

REQUALIFICATION DE LA RN 10 A TRAPPES

Dossier de Concertation

SOMMAIRE

Cadre Général de la Concertation

1. **Objet du dossier de concertation** 4
2. **Les modalités de la concertation**..... 6
3. **Place de la concertation publique dans le déroulement de l'opération** 7

La genèse du projet: du débat public à la concertation

1. **Etudes préliminaires**..... 8
2. **Opération complémentaire de requalification urbaine sur la RN10**.....10
Du Grand Projet de Ville au Programme de Rénovation Urbaine de la Ville de Trappes10
Le concours d'architecte10
Le programme retenu pour minimiser la coupure urbaine.....11
3. **Les principaux acteurs du projet**12
Le projet de requalification de la RN1012
Le projet d'aménagement du plateau urbain12
Les partenaires locaux12

Les enjeux de l'opération à Trappes

1. **Trappes : une commune en pleine mutation**13
Présentation générale13
Les dynamiques de développement et de requalification urbaine13
Les dynamiques socio-économiques15
2. **Trappes : une commune à la recherche de l'amélioration de la qualité et du cadre de vie de ses habitants**16
Un environnement paysager peu qualitatif aux abords de la RN10.....16
...Mais un territoire aux fortes potentialités17
Les bénéfices attendus du projet18
Des nuisances importantes liées à la proximité de la RN10.....19

3. **Trappes : une commune où les déplacements et la mobilité sont une priorité ..** 20
Une desserte routière monopolisée par la RN 10 20
Une desserte en transports collectifs structurée 23
Une offre réduite pour les modes doux 23

Les propositions techniques

1. **Les objectifs du projet de requalification de la RN10 à Trappes**..... 24
2. **Les caractéristiques du projet**..... 24
Une constante : la réalisation de la couverture de la RN10 dans la traversée de Trappes 24
Cheminement des modes doux 25
Phasage des travaux 25
Présentation des variantes 26
3. **Présentation des familles de variantes** 28
Les variantes de la famille 1..... 28
Les variantes de la famille 2..... 42
4. **Comparaison des variantes** 50

Les étapes après la concertation

1. **La poursuite de la Concertation jusqu'à l'Enquête Publique** 55
Le Bilan de la Concertation 55
Poursuite de la concertation avec des réunions techniques thématiques..... 55
2. **L'Enquête Publique** 55
3. **Après l'enquête : la poursuite des études techniques** 56

CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

1. OBJET DU DOSSIER DE CONCERTATION

Depuis près de 15 ans, la route nationale 10 **-RN10-** qui prolonge l'autoroute A12 au Sud du département des Yvelines focalise les réflexions.

Sur sa section urbaine d'une quinzaine de kilomètres entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les-Essarts-le-Roi, cette infrastructure à 2X2 voies traverse un territoire diversifié entre zones urbaines actives densément peuplées et zones naturelles de qualité où viennent se ressourcer les Franciliens.

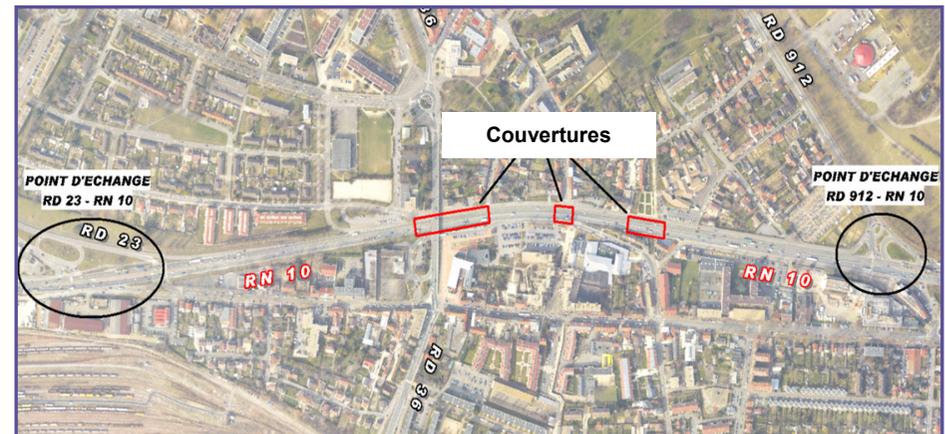
Seul axe structurant local, la RN10 connaît des problèmes récurrents de congestion et d'insécurité routière, facteurs de nombreuses nuisances pour les riverains.

La coupure urbaine que constitue la RN10 au sein de la ville de Trappes n'est pas la moindre de ces nuisances. C'est pour minimiser cet effet de coupure que l'État a engagé des études pour supprimer cette coupure.

En parallèle, la Ville de Trappes-en-Yvelines s'est engagée dans un vaste programme de rénovation urbaine, contractualisé avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), et impulsé initialement dans le cadre du dispositif des Grands Projets de Ville.

Partant de ces volontés, il est paru opportun aux deux acteurs principaux, l'Etat représenté par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France et la ville de Trappes-en-Yvelines, de mener un **programme conjoint d'aménagement** comprenant :

- **Opération de requalification de la RN10 comprenant la dénivellation de la route et les aménagements des deux carrefours d'entrées de ville à l'Est (carrefour RN10 / RD912) et à l'Ouest (carrefour RN10 / RD23),**
- **Opération d'aménagement urbain du plateau en couverture de la RN10 et des espaces publics connexes.**



Principes d'aménagement retenus dans le cadre du projet de requalification de la RN 10 à Trappes

CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La présente concertation publique porte sur l'opération de requalification de la RN10 dans la traversée de la zone urbanisée de Trappes comprise entre le carrefour RN10/RD912 à l'Est et le carrefour RN10/RD23 à l'Ouest.

Le principe d'aménagement retenu prévoit :

- **La réalisation d'une succession de trois couvertures sur la RN10 décaissée en lien avec le projet d'aménagement d'un plateau urbain** permettant la «couture» des quartiers Nord de Trappes avec le centre-ville, porté dans le Programme de Rénovation Urbaine de la ville de Trappes.
- **Le réaménagement des carrefours d'extrémités** en vue de la **sécurisation et la fluidification** des échanges et l'opportunité de **création d'entrées de ville** dans le cadre du Programme de Rénovation Urbaine de la ville de Trappes.

Par ailleurs, *le projet d'aménagement du plateau urbain de la couverture de la Nationale 10 a été soumis à concertation préalable* en application de l'article L 300.2 du Code de l'urbanisme, du **26 septembre au 14 octobre 2011**, par la ville de Trappes.

CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

A SAVOIR : LE CADRE LEGAL

LA CONCERTATION PUBLIQUE EST UNE PROCEDURE REGLEMENTAIRE INTRODUITE DANS LES TEXTES (ARTICLE L300-2 DU CODE DE L'URBANISME) PAR LA LOI N°85-729 DU 12 JUILLET 1985 RELATIVE A LA DEFINITION ET A LA MISE EN ŒUVRE DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT.

ELLE A POUR OBJET D'ASSOCIER LE PUBLIC A L'ELABORATION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES AFIN D'EN AMELIORER LA QUALITE ET D'EN ASSURER LA COMPREHENSION ET L'ACCEPTATION.

LES MODALITES D'UNE CONCERTATION PUBLIQUE NE SONT PAS PRECISEMENT DEFINIES PAR LA LOI ET IL APPARTIENT AUX RESPONSABLES DU PROJET DE LES CONCEVOIR ET LES METTRE EN ŒUVRE EN POURSUIVANT LES OBJECTIFS SUIVANTS :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, en présentant au public l'ensemble de ses caractéristiques et en répondant aux interrogations qu'il est susceptible de susciter.
- Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions.

Dans le cadre de la concertation relative à la requalification de la RN10 à Trappes, *les modalités de la concertation ont été fixées par l'Etat*, maître d'ouvrage de ce projet.

Les modalités suivantes ont été mises en place conjointement par l'Etat et la mairie de Trappes :

- Mise en place, dans les locaux de l'Hôtel de Ville de Trappes et au siège de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY), d'une exposition avec :
 - Panneaux de présentation pédagogique de l'opération
 - Registres d'observations,
 - Dossier de concertation présentant les études et plans du projet,
- Publicité dans les journaux municipaux de Trappes et de la CASQY,
- Publication du dossier de concertation sur les sites internet de la DIRIF (<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>), de la mairie de Trappes (<http://www.trappes.fr>), de la CASQY (<http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr>) et de la Préfecture (<http://www.yvelines.pref.gouv.fr>).
- Enfin, le public pourra envoyer ses observations par courriels sur le projet sur une boîte électronique mise en place spécifiquement à l'adresse suivante :
rn10-trappes-concertation.dirif@developpement-durable.gouv.fr

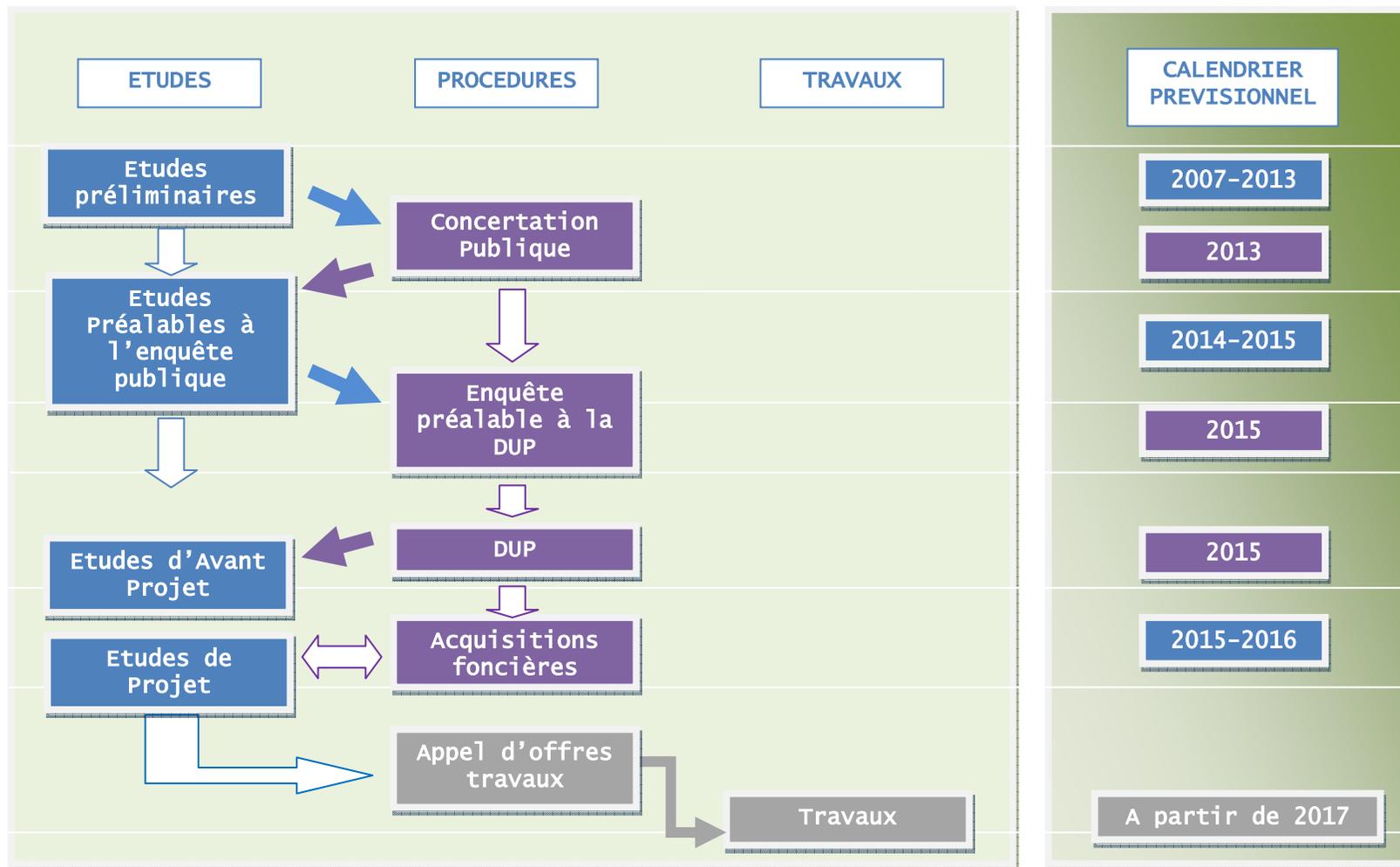
Principal support d'information du public sur le projet, le présent dossier réunit toutes les données de l'opération soumises à la concertation du public.

Il a vocation à être intégralement consultable sur le lieu d'exposition et sur internet. Les autres supports de communication, tels que les panneaux d'information déclinent de façon plus synthétique les informations contenues dans ce document.

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage **en établira un bilan qui sera approuvé par le Préfet avant d'être rendu public.**

CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3. PLACE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS LE DÉROULEMENT DE L'OPÉRATION



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

1. ETUDES PRÉLIMINAIRES

Depuis **1997**, de nombreuses études préliminaires ont été lancées sur le programme de requalification de la RN10 sous différentes maîtrises d'ouvrage (DRIEA-IF, DDT des Yvelines, Conseil Général des Yvelines, ville de Trappes).

En **1998**, la requalification de la RN10 dans la perspective du prolongement de l'autoroute A12 fait l'objet d'une commande d'une étude portant notamment sur une première phase de requalification en attendant A12 et sur une analyse des points noirs bruits.

En **1999**, suite à la demande de la commune de Trappes, la commande est complétée par une demande d'étude d'une tranchée couverte d'environ 50 mètres au droit de l'hôtel de ville de Trappes.

Suite aux nombreuses demandes des collectivités, **en 2004**, de nouvelles études ont porté sur le linéaire par séquence ainsi que sur des points singuliers (les carrefours avec la RD13, la RD202 et la RD34), sur les protections phoniques indispensables et enfin sur la traversée de Trappes (carrefours plans avec un mouvement dénivelé et plusieurs longueurs de dénivellation).

À l'été **2005**, en raison de l'approche du débat public sur le tracé de l'A12, la concertation sur la requalification de la RN10 est repoussée.

En **2006**, parallèlement à la tenue du Débat Public, des études préliminaires s'inscrivant dans un contexte de requalification en deux temps, avant et après réalisation de l'A12, ont été lancées par l'Etat.

En **2008**, sur la base de ces études, le ministre de l'Ecologie a demandé au préfet de la région Ile-de-France d'étudier un ensemble de variantes sur la base d'une analyse multicritères pour chacun des secteurs suivants : traversée de Trappes, création d'une collectrice avec protections phoniques au sud ouest de Trappes, aménagement du carrefour de la Malmedonne, modification des échanges à l'est et à l'ouest de Coignières, création à terme d'une déviation des Essarts-le-Roi.

Ces études préliminaires ont permis d'identifier les actions prioritaires envisagées ou engagées sur la RN10 avant réalisation de l'A12, dont :

- **Projet de dénivellation de la RN10 à Trappes devant le nouvel Hôtel de ville afin d'aménager un vrai centre-ville.**
- **Aménagement des carrefours RD912 et RD23, deux entrées de ville pour Trappes.**

Les objectifs de l'opération routière ont également été confirmés :

- **Améliorer la sécurité des usagers,**
- **Fluidifier le trafic,**
- **Améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains de la RN10,**
- **Minimiser les effets de coupure urbaine,**
- **Permettre le développement des transports en commun et des modes doux.**

Une étude d'Avant Projet Sommaire **a été réalisée en 2009**. Puis les études préalables ont été engagées.

LA GENÈSE DU PROJET : DES PREMIÈRES ÉTUDES À LA CONCERTATION

Le principe d'aménagement retenu par le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire par **décision ministérielle du 28 novembre 2008** consiste en :

- **La dénivellation de la RN10 et la réalisation du projet de couverture à Trappes sur le secteur du nouvel Hôtel de Ville.**
- **Un réaménagement des carrefours d'extrémités.**

Concernant la section courante, cette étude est cohérente avec les principes d'aménagement retenus dans le Grand Projet de Ville de Trappes et issus du projet du lauréat du concours d'architecte lancé en 2007 par la mairie de Trappes (voir chapitre suivant), à savoir le morcellement de la dalle en trois tronçons entre la rue Marcel Cachin (l'Hôtel de Ville) et la rue Pierre Sépard (cinéma du Grenier à Sel).

