettoyage des bâtiments communaux de la ville de GARANIÈRES

MARCHÉ À PROCÉDURE ADAPTÉE

- 1 - Nom et adresse officielle de l'organisme acheteur : mairie de Garanières, place de la Mairie, 78890 Garanières.
- 2 - Objet du marché : nettoyage des bâtiments communaux de la ville de Garanières.
- 3 - Caractéristiques principales : l'organisme prestataire sera responsable du nettoyage de certains bâtiments communaux, y compris les vérandas, selon une périodicité définie dans le dossier de consultation.
- 4 - Type de procédure : procédure adaptée selon l'article 27 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 et l'article 42.2 de l'ordonnance 2015-869 du 23 juillet 2015. Les candidatures et les offres sont entièrement rédigées en langue française ainsi que les documents de présentation associés. L'acheteur prévoit la possibilité de négocier avec les 2 offres les mieux classées et se réserve la possibilité d'attribuer le marché sur la base des offres initiales sans négociation.
- 5 - Durée du marché ou délai d'exécution : la durée d'exécution du marché est d'un an à compter du 1^{er} janvier 2017, renouvelable deux fois.
- 6 - Modalités essentielles de financement et de paiement : paiement mensuel à terme échu (1/12 du coût global de la prestation) par mandat administratif ; délai global de paiement de 30 jours.
- 7 - Unité monétaire utilisée : Euro.
- 8 - Critères d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères suivants :
 - Valeur technique de l'offre (45 %) ; moyens humains affectés à la prestation par site et formation du personnel (15 %), nombre d'heures par site (15 %), moyens techniques (matériels, produits) affectés à la prestation (15 %).
 - Prix de la prestation (56 %).
- 9 - Date limite de réception des offres : samedi 17 décembre 2016 à 12 h 00. Délai minimum de validité des offres : 30 jours.
- 10 - Conditions et mode de paiement pour obtenir les documents contractuels et additionnels : le D.C.E. est consultable et téléchargeable gratuitement sur le site : <http://www.eu-supply.com/garanières.asp>
- 11 - Conditions de remise des offres : les offres sont à remettre soit par voie dématérialisée, soit par courrier en recommandé avec avis de réception ou à remettre en main propre contre récépissé à l'adresse suivante : mairie de Garanières, place de la Mairie, 78890 Garanières.
- 12 - Date d'envoi à la publication : 18 novembre 2016.

7148579301

LES ESSARTS-LE-ROI

Accessibilité de la mairie : création d'un ascenseur

PROCÉDURE ADAPTÉE

- Nom et adresse officielle de l'organisme acheteur : Les Essarts-le-Roi.
Correspondant : M. Raymond POMMET, <http://lesessarts-le-roi.org> - 78612 Les Essarts-le-Roi - Tél. : 01 30 46 48 84, Fax : 01 30 30 88 49.
Courriel : mairie@essarts-le-roi.org
Adresse Internet du profil d'acheteur : <http://demat.centraledesmarches.com/7028215>
Le pouvoir adjudicataire agit pour le compte d'autres pouvoirs adjudicataires : non.
Type d'organisme : commune.
Objet du marché : accessibilité de la Mairie : création d'un ascenseur.
Type de marché : travaux.
L'avis implique un marché public.
Autres informations : s'adresser à Mme S. Bourgeois (DS) - 01 30 46 48 89 - techniques@essarts-le-roi.org - Instance chargée des procédures de recours : tribunal administratif de Versailles.
Présentation des lots : Possibilité de présenter une offre pour : un ou plusieurs lots, l'ensemble des lots.
Lot 1 - ouvrage, démolition, gros œuvre
Lot 2 - menuiserie, faux plafonds, cloisons, peintures et sols
Lot 3 - électricité
Lot 4 - ascenseur
Critères d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères annoncés dans le règlement de la consultation (lettre d'invitation, cahier des charges).
Type de procédure : procédure adaptée.
Date limite de réception des offres : 9 décembre 2016 à 17 h 30.
Délai minimum de validité des offres : 30 jours à compter de la date limite de réception des offres.
Date d'envoi du présent avis : 15 novembre 2016.

Avis administratifs

7148618501

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PRÉFECTURE DES YVELINES

Direction de la Réglementation et des Elections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Commune de TRAPPES

RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE préalable à la qualification de la RN 10 entre les carrefours RN10/RD912 et RN10/RD23

AVIS

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet de qualification de la RN 10 en Trappes,
- la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappes avec l'opération projetée,
- le classement / déclassement de voirie,
- le parcelaire 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.
Date de l'enquête : 91 jours, du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus.
Sur décision motivée de la commission d'enquête, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de 30 jours.
La commission d'enquête est ainsi constituée :
Président : M. Reinhard Felgentreff, gérant de société industrielle (EI)
Membres titulaires : M. Claude Garreau, géomètre-expert DPLG (ER)
M. Christian d'Ornelas, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (ER)
Membre suppléant : M. Michel Gasquet, architecte-urbaniste (ER)
En cas d'empêchement de M. Felgentreff la présidence de la commission sera assurée par M. Garreau.

Lieu de l'enquête :
Le dossier d'enquête, comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le registre à feuillet non mobiles destiné à recevoir les observations, seront tenus à la disposition du public au service urbanisme de la mairie de Trappes ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, site 1, rue Eugène-Hénaff, ZA du Buisson de la Coudraine à Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
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-Publicques/Urbanisme-Amenagement>
 - du projet : <http://www.sensibilisation-france.developpement-durable.gouv.fr/>
- Pendant la durée de l'enquête, toutes observations, propositions et contre-propositions sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le classement / déclassement de voirie ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être soit consignés par soit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, soit adressées par écrit au commissaire enquêteur, domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre.
Un membre de la commission d'enquête, recevra personnellement toutes les personnes qui le solliciteront, aux jours et heures suivants :
 - au service urbanisme de la mairie de Trappes :
 - le jeudi 17 novembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00
 - le lundi 21 novembre 2016 de 16 h 00 à 19 h 00
 - le mercredi 30 novembre 2016 de 14 h 00 à 17 h 00
 - le vendredi 9 décembre 2016 de 14 h 00 à 17 h 00
 - le mercredi 14 décembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00
 - dans la salle municipale salle 46, rue Jean-Jacques (côtant la mairie)
 - le samedi 3 décembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00
 - le samedi 17 décembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00Toutes informations concernant ce dossier pourront être obtenues auprès de la direction des routes Ile-de-France - Service de Modernisation du Réseau :
Tél. : 01 40 61 83 69.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, à la mairie de Trappes, aux heures normales d'ouverture des bureaux, ainsi que sur le site Internet de la préfecture des Yvelines : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-Publicques/Urbanisme-Amenagement>
La préfecture des Yvelines appréciera ensuite l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui tiendra lieu de déclaration de projet. La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Trappes. Les classements/déclassements de voirie seront validés par délibération du conseil départemental et du conseil municipal de Trappes.
EP 16-201

7148929501

Commission Départementale
d'Aménagement Commercial
des Yvelines

DÉCISION (extract)

Commune de
MONTIGNY-LE-BRETONNEUX

AVIS ADMINISTRATIF

Réunis le 14 novembre 2016, la commission départementale d'aménagement commercial des Yvelines a accordé l'autorisation sollicitée par la Société Hammonn France dont le siège social est situé 48, rue Cambon 75001 Paris représentée par M. Antoine VIGNON concernant l'extension d'un ensemble commercial pour une surface de vente de 7.637 m².

7148891401

Approbation du Plan Local d'Urbanisme de La Hauteville

AVIS

Par délibération du 18 octobre 2016, le conseil municipal a décidé d'approuver la révision du plan local d'urbanisme de La Hauteville.
Conformément au code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme approuvé, et transmis aux services de l'Etat, est tenu à la disposition du public à la mairie de La Hauteville, aux jours et heures habituels d'ouverture.

UNE ADRESSE E-MAIL
POUR NOUS ADRESSER
VOS ANNONCES LEGALES
PLUS RAPIDEMENT
annonces-legales@redimeditax.fr

Tarif de référence stipulé dans Art.2 de l'arrêté ministériel
du 18 décembre 2015 soit 5,24 € ht la ligne.

