

# Concertation préalable

## sur le projet de plateau urbain de Trappes

---

**Avis du CODESQY**

Novembre 2011





## **CONCERTATION PREALABLE**

### **SUR LE PROJET DE PLATEAU URBAIN DE TRAPPES**

#### **Préambule**

La Ville de Trappes a engagé, du 26 septembre au 14 octobre 2011, une concertation préalable sur le projet d'enfouissement de la Nationale 10 dans la traversée de Trappes et sa couverture par un plateau urbain permettant de rétablir la continuité des liaisons le long des anciennes rues qui avaient été coupées lors de l'implantation de la Nationale 10 au début des années 1950.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme de rénovation urbaine de la Ville de Trappes.

La concertation engagée doit permettre de recueillir les avis et observations sur les grandes orientations du projet, avant de le finaliser pour le soumettre à enquête publique en 2012.

Par lettre du 26 septembre 2011, le Président de la Communauté d'agglomération a saisi le CODESQY pour l'inviter à prononcer un avis sur ce projet « porteur d'enjeux intercommunaux sur des aspects d'aménagement mais également sur des aspects socio-économiques » à l'échelle de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le CODESQY a participé aux réunions publiques organisées par la Ville de Trappes sur le projet de plateau urbain.

Il a rencontré le Maire de Trappes et le Directeur du Groupement d'Intérêt Public pour la Rénovation Urbaine, qui lui ont présenté le projet et lui ont remis des documents complémentaires, qui ont été étudiés avec attention.

Sur ces bases, le CODESQY a élaboré le présent avis, qui a été débattu et adopté par son Assemblée Plénière le 9 novembre 2011.

## **Considérations générales**

Le projet, avec la variante n°1 indiquée dans la suite de cet avis pour l'enfouissement de la RN10, a déjà fait l'objet d'une exposition en mai 2008. L'ensemble des partenaires (la Ville de Trappes, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'Etat, la Région, le Conseil général) ont alors arrêté les principes de cet aménagement et son plan de financement. Le CODESQY avait remis une contribution à cette occasion.

Depuis, l'Etat a présenté une deuxième variante de l'enfouissement de la RN10 modifiant ce qui avait été accepté en 2008. Cette variante sera nommée variante n°2 dans la suite de cet avis.

Le projet se décompose en deux parties :

- l'enfouissement de la Nationale 10, dont l'Etat est maître d'ouvrage, (avec les deux variantes mentionnées ci-dessus).
- la réalisation du plateau urbain, dont la Ville est maître d'ouvrage, (qui est identique dans les deux variantes).

Comme l'engagement de l'Etat est déterminant pour la poursuite du projet et bien que la concertation porte sur la réalisation du plateau urbain, compétence de la Ville, celle-ci et les habitants sont invités à faire connaître leur préférence entre les deux variantes d'enfouissement proposées.

La variante n°1, prévoit la réalisation d'une tranchée (d'environ 800 m) entre les deux carrefours d'entrées de ville (RD23 - Avenue Martin Luther King, et RD912 – route de Dreux), qui seront aménagés en ronds-points, avec des tourne à gauche souterrains pour les flux provenant de la RD23 et de la RD912 se dirigeant vers Paris.

Dans la variante n°2, la RN10 serait mise en tranchée (sur environ 1700 m) au-delà des deux carrefours d'entrées de ville (RD23 et RD912) qui seraient franchis en souterrain et équipés de deux échangeurs excentrés de l'axe RN10.

Pour le CODESQY, le projet doit répondre aux grands objectifs suivants :

- « Recoudre » le centre ville de Trappes,
- Dégager le centre ville de la circulation générale de la RN10,
- Faciliter les liaisons dans la ville et dans l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines sur l'axe perpendiculaire à la RN10,
- Ne pas dégrader la circulation de transit,
- Assurer la sécurité des personnes se déplaçant en mode doux.

Avant de formuler ses observations et ses questions sur la réalisation du plateau urbain, le CODESQY entend se prononcer sur le choix entre les deux variantes d'enfouissement de la RN10.

## **L'enfouissement de la RN10 : le choix entre les variantes 1 et 2**

Nous rappelons que la Ville et les partenaires du projet, dont l'Etat, s'étaient déjà mis d'accord pour retenir la variante n°1. Depuis, les services de l'Etat ont proposé une solution alternative, la variante n°2.

L'examen de ces deux variantes appelle les observations suivantes :

- La variante n°1, avec ses deux larges ronds-points au niveau de la RD912 et de la RD23, et leur passage souterrain en tourne à gauche pour les usagers venant de ces axes en direction de Paris, paraît devoir assurer une meilleure fluidité du trafic local, ce qui est prépondérant aux heures de pointe.
- La variante n°2 n'est pas satisfaisante aux échangeurs (excentrés de la RN10) prévus avec la RD23 et la RD912 : la desserte de la ville et les liaisons en direction d'Elancourt et de Plaisir risquent d'être entravées. Si le trafic de transit est élevé dans la traversée de Trappes, le trafic local l'est encore plus aux heures de pointe, c'est pourquoi il faut « fluidifier » le trafic le long de la RN10 mais aussi dans les principaux échangeurs.
- Le choix de réaliser la variante n°1, n'empêcherait pas ultérieurement de passer à la variante n°2.
- Si l'on réalisait la variante n°2, on risquerait de s'engager dans une impasse au cas où les deux échangeurs au niveau de la RD23 et de la RD912 se révélaient ultérieurement inefficaces pour assurer la desserte locale.
- La variante n°1, assurera de meilleures conditions de circulation que dans l'état actuel, notamment pour la desserte locale, et sans dégrader la circulation de transit.
- La variante n°2, en améliorant de manière significative la circulation de transit dans la traversée de Trappes, constituerait un effet d'aubaine pour les automobilistes sur cet axe Francilien Sud-ouest - Nord-est, avec pour conséquence immédiate, une augmentation du trafic et donc une augmentation des nuisances associées.
- Contrairement à la variante n° 1, dont le plan de financement est connu, le montant de la variante n°2 (qui sera plus élevé) ne nous est pas connu et les délais de programmation et de réalisation risqueraient d'être plus longs.
- La variante n°2 proposée est semblable à celle à celle datée d'avril 2006, qui avait été présentée au débat public de 2006 par le maître d'ouvrage de l'époque, la DDE des Yvelines, comme l'une des quatre variantes de prolongement de l'autoroute A12. Cette variante, qui consistait à transformer la RN10 en route express, avait été rejetée lors de cette consultation.

