

DEPARTEMENT DES YVELINES

**ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION
DE PROJET DE L'AMENAGEMENT
DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE SUR LE TERRITOIRE
DES COMMUNES DE COIGNIERES, LA VERRIERE ET MAUREPAS
Du vendredi 23 février au lundi 25 mars 2024**

RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR


Fait à Saint Nom la Bretèche le 23 avril 2024

Le commissaire Enquêteur

Michel FAURE

SOMMAIRE

	Page
Première partie : RAPPORT	3
Analyse et modalités de l'enquête	5
Présentation de la commune	7
Etat des lieux et modifications envisagées	9
Composition du dossier d'enquête	12
Organisation et déroulement de l'enquête	14
Analyse des observations	20
Avis des Administrations et des Collectivités territoriales	21
Avis de l'Autorité environnementale (Ae)	37
Observations de la population	44
Deuxième partie : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	59
Annexes	66 et suivantes

Les questions et avis du Commissaire Enquêteur sont en italiques et en rouge

Les réponses de la commune sont en vert

Le présent rapport comprend 2 parties :

Première partie : **LE RAPPORT**
ANALYSE ET MODALITES DE L'ENQUÊTE

1. INTRODUCTION :

- 1.1 Objet de l'enquête
- 1.2 Les Intervenants
- 1.3 Cadre réglementaire
- 1.4 Présentation des communes
- 1.5 Etat des lieux et aménagements envisagés
- 1.6 Composition du dossier d'enquête

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE :

- 2.1 Organisation de l'enquête
 - Désignation du Commissaire Enquêteur
 - Arrêté préfectoral n° 24-006 du 26 janvier 2024 portant l'ouverture de l'enquête
- 2.2 Publicité de l'enquête
- 2.3 Déroulement de l'enquête
 - Rencontres avec le Maître d'ouvrage

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS :

- 3.1 Procès-verbal de synthèse des observations
- 3.2 Examen des observations :
 - 3.2.1 Avis des Administrations et des Collectivités territoriales
 - 3.2.2 Avis de l'autorité Environnementale (Ae)
 - 3.2.3 Bilan comptable des observations recueillies
 - 3.2.4 Observations de la population consignées sur le registre d'enquête papier et celui par courriel

Deuxième partie :

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Ces deux documents sont indépendants et doivent être considérés comme séparés.

Ils sont joints dans un souci de présentation afin d'éviter qu'un document ne s'égare.

Pièces annexes :

Annexe 1 : Procès-verbal de synthèse du 3/04/2024

Annexe n°2 : Réponses du maître d'Ouvrage en date du 16/04/2024

Annexe n°3 : Arrêté du Préfet des Yvelines, n° 24-006 en date du 26/01/2024, prescrivant l'enquête publique

Annexe n°4 : Certificats d'affichages en date du 26 mars 2024 pour les mairies de Coignières et de Maurepas et du 29 mars 2024 pour la mairie de La Verrière

Première Partie

ANALYSE ET MODALITES DE L'ENQUETE**1. INTRODUCTION :*****1.1 Objet de l'enquête***

L'objectif principal de ce projet d'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur les communes de La Verrière, Coignièrès et Maurepas est de désenclaver le secteur en permettant les déplacements Nord/Sud.

Les enjeux principaux de ce projet :

- ✓ Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement pour les modes doux (piétons et cycles) ;
- ✓ Améliorer la visibilité du carrefour pour l'ensemble des usagers (motorisés ou non) ;
- ✓ Compléter les échanges de la RN10 avec les RD213 et RD13 ;
- ✓ Redonner un caractère urbain à la RN10 ;
- ✓ Maintenir la fluidité du trafic sur la RN10 ;
- ✓ Tenir compte des projets d'urbanisation du secteur : Gare-Bécanne, doublement du pont Schuler.... ;
- ✓ Prendre en compte la circulation des bus sur le secteur.

Le principe d'aménagement retenu consiste en :

- ✓ La dénivellation de la RN10 ;
- ✓ La réalisation d'un barreau de liaison entre la RD13 et la RD213 ;
- ✓ La mise en place de deux carrefours à feux de part et d'autre de la RN10
- ✓ La réalisation d'aménagement pour les modes doux.
- ✓

1.2 Les Intervenants

Le Maître d'ouvrage assurant la conduite de l'opération d'aménagement est :

Le Ministère de la Transition Ecologique et solidaire – représenté par la Direction des Routes d'Île de France (DIRIF) de la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement d'Île de France (DRIEA-IF).

Pour information, la DRIEA-IF a cependant donné une délégation de pouvoir à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines Terre d'innovations (SQY).

1.3 Cadre réglementaire

Cette enquête est prévue par les articles L. 123-1 à L. 123-18 du Code de l'Environnement concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'article R. 123-1 précise que « font l'objet d'une enquête publique les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude ».

Conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement, cette enquête pourra être suivie de la déclaration de projet, par laquelle l'autorité de l'Etat se prononce sur l'intérêt général de l'opération.

L'autorité compétente pour organiser l'enquête est le préfet du Département des Yvelines, conformément à l'article L. 123-3 du Code de l'Environnement.

1.4 Présentation des Communes

Commune de La Verrière

La commune de La Verrière est située dans le département des Yvelines et se trouve à 26 km au sud-ouest de Paris.

Les communes limitrophes en sont Elancourt au nord-est, le Mesnil-Saint-Denis au sud-est, Coignières à l'ouest et Maurepas au nord-ouest.

La commune est composée de trois parties relativement distinctes : au sud, à proximité du Mesnil-Saint-Denis, un quartier pavillonnaire dont la majeure partie des habitations a été construite entre les années 1930 à 1960 ; au nord-est, également des pavillons enserrant les bâtiments administratifs avec, à l'extrême est, le quartier du bois de l'Etang composé de HLM des années 1970 et où se trouve le cimetière, enfin, à l'ouest, séparé du village par le parc du château devenu l'institut Marcel Rivière, une zone d'activité appelée Orly-Parc, en bordure de la RN10.

Le territoire communal est bordé au nord par la route nationale 10 et à l'est par la route départementale 58, qui mène vers le nord, à Elancourt et, vers le sud au Mesnil-Saint-Denis et à Dampierre-en-Yvelines. La route départementale 13 traverse la partie ouest de la commune menant, vers le nord puis le nord-ouest, à Montfort-L'amaury et, vers le sud, également au Mesnil-Saint-Denis puis à Chevreuse.

La commune possède sa propre gare nommée « La Verrière ».

La commune est desservie par de nombreuses lignes de bus.

La Verrière est une commune urbaine qui en 2021 comptait 6 183 habitants et qui se trouve incluse dans le périmètre dans la communauté d'agglomération de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines.

La Verrière compte 72% de logements sociaux.

Maurepas

La commune de Maurepas est située dans le département des Yvelines et se trouve située à 20 km environ au nord de Rambouillet, en bordure de la nationale et à 30 km de Paris.

Elle se compose d'une zone très urbanisée, qui s'étend de la RN10 au sud à l'ancien village et du lotissement ancien hameau de la Villeneuve, et au nord, près du hameau des Mousseaux de Jouars-Pontchartrain.

La commune est traversée, selon un axe nord-ouest – sud-est, par la route départementale 13.

Elle est longée, selon un axe nord-sud, par la route nationale 10 dont deux entrées-sorties desservent Maurepas.

La gare SNCF la plus proche est la gare de La Verrière.

La commune est desservie par de nombreuses lignes de bus.

Maurepas est une commune urbaine qui en 2021 comptait 18 611 habitants et qui se trouve incluse dans le périmètre dans la communauté d'agglomération de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines.

Coignières

La commune de Coignières est située dans le département des Yvelines et se trouve située à environ 18 km de Versailles, et à 29 km au sud-ouest de Paris.

Elle est limitrophe de Maurepas au nord, du Mesnil-Saint-Denis et de Lévis-Saint-Nom à l'est, des Essarts-le-Roi au sud et de Saint-Rémy-l'Honoré à l'ouest.

La commune est urbanisée avec de nouveaux quartiers et zones d'activités contigus à Maurepas, ainsi qu'une zone industrielle (ZI du Marais) et une importante zone commerciale étirée le long de la route nationale et de la voie ferrée.

Coignières est desservie par la route nationale 10 qui la traverse selon un axe nord-est – sud-ouest, et qui compte tenu de l'intensité de la circulation crée une véritable coupure.

La commune possède une gare ferroviaire et est desservie par plusieurs lignes de bus.

Coignières est une commune urbaine qui en 2021 comptait 4 377 habitants et qui se trouve incluse dans le périmètre dans la communauté d'agglomération de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines.

1.5 Etat des lieux et aménagements envisagés

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



Etat des lieux :

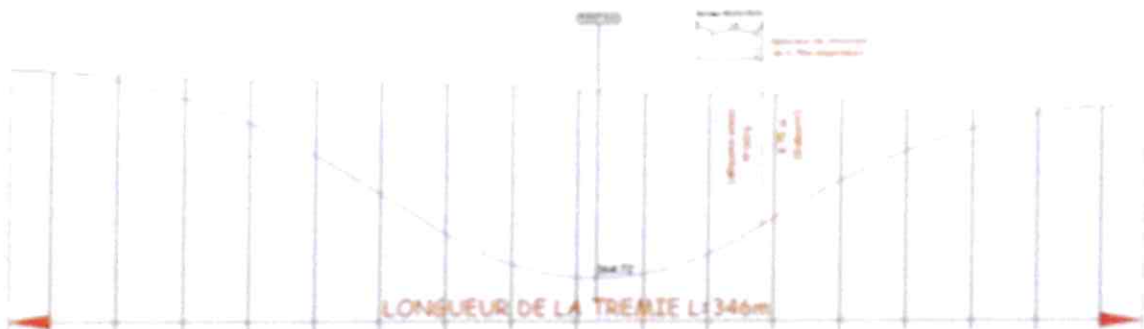
- **Un territoire en pleine mutation** : création de logements et de zones d'activités, développement de l'intermodalité ;
- **Des modalités de circulation qui doivent être améliorées** au regard des difficultés identifiées à l'horizon 2030 ;
- **Un carrefour peu lisible** pour les usagers et accidentogène ;
- **Une offre limitée pour les modes actifs** ;
- **Une RN10 peu intégrée** dans la ville ;
- **Des liaisons Nord/Sud, permettant de franchir la RN10, limitées**, ce qui crée un effet de coupure urbaine, et des franchissements sauvages de la RN10 à pied, à l'origine d'accident.

Objectifs de l'opération :

- Renforcer les liaisons entre les secteurs situés au Nord et au Sud de la RN10 ;
- Améliorer la lisibilité et sécuriser les conditions de déplacements pour tous ;
- Maintenir la fluidité du trafic sur la RN10 et sur le secteur
- Améliorer l'insertion urbaine de la RN10

Le projet :

- Dénivellement de la RN10, qui est « enterrée » sous le niveau actuel de la RN10 : la RN10 conserve le nombre de voies actuelles



- Création d'un pont au-dessus de la RN10 entre la RD213 et la RD13 : la voirie ainsi créée présente 2 voies de circulation dans chaque sens, et un trottoir multifonction pour les modes actifs
- Mise en place de deux carrefours à feux de part et d'autre de la RN10
- Création de contre-allées
- Création de liaisons douces au nord de la RN10 et sur la partie ouest de l'ouvrage créé
- Démontage de la passerelle piétonne actuelle

Le plan des aménagements proposés est le suivant :



Le montant de l'opération est de 27 225 000 euros HT, réparti de la façon suivante :

	Montant HT	Montant TTC
Etudes	2 325 000 €	2 790 000 €
Acquisitions foncières	0 €	0 €
Travaux	24 743 000 €	29 691 600 €
Espaces verts	157 000 €	188 400 €

1.6 Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête mis à disposition du Public, conforme à la réglementation en vigueur, est composé des pièces suivantes :

✚ **Un registre d'enquête paraphé par le Commissaire Enquêteur**

✚ **Un dossier technique comprenant :**

1. La pièce A : Objet de l'enquête
2. La pièce B : Le plan de situation
3. La pièce C : La notice explicative
4. La pièce D : Le plan général des travaux
5. La pièce E : L'étude d'impact
6. La pièce F : Le dossier d'incidences NATURA 2000
7. La pièce G : L'évaluation socio-économique
8. La pièce L : Les avis réglementaires exigibles pour cette opération (dont la décision de l'autorité environnementale (AE), le mémoire en réponse à l'AE et aux avis reçus pendant la concertation)

✚ **Les pièces administratives suivantes :**

1. Décision du Tribunal Administratif de Versailles du 28 décembre 2023, modifiée par celle du 3 janvier 2024 sous le n° E23000077/78 portant désignation du Commissaire Enquêteur,
2. Arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines n° 24-006 du 26 janvier 2024 justifiant l'ouverture de l'enquête.
3. Délibération de SQY n°2023-29 du 16 février 2023
4. Rapport du Garant sur la Concertation préalable du 18/11/2019 au 20/12/2019 établi le 16/01/2020
5. Arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines du 1^{er} septembre 2020 portant sur le bilan de la concertation

± **Les pièces complémentaires :**

1. Un sous dossier relatif à la publicité de l'enquête comportant copie des avis parus dans les journaux locaux et copie des certificats d'affichage.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE :

2.1 Organisation de l'enquête

- Désignation du Commissaire Enquêteur :

Par décision du Tribunal Administratif de Versailles N° E23000077/78 du 28 décembre 2023, modifiée par la décision du 3 janvier 2024, la Présidente Madame Jenny GRAND d'ESNON, nous a désigné en qualité de Commissaire Enquêteur titulaire et Monsieur Michel Alain RISPAL, en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant pour conduire l'Enquête publique ayant pour objet :

Une déclaration de projet concernant l'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de La Verrière, Coignières et Maurepas.

- Arrêté préfectoral n° 24-006 du 26 janvier 2024 portant l'ouverture de l'enquête :

Par arrêté préfectoral n° 24-006 du 26 janvier 2024, par délégation de Monsieur le Préfet des Yvelines Jean-Jacques BROT, Monsieur Victor DEVOUGE, Sous-Préfet et Secrétaire Général de la préfecture des Yvelines, a fixé la durée de l'enquête à 32 jours consécutifs du 23 vendredi 23 février 2024 à 8h30 au lundi 25 mars 2024 à 17h.

Par décision motivée, le Commissaire Enquêteur aurait pu prolonger l'enquête pour une durée maximale de 15 jours.

Par ailleurs, pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique qui a été coté et paraphé par le Commissaire Enquêteur comprenait le registre d'enquête publique avec notamment une étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale était consultable par le public :

- dans les mairies de Coignières, La Verrière et Maurepas, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- Sur le site internet dédié : <https://www.registre-numerique.fr/amenagement-carrefour-malmedonne>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 09 h à 12 h et de 14 h à 15 h 30.

Toutes informations sur le dossier d'enquête pouvaient être demandées auprès de la Direction des Routes d'Île-de-France à l'adresse suivante :

DiRIF / SMR / DMRSO

Enquête publique pour le projet du carrefour de la Malmedonne

137 rue de l'Abbé Groult

CS 23204

75732 PARIS CEDEX 15.

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'intérêt général du projet pouvaient être :

soit consignées par les intéressés sur le registre d'enquête ouvert à cet effet dans chacune des mairies concernées, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,

soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Maurepas, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre de la mairie.

