

2019

Pôle Gare Mantes-la-Jolie

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Février 2019

Version actualisée



Yvelines
Le Département



GRAND PARIS
**SEINE
& OISE**
COMMUNAUTÉ URBAINE

Préambule

Qu'est-ce-que le DOCP ?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence d'Ile de France Mobilités (IDFM), l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer **l'opportunité et la faisabilité** du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux objectifs et les impacts du projet.

Une fois approuvé par le Conseil d'Ile de France Mobilités, le DOCP constitue le dossier support de la concertation. Sur la base du bilan de la concertation, des études techniques plus précises (schéma de principe), seront menées, puis soumises au public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique.

Les partenaires du projet

Un précédent DOCP avait été réalisé par IDFM en 2015, à l'époque maître d'ouvrage des études, sur la base duquel une concertation s'était tenue à l'été 2016.

A l'issue de l'approbation du bilan de la concertation par IDFM, la maîtrise d'ouvrage a été confiée à la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O). Le présent dossier, relatif à la réalisation d'un pôle d'échanges, a été repris et réalisé par la CU GPS&O.

Le réaménagement du pôle d'échange devra être dimensionné de manière cohérente avec l'arrivée du projet EOLE ; il garantira des échanges rapides et efficaces et permettra d'accueillir le bus en site propre du Mantois.

Il a pour partenaires :

- Les financeurs du projet :
 - La Région Île-de-France (RIF) ;
 - Le Conseil départemental des Yvelines (CD 78) ;
 - La Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPS&O).

- Les acteurs locaux :
 - Le réseau de Transports de l'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (TAM) ;
 - L'Établissement Public Aménagement Mantois Seine Aval (EPAMSA) ;
 - La commune de Mantes-la-Jolie ;
 - La commune de Mantes-la-Ville ;
 - La commune de Rosny-sur-Seine ;
 - La commune de Buchelay ;
 - La commune de Magnanville ;
 - Société Nationale de Chemins de fer Français (SNCF) ;
 - SNCF Réseau ;
 - SNCF Mobilités.

Sommaire

Qu'est-ce-que le DOCP ?.....	2
Les partenaires du projet.....	2
0. Raisons de l'actualisation du DOCP	4
1. Présentation du projet	5
1.1 Contexte général.....	5
1.2 Historique & planification	6
2. Diagnostic du territoire concerné et opportunités du projet	9
2.1 Présentation du secteur d'étude	9
2.2 Urbanisation et démographie actuelle	20
2.3 L'offre de transport.....	23
2.4 Les déplacements	35
2.5 Perspectives d'évolution du territoire (transport et urbanisation)	49
2.6 Synthèse : enjeux et objectifs	53
3. Présentation du nouveau projet répondant aux enjeux identifiés	57
3.1 Rappel : le projet issu du DOCP de 2015	57
3.2 Le nouveau projet élaboré par les acteurs du territoire.....	64
4. Approfondissement du projet.....	80
4.1 Dimensionnement des espaces d'échanges	80
4.2 Bilan des impacts et/ou apports du projet par thématique	92
5. Coûts et planning de réalisation.....	100
5.2 Planning prévisionnel du projet.....	103
6. Suites à donner	106
7. Annexes 107	
7.1 Annexe 1 : Lexique	107

0. Raisons de l'actualisation du DOCP

Pour l'aménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie en vue de l'arrivée d'EOLE, un DOCP a été initialement approuvé en 2015. Des modifications importantes de projets en cours impactant le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie ont amené les partenaires à actualiser le présent document en 2018 :

- La libération du faisceau du Maroc et de la plaine par la SNCF, suite à une optimisation de l'exploitation ferroviaire ;
- La mise sous contrôle d'accès de la gare ferroviaire, qui a un impact fort sur la passerelle entre les deux parvis de la gare, restreignant fortement son caractère de lien ville-ville ;
- L'abandon du projet Phalsbourg dans l'ancienne Halle Sulzer.

Ces évolutions ont conduit les acteurs du territoire à relancer la réflexion sur la cohérence du projet urbain de la ZAC de Mantes Université, pour lequel une étude de recomposition urbaine du quartier a été lancée. Ces résultats sont partie intégrante du nouveau projet présenté dans ce DOCP. De plus, la Ville de Mantes-la-Jolie et la GPS&O lancé une étude urbaine pour accompagner l'arrivée d'Eole avec une refonte qualitative du quartier de la face Nord de la gare.

1. Présentation du projet

1.1 Contexte général

Le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie dispose d'une organisation bicéphale, qui s'étend sur les communes de Mantes-la-Jolie au nord et de Mantes-la-Ville et Buchelay au sud. Il s'ouvre, au nord, sur le centre-ville de Mantes-la-Jolie et au sud sur la ZAC de Mantes Université. Les deux façades de cette gare sont reliées par une passerelle ferroviaire, qui sert également de liaison urbaine.

Le pôle d'échanges offre une intermodalité forte entre de nombreux modes : une trentaine de lignes de bus urbaines et interurbaines, deux lignes de Transilien, la ligne TER vers la Normandie et la ligne TGV Le Havre-Marseille. C'est une véritable porte d'entrée sur le territoire du Mantois depuis l'Île-de-France (IDF) et la Normandie.

Si ce pôle d'échanges peut déjà être qualifié de majeur en IDF, avec ses 25 000 voyageurs/jour, l'arrivée du RER E - EOLE en 2024 et du bus en site propre du Mantois viendront en renforcer l'importance. Une refonte du pôle d'échanges du Mantois est donc prévue pour offrir aux usagers une intermodalité optimisée, des services de qualité et un meilleur rabattement sur la gare.

Le projet Eole, prolongement du RER E à l'ouest, a été déclaré d'utilité publique en janvier 2013. Le prolongement du RER E s'accompagnera d'évolutions pour les gares du parcours, dont le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie qui constituera le nouveau terminus de la ligne. Dans ce cadre, des réflexions ont été initiées sur le périmètre de la gare, sur les évolutions à prévoir en son sein pour accueillir le RER E, ainsi que sur de premiers éléments relatifs à l'intermodalité.

Le présent DOCP présente un objectif majeur :

- Reconfigurer le pôle d'échanges pour être en adéquation avec la situation future en lien avec l'accroissement des flux attendus avec l'arrivée d'Eole, prolongement du RER E à l'ouest, ainsi que l'accroissement des emprises de la gare (périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilités) induit par ce prolongement du RER E d'une part et l'arrivée sur la gare du bus en site propre d'autre part. De même, la reconfiguration du pôle doit également prendre en compte les enjeux d'articulation avec le projet de Mantes Université.

1.2 Historique & planification

1.2.1 Chronologie sommaire

La gare de Mantes-la-Jolie a été identifiée dans le PDUIF comme « grand pôle de correspondance » en 2011 et son importance dans le cadre du projet Eole est inscrit dans de nombreuses études et documents administratifs régionaux et locaux.

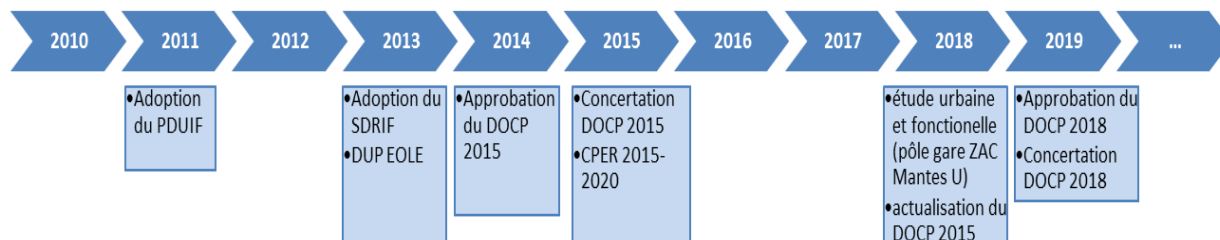


Illustration 1. Chronologie des décisions administratives et des études liées au bus en site propre

1.2.2 Inscription dans les documents de planification et de contractualisation

L'opportunité du pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie est inscrite dans les documents de planification et de contractualisation régionaux.

Le projet de pôle gare de Mantes-la-Jolie est inscrit au :

- **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)** : Adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret après avis du Conseil d'Etat le 27 décembre 2013, le SDRIF identifie le secteur de Mantes-la-Jolie comme centralité régionale dotée d'une vocation économique affirmée.
- **Projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)** voté par le STIF en février 2011 et arrêté par le Conseil Régional par délibération du 19 juin 2014, le projet Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport. Son objectif principal est d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne des déplacements. **La gare de Mantes-la-Jolie a été identifiée dans le PDUIF comme « grand pôle de correspondance ».**
- **Contrat particulier Région-Département 2007 – 2013 (CPRD 78)**
La gare de Mantes-la-Jolie est inscrite en tant que pôle multimodal.
- **Plan Régional pour la mobilité durable** voté par la Région en février 2012
- **Contrat de Plan État-Région 2015-2020**

1.2.3 Les premières études

Le réaménagement du pôle d'échanges a été évoqué dans le cadre du projet Eole, prolongement du RER E à l'ouest.

- a. **Etude d'Intermodalité, de desserte et d'insertion urbaine des Parvis du Pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie, dans le cadre du Projet Eole, prolongement du RER E à l'ouest**

Le projet Eole, prolongement du RER E à l'ouest, a été déclaré d'utilité publique en janvier 2013.

L'étude d'intermodalité pilotée par le STIF, conduite en commun avec la SNCF et ayant associé les collectivités concernées, a permis en 2013 un premier diagnostic du pôle et l'émergence d'un premier principe d'aménagement global du pôle qui visait à s'assurer de la compatibilité du programme EOLE avec les projets connexes. Cette étude a permis à EOLE d'intégrer certaines dispositions en matière d'intermodalité, aux limites immédiates du périmètre ferroviaire afin d'assurer une mise en service appropriée du RER E prolongé à Mantes La Jolie. La nouvelle étude de Pôle objet du présent DOCP permettra d'identifier les éléments attendants au dispositif EOLE.

Le projet de prolongement du RER E s'accompagnera d'évolutions pour les gares du parcours, dont la gare de Mantes-la-Jolie qui constituera le nouveau terminus de la ligne. Dans ce cadre, des réflexions ont été initiées sur le périmètre de la gare, sur les évolutions à prévoir en son sein pour accueillir le RER E, ainsi que sur l'impact sur l'intermodalité.

Le projet propose le réaménagement de la gare de Mantes-la-Jolie en un Pôle d'Echanges où se croiseront le projet de bus en site propre, le projet Eole de prolongement du RER E à l'Ouest et les différentes lignes de bus, et les circulations douces dont les deux roues en articulation avec le nouveau quartier de Mantes Université en pleine mutation. L'objectif est d'optimiser l'intermodalité autour du pôle.

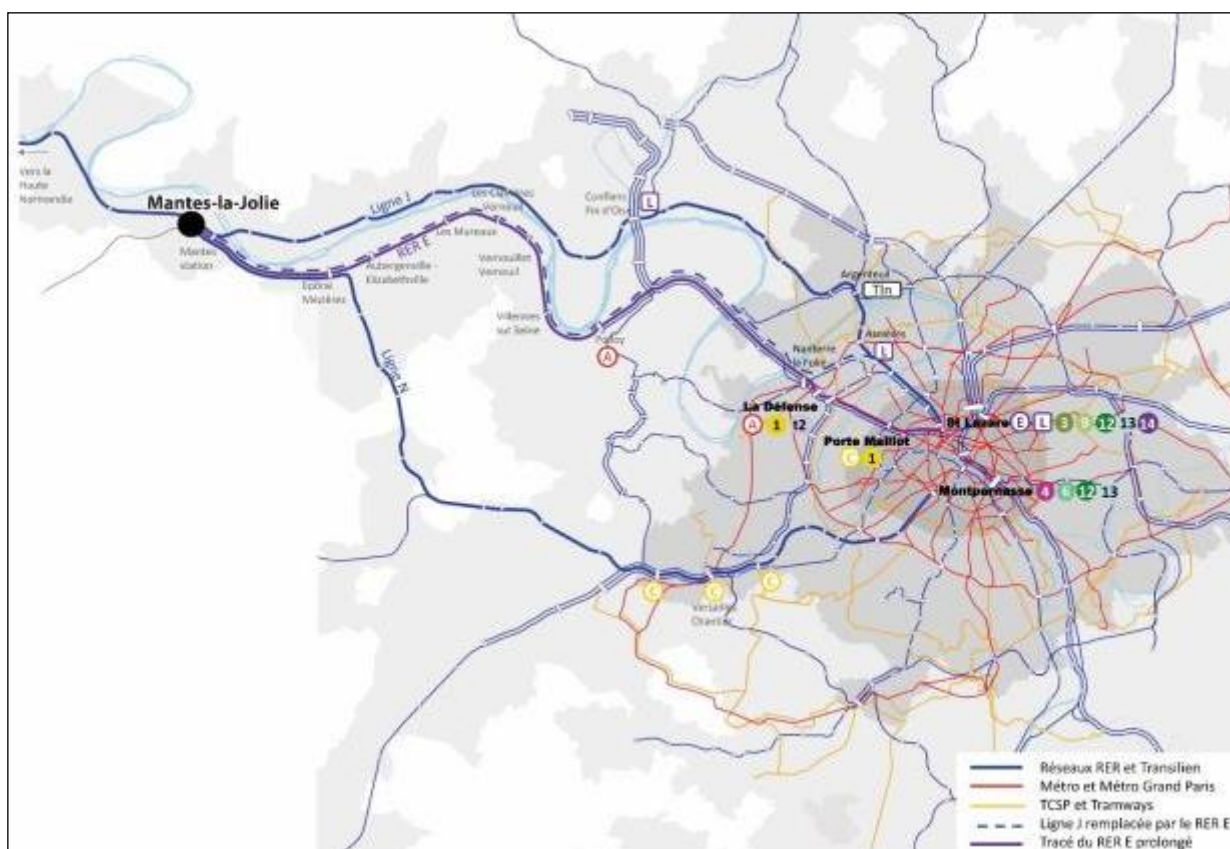


Illustration 2. Projet Eole (source : AREP)

b. Etude urbaine et fonctionnelle - Pôle gare de la ZAC Mantes-Université, juin 2018

Une étude urbaine et fonctionnelle a été réalisée par EPAMSA (mandataire), GPS&O, SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour évaluer les opportunités programmatiques et fonctionnelles liées à l'arrivée du projet EOLE et à la recomposition urbaine de la partie nord du quartier Mantes Université, à proximité immédiate de la gare. L'étude débouche sur un plan d'organisation approuvé par ces acteurs, comportant des modifications aux scénarios définis en 2015, notamment sur la face Sud du pôle concernant l'organisation de la desserte en bus, automobile et modes doux. Les résultats de cette étude ont orienté l'actualisation des scénarios. L'illustration suivante montre le plan d'organisation retenu en juin 2018.



Illustration 3. Plan d'organisation validé

c. Observatoire territorial et des quartiers gares d'Eole par l'IAU IdF, en partenariat avec SNCF

SNCF en partenariat avec l'IAU Ile-de-France a souhaité mettre en place un observatoire des territoires traversés et des quartiers de gare desservis par Eole. Cet observatoire doit répondre à un double objectif : appréhender la transformation des territoires concernés et alimenter la démarche d'évaluation a posteriori imposée par le Code des Transports (art. L.1511-6). L'outil d'analyse propose d'établir un diagnostic à l'échelle des territoires concernés par Eole. Il est accompagné de 13 portraits des quartiers de gare Eole pour caractériser finement leur environnement urbain et économique. Un certain nombre d'illustrations et d'analyses de ce diagnostic sont issues de la monographie du quartier de gare de Mantes-la-Jolie.

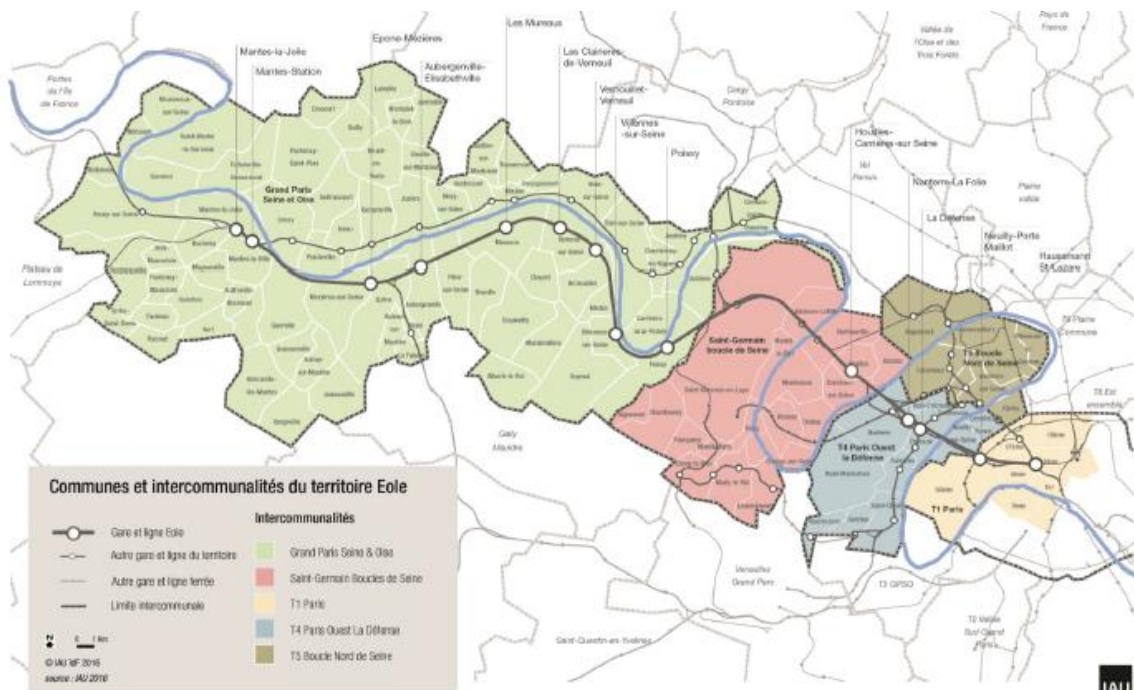


Illustration 4. Communes et intercommunalités du territoire Eole (Source IAU IdF, Observatoire territorial d'Eole, état des lieux, décembre 2017, p.2)

2. Diagnostic du territoire concerné et opportunités du projet

2.1 Présentation du secteur d'étude

2.1.1 Contexte institutionnel

Le secteur d'étude s'inscrit dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval (OIN Seine Aval).

Seine Aval, situé entre Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise et la Normandie, représente un territoire de 398 km², peuplé de 390 000 habitants, à l'ouest de Paris. Le territoire regroupe 7 intercommunalités et 51 communes, dont Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Rosny-sur-Seine. Seine aval dispose d'une position d'interface avec le bassin parisien et constitue la porte d'entrée Ouest du territoire francilien.



Illustration 5. Périmètre de l'OIN « Seine Aval » (source : EPAMSA)

Seine Aval a été identifié comme un espace de développement stratégique en Île-de-France depuis 2006. Porté par l'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA), l'OIN définit des objectifs de développement, partagés par l'État, la Région IDF, le Département des Yvelines et les 51 communes concernées, ainsi que leurs EPCI. L'OIN vise à faire de la Seine Aval un territoire de développement majeur et exemplaire dans l'ouest de la région Ile-de-France.

Ses orientations de développement sont portées par un projet d'aménagement structuré autour de quatre axes :

- Le développement économique, notamment technologique et industriel.
- Le logement avec un objectif de construction de 2500 logements neufs par an.
- La mise en valeur de l'environnement et l'exigence environnementale.
- L'amélioration du réseau et de l'offre de transports.

Parmi ces objectifs, en termes de mobilités et déplacements, on compte l'amélioration de la desserte du territoire en transport urbain afin de favoriser la proximité des fonctions quotidiennes (écoles, commerces, services et loisirs...).

Les objectifs de développement du Mantois portés par l'OIN trouvent une résonance avec les orientations du SDRIF, qui fait de l'agglomération mantaise un des pôles stratégiques de développement de l'ouest francilien.

2.1.2 Périmètres d'étude

L'étude porte sur le pôle d'échanges multimodal de Mantes-la-Jolie. Pour identifier les besoins de mobilité et d'intermodalité sur ce pôle il ne suffit pas de se focaliser uniquement sur le quartier de la gare. Ainsi, différentes échelles d'analyse peuvent être utilisées, selon l'enjeu.

Le secteur d'étude a été défini de manière plus large, sur le territoire des villes de Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine, pour inclure l'intégralité du tracé du projet de TCSP, élément clé pour réorganiser le rabattement vers la gare. Les besoins de mobilité, tel que les flux domicile-travail ont été analysés à cette échelle (inter-)communale.

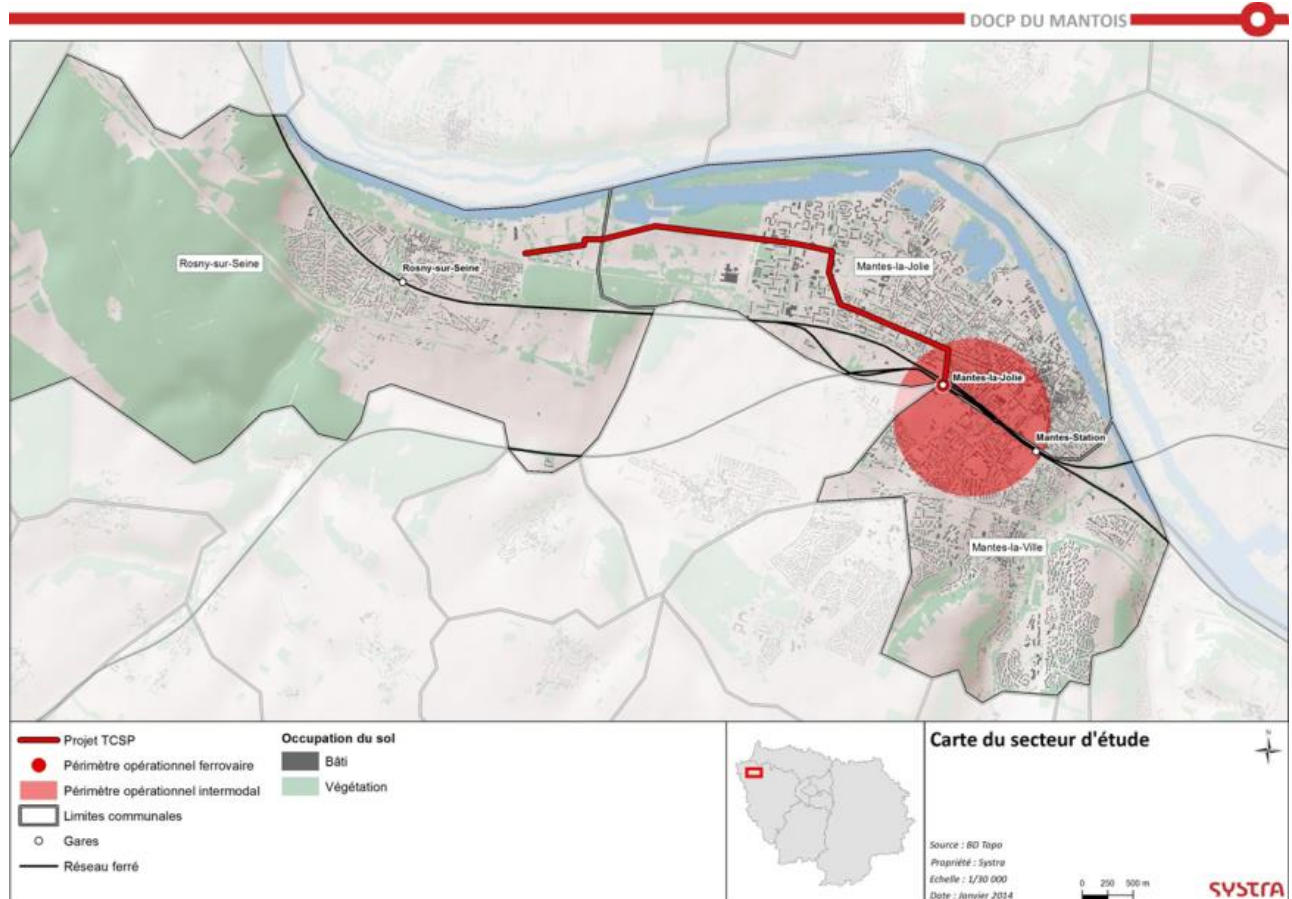


Illustration 6. Carte du secteur d'étude

Pour identifier les potentiels et enjeux aux alentours immédiats de la gare, le périmètre du quartier de la gare pertinent correspond à un rayon d'environ 800m autour du pôle.



Illustration 7. Carte du quartier de gare, source : IAU IdF, Observatoire des quartiers de gare Eole, état des lieux, décembre 2017, p.201)

Les propositions d'aménagement en termes de circulation des véhicules particuliers (VP) et transports en commun (TC), ainsi que pour le rabattement modes doux se feront dans le secteur d'étude défini aux abords du pôle (en rouge sur la carte suivante). Le périmètre opérationnel du pôle gare regroupe l'ensemble des équipements d'intermodalité et voiries nécessaires pour le fonctionnement des accès à la gare par les différents modes de déplacement. Il regroupe les parvis et espaces publics supports de l'intermodalité au droit des bâtiments voyageurs, les gares routières et points d'arrêt bus en correspondance avec le gare, les parkings et carrefours d'accès au pôle. (POI, en orange sur la carte suivante).

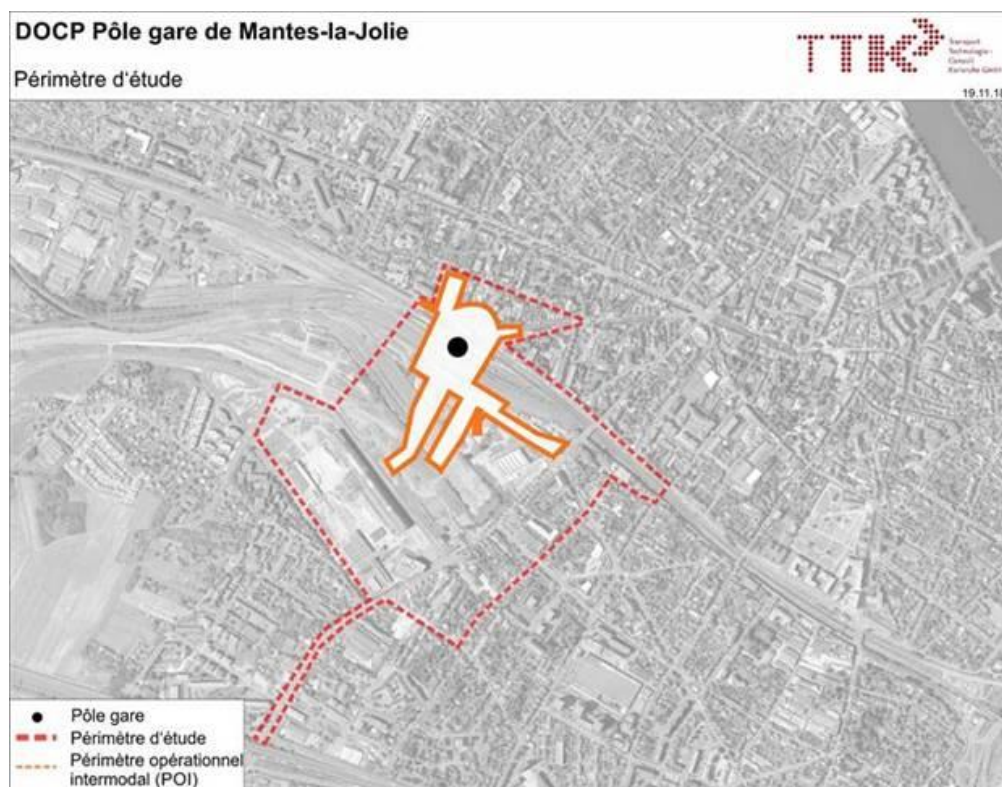


Illustration 8. Carte du périmètre d'étude



Illustration 9. Carte cadastrale/des domanialités

Au sein de l’OIN, certaines opérations concernent le secteur d’étude du pôle d’échanges. Il s’agit surtout de l’opération Mantes Université, et de la ZAC Mantes-Innovaparc (dans une moindre mesure).

Le réaménagement du PEM de Mantes-la-Jolie est un projet répondant à l’ambition de l’OIN Seine Aval visant au développement et au renouveau du territoire pour en favoriser l’attractivité. « En effet le développement économique et urbain suppose à court terme une forte amélioration du réseau de transport permettant de rendre lisible et concurrentielle l’accessibilité du territoire... »¹.

• **La Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise**

Issue de la fusion de 6 intercommunalités du Nord-Yvelines, la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a été créée le 1er janvier 2016. Elle regroupe 408 000 habitants et 73 communes, autour des pôles urbains de Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine/Achères.²

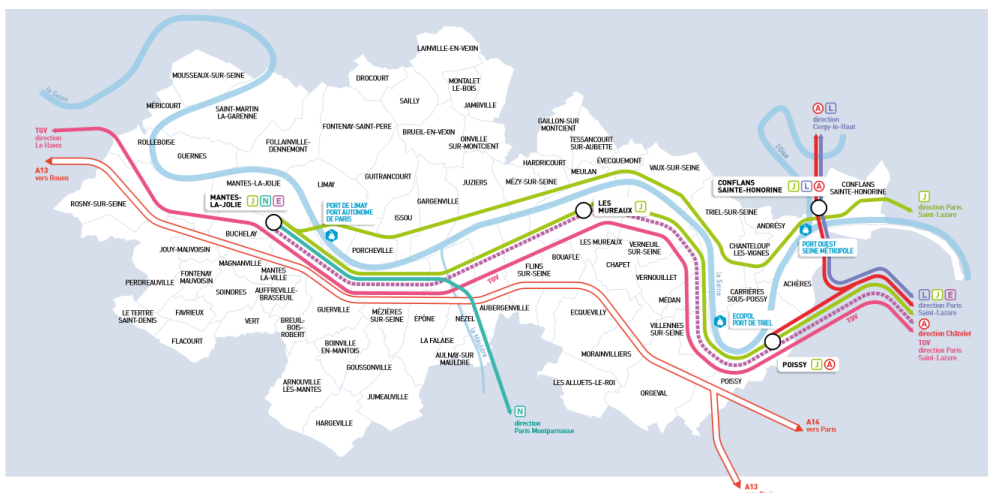


Illustration 10. Le territoire de la CU GPS&O (source : CU GPS&O)

¹ Protocole de l’OIN Seine Aval, EPAMSA

² <https://gpseo.fr/explorer-rechercher-trouver/publications/plaquette-institutionnelle-gpseo>

La CU GPS&O est compétente dans les domaines suivants : Aménagement et urbanisme, Culture et sports, Déchets, Développement économique, Eau et assainissement, Environnement, Espace public et voirie, Habitat, Mobilités, Politique de la ville, Tourisme, Transition énergétique.

2.1.3 Situation

a. Localisation géographique et paysage urbain

Le secteur d'étude bénéficie d'une longue façade fluviale qui constitue un élément naturel fort. Toutefois, le véritable axe irriguant le territoire, n'est pas la Seine mais l'autoroute A13 aménagée en parallèle du fleuve quelques kilomètres plus au Sud. Elle constitue la colonne vertébrale du développement du territoire.

Dans la zone du projet, le paysage est essentiellement urbain avec les communes de Mantes-la-Jolie au nord-est, Mantes-la-Ville et celle de Rosny-sur-Seine au nord-ouest. Entre les 2 communes subsiste une zone plus naturelle. Au sud, Mantes-la-Jolie est séparée de Mantes-la-Ville par une coupure forte que représente la voie ferrée. Le réaménagement du pôle d'échanges devrait constituer un point d'articulation et de couture urbaine entre les communes de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville.

Reliée très prochainement à La Défense et Paris-Saint-Lazare par le RER E, l'agglomération mantaise constitue, dans la logique de développement multipolaire de l'Île-de-France, un des pôles secondaires majeurs en troisième couronne parisienne.

Le secteur d'étude fait partie intégrante d'un vaste territoire d'intérêt régional dans lequel s'imbriquent deux secteurs géographiques :

- La Seine Aval : territoire en pleine mutation qui comporte des enjeux majeurs en termes économiques et urbains.
- Le Mantois est identifié par le SDRIF comme pôle moteur de développement régional et a vocation à conforter son rôle de centralité dans l'Ouest francilien.



Illustration 11. Schéma de localisation du secteur d'étude (source : SYSTRA)

b. Communes

Le secteur d'étude, est constitué des communes de Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Buchelay.

• Mantes-la-Jolie

Avec 44 000 habitants, Mantes-la-Jolie est la 3ème ville des Yvelines. Elle est par ailleurs située aux portes du Parc Naturel Régional du Vexin français.

Mantes-la-Jolie bénéficie d'une longue façade fluviale. La Seine offre 12,6 km de linéaire de berges, longtemps dédiées aux activités industrielles, aujourd'hui reconverties en espaces de loisirs.

La commune se caractérise par trois types de zones urbaines :

- Des zones d'habitat, qui composent la majorité du tissu urbain, notamment dans le centre-ville et son péri-centre, le quartier de Gassicourt à l'Ouest du centre-ville, et le quartier du Val Fourré à l'Ouest de la commune ;
- Des zones d'activités, éparpillées sur la commune, à l'Est, au Nord et au Sud, sur les franges urbaines (voies ferrées, berges) ;
- Des zones d'équipements, parmi lesquelles le centre hospitalier François Quesnay en bordure Ouest du périmètre d'étude et la Plaine sportive de Gassicourt.

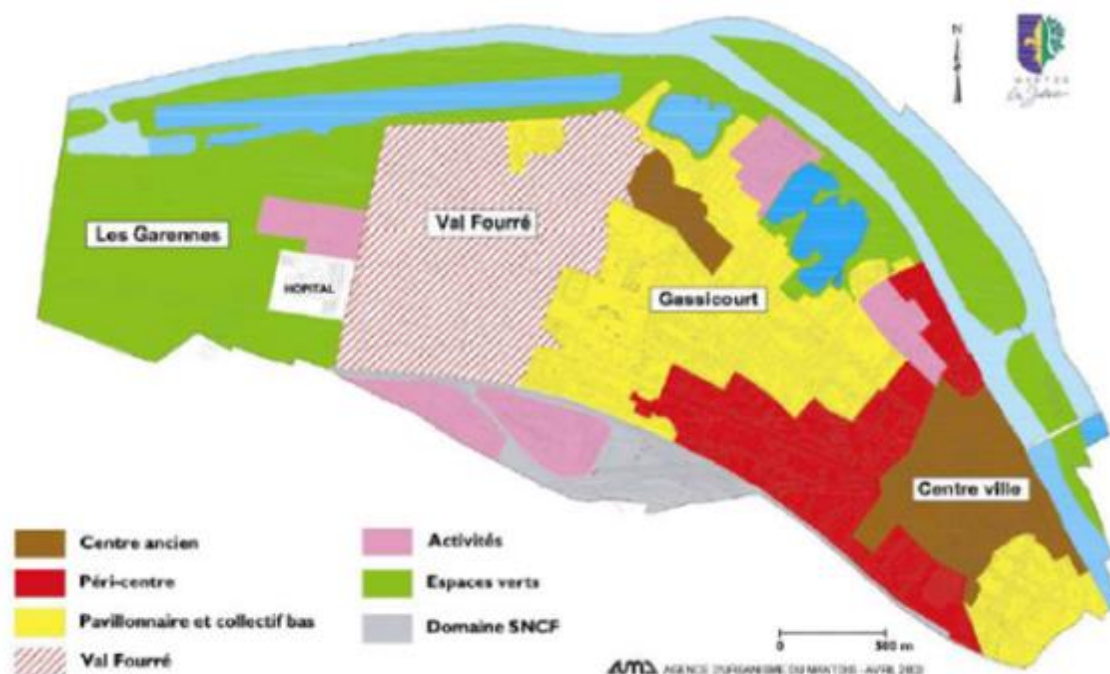


Illustration 12.