L'étude intègre la démolition du pont Marcel Cachin supportant la RD36, ouvrage de franchissement de la RN10 à proximité de l'Hôtel de Ville.

Concernant les carrefours d'extrémités (RD912 et RD23), deux familles de variantes d'aménagement sont étudiées :

- **Aménagements à niveau.**
- **Prolongement du dénivèlement.**

Les **études se sont poursuivies jusqu'en 2013**, principalement par le biais **d'études de trafic** qui ont permis de modéliser toutes les solutions envisagées au droit des carrefours d'extrémités. Ces études ont permis :

- **De comparer les variantes.**
- **D'analyser leur efficacité sur la fluidification des flux.**

Ces études se sont déroulées de manière itérative, et ont permis de définir l'ensemble des variantes présentées ci après.

 **A SAVOIR :** LES ETUDES PREALABLES ONT CONDUIT A LA DEFINITION DU PROJET TEL QU'EXPOSE DANS LE PRESENT DOSSIER.

L'OPERATION DE REQUALIFICATION DE LA RN10 A TRAPPES INTEGRE LES CRITERES D'AMENAGEMENT ISSUS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT :

- **Amélioration de la qualité environnementale des infrastructures et du cadre de vie des riverains,**
- **Optimisation du fonctionnement du réseau en améliorant la fiabilité des temps de parcours pour les usagers et la sécurité routière,**
- **Amélioration de l'accessibilité des territoires.**

2. OPÉRATION COMPLÉMENTAIRE DE REQUALIFICATION URBAINE SUR LA RN10

Le projet de dénivellation de la RN10 s'inscrit dans un *programme complexe de rénovation urbaine du centre ville de Trappes* piloté par la mairie de Trappes avec l'assistance du Groupement d'intérêt Public (GIP) de Rénovation Urbaine de Trappes-La Verrière.

Du Grand Projet de Ville au Programme de Rénovation Urbaine de la Ville de Trappes

La commune de Trappes, avec environ 30 000 habitants, occupe aujourd'hui une place majeure au cœur de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Or, l'association de facteurs tels que :

- **l'offre d'un habitat peu diversifié,**
- **la fragilisation socio-économique de la population,**
- **les dysfonctionnements urbains liés à la prégnance des voies de communication (voie ferrée, RN10) engendrant une coupure du territoire,**

a conduit le *comité interministériel du 14 décembre 1999* à inscrire Trappes dans la liste des Grands Projets de Ville (GPV), projet global de développement social et urbain qui vise à réinsérer les quartiers dans leur agglomération.

Dans sa lettre du **2 août 2000**, le ministre de la ville valide les objectifs de ce GPV, et notamment : « L'importance du traitement des coupures que constituent les voies SNCF et surtout la RN10; la requalification de la RN10,

en ce qui concerne le rétablissement de la continuité urbaine à Trappes est indispensable à la réussite du Grand Projet de Ville ».

Le concours d'architecte

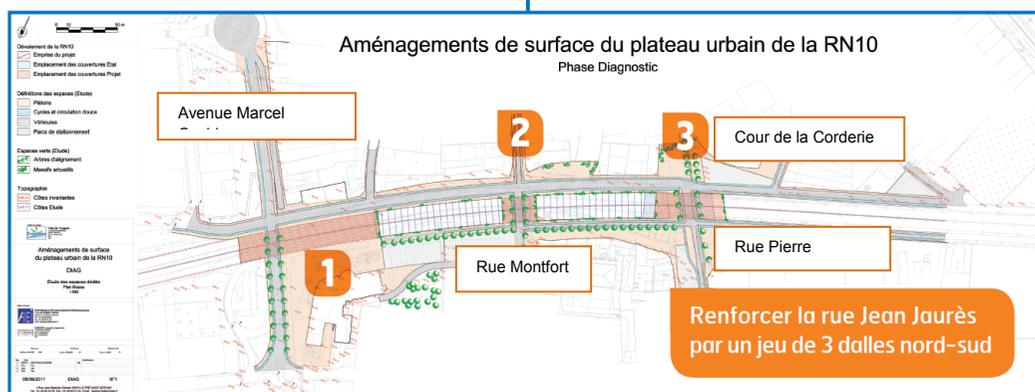
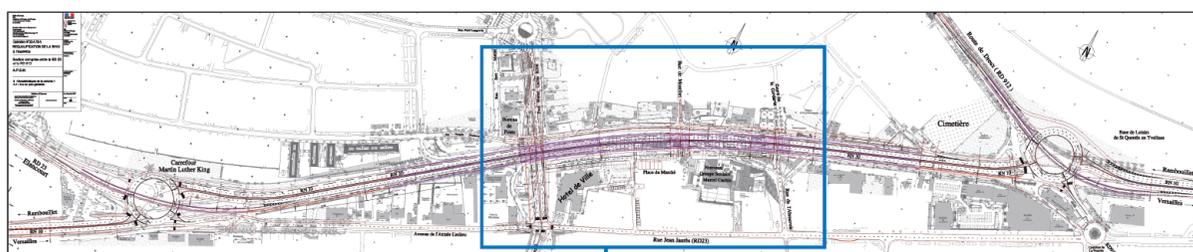
Le GIP de Rénovation Urbaine de Trappes-La Verrière et la Ville de Trappes ont organisé, en lien avec l'Etat (DRIEA-IF), *un concours d'urbanisme et de paysage*. Ce concours a permis de retenir le programme des aménagements connexes à la dénivellation de la RN10 et d'établir les grands principes de l'aménagement d'un plateau urbain.

La proposition finale a retenu *le principe d'une segmentation en 3 dalles* d'une longueur totale de 400m.

LA GENÈSE DU PROJET : DES PREMIÈRES ÉTUDES À LA CONCERTATION

Le programme retenu pour minimiser la coupure urbaine

Les études de maîtrise d'œuvre, réalisées par le groupement AEI (cabinet d'architecture) et Ingerop (bureau d'étude technique), ont débuté en 2011.



Opération urbaine sur la RN10 soumise à la concertation du 26 septembre au 14 octobre 2011

À l'issue de leurs réflexions, le programme d'aménagement urbain de la couverture retenu par la ville de Trappes se caractérise essentiellement par la **réalisation de trois dalles distinctes assurant les trois couvertures et les traversées Nord – Sud** les plus stratégiques en réponse aux objectifs de couture urbaine.

La couverture principale devant l'Hôtel de Ville permettra l'aménagement d'une grande place centrale piétonne dont le niveau sera rehaussé par rapport au sol actuel pour l'ajuster à celui du parvis de la mairie.

Les **sections non couvertes de la route nationale recevront les traitements techniques et paysagers pour en réduire les perceptions visuelles et sonores.**

Le maillage viaire rendu possible par les trois couvertures est conçu pour assurer les trois liaisons Nord-Sud ainsi que les voies longitudinales Est – Ouest le long de la RN10. Une attention particulière est apportée au traitement des modes de déplacements doux.

Enfin, la réorganisation du stationnement de surface vient compléter le programme des aménagements urbains.

C'est ce projet qui a été soumis à la concertation publique par la ville de Trappes, conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

3. LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

A SAVOIR : LA MAITRISE D'OUVRAGE

LE MAITRE D'OUVRAGE EST LA PERSONNE QUI DECIDE DE LA REALISATION DU PROJET, EST RESPONSABLE DE SA MISE EN ŒUVRE ET MOBILISE TOUS LES MOYENS NECESSAIRES A SON ABOUTISSEMENT.

« IL LUI APPARTIENT, APRES S'ETRE ASSURE DE LA FAISABILITE ET DE L'OPPORTUNITE DE L'OPERATION ENVISAGEE, D'EN DETERMINER LA LOCALISATION, D'EN DEFINIR LE PROGRAMME, D'EN ARRETER L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE, D'EN ASSURER LE FINANCEMENT, DE CHOISIR LE PROCESSUS SELON LEQUEL L'OUVRAGE SERA REALISE ET DE CONCLURE, AVEC LES MAITRES D'ŒUVRE ET ENTREPRENEURS QU'IL CHOISIT, LES CONTRATS AYANT POUR OBJET LES ETUDES ET L'EXECUTION DES TRAVAUX »
[EXTRAIT DE L'ARTICLE 2 DE LA LOI 85-704 DU 12 JUILLET 1985]

Le projet de requalification de la RN10

Pour la présente opération, le Maître d'Ouvrage est l'Etat – *Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie* - représenté par la Direction des Routes d'Ile-de-France de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IF).

Par ailleurs le maître d'œuvre en charges des études de conception est le Département d'Ingénierie Ouest de la DRIEA-IF.

Le projet d'aménagement du plateau urbain

Le maître d'ouvrage de l'opération urbaine est la ville de *Trappes-en-Yvelines*.

Les partenaires

La Région Ile-de-France, le Département des Yvelines, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) sont également parties prenantes sur ces deux opérations.

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

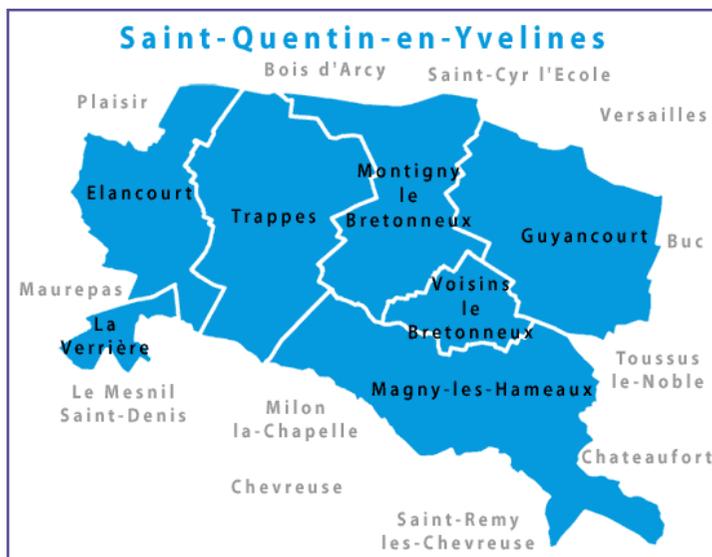
1. TRAPPES : UNE COMMUNE EN PLEINE MUTATION

Présentation générale

Commune d'environ 30 000 habitants, Trappes s'inscrit au cœur d'un territoire stratégique de l'Ouest parisien : *la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines*.

Saint-Quentin-en-Yvelines est l'une des cinq villes nouvelles de la région parisienne que l'État a créées dans les années 70 pour rationaliser l'utilisation de l'espace en Île-de-France.

En 2004, les sept communes qui composent ce territoire ont choisi de confirmer leur engagement intercommunal en faisant de Saint-Quentin-en-Yvelines une Communauté d'Agglomération.



Les dynamiques de développement et de requalification urbaine

Un espace urbain dégradé structuré autour de la RN10 et de la voie ferrée

Dès la seconde moitié du 19^{ème} siècle, le développement de la commune de Trappes est étroitement lié à l'arrivée du chemin de fer.

A partir des années 1950, l'urbanisation s'amplifie. De nouveaux quartiers d'habitat se créent pour répondre aux besoins en logements, d'une population croissante.

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

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

A l'échelle de la commune de Trappes, la RN10 constitue aujourd'hui une véritable fracture dans l'organisation de l'espace urbain puisque la commune s'organise de part et d'autre de l'axe sans réelle communication entre :

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

- **les quartiers Nord (quartiers des Merisiers et de la plaine de Neauphle)** accueillant près de 80% de la population de Trappes.
- **les quartiers Sud** où sont implantés le centre-ville et ses équipements publics (administrations, commerces), la gare SNCF et une importante zone d'emploi : la zone d'activités de Trappes-Elancourt.

Les effets combinés de la prégnance du réseau d'infrastructures séparant les différents quartiers, de la paupérisation des populations et du manque d'attractivité résidentielle ont contribué à **la situation actuelle de paysage urbain morcelé**.

Au niveau de la zone d'étude, le **tissu urbain est dense et très hétérogène** non seulement du point de vue de la typologie du bâti mais aussi du point de vue de sa qualité. La zone d'étude apparaît comme un **patchwork de zones urbanisées** où cohabitent bâti ancien, lotissements pavillonnaires, ensembles d'habitats collectifs, zones d'activités...

Vers un renouvellement de l'espace urbain

Depuis plusieurs années, la commune de Trappes et l'ensemble des acteurs locaux se sont engagés à la mise en place d'un projet ambitieux de renouvellement urbain par l'intermédiaire du Grand Projet de Ville, renforcé par le Programme de Rénovation Urbaine.

Les enjeux prioritairement définis sont de :

- **stopper et inverser le processus de spécialisation sociale et spatiale.**
- **désenclaver la ville par un aménagement de la RN10**
- **mener une stratégie de rénovation urbaine des quartiers.**
- **repositionner le marché du logement sur le centre-ville et les quartiers.**
- **coordonner et renforcer les moyens de lutte contre les exclusions.**

Les bénéfices attendus

Le présent projet constitue le préalable à la réalisation d'un des volets opérationnel principal du Programme de Rénovation Urbaine : **l'opération de recouture urbaine des quartiers Nord à leur centre-ville avec un plateau urbain**.

En outre, le présent projet par le réaménagement des carrefours d'extrémités constitue également une opportunité pour la commune de Trappes **de créer de véritables entrées de ville structurant l'espace urbain communal**.

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

Les dynamiques socio-économiques

L'Agglomération : un espace dynamique

L'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un territoire au fort potentiel d'emplois, deuxième pôle économique de l'Ouest parisien, après la Défense. Le principal employeur est le secteur Automobile dont Renault qui emploie près de 1 000 salariés en 2009.

La population active est en évolution constante et le taux de chômage observé est inférieur au taux observé en Ile-de-France (7,4% contre 8,6%).

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

La Commune de Trappes : un espace en devenir

Trappes accueille de nombreuses zones d'activités industrielles et commerciales, d'Est en Ouest : Zone d'activités de l'Observatoire, Zone d'activités du Buisson-de-la-Couldre, Zone industrielle de Trappes-Élancourt, Zone d'activités de la Pépinière, Gare de triage.

Cependant, en termes d'emplois, les communes de Trappes et la Verrière, qui concentrent l'essentiel des logements sociaux, sont celles qui contrastent le plus au sein de l'Agglomération.

La progression de la population active à l'échelle de la commune de Trappes reste modérée par rapport à l'évolution observée au niveau de l'Agglomération et le taux de chômage y est également plus important (11,7% contre 7,4%).

Le territoire de la ville de Trappes est cependant à considérer comme un territoire en devenir, susceptible (avec la commune d'Élancourt) de soutenir le développement économique de l'Agglomération.

En effet, la commune de Trappes tend aujourd'hui vers une requalification de son espace économique grâce à l'accueil *d'activités de recherche* (Laboratoire National de Métrologie et d'Essais – LNE ; Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement – CETE Ile-de-France), *d'activités dans les secteurs innovants* (Technologies l'Information et de la Communication - TIC) et de *PME de services*.

En outre, dans le cadre du Grand Projet de Ville et des aménagements connexes, *de nombreux projets de développement économique sont en cours d'émergence* :

- **La Zone Franche Urbaine de Trappes**

Un dispositif de Zone Franche Urbaine (ZFU) a été mis en place le 1er janvier 2004 sur les quartiers des Merisiers et de la Plaine de Neauphle à Trappes.

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

Ce dispositif de l'Etat a pour objet de favoriser le développement économique sur les sites identifiés.

Le dispositif ZFU offre un régime d'exonération de charges fiscales et sociales à destination des entreprises qui sont implantées dans ces territoires. En contrepartie, ces entreprises s'engagent à recruter une partie de leurs employés parmi les habitants de ces territoires.

