



Fiche presse
le 14 décembre 2016

Projet de requalification de la RN10 en traversée de Trappes -en-Yvelines

Contexte

Commune d'environ 30 000 habitants, Trappes-en-Yvelines s'inscrit au cœur d'un territoire stratégique de l'Ouest parisien : l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Au début des années 1970, le territoire s'est urbanisé de manière rapide dans le cadre de la mise en œuvre des villes nouvelles d'Île-de-France et la création de l'établissement public de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'urbanisation s'est alors structurée autour des principaux axes de desserte du territoire : la RN10 et la voie ferrée.

Seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud du département des Yvelines, la RN10 est un axe structurant assurant de multiples fonctions : le transit avec les autoroutes A11 et A12, les échanges avec les territoires limitrophes, la desserte des quartiers et des zones d'activités.

La RN10 coupe l'espace urbain de la commune de Trappes-en-Yvelines, organisé de part et d'autre de l'axe sans véritable continuité urbaine entre :

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



La RN10 : une coupure de l'espace urbain

La RN10 supporte un niveau de trafic très soutenu de 70 000 véhicules par jour, en moyenne annuelle avec une forte part de poids-lourds (10 %). Les axes structurants de franchissement de la RN10 (RD23, RD36, RD912) accueillent également un fort trafic de franchissement.

Ces niveaux de trafic conséquents génèrent de fortes saturations du réseau aux heures de pointe : la RN10 présente des conditions de circulation difficiles le matin et le soir ; les RD23 et RD912 sont saturées le matin.

La RN10



Les niveaux de trafic ainsi que le phénomène de coupure urbaine sont à l'origine de nuisances pour les riverains de la RN10 : dégradation du cadre de vie, augmentation du bruit et dégradation de la qualité de l'air.

La configuration actuelle des carrefours d'extrémité avec la RD912 et la RD23, carrefours plans à feux, n'assurent pas les échanges avec la RN10 à un niveau satisfaisant, faute d'une bonne lisibilité de leur configuration. Ce manque de lisibilité met en cause les conditions de sécurité des usagers de la route, des cyclistes et des piétons.

La configuration actuelle de la RN10 et des voiries locales ne favorise pas la desserte par les transports en communs même si elle existe. L'offre pour les modes actifs est de plus très réduite et peu incitative.

Afin de répondre à ces multiples enjeux, la requalification de la RN10 à Trappes-en-Yvelines a pour **principaux objectifs** :

- de rétablir les échanges entre les quartiers de la ville, la gare et les pôles d'emploi locaux et régionaux et ainsi minimiser les effets de coupure urbaine ;
- d'améliorer les conditions de circulation pour diminuer les congestions afin de concourir à réduire les nuisances ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore) ;
- de mieux intégrer les circulations des transports en commun et des modes actifs (cycles et piétons).

Elle s'articule pleinement avec le vaste programme de rénovation urbaine engagé par la Ville de Trappes-en-Yvelines avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) et impulsé à l'origine dans le cadre du dispositif des Grands Projets de Ville.

L'aménagement prévu

Pour répondre aux objectifs, la requalification de la RN10 prévoit :

- la dénivellation de la RN10 dans la traversée de Trappes-en-Yvelines,
- le réaménagement des deux carrefours d'extrémité,
- la réalisation de trois couvertures successives dont l'aménagement qualitatif et paysager sera assurée par la ville de Trappes-en-Yvelines pour obtenir un véritable plateau urbain.



Dénivellation et couverture de la RN10

Le projet de requalification consiste à déniveler la RN10 jusqu'à 7 mètres de profondeur par rapport à son niveau actuel sur une longueur de 775 mètres et à construire trois dalles de couverture :

- la dalle de l'Hôtel de Ville d'une longueur de 116 mètres ;
- la dalle assurant la liaison de l'avenue Carnot et la rue Montfort d'une longueur de 28 mètres ;
- la dalle assurant la liaison de la rue de la République et du cours de la Corderie d'une longueur de 51 mètres.

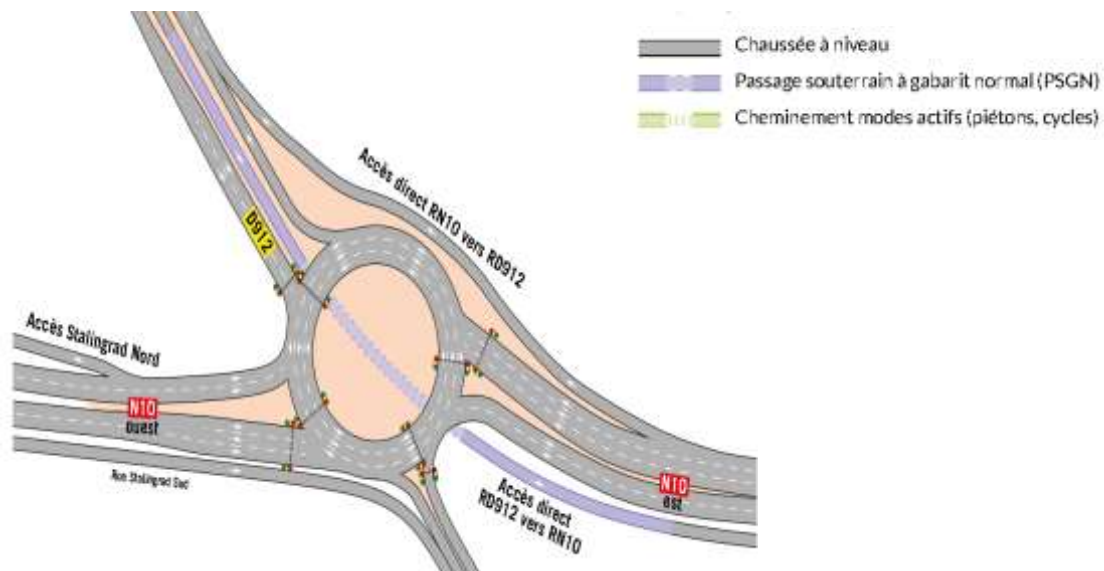


Cet aménagement permet de :

- remédier à la coupure urbaine que constitue la RN10 et établir des continuités urbaines entre le Nord et le Sud de la ville ;
- améliorer l'accessibilité aux équipements et aux zones d'activités ;
- améliorer le cadre de vie des riverains ;
- assurer une continuité des itinéraires pour les modes doux (piétons et cycles).