Le public pouvait également faire parvenir ses observations et propositions du vendredi 23 février 2024 à 8h30 au lundi 25 mars 2024 à 17 h :

sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <https://www.registre-numerique.fr/amenagement-carrefour-malmedonne>

par courrier électronique à l'adresse mail suivante : amenagement-carrefour-malmedonne@mail.registre-numerique.fr

Ces observations et propositions étaient consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Par ce même arrêté, les dates et heures des permanences du Commissaire Enquêteur aux mairies de La Verrière, Coignières et Maurepas avaient été fixées comme suit :

Coignières	Le vendredi 23 février 2024	de 8h30 à 12h
La Verrière	Le vendredi 15 mars 2024	de 8h30 à 12 h
Maurepas	Le samedi 2 mars 2024	de 9h00 à 12h30
Maurepas	Le lundi 25 mars 2024	de 14h à 17h

2.2 Publicité de l'enquête :

La publicité concernant l'enquête a fait l'objet :

- ✚ D'un affichage sur les panneaux communaux des communes de La Verrière, Coignières et Maurepas et sur le site concerné comme l'atteste les certificats d'affichage des communes des 26 et 29 mars 2024.

- ✚ D'une publicité sur le site internet dédié :

- : <https://www.registre-numerique.fr/amenagement-carrefour-malmedonne>

- ✚ sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 09 h à 12 h et de 14 h à 15 h 30.

- ✚ De deux insertions dans les journaux locaux :

Toutes les nouvelles	Le Grand Parisien
Le mercredi 31 janvier 2024	Le mercredi 31 janvier 2024
Le mercredi 28 février 2024	Le mercredi 28 février 2024

L'avis d'enquête précisait la possibilité pour le public de formuler ses observations :

- Soit directement dans les mairies de La Verrière, Coignières et Maurepas, sur le registre à disposition du public aux heures d'ouverture des bureaux des mairies,
- Soit par courrier postal écrit à l'attention du Commissaire Enquêteur domicilié à la mairie de Maurepas,
- Soit sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié :

<https://www.registre-numerique.fr/amenagement-carrefour-malmedonne>

- Soit, par voie électronique, via l'adresse mail suivante :

amenagement-carrefour-malmedonne@mail.registre-numerique.fr

Le Commissaire Enquêteur estime que cette publicité a été suffisante et correctement organisée pour l'information du public.

2.3 Déroulement de l'enquête :

Rencontres avec le Maître d'ouvrage

Dès la décision du Tribunal Administratif de Versailles me désignant pour conduire l'enquête publique ayant pour objet une déclaration de projet concernant l'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de La Verrière, Coignièrès et Maurepas, j'ai pris contact par téléphone avec les services de l'Etat, de la DIRIF et de la SQY pour convenir d'un rendez-vous, afin de prendre connaissance du dossier, fixer les dates de l'enquête et arrêter les dates de permanences.

Le 17 janvier 2024, je me suis rendu au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY (Saint Quentin en Yvelines) pour rencontrer les responsables du projet :

- Monsieur Guillaume BENNET, de la DIRIF, responsable du département de la modernisation du réseau sud-ouest (DMRSO), Direction des routes Île de France,
- Monsieur Arnaud DRAZEVIC, de SQY, responsable du service Grands Travaux Viaires, Direction des mobilités,
- Monsieur Frédéric BOYER, de SQY, chargé d'opérations, Direction des mobilités, service Grands Travaux Viaires,
- Monsieur Yves BLONDELOT, de la société Iris Conseil, Directeur Région Île de France-Centre,
- Madame Véronique MENSCON, en visio,

qui m'ont expliqué l'objet et la finalité de cette enquête publique.

A cette occasion, nous avons fixé les dates de l'enquête publique et les dates probables de mes permanences.

Le 19 janvier 2024, je me suis rendu à la Préfecture des Yvelines pour rencontrer Madame Véronique BOSSE, chargée des procédures de DUP et d'expropriation pour me présenter et signer le registre d'enquête publique en trois exemplaires destiné à chacune des communes concernées.

Le 23 janvier 2024, j'avais rendez-vous à l'atelier de Maurepas avec Monsieur Philippe GAGNET, responsable du service Urbanisme de la ville de Maurepas et Monsieur François LIET, Adjoint au Maire de Maurepas et délégué à l'aménagement urbain durable et aux mobilités pour connaître leur position sur cet aménagement du carrefour de la Malmedonne.

En leur compagnie, j'en ai profité pour visiter le site et le local destiné à recevoir le public, à la mairie de Maurepas.

Le 26 janvier 2024, je me suis à nouveau déplacé au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY pour rencontrer Messieurs Arnaud DRAZEVIC et Frédéric BOYER pour aller sur le terrain et visiter, dans le détail le carrefour de la Malmedonne.

A cette occasion, j'ai pu rencontrer Monsieur Emmanuel VEIGA, Directeur Général Adjoint du développement économique de SQY.

Le 31 janvier 2024, j'avais rendez-vous à la mairie de La Verrière pour rencontre Monsieur le Maire Nicolas DAINVILLE et Madame Sandrine GUIGNARD, Directrice des services techniques de la ville pour récupérer leur avis sur le projet de l'aménagement du carrefour de la Malmédonne.

Le 2 février 2024, j'ai rencontré à la mairie de Coignières Monsieur le Maire Didier FISCHER accompagné de Monsieur Cyril LONGUEPEE, Adjoint au Maire chargé de la Transition écologique, urbanisme et travaux, de Madame Anne BROCHARD, Directrice de la Transition écologique, de l'aménagement et de l'urbanisme, de Madame Céline LACROIX, Directrice Adjointe de la Transition écologique, de l'aménagement et de l'urbanisme et Responsable du Service urbanisme, de Monsieur Laurent LANYI, Directeur de la Coordination Administrative de la commune.

Lors de cette réunion, j'ai recueilli l'avis de Monsieur le Maire, de son Adjoint et du personnel de la mairie présent.

Lors de cette visite, j'ai également rencontré Madame Manuela DA COSTA, Directrice des Services à la population.

J'en ai profité pour voir le bureau destiné à ma permanence du 23 février 2024.

Le 9 février 2024 j'ai rencontré Monsieur le Maire de Maurepas Grégory GARESTIER qui était accompagné de Messieurs François LIET, Adjoint au Maire et délégué à l'aménagement urbain durable et aux mobilités et Philippe GAGNET, responsable du service Urbanisme de la ville pour me présenter et prendre note des remarques émises par Monsieur le Maire.

Le 16 février 2024, je me suis rendu, à nouveau, au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY pour rencontrer Monsieur Frédéric BOYER pour signer les documents mis à la disposition du public pendant la période de l'enquête publique.

Le 15 mars 2024, à nouveau, je me suis déplacé au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY pour rencontrer Messieurs Arnaud DRAZEVIC et Frédéric BOYER, ainsi que Monsieur Guillaume BENNET (en Visio conférence) pour faire le point sur l'enquête en cours et leur demander **d'effectuer un comptage sur une journée, du public utilisant la passerelle, de déterminer le temps et la distance**, éventuellement supplémentaire, à pied ou en bicyclette, au cas où cette passerelle serait supprimée.

Je me suis tenu à la disposition du public, conformément aux dates fixées par l'arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines n° 24-006 du 26 janvier 2024 prescrivant l'ouverture de la présente enquête publique.

Pour information, les trois communes avaient mis à ma disposition, des locaux dédiés situé au rez-de-chaussée des hôtels de ville, équipé d'un ordinateur.

Il n'y a eu aucun incident pendant mes permanences.

A noter toutefois qu'une contribution indiquée sur le registre numérique n° 43 du 15 03 2024 et inscrite sur l'adresse email dédiée, n'a pas été prise en compte à la demande de l'émetteur.

J'ai récupéré l'original du dossier d'enquête publique de la commune de Maurepas le 25 mars 2024 à 17 heures et ceux des communes de La Verrière et de Coignières le mercredi 27 mars 2024 à 10 heures.

Le mercredi 3 avril 2024, j'ai rencontré au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY Messieurs Arnaud DRAZEVIC et Frédéric BOYER, ainsi que Monsieur Guillaume BENNET (en Visio conférence) pour leur remettre mon procès-verbal de synthèse.

Le jeudi 11 avril 2024, à la demande du Maître d'Ouvrage, je me suis à nouveau rendu au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY pour rencontrer Messieurs Arnaud DRAZEVIC , Frédéric BOYER et Philippe LECLEC (responsable du bureau d'études « déplacements » au sein de la direction Mobilités de la SQY), ainsi que Monsieur Guillaume BENNET (en Visio conférence) pour expliquer, à nouveau, les questions que je pose sur mon PV de synthèse et écouter le projet des réponses que ceux-ci souhaitaient me faire.

3.ANALYSE DES OBSERVATIONS :

3.1 Procès-verbal de synthèse des observations :

Conformément aux dispositions de l'article R 123-18, modifié par décret n°2017-626 du 25 avril 2017 – article 4 du code de l'environnement, j'ai rencontré le 3 avril 2024 au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY Messieurs Arnaud DRAZEVIC et Frédéric BOYER, ainsi que Monsieur Guillaume BENNET (en Visio conférence) pour leur faire part des observations reçues pendant l'enquête et leur remettre le procès-verbal de synthèse des observations.

J'ai reçu par courriel le 16 avril 2024 les réponses du Maître d'Ouvrage aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse, remis en mains propres le 3 avril 2024.

Le procès-verbal de synthèse et les réponses du Maître d'Ouvrage sont joints en annexe 1 et 2 pages 67 et 121

A nouveau, j'indique que l'enquête publique s'est déroulée sans incident, les prescriptions de l'arrêté Monsieur le Préfet des Yvelines n° 24-006 du 26 janvier 2024 prescrivant l'ouverture de la présente enquête publique ont été respectées, les quatre permanences se sont déroulées dans un climat propice aux échanges.

3.2 Examen des observations :

3.2.1 AVIS DES ADMINISTRATIONS ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Consultation des administrations et des collectivités territoriales intéressées par le projet :

Le Commissaire Enquêteur constate qu'un courrier signé par Monsieur le Préfet des Yvelines Jean-Jacques BROT et émis par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'île de France, Direction des routes d'Île de France, en date du 6 octobre 2022, a été adressé à 21 entités pour les informer du projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne sur les communes de La Verrière, Coignères et Maurepas et de la concertation publique qui a été organisée, au titre de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme qui a eu lieu entre le 18 novembre et le 19 décembre 2019, pour leur demander de faire part de leurs observations, ce sont :

Consultation des collectivités :

- Madame la Présidente du Conseil Régional d'Île de France
- Monsieur le Président du Conseil Départemental des Yvelines
- Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines
- Monsieur le Maire de Coignères
- Monsieur le Maire de La Verrière
- Monsieur le Maire de Maurepas.

Consultation interservices :

- Madame la Directrice Régionale et Inter départemental de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île de France

- Madame la Directrice Départementale de l'emploi, du travail et des solidarités
- Monsieur le Directeur Départemental de la Protection des Populations des Yvelines
- Madame la Cheffe de l'unité départemental de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines
- Monsieur le Directeur Régional des Affaires Culturelles d'Île de France
- Monsieur le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation de la Préfecture de police
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique des Yvelines
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires des Yvelines
- Monsieur le Directeur de l'unité départementale de la Direction Régionale et Interdépartemental de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île de France
- Monsieur le Directeur régional et interdépartemental de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île de France
- Monsieur le Directeur du Service Départemental d'incendie et de Secours des Yvelines
- Madame la Directrice générale de l'Agence Régionale de Santé d'Île de France
- Monsieur le Président de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
- Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Versailles-Yvelines
- Monsieur le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Yvelines.

Pour information, le dossier concernant ce projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne était téléchargeable pendant une semaine à l'adresse suivante : <http://we.tl/t-ObZ7ksQ58u>.

A l'issue de ce courrier, le Commissaire Enquêteur observe que seules **8 administrations et collectivités territoriales ont émis un avis ou des observations et suggestions par écrit.**

Ci-dessous, les questions posées par le Commissaire Enquêteur et réponses fournies par le Maître d'Ouvrage :

Pièce n°1 : Le Département des Yvelines est favorable à ce projet.

Il indique toutefois qu'il faudrait approfondir notamment les cheminements pour les modes actifs entre les différents quartiers, mais aussi vers la gare de La Verrière, afin d'assurer des déplacements sécurisés.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de lui confirmer que ce point sur ces déplacements (notamment vers la gare de La Verrière), pour les modes actifs, pour être sécurisés, a bien été pris en compte et s'il serait possible d'en préciser les modalités.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La livraison récente des aménagements du contrat de pôle de la gare de La Verrière avec son parvis, ses trottoirs et aménagements cyclables permet de répondre favorablement à la continuité de ces aménagements.

Le Commissaire Enquêteur prend bonne note de ces informations et de la réponse du Maître d'Ouvrage.

Pièce n°2 :

Dans son courrier cité l'ARS souhaite la prise en compte des observations qu'elle a formulé, et notamment celle pour limiter l'impact du projet sur les reprints de trafic à l'intérieur des villes (qualité de l'air et nuisance sonore).

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage, bien que des dispositions ont déjà été mentionnées dans la présente présentation, s'il entend encore améliorer, notamment, des solutions pour encore diminuer les désagréments sonores, principalement le long de la RD213

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'étude d'impact indique une hausse de l'ambiance sonore pour les riverains de la RD213, qui subissent un impact direct par le projet (au niveau de R9 sur la carte ci-dessous) ou indirect (R10 et R11 – on est en dehors du périmètre de travaux mais la hausse de trafic dû au projet génère des impacts acoustiques au-delà).

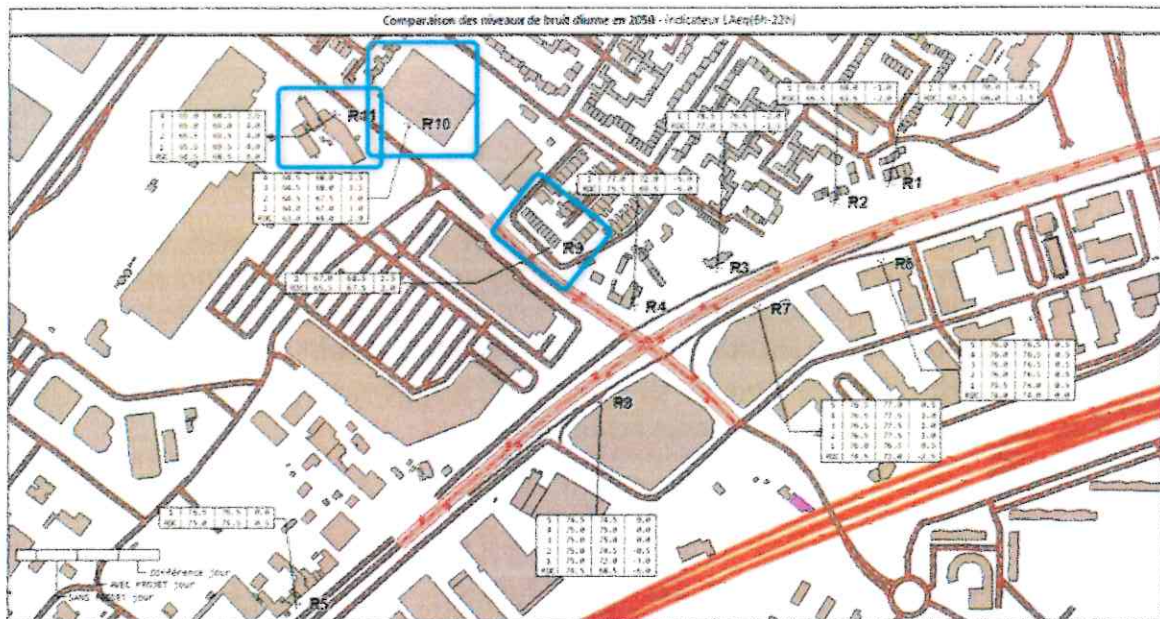


Figure 17 - Comparaison des niveaux de bruit entre les scénarios SANS PROJET et AVEC PROJET en 2050 période diurne 6h à 22h (source : IRS Conseil)

La carte des calculs sur récepteurs donne des résultats plus précis sur les façades des bâtiments d'habitation et de bureaux.