- **ZAC Aérostat**

La situation de la ZAC de l'Aérostat en ZFU favorise l'implantation d'activités économiques participant aux objectifs d'offres d'emplois de proximité sur le quartier.

- **Le Développement des surfaces commerciales**

L'aire d'étude ne dispose pas à ce jour de surface commerciale importante. Cependant, le projet de rénovation urbaine prévoit de rééquilibrer l'offre commerciale et ainsi corriger le déficit actuel.

Les bénéfices attendus du projet

Le projet de dénivellation et la création d'une couverture de la RN10 dans le secteur du nouvel Hôtel de Ville à Trappes conduisant à la couture entre les quartiers de Trappes permettra le rétablissement des échanges entre les quartiers de la ville, la gare et les pôles d'emplois, facilitera, en créant de nouveaux espaces, le développement local de l'offre commerciale.

2. TRAPPES : UNE COMMUNE À LA RECHERCHE DE L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DU CADRE DE VIE DE SES HABITANTS

Un environnement paysager peu qualitatif aux abords de la RN10...

La commune de Trappes correspond à un secteur très urbanisé, où la prégnance des infrastructures concourt à la dégradation de l'environnement paysager et environnemental. La présence végétale est très limitée aux abords de la RN10. Par ailleurs, le traitement de la RN10 en voie rapide, avec l'omniprésence des glissières de sécurité ou de séparateurs en béton nuisent à l'intégration urbaine de la voie.



RN 10 : un paysage peu qualitatif

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

...Mais un territoire aux fortes potentialités

La proximité d'espaces naturels remarquables

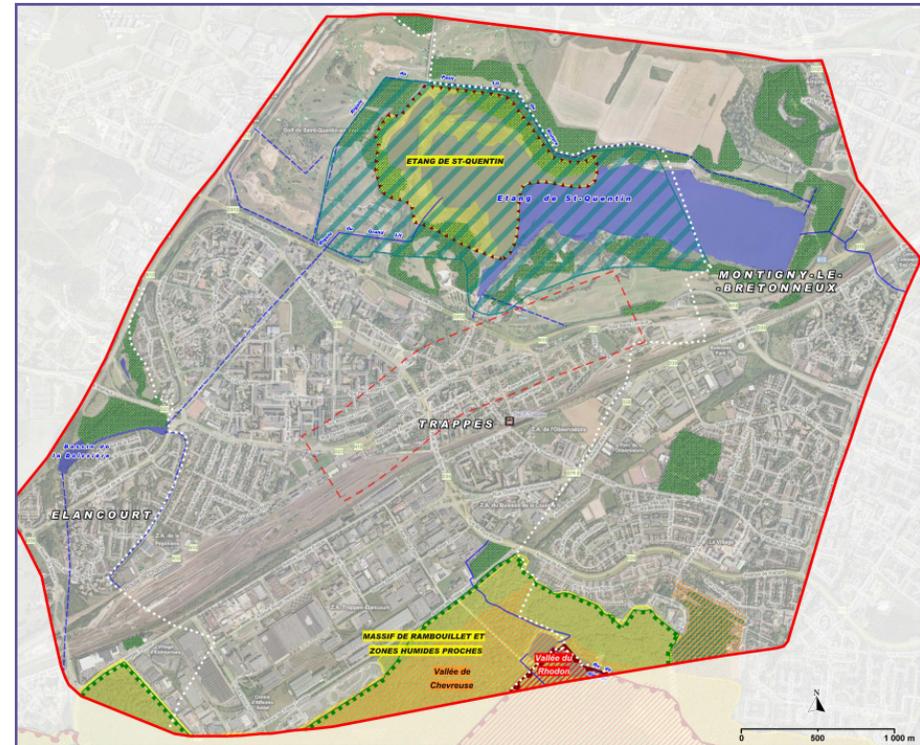
Cependant, la commune bénéficie d'une situation privilégiée, à l'interface avec des territoires à forte qualité environnementale.

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

ZOOM SUR L'ÉTANG DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

L'ÉTANG DE SAINT-QUENTIN EST CONSIDÉRE COMME LA PLUS GRANDE ÉTENDUE D'EAU DES YVELINES. ÉLÉMENT PHARE DES AMÉNAGEMENTS HYDRAULIQUES (ÉTANGS, AQUEDUCS, RIGOLES) RÉALISÉS DANS LA SECONDE MOITIÉ DU 17ÈME SIÈCLE PAR VAUBAN AFIN D'APPROVISIONNER EN EAU LE PARC DU CHÂTEAU DE VERSAILLES. L'ÉTANG DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES, OUTRE SES CARACTÉRISTIQUES RECRÉATIVES QUI EN FONT LA PLUS GRANDE BASE DE LOISIRS RÉGIONALE D'ÎLE-DE-FRANCE, ACCUEILLE DES HABITATS, UNE FLORE ET UNE FAUNE (PLUS SPÉCIFIQUEMENT LES OISEAUX) TOUT À FAIT INÉDITS EN ÎLE-DE-FRANCE.

LA PARTICULARITÉ DE CE SITE SE MANIFESTE PAR LA SUPERPOSITION DES RECENSEMENTS (ZNIEFF DE TYPE 1) ET DES PROTECTIONS SPÉCIFIQUES : IL EST À LA FOIS RÉSERVE NATURELLE ET SITE NATURA 2000.



Les espaces naturels à proximité du projet

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

La proximité d'importants pôles d'activités et de loisirs

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

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

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

- **Le projet de vélodrome au Nord de la base de Loisirs de Saint-Quentin-En-Yvelines.**
- **Le projet de la colline d'Elancourt : Parc paysager, Station de VTT et Station pour les activités de glisse.**

Les bénéfices attendus du projet

Le projet de dénivellation et la création d'une couverture de la RN10 dans le secteur du nouvel Hôtel de Ville à Trappes s'accompagnera, en surface, de travaux d'aménagements paysagers et qualitatifs sous maîtrise d'ouvrage de la ville dans l'optique de réaliser un véritable plateau urbain.

La complémentarité des projets sous maîtrise d'ouvrage Etat et Ville permettront un programme de valorisation du centre ville concourant à une amélioration de la perception de la ville par les habitants et par les usagers de la RN10.

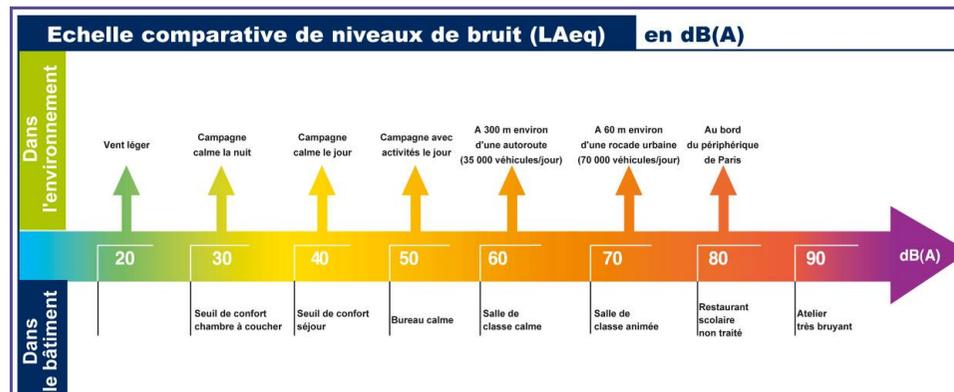
LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

Des nuisances importantes liées à la proximité de la RN10

Des niveaux sonores importants

Les infrastructures de transport des Yvelines, font l'objet d'un classement sonore, conformément aux articles L571-10 et R571-32 du Code de l'Environnement. Elles sont classées de 1 à 5 selon le niveau de bruit qu'elles génèrent.

La RN10 à Trappes est classée en catégorie sonore 1 (la plus bruyante). Cette classification est confirmée par la campagne de mesures réalisée en novembre 2010 qui montre des niveaux sonores très importants pour les bâtiments riverains de la RN10 : dépassant les 70 dB(A) le jour et les 65 dB(A) la nuit. Les habitations dans cette situation acoustique sont considérées comme des points noirs bruit.



Une pollution de l'air d'origine routière

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

La RN10 à Trappes a fait l'objet d'une campagne de mesures pour évaluer la qualité de l'air en novembre 2010 pour 2 polluants (NO₂ et benzène).

Les concentrations relevées par analyse de tubes passifs lors de cette campagne ont mis en évidence un dépassement de la valeur limite réglementaire pour le dioxyde d'azote NO₂ sur l'ensemble de la zone d'étude.

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

A SAVOIR : LES OXYDES D'AZOTE

LE SECTEUR DES TRANSPORTS EST RESPONSABLE DE 52% DES EMISSIONS DES OXYDES D'AZOTE. LE POT CATALYTIQUE A PERMIS, DEPUIS 1993, UNE DIMINUTION DES EMISSIONS DUES AUX VEHICULES, MAIS L'EFFET RESTE PEU PERCEPTIBLE COMPTE TENU DE L'AUGMENTATION FORTE DU TRAFIC ET DE LA DUREE DE RENOUELEMENT DU PARC AUTOMOBILE.

LES OXYDES D'AZOTE CONTRIBUENT A UNE IRRITATION BRONCHIQUE, EN PARTICULIER CHEZ LES ENFANTS, ET AUGMENTENT LA SENSIBILITE DES BRONCHES AUX INFECTIONS MICROBIENNES.

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

Les bénéfices attendus du projet

La diminution des congestions sur la RN10, un des objectifs de l'opération, contribuera à une diminution des gênes ressenties par les riverains.

La requalification de la RN10 permettra également de réduire les niveaux sonores au droit de la partie dénivelée.

3. TRAPPES : UNE COMMUNE OÙ LES DÉPLACEMENTS ET LA MOBILITÉ SONT UNE PRIORITÉ

Une desserte routière monopolisée par la RN 10

La RN10 ou la multiplicité des fonctions

Seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud du département des Yvelines, la RN10 qui devait initialement être en priorité vouée à la desserte locale est en fait un axe assurant toutes les fonctions :

- **Desserte des quartiers.**
- **Desserte des zones d'activités.**
- **Echanges avec les territoires limitrophes.**
- **Transit avec les autoroutes A11 et A12.**

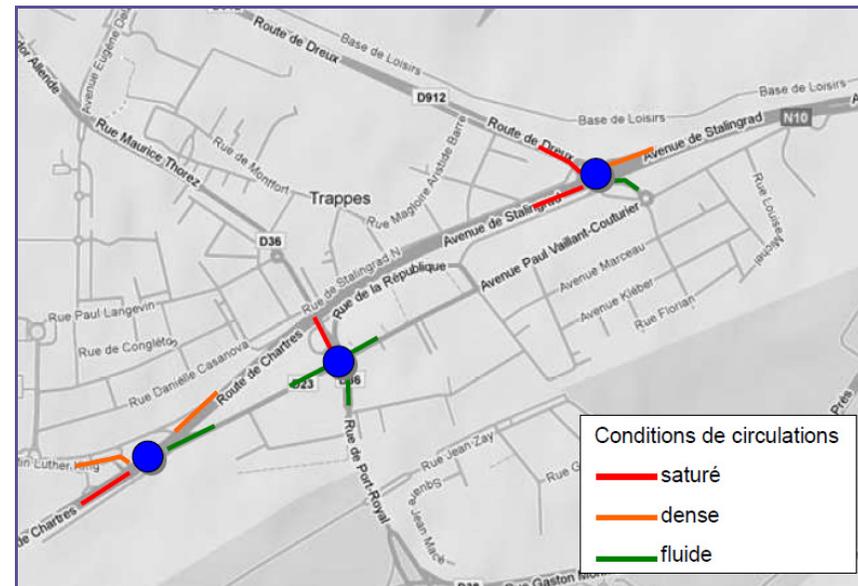
Aussi, *aucune des fonctions n'est correctement remplie par la RN10* et la desserte locale est particulièrement perturbée, la RN10 constituant une véritable coupure entre les quartiers d'habitation situés au Nord et le quartier de la gare à Trappes situé au Sud de la RN10.

La RN10 : une voie supportant d'importants trafics

Sur la section d'étude, la RN10 supporte un trafic important de 70 000 véhicules par jours (station SIREDO, année 2012) avec un pourcentage de 7,5% de poids-lourds.

Les principales conséquences observées sont :

- **De fortes saturations aux heures de pointe.**



Synthèse des points durs à l'heure de pointe du matin

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

En *heure de pointe du matin*, les *principales difficultés se situent sur RN10, RD912 et RD23* dans le sens rentrant vers Paris et en amont des carrefours.

La *RD36 est également très encombrée*.

En *heure de pointe du soir*, le trafic sur les RD est relativement fluide. En revanche *la RN10 est saturée dans les deux sens* et en amont des carrefours.

Sur les trois points durs identifiés ci-dessus, on constate les longueurs de bouchons suivantes, à l'heure de pointe du matin.

Carrefour	Voie étudiée	Remontées de files moyennes en mètres
RN10/RD23	RN10 Sud	1000
	RN10 Nord	80
	RD23 Ouest	80
	RD23 Est	10
RN10/RD912	RN10 Sud	300
	RN10 Nord	75
	RD912 Ouest	150
	RD912 Est	25
RD23/RD36	RD23 Ouest	20
	RD23 Est	10
	RD36 Nord	100
	RD36 Sud	25

Longueur des congestions sur la RN10 à l'heure de pointe du matin

Ces phénomènes de congestion entraînent :

- Des nuisances accrues pour les riverains de la RN10 : dégradation du cadre de vie, augmentation des nuisances liées au bruit et à la dégradation de la qualité de l'air.
- Le report de trafic sur le réseau local, source de gêne et d'insécurité pour les riverains et les modes doux (piétons, cyclistes...).



Illustration de la congestion sur la RN10 à l'heure de pointe du matin

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

La RN10 : une voie équipée de points d'échanges peu lisibles

Sur le secteur d'étude, la configuration actuelle des *carrefours d'extrémités avec la RD912 et la RD23*, carrefours plans à feux, ne permettent pas d'assurer des échanges satisfaisants avec la RN10.

Ils constituent des points durs en terme d'accidentologie, de congestion, d'insertion urbaine et de perméabilité transversale.



Carrefour RD912 à l'heure de pointe du matin

La RN10 : une voie à la forte insécurité routière

La multiplicité des fonctions assurées par la RN10, la difficulté de lisibilité des points d'échanges et l'importance du trafic sont autant de facteurs responsables d'une insécurité importante sur la RN10.



Carrefour RD23 : entrecroisement dangereux

LES ENJEUX DE L'OPÉRATION À TRAPPES

Une desserte en transports collectifs structurée

La ville de Trappes bénéficie d'un réseau dense de transports en commun avec plusieurs lignes de bus et deux lignes ferroviaires importantes (Paris-Montparnasse / Rambouillet, La Défense / La Verrière).

Un projet de transport en commun en site propre (TCSP), reliant la gare de la Verrière à celle de Saint-Quentin via le centre de Trappes, conduit par la Communauté d'Agglomération, devrait compléter à terme le réseau de transport existant.

Une offre réduite pour les modes doux

De manière générale sur la RN10, l'offre « circulations douces » est aujourd'hui peu attractive.

A l'échelle de la zone d'étude, la RN10 constitue une importante coupure et les traversées pour les piétons et les cycles y sont peu ou mal traitées.

Le principal et unique point de franchissement sécurisé est le passage souterrain de Trappes.

Il est cependant important de noter qu'au sein de l'agglomération, le développement des modes de déplacements doux et la sécurisation des déplacements constituent un axe de réflexion prioritaire.

Les bénéfices attendus du projet

Le projet de dénivellation et la création d'une couverture de la RN10 dans le secteur de l'Hôtel de Ville à Trappes ainsi que le réaménagement des carrefours d'extrémités constitue une opportunité à l'échelle du territoire pour redonner à la RN10 une fonction de desserte urbaine, sécuriser et rendre les échanges plus lisibles et intégrer au mieux les transports collectifs et les circulations douces.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

1. LES OBJECTIFS DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RN10 À TRAPPES

Les principaux objectifs visés par le présent projet de requalification de la RN10 à Trappes sont les suivants :

- Améliorer la sécurité des usagers,
- Fluidifier le trafic,
- Améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains de la RN10,
- Minimiser les effets de coupure urbaine,
- Permettre le développement des transports en commun et des modes doux.

