

Contribution enquête publique projet RN10 Carrefour de la Malmedonne

par le Collectif Vélo Île-de-France
et l'association VéloSQY - St-Quentin en Yvelines

Résumé

- Un trottoir n'est pas une voie verte (article [R110-2 du code de la route](#) : une voie verte est « une route », donc pas un trottoir).
- Il n'y a donc pas d'aménagements cyclables dans ce projet, le rendant non conforme à l'article [L228-2 du code de l'environnement](#), qui impose la création d'un aménagement cyclable pour tout projet de voirie, selon une liste restrictive.
- Les itinéraires cyclables depuis et vers la gare sont complexes et nécessitent trop de traversées : de la RN10 à la gare, de la RD213 à la gare, de la gare vers la RD213 et la RN10. La double bretelle pour le tourne-à-droite voitures RD13–RN10 est inutile et dangereuse pour les vélos.

Le Collectif

Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 42 associations, dans 160 communes, représentant 8 000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Dans le secteur concerné par le projet de réaménagement de la RN10 au niveau du carrefour de la Malmedonne, le Collectif porte les revendications de [VéloSQY](#), antenne de l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) pour Saint-Quentin-en-Yvelines.

Introduction

Le réaménagement du carrefour de la Malmedonne constitue un projet majeur du secteur. Il est particulièrement attendu par les associations, tant la situation actuelle représente pour les usagers à vélo une rupture de continuité, à travers un cadre hostile. De plus, la RN10 accueille l'axe V3 du réseau cyclable à haut niveau de service Vélo Île-de-France ([VIF](#)), en ligne avec le souhait de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines.

Les propositions d'aménagement ne prévoient pourtant pas d'aménagements cyclables en dehors de trottoirs estampillés voies verte, qui compliquent les déplacements des mobilités actives dans le secteur et ne respectent pas la loi ni le cahier des charges du réseau Vélo Île-de-France (VIF).

Respecter le cadre réglementaire et prévoir des aménagements cyclables

Le projet ne prévoit pas d'aménagements cyclables. L'aménagement prévu consiste en des voies vertes sur le pont de la RD13, partagées entre piétons et vélos. Or, une voie verte ne peut pas être un trottoir, selon l'article [R110-2 du code de la route](#) : une voie verte est « une route » et donc pas un trottoir. Il n'y a donc pas d'aménagements cyclables dans ce projet, le rendant non conforme à l'article [L228-2 du code de l'environnement](#), qui impose la création d'un aménagement cyclable pour tout projet de voirie, selon une liste restrictive.

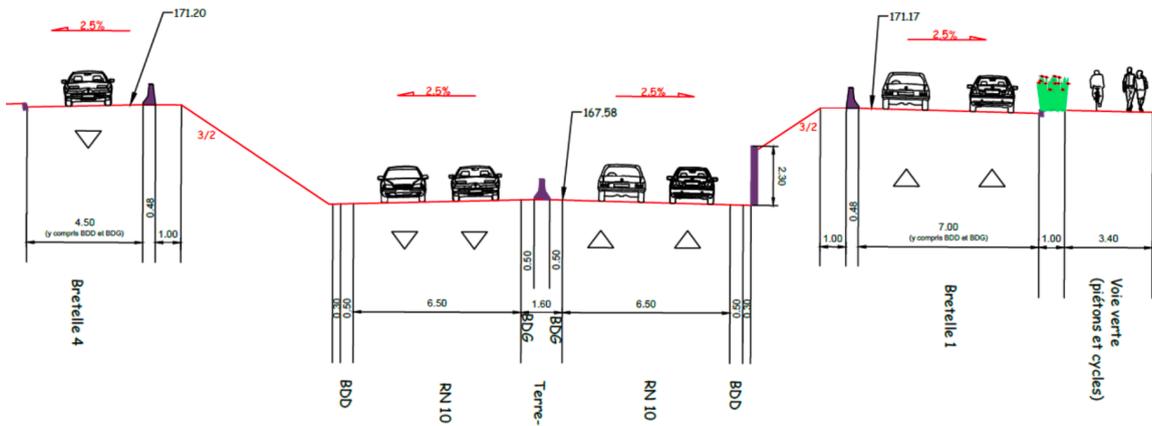
Nous appelons l'aménageur à respecter le cadre réglementaire et à prévoir des aménagements cyclables pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes dans le secteur.