Les annonces sont informées que, conformément au décret no 2012-1547 du 28 décembre 2012, les annonces légales portant sur les sociétés et fonds de commerce concernées et publiées dans les journaux d'annonces légales, sont obligatoirement mises en ligne dans une base de données numérique centrale. www.actuelgales.fr

7148620101

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PRÉFECTURE DES YVELINES

Direction de la Réglementation et des Elections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Commune de TRAPPES

RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE préalable à l'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10

AVIS

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 à Trappes,
- le parcelaire 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.
Date de l'enquête : 31 jours, du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus.
Sur décision motivée de la commission d'enquête, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de 30 jours.
La commission d'enquête est ainsi constituée :
Président : M. Reinhard Felgentreff, gérant de société industrielle (EI)
Membres titulaires : M. Claude Garreau, géomètre-expert DPLG (ER)
M. Christian d'Ornelas, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (ER)
Membre suppléant : M. Michel Gasquet, architecte-urbaniste (ER)
En cas d'empêchement de M. Felgentreff la présidence de la commission sera assurée par M. Garreau.

Lieu de l'enquête :
Le dossier d'enquête, comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le registre à feuillet non mobiles destiné à recevoir les observations, seront tenus à la disposition du public au service urbanisme de la mairie de Trappes ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, site 1, rue Eugène-Hénaff, ZA du Buisson de la Coudraine à Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
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-Publicques/Urbanisme-Amenagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations, propositions et contre-propositions sur l'utilité publique du projet ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être soit consignées par soit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes et à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, soit adressées par écrit au commissaire enquêteur, domicilié pour cette enquête à la mairie de Trappes, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre.
Un membre de la commission d'enquête, recevra personnellement toutes les personnes qui le solliciteront sur les jours et heures suivants :

- au service urbanisme de la mairie de Trappes :
 - le jeudi 17 novembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00
 - le lundi 21 novembre 2016 de 16 h 00 à 19 h 00
- le mercredi 30 novembre 2016 de 14 h 00 à 17 h 00
- le vendredi 9 décembre 2016 de 14 h 00 à 17 h 00
- le mercredi 14 décembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00
- dans la salle municipale salle 46, rue Jean-Jacques (côtant la mairie)
- le samedi 3 décembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00
- le samedi 17 décembre 2016 de 9 h 00 à 12 h 00

Toutes informations concernant ce dossier pourront être obtenues auprès de la Direction de l'Aménagement, de l'Urbanisme et des Affaires Économiques (Tél. : 01 30 69 16 99) est habilitée à communiquer les informations sur la consistence et le contenu du projet.
Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et à la mairie de Trappes, aux heures normales d'ouverture des bureaux, ainsi que sur le site Internet de la préfecture des Yvelines : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-Publicques/Urbanisme-Amenagement>
À l'issue de la procédure, une déclaration de projet sera prise par le conseil municipal de Trappes.
La préfecture des Yvelines appréciera ensuite l'utilité publique de l'opération, afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral.
EP 16-291



Auto Moto Hebdo!

Notre petite annonce Auto,
immo, rencontre...
c'est dans

toutes les
nouvelles

Annexe 6

**Tableau de dépouillement d'observations et courriers
(Annexe I au PV de synthèse des observations)**

EP Requalification de la RN 10

Grille de dépouillement des observations sur les thèmes retenus

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations et courriers figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque observation lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS			Commentaires
←Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Commune de Trappes															
Registre N°1															
Obs 1											X			X	M. MARGOTAT : Propriétaire d'un garage box n° 14 ; souhaite savoir si ce box sera conservé ou détruit.
Obs 2				X				X			X	X			Mme. NAYAGAM : Propriétaire de la maison sur ma parcelle BA 90 ; elle est opposée au projet qu'elle considère trop cher, avec un risque d'augmentation des impôts locaux. (point également traité dans le rapport « plateau urbain ») .Et elle ne souhaite pas vendre sa maison qu'elle habite depuis 1998.
Obs 3				X			X	X					X		M. AYERS : Considère le 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. (point également traité dans le rapport « plateau urbain ») .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 4							X						X		ANONYME : Propriétaire d'un bien immobilier, il a été approché par des promoteurs. Il considère que le projet donne lieu à des spéculations immobilières.
Obs 5	X	X			X								X		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 6								X							M. FROISSARD : Il s'étonne que le rond-point de la RN 10 / RD 912 ne tient pas compte des piétons traversant la RN 10. Actuellement il est déjà très difficile pour se rendre au cimetière ou à l'Île de loisirs. Ceci éloigne encore plus les habitants de l'allée du Stade, de la rue Louise Michel et plus généralement du quartier de la gare de l'Etang de Saint-Quentin. Le projet doit être rectifié. (point traité dans le rapport « plateau urbain ») .
Obs 7								X							Mme. VELA : Elle trouve le projet intéressant ; mais s'interroge sur le sens de circulation voiture et bus modifié. Et l'enfouissement de La RN 10 ne doit pas augmenter la circulation dans Trappes en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Obs 8							X	X						X	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). Habitants de la Résidence des Bleuet, ils perdront leurs places de parking, si le RN 10 n'est pas enterrée jusqu'à la sortie du deuxième feu rouge après la station d'essence. Ils ne sont pas d'accord sur ce projet (point traité dans le rapport « plateau urbain »).
Obs 9					X	X	X							X	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. Et 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 10	X			X				X						X	ANONYME : Habitant pas très loin de la RN 10, on considère le projet n'est pas d'utilité public et ne justifie pas les expropriations. Le projet coûte cher à la ville (point également traité dans le rapport « plateau urbain ») ; elle sera en travaux longtemps et la circulation ne s'améliorera pas avec ce projet.
Obs 11							X							X	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 12		X												X	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 13			X											X	DE VOS : Comment ont être assurés la circulation pendant les travaux, de même la sécurité des habitants et riverains (circulation piétons, bruit, boue, odeurs, etc.)
Obs 14		X		X				X						X	ILLISIBLE : Opposé au projet : 1.) coût trop important ; sera bien entendu représenté sur les impôts ; (point également traité dans le rapport « plateau urbain ») 2.) expropriation des gens demeurant aux abords du projet ; 3.) les nuisances sur cet axe ne seront pas changées
Obs 15	X	X			X									X	M. AYERS : Considère que la circulation dans les sens Paris-Provence ne s'améliorera pas avec l'implantation des feux tricolores, avant et dans le rond-point. Qu'en sera-t-il si un accident intervient sur le tronçon de la RN 10 enfoui ? Qualité de l'air : la situation s'empirera car les gaz d'échappement, qui se dispersent actuellement, remonteront à hauteur humaine. Nuisance sonores : ne seront pas atténuées car il n'y a n' mur anti-son, ni recouvrement total de la partie enfouie de la RN 10
Obs 16		X												X	M. PIRON : Demande si on ne pourrait pas installer un mur antibruit.
Obs 17		X			X			X							ILLISIBLE : Ce projet permet de recoudre la ville mais compromet les chances de voir aboutir le projet de prolongement de l'autoroute. Le projet est coûteux alors qu'il n'entraînera pas de diminution de bruit ni de la pollution. Il faudrait le renforcer de murs anti-bruit. Considère la multiplication des pistes cyclables dans le sens est-ouest discutable ; ainsi que la suppression d'une quarantaine de parkings privés. (point traité dans le rapport « plateau urbain »).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires	
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
Obs 18		X			X			X				X		<p>M. CHANSAC : fait les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - le plateau urbain ne peut être acceptable s'il prévoit l'expropriation des habitants de la Résidence des Bleuets pour rajouter un doublement de la contre-allée Stalingrad Sud ce qui va encore augmenter la pollution ; et avec la suppression d'une quarantaine de parkings. En plus, en cas de problème aggravé, comment se fera l'accès pompiers ? Il fait remarquer que le projet initial ne faisait aucunement mention de ces expropriations. (point traité dans le rapport « plateau urbain »).
Obs 19		X			X							X		<p>M. MARGOTAT : (observation identique à l'observation 25 dans le registre « plateau urbain »)</p> <p>habitant la Résidence Les Bleuets ; opposé aux projets d'aménagement de la RN 10, car ils auront des conséquences néfastes pour son foyer :</p> <p><u>Pollution</u></p> <p>Il fait observer que les zones à couvrir correspondraient aux secteurs les moins densément peuplés, alors que les zones découvertes feraient face aux habitants les plus denses ; comme c'est le cas pour les 136 foyers de la Résidence Les Bleuets. Au lieu de voir la pollution diminuer, elle augmenterait car la Résidence sera située sur un secteur découvert et en pente de la nationale. S'y ajouterait une forte augmentation de la fréquentation de l'avenue de Stalingrad.</p> <p>Ces nuisances cumulées se traduiraient par une nette augmentation de la pollution et du bruit pour les riverains, alors que le projet était présenté comme devant « améliorer le cadre et la qualité de vie des riverains, en réduisant notamment les nuisances sonores générées par la circulation sur la RN 10 ».</p>
Obs 20				X				X			X	X		<p>Mme. NAYAGAM : elle complète sa précédente observation sous 2. par une lettre adressée à la Direction de l'aménagement de l'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 informée du projet en cours. <p>Elle conteste le projet d'enfouissement de la RN 10 au dépend des riverains car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - c'est un projet très onéreux qui coûte 100 M€ ce qui reviendrait à augmenter les impôts locaux (point également traité dans le rapport « plateau urbain »), - 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