Les résultats montrent une réduction des niveaux sonores le long de la RD213 en situation AVEC PROJET par rapport à la situation SANS PROJET. Ainsi, le projet n'est pas qualifié de transformation significative : alors il n'y a pas d'obligation réglementaire de protéger les bâtiments. Cependant, les niveaux de bruit du scénario AVEC PROJET restent supérieurs au seuil caractérisant un Point Noir de Bruit (PNB). Dans le cadre de la politique de rattrapage des points noirs du bruit du réseau national (circulaire interministérielle du 25 mai 2004), il faut résorber ces PNB.

Le long de la RD213, les niveaux acoustiques en situation AVEC PROJET augmentent de 1,5 à 4 dB(A) par rapport à la situation SANS PROJET.

Extrait de l'étude d'impact page 464

Des protections de façade sont envisagées dans le dossier d'enquête publique pour les habitations au droit de R9.

Il semble techniquement possible de réaliser un écran acoustique en lieu et place des protections de façade. Des études de conception détaillées seront menées en ce sens. Cet écran acoustique pourrait être implanté de la façon suivante, afin de protéger à la source les riverains.



Le type d'écran (hauteur, localisation exacte, forme et matériaux) sera défini par une modélisation acoustique. En outre, le maître d'ouvrage étudiera les impacts visuels et paysagers de ces dispositifs, notamment pour les riverains. Sur cette base, le maître d'ouvrage réalisera une concertation spécifique auprès des riverains directement concernés par les impacts de ces murs. Sous réserve de leur accord à l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à implanter un écran acoustique.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction que la demande des riverains concernés est prise en compte et confirme la demande de pose de « murs anti-bruit » en concertation avec les habitants des maisons concernées sur la RD213.

Pièce n°6 : Le Conseil Municipal de la ville de La Verrière valide le dossier d'enquête préalable concernant ce projet en émettant plusieurs remarques dont plusieurs sont hors de champ de la présente enquête.

Toutefois, il demande que les circulations piétonnes et cyclistes soient organisées de façon à assurer la sécurité de chacun.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si des caméras de surveillance seront mises en place sur le pont.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Il n'est pas prévu d'installer des caméras de surveillance sur le pont. Toutefois, des mesures conservatoires (fourreaux et chambres) pour l'installation future de caméras pourront être envisagées en accord avec la ville.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Le Conseil Municipal demande que les réseaux d'assainissement fassent l'objet d'une attention particulière.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage qu'en est-il à ce sujet ?

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet prévoit de gérer les eaux pluviales qui seront récupérées au droit du projet : Les eaux de ruissellement de la chaussée de la RN10 seront guidées par des bordures et caniveaux ou collectées par des regards avaloirs et dirigées vers un bassin de stockage, puis rejeté vers le réseau existant de la CASQY au Sud de RN 10, avec un débit régulé, qui fera l'objet d'un accord du gestionnaire du réseau. Les eaux de ruissellement sur l'ouvrage RD13/RD213 seront collectées par des regards avaloirs et rejetés dans le réseau existant de la CASQY.

Concernant les réseaux concessionnaires existants : ceux-ci sont conservés ou seront déviés si le projet le nécessite.

Le Commissaire Enquêteur prend bonne note de ces informations et de la réponse du Maître d'Ouvrage.

Pièce n°7 : Le Conseil Municipal de la ville de Coignières valide le dossier d'enquête préalable concernant ce projet en demandant d'affiner la réflexion en ce qui concerne la visibilité et la desserte de la zone d'activité du Forum-Gibet.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de quelle façon cette remarque a été prise en compte, notamment pour les commerces près de la NR10 (exemple le quick) qui seront moins vus, compte tenu de l'enterrement de cette voie.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La signalisation directionnelle en place (qui sera maintenue) permet d'indiquer aux usagers de la route l'emplacement du centre commercial et des commerces.

Des adaptations sur l'emplacement de cette signalisation pour améliorer sa visibilité pourront être étudiées dans le cadre des études détaillées.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note et demande au maître d'Ouvrage de bien vérifier que la signalisation directionnelle en place permettra aux usagers des commerces près de la RN10 de les apercevoir.

Piècen°8 : Le Conseil Municipal de la ville de Maurepas émet un **avis favorable** au dossier d'enquête préalable concernant ce projet.

Le Commissaire Enquêteur s'interroge sur la suppression de la passerelle qui relie Maurepas à la gare de La Verrière et demande au Maître d'Ouvrage de lui indiquer, en distance, le cheminement supplémentaire pour les modes actifs occasionné par cette suppression.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Un comptage des piétons a été effectué le jeudi 21 mars 2024, de 6h à 19h30, suivant le plan ci-dessous.



3 050 piétons ont été enregistrés, dans les 2 sens, sur la passerelle. Toutefois, nous ne connaissons pas les points d'origine et de destination de ces piétons.

La répartition est la suivante en heure de pointe :

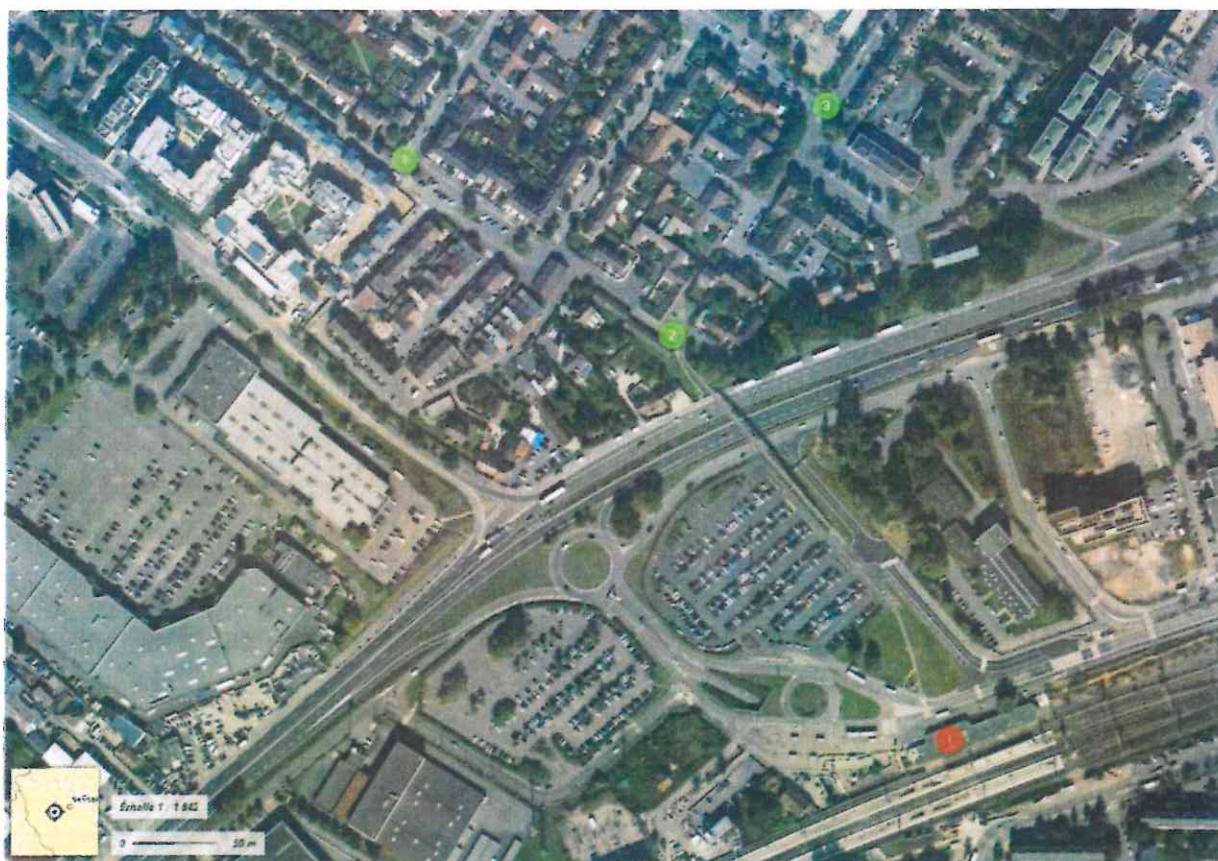
651 piétons de 7h à 9h

765 piétons de 17h à 19h

Soit 46 % en heures de pointe

Des mesures de temps de parcours ont été réalisées, sur 3 parcours différents :

Avec 3 origines différentes, voir points 1 à 3 ci-dessous et une seule destination, la gare de La Verrière.



Les résultats sur les temps de parcours sont les suivants (actuellement correspond au temps de parcours avec la passerelle existante, futur à ceux en passant par le futur barreau RD213/RD13) :

- 1 => 5 : actuellement 6'20'' / futur 8'10'' pour parcourir le trajet du croisement Av du Roussillon x Place du Languedoc à la gare de la Verrière, avec un allongement de distance de 255 m.
- 2 => 5 : actuellement 4'20 / futur 8'55'' pour parcourir le trajet d'environ du pied de la passerelle à la gare de la Verrière, avec un allongement de distance de 480 m.
- 3 => 5 : actuellement 6'05' / futur 10'10'' pour parcourir le trajet du croisement av du Rouergue x av Forez à la gare de la Verrière, avec un allongement de distance de 480 m.

Ces mesures permettent de constater, dans le cadre de la suppression de la passerelle, une augmentation globale des distances et des temps de parcours pour les habitants de Maurepas qui souhaitent accéder à la gare de la Verrière.

Il est important de préciser que la passerelle existante ne répond pas aux normes en vigueur concernant les Personnes à Mobilité Réduite, et n'est pas compatible avec le programme d'aménagement de la future ZAC Gare Bécannes techniquement (disponibilité foncière au Nord et au Sud). Aussi, sa conservation nécessiterait une démolition/reconstruction. Ces raisons ont poussé le maître d'ouvrage à écarter cette solution.

Enfin, bien que la suppression de la passerelle génère une légère dégradation du temps de parcours pour les habitants de Maurepas se rendant à pied à la gare de la Verrière, elle ne

remet pas en cause l'intérêt public général du projet, au regard de tous les autres bénéfices offerts par le projet.

La traversée piétonne de la RN10 se fera par l'intermédiaire du futur ouvrage de franchissement de la RN10, entre la RD213 et la RD13, sur le trottoir multifonction piétons/cycles prévu côté ouest du pont. La pertinence de rajouter une passerelle spécifiquement piétons à proximité immédiate de cet ouvrage apparaît limitée.

Le Commissaire Enquêteur note qu'un nombre important de piétons utilisent la passerelle. L'étude effectuée sur la suppression de la passerelle fait ressortir un rallongement (au maximum) du temps à pied de 4mn35' et une distance augmentée pour aller de la ville de Maurepas à la gare de La Verrière de 480 mètres.

Ceci dit, au vu de ces augmentations de temps et de distance, peu importants, de la difficulté de créer une nouvelle passerelle au même endroit et surtout de l'intérêt public général du projet, le Commissaire Enquêteur considère que ce nouveau temps de parcours est tout-à-fait acceptable et valide donc la démolition de la passerelle qui n'est plus aux normes actuelles en vigueur concernant les Personnes à Mobilité Réduite.

Pièce n°9 : A nouveau, Monsieur le Maire Grégory GARESTIER confirme que la commune de Maurepas est favorable à ce projet.

Il émet toutefois les points suivants à étudier et à intégrer au projet :

Sur le traitement des nuisances phoniques :

- Sur la RD213, des mesures acoustiques seraient prises par changements de certains ouvrants mais le périmètre à traiter n'est pas connu avec précisions pour les riverains.

Il souhaiterait que des précisions soient apportées sur le principe et le niveau de prise en charge par le maître d'ouvrage.

- Pour la RN10, il semblerait que le principe de protection de type murs anti-bruit soit exclu et que la solution d'isolement acoustique ponctuel lui soit préférée comme pour la RD 213 mais sans justification technique apportée au dossier.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de bien vouloir répondre aux deux questions posées par Monsieur le Maire et principalement pour la pose de murs anti-bruit.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'étude d'impact indique une hausse de l'ambiance sonore pour les riverains de la RD213, qui subissent un impact direct par le projet (au niveau de R9 sur la carte ci-dessous) ou indirect (R10 et R11 – on est en dehors du périmètre de travaux mais la hausse de trafic dû au projet génère des impacts acoustiques au-delà).