Les formes urbaines à Mantes-la-Jolie (Source : PLU de Mantes-la-Jolie)

• Mantes-La-Ville

Mantes-La-Ville s'étend sur 606 hectares et compte 19 041 habitants.

Le territoire est largement urbanisé et dispose d'un parc le long de la Vaucouleurs. Il est séparé de celui de Mantes-la-Jolie par la ligne ferroviaire Paris-Mantes-Rouen qui dessert la gare de Mantes-Station, distante de quelques centaines de mètres seulement de celle de Mantes-la-Jolie.

La ville est également traversée par l'autoroute A13, et accueille sur son territoire les deux échangeurs d'accès à l'A13 du secteur Mantes-Sud et Mantes-Est.

Le territoire de Mantes-la-Ville est caractérisé par des coupures naturelles et urbaines fortes (coteaux, vallée de la Vaucouleurs et surtout autoroute A13 et voies ferrées) qui créent des compartiments dans le tissu urbain.

Si la voie ferrée représente une coupure urbaine forte entre Mantes-la-Ville et Mantes-la-Jolie, il existe toutefois une continuité des tissus urbains aux caractéristiques similaires.

- **Buchelay**

La commune de Buchelay compte près de 3 200 habitants. Elle s'étend sur environ 5 km², de part et d'autre de l'autoroute A13, constituée à la fois d'espaces ruraux et urbains.

La partie sud de l'A13 et des voies ferrées est majoritairement occupée par les quartiers résidentiels et d'une vaste zone commerciale dont la locomotive est l'enseigne Auchan, tandis que la partie nord est majoritairement à vocation industrielle et commerciale, avec la ZA des Closeaux. Cette dernière est en cours de développement, avec la livraison prévue pour 2019 du centre commercial Open Sky de Phalsbourg (30 000m² de surfaces commerciales).

Elle accueille la ZAC Mantes Innovaparc et une partie de l'opération Mantes Université. Des entreprises à forte valeur ajoutée telles que Sulzer ou Turbomeca sont implantées sur la commune.

Buchelay appartient au bassin versant de la Seine, et est incluse en grande partie dans le champ captant Rosny-Buchelay, générant des périmètres de protection et des servitudes d'urbanisme.

c. Polarités urbaines

Le pôle d'échange autour de la gare de Mantes-la-Jolie aura un impact sur différentes polarités urbaines, notamment le pôle à construire autour du projet de ZAC Mantes Université.

- **ZAC de Mantes-Université**

La ZAC Mantes Université, créée en 2006 a permis de faire émerger un projet urbain mixte ambitieux, conçu par Bruno Fortier. Suite à l'abandon du projet commercial porté par Hammerson dans la Halle Sulzer, à la libération d'une emprise foncière SNCF dans le périmètre de la ZAC, et au projet de réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie, une nouvelle étude urbaine et fonctionnelle a été lancée par l'Epamsa avec le concours de GPS&O et SNCF, visant à repenser le quartier en réintégrant le pôle gare à la composition globale. L'étude, réalisée par l'ANMA, amène une reprise du plan guide, dont Nicolas Michelin est le nouvel urbaniste depuis une consultation lancée en 2018.

Le DOCP de 2015 a été élaboré sur la base du projet urbain dans sa version initiale telle que développée ci-dessous. L'actualisation présente du DOCP prend en compte les évolutions du plan guide dans sa version 2018.

La ZAC de Mantes Université est située sur les trois communes de Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Buchelay. L'EPAMSA en est le maître d'ouvrage dans le cadre de l'OIN Seine Aval. Ce quartier en cours de réalisation contribue activement au renouveau du territoire par la constitution d'un nouveau cœur d'agglomération. Structuré autour de la reconversion de la Grande Halle Sulzer et d'un nouveau parc urbain, il proposera de nombreux logements, bureaux, services et équipements publics. Il sera desservi par de nombreux transports (gare de Mantes-la-Jolie, bus, TSCP du Mantois, ...).

Le quartier Mantes Université répond à des objectifs en matière :

- de développement économique, en articulation avec l'opération Mantes Innovaparc et avec, notamment, l'implantation de surfaces tertiaires en centre-ville ;
- de développement d'une offre de logements diversifiés en termes de typologies (collectif/individuel) et de statuts (privé/public).

La ZAC accueillera également de nombreux équipements publics, qui vont dynamiser le quartier de la gare et générer de nombreux déplacements vers ce secteur de l'agglomération : un pôle de formation universitaire, qui drainera plus de 1 500 étudiants et des chercheurs, une piscine, des écoles et crèches,...

Dans sa version initiale, le projet intègre un programme varié composé de :

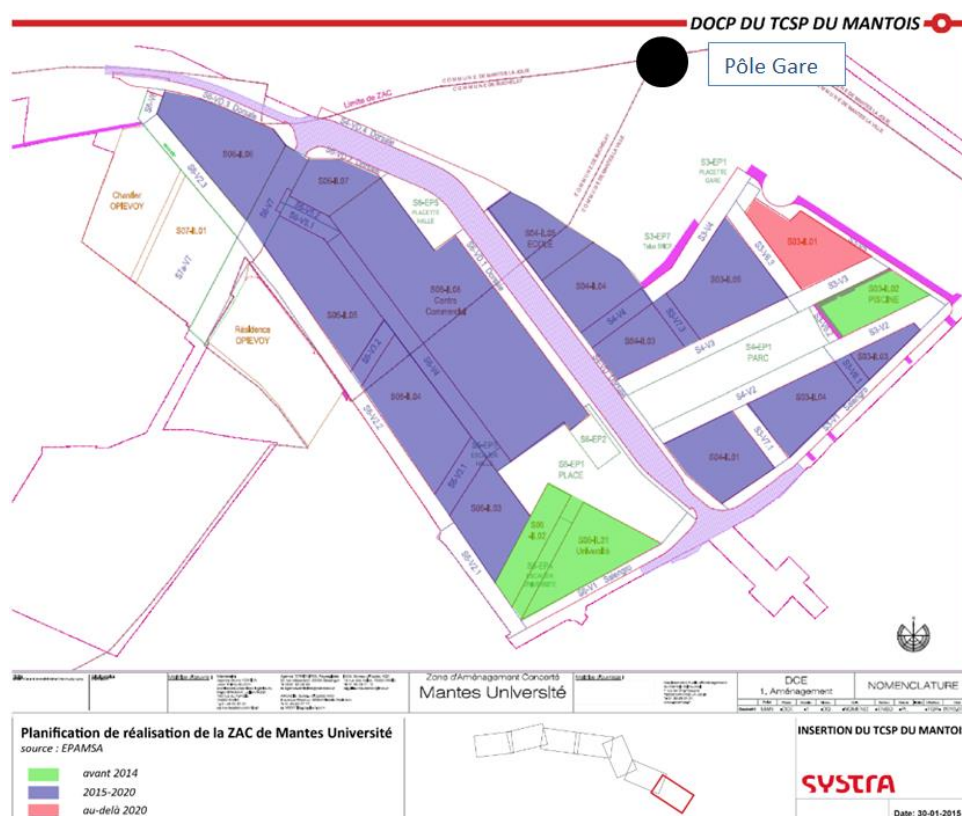
- 129 000m² de logements ;
- 70 000m² de commerces, bureaux, activités et services ;
- 47 000m² d'équipements.



Illustration 13. Le quartier Mantes-Université (source : EPAMSA, 2014)

Aux abords du pôle d'échanges, au niveau de la rue Jean Jaouen, le projet prévoit la restructuration des trottoirs sans pour autant impacter la voirie existante.

Les échéances de réalisation des aménagements de Mantes U sont les suivants :



Le projet de Mantes Université doit conforter l'attractivité résidentielle et économique du territoire avec la création d'un quartier d'activités et de logements, l'université et de grands équipements d'agglomération (parc, piscine). Le quartier ne sera pas desservi directement par le projet de bus en site propre du Mantois qui se trouve sur la face nord de la gare. Toutefois, la liaison piétonne directe et rapide est assurée par une nouvelle passerelle ferroviaire. Le pôle d'échanges Sud est directement en interface avec la ZAC sur sa frange Nord. La restructuration du pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie constitue un facteur majeur du bon fonctionnement de ce nouveau quartier de ville.

2.1.4 Occupation des sols

Le mode d'occupation des sols présenté ci-dessous, permet de comprendre l'organisation du secteur de la gare.

La morphologie urbaine est fortement contrainte par la coupure urbaine de la voie ferrée entre les deux communes, ainsi que par l'espace que le faisceau ferroviaire occupe dans la partie Sud du quartier gare.

Le territoire se partage entre des centres urbains denses composés de petits logements collectifs majoritairement au Nord et d'habitations individuelles sur des axes de faibles gabarits, majoritairement au Sud.

Enfin, les zones industrielles se situent principalement au Sud de la voie ferrée, on en trouve également en bordures du fleuve, au nord-est, en dehors du quartier gare. Quelques zones d'activités économiques sont aussi localisées dans la partie Nord du quartier gare.



Illustration 14. Mode d'occupation des sols à Mantes-la-Jolie en 2012, source IAU Idf, Observatoire des quartiers de gare Eole, état des lieux, décembre 2017, p.204)

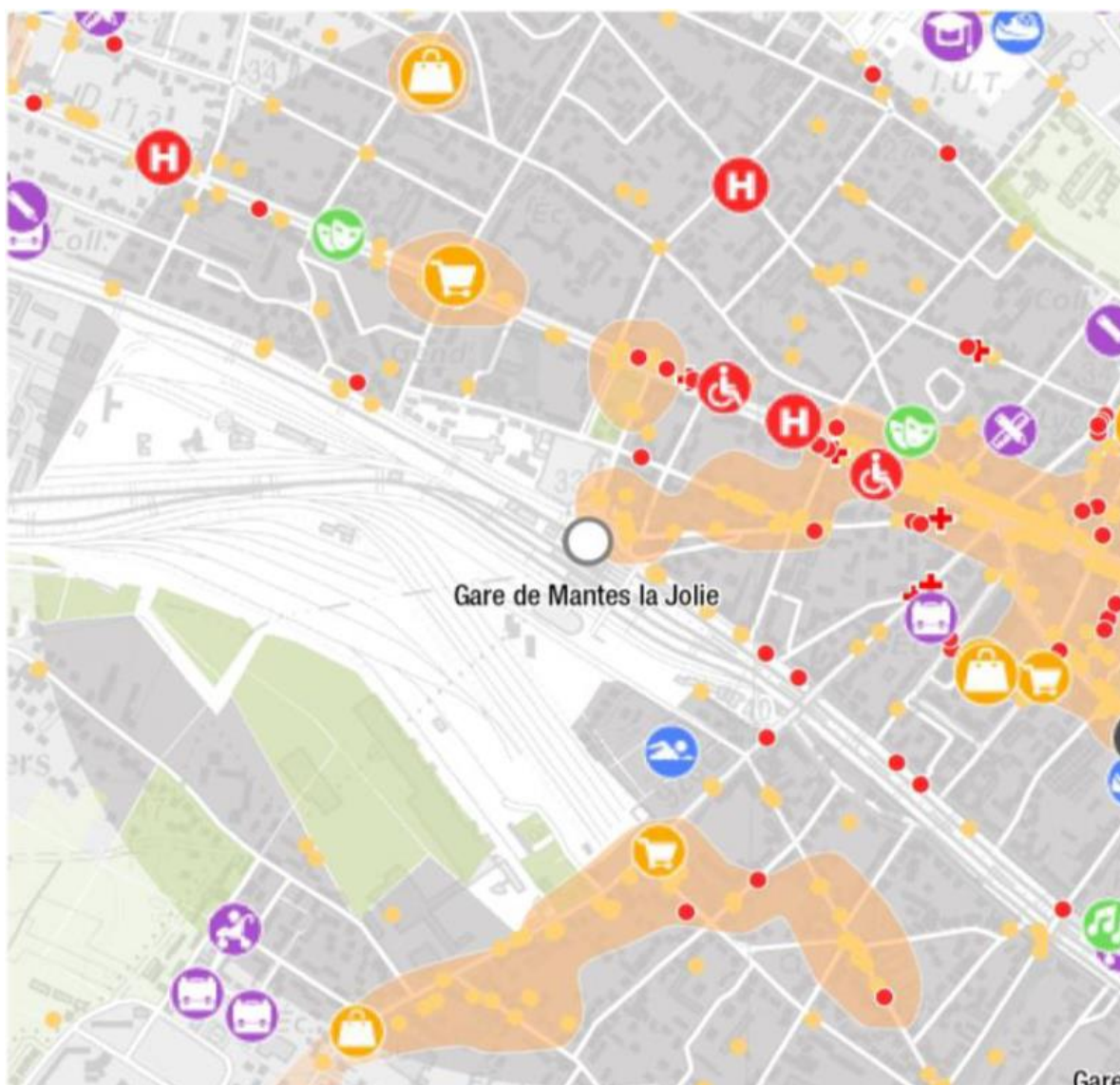
2.1.5 Equipements générateurs de déplacements

Les équipements sont répartis avec une centralité forte au niveau du centre-ville de Mantes-la Jolie. La commune de Mantes-la-Jolie dispose d'une offre en équipements et services complète et diversifiée, lui permettant de répondre aux besoins de ses habitants et de rayonner plus largement. Au sein du quartier gare, la plupart des équipements se concentrent le long des axes du boulevard du Maréchal Juin (au Nord) et du boulevard Salengro (au Sud).

Les équipements suivants sont présents dans le quartier de la gare :

- des équipements scolaires (une école maternelle, un collège, un lycée, un IUT (au bord du quartier au Nord) et sportifs (un stade nautique, une salle multisports) ;
- des équipements socio-culturels (théâtres, bibliothèque, l'espace Brassens) ;
- des équipements administratifs (hôtel de Ville, Palais de Justice, le tribunal d'instance, sous-préfecture) ;
- des équipements hospitaliers (hôpital, centre de santé, dispensaire) ;
- de nombreux équipements commerciaux.

Le projet de Mantes Universités prévoit d'implanter une offre commerciale importante au Sud du faisceau ferroviaire avec l'installation de 120 magasins sur environ 30 000 m². Ce projet, couplé avec d'autres équipements, va modifier l'offre commerciale et de logement du secteur.



Types d'équipements

Enseignement

- Université, autre établissement d'enseignement supérieur
- Lycée
- Collège
- École maternelle, école élémentaire
- Crèche
- Autre équipement d'enseignement

Commerces

- Grand magasin, bazar, magasin spécialisé
- Centre commercial, hypermarché
- Autre équipement de proximité

Administratif

- Préfecture, sous-préfecture, mairie

Niveau d'équipement

- Régional
- Structurant
- Intermédiaire

Tourisme, culture et loisirs

- Centre de congrès et parc d'exposition
- Site et monument historique
- Conservatoire, salle de musique
- Base de loisirs et de plein air
- Parc d'attraction, de loisirs
- Musée, lieu de diffusion de l'art
- Théâtre, lieu de diffusion de spectacles vivants
- Cinéma
- Bibliothèque, médiathèque
- Port fluvial
- Autre équipement de loisirs

Sport

- Terrain de grands jeux
- Court de tennis
- Parcours de golf
- Circuit, piste de sports mécaniques
- Piscine
- Site d'activités aquatiques et nautiques
- Complexe sportif
- Équipement équestre
- Sport de nature
- Salle multisports
- Site d'activités aériennes
- Autre équipement sportif

Santé

- Établissement hospitalier
- Centre de santé
- Établissement pour personnes âgées
- Établissement pour personnes handicapées
- Pharmacie, laboratoire d'analyses médicales, centre d'imagerie
- Professionnel de santé libéral

Gare Eole

Occupation du sol

- Urbain
- Agricole/ouvert artificialisé/semi-naturel
- Forêt

IAU © IAU Idf 2016 sources : IAU Idf - INSEE

Illustration 15. Pôles générateurs de déplacements sur les communes du secteur d'étude, (Source IAU Idf, Observatoire des quartiers de gare Eole, état des lieux, décembre 2017, p.206)

2.1.6 Patrimoine

La Place du 8 Mai 1945 (Gare de Mantes-la-Jolie) est située dans le périmètre de « protection de secteur contigu au secteur ancien » dans le cadre de la ZPPAUP.

2.2 Urbanisation et démographie actuelle

2.2.1 Répartition de la population



Illustration 16.

Population résidente autour de la gare de Mantes-la-Jolie, source : IAU IdF, Observatoire des quartiers de gare Eole, état des lieux, décembre 2017, p.201

Avec 44 799 habitants (INSEE 2015), Mantes-la-Jolie est la 3ème ville des Yvelines. Le bassin de vie de Mantes-la-Jolie rayonne sur un grand nombre de communes environnantes dont celle de Rosny-sur-Seine, Mantes-la-Ville, Buchelay etc. En effet, la commune de Mantes-la-Jolie dispose d'une très forte concentration des fonctions urbaines (équipements, services, emplois en quantité et d'une grande diversité), qui assurent son attractivité et son rayonnement.

Selon l'étude réalisée par l'IAU IdF sur les quartiers de gares d'Eole en décembre 2017, le quartier de gare de Mantes-la-Jolie est le plus peuplé des quartiers de gare desservis prochainement par Eole sur le territoire de GPS&O. Il accueille plus de 12 000 habitants (base INSEE 2012), soit une densité de 61 habitants à l'hectare. Si la majorité du secteur présente un tissu urbain déjà constitué, les potentialités

de densification sont réelles, grâce notamment aux disponibilités foncières au sud de la gare au sein de la ZAC Mantes Université. Ces dernières années avec les nouvelles constructions de la ZAC le quartier a commencé sa mutation et son processus de renouvellement urbain, permettant à la commune de Mantes-la-Jolie de maintenir son dynamisme démographique et de s'affirmer comme un pôle régional.

L'aménagement du pôle d'échange Sud connectera la ZAC aux infrastructures de transport au Nord du faisceau ferroviaire que ce soit pour le bus en site propre que pour les liaisons douces (via le Boulevard Salengro pour les deux roues). Le projet de pôle contribue à connecter davantage la commune à l'agglomération.

2.2.2 Répartition de l'emploi

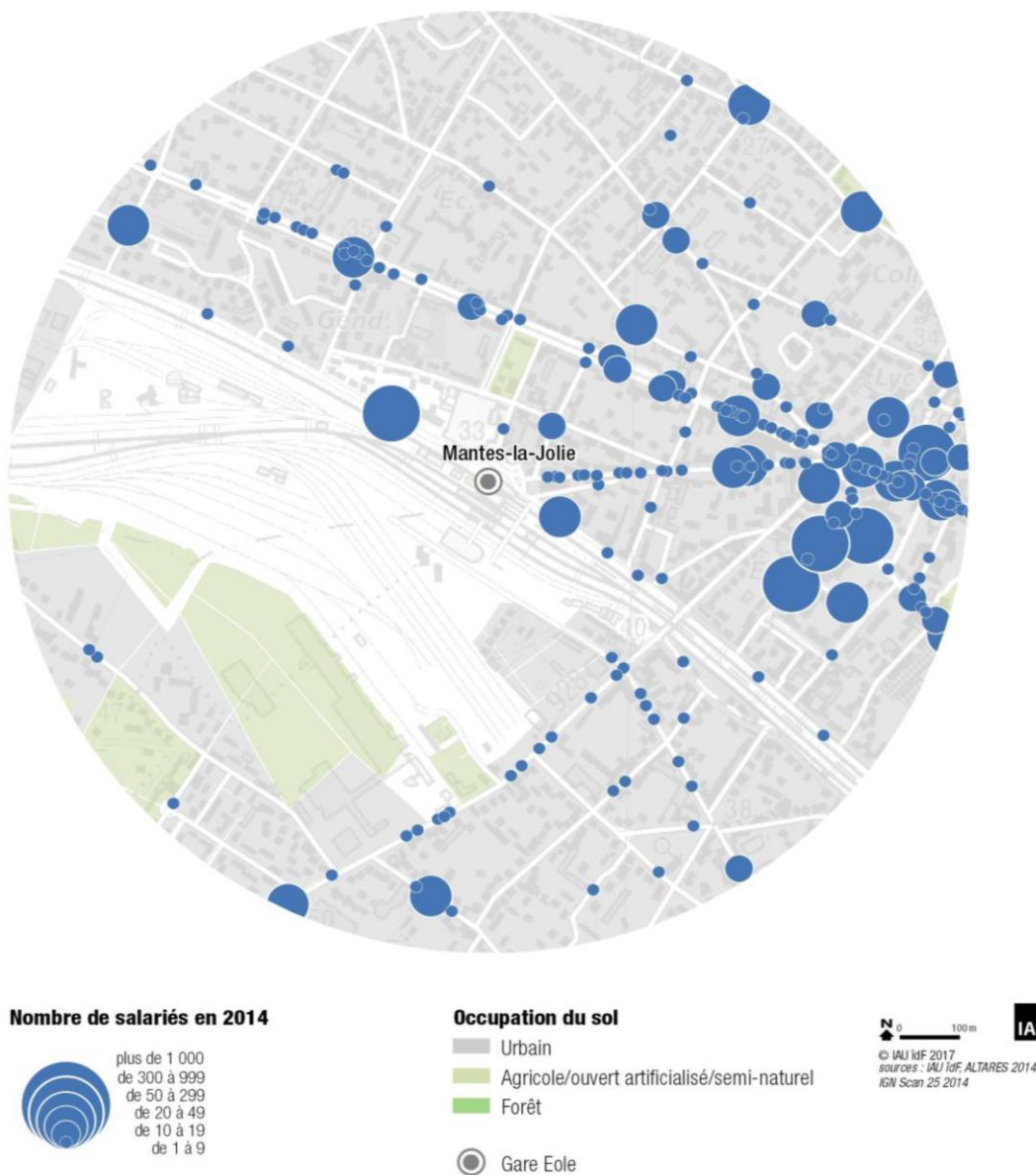


Illustration 17.

L'emploi salarié autour de la gare de Mantes-la-Jolie, source : IAU Idf, Observatoire des quartiers de gare Eole, état des lieux, décembre 2017, p.202

Mantes-la-Jolie compte 14 924 emplois (INSEE 2015) sur un territoire de 38 km². De plus avec l'arrivée d'Eole, une densification de la zone autour de la gare est prévue.

En 2015, d'après les chiffres de l'INSEE, 70% de la population mantaise est active (population de 15 à 64 ans) soit en dessous du taux observé dans le département (76,4%). La population active ayant un emploi est de l'ordre de 54,3%, soit un taux de chômage de 16,2%.

Le taux de chômage à Mantes-la-Jolie est élevé si on le compare au taux de chômage dans les Yvelines qui est de 10,5%. En comparaison avec un autre pôle urbain du secteur, Mantes-la-Ville connaît les

mêmes problématiques liées à l'emploi. En effet, 76,7% de la population est active dont 12,9% est au chômage.

L'offre d'emploi à Mantes-la-Jolie est bonne malgré ce taux de chômage élevé. Plus de 31,1% des actifs ayant un emploi travaillent sur leur lieu de résidence (INSEE 2015). En effet, la commune compte 14 341 salariés en 2015, ce qui en fait la première commune de l'agglomération par le nombre d'emplois. Par ailleurs, un nombre important d'actifs travaillent hors de la commune, dans les différents et nombreux pôles d'emplois franciliens. Ainsi, 68,9% des actifs de 15 ans ou plus travaillent dans une commune autre que leur commune de résidence (INSEE 2015), soulignant l'enjeu d'un rabattement efficace vers les transports en commun pour accéder à son lieu de travail.

Selon l'observatoire de l'IAU, avec environ 2 000 emplois répartis sur 1 100 établissements, le quartier de gare de Mantes-la-Jolie apparaît nettement moins pourvu en nombre d'emplois que le quartier voisin de Mantes – Station, en raison de son positionnement plus éloigné du centre-ville. La structure du tissu économique du quartier de gare s'organise de long de la RD 113, l'axe historique, et se concentre dans la partie ouest à proximité du centre-ville où les activités de commerces et de services dominent. Dans une moindre mesure, la RD 928 (boulevard Roger Salengro) accueille quelques établissements.

Sur le territoire de la commune de Buchelay, en limite ouest du quartier de gare, l'entreprise Sulzer et la pépinière d'entreprise Inneos constituent également des employeurs importants pouvant être dans l'aire d'influence du quartier de gare. Ainsi, la partie sud-ouest du quartier est appelée à se renforcer compte tenu de ses capacités foncières d'accueil.

2.3 L'offre de transport

2.3.1 Le réseau routier actuel

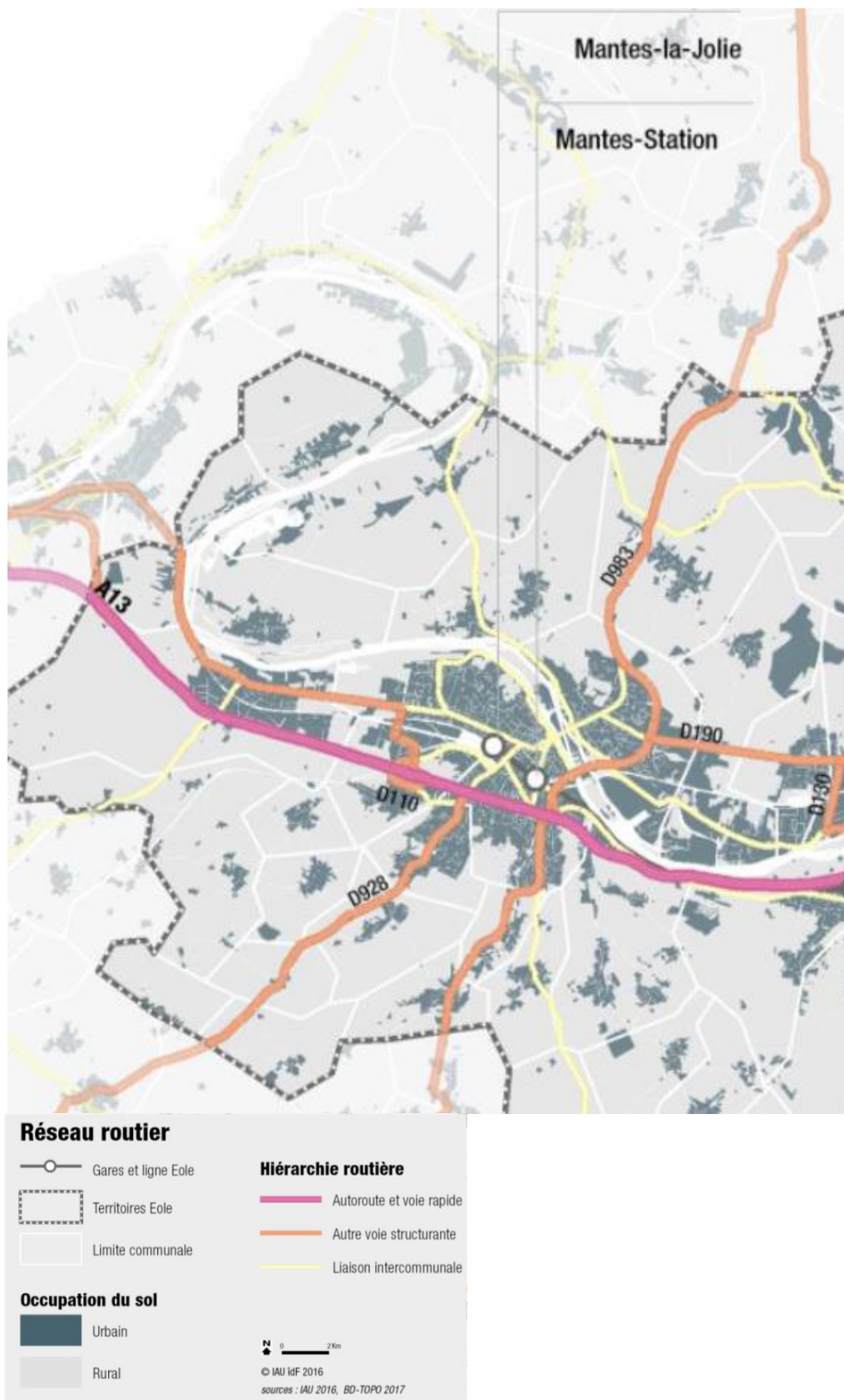


Illustration 18.

Réseau routier autour du pôle gare de Mantes-la-Jolie source : IAU IdF, Observatoire territorial d'Eole, état des lieux, décembre 2017, p.202

Le réseau de voirie du secteur d'étude s'articule autour de la hiérarchie viaire suivante :

- Un **réseau primaire**, composé de l'autoroute A13 et de routes départementales structurantes (RD113 et RD983) permettant les déplacements longue distance et de routes principales pour les déplacements inter-villes et l'accès à la gare : av. de la Grande Halle, avenue Jean Jaurès, Boulevard Carnot, rue de Lorraine, boulevard Victor Duhamel ;
- un **réseau de desserte locale**, composé de routes départementales et d'avenues, qui assure les liaisons entre centres urbains et intra-urbains à échelle plus fine.

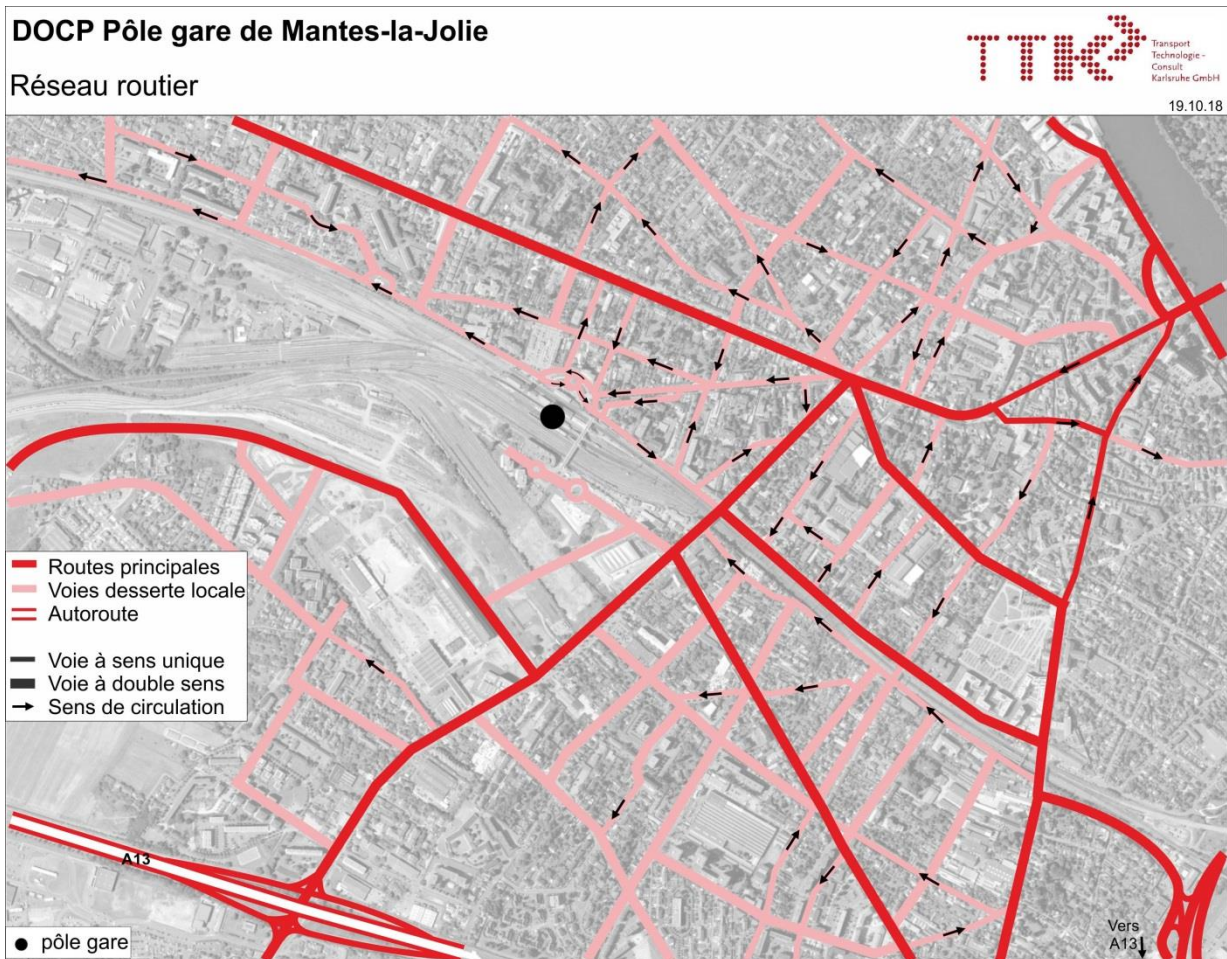


Illustration 19. Réseau routier autour du pôle gare, proposition de hiérarchisation TTK

La carte précédente montre que le pôle gare est relativement excentré des grands axes routiers. Ceci souligne l'enjeu de rabattement en bus et en VP vers la gare.

Les deux cartes ci-dessous permettent de constater que le réseau primaire est particulièrement chargé durant l'heure de pointe.