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
	Obs 21				X				X			X	X		
Obs 22		X			X		X	X					X		Mme. IKHLEF : habitant la Résidence des Bleuets, le projet ne lui convient pas du tout pour plusieurs raisons : 1. la sortie du tunnel se fait au niveau de la Résidence et ce en montée ; il y aura beaucoup plus de pollution sonore et de l'air ; sachant qu'il y a une crèche en face. Les poids lourds seront arrêtés au feu en montée, dont une nécessité de réaccélérer dans la montée en sortie de tunnel ; 2. rendre la rue de Stalingrad à double sens ne fera que multiplier par 10 le trafic devant la résidence ; donc toujours pollution ; 3. la suppression des places de parking rendra le stationnement pour les résidents compliqué voir impossible ; 136 appartements pour 124 places ; (point traité dans le rapport « plateau urbain ») 4. 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 que 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 23													X		M. BOUZIAN : il est contre le projet
Obs 24	X	X											X		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 25		X			X			X					X		Mme. MERCIER : habitant la Résidence des Bleuets, elle n'est pas défavorable à la création du plateau ; en revanche le projet d'enfouissement génère de nombreuses contraintes : 1. augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air puisque la rampe routière se situe en face de la résidence ; 2. la perte de 43 places de parking dans la copropriété ; 3. avec le non-respect des normes de stationnement à l'intérieur de la copropriété ; 4. augmentation des nuisances par la mise en circulation à double sens de la rue de la République ; 5. La perte de la valeur foncière est égale à la perte de places de parking. (points 2, 3 et 5 traités dans le rapport « plateau urbain »)
Obs 26		X			X		X						X		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		X	X				X	X							M. MAHMOUDHI : Le coût du projet ne vaut pas les bénéfices qu'il rapporte : 1. la réunification de Trappes n'est que partielle ; 2. la suppression des places de parking aux alentours de la mairie est un grand handicap pour les personnes se rendant à la gare, au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires	
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation													
	Impact sur le bruit													
	Nuisances durant les travaux													
	Evaluation socio-économique													
Qualité de l'air														
Impact des expropriations														
Autres problématiques														
Renvoi vers l'enquête plateau														
La mise en compatibilité														
Classement /déclassement														
Parcellaire														
FAVORABLE														
DEFAVORABLE														
NON EXPRIME														
													marché, aux écoles, ... (point traité dans le rapport « plateau urbain ») 3. quatre années de galère durant les travaux En conclusion : il maintiendra l'aménagement des deux carrefours qui permettront de désengorger la route de Dreux. Il faut construire des murs pour cacher la RN 10 et limiter les nuisances sonores.	
Obs 28	X											X	M. AYERS : Comment un projet comme celui-ci pourrait-il améliorer la circulation, à l'exception de la RD 912 Paris-Provence (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-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 Elancourt. Non à ce projet en l'état !	
Registre N°2														
Obs 29							X						X	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							X						X	ILLISIBLE : Habitant La Boissière, considère une piste d'accélération et de décélération au niveau de la rue du Centre indispensable.
Obs 31											X		X	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 32							X						X	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 33	X	X			X								X	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 ». N'est repris ci-après que le point qui concerne « la requalification de la RN 10 » ; les autres observations sont traitées dans le rapport « plateau urbain » : <u>Enfouissement de la RN 10</u> Le projet apporte 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 points 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. Par contre le réaménagement des 2 carrefours devrait apporter une amélioration dans la fluidité du trafic grâce aux ronds-points et aux passages souterrains.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires	
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
Obs 34					X		X					X		<p>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 !?</p> <p>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.</p> <p>Il souligne que les valeurs figurant dans le dossier pour la SFE et celles avec le projet sont estimées par une 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.</p>
Obs 35		X		X	X		X	X					X	<p>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 réunion manifestation et concertations pour accoucher ce projet !?</p> <p>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.</p>
Obs 36		X			X								X	<p>Mme. et M. CLAIR : habitant La Résidence des Bleuets, ils sont contre la suppression des places de parking (point traité dans le rapport « plateau urbain ») et contre l'élargissement de la rue de Stalingrad, ce qui apportera des nuisances sonores et de la pollution.</p>
Obs 37		X		X	X		X						X	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle réclame des murs anti-bruit pour la zone pavillonnaire de la Cité Nouvelle. Messieurs Mallandin et Urdy auraient certifiés à maintes reprise qu'il y aurait des murs ; - le nouveau projet ne correspond pas au premier projet 1A 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. <p>Autres observations de Madame Morena :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'interroge sur les calculs et mesures de bruits faites en 2009 ; elle estime que la circulation a beaucoup augmenté depuis, - ne voit plus dans le projet présenté la pelouse et les arbres présentés lors du premier projet 1A, maintenant tout est bétonné,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires		
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
															- le risque sur la santé par la pollution de l'air n'est pas diminué, - coût exorbitant du projet en comparaison avec d'autres : Plaisir = 70 M€ pour 3.5 km St. Nom la Bretèche = 42 M€ N10 = 100 M€ pour 1.5 km (sans murs anti-bruit)
	Obs 38				X		X						X	M. NANTA : elle 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 ! - le panneau 4 (exposé dans la salle pour recevoir le public) sous-entend la réduction des nuisances de pollution ; comment ? - 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							X					X	Mme. ILUNGA : pas d'accord : base de loisir touchée, c'est l'argent de nos impôts.	
Obs 40								X						Mme. JATTEAU : Ce projet va dans le bon sens, même si certains points peuvent être améliorés. Il faut bien penser au stationnement des véhicules ; et de renforcer les transports en commun électrique (un mini bus gratuit pour circuler dans la ville). Et de boiser intelligemment (essences emplacements) (point traité dans le rapport « plateau urbain »)	
Obs 41												X		M. RIDER : contre le projet qui n'apporte rien aux Trappistes.	
Obs 42		X			X		X						X	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 lourd.	
Obs 43						X								ILLISIBLE : les prix de nos maisons vont baisser considérablement	
Obs 44		X			X			X					X	Mme. SAJADIE : contre le rond-point de 90 m à la limite de ses jardins ; ce qui va lui attirer beaucoup de problèmes : bruit, poussière et pollution.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires	
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
Obs 45			X				X						X	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 ? Considérant les deux ronds-points comme particulièrement inquiétants ils considèrent leur enfouissement plus adapté pour minimiser les nuisances de la RN10.
Obs 46							X						X	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 47		X			X		X							M. VIGLIECCA : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 74.). Il souligne sur 3 notes : - l'absence de murs anti-bruit ; - manque de parkings - beaucoup d'ennuis de pollution ; - conséquences sur les impôts locaux ; - la vraie solution était la prolongation par une autoroute paysagée de l'A12
Registre N°3														
Obs 48		X			X		X						X	M. DAUNAY : 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 serait améliorée même pour les piétons et cyclistes.
Obs 49		X			X		X						X	ILLISIBLE : idem obs 48
Obs 50		X			X		X						X	M. BAVAZZA : idem obs 48
Obs 51		X			X		X						X	Mme. et M. Azdine HAMAM : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 55.). habitant le long du carrefour RN 10/RD 23 ils s'opposent à cet énorme rond-point à quelques mètres seulement de leur clôture ; et nuisances de bruit et de pollution de l'air. Ils réclament l'installation de murs anti-bruit et des dispositifs anti-pollution.
Obs 52		X			X		X						X	Mme. et M. Smain HAMAM : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 54.). idem obs 51
Obs 53							X						X	Mme. et M. TOUCHARD : opposé au projet d'enfouissement de la RN 10 qui ne résoudra aucun problème : ni la circulation, ni la pollution, ni le bruit. La solution est le prolongement de l'A12 hors des villes.
Obs 54							X						X	Mme. BAULADJERIF : considère que la vie des Trappistes ne s'améliore pas avec ce projet. Le Maire, lors d'une réunion publique le 15.12.2016, aurait informé que le projet a été signé le 14.12. ; elle constate qu'il ne tient alors pas compte des opinions des Trappistes. Elle considère qu'il y a un risque de pollution au niveau de la nappe