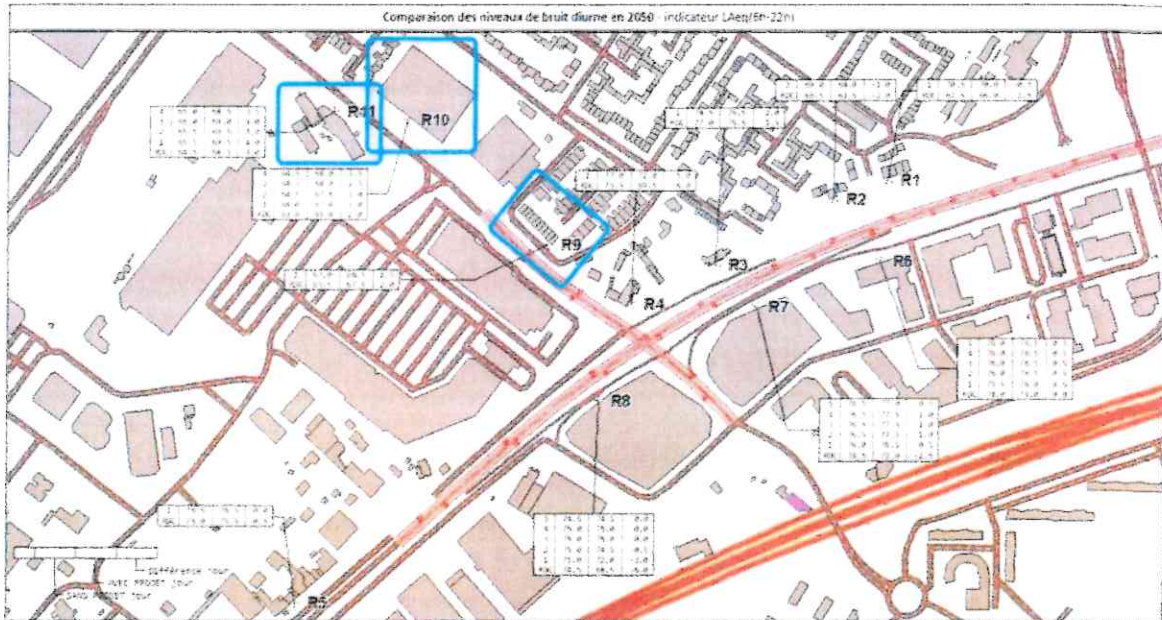
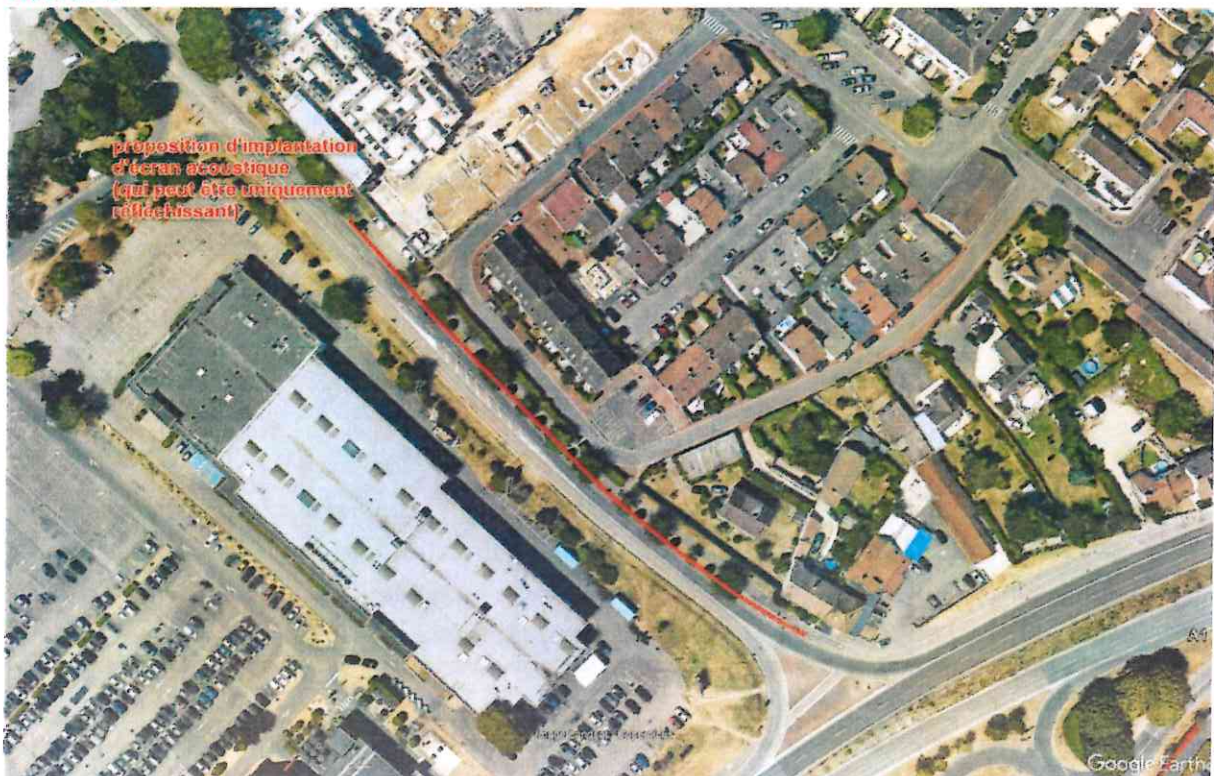


Figure 17 : Comparaison des niveaux de bruit entre les scénarios SANS PROJET et AVEC PROJET en 2050 (indicateur LAeq/5h-22h) (Source : IREL Consoil)

La carte des calculs sur récepteurs donne des résultats plus précis sur les façades des bâtiments d'habitation et de bureaux. Les résultats montrent une réduction des niveaux sonores le long de la RN10 en situation AVEC PROJET par rapport à la situation SANS PROJET. Ainsi, le projet n'est pas qualifié de transformation significative : alors il n'y a pas d'obligation réglementaire de protéger les bâtiments. Cependant, les niveaux de bruit du scénario AVEC PROJET restent supérieurs au seuil caractérisant un Point Noir de Bruit (PNB). Dans le cadre de la politique de rattrapage des points noirs du bruit du réseau national (circulaire interministérielle du 25 mai 2004), il faut résorber ces PNB. Le long de la RD213, les niveaux acoustiques en situation AVEC PROJET augmentent de 1,5 à 4 dB(A) par rapport à la situation SANS PROJET.

Extrait de l'étude d'impact page 464

Des protections de façade sont envisagées dans le dossier d'enquête publique pour les habitations au droit de R9. Il semble techniquement possible de réaliser un écran acoustique en lieu et place des protections de façade. Des études de conception détaillées seront menées en ce sens. Cet écran acoustique pourrait être implanté de la façon suivante, afin de protéger à la source les riverains.



Le type d'écran (hauteur, localisation exacte, forme et matériaux) sera défini par une modélisation acoustique. En outre, le maître d'ouvrage étudiera les impacts visuels et paysagers de ces dispositifs, notamment pour les riverains. Sur cette base, le maître d'ouvrage réalisera une concertation spécifique auprès des riverains directement concernés par les impacts de ces murs. Sous réserve de leur accord à l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à implanter un écran acoustique.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction que la demande des riverains concernés est prise en compte et confirme la demande de pose de « murs anti-bruit » en concertation avec les habitants des maisons concernées sur la RD213.

Sur La création d'une bretelle d'accès pour les activités existantes :

Le projet prévoit la création d'une contre-allée accessible par l'intérieur du quartier de la Malmedonne via l'avenue du Béarn et l'impasse du Lauragais pour permettre l'accès aux activités existantes et notamment au restaurant Villa Maria (à l'angle de la RN 10 et de la RD 213 actuelles).

La Ville s'interroge sur la validité de cet accès en l'absence de production au dossier de documents suffisamment précis par rapport aux schémas de principe.

Les voies internes au quartier ne semblent pas dimensionnées pour accueillir un flux supplémentaire lié aux activités commerciales et les incidences sur les circulations induites dans le quartier Malmedonne manquent au dossier.

En l'état, on ne voit pas comment s'effectueraient les retournements des véhicules (clientèle, service de collecte des déchets).

Le Commissaire Enquêteur s'interroge effectivement sur la largeur de cette bretelle et également où pourront stationner les véhicules des clients du restaurant Villa Maria.

Il demande donc au Maître d'Ouvrage si ces points ont bien été étudiés.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La largeur de la bretelle permet la circulation des véhicules légers et des poids lourds y compris ceux de la collecte des déchets. Les clients du restaurant stationneront sur le parking du restaurant.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Sur les Modes Actifs :

Monsieur le Maire de la commune de Maurepas précise qu'une attention particulière devra être apportée pour assurer la continuité et la sécurisation des traversées piétonnes et cyclables (modes actifs) s'agissant du franchissement au niveau du nouvel ouvrage d'art au-dessus de la RN 10 pour interdire le cheminement piétonnier côté est de l'ouvrage et diriger l'intégralité des flux côté ouest.

De même, il sera nécessaire de détailler les conditions de franchissement et le mode de sécurisation pour les piétons et cyclistes amenés à franchir le nouvel ouvrage d'art, obligés de

franchir plusieurs voies réservées aux véhicules motorisés, pour emprunter ce cheminement Ouest.

Le Commissaire Enquêteur souhaite également connaître, comme plusieurs observations de riverains les conditions de franchissement et le mode de sécurisation pour les piétons et cyclistes amenés à franchir le nouvel ouvrage d'art et demande au Maître d'Ouvrage de bien vouloir détailler ces points.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'article L228-2 du code de l'environnement prévoit :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

En l'état, le projet respecte l'article L228-2 du code de l'environnement : le projet prévoit un trottoir multifonction piétons/cycles, côté ouest du barreau RD213/RD13, de 4.00 m de large. Le flux piéton/cycle est séparé physiquement par une bordure de la circulation motorisée. Il est également prévu des voies vertes d'une largeur de 3,40m utilisées par les piétons et les cycles le long de la RN10, séparé de la circulation motorisée par un aménagement paysager large d'1,00m.

Cependant, le maître d'ouvrage est conscient que ces cheminements peuvent être optimisés voire séparés entre les piétons et les cycles.

Ainsi, depuis les feux tricolores en amont de l'ouvrage sur la RD213 jusqu'à l'extrémité du projet au sud, avec les caractéristiques suivantes, le maître d'ouvrage s'engage sur les caractéristiques suivantes :

- Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles ;
- 1.40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10.

Les études ultérieures permettront de définir les moyens techniques pour séparer les cheminements piétons et cycles.

*Le Commissaire Enquêteur prend note de cette avancée (Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles, 1.40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10), et **aussi notamment l'engagement d'une étude pour séparer les cheminements piétons et cycles.***

Par ailleurs Monsieur le Maire souhaiterais disposer d'un plan détaillé et d'ensemble de l'ouvrage envisagé pour mieux apprécier les conséquences des réalisations présentées sur les voiries adjacentes à ce projet.

Le Commissaire Enquêteur, bien que ce soit hors champ de l'enquête, comprend cette demande et souhaite que celle-ci soit concrétisée.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le plan des aménagements est fourni en annexe du dossier d'enquête publique (pièce D). Les plans présentés se limitent toutefois au projet et aux abords immédiats.

Lors de l'élaboration des études détaillées de conception ces éléments seront bien évidemment transmis à la ville de Maurepas, mais également à celle de La Verrière et de Coignières.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Monsieur le Maire de la commune de Maurepas précise que ce projet indique que l'impact foncier et parcellaire de l'ouvrage de carrefour RN10/RD 213 ainsi que la nouvelle bretelle d'accès au sein du quartier Malmédonne, se ferait sur la **totalité des réalisations en domanialité publique** sans recourir à l'emplacement réservé n° 14 inscrit au plan local d'urbanisme de Maurepas.

A ce sujet, le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si cette option est définitive.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme que cette option est définitive

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Pièce n°10 : Monsieur le Maire Didier FISHER confirme que la commune de Coignières est favorable à ce projet.

Il émet toutefois quelques réflexions notamment concernant la visibilité et la desserte de la zone d'activités du Forum-Gibet qui génère des inquiétudes, à savoir :

- Le graphique présenté dans la notice explicative du projet (pièce C – page 7) n'intègre pas le projet d'aménagement de la zone d'activités du Forum-Gibet – Porte de chevreuse qui vise à la requalification de cette zone commerciale.

Le Commissaire Enquêteur, bien que cette remarque ne concerne pas directement l'enquête proprement dite, demande au Maître d'Ouvrage, son avis sur ce point.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le Forum du Gibet et les Portes de Chevreuse sont situés en dehors du périmètre d'étude. Il s'agit de zones d'activités commerciales dont les mentions existantes seront maintenues. Le nouvel aménagement ne changera ainsi pas les conditions de desserte depuis Paris. Ces commerces bénéficieront même de la nouvelle connexion et desserte offerte par le futur carrefour en venant de la Province.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

- Le projet vise à l'enfouissement de la RN10 sur près de 360 mètres, rendant plusieurs commerces de la zone d'activités du Forum Gibet totalement invisibles depuis la RN10. L'impact sur ces commerces ainsi que la zone d'activités en elle-même sera réel. Une signalisation en conséquence devra être prévue pour réduire cet impact.

La demande du Commissaire Enquêteur est la même que celle faite à la pièce n°7, à savoir : de quelle façon cette remarque a été prise en compte, notamment pour les commerces près de la NR10 (exemple le quick) qui seront moins vus, compte tenu de l'enterrement de cette voie.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La signalisation directionnelle en place (qui sera maintenue) permet d'indiquer aux usagers de la route l'emplacement du centre commercial et des commerces.

Des adaptations sur l'emplacement de cette signalisation pour améliorer sa visibilité pourront être étudiées dans le cadre des études détaillées.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note et demande au maître d'Ouvrage de bien vérifier que la signalisation directionnelle en place permettra aux usagers des commerces près de la RN10 de les apercevoir.

- Sur l'axe RD213//RD13 la sortie du carrefour de la Malmédonne est prévu en 2 x 2 voies de chaque côté. Or du côté RD213, le réseau existant se trouve être en 1 x 1 voie. Le traitement de ce point de jonction n'est pas abordé dans le périmètre du projet. Au regard, du plan de ce dernier, le rétrécissement est prévu au niveau de l'entrée de la zone d'activités du Forum Gibet, au niveau du croisement avec la rue des frères lumières.

Un aménagement de type giratoire devra donc être réalisé pour permettre de fluidifier l'accès à la zone d'activités et de ne pas risquer de remontée de file jusqu'à la RN10.

Le Commissaire Enquêteur, bien que cette remarque ne concerne pas directement l'enquête proprement dite, demande au Maître d'Ouvrage, son avis sur ce point.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Ce secteur ne fait pas partie du périmètre de l'opération. Le besoin d'un aménagement de carrefour giratoire à cet endroit pourra être examiné en dehors du projet, dans le cadre de l'accessibilité à la zone d'activités.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

- Les aménagements paysagers du projet sont minimales. Une meilleure prise en compte des études réalisées, de la proximité d'espaces naturels remarquables de part et d'autre de la RN10, ainsi que la proximité du PNR de la Haute vallée de Chevreuse semble nécessaire.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage ce qu'il en pense de cette remarque.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La disponibilité foncière au droit du projet est très limitée, et ne permet pas une forte ambition paysagère.

Toutefois, le projet prévoit un certain nombre d'aménagement, qui amélioreront tout de même l'ambiance paysagère autour de la RN10 comparé à l'état actuel fortement artificialisé et dégradé.

Le Commissaire Enquêteur pense également que ces aménagements amélioreront la situation actuelle de ce périmètre.

- La sécurisation des circulations douces est insuffisante. En effet, la piste cyclable située entre la RN10 et la zone commerciale du Forum Gibet se termine en rejoignant une contre-allée empruntée par des véhicules. Par ailleurs, pour les piétons et les cyclistes, la traversée sur le pont nécessite des croisements. La cohabitation des flux apparaît d'ores et déjà complexe.

Le Commissaire Enquêteur note que cette réflexion revient plusieurs fois dans les contributions et demande donc au Maître d'Ouvrage de quelle façon la sécurité des piétons et cyclistes peut-être améliorée dans ce projet (vitesse très limitée/dos d'âne/contrôle permanent de vitesse, etc.).

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet ne prévoit pas la pose de ralentisseurs : en effet, d'une part, ce type de dispositif génère de nombreuses nuisances sonores, et des comportements (freinage / accélération) qui ont des effets inverses à ceux escomptés.

D'autre part, la reconfiguration urbaine de la RD213 permettra d'apaiser les vitesses de circulation. La présence de feux tricolores de part et d'autre du pont permet également de réguler les vitesses.