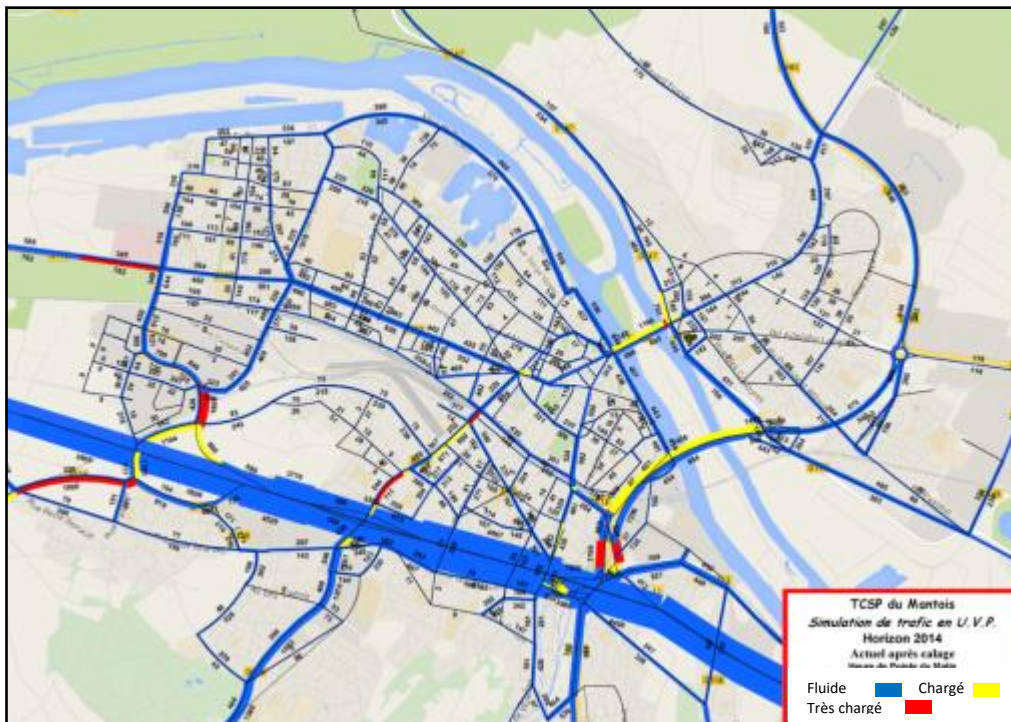


Illustration 20. Trafics actuels (HPM) (source : Simulation après calage, étude d'impact sur la circulation de l'insertion TCSP sur la RD 113, CDVIA/IRIS)

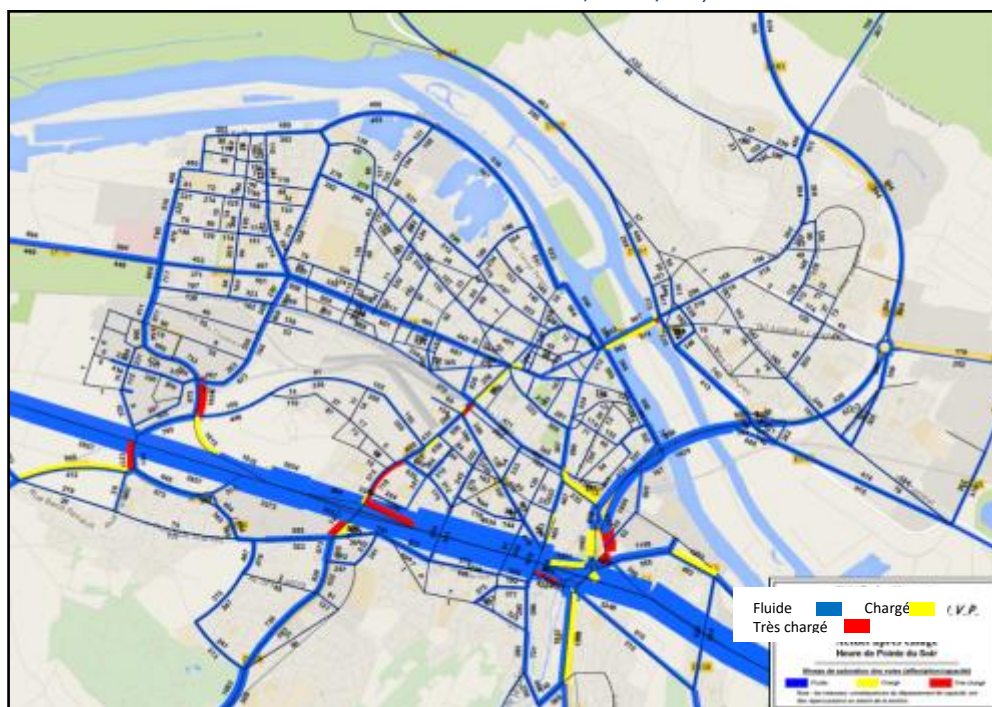


Illustration 21. Trafics actuels (HPS) (source : Simulation après calage, étude d'impact sur la circulation de l'insertion TCSP sur la RD 113, CDVIA/IRIS)

a. Le réseau autoroutier

L'autoroute A13, axe autoroutier Est-Ouest, assure la structuration du réseau de transport routier sur le secteur de l'étude. Elle a une fonction de transit et d'échanges entre les pôles et de cabotage sur les sections gratuites. L'autoroute A 13 passe au sud du secteur d'étude, ce qui le met à 55 kilomètres de Paris (vers l'est), à 45 kilomètres de La Défense (en empruntant l'autoroute A 14 après Orgeval) et à 83 kilomètres de Rouen (vers l'ouest).

Entre 6 heures et 10 heures le matin (HPM), le trafic est saturé ou très fortement ralenti, entre Mantes-la-Jolie et Paris.

b. Le réseau principal

Un axe départemental, la RD113 est l'un des axes principaux du département des Yvelines, il a un rôle de transit et représente 30% des échanges routiers de l'agglomération.

Ayant un tracé presque parallèle à celui de l'autoroute A 13, la RD113 est un axe de cabotage à deux voies, comportant quelques créneaux de dépassement à 3 voies. Cet axe connaît un très fort trafic en heure de pointe.

Les études de trafic montrent qu'avec un scénario « fil de l'eau » à l'horizon 2025 en HPM, il y aura une augmentation significative sur la RD113 dans les 2 sens. Le boulevard Sully dans le sens Nord-Sud verra une augmentation de 250 véhicule/h, tout comme la sortie N°13 de L'A13. L'augmentation sera de 150 véhicules/h pour l'avenue de la grande halle et 300 pour le franchissement de la Seine.

La RD928 est également saturée. La RD 928 verra son trafic augmenter de manière sensible dans les 2 sens.

L'accès à la gare routière du Sud est particulièrement contraint en heure de pointe, comme le montre l'extrait d'illustration de comptage ci-dessous.

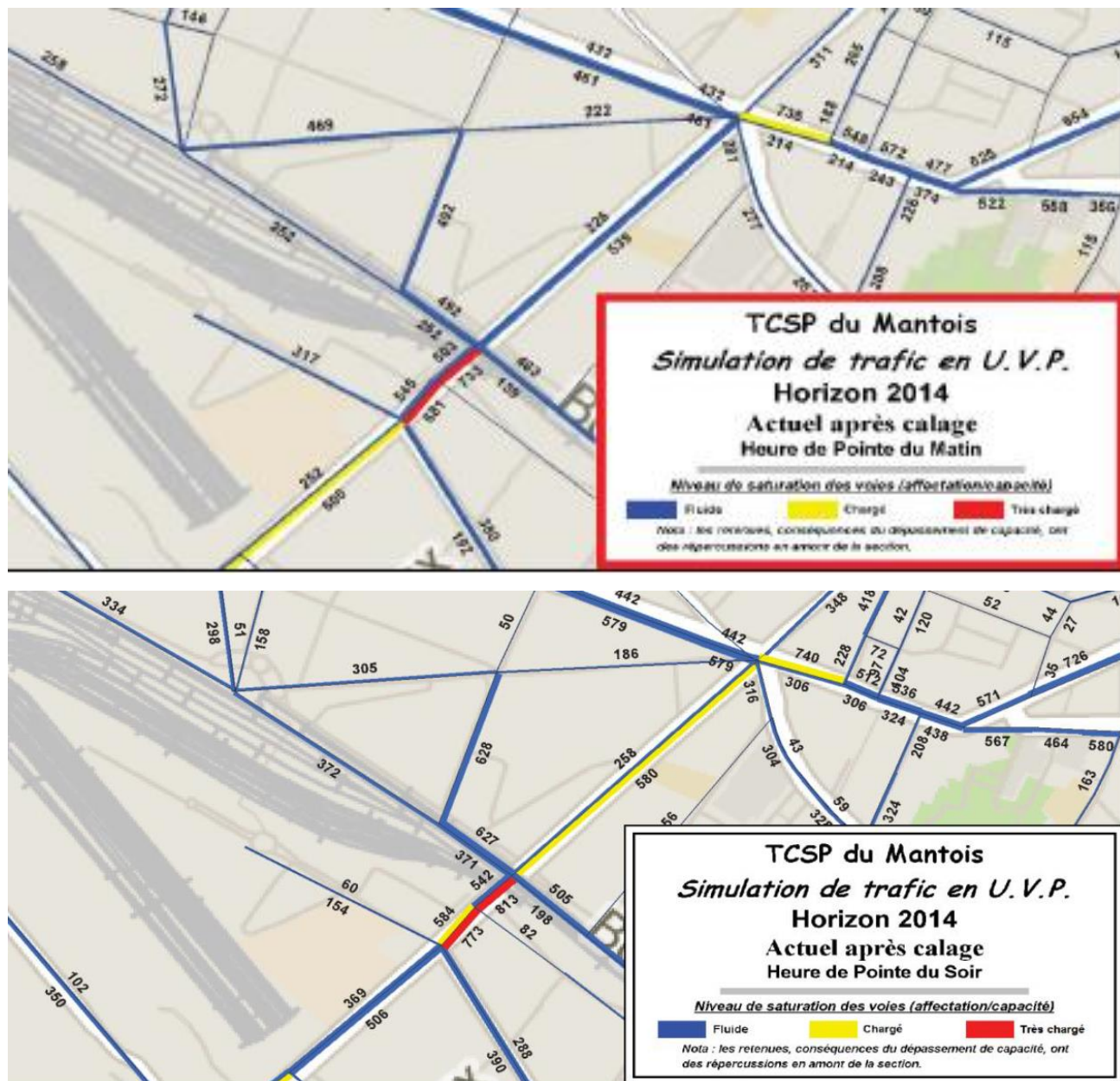


Illustration 22. Trafics actuels (HPM et HPS), zoom sur le pôle gare (source : Simulation après calage, étude d'impact sur la circulation de l'insertion TCSP sur la RD 113, CDVIA/IRIS), p. 18 et 20

On observe que le pont de Magnanville et le carrefour Boulevard Carnot/Av de la Division du Général Leclerc représentent des points durs qui vont encore s'accroître avec le développement des trafics depuis/vers le pôle et ses projets urbains.

c. Le réseau de dessertes locales

Il s'agit principalement de voiries secondaires très contraintes par la forme du tissu pavillonnaire. Le plan de circulation est souvent à sens unique et impose aux automobilistes des itinéraires complexes. Le réseau secondaire dessert principalement des zones pavillonnaires où les nombreux obstacles viaires (configuration du plan de circulation et aménagements de la voirie) ne permettent pas une fluidité de la circulation.

Les axes les plus fréquentés sont :

- Av. Clémenceau,
- Avenue du Général de Gaulle,
- Rue Nationale.

d. Les franchissements

Les franchissements de la Seine et du réseau ferré sont des points durs de fonctionnement du réseau viaire. Ces difficultés de franchissement pénalisent les rabattements sur les gares. Le franchissement qui concerne spécifiquement le projet de pôle gare est le pont de la RD928, aux abords est de la gare de Mantes-la-Jolie, à proximité immédiate du carrefour d'entrée à la gare routière.

2.3.2 Le réseau de transports en commun

a. Le réseau ferré

Mantes-la-Jolie dispose de deux gares situées dans la zone 5³ des transports en commun d'Île-de-France : Mantes Station et Mantes-la-Jolie.

Desserte ferroviaire

Les lignes ferrées existantes qui desservent la gare de Mantes-la-Jolie sont :

Transilien :

- **Transilien J**
 - Paris-Saint-Lazare - Vernon, via Poissy, par la rive gauche de la Seine (rive gauche);
 - Paris-Saint-Lazare - Bréval, via Poissy, par la rive gauche de la Seine (rive gauche);
 - Paris-Saint-Lazare - Mantes-la-Jolie, via Conflans-Sainte-Honorine, par la rive droite de la Seine (rive droite).
- **Transilien N**
 - Paris-Montparnasse - Mantes-la-Jolie, via Plaisir-Grignon, sur la rive gauche de la Seine.

TER et Grandes Lignes :

- **TER Haute-Normandie** Paris – Vernon - Rouen et Basse-Normandie Paris – Evreux – Serquigny (direct Paris – Mantes-la-Jolie).
- **Trains Grandes Lignes** Paris – Rouen – Le Havre et un aller-retour TGV Le Havre-Marseille (direct Paris – Mantes-la-Jolie).

³ Depuis le 1^{er} septembre 2015, le pass unique est mis en place pour les abonnements

L'offre ferroviaire est conséquente sur la gare de Mantes-la-Jolie, 270 trains par jour ouvrable de base (JOB) desservent la gare :

Ligne J « Vernon / Mantes / Paris-Saint-Lazare » : 80 trains /JOB

Ligne J « Mantes / Conflans / Paris-Saint-Lazare » : 65 trains /JOB

Ligne N « Mantes / Plaisir / Paris-Montparnasse » : 70 trains /JOB

Ligne Normandie « Rouen / Vernon / Mantes / Saint-Lazare » : 40 trains /JOB (directs PSL)

Ligne Normandie « Evreux / Bréval / Mantes / Saint-Lazare » : 15 trains /JOB (directs PSL)

Ligne TGV « Le Havre / Marseille » : 2 trains /JOB

Desserte Eole horizon 2024

Cette offre sera fortement renforcée avec l'arrivée d'Eole en 2024.

L'offre devrait être constituée à l'heure:

- De 4 trains EOLE omnibus.
- De 2 EOLE + 2 Normands semi-directs selon un objectif de desserte des grandes gares Seine Aval (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux,...).

L'offre est complétée par d'autres trains normands s'arrêtant à Mantes et de trains directs Paris.

Il est donc prévu une offre omnibus structurée au quart d'heure, des semi-directs également au quart d'heure et un complément sur les directs.

b. Le réseau de bus du Mantois

Le réseau de bus autour du pôle gare couvre la majorité des grands axes et dessert le pôle gare des deux côtés :

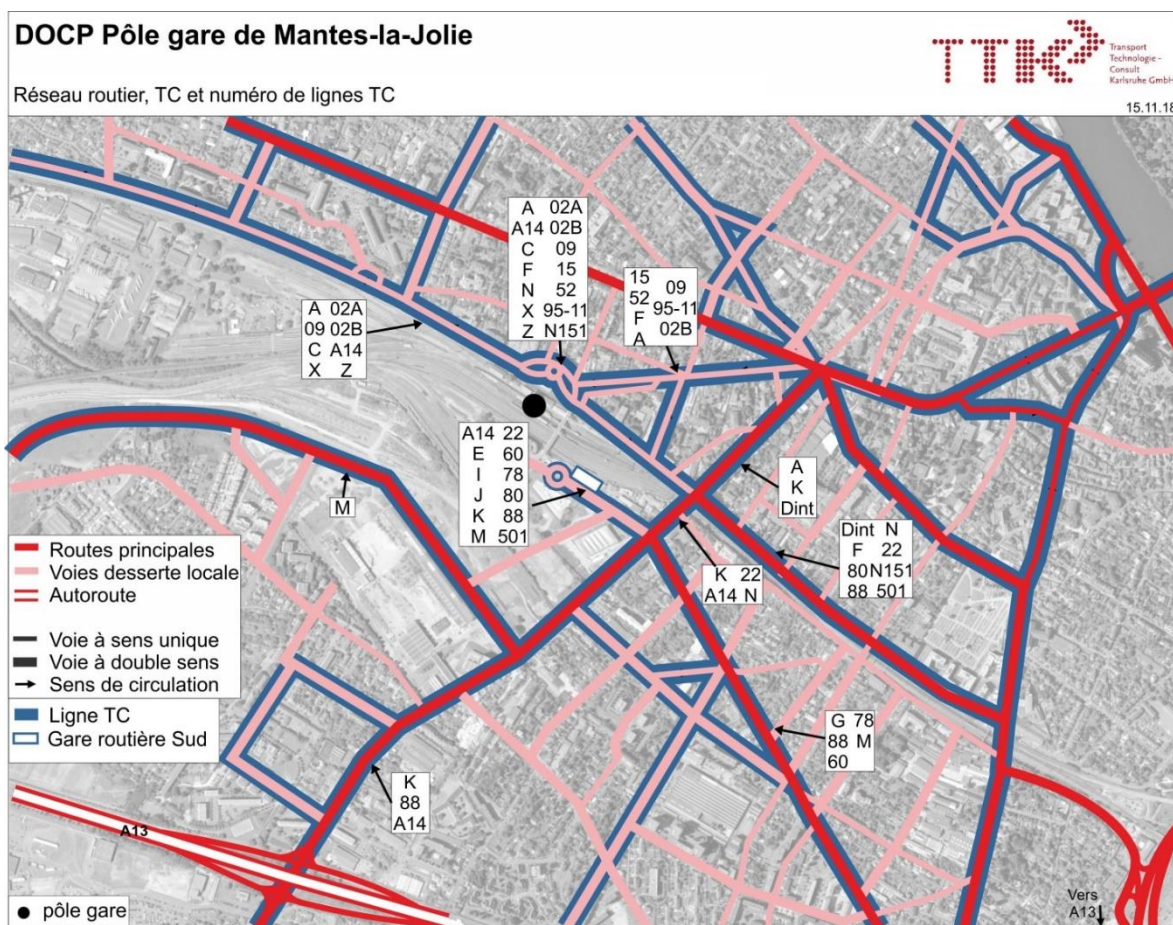


Illustration 23. Réseau de bus sur fond réseau routier hiérarchisé

Le réseau récemment restructuré en 2016 est hiérarchisé autour :

- de **lignes structurantes** (A-Rouge et K-Rose) qui sont des lignes radiales Est/Ouest, Nord/Sud,
- de **lignes fortes** (C-bleu et X-jaune) pour la desserte des équipements, zones d'activités et centre-ville,
- de **lignes secondaires** (R-vert foncé côté Rosny et L-vert clair côté Limay) pour la desserte locale, des villes de périphérie.

Les lignes de bus TAM en rabattement sur le pôle d'échanges Sud sont les lignes K, M, I, J, E et l'express A14 et pour le Nord les lignes TAM A, C, X, Z, F, N et l'Express A14.

La ligne A aura une fréquence élevée en HP, et desservira le pôle. **Cette ligne sera remplacée par le bus en site propre du Mantois** dès qu'il sera mis en service. La desserte de Rosny de la ligne A sera maintenue ainsi que sur sa partie Est sur Limay avec un terminus sur le pôle d'échange Nord.

Le réseau actuel s'appuie donc sur les lignes structurantes suivantes :

A : liaison Rosny / Limay via la gare de Mantes-la-Jolie avec ~190 courses /jour

C : liaison Port Fouquet / gare de Mantes-la-Jolie ~180 courses /jour

D : liaison circulaire Buchelay / Mantes-la-Jolie / Mantes-la-Ville avec ~60 courses /jour

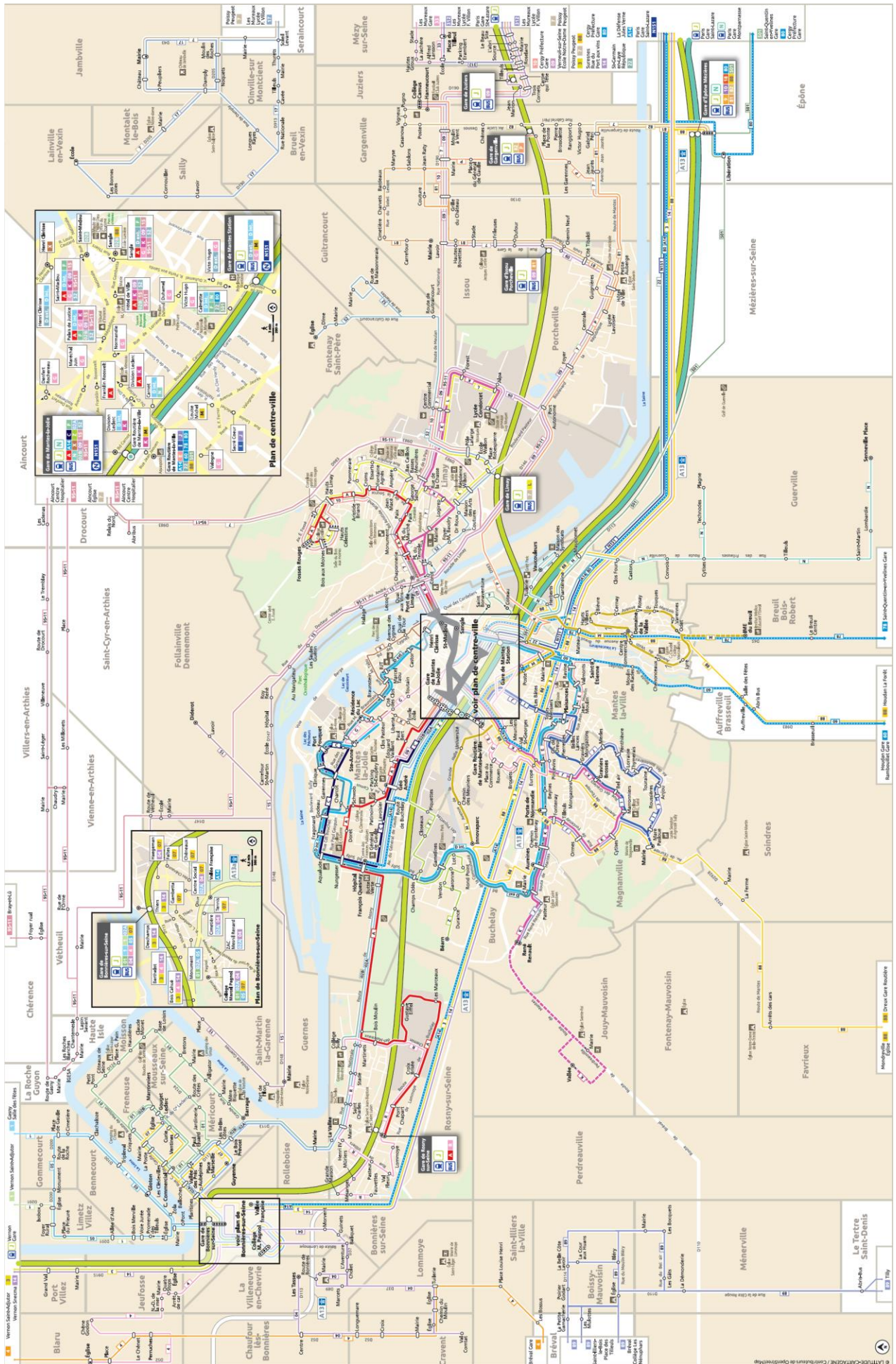


Illustration 24. Réseau TAM actuel, plan de réseau 62, secteur du Mantois

- I : liaison Magnanville / gare de Mantes-la-Jolie ~100 courses /jour
- K : liaison Buchelay / Limay via la gare de Mantes-la-Jolie avec ~80 courses /jour
- M : liaison Innovaparc / Mantes-la-Ville Sud via la gare de MLJ avec ~100 courses /jour
- X : liaison interne à Mantes-la-Jolie avec ~70 courses /jour

Plusieurs lignes interurbaines viennent compléter ce maillage urbain en assurant des liaisons vers les polarités urbaines périphériques proches mais également des liens fonctionnels vers des pôles d'emplois plus éloignés (~30-50 km) et indirectement desservis par le fer : la Défense, Cergy-Pontoise, Rambouillet, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Quentin-en-Yvelines, Dreux, etc.

Dans ce système complet de lignes urbaines et interurbaines, la **gare de Mantes-la-Jolie** se présente comme le point central de convergence avec la plupart des lignes en terminus sur le pôle. Compte-tenu des contraintes de franchissement de la voie ferrée (le pont de Magnanville est le seul franchissement dans le périmètre de 500m autour de la gare SNCF), la desserte de la gare s'appuie sur deux pôles distincts, l'un au Nord (place du 8 mai 1945), l'autre au Sud (rue Jean Jaouen).

c. La circulation des bus au droit du pôle gare

Le pôle gare de Mantes-la-Jolie dispose d'une gare routière bicéphale, avec des quais sur les côtés Sud et Nord du faisceau ferroviaire.



Illustration 25. Répartition des quais sur le pôle gare, face Nord et sud

En termes d'éléments de programme, le projet implique de gérer sur les « gares routières » Nord et Sud du pôle d'échange l'ensemble des fonctionnalités de terminus et arrêts passants des lignes actuelles, récapitulées dans la carte suivante. Il s'agit d'organiser de manière efficiente, la dépose, la reprise des voyageurs et la régulation des différentes lignes de bus, en prenant en compte les besoins de correspondances bus-bus et bus-train.

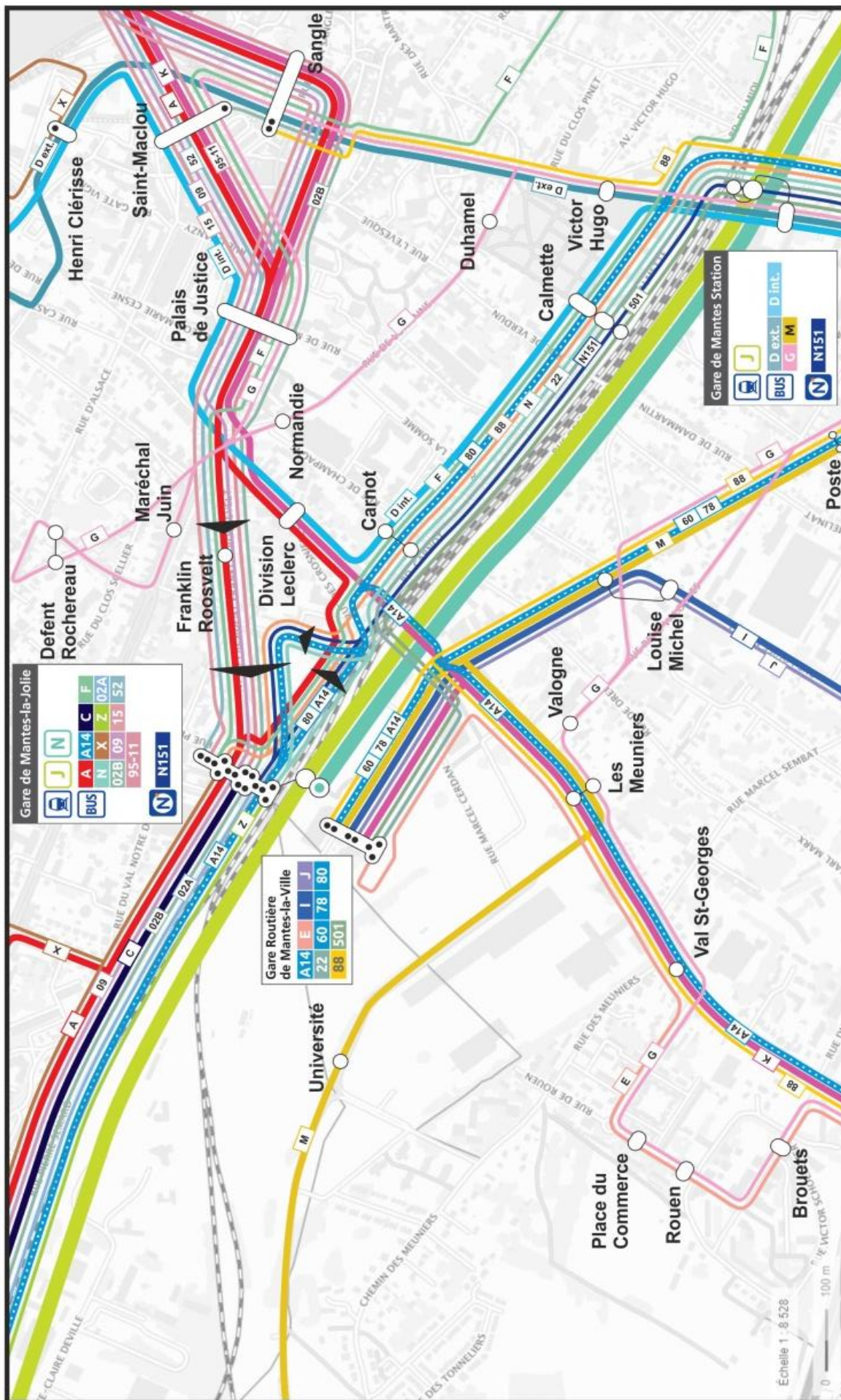


Illustration 26.

Offre de transport en commun actuelle au pôle gare de Mantes-la-Jolie

d. Circulation Bus, situation future avec TCSP

Pour rappel, le projet de transport en commun en site propre (TCSP) Rosny-sur-Seine / Val Fourré / face Nord de la gare de Mantes-la-Jolie (impactant largement l'itinéraire de l'actuelle ligne A) a fait l'objet d'un DOCP et a été soumis à la concertation publique en juin 2016. Selon le bilan de cette concertation, un raccourcissement au Centre Hospitalier François Quesnay a été acté.

Un autre projet de TCSP est envisagé au sud de l'axe ferré desservant la gare de Mantes-la-Jolie, la ZAC Mantes Université et Innovaparc, la zone d'activités des Gravier, voire Rosny-sur-Seine à long terme. A horizon de livraison du pôle d'échanges et du TCSP, la desserte de Rosny-sur-Seine est à restructurer. Cette réorganisation générée par le TCSP du Mantois qui viendra remplacer la section centrale de la ligne A sera étudiée dans les études préalables au schéma de principe du TCSP du Mantois.

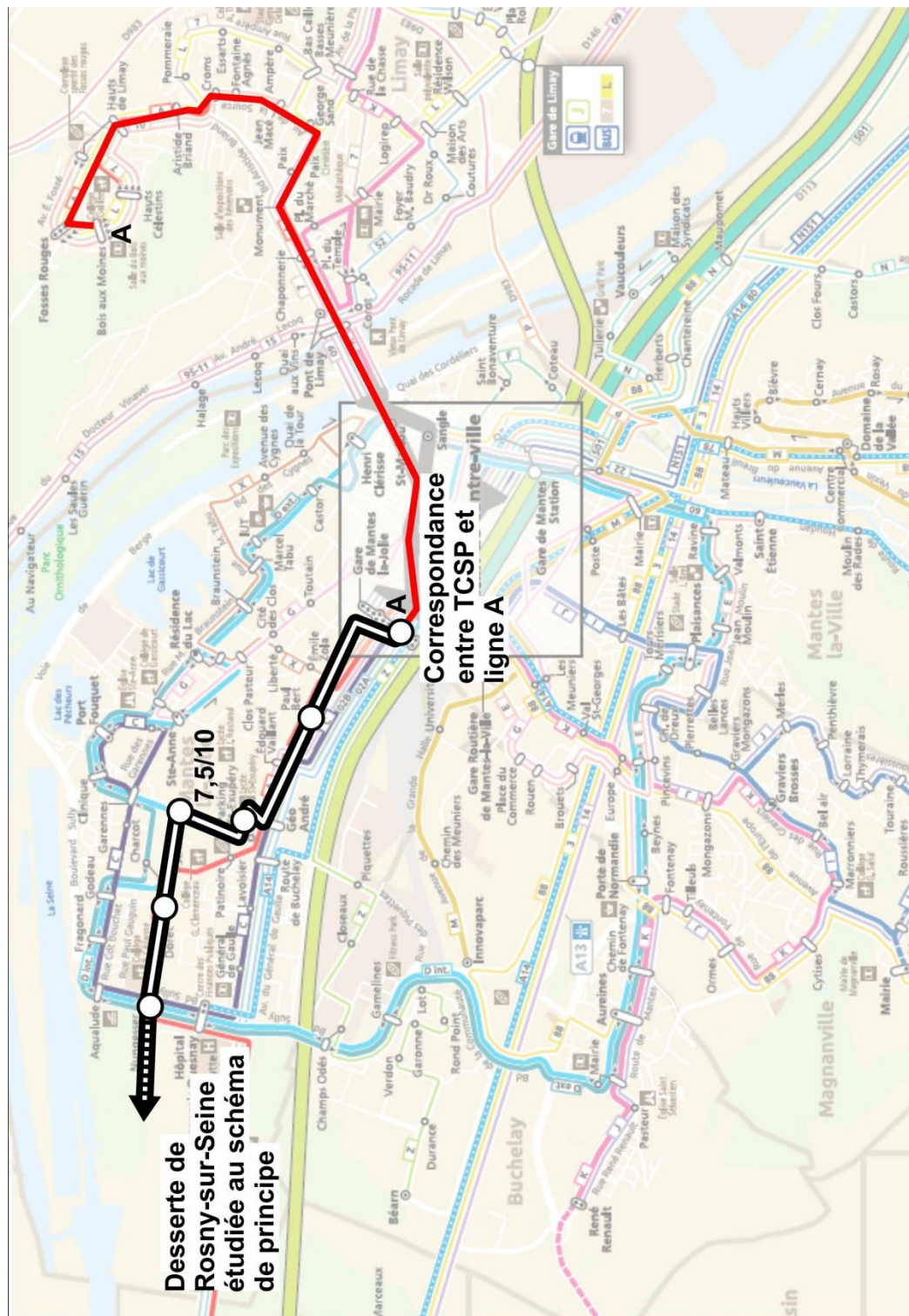


Illustration 27.

Offre de transport en commun actuelle au pôle gare de Mantes-la-Jolie

En termes d'éléments de programme, le projet implique de dégager sur la « gare routière » nord du pôle d'échanges 2 terminus supplémentaires pour la ligne A d'une part et le TCSP d'autre part, ceci en plus de l'ensemble des fonctionnalités de terminus et arrêts passants actuels. Le pôle gare de Mantes-la-Jolie devra pouvoir accueillir l'antenne Est de la ligne A reliant le pôle gare à Limay.

2.3.3 Les circulations douces

Une politique volontariste en faveur du vélo

La communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise (GPSEO) promeut les mobilités durables et innovantes sur son territoire. Le développement de la pratique du vélo est l'une de ses priorités, pas seulement une pratique de loisir ou sportif, mais aussi une pratique du quotidien. Cette volonté est ambitieuse ; pour l'accompagner GPSEO se dotera d'un schéma directeur cyclable qui fixera un plan d'action sur les dix prochaines années. Les objectifs seront de renforcer le réseau cyclable existant, de déployer une offre de stationnement et de développer une offre de services associés au vélo. Les orientations stratégiques permettront d'offrir au cycliste un écosystème favorable à ses déplacements. La mise en place d'outils de suivi du Schéma Directeur garantira l'effectivité de la politique cyclable.

Dans l'attente de ce document stratégique, la Communauté urbaine a posé des actes forts pour la promotion du vélo. Elle a initié un plan de programmation de réalisation d'infrastructures et d'implantation de dispositifs cyclables. Conjointement, elle s'est engagée à l'accompagnement d'Île-de-France Mobilités, dans la recherche de partenaires sur son territoire, dans le cadre de déploiement de vélo à assistance électrique longue durée (VAELD).

La commune de Mantes-la-Jolie inscrite à la dynamique de développement du cyclable

En 2018, la Communauté urbaine a déployé sur le pôle de gare de Mantes-la-Jolie plusieurs dizaines d'arceaux vélo. Cette mesure vise à répondre aux besoins actuels et dans l'attente du réaménagement du pôle gare.

En parallèle, la commune de Mantes-la-Jolie bénéficiera de la future passerelle cycle-piéton financée en partie par GPSEO. Cette infrastructure sera l'un des points de franchissement modes doux de la Seine à vélo, projet d'itinéraire touristique qui reliera Paris à Deauville en passant par Le Havre. Ces projets visent à densifier le réseau cyclable local sur Mantes-la-Jolie. La mise en œuvre du Schéma directeur cyclable affinera le maillage pour faciliter les dessertes vers les pôles de gares, les équipements et services.

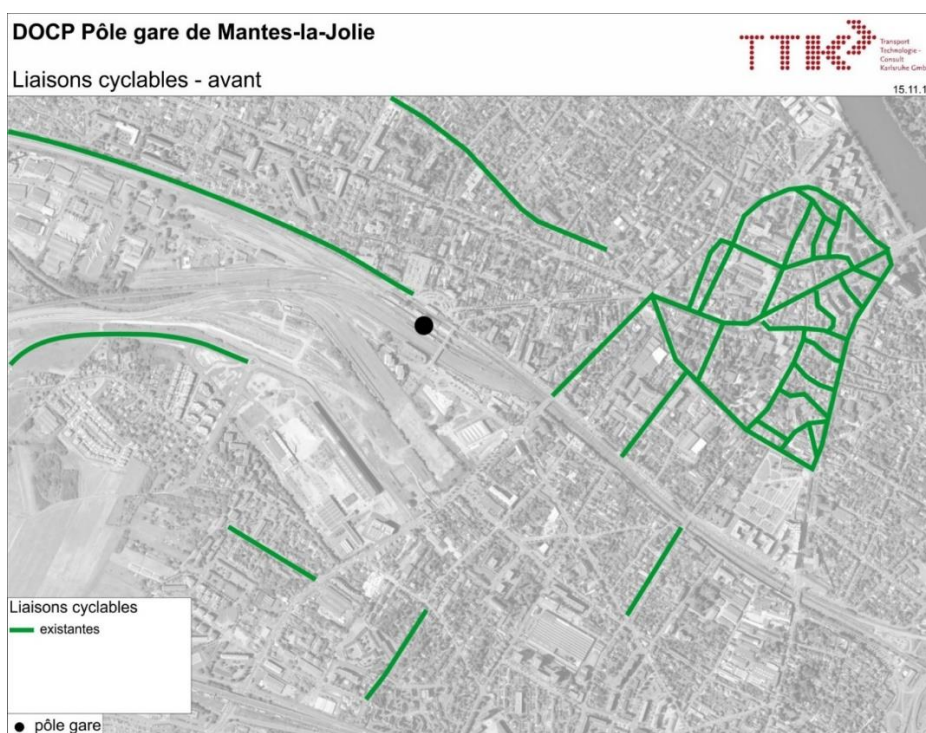


Illustration 28.