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Obs 55		X			X		X					X			M. MISEREY : favorable au projet, il pose néanmoins beaucoup de questions : - il manque des précisions sur les murs anti-bruit ; - concernant la pollution atmosphérique : est-ce que les arbres qui bordent la RN10 et la route de Dreux seront impactés ? ce sont des puits de carbone ; - le projet aurait été davantage productif s'il intervenait après le prolongement de l'A12.
Obs 56													X		M. VIGLIECCA : défavorable au projet qui ne sert à rien
Obs 57		X			X		X						X		Mme. BLAND : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 62.) habitant Trappes depuis 90 ans et connaissant les nuisances de la RN 10. Elle s'interroge pourquoi seulement un enfouissement de 400 m sans aucun dispositif contre le bruit et la pollution. Et avec un rond-point d'à peu près 100 m sur la RN10/RD23 au bout de son jardin, sans mur anti-bruit. Le décalage de ce rond-point vers les maisons de la rue Casanova n'est pas acceptable. NON à cette variante !
Obs 58		X			X		X						X		Mme. ZOHRA : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 64.) idem obs. 57
Obs 59		X			X		X								Mme. Chantal BLAND : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 63.) habitant la Résidence les Bleuets ; elle s'exprime contre : - demande un mur anti-bruit et un dispositif anti-pollution ; - demande le passage de la RN10 sous les 2 carrefours d'entrée de ville
Obs 60		X			X		X						X		Mme. et M. RENVOISE : idem obs. 57
Obs 61	X				X		X								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 ? - un projet d'une telle ampleur pour les habitants, ne mérite-t-il pas une démarche démocratique plus soutenue ; plusieurs projets soumis à un référendum local ?
Registre N°4															
Obs 62	X				X		X						X		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 ; - pour quand une consultation du public avant que les décisions soient prises ?
Obs 63		X			X		X						X		Mme. et M EL HASSANE : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 65.) contre l'aménagement du carrefour RN10/RD23 sous sa forme actuelle ; trop proche d leur maison. La pollution et le bruit seront intolérables