Néanmoins, une limitation de la vitesse à 30km/h pourra être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction qu'une limitation de la vitesse à 30km/h pourra être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières.

- la gestion et le coût du déplacement du monument de la Malmedonne ainsi que le calendrier de mise en œuvre ne sont pas précisés au dossier.

Le Commissaire Enquêteur souhaite connaître le lieu où sera déplacé le monument et quand. Il souhaite également que ce soit en accord avec l'association des anciens combattants de ce territoire et des mairies concernés.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

SQY, en accord avec la Ville de La Verrière, a aménagé un emplacement sur le parvis de la gare de La Verrière afin de recevoir le monument de la Malmedonne. Le déplacement et la prise en charge financière seront discutés avec les villes de La Verrière et de Coignières et l'association des anciens combattants.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Pièce n°11 : En complément de l'extrait du Conseil Municipal du 15 février 2023 de la commune de La Verrière (pièce n°6 décrit ci-dessus), Monsieur le Maire de La Verrière rappelle qu'il faut tenir compte de la proximité d'espaces naturels remarquables de part et d'autre de la RN10 (ZNIEFF-Zone NATURA 2000, mare...) ainsi que la proximité géographique du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse.

Bien qu'une partie des zones définies, ne rentre pas dans le champ de l'enquête, le Commissaire Enquêteur souhaite que le Maître d'Ouvrage confirme positivement cette réflexion.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet tient compte des enjeux de biodiversité. Une étude spécifique a été réalisée, et des mesures spécifiques sont proposées dans l'étude d'impact.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Monsieur le Maire demande que les circulations piétonnes et cyclistes soient organisées sur ce carrefour de façon à assurer la sécurité de chacun, et ce de façon séparée et permettent de remplacer efficacement la passerelle piétonne déjà en place et largement utilisée par les usagers de façon quotidienne.

Le Commissaire Enquêteur demande au maître d'Ouvrage, comme déjà évoqué, d'étudier la possibilité de séparer physiquement la voie piétonne et celle cyclable.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'article L228-2 du code de l'environnement prévoit :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

En l'état, le projet respecte l'article L228-2 du code de l'environnement : le projet prévoit un trottoir multifonction piétons/cycles, côté ouest du barreau RD213/RD13, de 4.00 m de large. Le flux piéton/cycle est séparé physiquement par une bordure de la circulation motorisée. Il est également prévu des voies vertes d'une largeur de 3,40m utilisées par les piétons et les cycles le long de la RN10, séparé de la circulation motorisée par un aménagement paysager large d'1,00m.

Cependant, le maître d'ouvrage est conscient que ces cheminements peuvent être optimisés voire séparés entre les piétons et les cycles.

Ainsi, depuis les feux tricolores en amont de l'ouvrage sur la RD213 jusqu'à l'extrémité du projet au sud, avec les caractéristiques suivantes, le maître d'ouvrage s'engage sur les caractéristiques suivantes :

- Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles ;
- 1.40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10.

Les études ultérieures permettront de définir les moyens techniques pour séparer les cheminements piétons et cycles.

Le Commissaire Enquêteur prend note de cette avancée (Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles, 1.40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10), et aussi notamment l'engagement d'une étude pour séparer les cheminements piétons et cycles.

Monsieur le Maire demande également que la vitesse soit au maximum réduite par les aménagements routiers (dos d'âne).

Le Commissaire Enquêteur demande au maître d'Ouvrage s'il valide cette demande.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le secteur des nouvelles résidences sur la RD213 ne fait pas partie du périmètre de l'opération. Toutefois, comme stipulé dans les questions précédentes, les ralentisseurs ont de nombreux impacts négatifs sur le cadre de vie ou l'impact carbone. Des mesures pour limiter les vitesses pourront être étudiées avec le Département des Yvelines et les communes concernées, futurs gestionnaires de la voirie.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

Monsieur le Maire demande que le chiffre du nombre de logements de la future ZAC Gare Bécannes, mentionnés en page 7 de la notice du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soit corrigé (1500 en lieu et place de 1000).

Le Commissaire Enquêteur demande au maître d'Ouvrage de bien vouloir corriger cette demande en page 6 et non en page 7 du document concerné (ce qui avait été répondu mais pas effectué).

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'évolution de ce chiffre. Sa prise en compte ne remet toutefois pas en cause le projet et les études de trafics.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

Monsieur le Maire demande un tcsp : transport en commun en site propre pour les bus dans les deux sens de la traversée de la RN10.

Bien que ce point ne rentre pas dans le champ de l'enquête, le Commissaire Enquêteur demande au maître d'Ouvrage quelle réponse il entend apporter à cette demande.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Les emprises du projet et notamment de l'ouvrage de franchissement de la RN10 ne permettent pas de réserver une bande de 7 m en faveur des transports en communs.

Toutefois, l'aménagement proposé visant à relier la RD 213 à la RD13 par le biais de l'ouvrage de franchissement de la RN10 permettra de développer et renforcer le réseau bus de SQY en connexion avec la gare SNCF de La Verrière.

Le Commissaire Enquêteur considère que cette évolution de l'aménagement du carrefour de la Malmédonne est une avancée pour la circulation des transports en commun.

3.2.2. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (Ae) n°2023-72 du 5 octobre 2023

Cet avis, envoyé à la Préfecture, présente des recommandations qui ont été jointes au dossier de présentation au public pendant la durée de l'enquête publique.

En effet 14 recommandations ont été formulées par l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD)

Seules les recommandations et réponses de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île de France (DIRIF) à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (IGEDD) qui ont fait l'objet d'une nouvelle question du Commissaire Enquêteur sont commentées ci-dessous :

Recommandation n°4

L'Ae recommande d'actualiser la présentation des enjeux de mobilité avec les données les plus récentes possibles et de justifier le périmètre retenu pour l'étude de trafic.

Extrait de la réponse de la DIRIF

L'étude de trafic de 2019, considère un nombre de projets toujours d'actualité, mais dont les avancements ou dont les surfaces ont pu évoluer à la baisse.

Concernant, le périmètre retenu dans l'étude de trafic, il est justifié par le fait que l'aménagement de la Malmedonne ne modifie pas les logiques d'itinéraires.

Le Commissaire Enquêteur suppose que le trafic sur la RD213 et la RD13 va considérablement augmenter, et notamment, par ricochet, au niveau de la gare de La Verrière (embouteillage possible) (même si ce lieu est hors champ de l'enquête) il demande donc au Maître d'Ouvrage si toutes les mesures ont bien été prises et anticipées à ce niveau.

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Les études de trafic du projet de la Malmedonne, ainsi que les études de trafics de la ZAC Gare Bécannes, dont le pôle gare de la Verrière fait partie, ont été réalisées à partir d'un modèle de trafic global à l'échelle de l'agglomération, et prennent en compte les générations de trafic de chaque projet. Ainsi, au niveau de la gare de la Verrière, les impacts du projet de la Malmedonne sont bien pris en compte dans le réaménagement de la gare.

L'analyse des effets cumulés de ces projets est présentée en page 384 de l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage a répondu à l'AE sur cette question en page 50 de la pièce L du dossier d'enquête publique.

Le Commissaire Enquêteur prend bonne note de cette réponse.

Recommandation n°5

L'AE recommande de relever le niveau d'enjeu du dossier pour le bruit et de revoir la caractérisation de l'ambiance sonore et le calage du modèle acoustique.

Extrait de la réponse de la DIRIF

Concernant la caractérisation de l'ambiance sonore existante, celle-ci est établie axe routier par axe routier en fonction des mesures acoustiques effectuées sur site.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage comment la résorption des Points Noirs du Bruit (PNB), notamment à proximité de la RN10 et dans le secteur concerné par le projet a-t-elle été envisagée.

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'étude d'impact indique une hausse de l'ambiance sonore pour les riverains de la RD213, qui subissent un impact direct par le projet (au niveau de R9 sur la carte ci-dessous) ou indirect (R10 et R11 – on est en dehors du périmètre de travaux mais la hausse de trafic dû au projet génère des impacts acoustiques au-delà).

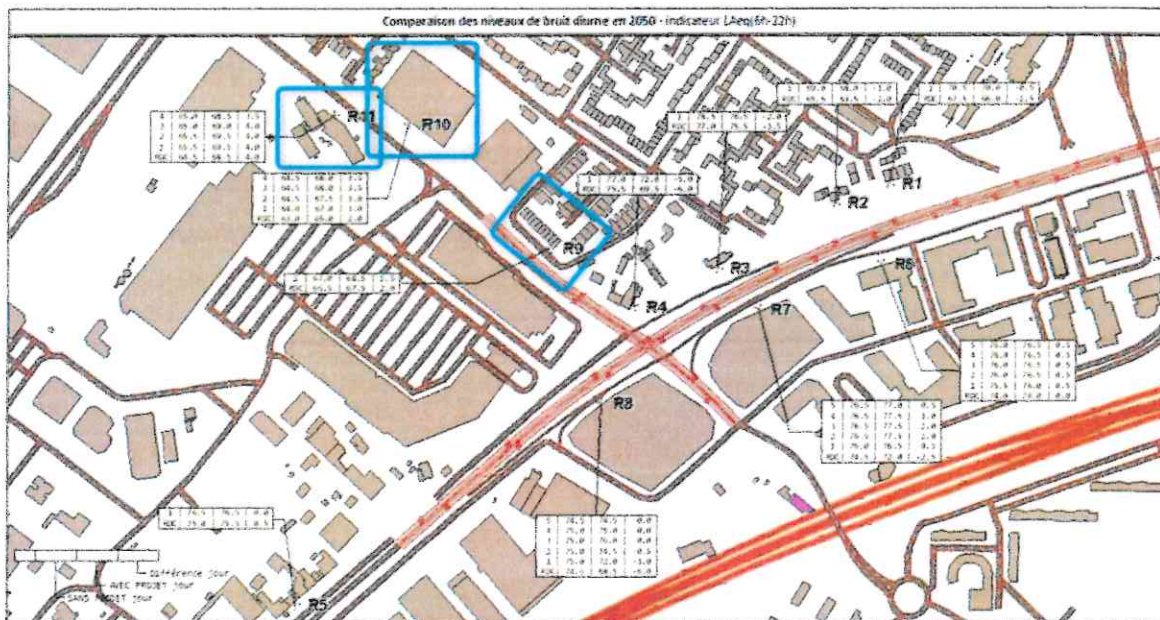


Figure 17. Comparaison des niveaux de bruit entre les scénarios SANS PROJET et AVEC PROJET en 2050 période diurne 6h à 22h (source : MGS Conseil)

La carte des calculs sur récepteurs donne des résultats plus précis sur les façades des bâtiments d'habitation et de bureaux. Les résultats montrent une réduction des niveaux sonores le long de la RN10 en situation AVEC PROJET par rapport à la situation SANS PROJET. Ainsi, le projet n'est pas qualifié de transformation significative alors il n'y a pas d'obligation réglementaire de protéger les bâtiments. Cependant, les niveaux de bruit du scénario AVEC PROJET restent supérieurs au seuil caractérisant un Point Noir de Bruit (PNB). Dans le cadre de la politique de rattrapage des points noirs du bruit du réseau national (circulaire interministérielle du 25 mai 2004), il faut résorber ces PNB. Le long de la RD213, les niveaux acoustiques en situation AVEC PROJET augmentent de 1.5 à 4 dB(A) par rapport à la situation SANS PROJET.

Extrait de l'étude d'impact page 464

Des protections de façade sont envisagées dans le dossier d'enquête publique pour les habitations au droit de R9.

Il semble techniquement possible de réaliser un écran acoustique en lieu et place des protections de façade. Des études de conception détaillées seront menées en ce sens. Cet écran acoustique pourrait être implanté de la façon suivante, afin de protéger à la source les riverains.



Le type d'écran (hauteur, localisation exacte, forme et matériaux) sera défini par une modélisation acoustique. En outre, le maître d'ouvrage étudiera les impacts visuels et paysagers de ces dispositifs, notamment pour les riverains. Sur cette base, le maître d'ouvrage réalisera une concertation spécifique auprès des riverains directement concernés par les impacts de ces murs. Sous réserve de leur accord à l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à implanter un écran acoustique.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction que la demande des riverains concernés est prise en compte et confirme la demande de pose de « murs anti-bruit » en concertation avec les habitants des maisons concernées sur la RD213.

Recommandation n°6

L'Ae recommande de préciser le recyclage des déchets, de justifier le volume de déblais réutilisés sur place, etc

Extrait de la réponse de la DIRIF

Comme indiqué dans l'étude d'impact, le projet génèrera 74 000 m³ de matériaux à traiter et explique, en détail, le mode opératoire de l'évacuation de ces déchets.

Le Commissaire Enquêteur note que la DIRIF indique que les camions emprunteront majoritairement la RN10 pour accéder au chantier. Si l'accès par la RN10 n'est pas, PONCTUELLEMENT, possible ils sortiront à l'échangeur voisin et emprunteront les grands axes du secteur. Il demande donc au Maître d'Ouvrage de bien vouloir confirmer qu'aucune traversée de zones habitées proches de ces grands axes, ne sera autorisée, notamment celle au nord du carrefour.

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage s'engage à optimiser et à réduire au maximum la gêne occasionnée aux riverains lors du chantier avec un important effort de communication en amont. Lors de la production du dossier d'exploitation sous chantier, en phase d'études de conception, les dispositions seront prises pour tenir compte de cette contrainte.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Recommandation n°7

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments de détail de l'étude de trafic de 2019.

Extrait de la réponse de la DIRIF

L'étude d'impact comprend d'ores et déjà la synthèse de l'étude de trafic de 2019 et apparaît ainsi suffisante.

Le Commissaire Enquêteur reprend la demande mentionnée sur la recommandation n°4, à savoir :

qu'il suppose que le trafic sur la RD213 et la RD13 va considérablement augmenter, et notamment, par ricochet, au niveau de la gare de La Verrière (embouteillage possible) (même si ce lieu est hors champ de l'enquête) et demande donc au Maître d'Ouvrage si toutes les mesures ont bien été prises et anticipées à ce niveau.

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Voir nouvelle réponse formulée par le MO à la recommandation n°4

Le Commissaire Enquêteur prend bonne note de cette réponse.

Recommandation n°8

L'Ae recommande d'étudier les possibilités de réduire les expositions des personnes à la pollution de l'air pour les bâtiments longeant la RD213 au nord de la RN10, le cas échéant à l'échelle de la ZAC.

Extrait de la réponse de la DIRIF

Les cartes des résultats des modélisations aux horizons 2030 et 2050 avec aménagement du carrefour indiquent une augmentation de concentrations des polluants sur la RD213 au nord de la RN10, soit + 3% maximum aussi bien pour le dioxyde d'azote(NO2) que pour les particules PM10.

Cette variation en pourcentages (+3% au maximum) reste faible et ne semble pas significative au regard des enjeux de santé public en lien avec la qualité de l'air.