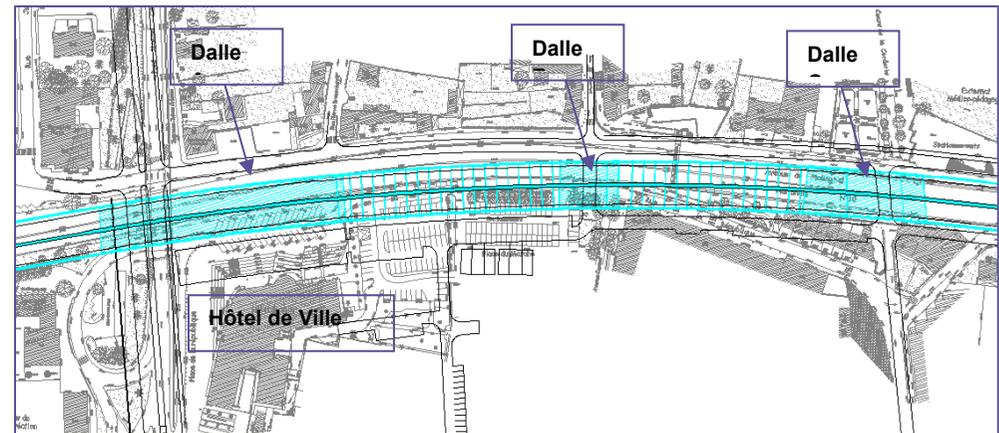
2. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Une constante : la réalisation de la couverture de la RN10 dans la traversée de Trappes

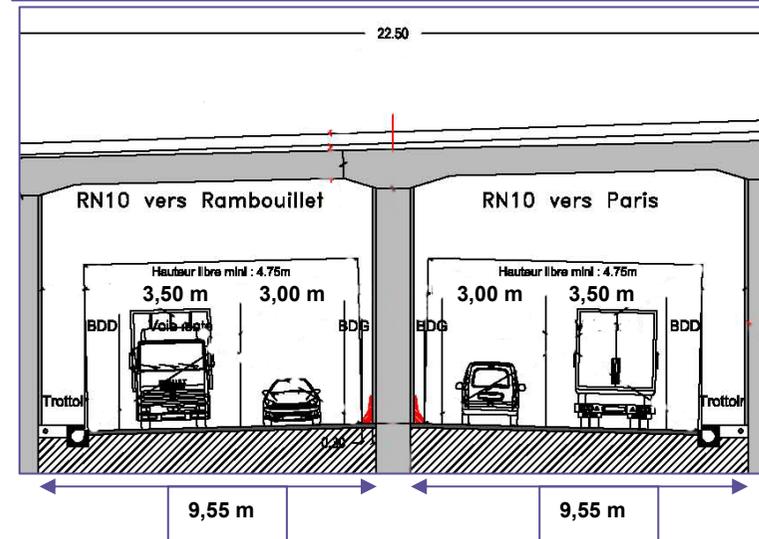
Description

Le projet prévoit la réalisation d'une trémie avec une couverture segmentée en trois dalles dans le centre-ville de Trappes afin de recréer une continuité urbaine.

- **Dalle de la Place de l'Hôtel de Ville (A)** : couverture de 116 mètres permettant la réalisation d'un boulevard Marcel Cachin et le raccordement de la place de la Mairie au Sud avec la rue Stalingrad au Nord.
- **Dalle assurant la liaison des rues Montfort et Carnot (B)** : couverture de 28 mètres destinée à assurer la continuité du système viarie.
- **Dalle assurant la liaison de la rue Pierre Sépard et du cours de la Corderie (C)** : couverture de 57 m permettant une liaison vers la gare par l'avenue Pierre Sépard.



Partie centrale du projet : la couverture dans la traversée de Trappes



Profil en Travers de principe

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Eléments d'appréciation

Le gabarit routier prévu est de 5,40 mètres ce qui amène à déniveler la RN10 de plus de 7 mètres.

Les emprises nécessaires à la réalisation de la future RN10, dans la traversée de Trappes, sont estimées à 22,5 mètres de large (contre 15 mètres pour l'actuelle RN10) auxquels il faudra ajouter environ 17 mètres pour le rétablissement des contre-allées existantes. Les contraintes d'ores et déjà identifiées pendant et après la phase travaux sont les suivantes :

- **Le cimetière,**
- **La maison de la petite enfance au Nord de la RN10,**
- **Le groupe scolaire mis en service en 2010 aux abords de l'ancienne mairie,**
- **La nouvelle résidence construite sur la rue Danielle Casanova, à l'Ouest du carrefour avec la RD36.**

La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h afin d'assurer le meilleur niveau de sécurité et de fluidité, mais aussi contenir les impacts sur l'environnement (bruit et pollution de l'air).

A SAVOIR :

LA REALISATION DU PROJET NECESSITE LA GESTION DE POINTS DURS QUE SONT LES ACTUELS OUVRAGES D'ART SUR LA RN10.

CETTE PROBLEMATIQUE SERA TRAITEE DANS LES PHASES D'ETUDES ULTERIEURES. IL EST AUJOURD'HUI ENVISAGE :

- LA DESTRUCTION PROBABLE DU PONT MARCEL CACHIN (RD36).
- LA REALISATION D'UN OUVRAGE PROVISoire DANS LE CADRE DU MAINTIEN DE LA CIRCULATION SUR LA RD36 PENDANT LA PHASE TRAVAUX.
- LA DESTRUCTION DU PASSAGE SOUTERRAIN.

Cheminement des modes doux

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

Le projet d'enfouissement de la RN10 s'inscrit pleinement dans ce cadre en permettant la création de trois dalles qui permettront, une fois aménagées, d'assurer une continuité urbaine forte pour ces modes de déplacement.

Par ailleurs, le réaménagement des carrefours de la RN10 avec la RD912 (route de Dreux) et la RD23 (boulevard Martin Luther King) inclura une continuité piétonne et cycliste, facilitée et sécurisée. Les réflexions sur ces traversées seront conduites en tenant compte de l'ensemble des contraintes du site (sécurité des passages, fluidité du trafic...) et ce en concertation avec l'ensemble des acteurs publics locaux.

L'ensemble des modes doux actuels sera préservé en phase travaux.

Phasage des travaux

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

Une des hypothèses est la réalisation des travaux d'enfouissement en deux phases : enfouissement de la section sud (sens Province-Paris) puis enfouissement de la section nord (sens Paris-Province).

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

La première phase impliquerait la déviation de la RN10 sur une voirie provisoire, empruntant notamment les emprises de la rue Stalingrad Nord dans le sens Paris-Provence, et sur une partie de la RN10 existante dans le sens Provence-Paris. La seconde phase laisserait inchangée la déviation de la RN10 dans le sens Paris-Provence mais déplacerait le sens Provence-Paris dans la section sud réalisée. La RN10 resterait une section à 2 voies dans chaque sens tout au long des travaux.

Une seconde hypothèse est la déviation de tout ou partie de la RN10 sur les axes départementaux.

Dans chacune des solutions envisagées, le réaménagement des carrefours de la RN10 avec les RD912 et RD23 pourrait être réalisé préalablement aux travaux d'enfouissement afin d'améliorer la fluidité du trafic. Par ailleurs, le pont Marcel Cachin serait probablement démoli et remplacé par un pont provisoire.

L'ensemble des voiries locales utilisées durant le chantier seront réhabilitées une fois les travaux terminés.

Une information forte et continue sera mise en œuvre tout au long des travaux afin d'informer au maximum l'ensemble des usagers d'une part de l'avancée des travaux et d'autre part des itinéraires de déviation possibles et suggérés.

L'exploitation sous chantier fera l'objet d'une étude particulière de la part de la maîtrise d'ouvrage en concertation avec les collectivités locales.

Présentation des variantes

Comme pour toute opération routière et afin de s'assurer que le projet retenu corresponde effectivement au choix le plus opportun parmi tous les tracés possibles, plusieurs variantes ont été envisagées, étudiées et comparées.

A SAVOIR : LES VARIANTES NE PORTENT QUE SUR LES AMENAGEMENTS DES CARREFOUR D'EXTREMITES

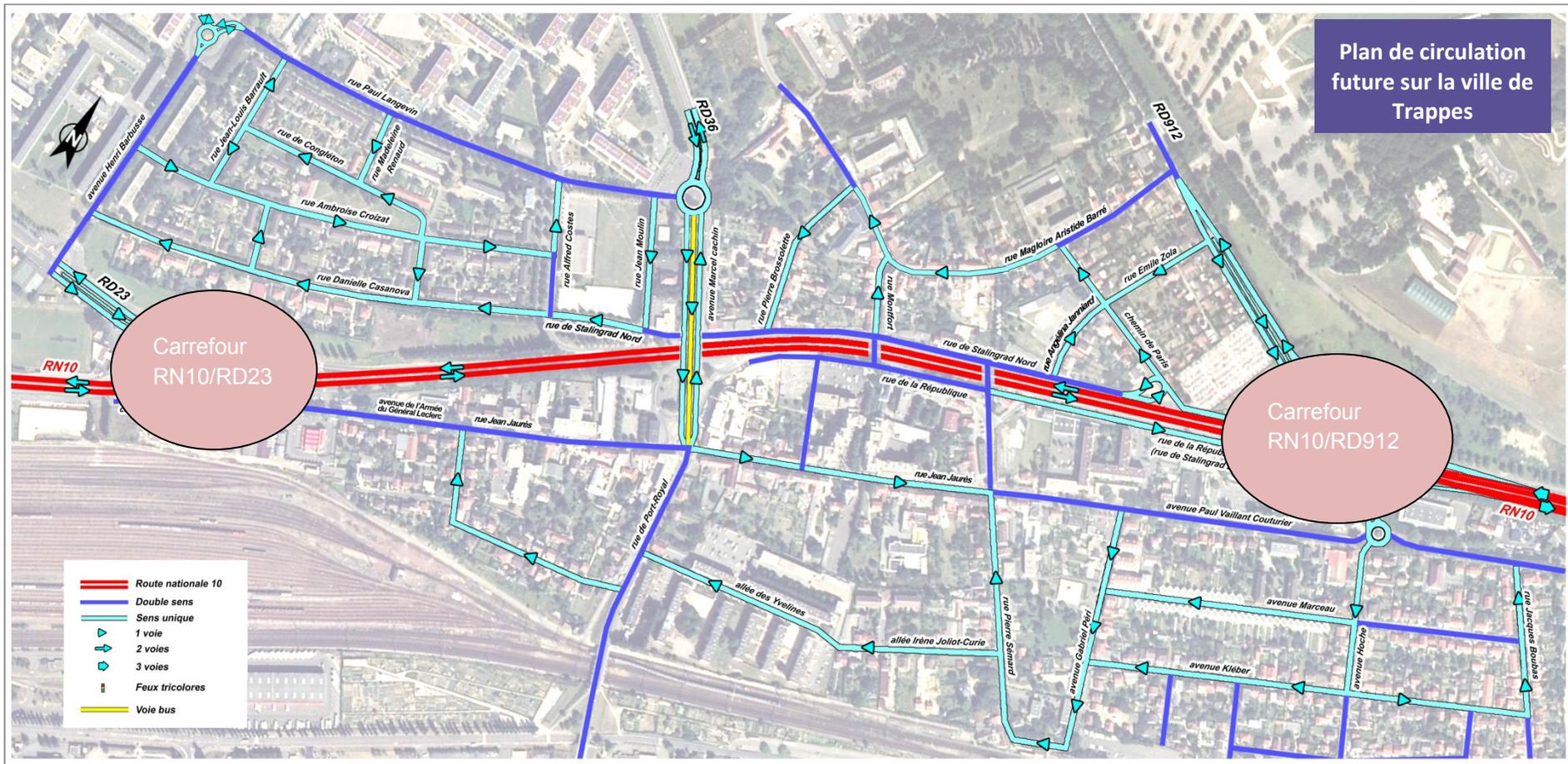
CES VARIANTES, COMPTE-TENU DE LA NATURE DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RN10 AVEC LA CONSTRUCTION DE TROIS DALLES, SONT CELLES PREVALANT A L'ORGANISATION DES ECHANGES AUX EXTREMITES DU PROJET, A SAVOIR LES CARREFOURS DE LA RN10 AVEC LA RD23 ET AVEC LA RD912. LA PARTIE CENTRALE DE L'AMENAGEMENT ROUTIER EST COMMUNE A TOUTES LES VARIANTES.

Les solutions envisagées peuvent se classer en 2 grandes familles :

- **les variantes de la famille 1 permettent des échanges à niveau entre la RN10 et les RD 23 et 912**
- **les variantes de la famille 2 créent un passage inférieur pour la RN10 au niveau des deux carrefours extrémaux. Cette variante implique donc le décaissement de la RN10 sur l'ensemble du linéaire entre les deux routes départementales.**

Les études de trafic ont été menées avec un plan de circulation provisoire (présenté ci après) de la ville de Trappes. Le plan finalement adopté est légèrement différent et ne change pas de façon significative les études menées. Celles-ci seront néanmoins réactualisées après la concertation.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES



Au droit de chaque carrefour, le plan de circulation varie selon les variantes. Le détail pour chaque solution est présenté ci après.

3. PRÉSENTATION DES FAMILLES DE VARIANTES¹

Les variantes de la famille 1

Variante 1A - Ronds-points à feux

Cette solution propose l'aménagement des carrefours par des ronds-points à feux associés à des passages souterrains afin d'assurer les mouvements depuis les routes départementales vers la RN10 en direction de Paris.

Carrefour RN10/RD912

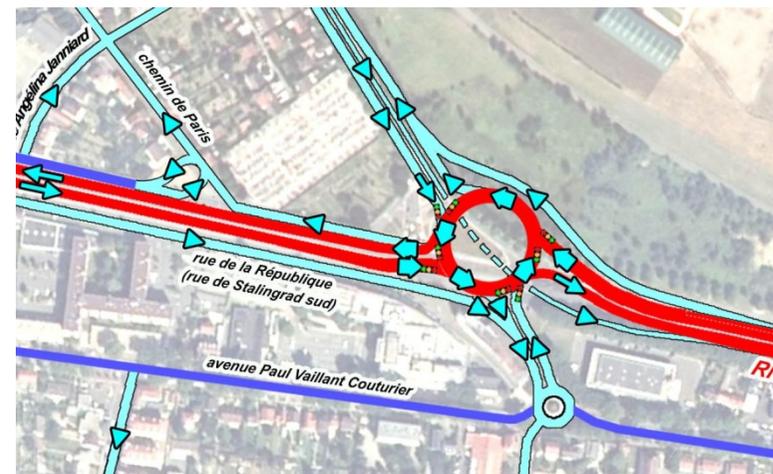
Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé,
- Un shunt permet une liaison directe RN10 depuis Paris vers la RD912,
- L'anneau du carrefour, ainsi que les branches de la RN10, en entrée et sortie du rond-point, sont à 3 voies,
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit normal (PSGN), à savoir la liaison depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris.

Éléments d'appréciation

Cette variante propose des **résultats satisfaisants en termes de trafic**. En effet, la présence du passage souterrain permet d'augmenter les temps de feu vert sur la RN10. Sans le rendre parfaitement fluide, cette solution améliore sensiblement l'écoulement du trafic, et les remontées de véhicules sur la RN10 et les axes locaux sont relativement faibles.

¹ Comme précisé ci avant, les variantes ne concernent que les carrefours d'extrémités.



D'autre part, cette solution offre **une bonne sécurité avec une lisibilité renforcée du carrefour**. Grâce aux feux tricolores, ce carrefour **préservera également la traversée des modes doux**.