Réseau cyclable existant (Source :CU GPS &O)

2.4 Les déplacements

L'analyse des flux de déplacements permet d'envisager les besoins de rabattements et de diffusion sur le secteur d'étude.

2.4.1 Analyse des déplacements depuis/vers la gare

a. Aire de chalandise de la gare

Les usagers de la gare SNCF sont en très grande majorité (96%) d'origine du département des Yvelines et plus précisément du territoire de l'ex-CAMY (74%). La moitié des voyageurs proviennent même de la commune de Mantes-la-Jolie.

L'aire d'attraction du pôle est concentrée, pour 40% des usagers, dans un rayon d'1,2 km autour de la gare, soit une quinzaine de minutes de marche à pied. De plus, 30 % des voyageurs en provenance des communes voisines de Limay et Mantes-la-Ville, pourtant dotées de gares, se rabattent sur la gare de Mantes-la-Jolie du fait de l'importance de l'offre TER et Intercités et à cause des liaisons directes vers Paris-St Lazare, destination principale des usagers.

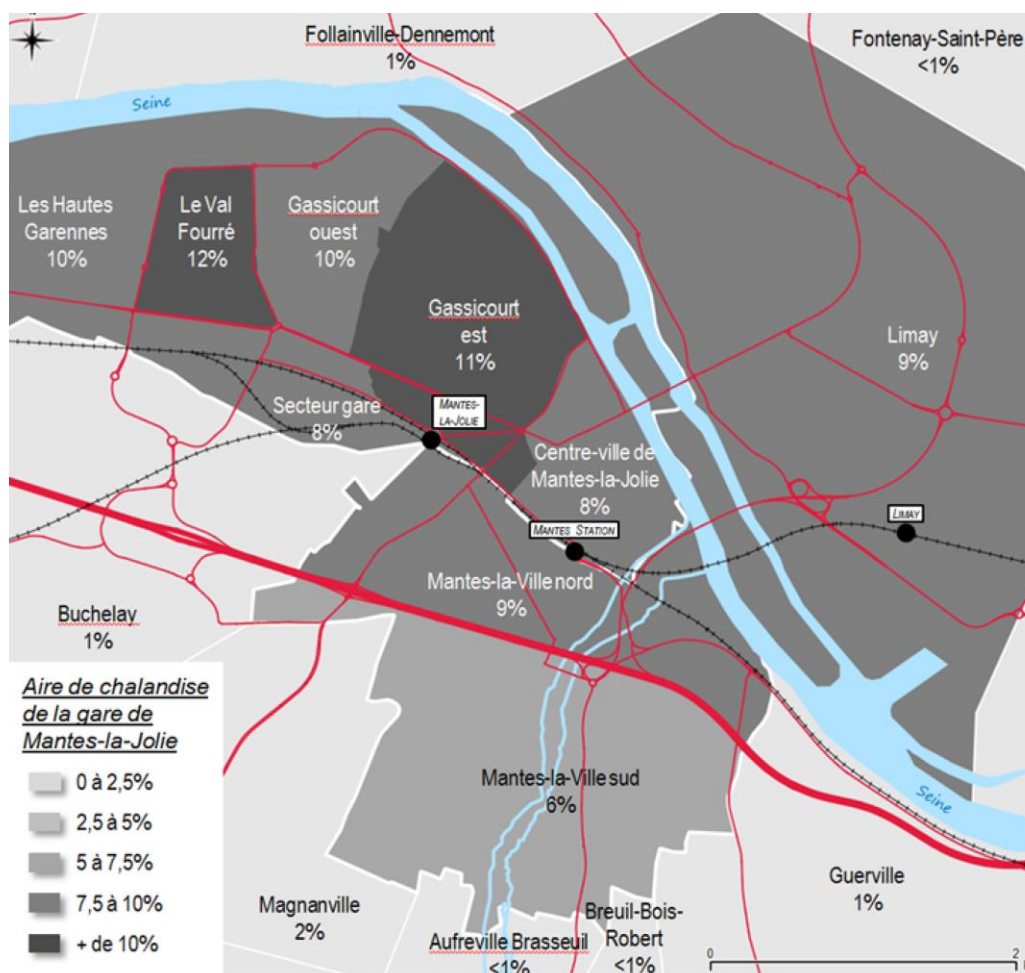


Illustration 29.

Aire de chalandise de la gare - Etude d'intermodalité Gare Mantes-la-Jolie - AREP - 2013

L'étude sur l'évolution de l'intermodalité sur le PEM de Mantes-la-Jolie, menée par la CU GPS&O en 2016, met en évidence une hiérarchisation des points d'entrée du site :

- L'entrée par le porche côté Nord constitue le principal accès,
- Puis le point d'accès dans le PEM juste devant le petit passage,
- Enfin, l'accès sud via la passerelle.

Les points de sortie du PEM sont par contre relativement homogènes.

La façade nord de la gare reçoit la majorité des usagers du pôle, en particulier au droit du BV et de l'accès au souterrain. L'accès sud regroupe 28% des entrées et 33% des sorties quotidiennes du PEM. La fréquentation des accès nord du pôle d'échange multimodal a augmenté de presque 28 % depuis 2012 (date de la première étude sur l'intermodalité dans le PEM).

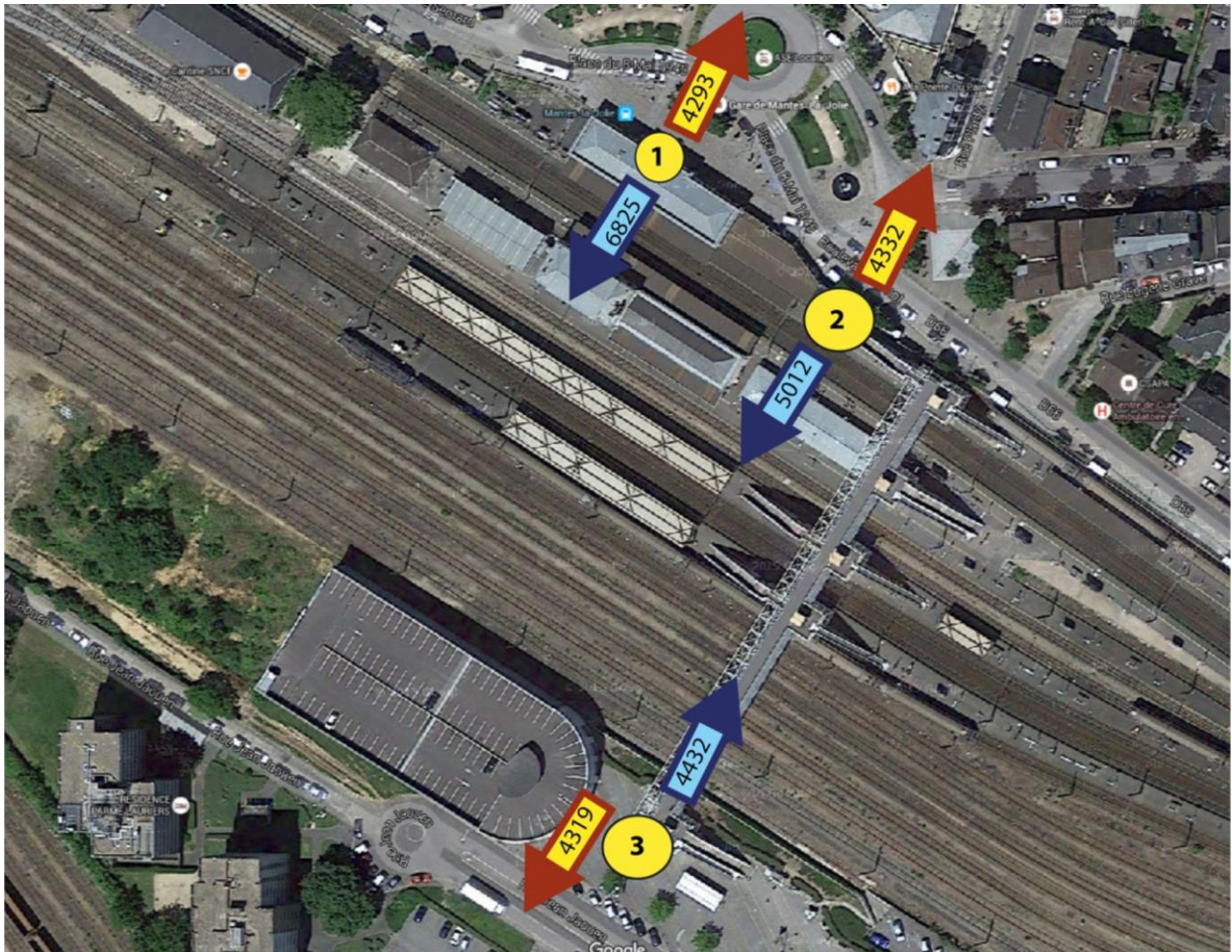


Illustration 30. Répartition des voyageurs aux accès de la gare, source : étude sur l'évolution de l'intermodalité sur le PEM de Mantes-la-Jolie – CU GPS&O – mai 2016

b. Déplacements domicile-travail, analyses tirées du DOCP 2015 (données INSEE 2009)

L'Île de France représente un pôle d'attraction majeur, pour ce qui est des déplacements domicile-travail. Il ressort de la cartographie présentée ci-après, que des flux importants, depuis l'aire d'étude, concernent Poissy, plus que Paris ou La Défense.

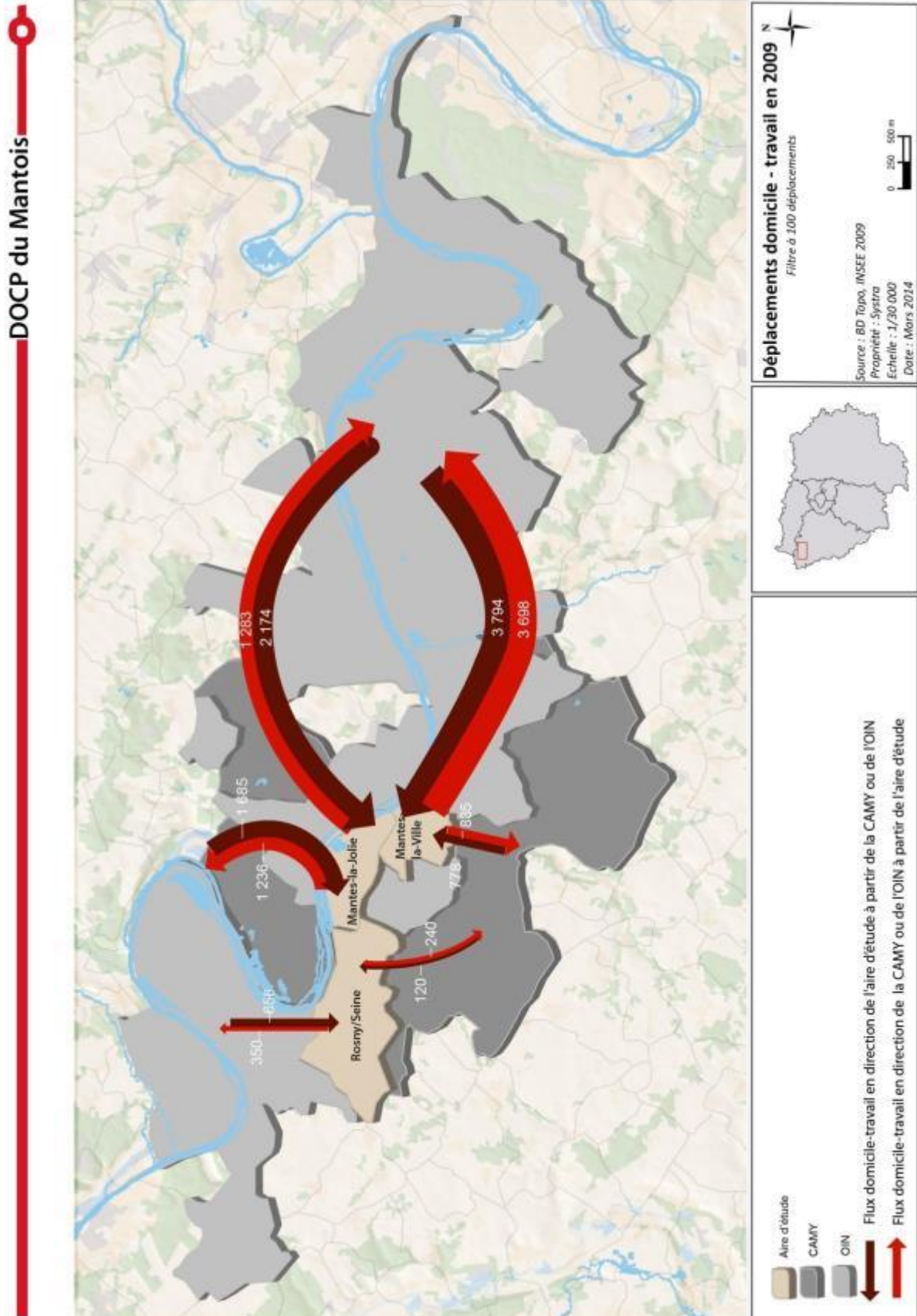


Illustration 31.

Déplacements DT 2009 au sein de l'aire d'étude (Source : DOCP 2015)

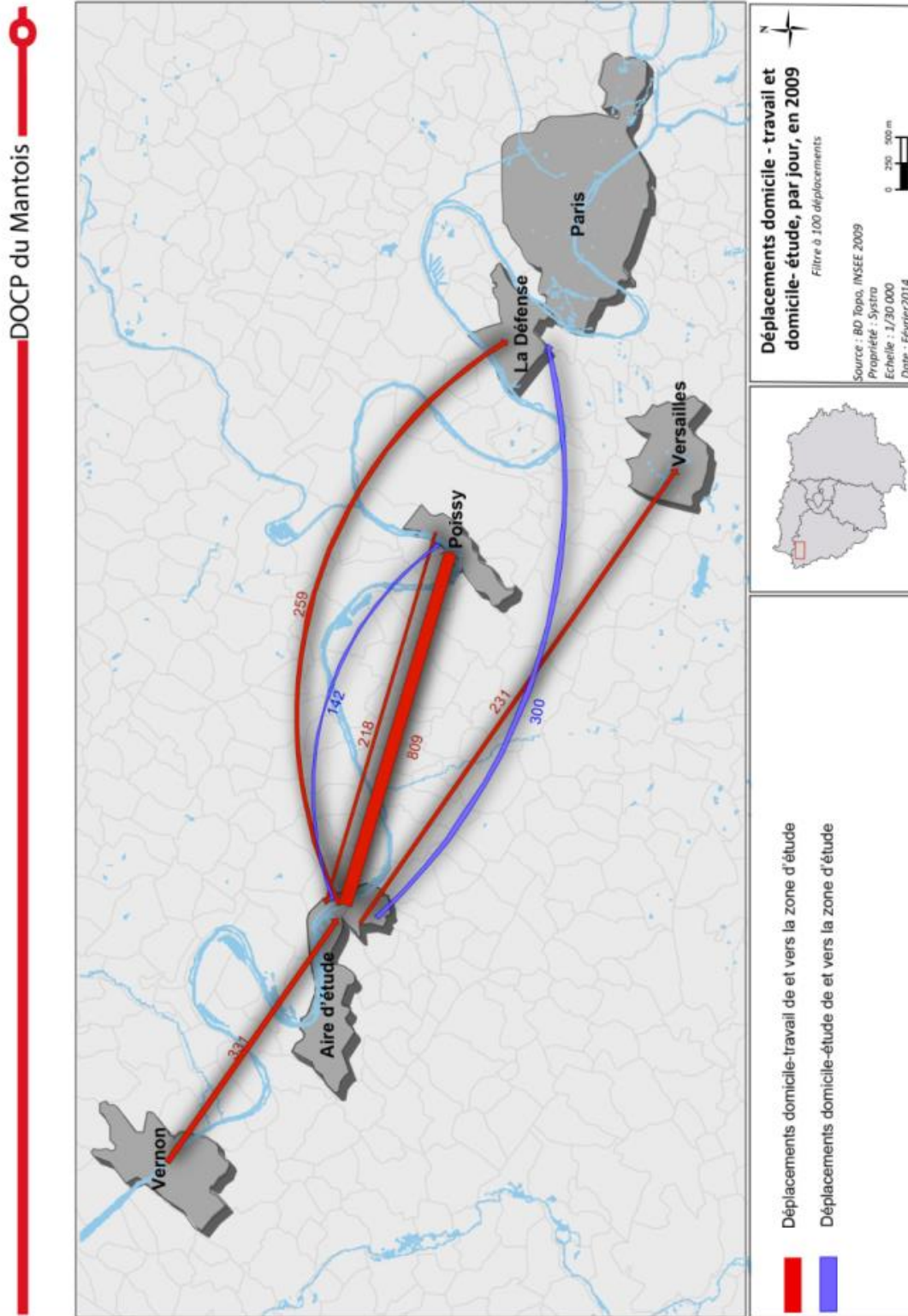


Illustration 32. Déplacements DT 2009 de vers l'aire d'étude (Source : DOCP 2015)

L'industrie automobile, occupe une place centrale au sein du tissu productif de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de Seine-Aval : deux établissements, des constructeurs français Renault et PSA Peugeot Citroën, à Flins/Seine-Aubergenville et Poissy, figurent parmi les principaux employeurs du territoire. Les salariés résident majoritairement dans une des communes de l'OIN et des Yvelines et vont donc quotidiennement travailler à Flins ou à Poissy.

La présence d'emplois publics en nombre important notamment lié au statut administratif de Mantes-la-Jolie (sous-préfecture) ainsi qu'à la présence d'équipements majeurs comme l'hôpital François Quesnay, attirent des déplacements pendulaires importants. Pour ce qui est du Centre Hospitalier François Quesnay, par exemple, 89% des déplacements domicile travail se font en voiture particulière.

Les déplacements sont quasi similaires le matin et le soir, depuis et vers le secteur d'étude. On peut donc en déduire que le territoire est autant émetteur que générateur de déplacement.

Les flux de déplacements vers les autres communes ou départements sont moins importants.

Migrations alternantes domicile-études, avec l'ex-CAMY et l'OIN, en 2009

En ce qui concerne les déplacements domicile-études, les élèves et étudiants sont scolarisés en grande majorité dans leurs communes de résidence. Peu d'élèves vont étudier dans les autres communes ou départements d'Ile de France.

Toutefois, on compte une part non négligeable de déplacements domicile-étude vers La Défense. Il s'agit principalement d'étudiants scolarisés à l'université de Nanterre, 2ème université de France.

La carte ci-après indique que Mantes-la-Jolie exerce une attraction forte sur les communes environnantes. Presque la moitié des déplacements domicile-études vers le secteur d'étude se fait de l'OIN vers Mantes-la-Jolie. 414 étudiants de Limay vont étudier à Mantes-la-Jolie.

La commune propose une offre d'enseignement supérieur et post bac riche et diversifiée avec notamment l'Institut Universitaire de Technologie (IUT), des Classes Préparatoires aux Grandes écoles, l'Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI), des Brevets de Technicien Supérieur (BTS), l'Institut des Sciences et Techniques des Yvelines (ISTY), le Centre de Formation d'Apprenti (CFA) et le Centre d'Information et de Recrutement de l'Armée de Terre.

Ce flux de déplacement va augmenter avec l'arrivée du Projet Mantes Université, à cheval entre Mantes-la-Jolie et Mantes -la-Ville.

Les migrations internes au secteur d'étude en 2009

On note des flux très importants au sein de la zone d'étude. Les déplacements scolaires, à l'image des déplacements professionnels, s'effectuent principalement à l'intérieur de ce secteur. Près de 1 506 déplacements quotidiens sont enregistrés entre Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville.

Ceci est principalement dû aux rabattements en voiture particulière sur le pôle sud de la gare, ainsi que la présence d'équipements générateurs de déplacements à Mantes-la-Jolie et d'industries à Mantes-la-Ville.

Le projet de bus en site propre du Mantois offrant une desserte fine du territoire de Mantes-la-Jolie et un maillage efficace avec les modes lourds, au niveau du pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie, contribuera ainsi à constituer une alternative à la voiture particulière sur les déplacements internes au secteur d'étude.

Les principaux flux de déplacements se concentrent à l'intérieur du secteur d'étude entre Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville. **Un des enjeux forts du projet est donc de permettre un rabattement efficace des quartiers résidentiels et émetteurs de déplacements vers le pôle d'échanges, tout en desservant les zones attractives.**

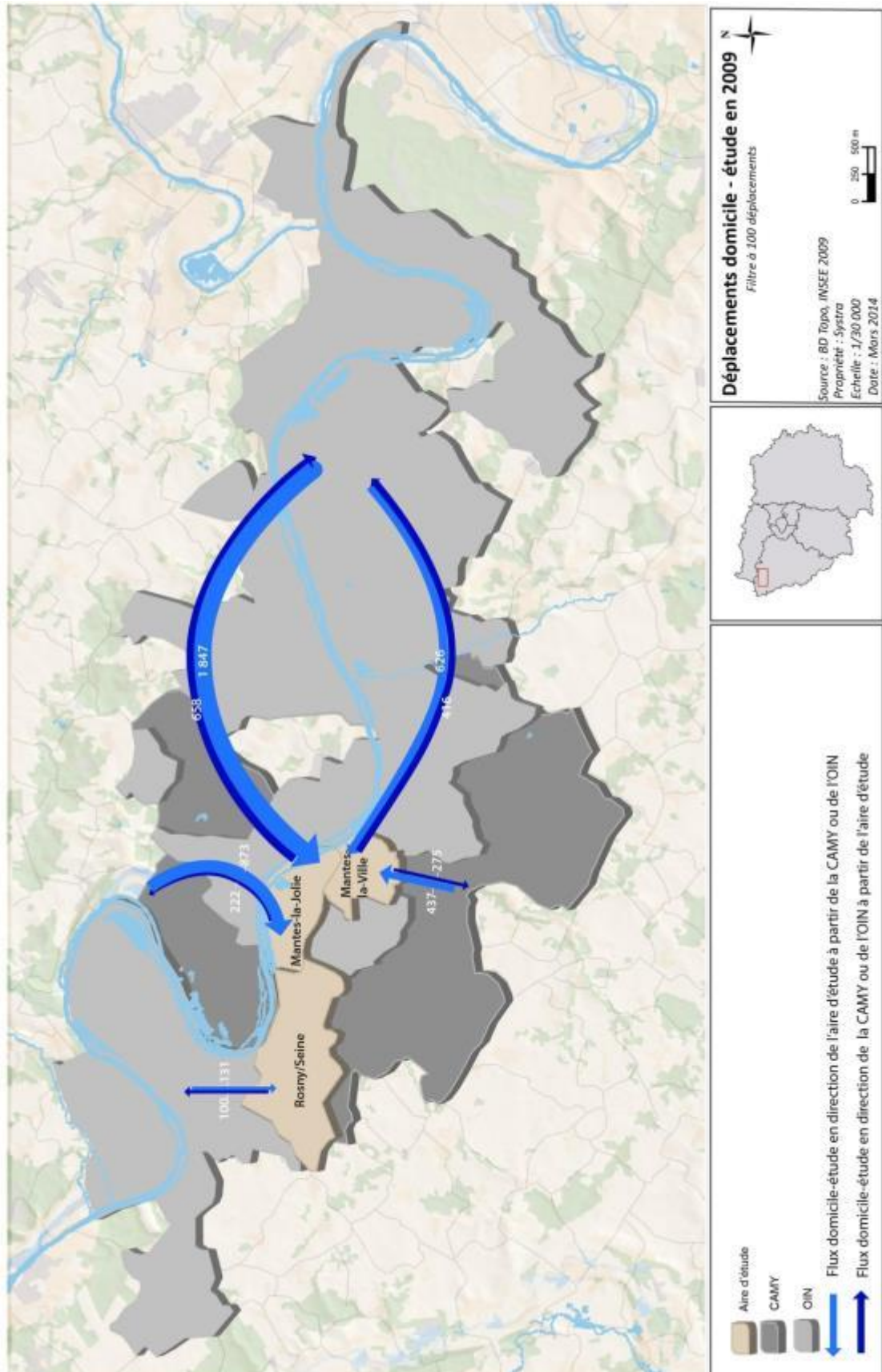


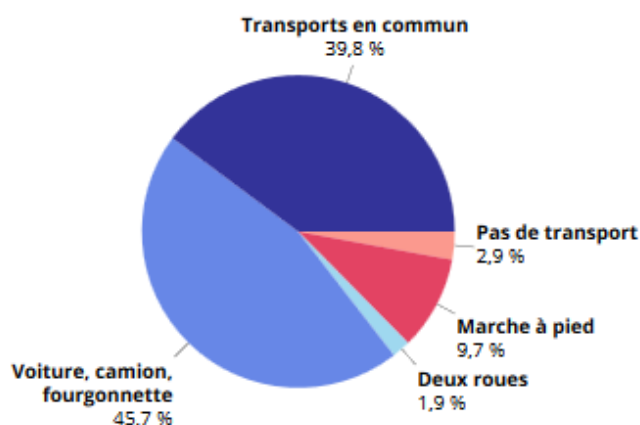
Illustration 33.

Déplacements DE 2009 au sein de l'aire d'étude (Source : DOCP 2015)

c. Déplacements domicile-travail, nouvelles données INSEE 2015

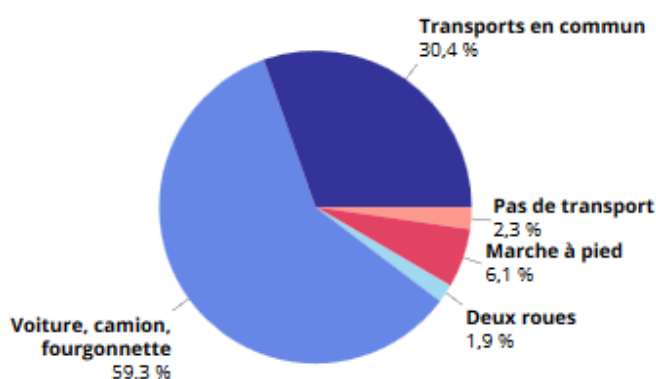
Les statistiques INSEE 2015 montrent que 45,7% des actifs de la ville de Mantes-la-Jolie ayant un emploi et 59,3% des actifs de la ville de Mantes-la-Ville ayant un emploi utilisent leur véhicule personnel pour aller travailler. Toutefois, 39,8% des actifs à Mantes-la-Jolie utilisent les transports en commun pour se rendre à leur lieu de travail (30,4% pour Mantes-la-Ville). La présence d'une gare SNCF à Mantes-la-Jolie avec des lignes directes vers Paris (lignes SNCF Mantes - St Lazare ; Mantes - Montparnasse) est l'une des explications de ce fort pourcentage d'usage des transports en commun. Cette offre est complétée par les gares de desserte locales que sont Rosny et Mantes-Station qui bénéficient d'une offre omnibus. Néanmoins, surtout pour Mantes-la-Ville, la part modale VP reste élevée, un rabattement efficace vers la gare depuis le côté sud est donc primordial pour favoriser les mobilités alternatives à la voiture.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2015



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
 Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2015



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
 Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017.

Illustration 34. Mode de déplacement des actifs en 2015 à Mantes-la-Jolie (en haut) et Mantes-la-Ville (en bas), source : INSEE 2015

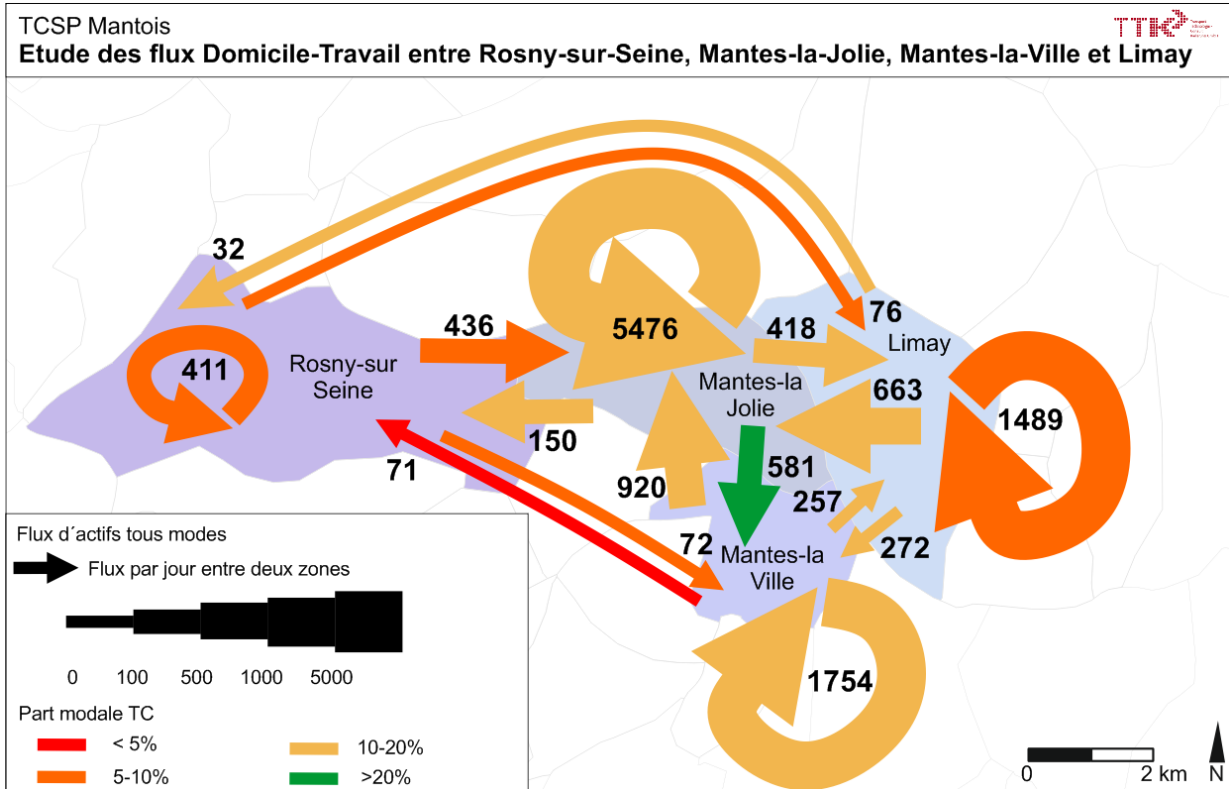
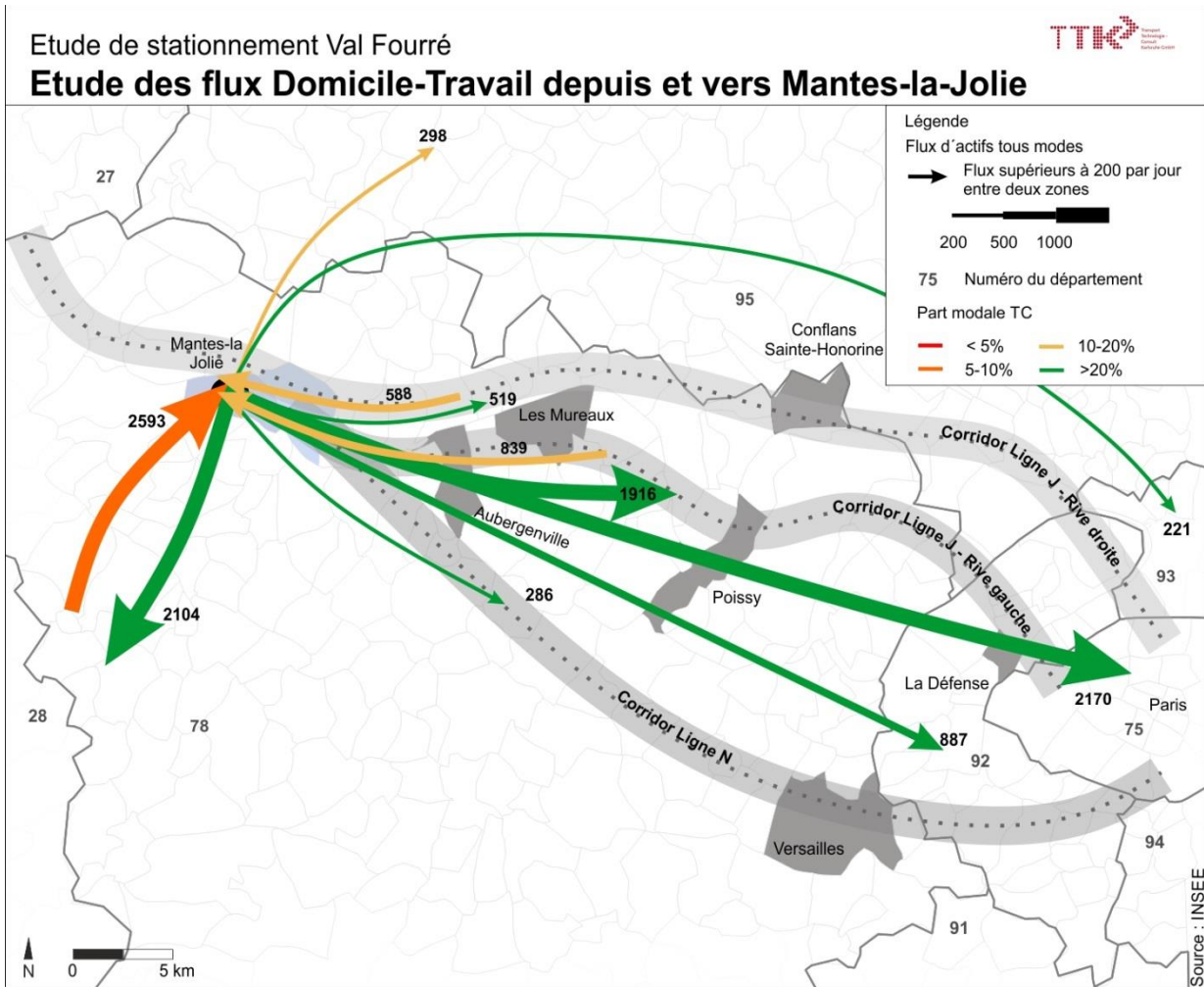


Illustration 35. Flux domicile-travail de et vers Mantes-la-Jolie, source : données flux domicile-travail, 2015

L'analyse des flux de déplacements a été réalisée suivant deux échelles :

- la première étudie les déplacements domicile-travail courtes distances entre Mantes-la-Jolie et les trois communes de Rosny-sur-Seine, Mantes-la-Ville et Limay ;
- tandis que la seconde se focalise sur les déplacements Domicile-Travail depuis et vers Mantes-la-Jolie avec le reste de l'agglomération parisienne. Une distinction est faite pour les communes des Yvelines :
 - Le long du corridor ligne J - Rive droite ;
 - Le long du corridor ligne J - Rive gauche ;
 - Le long du corridor ligne N ;
 - Dans le reste des Yvelines.