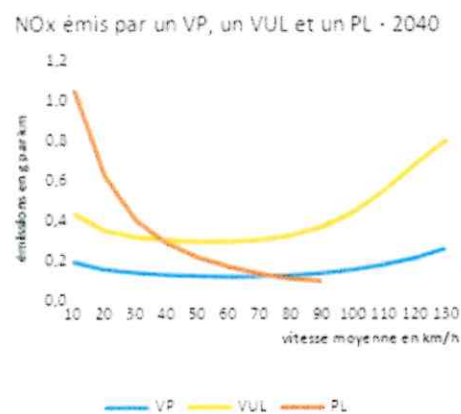
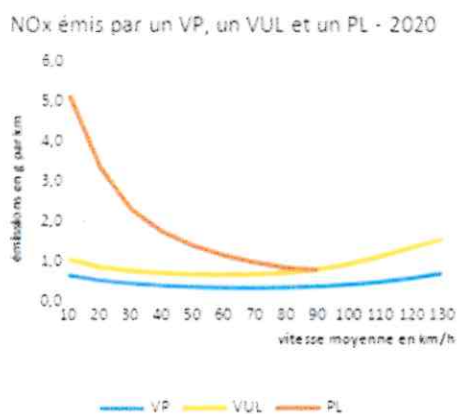
Le Commissaire Enquêteur prend note de ces informations. Il s'interroge toutefois sur cette augmentation de pollution et demande au Maître d'Ouvrage d'étudier la possibilité de réduire, encore plus la vitesse des véhicules sur la RD213 au nord de la RN10 pour diminuer l'impact nocif des polluants.

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le document du CEREMA « Emissions routières des polluants atmosphériques – Courbes et facteurs d'influence » présente les émissions du polluant Nox (principal polluant émis par les véhicules) pour différents types de véhicule, en fonction des vitesses pratiquées, voir ci-dessous.

Il en ressort que les émissions sont légèrement plus fortes pour une vitesse de 30 km/h, par rapport à 50 km/h. Néanmoins, compte tenu de l'évolution et du renouvellement du parc automobile vers plus d'électrification, cette donnée est à nuancer.

Une limitation de la vitesse à 30km/h pourra donc être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières.



Le Commissaire Enquêteur prend bonne note que le MO pourra étudier une limitation de la vitesse à 30km/h lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières.

Recommandation n°10

L'Ae recommande de proportionner la prise en compte des nuisances sonores à l'enjeu de préserver la santé humaine dans un environnement très urbanisée et déjà très bruyant :

- En améliorant l'évaluation des nuisances sonores de l'aménagement en considérant un tronçon plus long de la RD213 homogène en termes de trafic, en considérant la RN10 avec une ambiance préexistante modérée de nuit et en prenant en compte la multi-exposition de certaines habitations le long de la RD213 avec le bruit de la voie ferrée ;
- En étudiant de manière plus approfondie les possibilités de réduction à la source ;
- En travaillant sur la résorption plus ambitieuse des points noirs de bruit le long de la RN10, au-delà de la stricte application des mesures réglementaires.

Extrait de la réponse de la DIRIF

Le projet contribue à la réduction du bruit pour les riverains de la RN10, il ne constitue donc pas une modification significative et ne donne pas lieu à l'obligation réglementaire de protection. Cependant, le long de la RN10 des habitations sont exposées à des niveaux de bruits importants les caractérisant de PNB (Point Noir Brut). Nous avons défini un mode de protection pour ces habitations.

Concernant la RD213, les augmentations des niveaux sonores entre scénarios de projet et scénario sans projet sont supérieures à 2 Db(A). Aussi le Maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des protections de façades pour les habitations concernées (ensemble de pavillons anciens).

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage quel type de protection est envisagé pour quelques habitations le long de la RN10 et quelle mise en place de protection de façade pour les habitations le long de la RD213 ?

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Voir la même réponse qu'indiquée à la recommandation n°5.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction que la demande des riverains concernés est prise en compte et confirme la demande de pose de « murs anti-bruit » en concertation avec les habitants des maisons concernées sur la RD213.

Par ailleurs, pour limiter les nuisances sonores, notamment la nuit, le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si l'utilisation de revêtement routier adéquate (absorbant le bruit des roues des véhicules) sur la partie de la RD213 concernée avait été étudiée et valorisée d'une manière très approfondie (merci d'en donner le montant notamment page 131 de la présentation, pièce E Etude d'impact).

Nouvelle réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet ne prévoit pas d'enrobés acoustiques, car il ne s'agit pas d'une solution pérenne. En effet, c'est une solution à court terme, car un enrobé phonique se détériore plus rapidement qu'un enrobé classique et n'a plus l'efficacité escompté au bout de 5 ans environ.

Cette durée limitée est à mettre au regard de la durée de vie des enrobés qui est de quelques dizaines d'années. Cette solution apparaît au mieux que temporaire.

De plus pour des vitesses faibles telles que pratiquées ici, l'enrobé phonique n'apporte qu'une faible réduction d'émissions sonores au regard d'un enrobé classique, et implique donc un bilan carbone plus négatif du fait de son entretien nécessaire. En effet, les enrobés phoniques ont une utilité pour amoindrir les bruits de roulement (le contact du pneu sur la chaussée) à vitesse élevée, mais ils n'ont qu'une utilité limitée à faible vitesse où les bruits majoritaires sont issus des moteurs, de la transmission et des échappements, et donc non atténués par les enrobés phoniques.

Les solutions efficaces et durables sont l'isolation acoustique des façades et l'écran acoustique.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

3.2.3 BILAN COMPTABLE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Aucune observation orale n'a été faite au Commissaire Enquêteur

Pour information, il y a eu sur le registre numérique et sur le site dédié :

- 493 visiteurs pour 846 visites
- 310 téléchargements de documents et 380 visualisations de documents

95 personnes ont déposé des observations.

Par ailleurs, sur le registre d'enquête publique papier déposé dans chacune des 3 mairies concernées (La Verrière, Coignières et Maurepas), il y a eu 39 personnes qui ont déposées des observations.

La récapitulation des observations enregistrées sont présentés sous forme de tableau ci-après :

A noter que le Commissaire Enquêteur a choisi les thèmes suivants :

- Phonique
- Visuel
- Passerelle
- Economique
- Cyclistes/Piétons
- Chantier
- Circulation
- Divers
- Non concerné
- Avis positif

Pour information, l'ensemble de ces observations est détaillé dans le procès-verbal de synthèse joint au présent rapport.

	Nombre de visiteurs	Nombre d'observations	SUPPORT	THEMES												
				phonique	visuel	passerelle	économique	Cyclipietons	chantier	circulation	divers	Non concerné	Avis positif			
	3	8	Registre d'enquête publique papier La VERRIERE	1		2		1			3	1				
	5	5	Registre d'enquête publique papier COIGNIERES							1	1	1			2	
	31	38	Registre d'enquête publique papier MAUREPAS	7		15		2		1	5	6		1	1	
	493	140	Registre numérique et site dédié	10	1	43		49		1	16	11		6	3	
	532	191	TOTAL	18	1	60		52		3	25	19		7	6	

3.2.4 OBSERVATIONS DE LA POPULATION CONSIGNÉES SUR LE REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET CELUI PAR COURRIEL

Ci-dessous sont commentées les réponses du maître d'Ouvrage aux questions posées par le public et le Commissaire Enquêteur (ceci par les thèmes évoqués ci-dessus)

A – PHONIQUE

Le Commissaire Enquêteur, compte tenu des nouvelles nuisances sonores occasionnées par la création d'une bretelle, sur le territoire de Maurepas, demande au Maître d'Ouvrage s'il entend mettre en place un mur anti-bruit, notamment au niveau des maisons situées sur la bretelle reliant la RN10 vers la RD213. Ce souhait, légitime, est partagé par les nombreux locataires et propriétaires des habitations concernées.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'étude d'impact indique une hausse de l'ambiance sonore pour les riverains de la RD213, qui subissent un impact direct par le projet (au niveau de R9 sur la carte ci-dessous) ou indirect (R10 et R11 – on est en dehors du périmètre de travaux de RD213 mais la hausse de trafic dû au projet génère des impacts acoustiques au-delà).

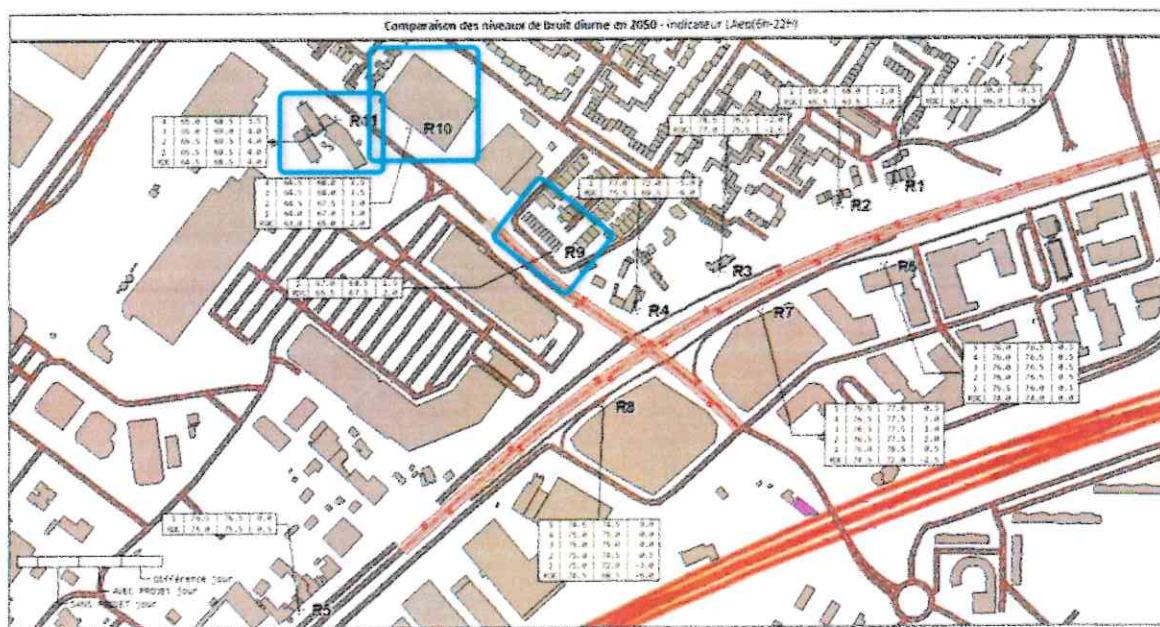


Figure 17 Comparaison des niveaux de bruit entre les scénarios SANS PROJET et AVEC PROJET en 2050 période diurne 6h à 22h (source : BRG Conseil)

La carte des calculs sur récepteurs donne des résultats plus précis sur les façades des bâtiments d'habitation et de bureaux.

Les résultats montrent une réduction des niveaux sonores le long de la RN10 en situation AVEC PROJET par rapport à la situation SANS PROJET. Ainsi, le projet n'est pas qualifié de transformation significative alors il n'y a pas d'obligation réglementaire de protéger les bâtiments. Cependant, les niveaux de bruit du scénario AVEC PROJET restent supérieurs au seuil caractérisant un Point Noir de Bruit (PNB). Dans le cadre de la politique de rattrapage des points noirs du bruit du réseau national (circulaire interministérielle du 25 mai 2004), il faut résorber ces PNB.

Le long de la RD213, les niveaux acoustiques en situation AVEC PROJET augmentent de 1,5 à 4 dB(A) par rapport à la situation SANS PROJET.

Extrait de l'étude d'impact page 464

Des protections de façade sont envisagées dans le dossier d'enquête publique pour les habitations au droit de R9.

Il semble techniquement possible de réaliser un écran acoustique en lieu et place des protections de façade. Des études de conception détaillées seront menées en ce sens. Cet écran acoustique pourrait être implanté de la façon suivante, afin de protéger à la source les riverains.



Le type d'écran (hauteur, localisation exacte, forme et matériaux) sera défini par une modélisation acoustique. En outre, le maître d'ouvrage étudiera les impacts visuels et paysagers de ces dispositifs, notamment pour les riverains. Sur cette base, le maître d'ouvrage réalisera une concertation spécifique auprès des riverains directement concernés par les impacts de ces murs. Sous réserve de leur accord à l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à implanter un écran acoustique.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction que la demande des riverains concernés est prise en compte et confirme la demande de pose de « murs anti-bruit » en concertation avec les habitants des maisons concernées sur la RD213.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si l'utilisation de revêtements routiers adéquates (absorbant le bruit des roues des véhicules) sur la partie de la RD213 concernée (notamment aux niveaux des nouveaux immeubles et des maisons près du pont à construire) avait été étudiée et valorisée d'une manière très approfondie (merci d'en donner le montant (voir votre pièce E page 131).

Par ailleurs, Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si des études phoniques ont été réalisées sur l'environnement (propagation des bruits sur les habitations proches de la voie), suite au décaissement de la RN10.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet ne prévoit pas d'enrobés acoustiques, car il ne s'agit pas d'une solution pérenne. En effet, c'est une solution à court terme, car un enrobé phonique se détériore plus rapidement qu'un enrobé classique et n'a plus l'efficacité escompté au bout de 5 ans environ.

Cette durée limitée est à mettre au regard de la durée de vie des enrobés qui est de quelques dizaines d'années. Cette solution apparaît au mieux que temporaire.

De plus pour des vitesses faibles telles que pratiquées ici, l'enrobé phonique n'apporte qu'une faible réduction d'émissions sonores au regard d'un enrobé classique, et implique donc un bilan carbone plus négatif du fait de son entretien nécessaire. En effet, les enrobés phoniques ont une utilité pour amoindrir les bruits de roulement (le contact du pneu sur la chaussée) à vitesse élevée, mais ils n'ont qu'une utilité limitée à faible vitesse où les bruits majoritaires sont issus des moteurs, de la transmission et des échappements, et donc non atténués par les enrobés phoniques.

Les solutions efficaces et durables sont l'isolation acoustique des façades et l'écran acoustique.

Le Commissaire Enquêteur prend note de cette information technique.

B-VISUEL

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si les nuisances visuelles ont été bien prises en compte pendant la période des travaux, notamment sur la partie des habitations concernées par le décaissement de la RN10.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

A ce stade du projet, aucune mesure spécifique autre que le barriérage des zones de chantiers n'a été envisagé en phase chantier. Il est à noter qu'une seule habitation donne directement sur la RN10, elle est accolée au pavillon du constructeur de maison individuelle SMA.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

C-PASSERELLE

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de lui donner le nombre de personnes empruntant cette passerelle matin et soir de la semaine.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Un comptage des piétons a été effectué le jeudi 21 mars 2024, de 6h à 19h30, suivant le plan ci-dessous.



3 050 piétons ont été enregistrés, dans les 2 sens, sur la passerelle. Toutefois, nous ne connaissons pas les points d'origine et de destination de ces piétons.