Le carrefour giratoire permet de **marquer l'entrée de ville**, et va dans le sens du projet urbain de la ville.

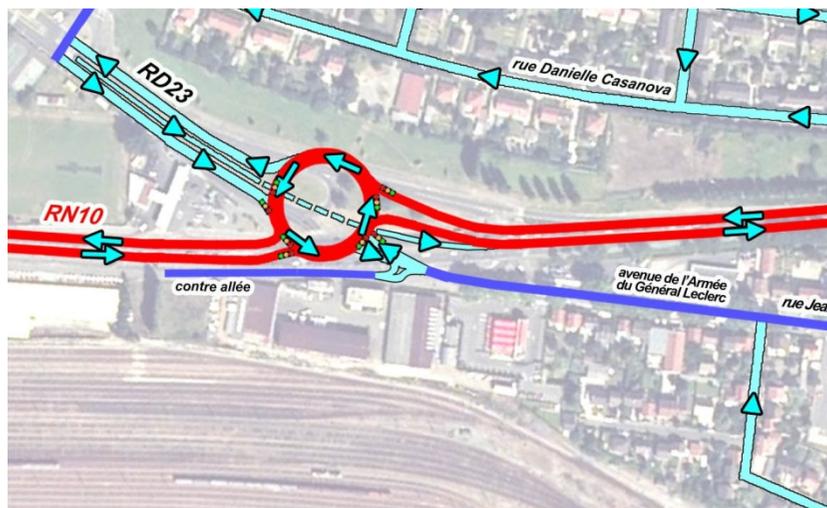
Cette solution nécessitera **des acquisitions foncières**, notamment au niveau de la base de loisirs de Saint-Quentin en Yvelines au nord (à confirmer par une étude géométrique détaillée). Elle devrait aussi avoir un impact sur l'alignement d'arbres le long de la RD912 du fait de la présence de l'entrée du passage souterrain.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé,
- L'anneau du carrefour ainsi que les branches de la RN10 sont à 2 voies,
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit réduit (PSGR), à savoir la liaison depuis la RD23 vers la RN10 en direction de Paris.



Éléments d'appréciation

Comme pour le carrefour RN10/RD912, cette variante propose **des résultats satisfaisants en termes de trafic**. En effet, la présence du passage souterrain permet d'augmenter les temps de feu vert sur la RN10. Sans le rendre parfaitement fluide, cette solution améliore sensiblement l'écoulement du trafic, et les remontées de véhicules sur la RN10 et les axes locaux sont relativement faibles.

Les études ultérieures permettront d'analyser **la possibilité de remplacer le passage souterrain à gabarit réduit** (hauteur libre de 2,95 m ne permettant pas le passage des bus) par **un passage souterrain à gabarit normal (4,95 m) afin d'autoriser le passage des bus**. Cette modification permettrait de favoriser les bus et les poids lourds, sans nuire à la fluidité du trafic des véhicules légers.

La **sécurité est assurée par une bonne lisibilité et une bonne intégration** dans l'environnement urbain. Par ailleurs la présence de feux **sécurise les traversées des piétons et cyclistes**.

Le carrefour giratoire permet de **marquer l'entrée de ville**, et va dans le sens du projet urbain de la ville.

Cette solution nécessitera **des acquisitions foncières** complémentaires au sud de la RN10 du fait du PSGR. Ces surfaces seront plus importantes en cas de réalisation d'un PSGN.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Variante 1B - Carrefours à feux

Cette solution propose l'aménagement des carrefours RD23 et RD912 par des carrefours à feux associés à la réalisation d'un passage souterrain afin d'assurer les mouvements depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Toutes les branches ont des shunts à une voie;
- La RN10 est à 2x2 voies et la RD912 à 2x1 voies;
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit normal, à savoir la liaison depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris;
- Une voie d'entrecroisement est créée pour autoriser le passage entre la RN10 vers Rambouillet et la rue Stalingrad Nord



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, **la capacité du carrefour est très insuffisante**. En effet sa faible surface réduit fortement le stockage des véhicules effectuant des mouvements de tourne-à-gauche, induisant des remontées de file importantes sur toutes les branches, et notamment sur la RN10 dans les deux sens.

La **sécurité est assurée par une bonne lisibilité et une bonne intégration** dans l'environnement urbain. Par ailleurs la présence de feux **sécurise les traversées des piétons et cyclistes**.

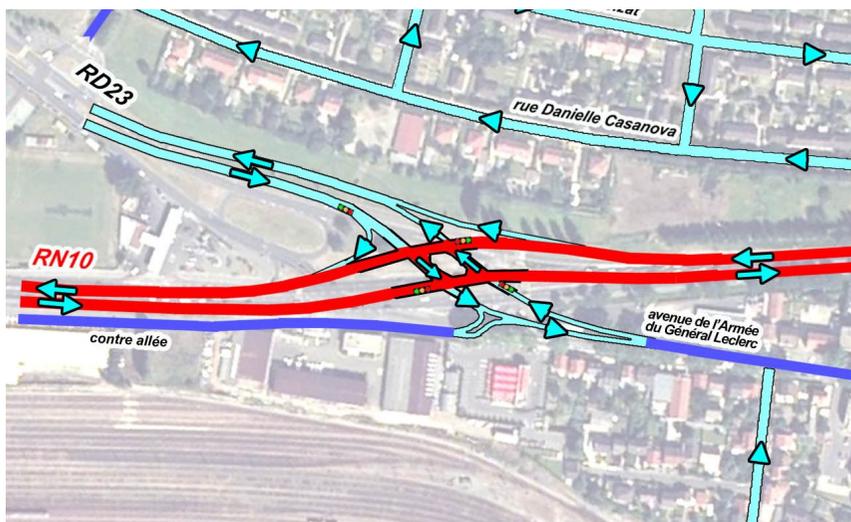
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**. Elle devrait cependant avoir un impact sur l'alignement d'arbres le long de la RD912 du fait de la présence de l'entrée du passage souterrain.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Un shunt permet une liaison directe RN10 vers Rambouillet - RD23;
- La RN10 et la RD23 sont à 2x2 voies, l'avenue de l'armée du général Leclerc à 2x1 voies;
- Il n'y a pas de PSGR/N.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, **la capacité du carrefour est très insuffisante**. En effet sa faible surface réduit fortement le stockage des véhicules effectuant des mouvements de tourne-à-gauche, induisant des remontées de file sur RN10 et sur la RD23. **Le trafic est donc fortement saturé sur RD23 et RN10 en direction de Paris.**

La **sécurité est assurée par une bonne lisibilité et une bonne intégration** dans l'environnement urbain. Par ailleurs la présence de feux **sécurise les traversées des piétons et cyclistes**.

Cette solution ne nécessitera **aucune acquisition foncière complémentaire** au niveau du carrefour.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

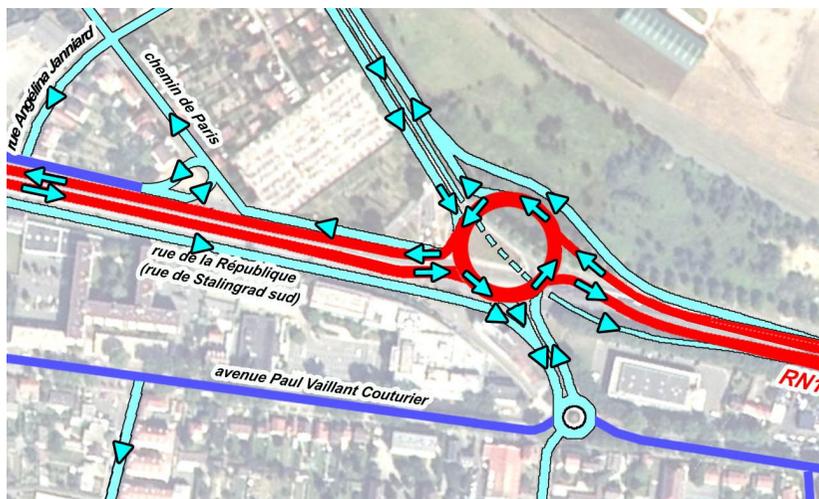
Variante 1C - Carrefours giratoires

Cette solution propose l'aménagement des carrefours RD23 et RD912 par des giratoires associés à la réalisation d'un passage souterrain afin d'assurer les mouvements depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris. Il s'agit de giratoires « classiques » avec priorité aux véhicules circulant dans l'anneau.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Un shunt permet une liaison directe RN10 vers Rambouillet - RD912;
- L'anneau est à 2 voies, la RN10 à 2x2 voies et la RD912 à 2x1 voies;
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit normal, à savoir la liaison depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, **la capacité du carrefour est globalement satisfaisante**: sans le rendre parfaitement fluide, **cette solution améliore sensiblement l'écoulement du trafic**, et les remontées de véhicules sur la RN10 et les axes locaux sont relativement faibles.

La sécurité est assurée pour les usagers motorisés qui bénéficient d'une bonne visibilité. En revanche, **l'absence de feux peut rendre dangereuses les traversées des piétons et cyclistes**.

Le carrefour giratoire permet de **marquer l'entrée de ville**, et va dans le sens du projet urbain de la ville.

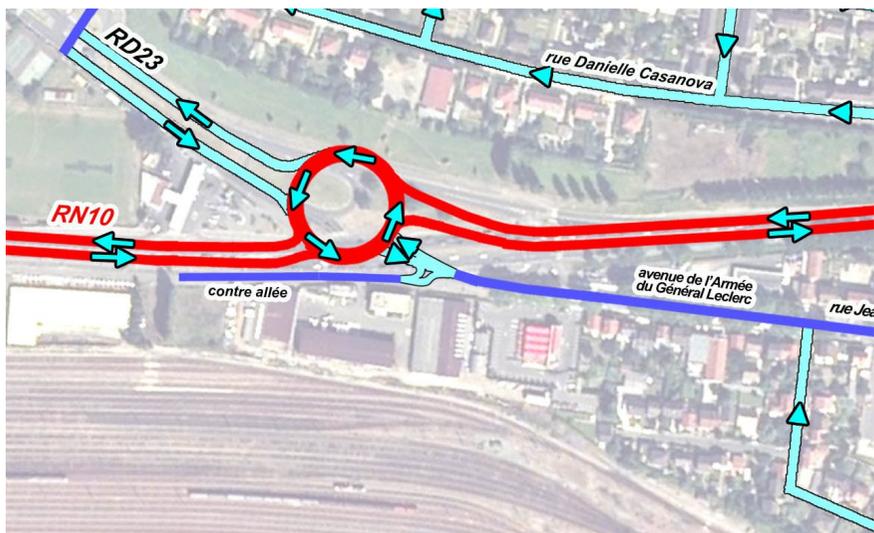
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**. Cependant par rapport à la variante 1.A, l'anneau est réduit à 2 voies et a été déplacé vers les jardins familiaux pour limiter les emprises. Ceci est rendu possible grâce à une réduction du rayon extérieur du giratoire et donc à un ajustement des branches d'entrées et de sorties. Cet aménagement devrait aussi avoir un impact sur l'alignement d'arbres le long de la RD912 du fait de la présence de l'entrée du passage souterrain.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Il n'y a pas de shunt ni de liaison dénivelée (PSGR/N);
- L'anneau du giratoire est à 2 voies, la RN10 et la RD23 sont à 2x2 voies, l'avenue de l'armée du général Leclerc à 2x1 voies;



Éléments d'appréciation

La **capacité du carrefour en termes de trafic est insuffisante** pour la plupart des échanges notamment pour la RD23 et l'avenue Leclerc qui ont des difficultés d'insertion du fait du flux majoritaire RN10, et où l'on observe donc des remontées de file. Le trafic est également relativement saturé sur RN10 en direction de Paris. Par rapport à la variante 1.D, la 1.C favorise la RN10 par rapport au trafic local.

La sécurité est améliorée du point de vue de la lisibilité, en revanche les difficultés d'insertion pour les véhicules en provenance de la RD23 peuvent entraîner un risque de « passages en force ». Par ailleurs, **l'absence de feux peut rendre dangereuses les traversées des piétons et cyclistes**.

Le carrefour giratoire permet de **marquer l'entrée de ville**, et va dans le sens du projet urbain de la ville.

Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

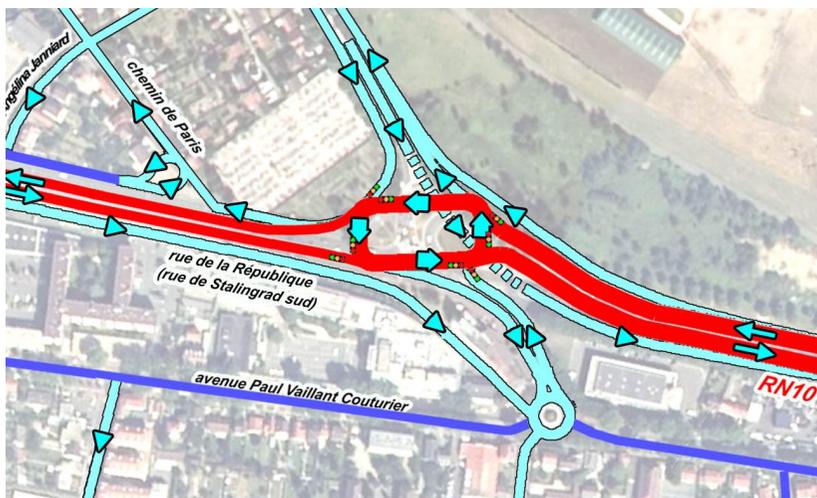
Variante 1D - Ronds-points à feux à îlot central carré

Cette solution propose l'aménagement des carrefours RD23 et RD912 par des ronds-points à feux associés à la réalisation d'un passage souterrain afin d'assurer les mouvements depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris. L'îlot central de ces ronds-points est de forme rectangulaire pour en améliorer la capacité de stockage.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Un shunt permet une liaison directe RN10 depuis Paris vers la RD912;
- L'anneau du carrefour, ainsi que les branches de la RN10, sont à 3 voies;
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit normal, à savoir la liaison depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose des **résultats satisfaisants en termes de trafic**. En effet, la présence du passage souterrain permet de d'augmenter les temps de feu vert sur la RN10. **Sans le rendre parfaitement fluide, cette solution améliore sensiblement l'écoulement du trafic**, et les remontées de véhicules sur la RN10 et les axes locaux sont relativement faibles.

D'autre part, cette solution offre une **bonne sécurité** avec une visibilité renforcée du carrefour. Grâce aux feux tricolores, ce carrefour **préservera également la traversée des modes doux**.

Le carrefour giratoire permet de **marquer l'entrée de ville**, et va dans le sens du projet urbain de la ville.

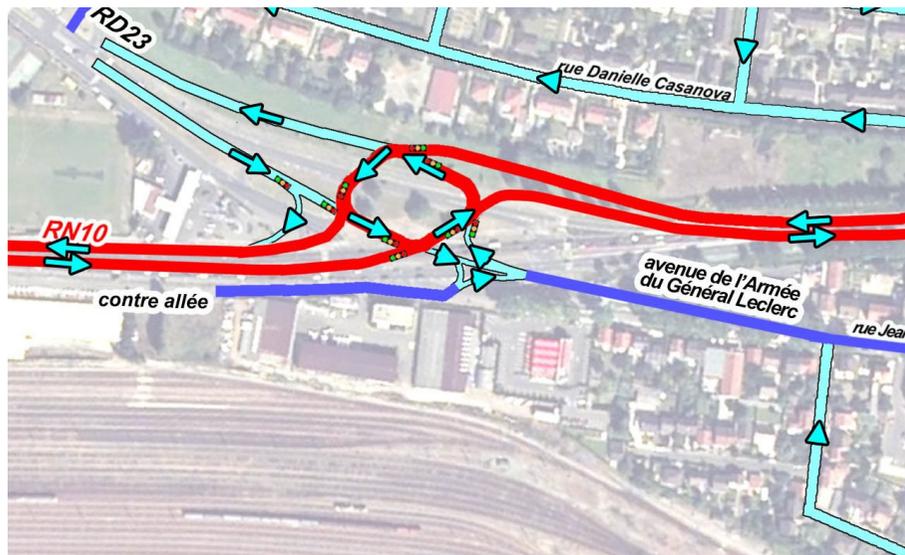
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières** notamment au niveau de la base de loisirs de Saint-Quentin en Yvelines au nord (à confirmer par une étude géométrique détaillée). Elle devrait aussi avoir un impact sur l'alignement d'arbres le long de la RD912 du fait de la présence de l'entrée du passage souterrain.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Un shunt permet une liaison directe RD23 - RN10 vers Rambouillet;
- Les branches de la RN10 et de la RD23 ainsi que l'anneau sont à 2 voies;
- Il n'y a pas de PSGR/N.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose des **résultats moyennement satisfaisants en termes de trafic**. En effet, la capacité du carrefour est insuffisante à écouler l'ensemble du trafic. Elle induit donc des remontées de file importantes sur la RN10 et moyennes sur la RD23. Par rapport à la variante 1.C, la 1.D favorise le trafic local par rapport à la RN10.