Concernant les déplacements domicile-travail courtes distances, on constate que :

- les flux internes à Mantes-la-Jolie sont assez importants : **5 474 actifs travaillent également dans la commune** ;
- les flux domicile-travail intra-communaux de Mantes-la-Ville et Limay sont relativement semblables : 663 personnes habitant à Limay et travaillant à Mantes-la-Jolie, contre 418 personnes habitant à Mantes-la-Jolie et travaillant à Limay. Il en est de même avec Mantes-la-Ville, avec 920 habitants de Mantes-la-Jolie travaillant à Mantes-la-Ville et 581 effectuant le trajet inverse. Enfin le constat est différent pour Rosny, avec des flux beaucoup plus faibles et surtout près de 3 fois plus de flux de Rosny vers Mantes-la-Jolie (436) que dans le sens inverse (150).

Pour les flux depuis Mantes-la-Jolie avec le reste de la région parisienne, on constate que :

- les principaux flux domicile-travail sont réalisés :
 - Depuis le reste des Yvelines vers Mantes-la-Jolie (2 593 déplacements) ;
 - Depuis Mantes-la-Jolie vers Paris (2 170 déplacements) ;
 - Depuis Mantes-la-Jolie vers le reste des Yvelines (2 104 déplacements) ;
 - Depuis Mantes-la-Jolie vers les communes desservies par la ligne J-Rive Gauche (1 916 déplacements).

Concernant les parts modales des déplacements, on constate que :

- L'usage des transports en commun est particulièrement limité pour les flux vers Mantes-la-Jolie provenant de Rosny-sur-Seine, Mantes-la-Ville et des autres communes des Yvelines (entre 5 et 10%). Cependant, les chiffres datant de 2013 et une restructuration du réseau bus ayant eu lieu en 2016, ces chiffres sont susceptibles d'avoir évolué. Les parts modales des transports en commun pour les flux internes à Mantes-la-Jolie, ainsi que ceux depuis Limay et vers Rosny-sur-Seine et Limay, sont comprises entre 10 et 20 %.
- L'usage des deux roues est par contre assez faible (2%) tandis que l'usage de la voiture est de 46% en interne à Mantes-la-Jolie et supérieur à 75% vers l'extérieur à la commune. Pour les flux internes à Mantes-la-Jolie, la part des déplacements effectués à pied est de 24% : cette part modale est donc plus importante que celles des transports en commun (19%) ;
- Les transports en communs sont très largement plébiscités pour les liaisons vers Paris, vers les communes des corridors ferroviaires en direction de Paris ainsi que le reste des Yvelines et vers Mantes-la-Ville en particulier, avec une part modale supérieure à 20%.

d. Répartition des parts modales sur le pôle d'échange du Mantois

L'étude sur l'évolution de l'intermodalité a également recensé les modes de déplacements utilisés. On remarque :

- Un assez bon équilibre selon les modes, même si la surreprésentation du matin favorise le mode train en sortie (46%) ;
- La forte part des usagers provenant du réseau de bus et de cars: 36% en entrée et 34% en sortie, soit plus de 3 100 mouvements quotidiens sur la Passerelle uniquement pour accéder aux réseaux bus ;

- La proportion assez importante de marcheurs, 16% en arrivée et 14% en sortie, dont 156 personnes utilisant la passerelle quotidiennement comme lien inter quartier.

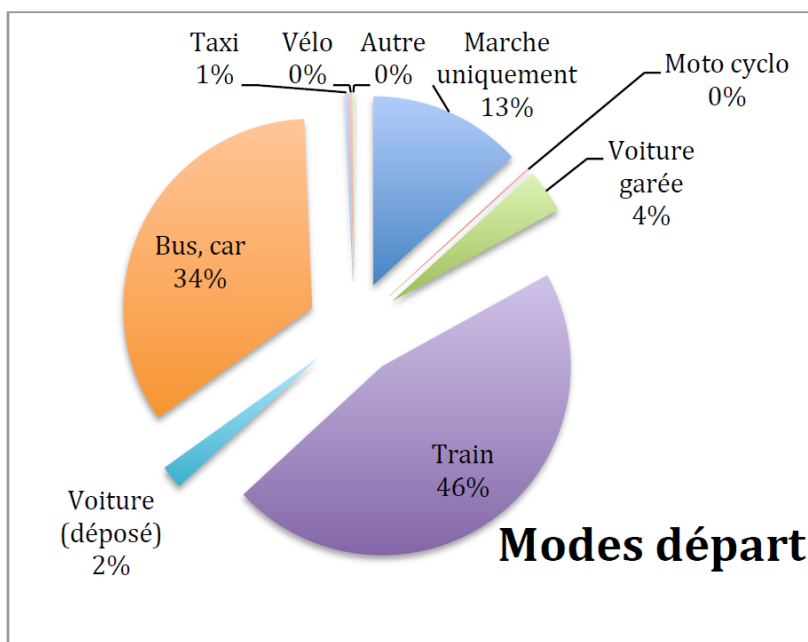
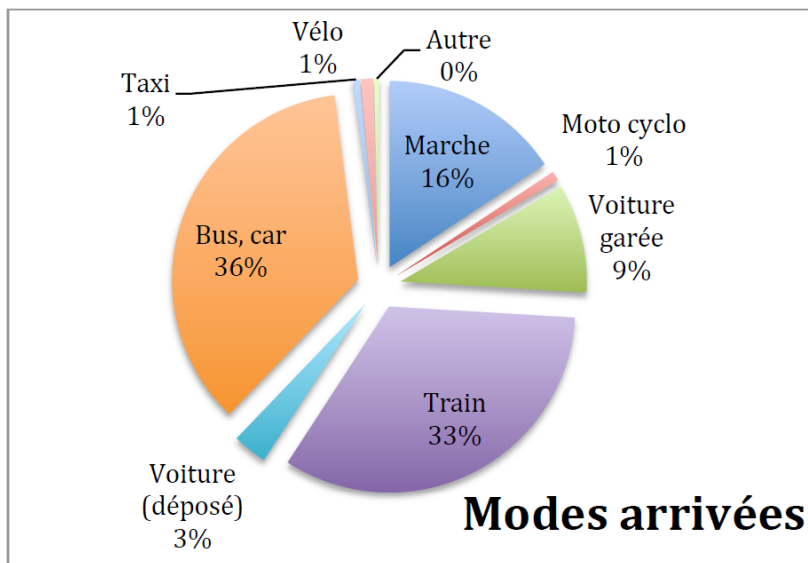


Illustration 36. Modes de déplacements de départ et d'arrivée de/vers le pôle d'échanges, source : étude sur l'évolution de l'intermodalité sur le PEM de Mantes-la-Jolie – CU GPS&O – mai 2016

Les principaux flux d'échanges inter-modes s'établissent ainsi entre :

- Bus Bus => 2 925 déplacements
- Train-Train => 2 285 déplacements
- Bus et Train => 2 034 déplacements
- Train – Bus => 1 782 déplacements
- Marche – Train =>1 622 déplacements

On ne peut que souligner le rôle stratégique du PEM dans l'organisation des échanges entre les modes de transports publics.

On remarquera également que les correspondances internes bus ou cars représentent un flux sur la passerelle de 18% alors que celui des échanges entre bus ou cars et train est de 23%. 8 294 personnes fréquentant le PEM, soit près de la moitié de l'échantillon, ont utilisé un bus ou un car au cours de leur déplacement.. Cette part est relativement identique à l'enquête de 2012.

Par ailleurs, les usagers bus ou cars sont à 46% en correspondance avec un train et à 13% uniquement combinés avec un trajet à pied, soit une diminution de 4 et 3% par rapport aux estimations de l'enquête précédente.

La moitié des usagers se rabattant en automobile est déposée au dépose-minute et l'autre moitié se gare dans les parcs relais de la gare, dont la capacité est proche de la saturation, ou sur la voirie publique.

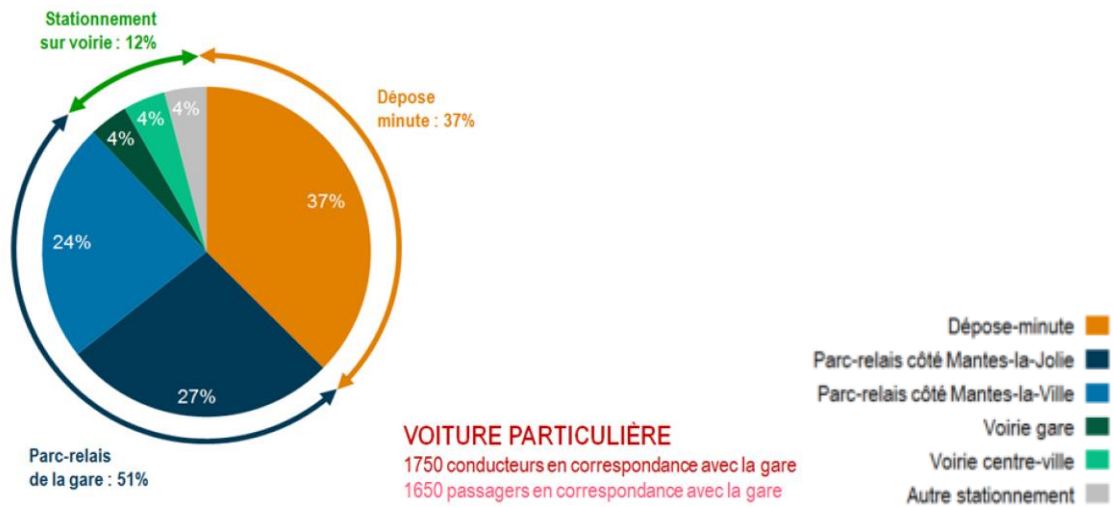


Illustration 37.

Répartition des VP sur le pôle - Etude d'intermodalité Gare Mantes-la-Jolie - AREP – 2013

Lors du réaménagement du pôle d'échanges du Mantois, il faudra donc apporter un soin particulier aux rabattements piéton, TC et dépose-minute.

2.4.2 Organisation des circulations sur le pôle

L'organisation des circulations aux abords du pôle d'échanges est complexe pour les usagers de la route, et peu lisible et sûre pour les circulations douces.

En effet, même si la gare est implantée à proximité de voiries structurantes, la RD 113 au nord et la RD 928 à l'est, l'accessibilité au pôle est assurée par des voiries secondaires très étroites, dans un tissu pavillonnaire, avec un plan de circulation principalement à sens unique, voire en impasse au sud. De plus, le parvis nord de la gare est étroit et encombré.

Cette organisation viaire oblige les bus et autocars à avoir des itinéraires complexes et peu efficaces, entraîne une dispersion des points d'arrêt, ce qui détériore la lisibilité du pôle et génère une circulation VP de transit au nord de la gare. Or, le sous-dimensionnement des places de stationnement dépose-minute entraîne un stationnement en double file devant la gare nord et sud et congestionne les circulations TC, surtout en heure de pointe.

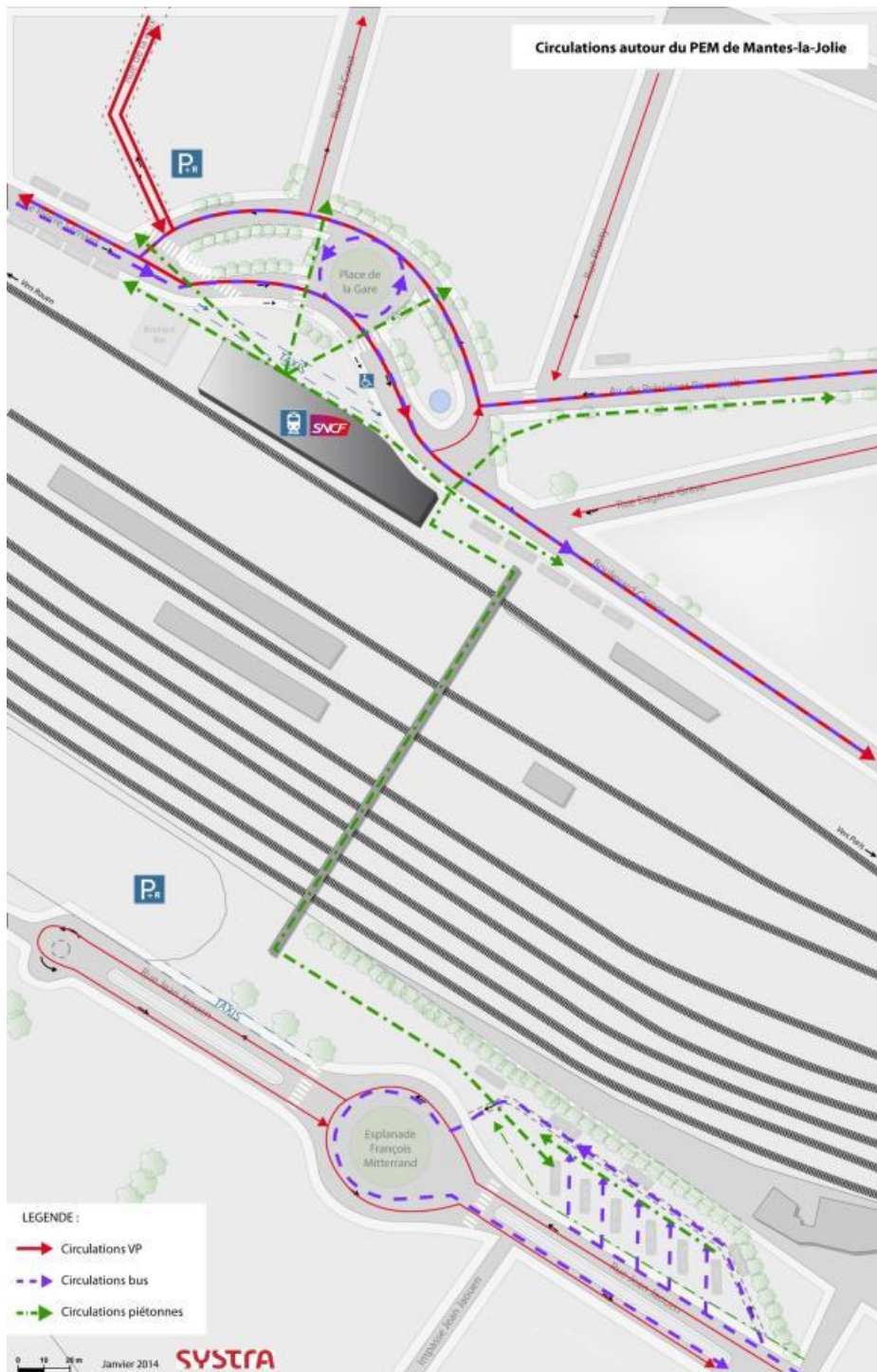


Illustration 38. Circulations tous modes aux abords du pôle d'échange du Mantois

a. Circulation piétonne

Enfin, les circulations piétonnes sur le pôle sont anarchiques et ne respectent pas, ou peu, les traversées piétonnes existantes car celles-ci ne sont pas implantées sur les cheminements usuels des piétons. Cette situation a plusieurs conséquences :

- Une gêne pour les circulations TC, la voirie étant occupée, lors de l'arrivée des trains ou des bus, par les piétons,
- Une insécurité pour les piétons, ceux-ci se diffusant sur le pôle sans respecter les traversées piétonnes,
- Une mauvaise lisibilité du pôle, la voirie et le parvis étant encombrés.

b. Circulations des véhicules routiers

L'accès au pôle d'échanges au Nord se fait, par la route, par les axes suivants :

- Depuis la RD 113, l'automobiliste peut se rabattre sur le pôle par le biais des rues de la Paix et Planty,
- Depuis le centre-ville, Limay et le boulevard Salengro, le rabattement se fait par l'avenue Roosevelt,
- L'automobiliste souhaitant se rendre à Buchelay empruntera la rue Pierre Sépard,
- Pour aller vers la RD 113, il faut emprunter les rues de la Paix et Corot,
- Enfin l'avenue Carnot permet de rejoindre le boulevard Salengro.

Pour le pôle d'échanges Sud, l'accès se fait uniquement depuis le boulevard Roger Salengro et la rue Jean Jaouen. Cette dernière est en impasse et le demi-tour s'effectue grâce à un giratoire devant la passerelle ferroviaire.

Ces axes sont principalement des voies de petit gabarit et de desserte locale. Elles auraient vocation à n'accueillir que de la desserte riveraine ou du rabattement vers la gare. Or, on constate une circulation de transit par la Place de la Gare, depuis l'est vers l'ouest, qui vient densifier les circulations routières dans un espace déjà très contraint.

c. Circulations des transports en commun

La majeure partie des lignes de bus sont en terminus sur le pôle, ce qui entraîne un grand nombre de quais pour permettre la régulation au terminus et engendre des mouvements de retournement complexes dans le tissu viaire. De plus, la géométrie du parvis et du carrefour routier, au nord de la gare, entraîne un éloignement des points d'arrêt TC de l'entrée de la gare, ce qui ne valorise pas l'intermodalité du pôle. L'organisation bicéphale de la gare routière complexifie encore l'organisation des circulations TC.

Enfin, si les bus sont très utilisés en correspondance, les autocars ne le sont quasiment pas.

d. Circulations des cycles

Aux abords de la gare, il n'y a actuellement que peu d'aménagements cyclables et ceux-ci ne sont pas connectés entre eux. Par ailleurs, il n'y a pas de liaisons depuis le centre-ville de Mantes-la-Jolie et il n'existe pas de liaisons cyclables entre le nord et le sud de la voie ferrée, via entre autre le boulevard Salengro.

Il existe une bande cyclable bidirectionnelle Rue de la Paix, qui permet le rabattement vers la gare depuis la RD 113. Toutefois l'absence d'aménagements depuis le centre-ville et le boulevard Salengro n'incite pas au rabattement en vélo vers la gare.

Rue Pierre Sépard, une piste cyclable unidirectionnelle rejoint la gare, mais n'est pas continue.

La gare est équipée de stationnement deux-roues dans les parkings en silo nord et sud et sur le parvis sud, au pied de la passerelle. Environ trente arceaux ont récemment été posés sur le parvis nord et face à l'accès passerelle, afin d'organiser une pratique de stationnement en progression s'organisant sur le mobilier urbain.

e. Stationnement

Une étude de stationnement a été menée en parallèle du DOCP et apporte des précisions sur les besoins en stationnement notamment à l'heure actuelle. Cette étude a permis d'affiner les estimations des besoins en stationnement pour le pôle d'échanges.

Les conclusions de l'étude sur le secteur du pôle d'échanges du Mantois sont les suivantes :

- L'offre de stationnement sur voirie est bien dimensionnée par rapport à la demande,
- Il subsiste des réserves de capacité sur le périmètre élargi, tant en places gratuites que payantes (environ 15% au nord de la gare et 30% au sud),
- Le stationnement illicite est anecdotique,
- La majorité des visiteurs sont de longue durée (6h en moyenne), sauf au droit de l'accès Sud de la gare,
- Une forte demande de rabattement vers la gare de Mantes-la-Jolie est constatée. Elle se localise principalement dans les deux P+R qui sont saturés,
- 230 véhicules (hors P+R) ont été identifiés en rabattement sur la gare, mais en stationnement sur la voirie du fait de la saturation des P+R,
- 95 véhicules en dépose-minute ont été relevés en HPM et 20 véhicules en reprise quart-d'heure,
- Politique tarifaire non dissuasive sur voirie pour les rabattants gares.

Ainsi, le nombre de véhicules en rabattement sur la gare hors P+R est estimé à environ **230 véhicules**, principalement dans les périmètres Nord-Gare, Nord-Est, Sud-Gare, Sud-Est. Il s'agit également des quatre secteurs les plus proches du pôle d'échanges du Mantois.

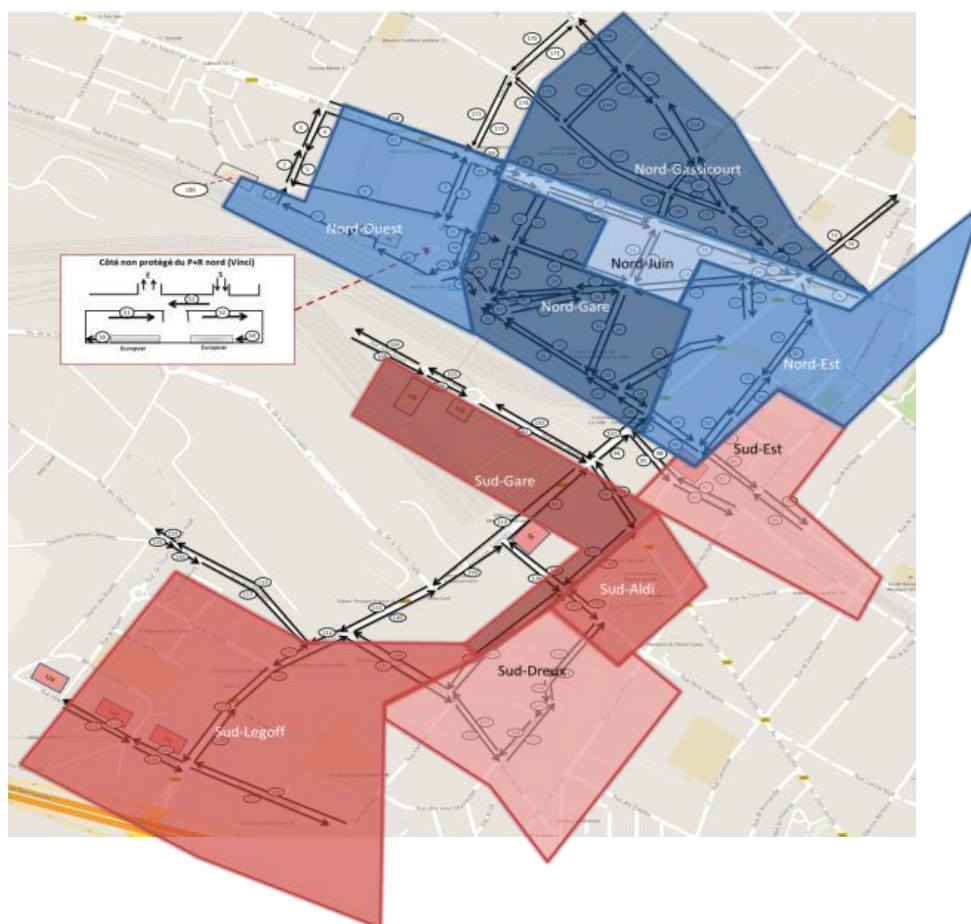


Illustration 39.

Plan des secteurs enquêtés

Secteur	Moyenne durée	Longue durée	Résidents du matin	Total
Nord-Gare	22	25		47
Nord-Est		18		18
Sud-Gare	15	15	51	81
Sud-Est	3	16	66	85
Total	40	74	117	231

Illustration 40. *Détail de l'estimation des véhicules en rabattement sur la gare de Mantes-la-Jolie*

2.5 Perspectives d'évolution du territoire (transport et urbanisation)

Le réaménagement du pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie s'inscrit dans un territoire de projets. Les interfaces y sont fortes, notamment avec d'autres infrastructures de transports et la création de nouveaux pôles générateurs de déplacements.

2.5.1 Les projets de transport

- **Projet Eole de prolongement du RER E à l'Ouest en 2024 :**

Ce projet, déclaré d'utilité publique en 2013, fait partie des projets stratégiques du Nouveau Grand Paris. L'arrivée d'Eole sera un facteur important de renforcement de l'attractivité du territoire, de ses multiples projets économiques et de ses opérations d'aménagement.

Le prolongement permettra une liaison entre Nanterre et Mantes-la-Jolie à partir de 2024. Sur la ligne Paris – Mantes par Poissy, Eole va offrir une amélioration considérable de l'accessibilité de Seine Aval :

- en permettant un accès direct à la Défense, avec des gains de temps par rapport à la situation actuelle ;
- en renforçant la desserte interne à Seine Aval ;
- en améliorant la régularité et le confort grâce à un matériel neuf.

D'une longueur totale de 55km, le projet comprend la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8km environ, le réaménagement de 47 km de la ligne existante, la création de plusieurs gares (Porte Maillot, La Défense et Nanterre-la-Folie) ainsi que le réaménagement nord et sud des espaces ferroviaires de la gare de Mantes-la-Jolie en faveur d'un pôle d'échanges.



Illustration 41. *Prolongement du RER E en Seine Aval (source : EPAMSA)*

- **Projet Eole : volet gare de Mantes :**

Le projet prévoit notamment à Mantes-la-Jolie la restructuration de la gare ferroviaire terminus de Mantes-la-Jolie par la création de deux nouveaux quais dédiés au RER E, la création d'une passerelle à l'ouest (avec une double fonction de passerelle ferroviaire avec CAB et de passerelle ville-ville reliant les parvis des deux côtés) et l'implantation d'un nouveau bâtiment voyageurs au Sud du pôle d'échanges du Mantois.

Un bâtiment Infrapôle viendra également s'inscrire dans le secteur ouest du quartier gare sud. Il bénéficiera d'un accès et d'un parking dédiés.

A noter que 118 places de stationnement dans le futur parking Sud seront dédiées à SNCF afin d'optimiser la consommation d'espace foncier en surface.

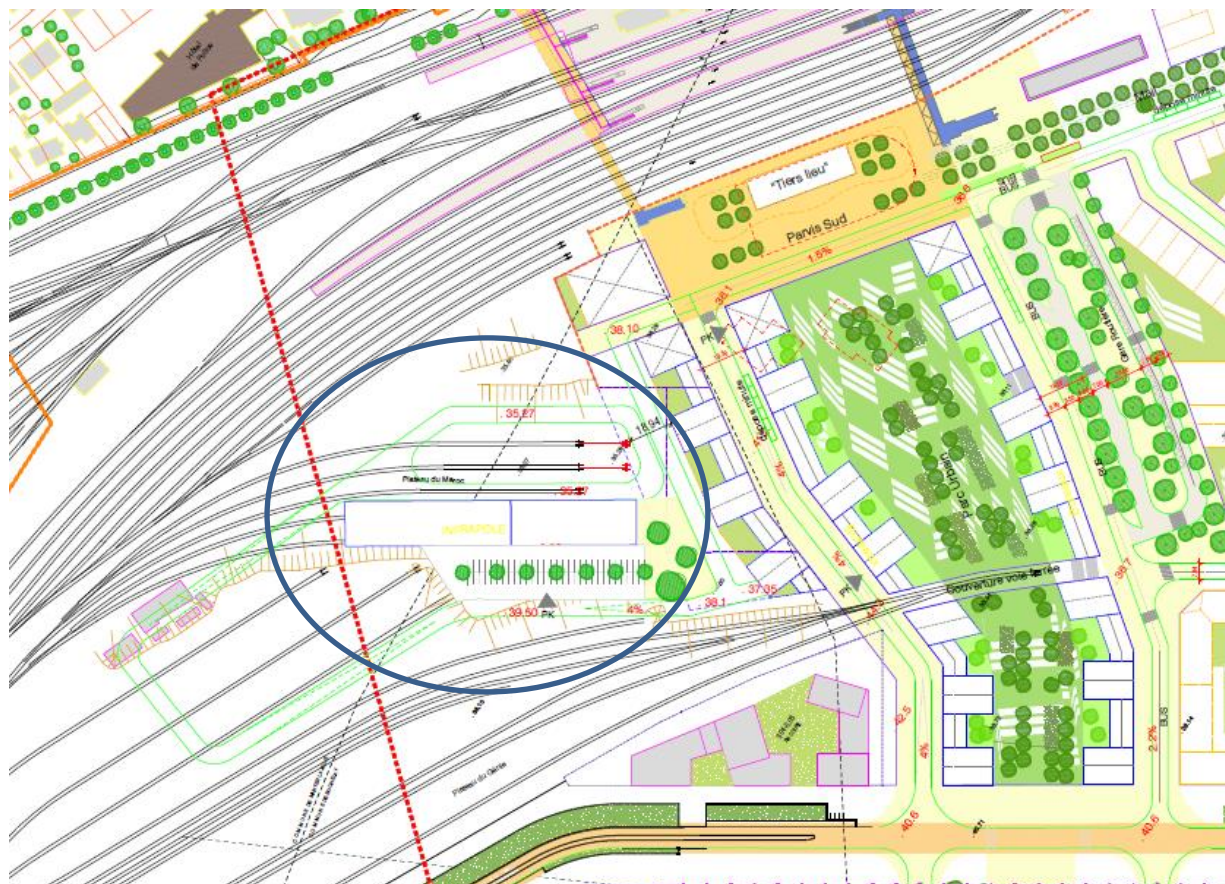


Illustration 42.

Infrapôle SNCF- Groupement commande Epamsa/CU GPS&O/ SNCF Mobilités/SNCF Réseau :
Extrait du plan Guide ZAC Mantes Université

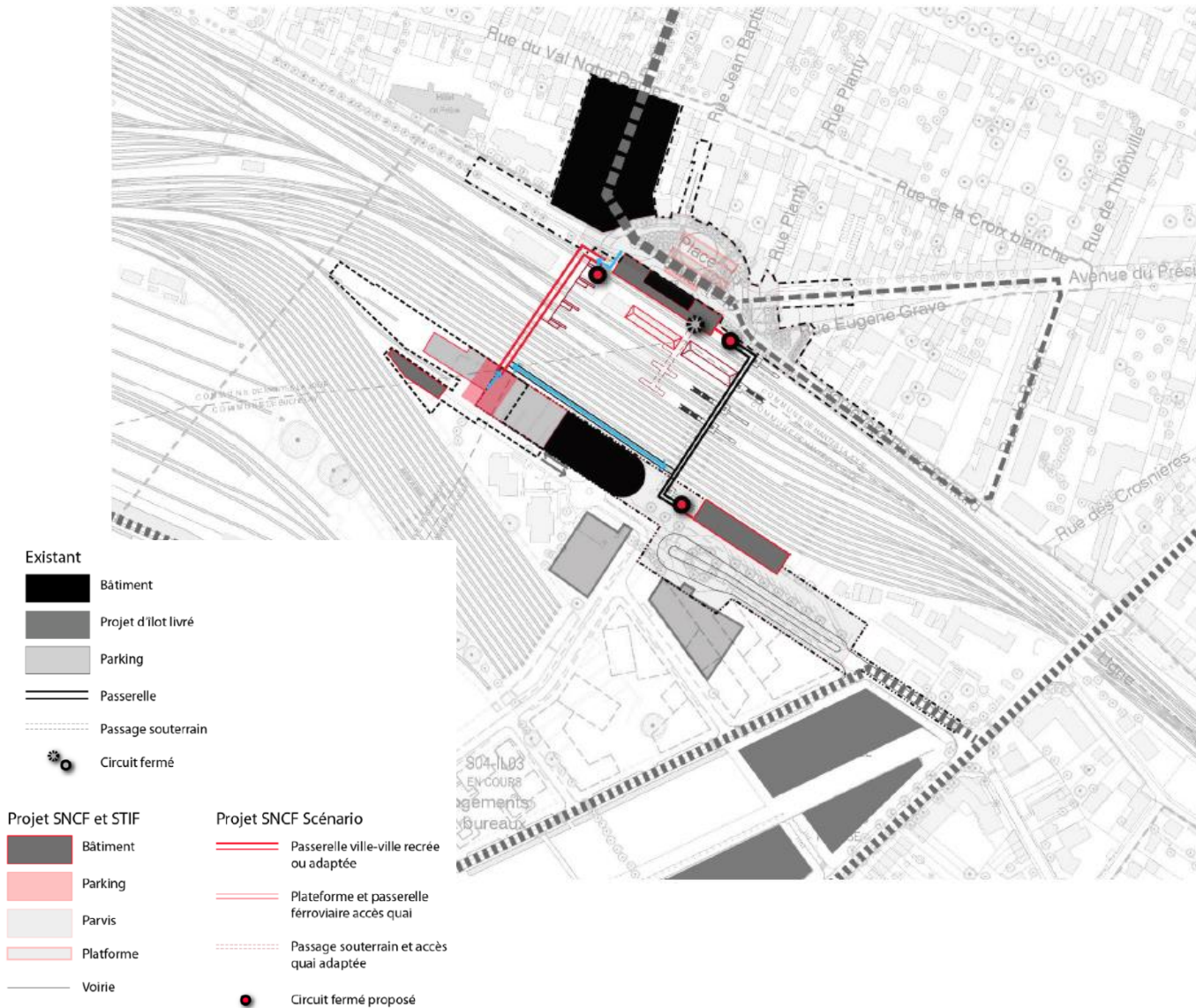


Illustration 43. Plan d'aménagement EOLE de la gare de Mantes-la-Jolie (source : A/NM/A, étude fonctionnelle)

Les échéances de réalisation des aménagements EOLE en gare de Mantes-la-Jolie sont les suivants :

- 2023-2024 : construction de la nouvelle passerelle ouest ;
- 2019- 2020 : extension et rénovation du Bâtiment Voyageurs nord ;
- 2019-2024 : Travaux de voies dans le secteur de Mantes.

- **Projet TCSP :**

Le projet de bus en site propre du Mantois viendra conforter l'offre de rabattement sur la gare de Mantes-la-Jolie.

- **Projet Pôle d'échange objet du présent DOCP :**

L'aménagement du pôle d'échanges vient compléter ceux prévus dans le cadre du projet Eole et se développe en cohérence avec les projets TCSP et Eole.

2.5.2 Les projets d'urbanisation

Le secteur d'étude constitue un site stratégique du développement territorial de l'agglomération mantoise. De nombreux projets d'aménagement urbain y sont actuellement en cours de réalisation ou à l'étude, notamment celui de Mantes Université (en cours d'aménagement, d'ici 2024). Il est situé à cheval sur 3 communes (Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Buchelay) et comportera à terme : un pôle universitaire de 1 500 étudiants, 2500 logements, 70 000m² de commerces, bureaux, activités et services, 47 000 m² d'équipements publics et des espaces publics dont un parc de 15 000m².

2.5.3 Les projets routiers

Les projets routiers actuellement en cours sur le territoire sont illustrés par la carte suivante :

- Dédoublage de la sortie 13 de l'A13 (horizon 2019) : ce projet prévoit un raccordement direct de la bretelle au boulevard de la Communauté et permettra donc de décharger le giratoire Ouest et d'améliorer la desserte de la zone commerciale de Buchelay. Ce projet s'accompagne d'un nouveau franchissement de la voie ferrée qui accueille un site propre bus pour une desserte efficace de la zone commerciale et du futur projet Open Sky.
- Requalification de la RD 928 ;
- Prolongements de la voie des Gravieres pour mieux relier les zones commerciales des Gravieres et de Buchelay à Rosny-sur-Seine au niveau de la zone d'activités des Marceaux.
- L'aménagement du secteur de Mantes Université et Mantes Innovaparc, situé au sud du pôle d'échanges du Mantois, qui prévoit l'aménagement de nouvelles voies.

Toutes ces créations sont plus éloignées du territoire d'étude du pôle d'échanges du Mantois mais ont un impact puisque ces nouveaux projets vont permettre un rabattement direct depuis l'A13 vers le terminus de la ligne de bus en site propre et ainsi permettre un report modal.

Enfin, plusieurs sites sont étudiés pour éventuellement aménager des parkings de rabattement desservis par des lignes de bus attractives reliant le pôle gare de Mantes-la-Jolie :

- A l'entrée ouest de Mantes-la-Jolie, le long de la RD 113 ;
- A la limite de Magnanville, en lien avec la RD928.

Ces projets devraient contribuer à mieux répartir les flux sur le réseau viaire et diminuer la charge de trafic sur certains axes, comme la RD 113.

Par ailleurs, l'association barreau routier/Parking de rabattement/bus en site propre devrait inciter au report modal pour les usagers de la gare de Mantes-la-Jolie : l'accès à l'autoroute et l'avenue Salengro étant congestionnés en HP, les usagers de la gare venant de l'ouest devraient être intéressés par cette nouvelle offre de bus en site propre, qui relie la gare en 20 min depuis Rosny.