La répartition est la suivante en heures de pointe :

651 piétons de 7h à 9h

765 piétons de 17h à 19h

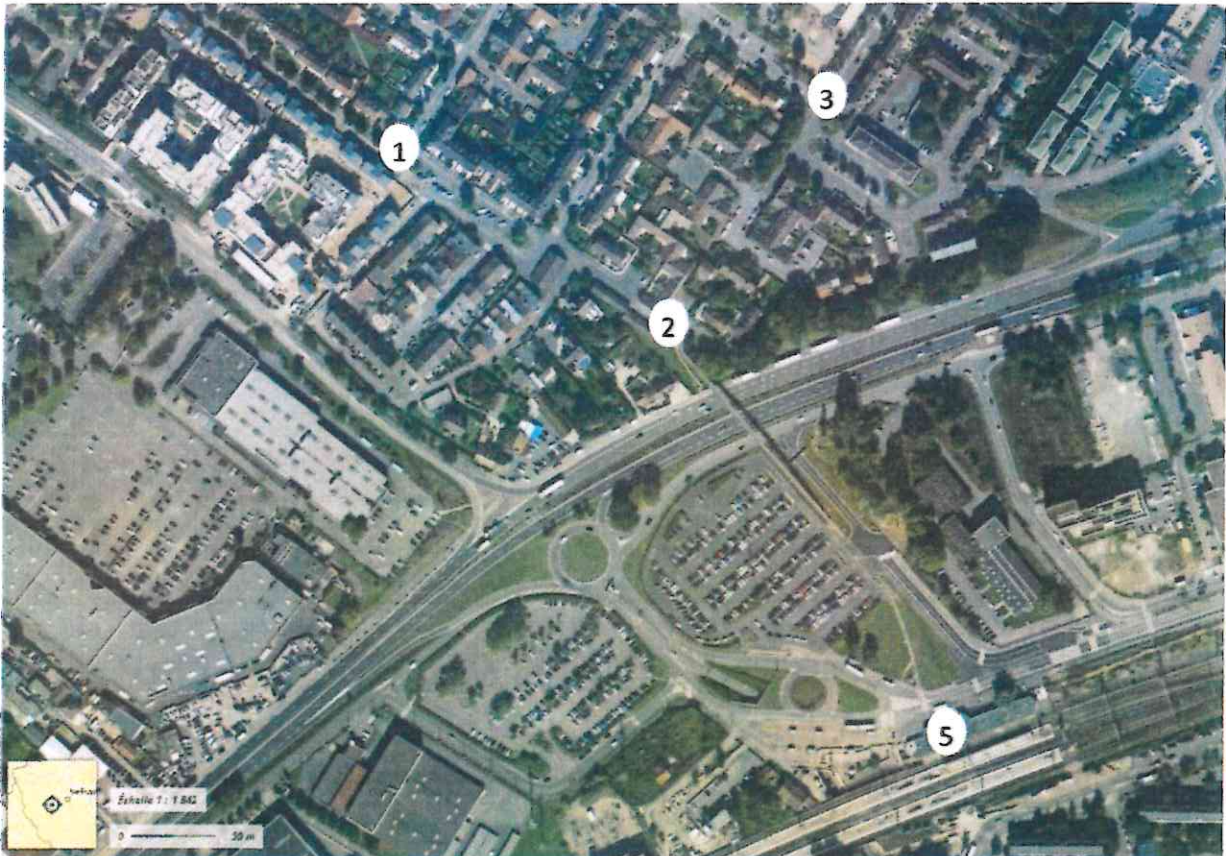
Soit 46 % en heures de pointe

De lui communiquer, à partir d'un point central de Maurepas, le trajet à pied ou en bicyclette, en distance métrique et en temps, pour aller jusqu'à la gare de La Verrière, avec et sans la passerelle actuelle.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Des mesures de temps de parcours ont été réalisées, sur 3 parcours différents :

Avec 3 origines différentes, voir points 1 à 3 ci-dessous, et une seule destination, la gare de la Verrière.



Les résultats sur les temps de parcours sont les suivants (actuellement correspond au temps de parcours avec la passerelle existante, futur à ceux en passant par le futur barreau RD213/RD13) :

- 1 => 5 : actuellement 6'20" / futur 8'10" pour parcourir le trajet du croisement Av du Roussillon x Place du Languedoc à la gare de la Verrière, avec un allongement de distance de 255 m.
- 2 => 5 : actuellement 4'20" / futur 8'55" pour parcourir le trajet d'environ du pied de la passerelle à la gare de la Verrière, avec un allongement de distance de 480 m.
- 3 => 5 : actuellement 6'05" / futur 10'10" pour parcourir le trajet du croisement av du Rouergue x av Forez à la gare de la Verrière, avec un allongement de distance de 480 m.

Ces mesures permettent de constater, dans le cadre de la suppression de la passerelle, une augmentation globale des distances et des temps de parcours pour les habitants de Maurepas qui souhaitent accéder à la gare de la Verrière.

Il est important de préciser que la passerelle existante ne répond pas aux normes en vigueur concernant les Personnes à Mobilité Réduite, et n'est pas compatible avec le programme d'aménagement de la future ZAC Gare Bécannes techniquement (disponibilité foncière au Nord et au Sud). Aussi, sa conservation nécessiterait une démolition/reconstruction. Ces raisons ont poussé le maître d'ouvrage à écarter cette solution.

Enfin, bien que la suppression de la passerelle génère une légère dégradation du temps de parcours pour les habitants de Maurepas se rendant à pied à la gare de la Verrière, elle ne remet pas en cause l'intérêt public général du projet, au regard de tous les autres bénéfices offerts par le projet.

Le Commissaire Enquêteur note qu'un nombre important de piétons utilisent la passerelle. L'étude effectuée sur la suppression de la passerelle fait ressortir un rallongement (au maximum) du temps à pied de 4mn35' et une distance augmentée pour aller de la ville de Maurepas à la gare de La Verrière de 480 mètres.

Ceci dit, au vu de ces augmentations de temps et de distance, peu importants, de la difficulté de créer une nouvelle passerelle au même endroit et surtout de l'intérêt public général du projet, le Commissaire Enquêteur considère que ce nouveau temps de parcours est tout-à-fait acceptable et valide donc la démolition de la passerelle qui n'est plus aux normes actuelles en vigueur concernant les Personnes à Mobilité Réduite.

Par ailleurs, le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'ouvrage si la pose d'une nouvelle passerelle piétons, enjambant les bretelles (côté Maurepas et côté La Verrière) et la RN10 a été profondément étudiée.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

La traversée piétonne de la RN10 se fera par l'intermédiaire du futur ouvrage de franchissement de la RN10, entre la RD213 et la RD13, sur le trottoir multifonction piétons/cycles prévu côté ouest du pont. La pertinence de rajouter une passerelle spécifiquement piétons à proximité immédiate de cet ouvrage apparaît limitée.

Le Commissaire Enquêteur demande de se reporter à sa réponse indiquée ci-dessus.

D-ECONOMIQUE

Sans demande du public

E-CYCLISTES/PIETONS

Le Commissaire Enquêteur demande des précisions au Maître d'Ouvrage sur les allées piétonnes et cyclistes qui paraissent être les mêmes. Ne pourrait-on pas les séparer physiquement ou au moins bien les délimiter (couleur au sol différente) et peut-être même de les élargir au détriment de la partie voirie automobile (et tenir bien compte de l'article L228-2 du code de l'environnement).

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'article L228-2 du code de l'environnement prévoit :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

En l'état, le projet respecte l'article L228-2 du code de l'environnement : le projet prévoit un trottoir multifonction piétons/cycles, côté ouest du barreau RD213/RD13, de 4.00 m de large. Le flux piéton/cycle est séparé physiquement par une bordure de la circulation motorisée.

Il est également prévu des voies vertes d'une largeur de 3,40m utilisées par les piétons et les cycles le long de la RN10, séparé de la circulation motorisée par un aménagement paysager large d'1,00m.

Cependant, le maître d'ouvrage est conscient que ces cheminements peuvent être optimisés voire séparés entre les piétons et les cycles.

Ainsi, depuis les feux tricolores en amont de l'ouvrage sur la RD213 jusqu'à l'extrémité du projet au sud, avec les caractéristiques suivantes, le maître d'ouvrage s'engage sur les caractéristiques suivantes :

- Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles ;
- 1.40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10.

Les études ultérieures permettront de définir les moyens techniques pour séparer les cheminements piétons et cycles.

Le Commissaire Enquêteur prend note de cette avancée (Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles, 1.40 m minimum pour les piétons sur l'ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10), et aussi notamment l'engagement d'une étude pour séparer les cheminements piétons et cycles.

Le commissaire Enquêteur demande également en amont des feux tricolores ne pourrait-on pas mettre des ralentisseurs (gendarmes couchés) et limiter au maximum la vitesse (30km/h).

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet ne prévoit pas la pose de ralentisseurs : en effet, d'une part, ce type de dispositif génère de nombreuses nuisances sonores, et des comportements (freinage / accélération) qui ont des effets inverses à ceux escomptés.

D'autre part, la reconfiguration urbaine de la RD213 permettra d'apaiser les vitesses de circulation. La présence de feux tricolores de part et d'autre du pont permet également de réguler les vitesses.

Néanmoins, une limitation de la vitesse à 30km/h pourra être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières.

Le Commissaire Enquêteur note avec satisfaction qu'une limitation de la vitesse à 30km/h pourra être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières.

Le Commissaire Enquêteur indique qu'après le pont, en direction de La Verrière, le plan indique qu'il n'y a qu'un trottoir. Qu'en est-il exactement ? L'allée depuis le pont devrait continuer (piétons/cyclistes) jusqu'à la traversée vers la gare de La Verrière.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet prévoit bien une continuité piétonne / cycle depuis l'ouvrage jusqu'à la RD13, limite du périmètre des travaux. La continuité de cet aménagement vers la gare de la Verrière dépend du périmètre de l'opération du pôle gare de la Verrière.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si une traversée souterraine pour piétons/cyclistes est prévue au niveau de la RD13 vers la gare de La Verrière.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le projet prévoit l'enfouissement de la RN10 à cet endroit, ce qui permet de créer des traversées sécurisées de la RD13 par les piétons et les cycles au droit des passages piétons « en surface ». Cet aménagement est suffisant pour la sécurisation des flux.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si un passage piéton pour traverser la RD213 au niveau des nouvelles constructions à Maurepas est prévu.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le secteur des nouvelles constructions à Maurepas ne fait pas partie du périmètre de l'opération.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

F-CHANTIER

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage qu'on lui confirme que pendant la durée des travaux que les accès aux propriétés privées, le long de la RN10 (contre allée) restent accessibles (côté Maurepas).

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme que les accès aux propriétés privées seront maintenus.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Le Commissaire Enquêteur souhaite connaître comment sera assurée la circulation sur la RN10 pendant les travaux et ceci d'une façon précise avec plan.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Dans la notice explicative, en page 24, une première étude du phasage de travaux est explicitée, avec des plans de principe. Ce phasage de travaux va être approfondi dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre qui vont démarrer à l'issue de la procédure d'enquête publique.

Le Commissaire Enquêteur tient particulièrement à ce que ce point soit très bien étudié par le Maître d'Ouvrage.

G-CIRCULATION

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si un rond-point ne peut être aménagé pour les véhicules venant de la RD213, après le pont sur la commune de La Verrière, et voulant tourner à gauche en direction de la RN10 vers Paris.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'aménagement de ce carrefour avec un giratoire fait partie des variantes testées lors des études préliminaires. Toutefois, la solution giratoire n'a pas été retenue à l'issue des études de trafic car elle ne permet pas de réguler les flux de manière satisfaisante. Les carrefours à feux tricolores qui seront créés disposeront de boucles de détection au sol permettant une programmation optimisée des cycles de feux.

Le Commissaire Enquêteur, (compte tenu de feux tricolores qui seront créés et qui disposeront de boucles de détection au sol permettant une programmation optimisée des cycles de feux), est satisfait de cette réponse.

Le Commissaire Enquêteur demande comment et où les camions et véhicules vont stationner pour aller au restaurant « Viva Maria ».

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Les camions et véhicules stationneront sur le parking du restaurant, qui restera accessible.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d’Ouvrage si des ralentisseurs sont prévus, au niveau des nouvelles résidences sur la RD213, à l’endroit des passages piétons.

Réponse apportée par le Maître d’ouvrage :

Le secteur des nouvelles résidences sur la RD213 ne fait pas partie du périmètre de l’opération. Toutefois, comme stipulé dans les questions précédentes, les ralentisseurs ont de nombreux impacts négatifs sur le cadre de vie ou l’impact carbone. Des mesures pour limiter les vitesses pourront être étudiées avec le Département des Yvelines et les communes concernées, futurs gestionnaires de la voirie.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

Le Commissaire Enquêteur note qu’une contribution d’un usager indique que la fluidité du trafic sur la RN10 ne sera pas obtenue compte tenu que le flux de la circulation se heurtera toujours aux feux du carrefour des trois fontaines à Coignières. Qu’en pense le Maître d’Ouvrage ?

Réponse apportée par le Maître d’ouvrage :

Le maître d’ouvrage précise que l’objectif du projet n’est pas d’améliorer globalement la fluidité sur la RN10, et il ne traite que du carrefour de la Malmedonne. Le carrefour des trois fontaines à Coignières est en dehors du périmètre de l’opération.

Toutefois, au droit du projet de la Malmedonne, la fluidité du trafic sera tout de même améliorée en séparant les flux de transit de la RN10 et les flux locaux empruntant les contre-allées et les RD213 et RD13. La circulation sur le réseau local sera ainsi légèrement améliorée en se reportant sur un itinéraire désormais adapté.

Le Commissaire Enquêteur en prend bonne note.

H-DIVERS

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage avec précision à quel niveau (par rapport au pont à créer) le décaissement de la RN10 va commencer de Maurepas vers Coignières.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'enfouissement de la RN10 démarre à l'ouest au niveau du magasin « Plateforme du bâtiment » et se termine à l'est au niveau de la passerelle existante.



Le Commissaire Enquêteur en prend note.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si l'erreur matérielle d'adresse courriel constatée sur la plaquette éditée et distribuée dans les boîtes à lettres a-t-elle été rectifiée et comment.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'erreur n'a pas été rectifiée dans les documents papier, mais rectifiée sur les supports numériques. Cette erreur matérielle a été sans conséquence sur le déroulé de l'enquête publique, puisque, d'une part, malgré l'erreur, la saisine de l'adresse erronée permettait d'atteindre la page souhaitée, et, que, d'autre part, le renvoi vers le site de la DiRIF était fonctionnel et renvoyait vers la bonne adresse.

Le Commissaire Enquêteur est tout-à-fait d'accord avec cette réponse.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage si le passage important de « poids lourds » sur la Rd213 ne va pas occasionner des vibrations importantes et provoquer des fissures sur les habitations qui se trouvent à proximité.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Les infrastructures réalisées le seront pour supporter le trafic existant et prévisionnel. Par ailleurs, bien que dans un environnement urbain, le bâti reste éloigné de plusieurs mètres de la RD213 et de la circulation. Ainsi, il paraît hautement improbable que la circulation de poids lourds, y compris en phase chantier, ait un impact sur le bâti.

A titre de précaution, dans le cadre de la réalisation des travaux, une procédure de référé préventif sera mise en place. Cette procédure permet de faire appel à un expert judiciaire pour établir un état des lieux avant le début des travaux. Cela crée un dossier factuel des conditions préexistantes des bâtiments, des terrains, et des infrastructures environnantes. Si des dommages surviennent pendant la construction, il sera possible de comparer l'état antérieur et postérieur pour déterminer la cause et l'étendue des dégâts.