La **sécurité est assurée par une bonne lisibilité et une bonne intégration** dans l'environnement urbain. Par ailleurs la présence de feux **sécurise les traversées des piétons et cyclistes**.

Le carrefour giratoire permet de **marquer l'entrée de ville**, et va dans le sens du projet urbain de la ville.

Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

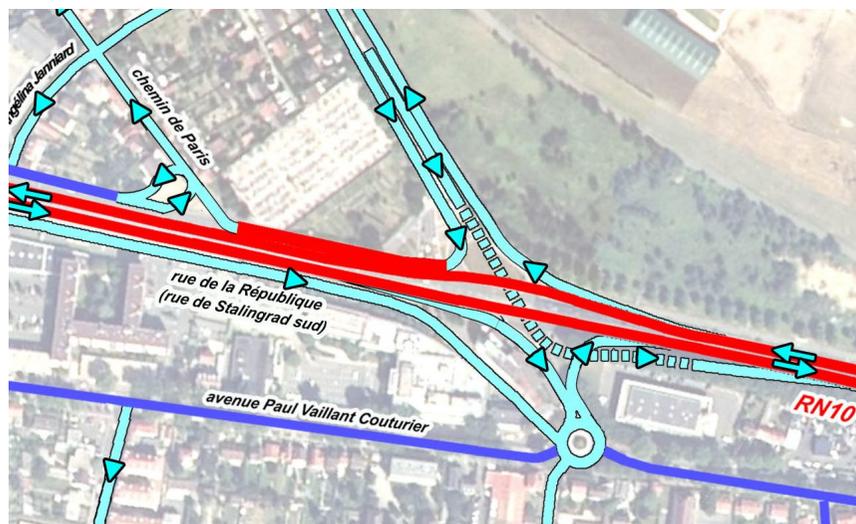
Variante 1E - Carrefours sans mouvement traversant

Cette solution propose l'aménagement des carrefours RD23 et RD912 par des demi-carrefours, c'est-à-dire des carrefours sans mouvement traversant. Un passage souterrain sera toutefois réalisé afin d'assurer les mouvements depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est non-traversant, avec seulement un PSGN pour les usagers de la RD912 Nord souhaitant aller vers la RN10 vers Paris;
- Les autres tourne-à-gauche et les franchissements de la RN10 sont supprimés;
- Une voie d'entrecroisement est créée pour autoriser le passage entre la RN10 vers Rambouillet et la rue Stalingrad Nord.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet un **écoulement fluide de la circulation sur RN10 et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local**. Cependant certains échanges locaux supprimés se reporteront sur d'autres axes (dont la RD36 qui permet de traverser la RN10, les rues Stalingrad Sud, Paul Vaillant Couturier et Jean Jaurès), ce qui entraînera une **saturation du réseau local**.

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit. Toutefois ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque d'entraîner des vitesses excessives. La **traversée des piétons et cyclistes devra être sécurisée par la construction d'une passerelle réservée aux circulations douces**.

Le carrefour donne une perception de mouvement continu, de sorte que **l'entrée de ville passe inaperçue**.

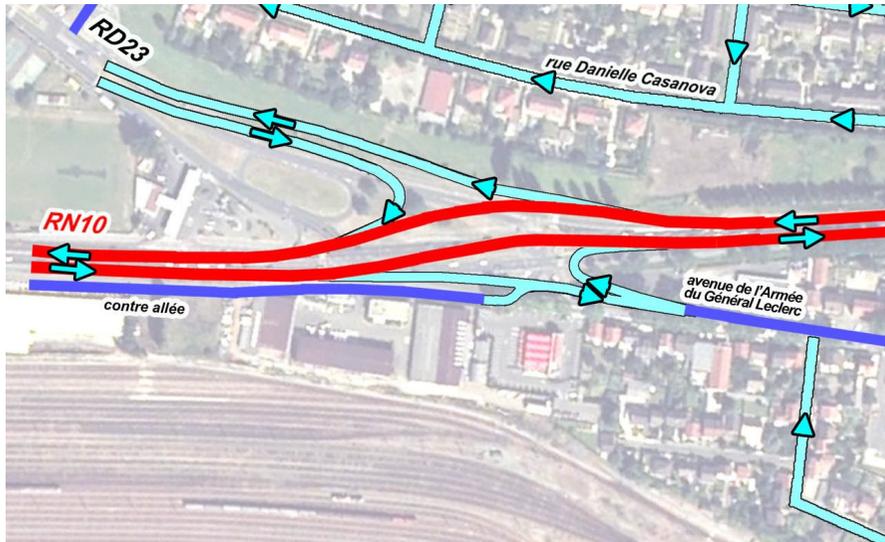
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**. Elle devrait notamment avoir un impact sur l'alignement d'arbres le long de la RD912 du fait de la présence de l'entrée du passage souterrain.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est non-traversant: tous les tourne-à-gauche et les franchissements de la RN10 sont supprimés.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose de **mauvais résultats en termes de trafic**. En effet, le fait de ne pas pouvoir accéder à la RN10 vers Paris depuis RD23 induira un report du trafic sur le réseau local et la RD36, entraînant une saturation du trafic sur l'ensemble du réseau.

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit. Toutefois ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque d'entraîner des vitesses excessives. La **traversée des piétons et cyclistes devra être sécurisée par la construction d'une passerelle réservée aux circulations douces**.

Le carrefour donne une perception de mouvement continu, de sorte que **l'entrée de ville passe inaperçue**.

Cette solution ne nécessitera **aucune acquisition foncière complémentaire**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

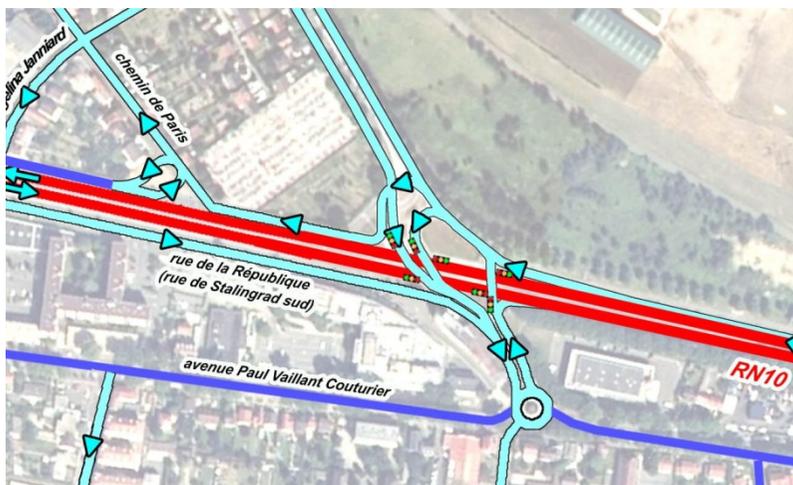
Variante 1F - Carrefours actuels avec dénivellation de la partie centrale de la RN10

Cette solution propose de conserver l'aménagement actuel des carrefours RD23 et RD912. Elle se contente de déniveler la partie centrale de la RN10 afin de construire les trois dalles de franchissement et de mettre en place le plan de circulation futur de la ville

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 garde ses caractéristiques actuelles :

- Le mouvement RN10 vers Paris - RD912 nécessite de sortir à droite en direction du carrefour de la Fourche et le mouvement RN10 vers Rambouillet - carrefour de la Fourche nécessite de sortir à droite en direction de la RD912;
- Un shunt permet une liaison directe RN10 vers Rambouillet - RD912;
- La RN10 est à 2x2 voies et la RD912 à 2x1 voies.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose de **mauvais résultats en termes de trafic**. En effet, les temps de feux sont insuffisants pour écouler l'ensemble du trafic sur les principaux axes. Elle entraînera donc des remontées de file importantes sur la RN10 et la RD912.

La **sécurité est limitée par la mauvaise lisibilité du carrefour** (notamment pour les usagers de la RN10 effectuant des mouvements de tourne-à-gauche).

L'entrée de ville reste identique à l'existant.

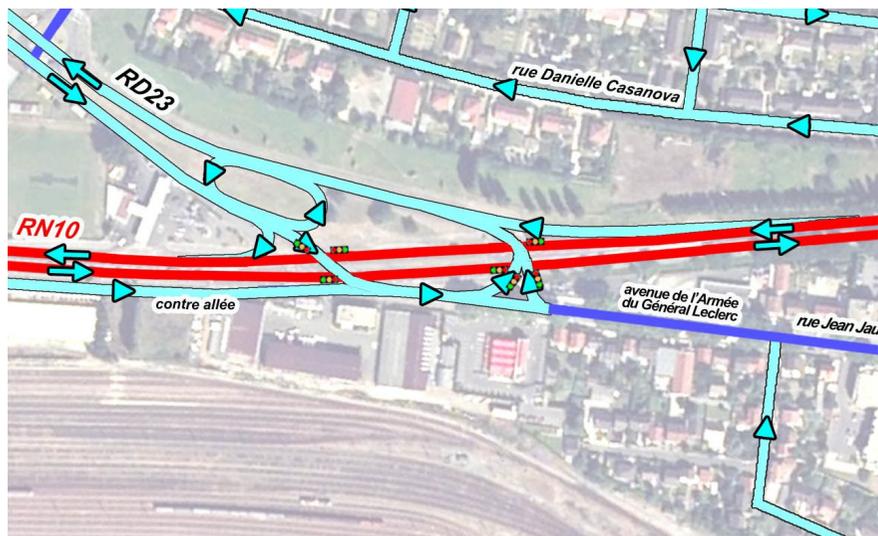
Cette solution ne nécessitera **aucune acquisition foncière complémentaire** puisque la géométrie du carrefour est inchangée.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Un shunt permet une liaison directe RN10 vers Rambouillet - RD23;
- Le mouvement RN10 vers Paris - RD23 nécessite de sortir à droite en direction de l'avenue Leclerc et le mouvement RN10 vers Rambouillet - avenue Leclerc nécessite de sortir à droite en direction de la RD23;
- La RN10 et la RD23 sont à 2x2 voies, l'avenue de l'armée Leclerc à 2x1 voies.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose de **mauvais résultats en termes de trafic**. En effet, les temps de feux sont insuffisants pour écouler l'ensemble du trafic sur les principaux axes. Elle entraînera donc des remontées de file importantes sur la RN10 et la RD912.

La **sécurité est limitée par la mauvaise lisibilité du carrefour** (notamment pour les usagers de la RN10 effectuant des mouvements de tourne-à-gauche). La sécurité des traversées reste assurée pour les piétons et cyclistes grâce à la présence des feux tricolores.

L'entrée de ville reste identique à l'existant.

Cette solution ne nécessitera **aucune acquisition foncière complémentaire** puisque la géométrie du carrefour est inchangée.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

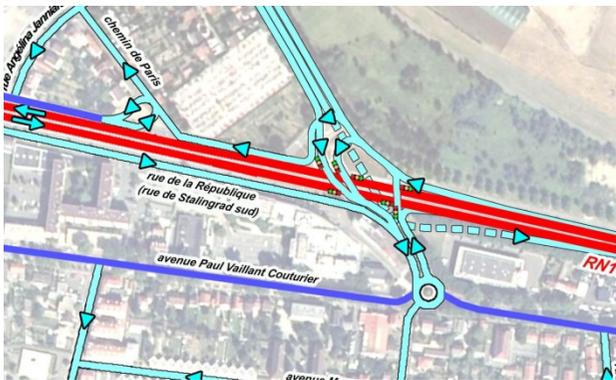
Variante 1G - Carrefours actuels avec passages souterrains

Cette solution propose de conserver l'aménagement actuel des carrefours RD23 et RD912, associé à la réalisation de passages souterrains afin d'assurer les mouvements depuis les routes départementales vers la RN10 en direction de Paris.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Le mouvement RN10 vers Paris - RD912 nécessite de sortir à droite en direction du carrefour de la Fourche et le mouvement RN10 vers Rambouillet - carrefour de la Fourche nécessite de sortir à droite en direction de la RD912;
- Un shunt permet une liaison directe RN10 vers Rambouillet - RD912;
- La RN10 est à 2x2 voies et la RD912 à 2x1 voies;
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit normal, à savoir la liaison depuis la RD912 vers la RN10 en direction de Paris.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose des **résultats satisfaisants en termes de trafic**. En effet, la présence du passage souterrain permet de d'augmenter les temps de feu vert sur la RN10. Sans le rendre parfaitement fluide, cette solution améliore sensiblement l'écoulement du trafic, et les remontées de véhicules sur la RN10 et les axes locaux sont relativement faibles.

La **sécurité est limitée par la mauvaise lisibilité du carrefour** (notamment pour les usagers de la RN10 effectuant des mouvements de tourne-à-gauche). Le **PSGN amène des gains en sécurité (pour les usagers motorisés)** en limitant la zone de conflit en intersection. Pour les **modes doux, les traversées seront aménagées** de manière à éviter l'entrée du PSGN.

L'entrée de ville reste identique à l'existant.

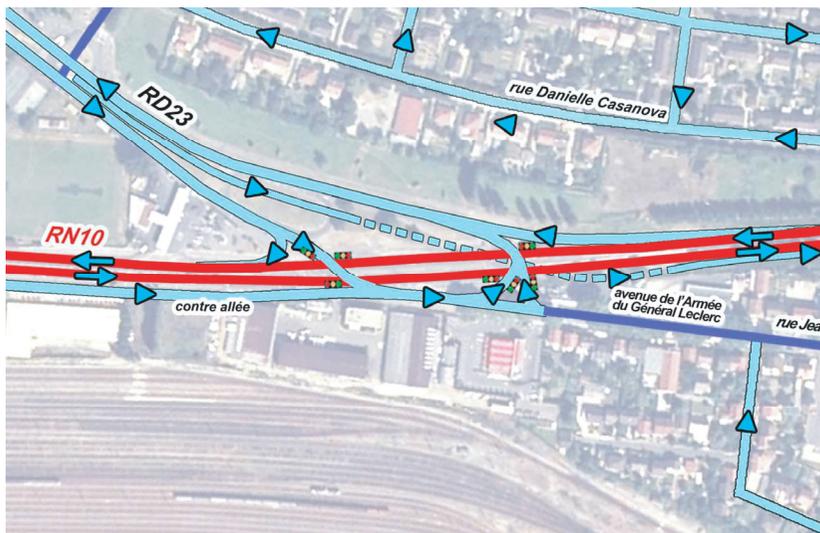
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**. Elle devrait notamment avoir un impact sur l'alignement d'arbres le long de la RD912 du fait de la présence de l'entrée du passage souterrain.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Aucun mouvement n'est supprimé;
- Un shunt permet une liaison directe RN10 vers Rambouillet - RD23;
- Le mouvement RN10 vers Paris - RD23 nécessite de sortir à droite en direction de l'avenue Leclerc et le mouvement RN10 vers Rambouillet - avenue Leclerc nécessite de sortir à droite en direction de la RD23;
- La RN10 et la RD23 sont à 2x2 voies, l'avenue de l'armée Leclerc à 2x1 voies;
- Un seul mouvement est dénivelé via un passage souterrain à gabarit normal ou réduit, à savoir la liaison depuis la RD23 vers la RN10 en direction de Paris.