2.5.4 Les projets de circulations douces

Le Schéma Directeur Cyclable est en cours d'études et permettra de planifier sur les 10 prochaines années les actions en matière d'aménagements, de stationnement et de services permettant de promouvoir la pratique utilitaire et de loisirs sur le territoire. Un des enjeux majeurs de ce schéma est l'organisation du rabattement vers les pôles gare. A ce titre le pôle gare de Mantes la Jolie bénéficiera d'un plan d'action.

D'ores et déjà, plusieurs opérations conduiront à des avancées fortes en matière de voies et d'itinéraires modes doux depuis/ vers le pôle gare :

- Le projet ZAC Mantes Université qui intègre un maillage modes doux volontariste ;
- Le projet TCSP du Mantois qui intégrera des aménagements de pistes cyclables tout le long de son linéaire ;
- Une opération urbaine au nord de la gare qui intégrera aussi un maillage modes doux volontariste ;
- Le projet de réaménagement de la RD928 en faveur des TC et des modes actifs.

2.6 Synthèse : enjeux et objectifs

Cette partie permet de dresser une synthèse des enjeux du territoire autour du projet de réaménagement du pôle d'échanges et de hiérarchiser les objectifs.

2.6.1 Enjeux du projet

a. Enjeux urbains

En tant qu'élément de structuration des déplacements, le pôle d'échanges du Mantois agit sur l'organisation des territoires et sur l'habitat.

Au-delà de l'effet levier qu'il joue avec la gare ferroviaire et le bus en site propre pour les transports, le pôle d'échanges aide à l'émergence d'un nouvel espace de centralité urbaine. Il participe à la dynamique urbaine et son intégration dans le site passe par une cohérence des programmes et des activités avec celles du quartier.

b. Enjeux transports

En tant que maillon essentiel de la chaîne des déplacements, le pôle d'échanges doit être appréhendé non comme un objet de transport posé sur une infrastructure ferroviaire et routière, mais dans une vision plus globale, comme un pôle d'échanges qui recouvre plusieurs dimensions :

- La dimension ferroviaire, sous la responsabilité du propriétaire et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, qui recouvre toutes les études de l'infrastructure ferroviaire (voies, quais, accès...) et du terminal voyageurs, en lien avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM),
- La dimension intermodale, qui traite des interfaces transports entre la gare ferroviaire et les autres modes, en partenariat avec les différentes AOM concernées,
- La dimension urbaine, sous la responsabilité des villes et des agglomérations, qui a pour vocation d'étudier les interactions entre la gare et son territoire.

Le pôle d'échanges du Mantois est le lieu où s'organise la chaîne des déplacements. A ce titre, il doit être localisé et conçu pour favoriser l'interconnexion des réseaux de transport collectif.

Il doit également valoriser l'intermodalité non seulement sur le plan de l'offre de réseaux de transport proposée, mais aussi en matière de services associés : correspondances, horaires, information et billettique multimodales, tarification combinée...

Le diagnostic du secteur d'étude a permis d'identifier les grands enjeux suivants :

- Rabattement efficace vers les bassins de vie grâce à une organisation efficace du pôle vers le réseau TC et les projets TCSP ;
- Traiter les points durs de circulation pour l'accessibilité au pôle en bus et en VP ;
- Faciliter les circulations douces, en apaisant la circulation aux abords du pôle ;
- Renforcer et conforter les liens ville-ville ;
- Mieux organiser le stationnement.

Ces enjeux sont problématisés sur la carte ci-après.

2.6.2 Objectifs du pôle d'échanges du Mantois

a. Un pôle d'échanges du Mantois : lieu de vie et lieu de ville

Le pôle d'échanges sera conçu comme un véritable lieu de vie, indépendamment des fonctions intrinsèques qui la constituent.

Les services qui y seront présents sont essentiels : boutiques, cafés, restaurants, boîte postale...

Les aménagements des espaces situés autour de la gare permettront de rendre le pôle d'échanges dynamique et attractif, et contribueront à l'essor de commerces, à l'animation du quartier et à son rayonnement.

Pour ce faire, la concertation avec les acteurs des espaces alentours sera prépondérante.

Le pôle d'échanges doit être pensé pour et autour de l'utilisateur, comme un lieu à vivre, un nouvel espace urbain susceptible d'offrir, autour du transport, toute une gamme de services et de commerces.

b. Un pôle d'échanges qui satisfait les besoins de tous les voyageurs

En complément de services d'aide au voyage efficaces, rapides, adaptés aux pratiques en constante évolution, la gare proposera :

- Des espaces multiples, agréables et confortables, et aux fonctionnalités adaptées à l'évolutivité des voyages et des voyageurs,
- Une information claire et adaptée, notamment lors de perturbations, ainsi qu'une signalétique homogène sur l'ensemble du pôle,
- Des services avec présence humaine

c. Un pôle d'échanges dont la conception intègre les principes de sûreté

La conception du pôle d'échanges prendra en compte les exigences de sûreté des personnes (voyageurs, accompagnants et personnel travaillant sur le site) et mettra en œuvre l'ensemble des dispositifs contribuant à la réalisation de cet objectif :

- Vidéo surveillance,
- Alarme,
- Présence policière ou de personnel de surveillance.

d. Un pôle d'échanges aux espaces optimisés

Le pôle d'échanges proposera une répartition optimale des surfaces indispensables au voyage, notamment :

- Des surfaces de circulation et de liaison entre les différents modes de transport,
- Des surfaces publiques « passives » (exemple : espaces d'attente),
- Des surfaces de services au voyage (dont les services d'accueil et de vente des transporteurs mais aussi les sanitaires),
- Des surfaces dédiées aux commerces,
- Des surfaces consacrées à l'exploitation ou au personnel des entreprises intervenant dans le pôle d'échanges.

Compte tenu de l'évolution des pratiques, les espaces commerciaux devront pouvoir s'adapter à un changement d'offre commerciale.

De manière générale, la conception du pôle d'échanges prendra en compte la notion de flexibilité des espaces.

e. Un pôle d'échanges qui promeut le transport durable

Le concept de transport durable inclut celui du droit à la mobilité et de l'accessibilité aux transports pour tous.

Devant la prépondérance de la voiture particulière, le pôle d'échanges a pour vocation de faciliter l'accès aux transports pour les personnes qui par choix ou par empêchement (personnes à mobilité réduite comprises) n'utilisent pas la voiture particulière.

Dans cette perspective, l'organisation fonctionnelle du pôle d'échanges doit privilégier les modes de transport alternatifs à la voiture particulière, en favorisant l'accessibilité par les modes doux ainsi que l'intermodalité entre les modes de transport collectif.

Sa conception fonctionnelle doit dès lors permettre de hiérarchiser l'accessibilité à la gare par les différents modes de transport en fonction de leur intérêt collectif.

L'aménagement de tous les espaces d'échanges du PEM devra respecter les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : bateaux et pentes douces, revêtement plane et contrasté selon les fonctions, dispositifs de guidage au sol, ascenseurs pour les dénivelés, ...

f. Une organisation efficace

Le pôle d'échanges regroupera tous les modes de transport.

Ces espaces doivent être hiérarchisés dans le cadre d'une organisation fonctionnelle autour de la gare qui donne la priorité aux modes alternatifs à la voiture particulière :

- Le parvis héberge modes doux mais aussi dépose-taxi et dépose-minute (ces dernières organisées pour favoriser la rotation des véhicules),
- La zone de l'intermodalité transports collectifs : réseau urbain (bus), et réseaux interurbains (ces derniers pouvant être rassemblés au sein d'une gare/halte routière),
- La zone de l'intermodalité voiture particulière qui regroupe tous les espaces dédiés au stationnement courte durée (et reprise ¼ heure), longue durée, covoiturage, loueurs, autopartage...

Les objectifs du projet de pôle d'échange de Mantes-la-Jolie se présentent donc comme suit :

- **Créer un pôle d'échange multimodal accessible à tous** et connecté au réseau de transport urbain en accompagnement de l'arrivée d'EOLE.
- Permettre de **limiter le développement de la voiture** particulière et **d'encourager la pratique des modes alternatifs à la voiture** particulière dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie : itinéraires cyclables et cheminements piétons lisibles et sécurisés, stationnements vélos, etc.,
- Accompagner **le fort développement urbain** du secteur en permettant le rabattement sur le train depuis les projets et équipements au plus près et contribuer à l'attractivité du territoire.

DOCP Pôle gare de Mantes-la-Jolie

Enjeux du pôle



19.10.18

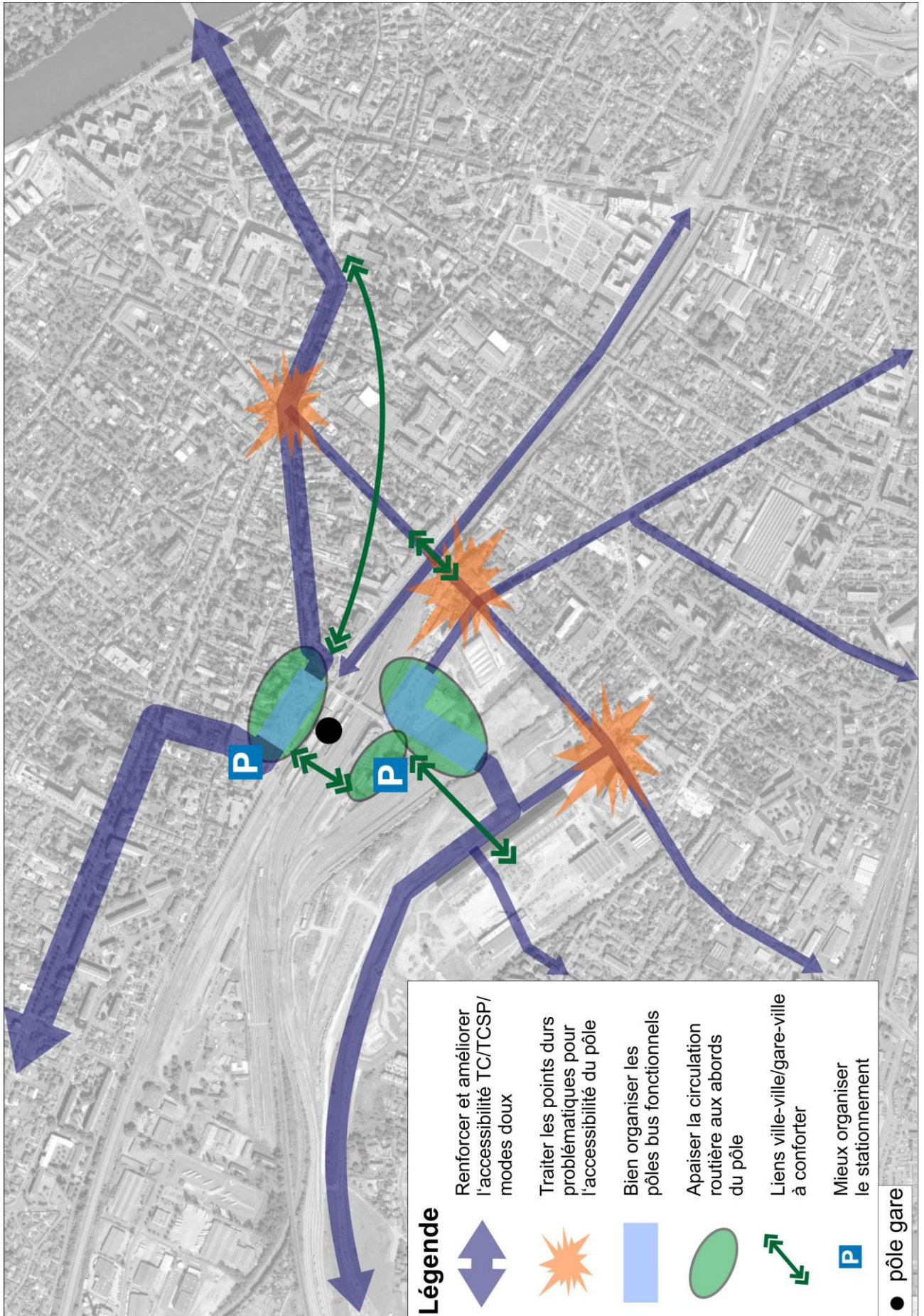


Illustration 44.

Carte des enjeux du réaménagement du pôle gare Mantes-la-Jolie

3. Présentation du nouveau projet répondant aux enjeux identifiés

C'est dans ce chapitre qu'est présenté le projet de pôle actualisé, issu de l'analyse des besoins précédemment étudiés.

3.1 Rappel : le projet issu du DOCP de 2015

La carte suivante rappelle les principes d'aménagement du projet de 2015. Ensuite ce projet sera élaboré avec plus de détail.

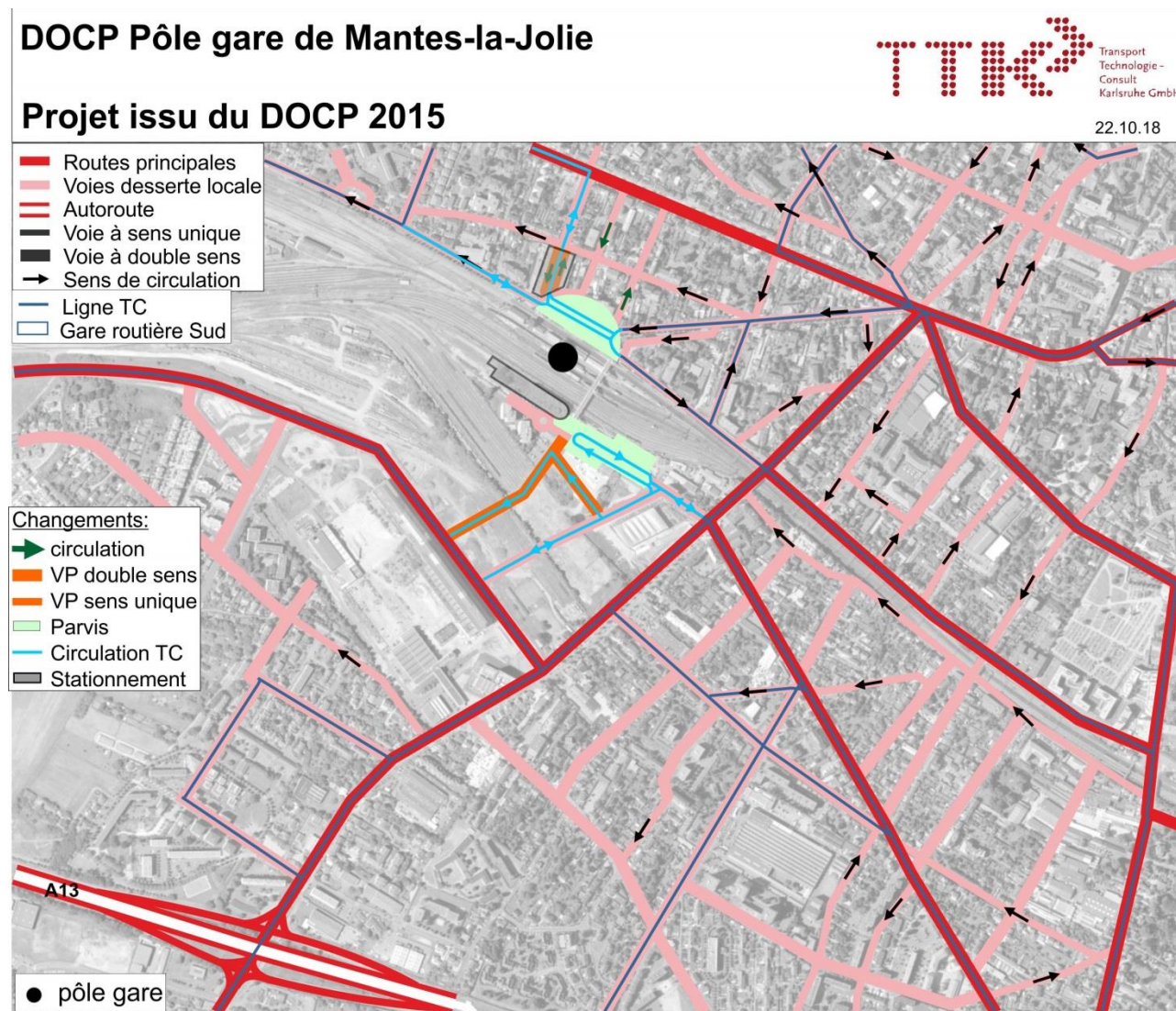


Illustration 45.

Carte du projet initial, issu du DOCP 2015

3.1.1 Le projet issu du DOCP de 2015 : scénario d'aménagement Nord

Au nord du faisceau ferroviaire, le scénario d'aménagement prévoit une modification du transit routier par la Place de la Gare et accorde une place importante aux modes alternatifs à la voiture. Le scénario empêche ce transit routier en créant une place entièrement dédiée aux modes doux et aux TC.

Le parvis nord accueille dans ce scénario l'ensemble des fonctions constitutives du pôle d'échanges du Mantois : le terminus du bus en site propre, la gare routière bus nord, la dépose-taxis, les dépose-minute, les circulations piétonnes, les emplacements deux roues...

Avec cet aménagement la place des VP est diminuée sur le pôle et le transit routier d'est en ouest n'est plus possible. La priorité est donnée aux modes doux et alternatifs à la voiture avec un parvis élargi.

On accède au pôle d'échanges du Mantois par les voies suivantes : la rue de la Paix, l'avenue Roosevelt et la Rue Corot, dont le sens de circulation est inversé pour limiter le transit sur le pôle. Les rues de la Paix et Planty permettent de rejoindre le RD 113, pendant que la Rue Pierre Sémard permet de rejoindre l'ouest et l'avenue Carnot de repartir vers le boulevard Salengro.

Les bus peuvent accéder au pôle d'échanges par les rues de la Paix et Pierre Sémard ainsi que par l'avenue Roosevelt et quittent le pôle par l'avenue Carnot et les rues de la Paix et Pierre Sémard.

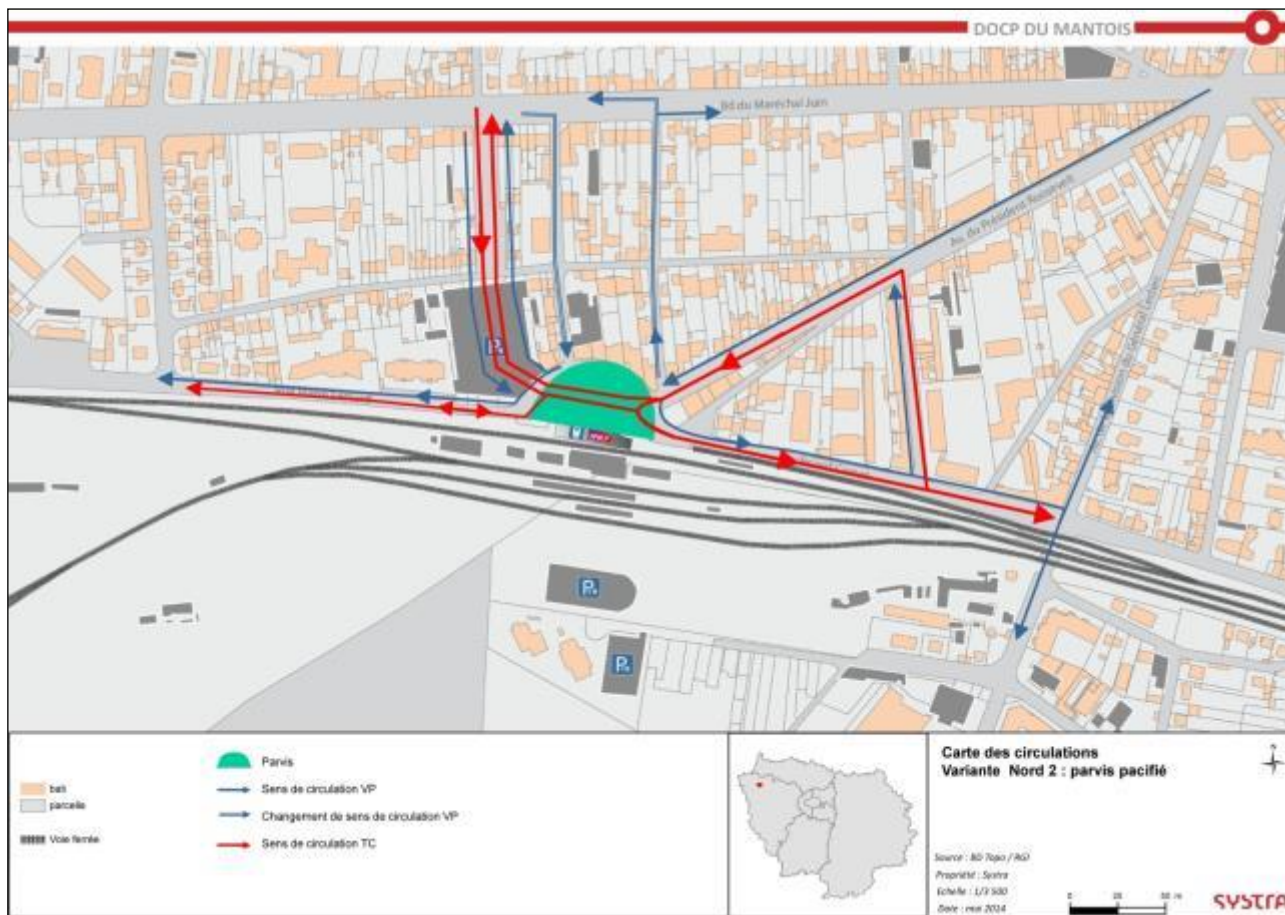


Illustration 46.

Le projet issu du DOCP de 2015 : scénario d'aménagement Nord

Une zone de rencontre sera mise en place aux abords du pôle d'échanges, pour donner la priorité aux modes doux sur le pôle.

La gare routière privilégie l'intermodalité entre les lignes fortes du réseau, soit le bus en site propre et la ligne structurante du réseau TAM, la ligne 8. Leurs quais sont regroupés sur le parvis, au plus près du BV.

Les autres points d'arrêt bus sont localisés boulevard Carnot, le long du faisceau ferroviaire, Avenue Roosevelt et rue Pierre Sémard.

Les aires de déposes-minute sont disposées sur le parcours des automobilistes, rues Planty, Corot et Eugène Grave. La dépose-taxis a été implantée sur la rue Pierre Sémard, puisque les taxis ne peuvent plus transiter via le parvis. Ils rejoignent donc le pôle via les rues de la Paix et Corot.

Enfin, le stationnement est organisé dans le parking en silo actuel (cf. scénarios Stationnement ci-après).

Pour les circulations douces, des aménagements cyclables sécurisés sont prévus depuis les abords vers les zones de stationnement. Des emplacements de stationnement vélos seront créés au plus près des entrées et des circulations horizontales. Ils pourront avoir la forme de consignes et d'abris Véligo .

Une aire de stationnement deux-roues motorisées est implantée au pied de la nouvelle passerelle.

Les circulations douces ont donc une part beaucoup plus importante dans cette variante et les cheminements s'en trouvent sécurisés. Les traversées piétonnes sont moins nombreuses.

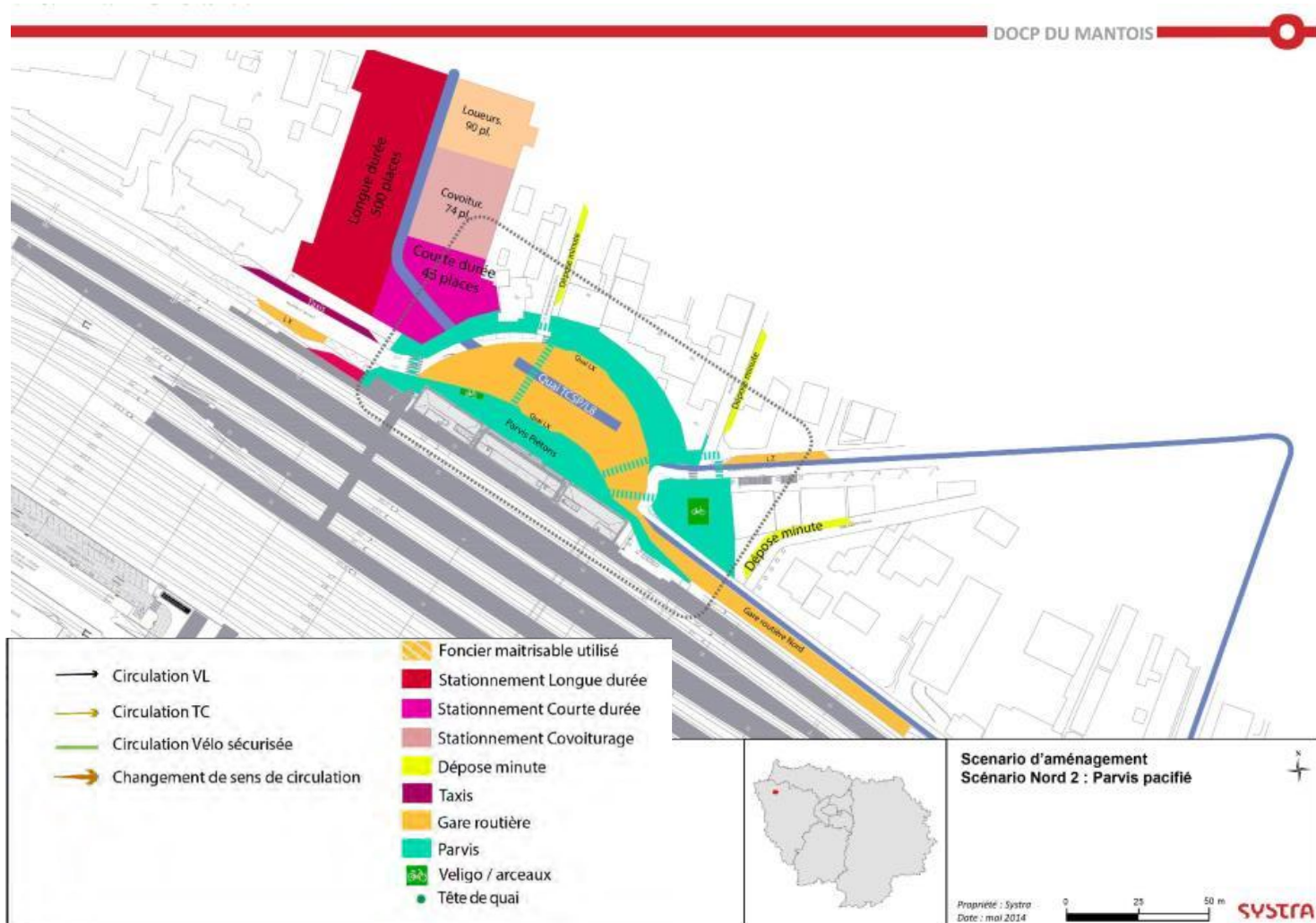


Illustration 47. Le projet issu du DOCP de 2015 : zoom scénario d'aménagement Nord

3.1.2 Le projet issu du DOCP de 2015, scénario d'aménagement Sud

La spécificité de ce scénario est de disposer d'un unique quai central, regroupant l'ensemble des points d'arrêt de bus et optimisant la lisibilité du pôle et les correspondances. La circulation des bus est inversée au sein de la gare routière du fait de l'ouverture des portes à droite.

Seules les circulations bus (et taxis) sont autorisées au sein de la gare routière et le retournement est possible au sein même de la gare routière. Cette configuration limite nettement les conflits VP/TC. Très peu de croisements de circulation commune entre VL et bus sont identifiés. Seuls les usagers de la dépose minute croiseront les bus lors de leur sortie du pôle d'échanges.

Cette gare routière permet l'implantation de 12 quais de bus.

Une traversée piétonne, aménagée en large plateau surélevé et protégé d'un auvent en continuité avec celui du quai central et du bâtiment voyageurs permet de guider les cheminements piétons sur le pôle et ainsi de sécuriser les traversées.

De plus, le très large parvis, 12m au minimum, et l'absence de points d'arrêt sur le parvis permet d'aménager une piste cyclable bien distincte des cheminements piétons principaux.

L'accès à l'espace de stationnement pour le convoyeur de fond se fera par la gare routière.

Ce scénario dispose par ailleurs quasiment des mêmes caractéristiques que le précédent et l'ensemble du fonctionnement VL, deux roues, bus etc... est identique.

Les déposes minute sont localisées sur les itinéraires des automobilistes sur les deux pénétrantes de la ZAC Mantes U.

Les parkings deux-roues motorisés sont localisés au plus près de la passerelle et de l'accès VP principal, soit au pied du Parking P+R.

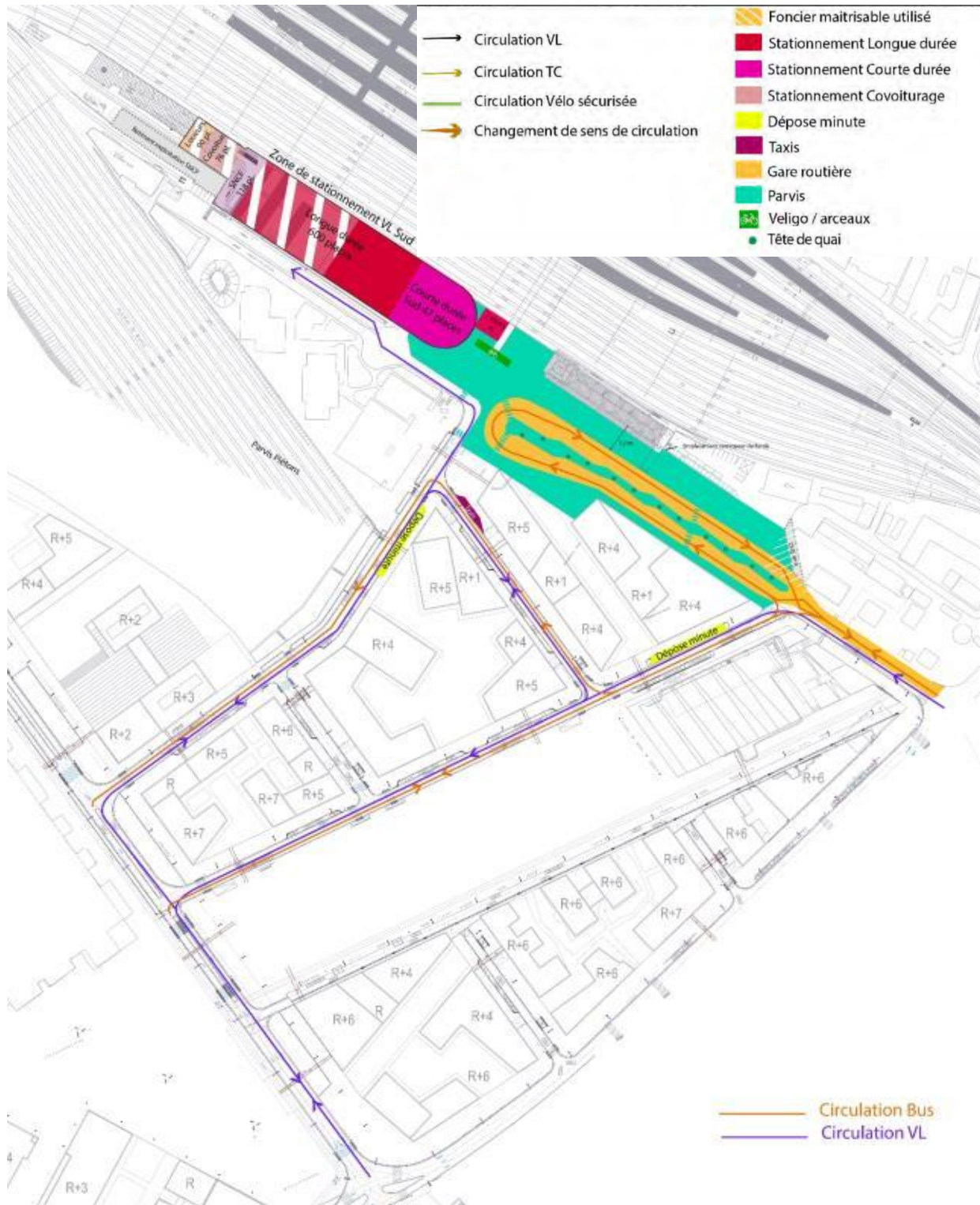


Illustration 48. Le projet issu du DOCP de 2015 : scénario d'aménagement Sud

3.1.3 Le projet issu du DOCP de 2015, stationnement,

Ce scénario d'aménagement prévoit une répartition équilibrée du stationnement entre le Nord et le Sud du pôle d'échanges du Mantois. Cet équilibre est tant sur le plan quantitatif que sur le plan des services proposés.

L'objectif est d'utiliser les parkings en silo existant en les réorganisant, grâce à des aménagements légers, pour y implanter une offre de stationnement nouvelle. Pour répondre à l'ensemble des besoins en stationnement sur le pôle, avec l'augmentation du trafic voyageurs à l'horizon Eole et la création de

la ZAC Mantes Université, une extension du parking sud est nécessaire à l'Ouest du parking existant. Cette extension se ferait en silo sur 3 étages et demi et 3 300m² au sol.

Les accès aux parkings restent inchangés.

Le stationnement longue durée sera réparti entre le nord et le sud, de façon quasi-égale.

Des emplacements pour les automobilistes pratiquant le covoiturage seront disponibles dans les deux parkings. Ces places seront implantées au plus près de la sortie du parking.

Des aires de stationnement courte durée seront créées au nord et au sud, au plus près des parvis. L'entrée/ sortie de cette aire de parking pourrait être dissociée pour permettre un accès plus rapide.

Les emplacements pour les taxis seront concentrés au nord pour offrir une meilleure lisibilité du service pour les voyageurs. Toutefois, quelques places sont également proposées au sud

Enfin, des emplacements de dépose-minute seront implantés au nord et au sud, sur tous les itinéraires qui pourraient être empruntés par les automobilistes, toujours au plus près du parvis, pour permettre la meilleure efficacité possible de ce service.