En phase d'exploitation :

- les poids lourds qui vont emprunter la RD213 sont les mêmes qu'actuellement
- la localisation de la route reste globalement inchangée, donc il en est de même de la distance entre la source des vibrations et les habitations
- les logements neufs situés le long de la RD213 sont conçus en prenant en compte la circulation sur la RD213
- enfin, les logements les plus anciens, situés le long de la rue de Couserans, sont à une vingtaine de mètre de la RD213 et donc suffisamment éloignés de la RD213 pour ne pas subir d'impacts vibratiles.

Le Commissaire Enquêteur comprend ces explications techniques et note qu'une procédure de référé préventif sera mise en place. Cette procédure permettra de faire appel à un expert judiciaire pour établir un état des lieux avant le début des travaux. Cela créera un dossier factuel des conditions préexistantes des bâtiments, des terrains, et des infrastructures environnantes.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage, bien que ce point soit indiqué dans le projet, si le maintien actif de la biodiversité et notamment des espèces dont la présence est fragile (le moineau domestique, le fenouil commun, le noctule commun) sera bien pris en compte lors de la phase des travaux.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme que les engagements décrits dans l'étude d'impact en faveur de la biodiversité seront respectés.

Le Commissaire Enquêteur en prend note.

Le Commissaire Enquêteur demande au Maître d'Ouvrage, bien que cette zone est en limite de l'enquête, s'il a tenu compte que le square du Minervois est érigé en zone inondable d'après la contribution n° 93.

Réponse apportée par le Maître d'ouvrage :

L'état initial de l'étude d'impact prend bien en compte l'existence d'arrêtés de catastrophe naturelle pour des inondations avec coulées de boue et mouvement de terrain. Les travaux prévus par le projet sont circonscrits à la RN10, qui est séparée du square par un merlon de 3 m de hauteur minimum. Ainsi le projet n'est pas en interface avec le square et sa problématique de ruissellement pluvial urbain.

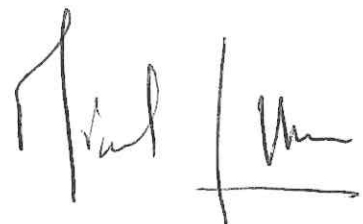
Le Commissaire Enquêteur en prend note.

I-NON CONCERNE

Sans commentaires

J-AVIS POSITIFS

Sans commentaires

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized first name and a last name with a horizontal line underneath.

Deuxième partie :

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Par arrêté préfectoral n° 24-006 du 26 janvier 2024, par délégation de Monsieur le Préfet des Yvelines Jean-Jacques BROT, Monsieur Victor DEVOUGE, Sous-Préfet et Secrétaire Général de la préfecture des Yvelines, ayant pour objet une déclaration de projet concernant l'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur les communes de La Verrière, Coignières et Maurepas, a fixé la durée de l'enquête à 32 jours consécutifs du vendredi 23 février 2024 à 8h30 au lundi 25 mars 2024 à 17h.

Durant ce délai, toute personne a pu consigner ses observations sur les registres ouverts à cet effet :

- dans les mairies de Coignières, La Verrière et Maurepas, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 09 h à 12 h et de 14 h à 15 h 30.
- soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Maurepas, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre de la mairie.
- Le public pouvait également faire parvenir ses observations et propositions du vendredi 23 février 2024 à 8h30 au lundi 25 mars 2024 à 17 h :
- sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <https://www.registre-numerique.fr/amenagement-carrefour-malmedonne>
- par courrier électronique à l'adresse mail suivante : amenagement-carrefour-malmedonne@mail.registre-numerique.fr
- Ces observations et propositions étaient consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Toutes informations sur le dossier d'enquête pouvaient aussi être demandées auprès de la Direction des Routes d'Île-de-France à l'adresse suivante :

DIRIF / SMR / DMRSO

Enquête publique pour le projet du carrefour de la Malmedonne

137 rue de l'Abbé Groult

CS 23204

75732 PARIS CEDEX 15.

Les courriels reçus et enregistrés sur ces adresses mail ont été réservés à l'usage unique de cette enquête.

Cette enquête s'est déroulée sans aucun incident du vendredi 23 février 2024 à 8h30 au lundi 25 mars 2024 à 17h.

A noter toutefois qu'une contribution indiquée sur le registre numérique n° 43 du 15 03 2024 et inscrite sur l'adresse email dédiée, n'a pas été prise en compte à la demande de l'émetteur.

J'ai examiné les documents mis à ma disposition, notamment le dossier d'enquête et ses annexes.

Le dossier tenu à la disposition du public comprenait :

✚ Un registre d'enquête paraphé par le Commissaire Enquêteur

✚ Un dossier technique comprenant :

1. La pièce A : Objet de l'enquête
2. La pièce B : Le plan de situation
3. La pièce C : La notice explicative
4. La pièce D : Le plan général des travaux
5. La pièce E : L'étude d'impact
6. La pièce F : Le dossier d'incidences NATURA 2000
7. La pièce G : L'évaluation socio-économique
8. La pièce L : Les avis réglementaires exigibles pour cette opération (dont la décision de l'autorité environnementale (AE), le mémoire en réponse à l'AE et aux avis reçus pendant la concertation)

✚ Les pièces administratives suivantes :

1. Décision du Tribunal Administratif de Versailles du 28 décembre 2023, modifiée par celle du 3 janvier 2024 sous le n° E23000077/78 portant désignation du Commissaire Enquêteur,
2. Arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines n° 24-006 du 26 janvier 2024 justifiant l'ouverture de l'enquête.

3. Délibération de SQY n°2023-29 du 16 février 2023
4. Rapport du Garant sur la Concertation préalable du 18/11/2019 au 20/12/2019 établi le 16/01/2020
5. Arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines du 1^{er} septembre 2020 portant sur le bilan de la concertation

✚ **Les pièces complémentaires :**

1. Un sous dossier relatif à la publicité de l'enquête comportant copie des avis parus dans les journaux locaux et copie des certificats d'affichage.

Le dossier technique mis à la disposition du public était conforme aux dispositions de l'article L 151-2 du code de l'urbanisme.

Je me suis tenu à la disposition du public aux date des permanences fixées par l'arrêté préfectoral n° 24-006 du 26 janvier 2024 à savoir :

• Le vendredi 23 février 2024 de 8 h 30 à 12 h 00 à Coignièrès
• Le samedi 2 mars 2024 de 9 h 00 à 12 h 30 à Maurepas
• Le vendredi 15 mars 2024 de 8 h 30 à 12 h 00 à La Verrière
• Le lundi 25 mars 2024 de 14 h 00 à 17 h 00 à Maurepas

Pendant mes permanences ou lors de la période concernée, j'ai reçu 39 personnes ou couples qui ont déposé 51 observations sur les 3 registres d'enquête publique mis à leur disposition dans les mairies de La Verrière, Coignièrès et Maurepas.

Pendant cette même période, par mail et sur le registre numérique j'ai reçu 140 observations et j'ai pu constater que 493 visiteurs avaient consulter le dossier d'enquête publique.

Le total des observations du public s'élève donc à 191

En outre, j'ai reçu 3 lettres des 3 Mairies concernées.

Avant, au cours de l'enquête et après celle-ci j'ai rencontré 1 fois la responsable chargée des procédures DUP et d'expropriations, à la Préfecture, 6 fois le Maître d'Ouvrage, 1 fois le responsable du service urbanisme à la mairie de Maurepas, et 1 fois, chacun des Maires (accompagnés des Elus et des représentants de l'urbanisme) de La Verrière, Coignièrès et Maurepas.

J'ai remis au siège de la Communauté d'agglomération de la SQY mon procès-verbal de synthèse le 3 avril 2024 au maître d'Ouvrage où j'ai rencontré, à cette occasion Messieurs Arnaud DRAZEVIC et Frédéric BOYER, ainsi que Monsieur Guillaume BENNET (en Visio conférence) pour leur expliquer ce document.

Avant et au cours de l'enquête, j'ai vérifié que l'affichage avait été correctement réalisé sur les panneaux des communes de La Verrière, Coignièrès et Maurepas.

EN CONCLUSION, après avoir :

- Analysé et étudié les pièces du dossier mis à l'enquête,
- Vérifié et constaté que la procédure en termes de publicité légale et d'information a été respectée,
- Effectué les visites des communes de La Verrière, Coignières et Maurepas et des lieux concernés de la Malmédonne,
- Pris connaissance de l'avis de l'Autorité Environnementale(Ae),
- Attesté que l'enquête s'est déroulée sans incident,
- Analysé les réponses du maître d'Ouvrage au procès-verbal de synthèse, reçues le 16 avril 2024 par courriel.

CONSIDERANT :

Que le projet présente un caractère d'intérêt général, répond aux critères fixés par l'article L 153-54 du Code de l'Urbanisme, et que l'autorité compétente pour organiser l'enquête est le Préfet du Département des Yvelines, conformément à l'article L 123-3 du code de l'Environnement,

Que le projet renforce les liaisons entre les secteurs situés au nord et au sud de la NR10, et qu'il tient compte des projets d'urbanisation, notamment sur la commune de La Verrière,

Que j'ai obtenu des réponses intéressantes à l'ensemble des questions que j'ai posées au Maître d'Ouvrage, à savoir :

- ✚ Que le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser, avec l'accord des habitants concernés, **un écran acoustique** en lieu et place des protections de façade pour les habitations au droit de R9 sur le plan,
- ✚ Que le Maître d'Ouvrage s'engage pour que **des mesures conservatoires** sur le nouveau pont **pour l'installation future de caméras** (fourreaux et chambres) puissent être envisagées en accord avec les communes concernées,
- ✚ Que le Maître d'Ouvrage précise qu'il **a tenu compte dans le projet de la gestion des eaux pluviales** qui seront récupérées au droit du projet. Il indique d'ailleurs, dans le détail, le processus de récupération de ces eaux pluviales (page 24 du rapport),
- ✚ Que le Maître d'Ouvrage s'engage à ce que des adaptations sur l'emplacement de la **signalisation des commerces près de la RN10, pour améliorer leur visibilité, pourront être étudiées** dans le cadre des études détaillées,

- ✚ Que le Maître d’Ouvrage, à ma demande, a effectué une étude sur le nombre d’usagers empruntant la passerelle, et sur la distance supplémentaire théorique (de Maurepas à la gare de La Verrière) occasionnée par la suppression de celle-ci et qu’il en ressort :

Qu’un nombre important de piétons utilisent la passerelle et que l’étude effectuée sur la suppression de celle-ci fait ressortir un rallongement (au maximum) du temps à pied de **4mn35’** et une distance augmentée pour aller de la ville de Maurepas à la gare de La Verrière de **480 mètres** (page 25 à 27 du rapport).

Ceci dit, au vu de ces augmentations de temps et de distance, **peu importants**, de la difficulté de créer une nouvelle passerelle au même endroit et surtout de l’intérêt public général du projet, **je considère que ce nouveau temps de parcours est tout-à-fait acceptable et je valide donc la démolition de la passerelle qui n’est plus aux normes actuelles concernant les Personnes à Mobilité Réduite.**

- ✚ Que le Maître d’Ouvrage confirme que **La largeur de la bretelle, sur la commune de Maurepas, permet la circulation des véhicules légers et des poids lourds y compris ceux de la collecte des déchets.**
- ✚ Que le projet respecte l’article **L228-2 du Code de l’Environnement** et que depuis les feux tricolores en amont de l’ouvrage sur la RD213 jusqu’à l’extrémité du projet au sud, avec les caractéristiques suivantes, le maître d’ouvrage s’engage sur les caractéristiques suivantes :
 - Une piste cyclable de 3.00 m dédiés aux cycles ;
 - 1,40 m minimum pour les piétons sur l’ouvrage, et 2.00 m hors ouvrage au sud de la RN10.

Il confirme que **des études ultérieures permettront de définir les moyens techniques pour séparer les cheminements piétons et cycles,**

- ✚ Que le Maître d’Ouvrage confirme que le projet prévoit un certain nombre d’aménagements, qui amélioreront tout de même l’ambiance paysagère autour de la RN10 comparé à l’état actuel fortement artificialisé et dégradé,
- ✚ Que le Maître d’Ouvrage s’engage à ce **qu’une limitation de la vitesse à 30km/h pourra être étudiée lors des études de conception en concertation avec le Département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation, ainsi que les communes de Maurepas et Coignières,**
- ✚ Que le Maître d’Ouvrage confirme que la Communauté d’Agglomération de SQY en accord avec la Ville de La Verrière, a aménagé un emplacement sur le parvis de la gare de La Verrière afin de recevoir le monument de la Malmédonne. Il indique que le déplacement et la prise en charge financière seront discutés avec les villes de La Verrière et de Coignières et l’association des anciens combattants,

- ⚡ Que le Maître d’Ouvrage confirme que **les accès aux propriétés privées, le long de la RN10 (contre allée, côté Maurepas) seront maintenus pendant la période des travaux.**
- ⚡ Que le Maître d’Ouvrage indique qu’au niveau du nouveau pont, **les carrefours à feux tricolores** qui seront créés **disposeront de boucles de détection au sol** permettant une programmation optimisée des cycles de feux, ceci pour éviter les embouteillages des véhicules,
- ⚡ Que le Maître d’Ouvrage s’engage qu’à titre de précaution (soucis des habitants concernés de voir leur habitations fissurées), dans le cadre de la réalisation des travaux, **une procédure de référé préventif sera mise en place.** Cette procédure permet de faire appel à un expert judiciaire pour établir un état des lieux avant le début des travaux,
- ⚡ Que le Maître d’ouvrage confirme **qu’il a bien pris en compte que le square du Minervoisy est érigé en zone inondable** et que le projet n’est pas en interface avec le square et sa problématique de ruissellement pluvial urbain,
- ⚡ Que précédent cette enquête, **une concertation a eu lieu du 18 novembre au 20 décembre 2019 validée par l’arrêté de monsieur le Préfet des Yvelines du 1^{er} septembre 2020.**

Le Commissaire Enquêteur émet un **avis FAVORABLE** assorti de **trois recommandations** et d'**une réserve** comme suit :

RECOMMANDATIONS :

1. Que le Maître d’Ouvrage étudie la possibilité de **séparer physiquement** les cheminements piétons et cyclistes,
2. Que le Maître d’Ouvrage étudie la possibilité **d’une limitation de vitesse à 30km/h** avec le département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation(Malmedonne), ainsi qu’avec les communes de Maurepas et Coignièrès,
3. Que le Maître d’Ouvrage vérifie bien que les **zones habitées soient le moins perturbées pendant la période des travaux** par les transports d’engins de chantier et les poids lourds.

RESERVE :

Que le Maître d’ouvrage **mette en place un écran acoustique** (type mur antibruit) au lieu et place des protections de façade **au niveau des habitations concernées** sur la RD213 **au droit de R9** du plan et ceci en concertation avec ces mêmes riverains.

Saint Nom la Bretèche le 23 avril 2024

Le Commissaire Enquêteur

Michel FAURE


Annexes :

Annexe n°1 : Procès-verbal de synthèse du 3 avril 2024

Annexe n°2 : Réponses du Maître d’Ouvrage du 16 avril 2024

Annexe n°3 : Arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines n° 24-006 du 26 janvier 2024 justifiant l’ouverture de l’enquête

Annexe n°4 : Les certificats d’affichage des communes de La Verrière, Coignièrès et Maurepas