Éléments d'appréciation

Cette variante propose des **résultats en termes de trafic satisfaisants et similaires à ceux de la variante 1.A** grâce à la présence du passage souterrain. Sans le rendre parfaitement fluide, cette solution améliore sensiblement l'écoulement du trafic, et les remontées de véhicules sur la RN10 et les axes locaux sont relativement faibles.

Les études ultérieures permettront d'analyser **la possibilité de remplacer le passage souterrain à gabarit réduit** (hauteur libre de 2,95 m ne permettant pas le passage des bus) par **un passage souterrain à gabarit normal** (4,95 m) **afin d'autoriser le passage des bus**. Cette modification permettrait de favoriser les bus et les poids lourds, sans nuire à la fluidité du trafic des véhicules légers. Toutefois un PSGN augmenterait les emprises nécessaires.

La **sécurité est limitée par la mauvaise lisibilité du carrefour** (notamment pour les usagers de la RN10 effectuant des mouvements de tourne-à-gauche). La **sécurité des traversées reste assurée pour les piétons et cyclistes** grâce à la présence des feux tricolores, à condition d'aménager celles-ci avant la sortie du passage souterrain.

L'entrée de ville reste identique à l'existant.

Cette solution nécessitera **des acquisitions foncières complémentaires**, notamment au Sud de la RN10 pour la réalisation du PSGN. Ces surfaces seront plus importantes en cas de réalisation d'un PSGN.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Les variantes de la famille 2

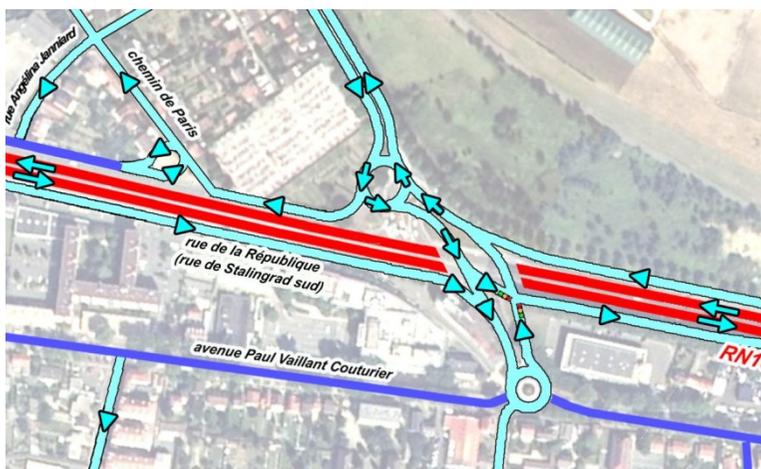
Variante 2A - Carrefours dénivelés avec mini-giratoires

Cette solution propose une dénivellation complète de la RN10 dans la traversée de Trappes, avec en surface des échangeurs dénivelés avec mini-giratoires de part et d'autre de la RN10.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré coté RD912 par un mini-giratoire et coté carrefour de la Fourche par un carrefour à feux;
- Un ouvrage de franchissement à 2x1 voies est réalisé sur la RN10;
- L'accès depuis Trappes vers la RN10 en direction de Rambouillet est supprimé;
- La sortie vers Trappes depuis la RN10 en provenance de Rambouillet est supprimée (une solution serait de la reporter à l'extrémité de l'avenue Paul Vaillant-Couturier).



Eléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet un **écoulement fluide de la circulation et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local.**

Cependant, **toutes les sorties depuis la RN10 en provenance de Rambouillet sont supprimés, ainsi que tous les accès à la RN10 en direction de Rambouillet**, ce qui va induire des reports de trafic sur les voiries adjacentes et l'échangeur RN10/RD23. La compréhension du fonctionnement du carrefour peut être compliquée.

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit. Toutefois ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque d'entraîner des vitesses excessives. **Les traversées des piétons et cyclistes sont aménagées sur le passage supérieur.**

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine.**

Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires.**

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré au nord par un carrefour à feux et par le réaménagement du carrefour Martin Luther King, au sud par un mini giratoire;
- Un ouvrage de franchissement à 2x1 voies est réalisé sur la RN10;
- La bretelle de sortie sera aménagée sur l'emprise de la partie Ouest de l'avenue Leclerc. Un aménagement est à prévoir pour les accès à la gare de triage SNCF et à la zone d'activités au sud du carrefour actuel;
- Les accès directs à la station-service BP depuis la RN10 sont supprimés.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet un **écoulement fluide de la circulation et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local**. La contre-allée au sud est remplacée par une bretelle de sortie, ce qui renverra le trafic local sur les voiries adjacentes.

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit. Toutefois ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque d'entraîner des vitesses excessives. **Les traversées des piétons et cyclistes sont aménagées sur le passage supérieur**.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine**.

Cette solution nécessitera **des acquisitions foncières complémentaires**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

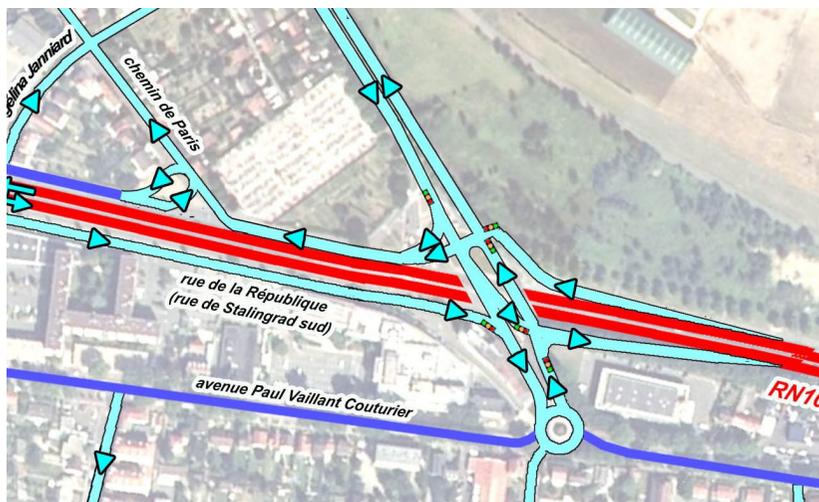
Variante 2B - Carrefours à feux dénivelés

Cette solution propose une dénivellation complète de la RN10 dans la traversée de Trappes, avec en surface des échangeurs dénivelés à feux de part et d'autre de la RN10.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré de part et d'autres par des feux;
- Un ouvrage de franchissement à 2x1 voies est réalisé sur la RN10;
- L'accès depuis Trappes vers la RN10 en direction de Rambouillet est supprimé;
- La sortie vers Trappes depuis la RN10 en provenance de Rambouillet est supprimée (une solution serait de la reporter à l'extrémité de l'avenue Paul Vaillant-Couturier).



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, la **capacité de stockage de cet aménagement n'est pas suffisante**. Le risque de remontée de file à partir du feu et jusqu'à la RN10 est donc important.

Cependant, **toutes les sorties depuis la RN10 en provenance de Rambouillet sont supprimés, ainsi que tous les accès à la RN10 en direction de Rambouillet**, ce qui va induire des reports de trafic sur les voiries adjacentes et l'échangeur RN10/RD23. La compréhension du fonctionnement du carrefour peut être compliquée.

Ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque **d'entraîner des vitesses excessives**. Par ailleurs le manque de visibilité **nuira à la sécurité. Les traversées des piétons et cyclistes sont aménagées sur le passage supérieur**.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine**.

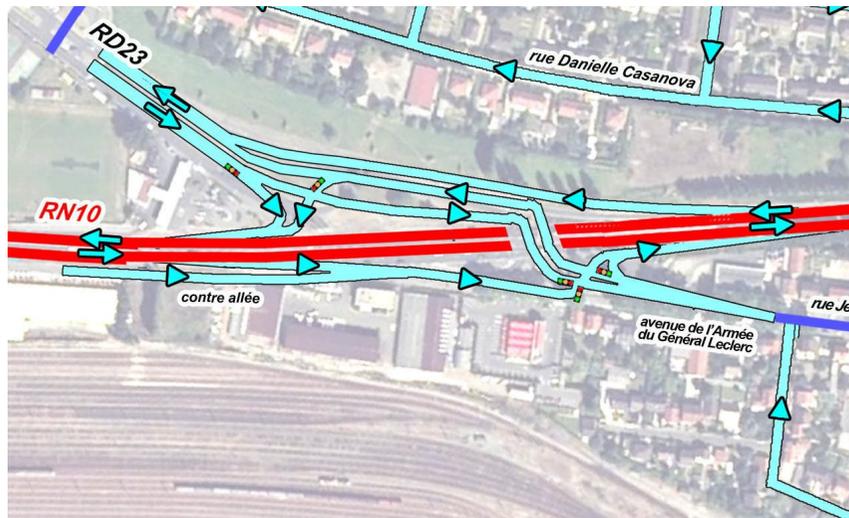
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré de part et d'autre de la RN10 par des feux;
- Le mouvement RN10 vers Rambouillet – avenue Leclerc est supprimé;
- Un ouvrage de franchissement à 2x1 voies est réalisé sur la RN10;
- La bretelle de sortie sera aménagée sur l'emprise de la partie Ouest de l'avenue Leclerc. Un aménagement est à prévoir pour les accès à la gare de triage SNCF et à la zone d'activités au sud du carrefour actuel;
- Les accès directs à la station-service BP depuis la RN10 sont supprimés.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, la **capacité de stockage de cet aménagement n'est pas suffisante**. Le risque de remontée de file à partir du feu et jusqu'à la RN10 est donc important.

Ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque **d'entraîner des vitesses excessives**. Par ailleurs le manque de lisibilité **nuira à la sécurité**. **Les traversées des piétons et cyclistes sont aménagées sur le passage supérieur**.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine**.

Cette solution nécessitera **d'importantes d'acquisitions foncières complémentaires**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

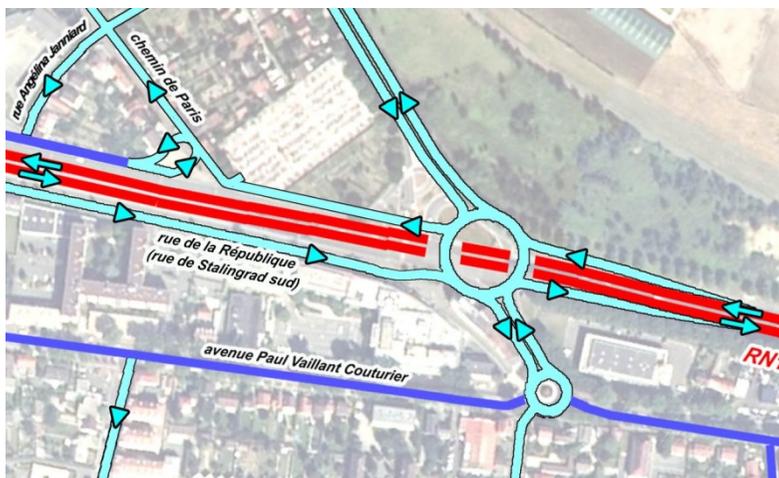
Variante 2C - Carrefours dénivelés avec grands giratoires

Cette solution propose une dénivellation complète de la RN10 dans la traversée de Trappes, avec des échangeurs dénivelés par grands giratoires.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré par un grand giratoire à 2 voies, ce qui nécessitera la construction de deux ouvrages de franchissement;
- Les échanges sont à 2x1 voies;
- L'accès depuis Trappes vers la RN10 en direction de Rambouillet est supprimé;
- La sortie vers Trappes depuis la RN10 en provenance de Rambouillet est supprimée (une solution serait de la reporter à l'extrémité de l'avenue Paul Vaillant-Couturier).



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet un **écoulement fluide de la circulation et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local.**

Cependant, **toutes les sorties depuis la RN10 en provenance de Rambouillet sont supprimés, ainsi que tous les accès à la RN10 en direction de Rambouillet**, ce qui va induire des reports de trafic sur les voiries adjacentes et l'échangeur RN10/RD23. La compréhension du fonctionnement du carrefour peut être compliquée.

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit.

Toutefois ce type de carrefour 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** mais doivent emprunter les grands giratoires, ce qui est moins sécurisant car cela nécessite de traverser les bretelles.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine.**

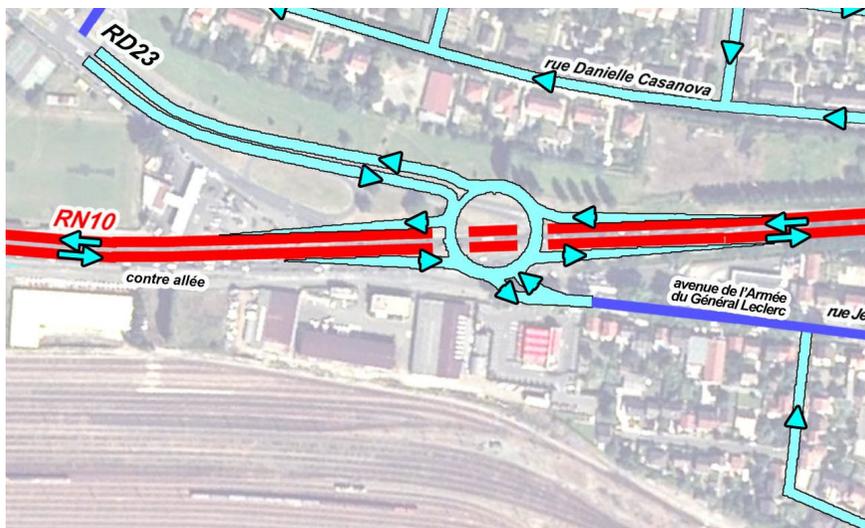
Cette solution nécessitera **des acquisitions foncières complémentaires.**

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré par un grand giratoire à 2 voies, ce qui nécessitera la construction de deux ouvrages de franchissement;
- La bretelle de sortie sera aménagée sur l'emprise de la partie Ouest de l'avenue Leclerc. Un aménagement est à prévoir pour les accès à la gare de triage SNCF et à la zone d'activités au sud du carrefour actuel;
- Les accès directs à la station-service BP depuis la RN10 sont supprimés.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet un **écoulement fluide de la circulation et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local.**

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit.

Toutefois ce type de carrefour 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** mais doivent emprunter les grands giratoires, ce qui est moins sécurisant car cela nécessite de traverser les bretelles.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine.**

Cette solution nécessitera **des acquisitions foncières complémentaires.**

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

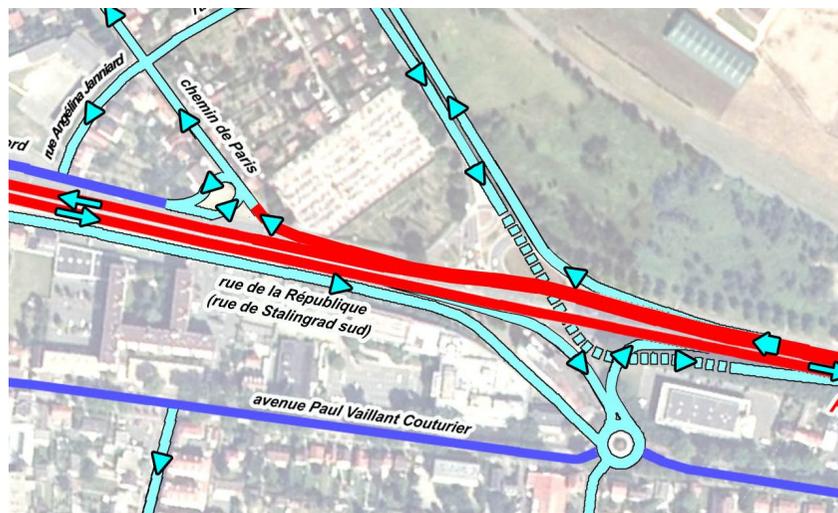
Variante 2D - Variante semi-dénivelée

Cette solution propose une semi-dénivellation de la RN10 dans la traversée de Trappes, avec un carrefour RD23 dénivelé par un grand giratoire et un carrefour RD912 plan et de type non-traversant.