Aménagements cyclables le long de la RN10

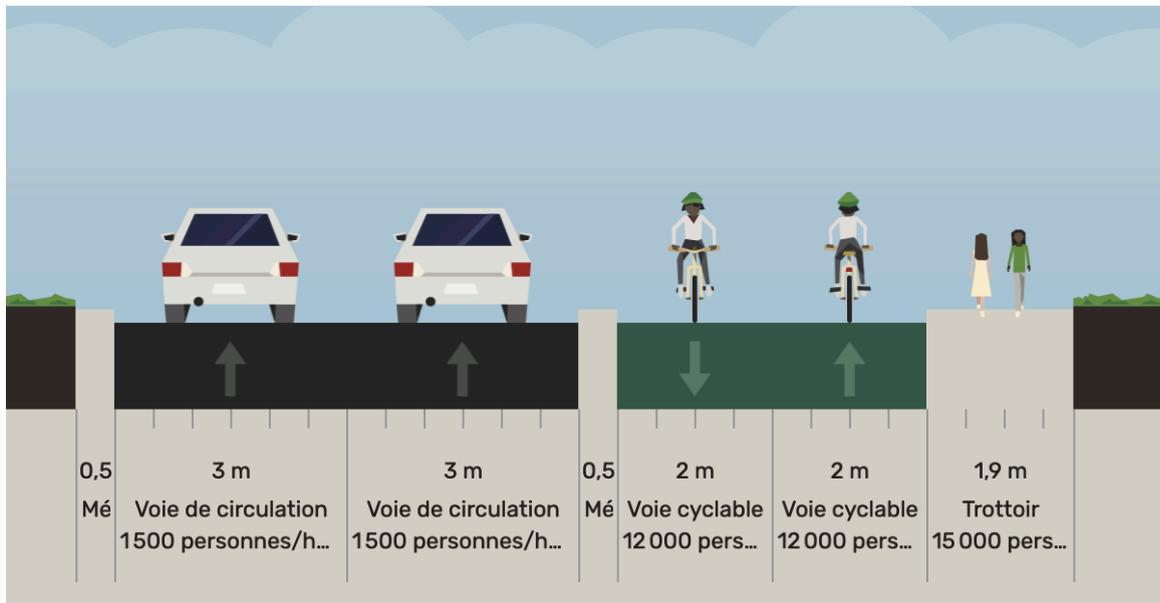
Le trottoir-voie-verte de la RN10 a une largeur prévue à 3,40 mètres. C'est inférieur à la fois à la largeur minimale pour réduire l'inconfort des piétons lorsqu'ils doivent partager une voirie avec des cyclistes, et au cahier des charges du réseau à haut niveau de service Vélo Île-de-France (VIF), dont la RN10 est le support. La largeur minimale est fixée à 4 mètres et les recommandations pour ce type de voie partagée sont à 5 m. Les retours d'expérience montrent que ce type d'aménagement en mixité peut créer des conflits d'usage. Pour les éviter, il est essentiel d'élargir, ou encore mieux, d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trottoir.

Il est possible de réduire la largeur des deux voies de circulation à 6 mètres et de réduire le passe-pied inutilement large à gauche de la bretelle, ou tout simplement de réduire la bretelle à une voie. Avec ces mesures, nous pourrions gagner l'espace nécessaire pour un aménagement plus satisfaisant d'une piste et d'un trottoir.