La répartition des places par type de stationnement se fera comme suit :

Parking Nord 710 places existantes réparties en :

- 500 places en longue durée
- 46 places en courte durée
- 90 places en location
- 74 en covoiturage

Parking Sud 440 places existantes et Extension du silo de 491 places

Soit 931 places réparties par type de stationnement :

- 600 places en longue durée (440 parking existant – 160 dans l'extension)
- 47 places en courte durée
- 90 places en location
- 76 en covoiturage
- 118 SNCF

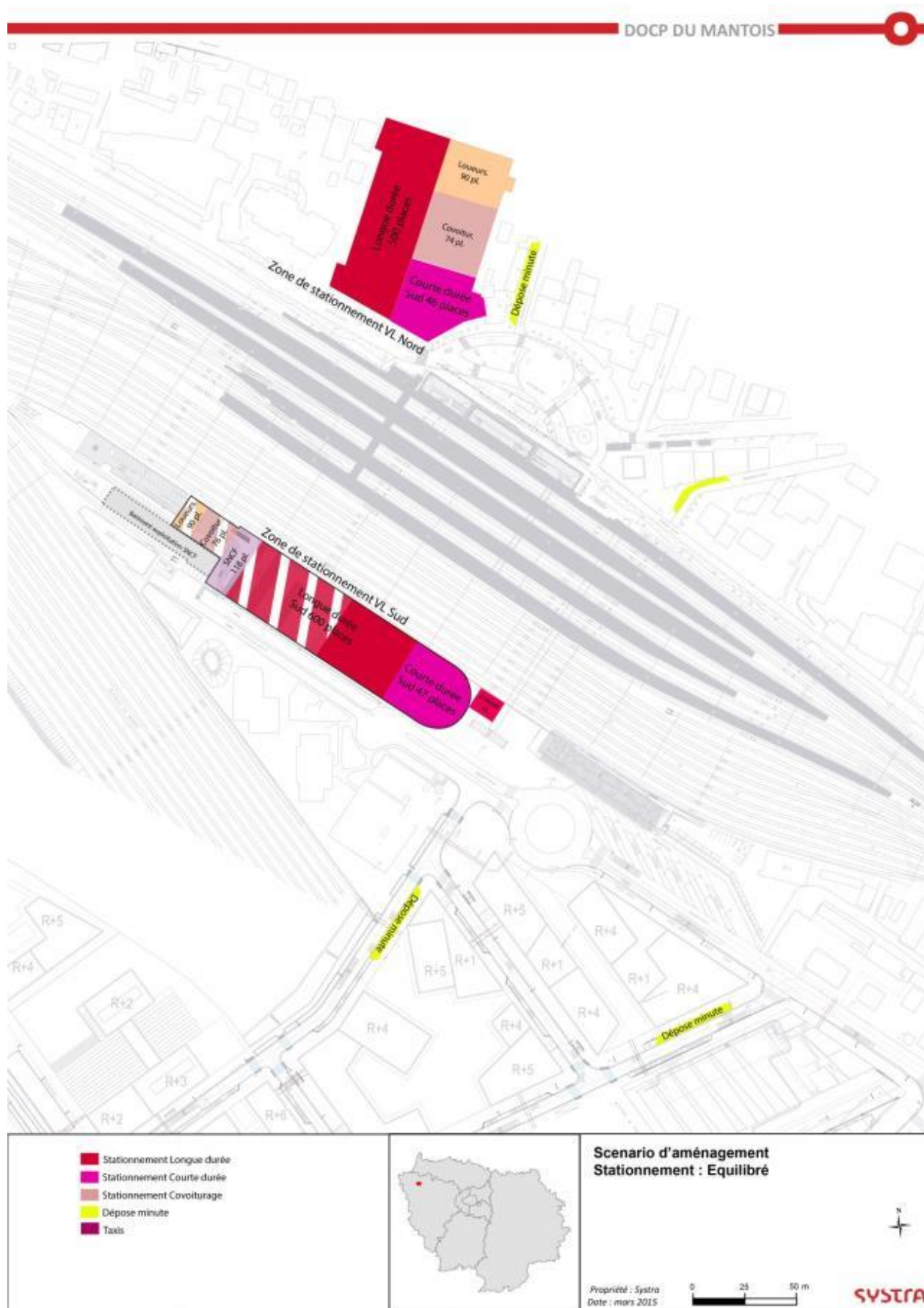


Illustration 49.

Le projet issu du DOCP de 2015 : stationnement

Cette réorganisation du stationnement répond totalement aux besoins identifiés précédemment au § 4.3. Néanmoins certaines mesures d'accompagnement/incitatives pourront générer un report modal plus important vers le bus en site propre, faire baisser la part modale VP, diminuer la congestion routière, valoriser le réseau TC et promouvoir les modes doux.

Ainsi, il serait possible de :

- Créer des parkings relais en terminus du bus en site propre et en entrées de ville,
- Créer un accès le plus direct possible depuis l'autoroute vers le terminus de la ligne de bus en site propre,
- Limiter l'offre de stationnement aux abords directs de la gare,
- Fluidifier les lignes de bus sur les axes chargés,
- Encourager l'intermodalité et le report modal.

Ces mesures pourront être bénéfiques, même si le projet d'aménagement du pôle d'échanges du Mantois est suffisant.

3.2 Le nouveau projet élaboré par les acteurs du territoire

3.2.1 Le scénario d'aménagement Nord, principes et justifications

Au Nord le projet de pôle se structure autour de trois grands principes :

- Enterrer le parking relais pour libérer de l'espace en surface pour l'accès à la gare, notamment pour le TCSP ;
- Apaiser l'accès vers le centre-ville pour promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture entre le centre et la gare : vélo, marche et bus ;
- Assurer l'accès en voiture particulière notamment pour les bassins au Nord-Ouest du pôle par les entrées/sorties du parking relais et la dépose minute.

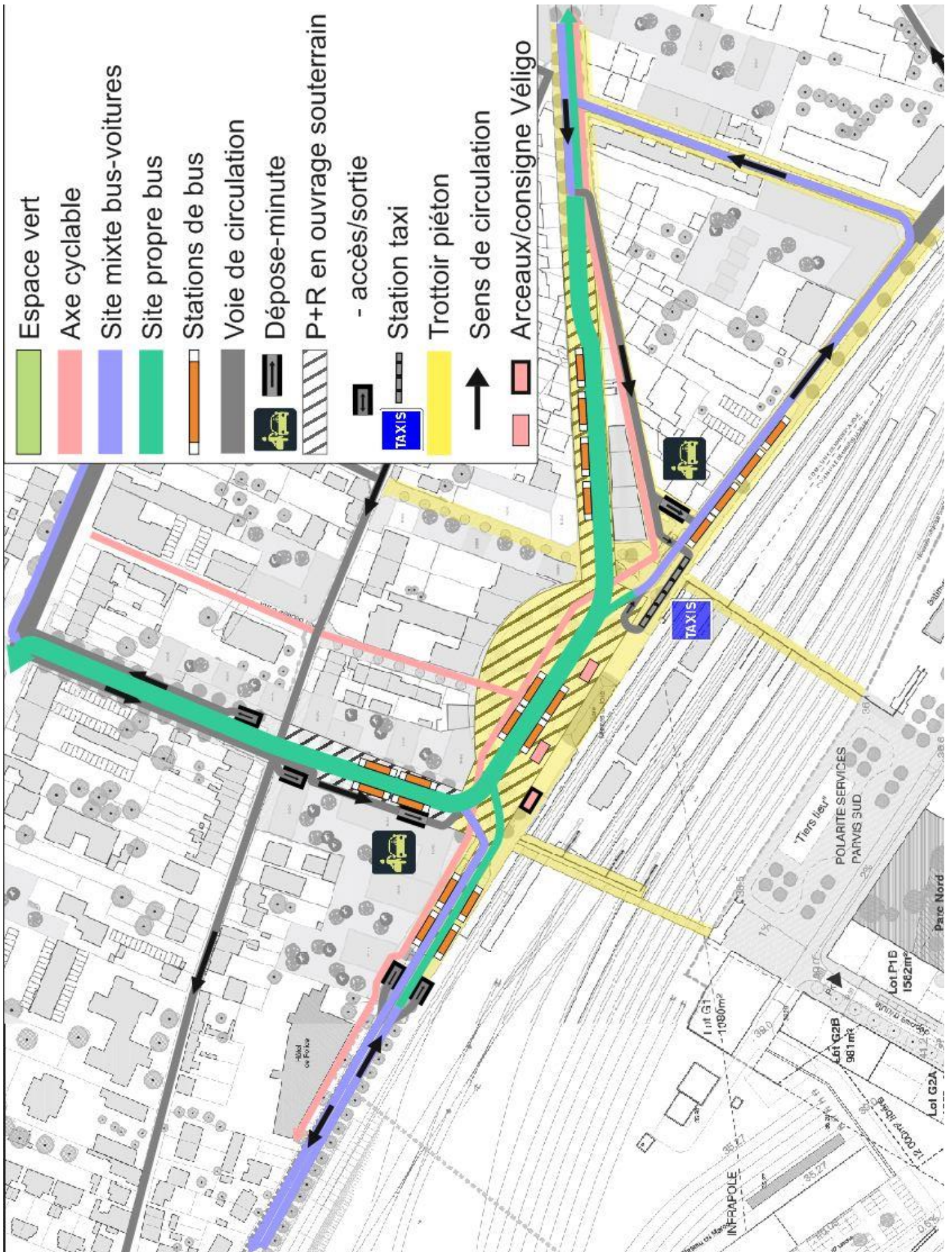


Illustration 50. Le projet de pôle côté Nord

Circulation des bus

L'accès en bus se fera par la rue de la Paix, l'avenue du président Franklin Roosevelt, la rue Pierre Sémard et le boulevard Carnot. L'axe structurant d'accès à la gare sera le tracé du TCSP en double sens sur la rue de la Paix et sur l'avenue du président Franklin Roosevelt. La faisabilité d'un double sens bus sur l'avenue Franklin Roosevelt devra être confirmée lors des études de schéma de principe (notamment vis-à-vis du fonctionnement du carrefour Aristide Briand).



Illustration 51. La circulation des bus sur le pôle côté Nord

Le retournement des lignes en terminus ne se fera plus sur le parvis de la gare, mais par boucles, à l'Est (boulevard Carnot, Rue de Belfort, avenue Franklin Roosevelt) et à l'Ouest (rue de la Paix, rue Pierre Sémard, RD113). Les 16 postes à quai de ces lignes seront répartis sur ces rues à l'Est et à l'Ouest de la gare routière.

Les lignes passantes traverseront le parvis de la gare, les deux quais du TCSP se trouvent sur le parvis.

Le schéma a été développé pour s'adapter à un éventuel développement du TCSP vers l'Est.

Le TCSP en terminus sur le parvis effectue sa boucle de retournement par le boulevard Carnot, la rue de Belfort et l'avenue Franklin Roosevelt. La ligne A qui aura son terminus également à la gare pourra retourner par la D113, la rue de la Paix et ensuite emprunter l'infrastructure TCSP sur l'avenue Franklin Roosevelt.

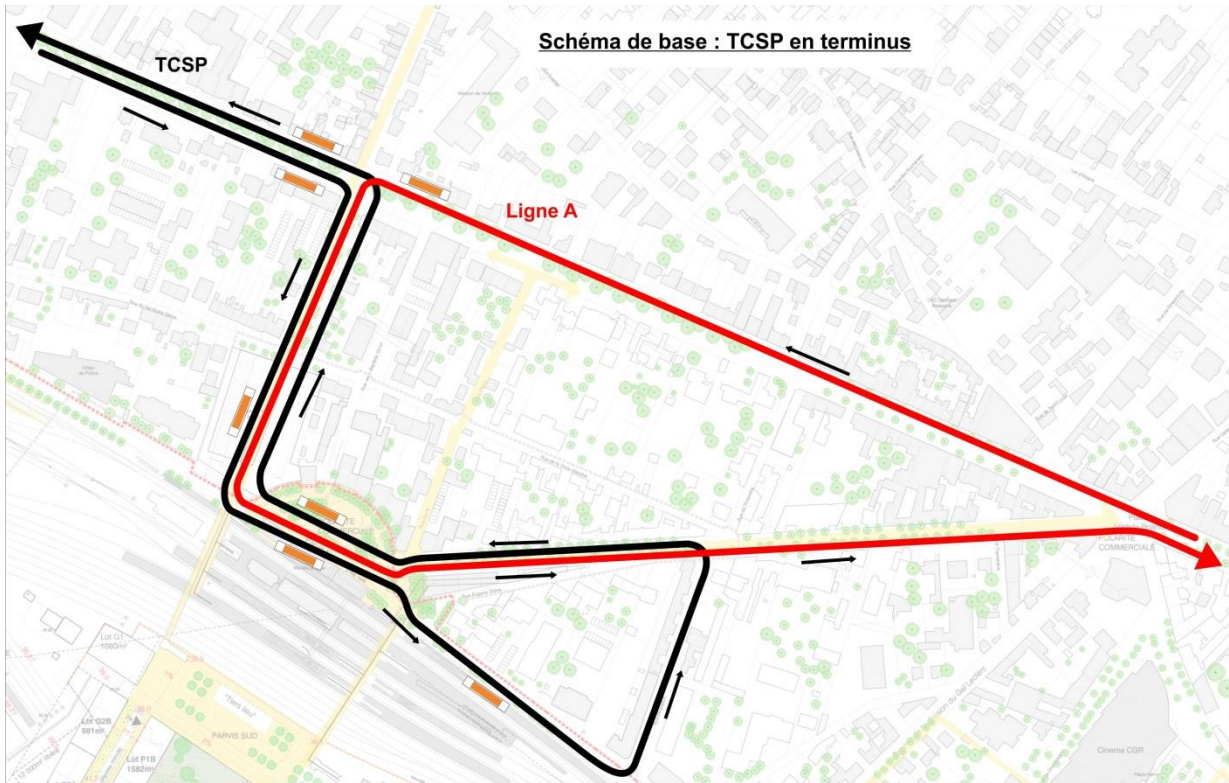


Illustration 52. Exploitation TCSP / ligne A

Circulation automobile

La circulation automobile n'est pas autorisée sur le parvis de la gare. Une zone de rencontre sera créée sur le périmètre étendu au quartier de la gare (RD113, rue Emile Zola, rue Pierre Séward, boulevard Carnot et avenue de la Division du Général Leclerc).

Similaire au fonctionnement des bus en terminus, les voitures pourront circuler sur deux boucles, à l'Ouest (rue de la Paix, rue Pierre Séward) et à l'Est (avenue Franklin Roosevelt, rue Eugène Grave et boulevard Carnot). L'accès à la dépose minute peut s'effectuer des deux côtés, elles sont localisées à l'Ouest sur une voie nouvellement créée (prolongement rue de la Paix) sur l'emprise du parking actuel et à l'Est sur la rue Eugène Grave. Une station taxi est prévue sur le parvis, en prolongement de la rue Eugène Grave. L'accès aux propriétés avenue Franklin Roosevelt et l'accès aux véhicules de services et de livraisons devront être précisés lors des études de schémas de principe.

Le parking actuel sera remplacé par un parking souterrain sous le parvis de la gare, avec deux entrées sorties : rue de la Paix et rue Pierre Séward. Compte tenu des contraintes du site, la faisabilité technique de cet ouvrage devra être confirmée lors des études de schéma de principe.

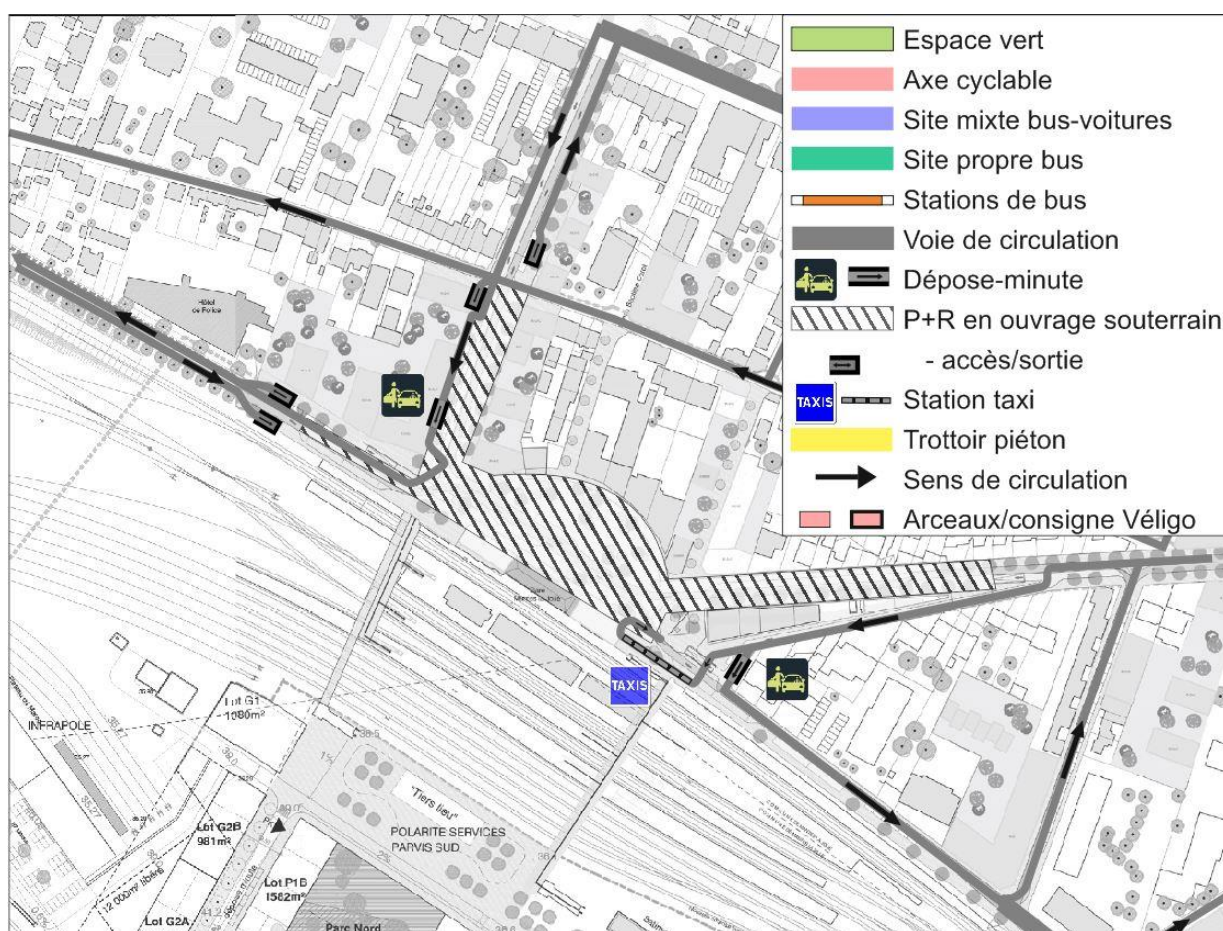


Illustration 53. La circulation automobile du projet côté Nord

Circulations piétonnes

Le rabattement piéton sera facilité par la pacification du parvis de la gare. De plus, une voie piétonnisée est prévue sur la rue Planty jusqu'à la rue de la Croix Blanche (l'accès aux véhicules ne sera permis qu'aux riverains). Lors du réaménagement des voiries pour l'axe TCSP, la qualité de l'aménagement pour les piétons sur les trottoirs sera un point important pour rendre l'accès à la gare à pied attractif.

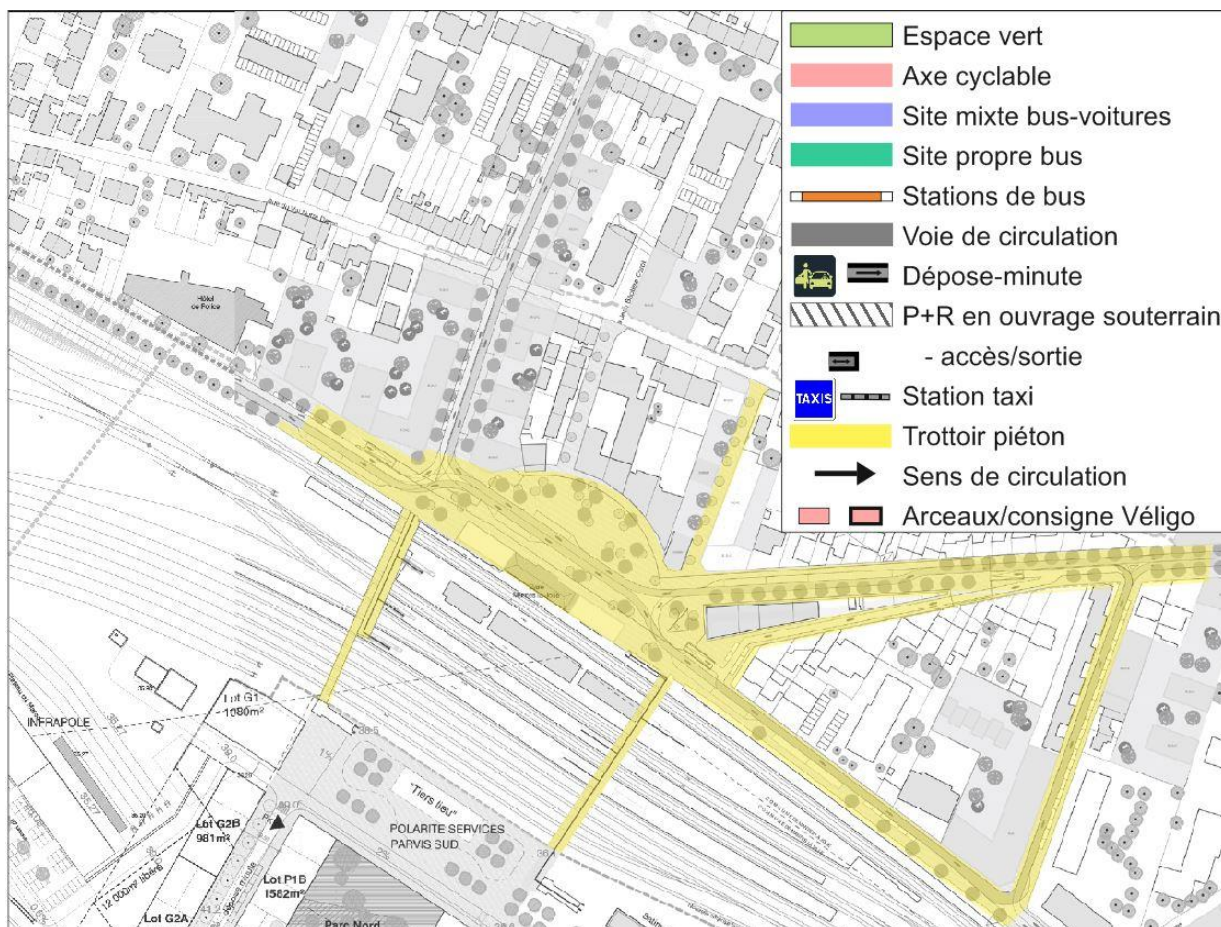


Illustration 54. La circulation piétonne du projet côté Nord

Circulations cyclables

Le réaménagement des voiries sur l'axe TCSP doit intégrer des aménagements cyclables soit sur la même voirie, soit sur une voirie parallèle proche (rue Corot) pour faciliter l'accès en vélo à la gare. Par ailleurs des aménagements cyclables seront réalisés le long de la rue Pierre Séward et sur l'axe Eugène Grave – Roosevelt. Pour ce dernier la suppression de places de stationnement sur la rue Eugène Grave permet un contre-sens cyclable.

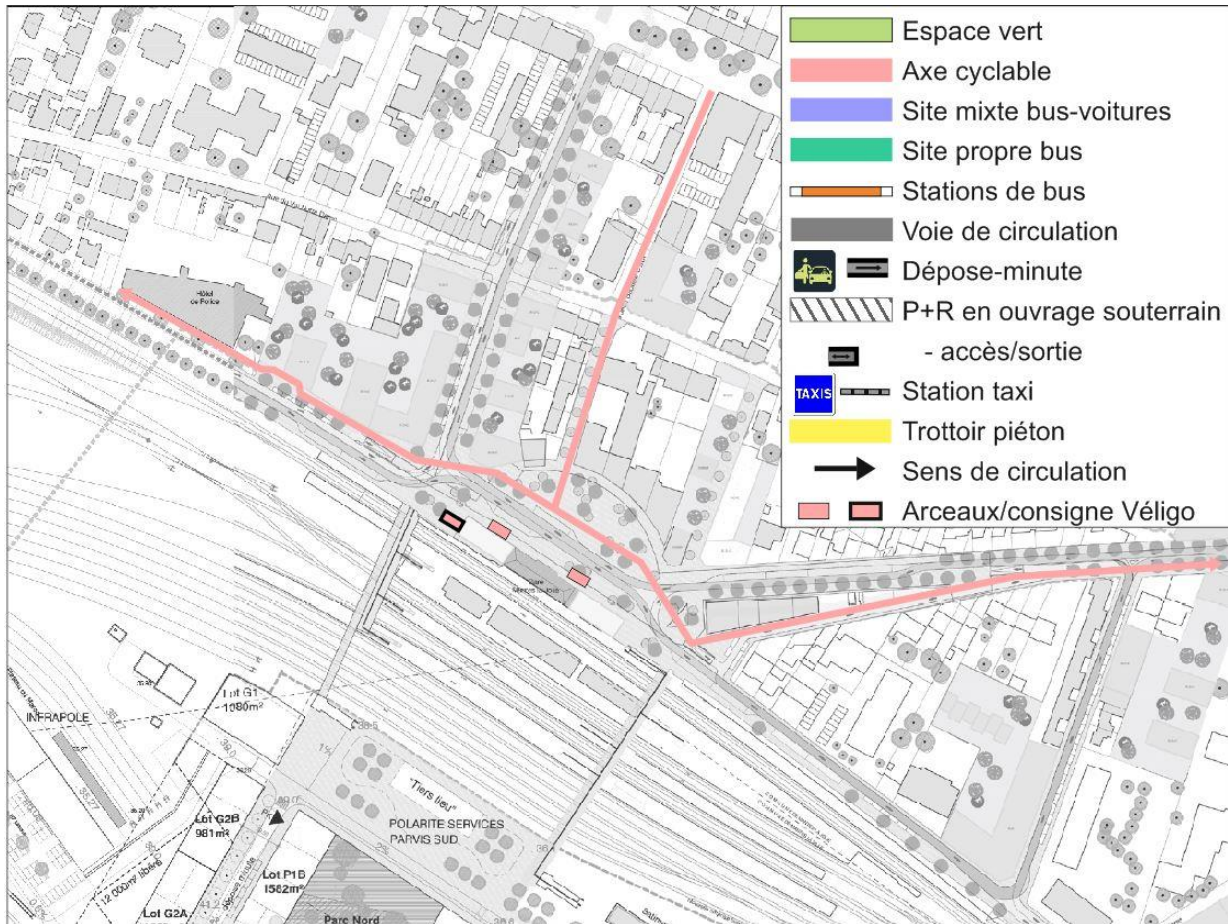


Illustration 55. La circulation cyclable du projet côté Nord

3.2.2 Le scénario d'aménagement Sud, principes et justifications

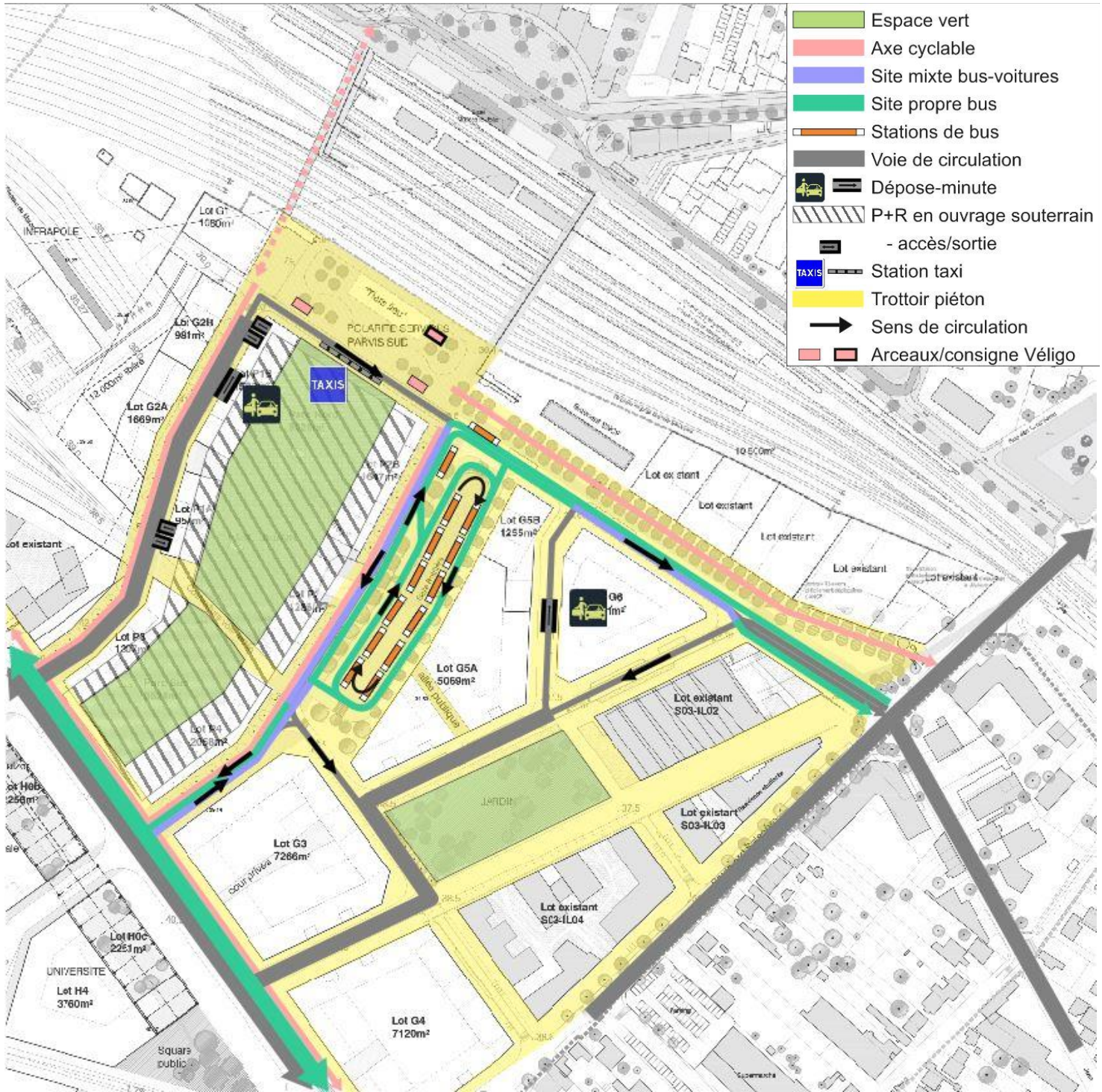


Illustration 56. Le projet de pôle côté Sud

Circulation des bus

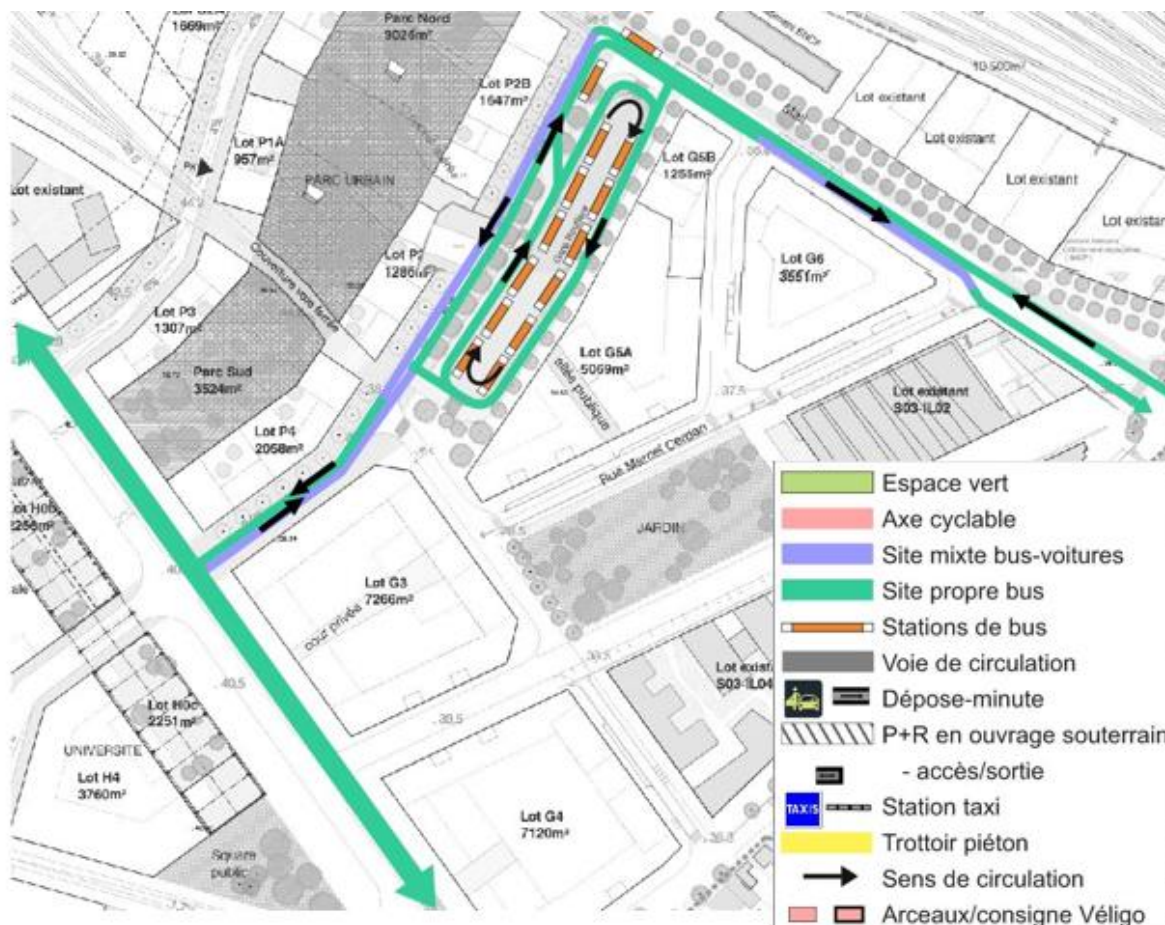


Illustration 57. Aménagements de voirie dédiés aux bus/cars, côté Sud, avec une gare routière orientée Nord-Sud

La gare routière proposée est organisée sur la nouvelle voie Est, dans l'axe de l'actuelle passerelle piétonne. Elle propose 12 postes à quai répartis de part et d'autre d'un îlot central de 16m.

Deux entrées sont aménagées permettant des accès :

- Depuis l'Ouest (avenue de la Grande Halle / via la voie nouvelle Est) ;
- Depuis l'Est (pont de Magnanville, avenue Jean Jaurès / via la rue Jean Jaouen) ;
- Depuis le Sud (comme depuis l'Ouest, boulevard Salengro, avenue de la Grande Halle et voie nouvelle Est).

Deux sorties sont aménagées sur la voie nouvelle Est :

- A l'extrémité Sud-Ouest avec la possibilité de relier la rue Jean Jaouen via un tourne-à-droite et l'avenue de la Grande Halle via un tourne-à-gauche,
- A proximité du carrefour Jaouen / voie nouvelle Est, avec une voie dédiée bus en insertion sur la voie nouvelle Est (permettant une utilisation maximale de quais implantés sur la rive Ouest de l'îlot central sans retournement complet via la face Est).

Deux **quais complémentaires** sur la rive Ouest de la voie nouvelle Est et sur la rive Nord de la rue Jean Jaouen pourraient être aménagés pour accueillir les lignes passantes.