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires	
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
Obs 64		X			X		X							Mme. RHEIMS/M. BAKOUCHE : (même observation déposée dans le registre "plateau urbain" sous obs. 66.) habitant la Résidence les Bleuets: idem obs. 59
Obs 65								X				X		ILLISIBLE : globalement en bon projet. Attention aux aménagements pour circulation douce ; par exemple traversées des piétons et cyclistes au carrefour RN10/RD912. (point traité dans le rapport « plateau urbain »)
Obs 66		X			X			X						Mme. et M. SAINT-DENIS : propriétaire bailleur d'un appartement à la Résidence des Bleuets ; ils sont contre la suppression des places de parking (point traité dans le rapport « plateau urbain ») et contre l'élargissement de la rue de Stalingrad, ce qui apportera des nuisances sonores et de la pollution ; demandent un mur anti-bruit et le renforcement des fenêtres.
Obs 67					X		X						X	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 110 000 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 ? Laquelle des variantes sera plus avantageuse 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 68		X			X						X			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 m ² sur un terrain de 654 m ² . 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. D'autre part, la RN10 sera en plongeant devant chez eux avec plus de bruit, de pollution et de circulation. Ils considèrent les trois traversées comme insuffisantes. Ils demandent des murs anti-bruit Qu'en sera-t-il d'un remplacement du passage souterrain ? L'accès au parc de loisirs au bout de la rue M.A.Barré sera-t-il conservé ? Comment vont être remplacés les parkings le long de Stalingrad et du cimetière ?
Obs 69														M. VIGLIECCA : même observation sous 47
Obs 70														M. REBECHÉ : (même observation déposée dans le registre « requalification de la RN 10 » et traité sous obs 75)
Obs 71		X			X	X							X	Maitre Hervé PERRET : (même observation déposée dans le registre « requalification de la RN 10 » sous obs 77) mandaté par le Syndicat des copropriétaires de la Résidence Les Bleuets, il dépose – après un rappel des faits - les observation et propositions suivantes : 1. <u>Sur l'emprise des travaux et ouvrages prévus par la commune de</u>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation												
	Impact sur le bruit												
	Nuisances durant les travaux												
	Evaluation socio-économique												
	Qualité de l'air												
	Impact des expropriations												
	Autres problématiques												
	Renvoi vers l'enquête plateau												
	La mise en compatibilité												
	Classement /déclassement												
	Parcellaire												
	FAVORABLE												
	DEFAVORABLE												
	NON EXPRIME												
													<p><u>Trappes</u></p> <p>Ils consistent à élargir la rue de Stalingrad Sud de 6 mètres pour permettre <i>éventuellement</i> plus tard une circulation automobile à double sens. Le syndicat conteste la possibilité de prévoir « une réserve d'emprise » foncière : par principe, les expropriations doivent servir à réaliser des travaux réellement identifiés et certains.</p> <p>2. <u>L'élargissement de la rue de Stalingrad = pas conforme aux objectifs annoncés</u></p> <p>Un des objectifs poursuivis avec l'aménagement du plateau urbain est « à reconquérir la ville sur la route » et « à améliorer le cadre de vie des habitants vivant à proximité immédiate de l'actuel RN10 ». Avec l'élargissement de la voirie de 6 mètres on ne reconquiert pas la ville sur la route : on réinstalle un axe routier dans la ville ; tout en augmentant les nuisances pour les habitants.</p> <p>3. <u>L'incidence des ouvrages projetés sur la copropriété</u></p> <p>Les immeubles de la Résidence Les Bleuets ont fait l'objet de mesures acoustiques dans le cadre de l'étude d'impact du projet. Il est apparu que plusieurs bâtiments resteront au-delà des seuils réglementaires en matière de bruit, y compris avec aménagement. Ce fait doit être pris en considération, notamment si la rue de Stalingrad Sud vient à être élargie.</p> <p>4. <u>Places de stationnement</u></p> <p>Le projet d'élargissement de la rue de Stalingrad Sud aurait pour conséquence la suppression de 43 places de stationnement (30 pour les résidents, 13 pour la Poste). La Résidence se trouverait alors en non-conformité avec le règlement du PLU de Trappes qui prévoit 1 place et demie par logement.</p> <p>→ Le Syndicat demande à la commission d'enquête à émettre un avis défavorable sur l'élargissement de la rue de Stalingrad au voisinage de la copropriété La Résidence Les Bleuets.</p> <p>Le Syndicat ensuite qu'un certain nombre de mesures soient prises ; y compris pour le cas où l'élargissement de la rue Stalingrad Sud ne serait pas maintenue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en place de protections phoniques, - remplacer le nombre de stationnements manquants (dans l'hypothèse où l'élargissement de la rue de Stalingrad Sue serait maintenu), - clarifier la prise en charge du coût inhérent à ces mesures (Etat ou ville de Trappes).
Obs 72	X	X	X										<p><u>Contribution des habitants du Quartier du vieux village</u> : (même observation déposée dans le registre « requalification de la RN 10 » sous obs 78).</p> <p>Plusieurs personnes déposent la même contribution dactylographiée ; signée par une cinquantaine de personnes. La contribution est structurée en deux parties :</p> <p>A. <u>Pendant les travaux</u></p> <p>1. <u>Suppression du souterrain</u></p> <p>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 ;</p> <p>2. <u>Protection des riverains pendant les travaux</u></p> <p>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).</p> <p>3. <u>Circulation pendant les travaux</u></p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires		
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
														<p>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 ;</p> <p>4. <u>Suppression des stationnements</u> 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 ;</p> <p>5. <u>Préconisation des habitants du quartier</u> Ils souhaitent que des solutions soient trouvées pour limiter le trafic pendant les travaux de manière à limiter les bouchons.</p> <p>B. <u>Après les travaux</u> 1. <u>Circulation à double sens sur la rue de Stalingrad Nord</u> 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 ;</p> <p>2. <u>Accès à la RD912 depuis la rue M.A. Barré</u> 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 sécurisée ;</p> <p>3. <u>Limitation des nuisances sonores</u> 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.</p> <p>En conclusion, les habitants espèrent que les personnes expropriées seront correctement indemnisées. Ils considèrent que ce chantier ne règlera pas le problème du volume de circulation qui traverse Trappes et le problème de la pollution qui affecte la Maison de l'Enfance et l'école Jean Jaurès.</p>	
	Obs 73							X						X	<p><u>Syndicat Mixte de l'île de loisirs</u> : 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 :</p> <p>1. <u>Après les travaux</u> 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 <u>Le syndicat sollicite</u> 1. Une protection visuelle (végétale) et sonore 2. Une repose 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) <u>Il Pendant les travaux</u> - prise en charge du déplacement de l'enceinte de l'île de loisirs - prise en charge d'un paddock temporaire</p>
	Obs 74								X			X			<p><u>Société Conseils & Formations</u> : 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</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires	
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
													<p>emploi 2 personnes issues de Trappes en CDI et prévoit deux autres pour l'année à venir.</p> <p>Le projet, tel qu'il est conçu, menace l'activité de la société :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>On demande un entretien pour pouvoir entrevoir les éventuelles solutions à leur problème majeur.</p> <p>(point également traité dans le rapport « plateau urbain »)</p>	
Obs 75								X			X		<p>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 inquiétudes lors d'entretiens avec la DIRIF et le service urbanisme de Trappes ; à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>(point également traité dans le rapport « plateau urbain »)</p>	
Obs 76								X			X	X	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Elle joint à sa lettre copies des courriers d'information adressés à ses sous-locataires.</p> <p>(point également traité dans le rapport « plateau urbain »)</p>	
Agglomération de SQY														
Registre N°1														
Obs 1				X								X		<p>ILLISIBLE : favorable au projet ; se demande pourquoi a-t-on attendu si longtemps !? L'investissement se justifie ; tout à un coût. Il faut commencer les travaux le plus tôt possible.</p>
Observations déposées dans les registres « Aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 »														
Obs 2							X			X				<p>M. le Président de la CASQY :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS	Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation												
	Impact sur le bruit												
	Nuisances durant les travaux												
	Evaluation socio-économique												
Qualité de l'air													
Impact des expropriations													
Autres problématiques													
Renvoi vers l'enquête plateau													
La mise en compatibilité													
Classement /déclassement													
Parcellaire													
FAVORABLE													
DEFAVORABLE													
NON EXPRIME													
													5. 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) ; 7. Il constate qu'il n'est pas précisé pour quelles raisons les trois carrefours sont équipés de feux.
Observations déposées dans les registres « Aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 »													
Obs 4		X											ILLISIBLE : Prévoir des murs anti-bruit au niveau du 36, avenue Paul Vaillant
Obs 5		X											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 7		X			X								Mme. FENEUX : Habitante de la Résidence Les Bleuets : Il y a en plus de nuisances sonores et pollution de l'air à prévoir lors de la remontée des véhicules.
Obs 9		X			X		X						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 10		X			X								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 11		X											ANONYME : Demande une paroi de protection anti-bruit avant le rond-point RD 23/RN 10.
Obs 12					X								ANONYME : Concentration de la pollution ; donc non au projet
Obs 13		X			X								Mme. NIVEAU : Habitant la Résidence des Bleuets ; elle 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		X											ILLISIBLE : Demande un mur anti-bruit avant le rond-point RN 10/RD 23, car la nuisance sonore va être très importante.
Obs 16											X		ILLISIBLE : Propriétaire de la parcelle BA 90 ; opposé au projet. Ils ne veulent pas quitter leur habitation car ils ont pris leurs repères, leur lieu de travail et proximité amis et famille.
Obs 18		X											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 19							X						PARENT : Craint que le projet conduise à des choses difficiles à admettre : L'enterrement du prolongement de l'autoroute par le Sud
Obs 22		X					X						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 : 1. 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

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Obs 24	X	X			X									X	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. Inondation de bruit les parties recouvertes agissant comme caisse de résonance.
Obs 29							X							X	M. BLONDEAU : 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.
Obs 30		X			X		X								Mme. SAURIGNY : habitant La Résidence Les Bleuets, elle considère le projet compliqué et inefficace et demande, pourquoi ne 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 31		X			X										ILLISIBLE : idem observation 13
Obs 33		X			X									X	Mme. CHANSAC : habitant la Résidence Les Bleuets, elle constate que la couverture de la RN 10 ne sera réalisée qu'à des endroits où il y a peu de résidents ; pour les autres les voitures passeront au ras des immeubles à cause du doublement de la rue de Stalingrad Sud avec nuisances sonores et de pollution
Obs 33.2					X		X								M. LASRI : regrette la destruction des platanes le long de la base de loisir ; il rappelle également l'existence d'une crèche et d'une école à moins de 30 m de la RN 10 et soulève les risques pour leur santé.
Obs 35		X					X							X	SCI BERSIANE : Pourquoi ne pas profiter de ce projet pour diminuer les nuisances sonores en enfouissant la nationale plus tôt et en la couvrant ?
Obs 39					X									X	ILLISIBLE : contre le projet, ne voit pas en quoi cet aménagement de la RN 10 va améliorer la qualité de l'air.
Obs 40					X										BENAMIROUCHE : idem obs. 39
Obs 42		X			X									X	Mme. DORE : habitant de la Résidence des Bleuets, elle considère la sortie du tunnel en montée en face de la Résidence comme très pénalisant ; les gaz d'échappement vont stagner en face des immeubles par leur forme en U et du fait qu'ils sont très élevés. En plus, augmentation des nuisances sonores lors des accélérations en montée.
Obs 43.2		X			X										ANONYME : Résidence des Bleuets : contre la suppression des 43 places de stationnement ; aggravation des bruits et pollutions avec l'aménagement de Stalingrad Sud.
Obs 46			X		X									X	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 ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers	Impact sur la circulation	Impact sur le bruit	Nuisances durant les travaux	Evaluation socio-économique	Qualité de l'air	Impact des expropriations	Autres problématiques	Renvoi vers l'enquête plateau	La mise en compatibilité	Classement /déclassement	Parcellaire	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
Obs 68		X			X		X							X	Mme. NIVEAU : habitant la Résidence les Bleuets : idem obs. 66
Obs 69		X			X		X							X	ILLISIBLE : habitant la Résidence les Bleuets : idem obs. 66
Obs 70			X											X	M. DA COSTA : alerte sur la circulation piétonne pendant les travaux ; qui utilisent le passage souterrain.
Obs 71		X			X		X							X	M. MALLOULI : habitant la Résidence les Bleuets : idem obs. 66
Obs 72	X						X							X	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.
Obs 73		X												X	Conseil Syndical de la Résidence Les Bleuets : dépose une réponse au courrier du Maire de Trappes (obs. 27.1.) ; qu'il conteste sur les points suivants : 4. concernant les nuisances, notamment sonores, vous passez sous silence le fait que la résidence est située à l'endroit de la remontée de la RN 10

Annexe 7

**Les thèmes principaux retenus par la commission d'enquête
Annexe II au PV de synthèse des observations)**

**LES THEMES RETENUS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE
RELATIF A LA REQUALIFICATION DE LA RN 10**

A – Déclaration d'utilité publique	2
THEME 1 : Impact sur la circulation	2
THEME 2 : Impact sur le bruit	8
THEME 3 : Nuisances durant les travaux	15
THEME 4 : Evaluation socio-économique	19
THEME 5 : Qualité de l'air	23
THEME 6 : Impact des expropriations	29
THEME 7 : Autres problématiques	31
SOUS-THEME 7.1. : Enfouissement plus important ou total de la RN 10.....	31
SOUS-THEME 7.2. : Autres problématiques.....	35
B – Mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappes	38
C – Classement / déclassement de voirie.....	40
D – Enquête parcellaire	41

THEME 1 : Impact sur la circulation

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.)