B - B



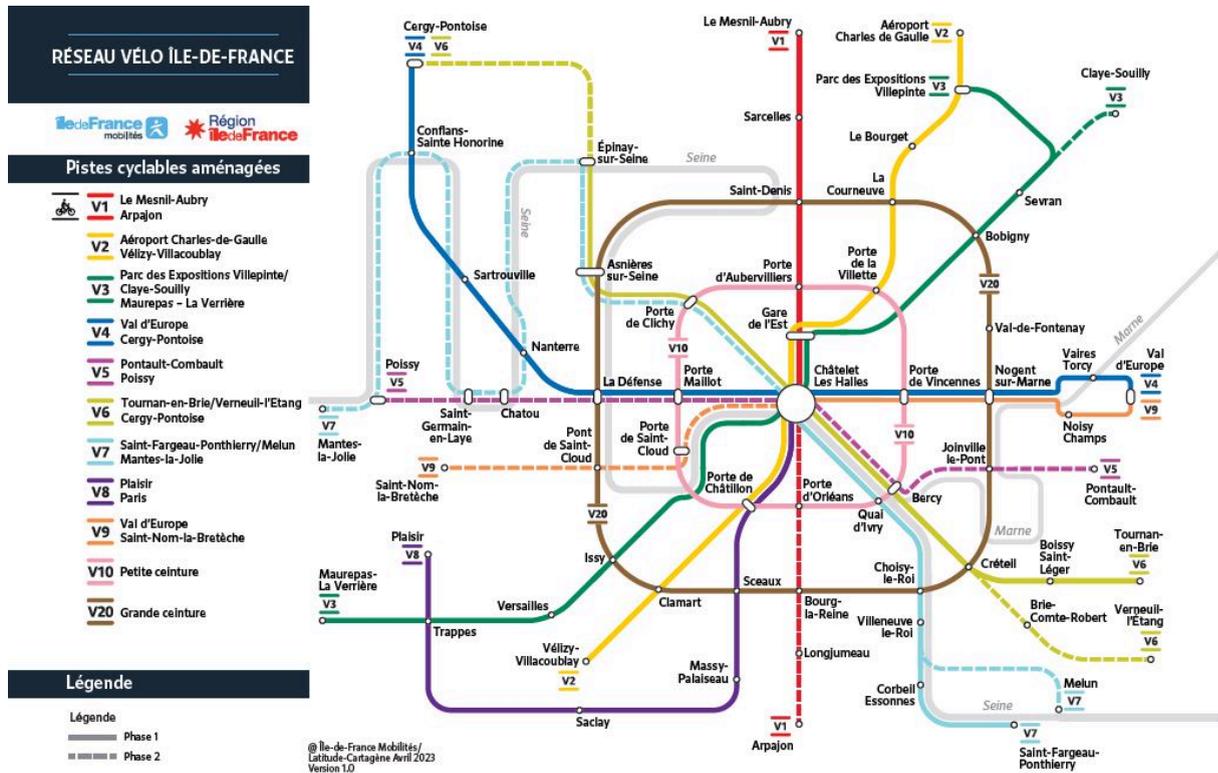
Coupe du projet



Proposition bretelle 1 et aménagements mobilités actives, 12,90 m

Respecter le cahier des charges techniques du VIF

La RN10 fait partie du [réseau Vélo Île-de-France \(VIF\)](#) avec l'axe V3 qui passe par Saint-Quentin en Yvelines.



Or, les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet ne respectent pas le cahier des charges techniques de la région pour un axe du VIF (largeur minimale de 4 mètres pour une piste cyclable bidirectionnelle). L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a souhaité ce projet sur son territoire, il est donc incompréhensible qu'elle n'en respecte pas le cahier des charges techniques.

À l'heure actuelle, la section existante du VIF le long de la RN10 à Montigny-le-Bretonneux se trouve sur la rive sud. Le projet du carrefour de la Malmedonne semble prévoir la piste côté nord. Nous nous interrogeons donc sur la prise en compte de cet axe cyclable régional majeur et de son intégration au carrefour de la Malmedonne.