Carrefour RN10/RD912

Le carrefour avec la RD912 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est non-traversant, avec seulement un PSGN pour les usagers de la RD912 Nord souhaitant aller vers la RN10 vers Paris;
- Les autres tourne-à-gauche et les franchissements de la RN10 sont supprimés;
- Le tourne-à-droite RD912 - RN10 vers Rambouillet est supprimé;
- Une sortie de la RN10 vers Rambouillet est aménagée pour l'accès à la rue Stalingrad Nord.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet **un écoulement fluide de la circulation et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local.**

Cependant **certains échanges locaux peu fréquentés sont supprimés** et vont entraîner des reports de trafics sur les voiries adjacentes et vers la RD23 ou la RD36 afin de traverser la RN10.

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit. Toutefois ce type de carrefour s'intègre mal dans un environnement urbain, ce qui risque **d'entraîner des vitesses excessives**. La traversée des piétons et cyclistes devra être sécurisée par la **construction d'une passerelle réservée aux circulations douces**.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine**.

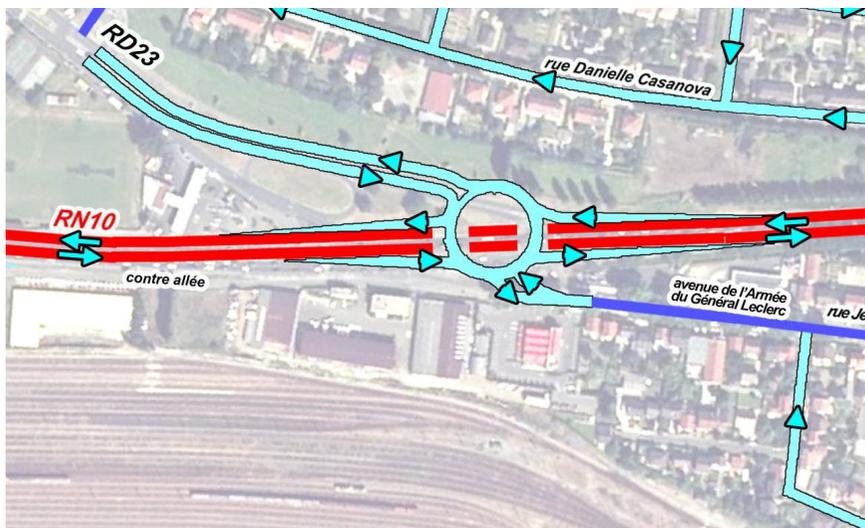
Cette solution nécessitera **quelques acquisitions foncières complémentaires**.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Carrefour RN10/RD23

Le carrefour avec la RD23 présente les caractéristiques suivantes :

- Le carrefour est géré par un grand giratoire à 2 voies, ce qui nécessitera la construction de deux ouvrages de franchissement;
- La bretelle de sortie sera aménagée sur l'emprise de la partie Ouest de l'avenue Leclerc. Un aménagement est à prévoir pour les accès à la gare de triage SNCF et à la zone d'activités au sud du carrefour actuel;
- Les accès directs à la station-service BP depuis la RN10 sont supprimés.



Éléments d'appréciation

En termes de trafic, cet aménagement permet un **écoulement fluide de la circulation et permet d'éliminer le trafic de transit du réseau local.**

La **sécurité est améliorée pour les usagers motorisés** par une réduction de la surface de conflit.

Toutefois ce type de carrefour 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** mais doivent emprunter les grands giratoires, ce qui est moins sécurisant car cela nécessite de traverser les bretelles.

Les échanges dénivelés renvoient **une image d'infrastructure routière lourde, au détriment de l'ambiance urbaine.**

Cette solution nécessitera **d'importantes d'acquisitions foncières complémentaires.**

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

4. COMPARAISON DES VARIANTES

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

L'ensemble des variantes présentées étant techniquement faisable, ce critère ne fait pas parti de l'analyse.

Critères	Définition
Fonctionnalités	Traduit les impacts du projet sur le réseau routier local de la zone d'étude
Impact sur les usagers de la RN10	Traduit les impacts du projet sur le trafic et la sécurité sur la RN10
Impact sur les usagers de la RD23	Traduit les impacts du projet sur le trafic et la sécurité sur la RD23
Impact sur les usagers de la RD912	Traduit les impacts du projet sur le trafic et la sécurité sur la RD912
Transports en Commun	Traduit la compatibilité du projet avec la circulation de Transports en Communs, aux niveaux géométriques, gabarit des ouvrages...
Modes doux	Traduit l'impact du projet sur la circulation des modes de déplacement doux, tels que piétons, cycles, rollers, PMR
Environnement	Traduit l'impact du projet sur l'environnement au sens large (cadre de vie, ressources naturelles, patrimoine...)

Critères	Définition
Foncier	Traduit le besoin en acquisition foncière
Compatibilité avec le projet urbain	Traduit l'adéquation entre le projet de requalification de la RN10 et la démarche globale de renouvellement urbain sur la commune, notamment le traitement des entrées de ville
Coût	Estimation du projet

Par ailleurs, un barème de notation est mis en place, il correspond à un code couleur à 4 niveaux, qui sont les suivants :

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant

L'analyse comparative est présentée ci après, sur la base de la présentation des variantes précédente.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Variante	Intitulé de la sous variante	Critères d'évaluation									
		Fonctionnalités	Impact sur la RN 10	Impact sur la RD 23	Impact sur la RD 912	Transports en Commun	Modes doux	Environnement	Foncier	Compatibilité / Projet urbain	Coût
Famille 1 : variantes "à niveau"											
1A	Ronds-points à feux plans	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
1B	Carrefours à feux plans	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Orange	Vert	Vert	Vert
1C	Carrefours giratoires plans	Orange	Vert	Rouge	Vert	Rouge	Rouge	Orange	Vert	Vert	Vert
1D	Ronds-points à feux plans, à ilot central carré	Vert	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Orange	Vert	Vert	Vert
1E	Carrefours sans mouvement traversant	Rouge	Vert	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Vert	Rouge	Vert
1F	Carrefours actuels avec dénivellation de la partie centrale de la RN 10	Orange	Rouge	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Orange	Vert	Orange	Vert
1G	Carrefours actuels avec passages souterrains	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Orange	Orange	Orange	Orange	Vert
Famille 2 : variantes "dénivelées"											
2A	Carrefours dénivelés avec mini-giratoires	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge
2B	Carrefours à feux dénivelés	Orange	Orange	Orange	Orange	Vert	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge
2C	Carrefours dénivelés avec grands giratoires	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge
2D	Variante semi-dénivelée	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Orange	Rouge	Orange

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Sur le critère « **Fonctionnalité** », les variantes les mieux notées sont celles qui renvoient le moins de trafic sur le réseau routier local de Trappes.

Sur les critères **d'impacts sur la RN10, la RD23 et la RD912** :

- **En termes de saturation :**

- Pour les variantes dénivelées, exceptée la variante 2.B, ou avec un PSGR au niveau du carrefour RN10/RD23 (variantes 1.A et 1.G), on note un bon fonctionnement de l'ensemble du périmètre.
- Pour les variantes 1.C et 1.D, des zones de saturation au niveau du carrefour RN10/RD23 apparaissent.
(variante 1.C débit RD 23 : 558 – 224 m de file de congestion, variante 1.D débit RN 10 vers Paris : 2359 – 380 m de file de congestion)
- Pour la variante 1.B, on note une saturation au niveau des deux carrefours (débit RD23: 546 – 284 m de file de congestion, débit RN10 vers Paris : 2279 – 384 m de file de congestion).
- Pour la variante 1.F, on note une saturation sur les deux carrefours, sur tout le linéaire de la RN10 et sur le réseau viaire (débit RN 10 vers Paris : 1935 – 431 m de file de congestion).

- **Au droit du carrefour RN10/RD912 : on note un bon fonctionnement de l'ensemble des variantes hormis :**

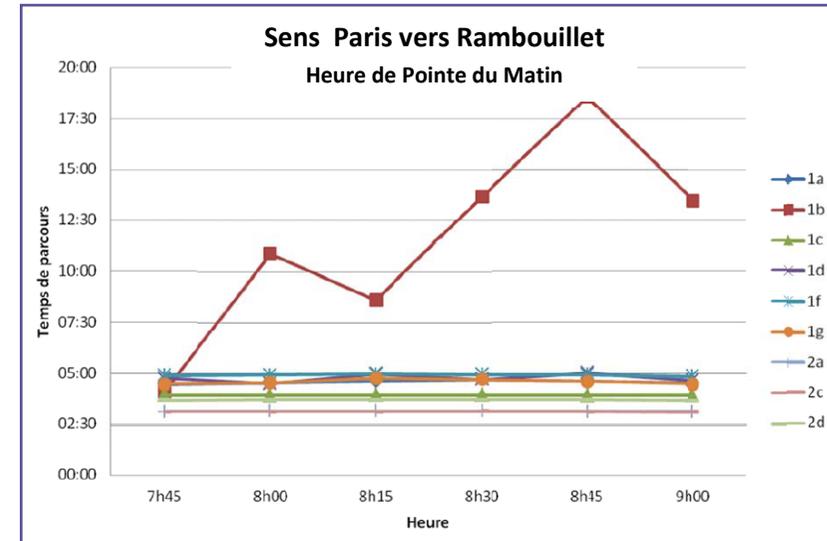
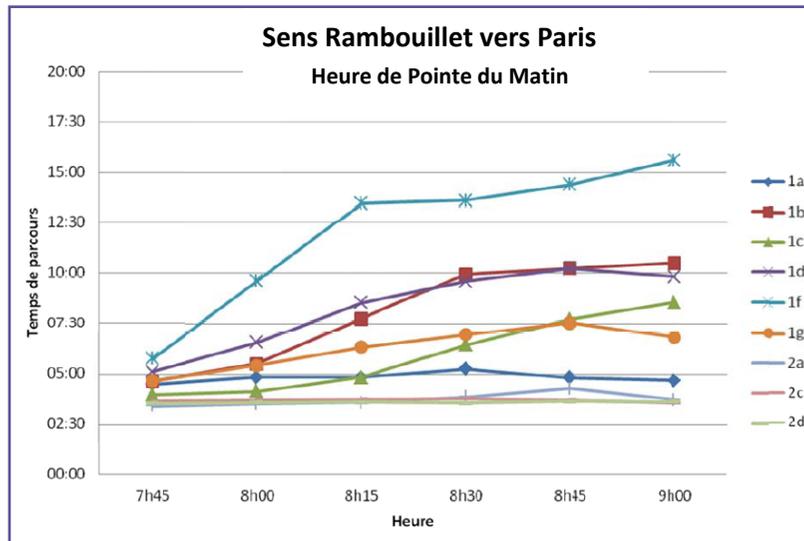
- Pour la 1.B, mauvais fonctionnement du carrefour dû à la faible capacité du feu entraînant de la saturation sur RN10 vers la province
- Pour la 1.F, mauvais fonctionnement du fait de l'absence de PSGN, empêchant le trafic en provenance de RD912 vers Paris de s'insérer et ralentissant le trafic venant de RN10 vers Paris
- Les variantes 1.E et 2.B induisent des saturations sur le réseau local dont la RD912.

- **Au droit du carrefour RN10/RD23, les variantes suivantes ne fonctionnent pas bien :**

- 1.B du fait de la faible capacité du carrefour à feux à écouler le trafic en provenance des deux axes.
- 1.C car le giratoire favorise les flux de trafic dominants créant de fortes difficultés d'insertion pour les véhicules en provenance de la RD23.
- Dans une moindre mesure, 1.D car elle favorise les véhicules en provenance de RD23 au détriment de ceux sur RN10 vers Paris.
- 1.F en raison de la saturation généralisée sur RN10.
- Les variantes 1.E et 2.B induisent des saturations sur le réseau local dont la RD23.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

- Sur les temps de parcours (entre les ponts Villedieu et Leclerc – 4 km) :



Les variantes de la famille 2 ainsi que la 1.A offrent les meilleures performances.

Les variantes sont globalement équivalentes, avec des temps de parcours stables et inférieurs à 5 min, excepté la 1.B. où ils sont près de 4 fois plus élevés que les valeurs actuelles.

Sur le critère « Transports en communs », du fait du mauvais fonctionnement des carrefours RN10/RD23 et RN10/RD912, les variantes 1.B, 1.C, 1.E et 1.F donnent de mauvais résultats.

LES PROPOSITIONS TECHNIQUES

Sur le critère « **Environnement** », les variantes « **dénivelées** » (famille 2) sont plus performantes que les variantes « **plans** » (famille 1) sur les plans de l'ambiance sonore et de la pollution de l'air. En effet, la famille 2 est en déblai sur une plus longue distance, ce qui protège donc plus de riverains que la famille 1 et écarte les nuisances vers les entrées de ville.

Sur le critère de « **Coût** », on distingue par ordre de performance :

- La variante 1F pour laquelle on n'aménage pas les carrefours, c'est par conséquent la variante la moins chère (80M€ HT).
- Les autres variantes de la famille 1, qui sont plus onéreuses que la F du fait de l'aménagement des carrefours. Chaque variante est estimée autour de 100M€ HT.
- La variante 2D, car on dénivelé seulement un des 2 carrefours. Cette variante est estimée à 120M€ HT.
- Les autres variantes de la famille 2, sont les moins performantes car on dénivelé les deux carrefours. Chaque variante est estimée autour de 140M€ HT.

Les coûts présentés ci-dessus correspondent à **des estimations** basées sur les indices de prix de 2009.

La famille 1 présente l'avantage d'être compatible avec le projet de ville et notamment le traitement des entrées de villes par les deux carrefours avec la RD23 et la RD912 et se distingue par un cout d'aménagement moindre.

Les variantes de la famille 2 et les variantes 1A et 1G répondent correctement aux enjeux de fonctionnalités et de trafic. La variante 1A a l'avantage supplémentaire de faciliter la circulation des modes doux.

Les variantes de la famille 2 renvoient une image plus routière que la famille 1 et ne répondent pas à l'objectif de réduction de la coupure urbaine.

LES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION

1. LA POURSUITE DE LA CONCERTATION JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le Bilan de la Concertation

Le bilan de la concertation dont l'élaboration et la diffusion seront réalisées par le maître d'ouvrage, sera soumis à **l'approbation du Préfet des Yvelines**.

Une fois approuvé, ce document sera rendu public.

Le bilan de la concertation dressera la synthèse des observations et présentera les engagements que compte prendre le maître d'ouvrage de l'opération.

Poursuite de la concertation avec des réunions techniques thématiques

Cette concertation n'est pas un acte isolé.

Elle s'inscrit dans un processus initié par le maître d'ouvrage depuis le démarrage des études préalables à l'enquête publique et qui se poursuivra jusqu'au lancement de l'enquête.

2. L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique est une procédure qui :

- d'une part, permet de confirmer le caractère d'utilité publique d'un projet et de vérifier que l'opération est élaborée en toute connaissance de cause ;
- d'autre part, a pour but de permettre une meilleure information des citoyens en ce qui concerne l'aménagement du cadre de vie et la protection de l'environnement.

C'est le Préfet des Yvelines qui saisira le Président du Tribunal Administratif, en précisant l'objet de l'enquête et la période retenue pour celle-ci, pour que ce dernier désigne le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, qui aura pour mission de mener à bien l'enquête d'utilité publique en recueillant les différents avis.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois.

A noter que cette enquête aura également pour objet de mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Trappes ainsi que le classement/déclassement de la voirie.

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

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

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

- **En coordination avec la ville de Trappes,**
- **De manière concertée avec les populations, les collectivités locales et les services concernés.**

Parmi les principales procédures, seront citées :

- L'enquête parcellaire et la procédure d'expropriation le cas échéant,
- La procédure d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement (Police de l'Eau),
- L'archéologie préventive.