1.1. Synthèse des 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 RD 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 :

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.*

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'Aérostas et Boubas expliquent en partie ce résultat.

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.

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 (milieu 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) 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 démontrées 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 aux 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.

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), dont 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 conclue 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 ?

1.4. Avis et commentaires de la DiRIF

THEME 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.

2.1. Synthèse des observations reçues relative 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, 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 apporte 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 pointe 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, manifestations 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 piétonniers. C'est une déception qui coûte 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 caisse 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.*

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, 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 règlementaires 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 règlementaire (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 qui se trouve coupée par la RN 10.

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 évité et, 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.

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 ?

2.4. Avis et commentaires de la DiRIF

THEME 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. Synthèse des 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.*

3.2. 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 présentés 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 fermé 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 à 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 long. 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 de bus 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.

→ 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

3.3. 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 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 ?

3.4. Avis et commentaires de la DiRIF

THEME 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.

4.1. Synthèse des 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.* »

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 Jean-François Carencio, Préfet de la région d'Île-de-France et 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. Il 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 l' 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).

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 à 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 ?

4.4. Avis et commentaires de la DiRIF

THEME 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) ».

5.1. Synthèse des 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, 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 enclavé 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, 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 ;

Obs. 67 M. DAUNAY : *a analysé l'étude trafic SarMEA, 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.*

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. 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 par 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 conclue à une diminution très sensible des émissions des polluants entre 2009 et 2030 qu'elle attribue aux améliorations technologique 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 NOx » 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 produite dans l’étude d’impact.

Dans le chapitre 2.4. « Analyse des impacts 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 conclue 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’induit pas à 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’induit pas de trafic supplémentaire, que la recommandation est sans objet.

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 ne semble indiquer que seul 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 NOx » 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 s'interroge 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 vue 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.

5.4. Avis et commentaires de la DiRIF

THEME 6 : Impact des expropriations

6.1. Synthèse des 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.*

6.2. Résumée 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 privés 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.

6.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

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

6.4. Avis et commentaires de la DiRIF

THEME 7 : Autres problématiques

Plusieurs observations déposées demandent des modifications très significatives du projet de requalification de la RN 10 ; elles n'ont pas été reprises et intégrées dans les chapitres et thèmes précédents.

Thème 7.1. Enfouissement plus important ou total de la RN 10

7.1.1. Synthèse des 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, manifestations 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 lourd.

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 serai 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 SarMEA, 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. 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.

7.1.2. 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 (passage inférieur) ; 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 conclue (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 prise en compte ; à savoir arrêts/départs/accélérations fréquents des véhicules avec impacts sur le bruit et la pollution de l'air ?

7.1.3. Avis et commentaires de la DiRIF

Thème 7.2. Autres problématiques

7.2.1. Synthèse des 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 reprise 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.

7.2.2. 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 nouvel positionnement de la clôture.

7.2.3. Avis et commentaires de la DiRIF

B – Mise en compatibilité du document d’urbanisme de la commune 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.

B.1. Synthèse des observations reçues relatives à cette thématique

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.

B.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

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.

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 une espace paysagère ; 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.

B.3 Questions complémentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas de question par rapport à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Trappes.

B.4. Avis et commentaires de la DiRIF

C – Classement / déclassement de voirie

C.1. Synthèse des observations reçues relatives à cette thématique

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) ;

C.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 concernées par le projet le réseau national avec la RN 10, le réseau départementale avec les RD 23, RD 36 et RD 912 et de la voirie locale.

Les classements actuel et futur sont présentés dans le dossier sur des planches. Le principal changement intervient au niveau des deux carrefours d'extrémités qui seront élargies par l'aménagement d'îlots centraux qui feront partie de la voirie nationale.

C.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas de question par rapport au classement et déclassement de la voirie.

C.4. Avis et commentaires de la DiRIF

D – 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.

D.1. Synthèse des observations reçues relatives à cette thématique

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*

largueur 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.*

D.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. L'ensemble des propriétaires concernées par des expropriations éventuelles ont été informés 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 figurent 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 expropriées différentes. La commission d'enquête souhaite savoir comment seront organisées les expropriations ; à savoir quel surface, qui déterminera les prix, compris dans quel arrêté préfectorale portant cessibilité de ces terrains ?

D.3. Avis et commentaires de la DiRIF

Annexe 8

Mémoire en réponse

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

*Direction régionale et interdépartementale,
de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France*

Paris, le

Direction des routes Île-de-France

*Service de modernisation du réseau
Département de modernisation du réseau Sud-Ouest*

Nos réf. :

Vos réf. :

Affaire suivie par : Mathias HENNEBOIS

mathias.hennebois@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 01 40 61 81 86

Objet : Requalification de la RN10 à Trappes-en-Yvelines

Observations du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête

PJ : Procès verbal de synthèse

Les enquêtes publiques des projets de requalification de la RN10 à Trappes-en-Yvelines, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la DiRIF, et de l'aménagement de surface du plateau urbain, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la ville de Trappes-en-Yvelines, se sont déroulées du 17 novembre 2016 au 17 décembre 2016. Le président de la commission d'enquête a rencontré les maîtres d'ouvrage des projets le 3 janvier 2017 et leur a communiqué les observations écrites et orales consignées dans deux procès-verbaux de synthèse pour chacune des enquêtes publiques.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles, objet de la présente note.

Le procès verbal relatif à la requalification de la RN10 est divisé en deux parties. La première partie est la grille de dépouillement des observations sur les thèmes retenus. La seconde partie est intitulée « les thèmes retenus par la commission d'enquête relatif à la requalification de la RN 10 ». Pour chaque thème figurent la synthèse des observations reçues relatives à cette thématique, la synthèse des éléments du dossier traitant cette thématique, les questions complémentaires de la commission d'enquête et enfin l'avis et commentaires de la DiRIF qui comprend les observations du maître d'ouvrage objets de la présente note.

Dans la suite du document sont présentés uniquement « l'avis et commentaires de la DiRIF ». Le lecteur se référera utilement au procès verbal de synthèse en pièce jointe.

A – Déclaration d'utilité publique

THEME 1 : Impact sur la circulation

1.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux observations du public

1.

La commission d'enquête constate que les entrées sur la RN 10 se feront par passages souterrains (PSGN), dont 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.

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 RN10-RD912 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.

2.

Une étude de trafic sous forme de simulations dynamiques a été réalisée mais elle ne fait pas partie du dossier d'enquête

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 - Etude 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 les informations puissent être données au public.

Comme indiqué ci-avant, cette étude conclue 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.

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 RN10 et avec la requalification de la RN10 sont présentées dans les pages 365 et 366 de la pièce G - Etude d'impact. Elles justifient les conclusions précédentes. La requalification de la RN10 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 RD23 et la RD912 vers la RN10 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 RN10 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*
Temps de parcours RN10 E-O	Peu de changement	Légère amélioration
Temps de parcours RD912	Dégradation	Franche amélioration
Temps de parcours RD23	FORTE DEGRADATION	Franche amélioration
Temps de parcours interne Trappes	Dégradation	Franche amélioration
Longueur de file d'attente cumulée	Dégradation	LEGERE AMELIORATION

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

A titre d'exemple, le temps de parcours sur la RN10 entre l'A12 et la frontière Trappes-Elancourt dans le sens Paris-province à l'heure de pointe du soir est de 5min 40s en situation projet contre 8min 10s en situation fil de l'eau. Dans le sens province-Paris, le temps de parcours est de 4min 15s en situation projet contre 5min 20s en situation fil de l'eau. A l'heure de pointe du matin, les résultats sont moins intéressants.