Aménagements cyclables sur le pont de la RD213/RD13

La RN10 constitue actuellement une barrière infranchissable pour les cyclistes. Il est regrettable que le projet ne prévoit pas d'aménagements cyclables sur le nouveau pont de la RD213/RD13 et seulement un « trottoir cyclable ». Il est dommage qu'un projet d'aménagement avec le potentiel d'améliorer considérablement les déplacements vers

la gare de la Verrière ne dispose pas d'un aménagement sécurisé et confortable pour les cyclistes. Le « trottoir multifonctionnel » a une largeur de 4 mètres, ce qui, comme décrit précédemment, n'est pas suffisant pour accueillir les cyclistes **et** les piétons sans provoquer de conflits d'usage.

Cette situation est encore renforcée **par la suppression prévue de la passerelle pour piétons (passerelle rouge)**, ce qui rendra le trajet vers la gare encore plus difficile pour les habitants du quartier résidentiel et obligera les piétons à emprunter le pont RD13 (voir plus bas). Il est donc d'autant plus important que les piétons et les cyclistes disposent de suffisamment d'espace.

Il est regrettable que les 18,75 mètres de largeur du nouveau pont soient employés pour aménager 4 voies de circulation pour les véhicules motorisés. Nous demandons un rééquilibrage de l'aménagement afin de répondre à un des enjeux affichés du projet qui est de faciliter les mobilités actives. Pour cela, il est nécessaire de prévoir des espaces dédiés et sécurisés pour les cyclistes et les piétons, idéalement sous forme d'une piste bidirectionnelle séparée et d'un véritable trottoir pour les piétons.

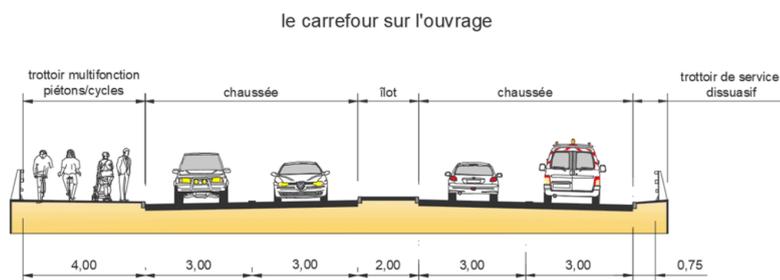
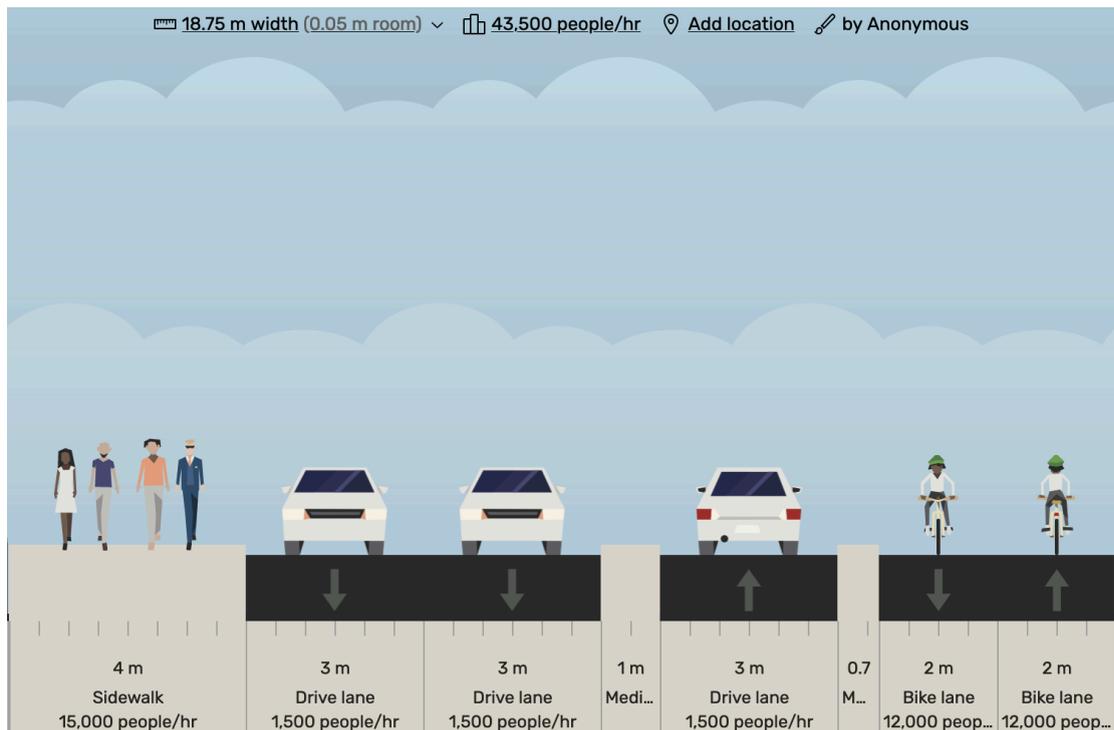


