



La RN10

Initié en 1998, l'enfouissement de la RN10 est un projet urbain d'envergure qui va permettre de "recoudre" la ville de Trappes-en-Yvelines séparée par une "autoroute urbaine" qui voit passer près de 70 000 véhicules par jour. Le chantier de dévoiement des réseaux est en cours de réalisation et le chantier devrait commencer courant de l'année 2019 pour une durée de 3 ans.

Ce projet d'ampleur a pour objectif de transformer les deux carrefours du Pavillon bleu et de la station-service en rond-point et d'enfouir la route dans des tunnels sur près d'1,5 km de long, jusqu'à 6,50 m de profondeur.

Par ailleurs, trois plateaux urbains seront aménagés rue de la République, rue de Montfort et devant la mairie dans le but de relier les deux côtés de la ville. Le pont Cachin sera supprimé. A la place, un parvis sera réalisé devant la mairie et comprendra une brasserie, une fontaine et un kiosque à musique. Des murs anti-bruits seront également installés. Pour l'enfouissement, le montant des travaux est estimé à 100 millions d'euros. Ils seront

financés par l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la Ville de Trappes-en-Yvelines. Concernant les aménagements des plateaux urbains, ils seront financés par la Ville de Trappes-en-Yvelines à hauteur de 14 millions d'euros.

La RN10 aujourd'hui

- Une coupure entre les différents quartiers de la ville
- Des nuisances pour les riverains : nuisances sonores, cadre de vie dégradé, conditions difficiles de circulation.
- Un environnement paysager peu qualitatif et non harmonisé.
- Des niveaux de trafic très importants (70 000 véhicules par jour) conduisant à une saturation du réseau aux heures de pointe.
- Des carrefours peu lisibles et dangereux.
- Des conditions défavorables aux transports en commun et aux modes doux.

La RN10 demain, les objectifs

- Minimiser les effets de coupure urbaine.
- Améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains de la RN10.
- Améliorer les conditions de circulation sur la RN10 et ses carrefours.
- Améliorer les conditions de sécurité des usagers.
- Permettre le développement des transports en commun et des modes de déplacement doux.

La RN10 demain, l'aménagement

L'aménagement retenu suite à la concertation publique de 2013 et soumis à enquête publique comprend la dénivellation de la RN10 dans la traversée de Trappes-en-Yvelines, la réalisation d'une succession de trois couvertures et le réaménagement des deux carrefours d'extrémité.

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 et réaliser 3 dalles de couverture :

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

Cet aménagement permet de :

- remédier à la coupure urbaine que constitue la RN10 et rétablir les communications 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 urbaine pour les modes doux (piétons et cycles) grâce aux dalles créées.

Cet aménagement est réalisé en lien avec le projet d'aménagement de surface du plateau urbain dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la ville de Trappes-en-Yvelines.

Réaménagement des carrefours d'extrémité

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

Carrefour RN10 – RD23

Réalisation d'un carrefour à feux et îlot central

- avec un passage souterrain permettant l'accès direct de la RD23 à la RN10 en direction de Paris ;
- avec un cheminement pour les modes doux.

Carrefour RN10 – RD912

Réalisation d'un carrefour à feux et îlot central

- avec un passage souterrain permettant l'accès direct de la RD912 à la RN10 en direction de Paris ;
- avec une voie permettant l'accès direct de la RN10 depuis Paris à la RD912.

Cet aménagement permet 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 douces.

Phasage des travaux

La réalisation des travaux nécessitera un phasage précis limitant au maximum les nuisances

et les impacts sur la RN10 et les voiries locales. Une information détaillée et continue sera mise en oeuvre au cours des travaux pour informer l'ensemble des usagers et des riverains d'une part de l'avancée des travaux et d'autre part des itinéraires de déviation.

Un plateau urbain pour définir le centre-ville de demain

L'étude de faisabilité et de programmation prévoit la réalisation d'un Plateau urbain, réparti en trois couvertures de la RN10, afin de rétablir les liaisons entre les rives nord et sud de la ville.

Un parvis pour l'hôtel de ville

Ce plateau portera la liaison entre la partie nord de la ville et le centre-ville. Il sera aménagé en lieu public de qualité. La ville sera ainsi réunifiée avec les Merisiers, la Plaine de Neauphle et la Boissière, et développera son centre urbain.

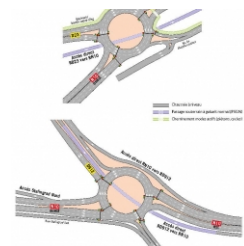
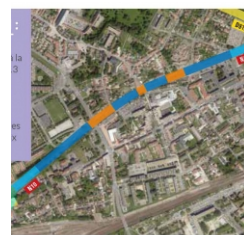
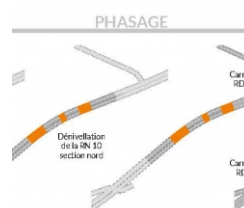
Renforcer la rue Jean Jaurès par deux traversées

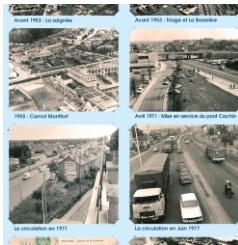
Entre la rue de Montfort et la rue Carnot, une couverture restituera les alignements et les vues continues, aujourd'hui interrompues. Les trajets réservés aux piétons et cycles rue Carnot renforceront les liens du village avec la rue Jean Jaurès, ses commerces et équipements.

Enfin, le cours de la Corderie qui restera piétonnier et la rue Pierre Sépard seront reliés par une couverture qui permettra une circulation à double sens avec passage possible des transports en commun et circulations douces des piétons et vélos vers le cinéma le Grenier à Sel, la gare SNCF et le centre-ville.

Améliorer la qualité de vie

Le trafic de la RN10 est à l'origine d'importantes concentrations en oxydes d'azote, en dioxyde d'azote et de benzène. La gêne sonore est également importante et les mesures prises en novembre 2010 ont révélé des résultats supérieurs à 70 dB(A) le jour et supérieurs à 65 dB(A) la nuit. Ces nuisances seront donc réduites pour améliorer la qualité sonore et visuelle.





Infos pratiques

Les projets de **requalification de la RN10** et de **l'aménagement du plateau urbain** ont été soumis à enquête publique. L'enquête publique s'est déroulée du 17 novembre au 17 décembre 2016. Elle a permis d'informer et de recueillir l'avis du public sur les projets. L'avis d'enquête publique, les panneaux d'exposition et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, utilisés pendant l'enquête publique, [restent accessibles en ligne](#). Le bilan de la concertation publique sur la requalification de la RN 10 est maintenant disponible. Retrouvez [le bilan](#) et le [dossier de concertation](#). Vous pouvez également consulter les [panneaux d'information](#) et [les archives](#) concernant la requalification de la RN 10.

Liens utiles

[RN10 : 1 an pour préparer la ville à la requalification](#)