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 ?

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 RN10 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 RN10-RD912 alors que cela aurait été difficile sans la présence des feux, à cause du flux important de la RN10 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 RD912

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 RN10 vers la RN10 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 RD23

Les échanges sont ici moins nombreux. Il a donc été possible de favoriser davantage la RN10 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 sec) 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 rappelées 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 1 A 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.

Réponses spécifiques

Concernant certaines observations, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes.

- 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 RN10 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 RN10 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 RD36 et est relative au projet d'aménagement de surface.

- Observation 28

Une partie de cette observation concerne la RD36 et est relative au projet d'aménagement de surface.

La demande relative à la RN10 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 Elancourt.*

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 RN10, ou emprunteront la RD23 puis l'avenue Henri Barbusse, selon la destination finale. La sortie de la RN10 vers la RD23 sera effectuée via le carrefour RN10-RD23.

- Observation 72

A Circulation pendant les travaux

Voir THEME 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 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

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 RN10-RD912 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 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 ;

Après les travaux, les deux sens de la RD912 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 RD912 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 RD912 seront dissociées : une accédant directement à la RN10 via le passage souterrain, l'autre accédant au carrefour RN10-RD912. 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 RD912 en amont du carrefour RN10-RD912 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.

THEME 2 : Impact sur le bruit

2.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux observations du public

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 ?

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.

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 ?

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.

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 ?

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.

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 ?

La pose de revêtement 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.

VARIATION DE NIVEAU SONORE	IMPRESSION AUDITIVE
6 DB(A)	ON CONSTATE CLAIREMENT L'AGGRAVATION OU L'AMELIORATION
3 DB(A)	ON FAIT DIFFICILEMENT LA DIFFERENCE ENTRE DEUX LIEUX OU LE NIVEAU DIFFERE DE 3 DB(A)
2 DB(A)	ON NE RESSENT PAS LA DIFFERENCE DES NIVEAUX ACOUSTIQUES

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 nécessiteraient 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.

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 ?

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.

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.

THEME 3 : Nuisances durant les travaux

3.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux observations du public

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 assuré? (l'étude d'impact étant relativement succincte là-dessus)

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.

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 ?

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 service) partiellement impacté pendant les travaux. Les rues adjacentes proposent par ailleurs du stationnement.

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 ?

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 enjamber 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.

4. Plateau urbain- THEME 2 : Organisation des transports en communs et de la circulation en mode actif - Question 2 de la CE

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 ?

Cette question est relative à la requalification de la RN10 et est donc traité ici.

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.

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.

Réponses spécifiques

Concernant certaines observations, le maître d'ouvrage souhaite apporter les précisions suivantes.

- Observation 72

A. Pendant les travaux

(...)

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)

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.

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 ;

La rue Magloire Aristide Barré 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 (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.

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 Declic Théâtre. A ce titre, l'examen du déplacement des places de stationnement en phase provisoire et à terme est en cours.

THEME 4 : Evaluation socio-économique

4.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux observations du public

1.

L'analyse des bénéfices et coûts monétarisables est très défavorable au scénario 1A retenu (carrefours à îlots centraux).

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.

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.

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 :

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

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 à 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 ?

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.

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.

THEME 5 : Qualité de l'air

5.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux observations du public

Dans le point 5.2, la commission d'enquête indique :

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 produite dans l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage précise que l'excès de risque auquel sont exposés les riverains de l'aire d'étude est présenté dans l'étude d'impact dans la partie « VII. Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement et la santé - mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets ». L'excès de risque individuel cancérigène (ERI) en situation actuelle figure p.401, l'excès de risque collectif cancérigène (ERC) figure p.403.

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 ne semble indiquer que seul les progrès techniques des moteurs apporteront une amélioration.

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.

2.

L'étude d'impact indique sur sa page 391 différentes mesures d'accompagnement qui pourront être mises en oeuvre pour limiter la pollution de l'air : « digesteurs de NOx » 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 s'interroge 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.

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 Nox, 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.

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.

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 PM2,5. Il est apparu important au maître d'ouvrage de réaliser des simulations relatives aux polluants que sont les PM10 et les PM2,5, 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 PM2,5 obtenues sont en-deça 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).

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.

THEME 6 : Impact des expropriations

6.4. Avis et commentaires de la DiRIF

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

THEME 7 : Autres problématiques

7.3. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux observations du public

Enfouissement plus important ou total de la RN10

Les éléments de réponse à ces observations sont largement développés dans le THEME 1 : Impact sur la circulation et dans le THEME 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 RN10 est dénivelée au niveau de la partie centrale ;
- Famille de solutions 2 – échanges dénivelés : la RN10 est dénivelée au niveau de la partie centrale et des deux carrefours d'extrémités

Pour l'ensemble de ces variantes, les couvertures de la RN10 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 RN10 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).

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 (passage inférieur) ; 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 conclue (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/accélération fréquents des véhicules avec impacts sur le bruit et la pollution de l'air ?

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.

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/accélération, ne sont donc pas pris en compte comme dans l'ensemble des modélisations réalisées aujourd'hui.

2 - Question complémentaire de la commission d'enquête transmise à la DiRIF par mail du 11/01/2017 après réception de sa part du courrier de l'association "Yvelines Environnement" le 06/01/2017 après erreur d'adressage.

L'étude réalisée en 2006 conclue 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 et desservant les zones d'activités auraient été maintenues.

Selon les informations dont dispose la commission d'enquête, un réaménagement du carrefour de la Malmedonne 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 ?

L'étude de faisabilité précitée a été réalisé dans le cadre du débat public sur le prolongement de l'A12 jusqu'à Les Essart-le-Roi qui s'est déroulé en 2006. Aujourd'hui, le prolongement d'A12 n'est pas inscrit au SDRIF 2030.

Les opérations inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 sur le secteur de la RN10 entre Trappes et Les Essart-le-Roi sont :

- la requalification de la RN10 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 RN10 en route Express mais de permettre les échanges entre la voirie locale et la RN10, 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 RN10, échangeurs dénivelés ou échangeurs à niveau, est largement développée dans le THEME 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 THEME 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.

Réponses spécifiques

Concernant certaines observations, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes.

- 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,*

Depuis 2013, les études de conception qui ont été réalisées ont conduit à optimiser le projet. L'ilôt 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

les piétons et cyclistes : pourront-ils traverser la RN 10 au niveau des deux entrées de ville ?

Au niveau du carrefour RN10-RD23, une traversée sécurisée piétons-cycles est prévue.

Au niveau du carrefour RN10-RD912, 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 THEME 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

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.

Comme détaillé dans le THEME 1 : Impact sur la circulation, le fonctionnement des feux tricolores est optimisé afin d'écouler le maximum de flux de la RN10 et des voiries locales. La réalisation des passages souterrains depuis les RD vers la RN10 en direction de Paris permet d'améliorer de manière importante les conditions de circulation sur la voirie locale. Les conditions de trafic sur la RN10 sont également améliorées.

Autres problématiques

- Obs. 3

Le nombre de 200 expropriés est considérable.

Pour la requalification de la RN10 et l'aménagement du plateau urbain, 29 parcelles privées font l'objet d'expropriations.

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

En partie centrale, au niveau de l'hôtel de ville, l'expropriation est de 3 mètres au Nord. Au niveau de la trémie Est, l'expropriation est au maximum de 7 mètres au Nord et de 6 mètres au Sud.

- Obs.29

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 ?

La rue du Centre, situé à 500 mètres à l'Ouest du carrefour RN10-RD23 n'est pas concernée par l'opération de requalification de la RN10.

- Obs.30

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

Idem que point précédent.

- 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.

Les voies du giratoire sont dimensionnées de sorte qu'il n'y ait pas de déport des PL sur la voie du milieu.