Réaménagements des carrefours d'extrémités

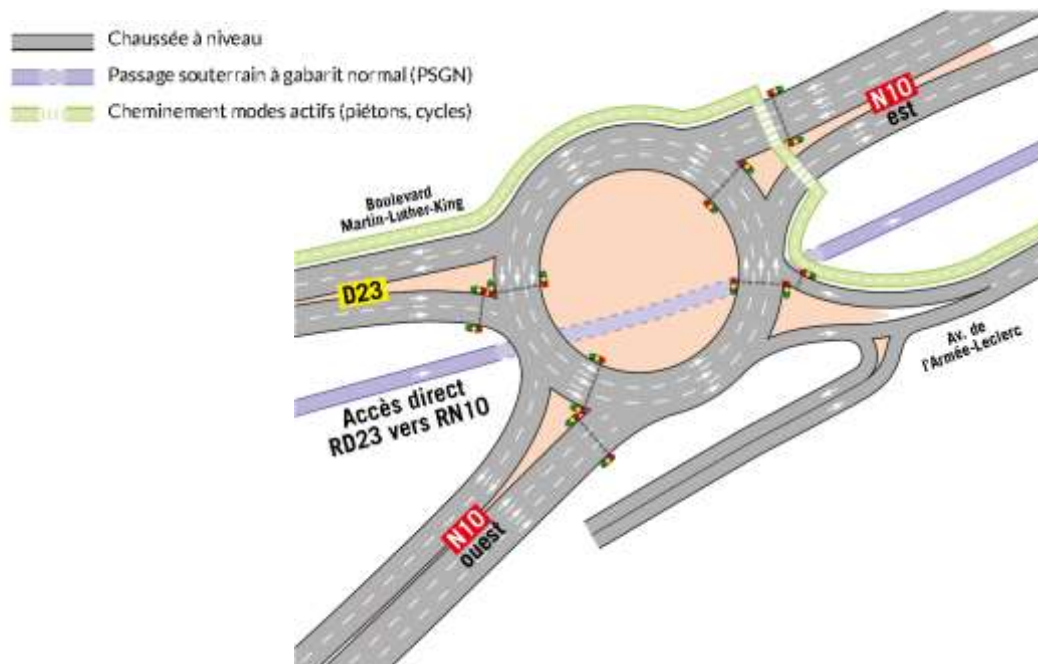
La requalification prévoit le réaménagement des deux carrefours d'échanges entre la RN10, le réseau départemental, RD23 et RD912, et le réseau local.



L'aménagement du carrefour RN10 – RD912 consiste à transformer le carrefour à feux en croix existant en un carrefour à feux à îlot central. Il comprend la création d'un passage souterrain permettant l'accès direct de la RD912 à la RN10 en direction de Paris ainsi qu'une voie permettant l'accès direct de la RN10

depuis Paris à la RD912.

La rue de Stalingrad Nord est mise en sens unique dans le sens Paris - province. Les usagers y accèdent depuis la RN10 par une bretelle en sortie de carrefour avec la RD912.



L'aménagement du carrefour entre la RN10 et la RD23 consiste à transformer le carrefour à feux en croix existant en un carrefour à feux à îlot central. Il comprend la création d'un passage souterrain permettant l'accès direct de la RD23 à la RN10 en direction de Paris ainsi qu'un cheminement pour les modes actifs (piétons, cycles).

Ces aménagements permettent de :

- fluidifier le trafic ;
- améliorer la lisibilité des carrefours ;
- améliorer les conditions de sécurité des usagers ;
- marquer les entrées de ville et le contexte urbain ;
- favoriser les circulations actives.

Le financement du projet

L'opération de requalification de la RN10 en traversée de Trappes-en-Yvelines est inscrite au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 pour un montant de 100 millions d'euros TTC.

Elle est estimée à 95 millions d'euros TTC dans le dossier d'enquête publique. La répartition entre les cofinanceurs du montant de 95 millions d'euros TTC est :

- État : 42 millions d'euros ;
- Conseil régional d'Île-de-France : 27,5 millions d'euros ;
- Conseil départemental des Yvelines : 10 millions d'euros ;
- Établissement public de coopération intercommunale de Saint-Quentin-en-Yvelines : 13,5 millions d'euros ;
- Ville de Trappes-en-Yvelines : 2 millions d'euros.

L'avancement du projet

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet se déroule du 17 novembre au 17 décembre 2016.

Les dispositions techniques sont prises pour que les travaux débutent à l'automne 2018 pour un complet achèvement prévu en 2021, sous réserve du rythme de mise en place des financements.

L'ensemble des informations relatives à la requalification de la RN10 en traversée de Trappes-en-Yvelines est mis en ligne sur le site internet de la DiRIF (www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr).

Contact presse



Préfecture de Paris et d'Île-de-France

01 82 52 40 25 / pref-communication@paris.gouv.fr

Twitter : https://twitter.com/prefet75_IDF

Google + : <https://plus.google.com/+IledefranceGouvFrParis>