Figure 11 : Profil en travers type du barreau pour la variante 3

Plan d'aménagement sur le pont de la RD13

Il nous semble par ailleurs que le côté dédié aux cyclistes gagnerait à être positionné sur le côté opposé du pont. En effet, cela permettrait :

- d'éviter 2 traversées aux cyclistes et piétons venant de l'est vers la gare, les autres scénarios restant inchangés ;
- de faire la traversée des cyclistes et piétons au niveau de la RD13 (nord) devant des voitures arrêtées au feu et plus devant l'entrée de la RN10 et donc de permettre d'éviter les risques d'accidents liés aux mouvements tournants.



Proposition d'aménagement avec 3 voies de circulation (2 en direction de la gare RER), un trottoir confortable et une piste cyclable bidirectionnelle.

Continuité des aménagements cyclables

Afin de garantir le succès d'un aménagement cyclable, il est absolument indispensable de prévoir sa connexion avec un réseau cyclable. Une piste qui ne mène nulle part ne sera pas utilisée. La liaison avec la gare de La Verrière est cruciale pour le déplacement des habitants dans une logique d'intermodalité. À l'heure actuelle, il n'existe pas d'aménagement côté Coignière pour rejoindre la gare. Il est donc crucial de prévoir cet aspect dans le projet afin que le nouveau pont puisse permettre de rejoindre le pôle gare à pied comme à vélo en sécurité et de manière efficace.

À titre de comparaison, le récent réaménagement du pont Schuler comporte une piste bidirectionnelle, qui se termine sur un trottoir au niveau du rond-point des Cités-Amies, rendant ainsi cette piste inutile.



Vue actuelle au niveau de la RD213 (aucune place pour piétons et cyclistes)



Pont Schuler et sa piste bidirectionnelle dysfonctionnelle

Sécuriser le carrefour RN10/RD13

Le carrefour entre la RN10 et la RD13 ne dispose actuellement que d'un passage pour piétons. Compte tenu du fait qu'il sera également utilisé par de nombreux cyclistes, des aménagements cyclables appropriés doivent être prévus. Nous demandons de sécuriser ce carrefour pour les cyclistes avec un aménagement "à la hollandaise".

À ce titre, le double accès de la RD13 vers la RN10 (avec un shunt pour le tourne-à-droite) est inutile pour le trafic motorisé et dangereux pour les cyclistes et piétons.



Shunt, dispensable.

Maintenir la passerelle rouge

La passerelle rouge répond aujourd'hui à un besoin fort des habitants de Maurepas souhaitant rejoindre la gare de la Verrière. Elle offre une traversée de la RN10 sécurisée aux piétons et cyclistes.



Son remplacement par le pont prévu dans le projet est une véritable régression pour les mobilités actives. En effet, cela oblige à un détour conséquent dans un environnement hostile : 3 traversées d'axe routiers importants régis par des feux.

Sans préjuger de l'état actuel de la structure de la passerelle (qui contrairement à ce qui est mentionné ne présente pas d'escalier), nous demandons donc soit son maintien soit son remplacement afin de respecter les objectifs du projet de favoriser les mobilités actives.