- 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 1A 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 ;

(...)

- ne voit plus dans le projet présenté la pelouse et les arbres présentés lors du premier projet 1A, maintenant tout est bétonné,

La concertation évoquée est celle de l'aménagement du plateau urbain et non de la requalification de la RN10. Dans le cadre de la concertation de 2013 relative à la requalification de la RN10, la bretelle de sortie de la RN10 au niveau de l'ancienne poste en direction de Rambouillet était déjà supprimée.

Depuis 2013, les études de conception qui ont été réalisées ont conduit à optimiser et préciser le projet.

- Obs. 38

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

- 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 Malmedonne ?

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

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)*

Réponse faite à l'observation suivante.

• 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 repose 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*

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.

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 ? »

Voir réponse à l'observation 42 dans le sous-thème 7.1 Enfouissement plus important ou total de la RN10

- 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,

(...)

Voir réponse à l'observation 72 dans le THEME 1 : Impact sur la circulation.

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

B.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Sans objet.

C – Classement / déclassement de voirie

C.4. Avis et commentaires de la DiRIF

Le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes.

- 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.

D – Enquête parcellaire

D.3. Avis et commentaires de la DiRIF

Réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

1.

L'ensemble des propriétaires concernées par des expropriations éventuelles ont été informés 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 ?

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.

2.

Un certain nombre de parcelles concernées par les expropriations figurent 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 expropriées différentes. La commission d'enquête souhaite savoir comment seront organisées les expropriations ; à savoir quel surface, qui déterminera les prix, compris dans quel arrêté préfectorale portant cessibilité de ces terrains ?

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.

Réponses spécifiques

- 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 ».

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.

- 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.

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.

- 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 €.

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.

- 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.

Pour les besoins du chantier, l'abri de jardin devra être démolé. 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.

- 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.

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.

- 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.

Les informations précises relatives au planning seront fournies dès leur fiabilisation aux propriétaires et locataires concernés.

- 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 joint à sa lettre copies des courriers d'information adressés à ses sous-locataires.

Cette situation particulière sera examinée par le maître d'ouvrage. La société sera rencontrée pour définir des solutions permettant de pérenniser l'activité pendant les travaux et à terme.

- 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.

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 accueil 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 souslocataires.

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.

Annexe 9

**Courrier adressé le 6.1.2017 au préfet des Yvelines, sollicitant un report du
délai de remise du rapport**

Reinhard Felgentreff
Président de la commission d'enquête publique

129, rue de Paris
78470 St. Rémy-les-Chevreuse

Le 6 janvier 2017

Monsieur le préfet des Yvelines

1 avenue de l'Europe
78000 Versailles

Objet : Demande de report du délai de remise des rapports d'enquête publique

Références : 1.) Votre arrêté du 21.10.2016, portant sur la déclaration d'utilité publique et le parcellaire, en vue de l'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 à Trappes
2.) Votre arrêté du 21.10.2016, portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Trappes, le classement/déclassement de voirie et le parcellaire, en vue de la requalification de la RN 10

Monsieur le Préfet,

Les deux enquêtes publiques se sont terminées le samedi 17 décembre 2016 avec une présence importante du public tout au long des enquêtes et lors des sept permanences ; les membres de la commission d'enquête ont reçu une cinquantaine de personnes à chaque permanence. Pour chaque enquête environ 80 observations ont été déposées dans 4 registres.

De par le fait que deux projets ont été simultanément mis à l'appréciation du public, avec des dossiers d'enquête importants, leur lecture et compréhension par le public n'ont pas été faciles.

La commission d'enquête a dû effectuer un travail de reclassement des observations important, pour les affectées au projet concerné. Il a d'autre part paru opportun d'opérer un dépouillement selon plusieurs thèmes d'analyse qui ont fait l'objet de deux procès-verbaux de synthèse qui ont été remis à la ville de Trappes et à la Direction des routes d'Île-de-France le 3 janvier 2017.

Devant l'importance du nombre des observations et des sujets abordés par le public, les deux maîtres d'ouvrages m'ont informé qu'ils comptaient dépasser les 15 jours prévus par le règlement et qu'ils ne pourront pas remettre leurs mémoires avant le 31 janvier 2017.

Afin de permettre à la commission d'enquête de rédiger sereinement ses rapports et ses conclusions motivées, j'ai donc l'honneur, monsieur le préfet, de solliciter un report du délai de remise des rapports de notre commission jusqu'au 17 février 2017.

Veillez agréer, monsieur le préfet, l'expression de salutations distinguées.

Reinhard Felgentreff
Président de la commission d'enquête

c./ Madame Nathalie MASSIAS, Présidente du Tribunal administratif de Versailles
c./ Direction des routes d'Île-de-France
c./ Monsieur le Maire de la commune de Trappes

Annexe 10

**Réponses du préfet des Yvelines en date du 16.1.2017, accordant un report du
délai de remise du rapport**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

Préfecture

Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Affaire suivie par : Catherine Altar
☎ 01 39 49 79 62
✉ catherine.altar@yvelines.gouv.fr

Versailles, le 16 JAN. 2017

Monsieur,

Par courrier en date du 6 janvier 2017, vous avez sollicité un délai supplémentaire pour rédiger le rapport et les conclusions des deux enquêtes publiques réalisées dans le cadre du projet de requalification de la RN 10 à Trappes, du 17 novembre au 17 décembre 2016 inclus.

Conformément aux dispositions de l'article L. 123-15 du code de l'environnement, les maîtres d'ouvrage des projets ont été consultés et ont émis un avis favorable à votre demande.

En conséquence, je vous informe que vous disposez d'un délai supplémentaire d'un mois, soit jusqu'au 17 février 2017, pour me transmettre vos rapports et vos conclusions motivées qui préciseront si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables aux projets.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de ma parfaite considération.

Pour le préfet et par délégation,

Julien CHARLES
Pour le Préfet de la Région Île-de-France,
Le Secrétaire Général
Julien CHARLES

Monsieur Reinhard Felgentreff
129 rue de Paris
78470 Saint-Rémy-les-Chevreuse

Annexe 11

Certificats d'affichage



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné M. Guy MALANDAIN,

Maire de la commune de TRAPPES

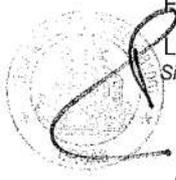
certifie que l’avis d’ouverture d’enquête publique prescrite par l’arrêté préfectoral

n° _____ du 21 octobre 2016,

concernant la déclaration d’utilité publique et le
projet de permis de construire en vue de l’aménagement de rive gauche
du plateau urbain de la RN10 à Trappes

a été affiché en mairie et sur l’ensemble des panneaux administratifs de la commune réservés à cet effet,

du 2 novembre 2016 au 17 décembre 2016 inclus

Fait à Trappes, le 2 janvier 2017
Le maire,
Signature

Guy MALANDAIN

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Michel Laugier, Président de Saint-Quentin-en-Yvelines - Communauté d'Agglomération – certifie que,

- l'arrêté de monsieur le Préfet des Yvelines en date du 21 octobre 2016 portant ouverture de l'enquête publique unique relative à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN 10 à Trappes et au parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier et de rechercher les propriétaires,

- L'arrêté de monsieur le Préfet des Yvelines en date du 21 octobre 2016 portant ouverture de l'enquête publique unique relative à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de requalification de la RN10 à Trappes, à la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Trappes avec l'opération projetée, au classement/déclassement de voirie et en vue de déterminer les parcelles à exproprier et de rechercher les propriétaires.

- les avis d'ouverture des dites enquêtes publiques (affiches format A2),

ont été affichés dans les panneaux d'affichage de l'Hôtel d'Agglomération, à compter du jeudi 27 octobre 2016, et le sont restés pendant toute la durée de ladite enquête publique, soit jusqu'au samedi 17 décembre 2016.

Le présent certificat est établi pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Trappes, le 23 DEC. 2016



Michel LAUGIER

Président de Saint-Quentin-en-Yvelines
Conseiller départemental des Yvelines
Maire de Montigny le Bretonneux

Annexe 12

Registres de l'enquête

Annexe 13

Dossier d'enquête