**Au vu de ces observations, le CODESQY se prononce en faveur de la variante n°1.**

## **Le plateau urbain**

Le CODESQY est bien sûr favorable à la réalisation du plateau urbain pour rétablir une continuité urbaine entre les quartiers de Trappes séparés par la RN10. Et il souhaite que sa réalisation puisse être engagée le plus vite possible.

Ce plateau urbain permettra :

- de sortir le cœur de ville de l'enfer quotidien généré par une circulation de type autoroutier, et d'améliorer la vie de ce quartier central de Trappes,
- de rétablir des liaisons perpendiculaires à la RN10, en créant des cheminements facilitant les modes de déplacements doux, et par une rationalisation des circulations automobiles,
- de rapprocher les nouveaux quartiers de Trappes (Plaine de Neauphle, Les Merisiers), du centre historique de Trappes,
- d'intégrer le futur TCSP, avec une voie dédiée sur le plateau urbain en liaison avec la gare de Trappes.

A ce stade de la concertation, toutes les questions sur le fonctionnement du plateau urbain et son intégration dans son environnement, n'ont pas encore été résolues. C'est pourquoi la Ville prévoit de constituer une instance de concertation, qui, avant et après la mise à l'enquête publique du projet, devra donner un avis sur les questions soulevées lors de la finalisation et la réalisation du projet et en particulier sur les plans de circulation à mettre en œuvre :

- Circulation et déviations pendant les travaux,
- Voies bus à établir,
- Comment gérer la rue Jean Jaurès ? Quel sens de circulation ?
- Quels projets pour « revitaliser » le centre ville de Trappes, et quelle dimension lui donner ?
- Stratégie du stationnement dans le centre ville : construction de parkings souterrains, leur maîtrise d'ouvrage et leur financement, gestion coordonnée du stationnement au sol et souterrain y compris leur tarification.
- Possibilités d'extension en couverture légère de la RN10 au-delà des zones couvertes prévues,
- Comment viendra-t-on à la mairie ? Faut-il aménager une nouvelle entrée, rue Jean Jaurès ?
- Comment améliorer la desserte de certains lieux, comme la pointe (autour du cimetière), entre la RN10 et la RD912 ?
- Ne faut-il pas prévoir une bretelle de dégagement pour véhicules légers en venant de Paris, avec passage souterrain, pour entrer dans la rue Vaillant-Couturier ?
- Circulation à pied et à vélo en dehors du plateau urbain, et en particulier aux intersections de la RD 23 et la RD 912.
- etc...

Le projet n'intéresse pas seulement les habitants de Trappes, mais aussi les autres habitants de Saint Quentin en Yvelines, qui profiteront d'une meilleure liaison entre les deux côtés de la RN10.

Conformément à la demande faite par le Président de la Communauté d'agglomération sur proposition du Maire de Trappes, le CODESQY est prêt à participer à l'instance de concertation qui sera mise en place par la Ville au stade de l'avant-projet de plateau urbain, afin d'apporter sa contribution à la réflexion, notamment à l'échelle de l'agglomération.

En effet, le projet d'enfouissement de la RN 10 et de couverture par un plateau urbain représente une perspective d'amélioration majeure non seulement pour Trappes, mais également pour tous les Saint Quentinais et les entreprises de l'agglomération, qui bénéficieront d'une fluidification des déplacements, et d'un renforcement des échanges au sein de l'agglomération au bénéfice de la qualité de vie, du développement économique et de l'attractivité du territoire dans son ensemble.

De ce fait, le CODESQY suggère que les modalités de la concertation permettent la mobilisation et l'implication des habitants de toute l'agglomération.

### **Nouvelles perspectives**

Une fois réalisé le plateau urbain, il sera alors possible de s'intéresser au deuxième obstacle qui coupe en deux l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines : le couloir ferroviaire.

En effet, améliorer les liaisons entre le Nord-ouest et le Sud-est de l'agglomération, permettra d'entrer dans une nouvelle phase de développement urbain des quartiers situés au cœur de Saint Quentin en Yvelines, de mieux intégrer l'agglomération dans l'OIN du Plateau de Saclay, et de mettre à profit la création des gares du futur réseau du Grand Paris Express qui desserviront Saint Quentin en Yvelines (Liaison Orly – Massy – Saclay – Saint Quentin – Satory – Versailles).

Contact : Service Coordination CODESQY

Anne ROUSSEAU  
Responsable du Service  
01 30 96 96 92 – [anne.rousseau@agglo-sqy.fr](mailto:anne.rousseau@agglo-sqy.fr)

Marie Christine BERTRAND  
Assistante Administrative  
01 30 96 96 93 – [marie-christine.bertrand@agglo-sqy.fr](mailto:marie-christine.bertrand@agglo-sqy.fr)