Sa configuration spatiale est guidée par les recommandations du cahier de références pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières (désormais stations bus) d'Ile-de-France Mobilités avec notamment :

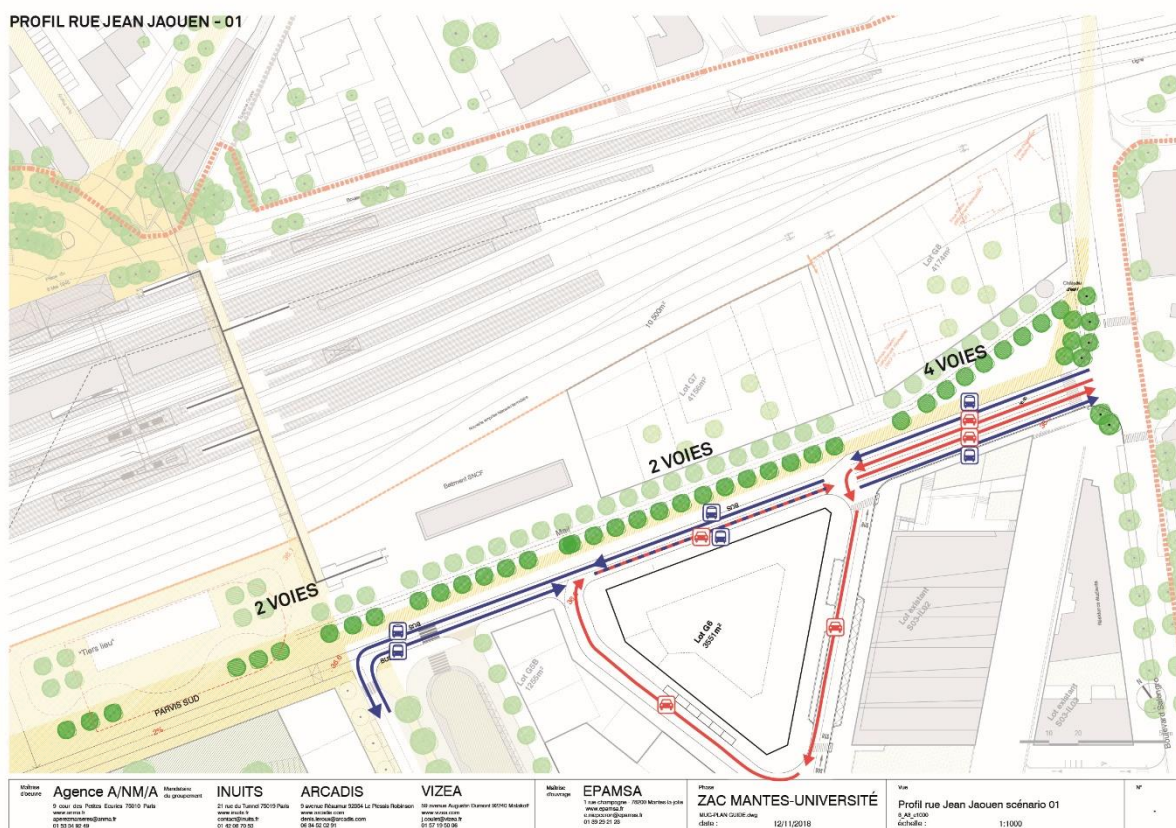
- Longueur des véhicules : 12m
- Rayon de giration intérieur : 8m
- Rayon de giration extérieur : 12m
- Longueur d'un poste à quai à redans : 18m
- Largeur de la voie périphérique : 7m

La station bus présente ainsi une longueur de 155m (à la périphérie de la voie bus interne) pour une largeur de 30m (7m de voie + 16m d'îlot + 7m de voie).

Les études de schéma de principe viendront préciser la configuration de la gare routière en fonction du matériel roulant (bus standard/articulé).

Au regard de l'organisation de la desserte bus proposée et la configuration de la station bus, plusieurs aménagements sont proposés pour assurer un bon accès à la station bus, à savoir :

- La **rue Jean Jaouen est réservée** à la circulation bus/cars (sauf pour l'accès à la dépose minute avec une quatrième voie jusqu'à la rue Marcel Cerdan et pour la sortie de la dépose minute, en site mixte sur 100 mètres environ entre la rue Marcel Cerdan et le boulevard Salengro). Cet aménagement permet de sécuriser l'accès à la station bus et de limiter le trafic automobile sur le parvis Sud. La continuité du site propre est assurée à l'approche du carrefour avec le boulevard Salengro.



- Un **couloir bus** est proposé dans le sens Nord>Sud sur la **voie nouvelle Est**. Cet aménagement permet de sécuriser la sortie des bus/cars de la station bus vers le Sud (avenue de la Grande halle). Une autre voie dédiée bus est proposée entre la sortie de la gare routière et l'approche du carrefour avec Jean Jaouen afin d'assurer la dépose/reprise des lignes en passage tout en maintenant la continuité de la voie dédiée bus.

Circulation automobile

Le plan de circulation de la face Sud du pôle d'échanges (entre le faisceau ferré et l'avenue de la Grande halle) est organisé pour favoriser l'intermodalité train/bus (sécurisation des temps de parcours sur les axes desservant directement la station bus), favoriser la desserte automobile du pôle depuis l'Ouest et encadrer les pratiques de dépose-minute.

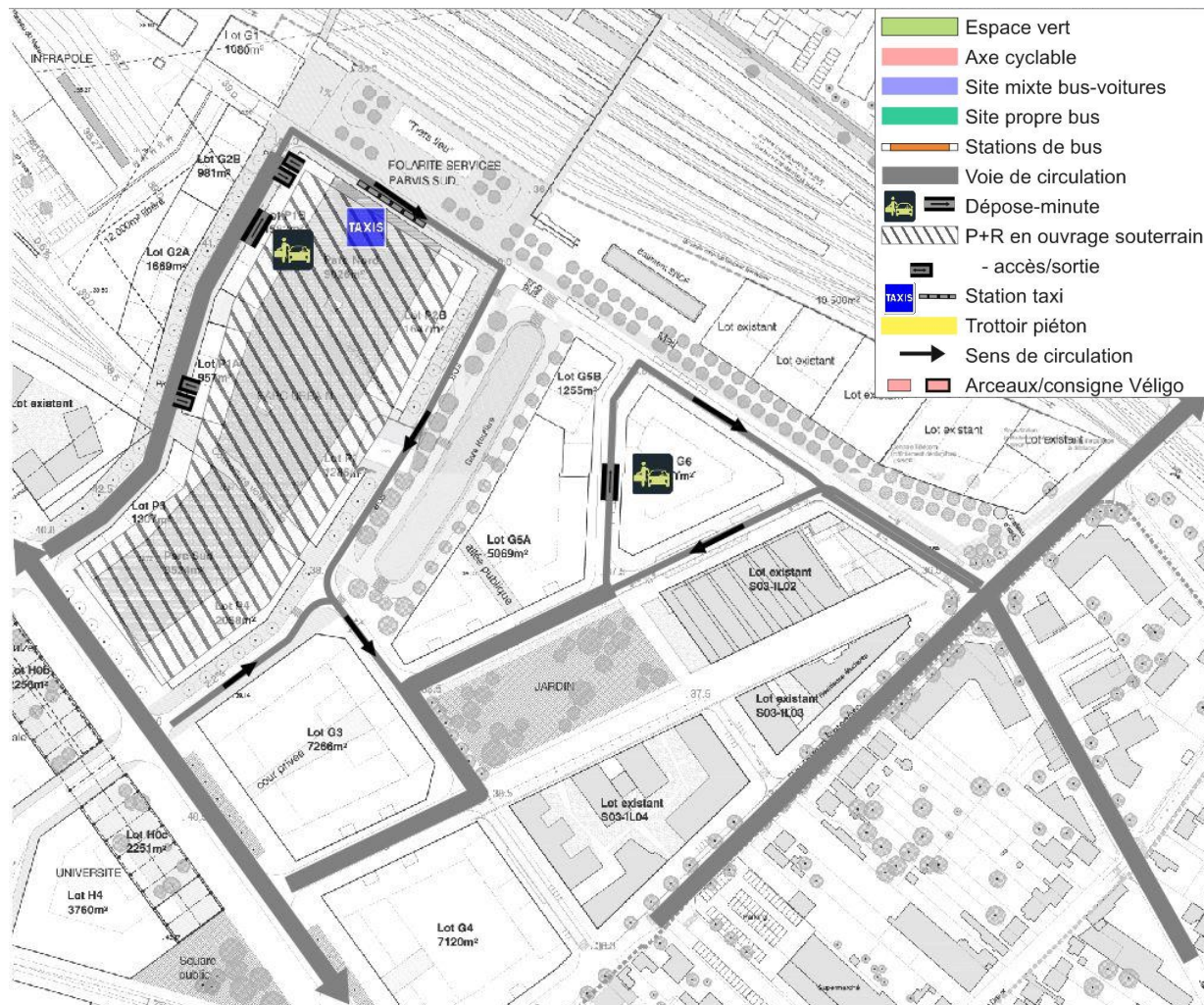


Illustration 58. Plan de circulation d'accès au pôle gare, côté Sud

La **rue Jean Jaouen** est circulaire sur trois sections :

- Dans le sens Est>Ouest jusqu'à la rue Marcel Cerdan, pour accéder à la dépose-minute;
- Dans le sens Ouest>Est uniquement entre la sortie de la dépose minute et le boulevard Salengro ;
- sur le parvis Sud, dans le sens Ouest>Est.

La **voie nouvelle Est** est aménagée en sens unique Nord>Sud (couloir bus dans l'autre sens) jusqu'à la sortie de la gare routière (tourne à gauche obligatoire) et en sens unique Sud>Nord jusqu'à la sortie de la gare routière (tourne à droite obligatoire). La **voie nouvelle Ouest** propose une circulation en double sens (jusqu'à l'accès Nord au Parc Relais, le parvis Sud étant en sens unique).

L'accès au **Parc Relais Sud** (930 places) se fait uniquement depuis l'avenue de la Grande halle, via la voie nouvelle Ouest. La sortie se fait soit via cette même voie, soit via le parvis Sud puis la voie nouvelle Est.

La **dépose-minute** est organisée sur deux espaces distincts (pour rappel, le stationnement courte durée est intégré au programme du Parc Relais) :

- **6 places** positionnées sur la **voie perpendiculaire** entre la rue Jean Jaouen et la rue Marcel Cerdan avec un retournement possible via la rue Jean Jaouen) ;
- **6 places** positionnées sur la **voie nouvelle Ouest** à proximité de la future passerelle avec retournement possible via le parvis et la voie nouvelle Est.

Circulations piétonnes

Sur la face Sud du futur pôle d'échanges, les circulations piétonnes s'organisent autour de 3 espaces publics structurants que sont le parvis, le mail planté et la station bus.

Le parvis piétons propose des dimensions généreuses avec 150m entre les deux futurs accès gare et près de 35m entre le bâtiment implanté contre le faisceau ferré et la limite du parc urbain. La voie circulée dans le sens Ouest>Est sur le parvis sera traitée en plateau (à niveau avec le reste du parvis) afin de faciliter les circulations piétonnes (notamment les liaisons depuis/vers les 2 accès au Parc Relais Sud).

Un mail piéton assure la continuité vers l'Ouest (boulevard Salengro et pont de Magnanville) sur la rive Nord de la rue Jean Jaouen. Sa largeur conséquente (~20m) permet l'aménagement d'un double alignement d'arbres et une voie dédiée aux cycles et valorise ainsi l'accès Est de la gare SNCF (passerelle sous CAB).

Concernant la station bus, une attention particulière est apportée au rabattement et à la diffusion des flux piétons depuis/vers cet équipement. Le plateau traversant proposé sur le parvis Sud est ainsi prolongé à l'Ouest (jusqu'à l'entrée de la station bus) pour sécuriser les traversées piétonnes. Un autre plateau est aménagé au Sud de la sortie de la station bus.



Illustration 59. Rabattement piéton sur la face Sud du pôle

Circulation cyclable

Le rabattement vélos est largement valorisé dans le cadre du projet. Les aménagements proposés s'inscrivent dans une logique d'apaisement de la vitesse généralisée à l'échelle du quartier mais également de limitation des conflits vélos/bus/automobiles.

Dans ce cadre, les 3 principaux axes de rabattement / diffusion vers / depuis le pôle proposent des aménagements dédiés aux cycles.

- Rue Jean Jaouen : aménagement d'une piste bidirectionnelle (2,5m de large) au cœur du mail
- Voie nouvelle Ouest : aménagement d'une piste bidirectionnelle sur la rive Ouest de la voie (car ne présentant pas d'intersection avec une autre voie et donnant accès directement au parvis depuis l'avenue de la Grande Halle).
- Voie nouvelle Est : aménagement d'une piste bidirectionnelle sur la rive Ouest de la voie (car ne présentant pas d'intersection avec une autre voie et évitant la cohabitation avec les bus, usagers de la rive Est de la voie)

Les autres voies du quartier sont aménagées en zone 30, garantissant ainsi une bonne cohabitation des cycles et automobiles sur chaussée.

Une offre mixte de stationnement vélos est proposée :

- Des places de stationnement dit « ouvert » avec 2 espaces de 45 arceaux positionnés sur le parvis (soit 180 places au total),
- Une consigne Véligo (stationnement dit « fermé ») de 120 places implantées à proximité de l'accès à la passerelle piétonne Est .

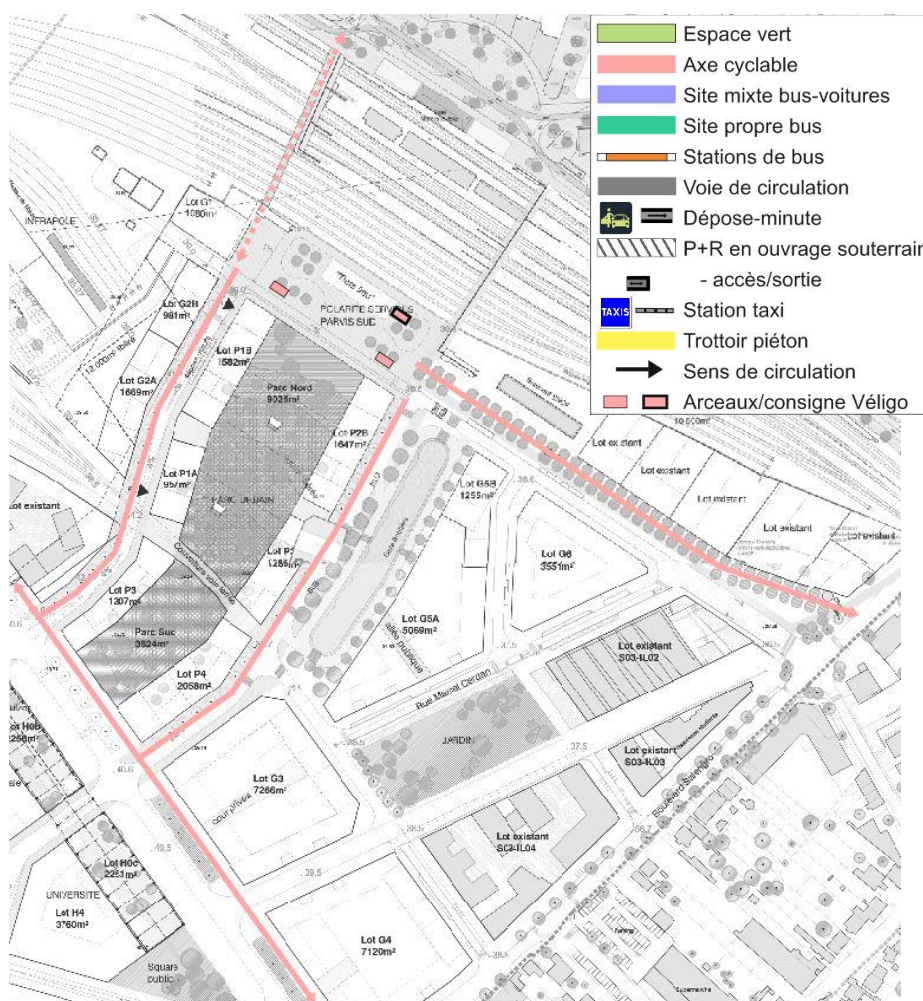


Illustration 60.

Rabattement cyclable sur la face Sud du pôle

Variante de schémas de circulation et du réseau TC permettant de traiter les points durs de circulation

L'analyse de la circulation actuelle en lien avec une réflexion sur la circulation future autour du pôle a mené à une proposition d'optimisation du schéma routier :

- Le carrefour boulevard Salengro/rue Jean Jaouen déjà fortement sollicité aujourd'hui, le sera encore plus à l'horizon projet avec développement des trafics en rabattement et de desserte des nouveaux quartiers au sud de la gare. Il est ainsi identifié comme point de dysfonctionnement majeur du schéma de circulation global autour du pôle.
- La variante de circulation proposée vise à remédier à ce dysfonctionnement en reportant les trafics principaux de l'avenue Jean Jaurès, sur la rue R. Valognes au Sud. Cette variante présente deux avantages majeurs :
 - Réduction de la sollicitation du carrefour Salengro/Jaouen/Jaurès : le mouvement de tourne-à gauche VP vers Jaurès est supprimé et reporté plus au sud avec de plus grandes capacités de stockage ; la circulation principale VP se fait uniquement en nord-sud avec une seule phase de feux principale, seuls les bus ont des mouvements tournants ;
 - Fluidification étendue de la circulation des bus de/vers le pôle : l'axe Jaurès réservé à la circulation locale riverains, devient quasiment un site propre pour les bus.

L'optimisation proposée est illustrée dans la carte suivante.

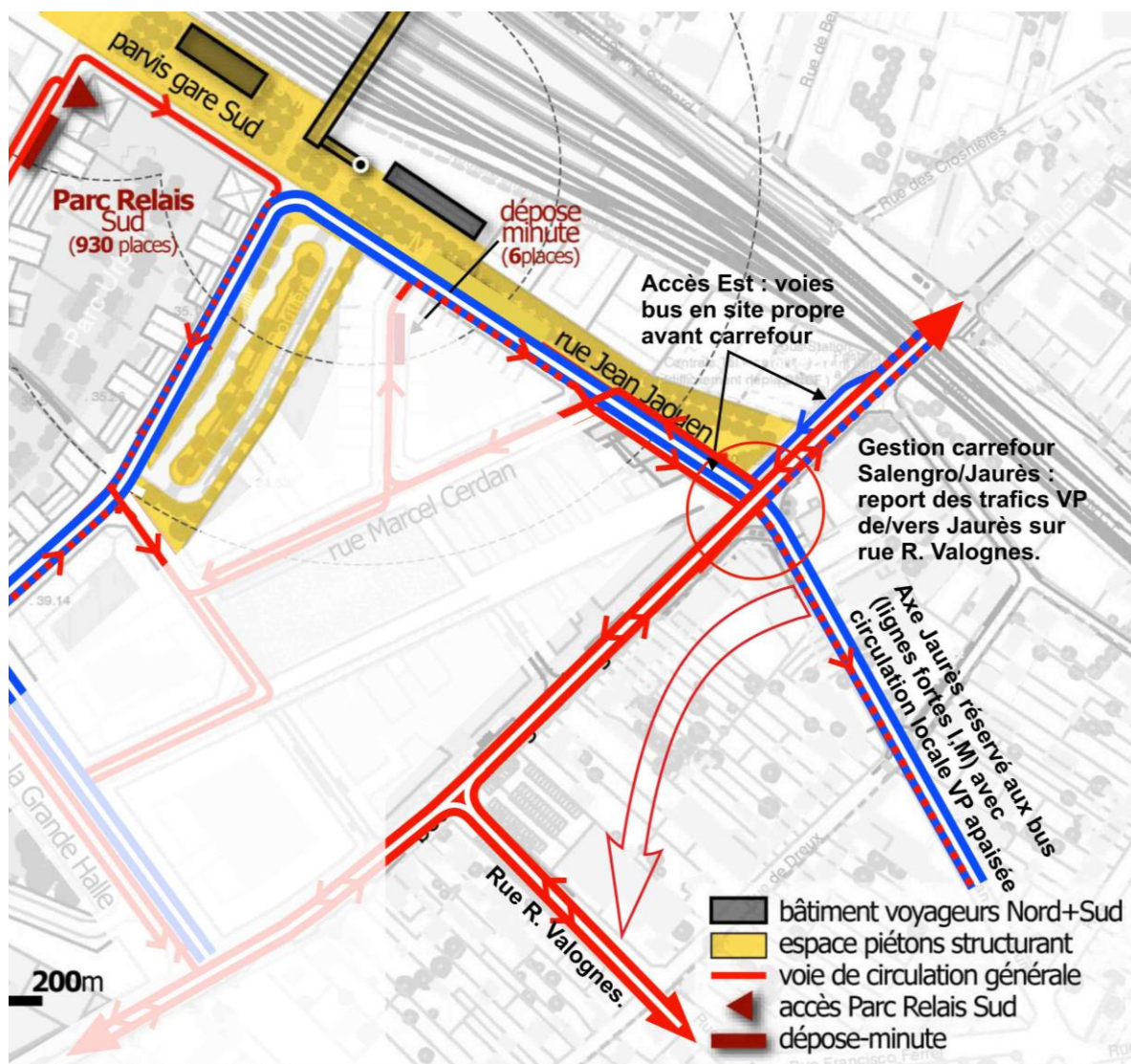


Illustration 61.

Variante de la circulation routière et du réseau TC permettant de traiter les points durs de circulation

3.2.3 Recommandations modes doux complémentaires

Les prévisions pour la part modale sont à l'horizon de la mise en service d'Eole et ne correspondent pas encore aux besoins actuels. Ainsi, au moins des réserves doivent être prévues sur le parvis pour pouvoir augmenter le nombre de places de stationnement vélos au fur et à mesure que cette pratique se développe.

Les différents projets urbains et de transports vont améliorer le réseau de liaisons cyclables autour du pôle dans le futur. De plus ce maillage devra être renforcé avec des liaisons cyclables le long de certains axes pour optimiser la desserte à vélo :

- D928 ;
- Boulevard Carnot ;
- Avenue Jean-Jaurès ;
- Rue de Gassicourt ;
- Avenue de la Grande Halle.

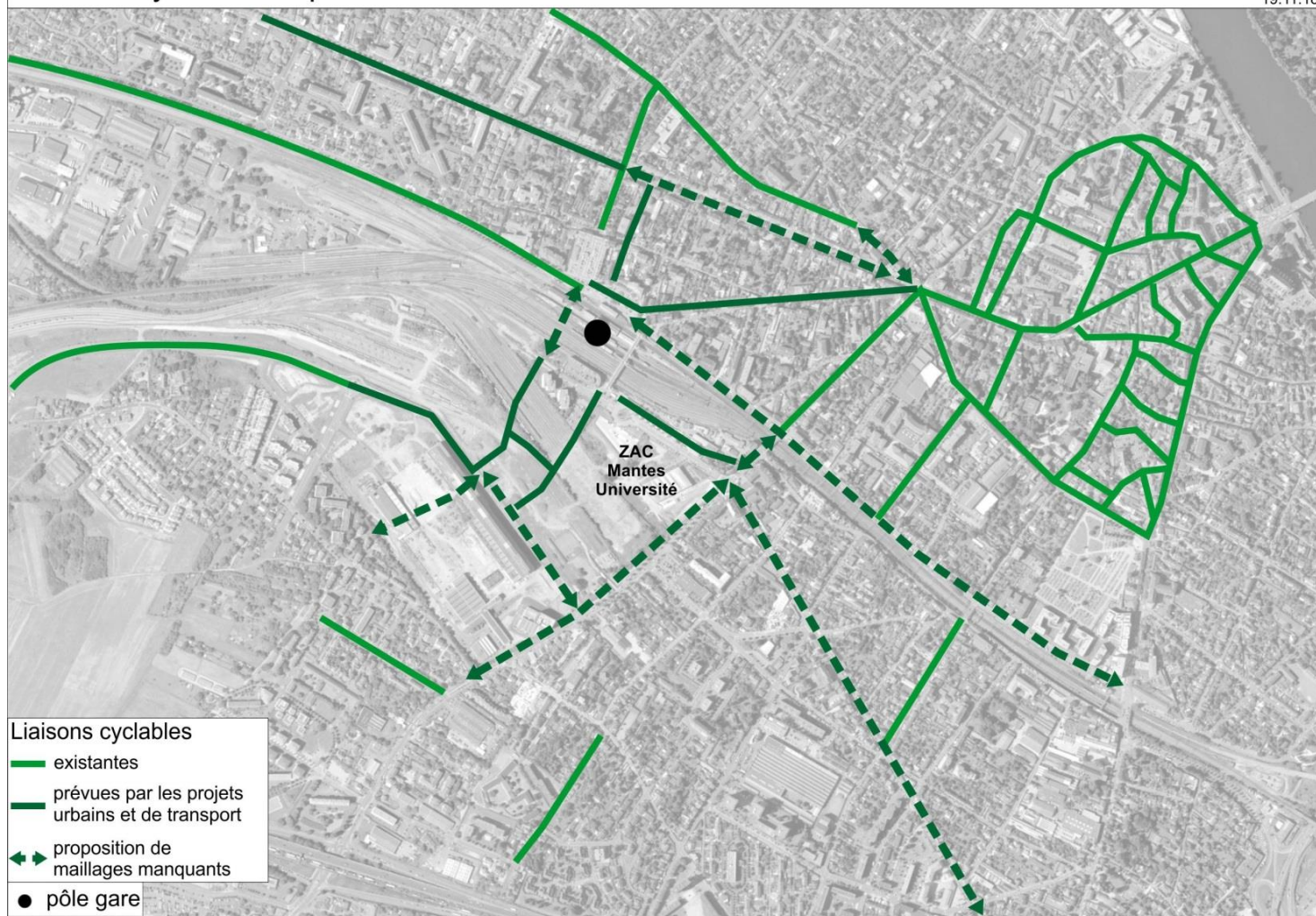
De plus, la liaison ville-ville par la passerelle doit être accessible pour les vélos.

DOCP Pôle gare de Mantes-la-Jolie

Liaisons cyclables - après



19.11.18



Liaisons cyclables

- existantes
- - - prévues par les projets urbains et de transport
- ↔ proposition de maillages manquants
- pôle gare

Illustration 62. Liaisons cyclables existantes, prévues par les projets urbains et de transport et propositions de maillages manquants pour optimiser la desserte cyclable, TTK

3.2.4 Schéma fonctionnel

Le schéma ci-après synthétise les besoins fonctionnels au sein du futur pôle d'échanges du Mantois. Chaque entité du pôle y est « représentée » avec ses caractéristiques fonctionnelles et ses relations avec les autres fonctions du pôle. Par ailleurs, les entités sont également proportionnelles au dimensionnement élaboré précédemment. L'objectif de ce schéma est de synthétiser l'ensemble des données et directives de base nécessaires à l'élaboration du projet.

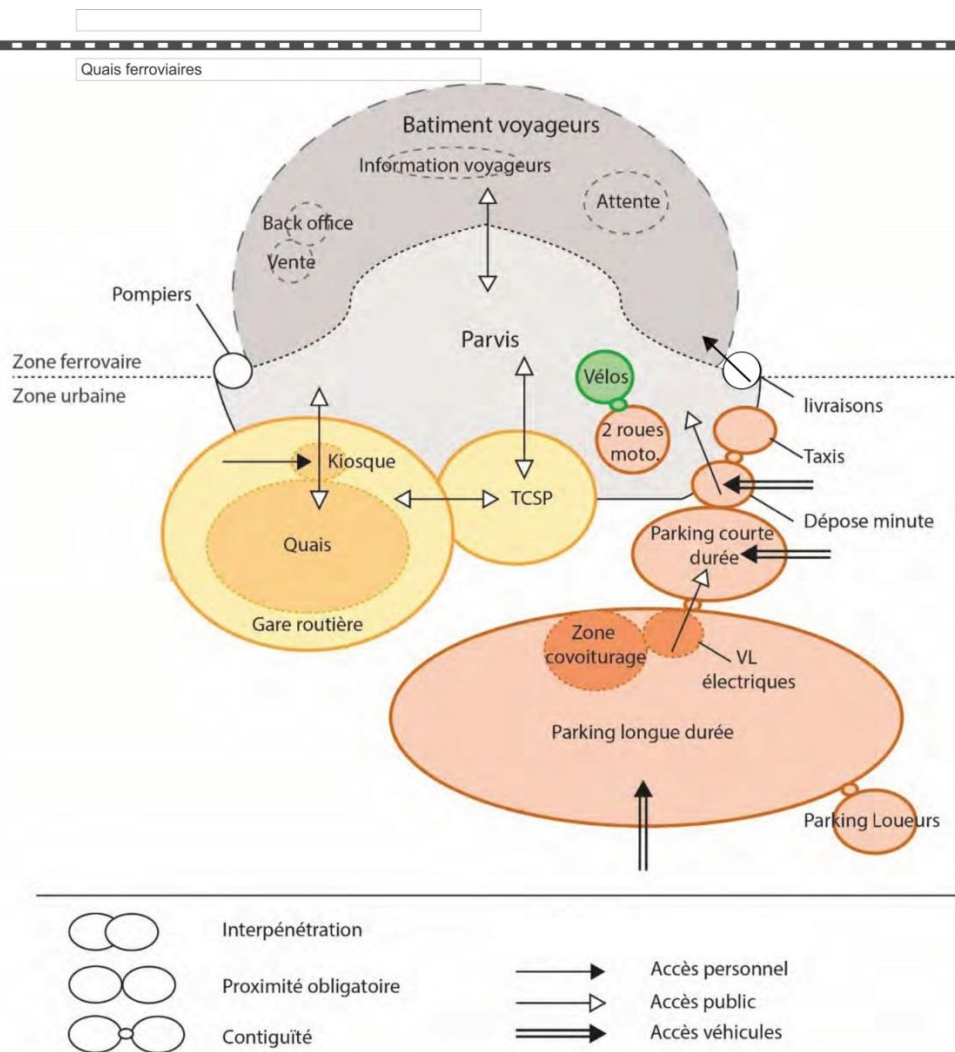


Illustration 63.

Schéma fonctionnel du pôle

4. Approfondissement du projet

Cette dernière phase d'étude présente :

- La description détaillée du programme fonctionnel du pôle avec dimensionnement minimal des espaces extérieurs correspondant aux stationnements de tous les modes en présence (deux roues, VP, vélos...) et des espaces liés à l'intermodalité⁴ ;
- Le bilan des impacts et apports du projet par thématique.

4.1 Dimensionnement des espaces d'échanges

4.1.1 Flux et modes de rabattement

Définitions

Pour dimensionner les espaces du pôle d'échanges du Mantois, il est nécessaire de disposer de certaines données qui serviront de base aux calculs et aux estimations à l'horizon Eole.

Ces données sont le jour ouvrable de base (JOB), le JOB de pointe et l'heure de pointe.

Le JOB est une donnée sur le nombre de voyageurs entrants et sortants du pôle d'échanges du Mantois lors d'une journée classique de semaine. Le JOB est issu du document « Eole à l'Ouest – Gare de Mantes-la-Jolie - Etude d'intermodalité - Synthèse 2013 », document AREP, à la fin 2013. C'est à partir de ce JOB que Systra a calculé l'heure de pointe. Plusieurs méthodes de calculs sont possibles pour obtenir cette heure de pointe. C'est la raison pour laquelle les résultats diffèrent entre AREP et Systra. La méthode de calcul prise par Systra permet d'avoir une souplesse dans l'estimation et donc dans le dimensionnement. Néanmoins, le résultat final de Systra est assez proche de celui d'AREP.

Ainsi, à partir du JOB fourni par l'étude AREP 2013, Systra a calculé le JOB de pointe, qui correspond au jour le plus chargé de la semaine, soit le mardi ou le jeudi pour une gare d'Ile de France de grande Banlieue. Par ailleurs le JOB comptabilise les entrants et sortants d'une journée. Pour une gare pendulaire comme Mantes la Jolie, il y aura 50% d'entrants et 50% de sortants.

Enfin l'heure de pointe est quant à elle issue de la période de pointe. Sur une journée, il est possible d'identifier deux périodes de pointe d'une durée de 2 heures le matin et de 3 heures le soir. Durant ces périodes de pointe, il existe une heure de pointe où le flux de voyageurs est au maximum pendant la journée. Les 2 périodes de pointe concentrent à elles seules près de 2/3 des flux JOB.

En l'absence de certaines données, Systra a effectué des hypothèses, issues de son expertise, la maîtrise d'ouvrage a validé ou modifié ces hypothèses, en concertation avec le comité technique. Toutes ces hypothèses servent de base à l'analyse des besoins.

Dans le cadre du DOCP, le présent chapitre évalue les flux actuels et à l'horizon Eole afin de comparer les besoins actuels et futurs face aux potentialités du site de Mantes-la-Jolie.

⁴ La majorité des données d'entrée est issue de l'étude « EOLE-Mantes-Synthèse », AREP, 2013 fournie par le maître d'ouvrage.

Les flux actuels

Le tableau suivant présente les flux en présence en 2014 sur le site de la gare de Mantes-la-Jolie.

N°	Désignation	Données d'entrée / Hypothèses
1	Nombre d'Entrants/sortants/an (Total annuel = TA)	8 000 000 (soit JOB*320 ⁵)
2	JOB	25 000
3	Jour de Pointe	JOB + 25% soit 31 000 (15 500 entrants)
4	Heure/Période de pointe	30% des flux JOB/PP avec 2 PP de 2h/J (PPM/PPS) soit 6000

Les flux à l'horizon Eole

Le tableau suivant présente les flux en présence à l'horizon de mise en service d'EOLE, soit 2024, sur le site de la gare de Mantes-la-Jolie.

N°	Désignation	Données d'entrée / Hypothèses
1	Nombre d'Entrants/sortants /an (Total annuel = TA)	8 640 000 (soit JOB*320 ⁶)
2	JOB	TA/320 soit 27 000
3	Jour de Pointe	JOB + 25% soit 33 700 (16 850 entrants)
4	Heure/Période de pointe	30% des flux JOB/PP avec 2 PP de 2h/J (PPM/PPS) soit 6600

■ Données d'entrée fournies / □ Hypothèses proposées

Les hypothèses proposées dans les tableaux ci-dessus ont été validées par la maîtrise d'ouvrage.

Les parts modales

Systra a utilisé les parts modales de l'AREP pour le calcul du dimensionnement.

Systra a modifié un seul point, en introduisant une part modale pour les 2 roues motorisées. Pour ce faire, la part modale VP conducteurs a été réduite de 0,5% pour affecter ces 0,5% aux 2 roues motorisés. Par ailleurs, les parts modales sont relativement égales entre modes doux, voiture et TC. Chacun de ces modes est détaillé en sous modes qui permettront, en lien avec les flux, de dimensionner les espaces du pôle d'échanges du Mantois.

Toutefois, les parts modales n'étaient pas connues à l'horizon Eole, alors que ces parts modales 2024 sont la donnée d'entrée majeure pour le dimensionnement des espaces du pôle d'échanges du Mantois. Systra les a donc calculés.

Systra a établi 3 scénarios pour les parts modales :

- **La part modale de 2013**, issue de l'étude AREP,
- **Une augmentation sensible de la part modale TC**,
- **Une augmentation forte la part modale TC**.

Les deux derniers scénarios sont la résultante des nombreux projets dans le secteur du Mantois (EOLE, réaménagement de la gare, refonte du pôle d'échanges, restructuration du réseau TAM, arrivée du bus en site propre...).

⁵ 320 = nombre de jour ouvrable par an

⁶ 320 = nombre de jour ouvrable par an

Le dernier scénario, augmentation forte de la part modale TC, s'explique par la seule arrivée du bus en site propre du Mantois et le report modal qu'il va générer. L'évolution de la part modale entre VP/TC est également due à la politique stationnement qui accompagne le projet de TCSP du Mantois.

Les retours d'expérience permettent d'affirmer que la part modale VP diminue lorsqu'un bus en site propre est mis en service. Par exemple, l'étude de programmation des gares nouvelles de la LGV PACA et plus particulièrement de la gare de Nice Aéroport, qui dispose d'un trafic quasi égal à celui de Mantes-la-Jolie, reflète cette diminution de la part modale VP.

L'hypothèse « TC haute » a été retenue compte tenu de l'arrivée d'un transport en commun type BHNS performant et structurant permettant une diminution de la part modale de la voiture (retour d'expérience SYSTRA sur d'autres projets).

- **Les Parts modales TC haute**

	TC : 43 %		ROUTE : 21 %						MODES DOUX : 36 %	
Modes de rabattement	Car	Bus/bus en site propre	Conduc.	Dépose	2 roues	Taxis	Location	Covoitu.	2 roues	MAP
Part modale	5%	38%	6.5%	8.5%	0.5%	1.5%	2%	2%	2.5%	33.5%

La gare de Mantes-la-Jolie présente une organisation bicéphale, les données ci-dessus prendront en compte cette spécificité dans le dimensionnement des espaces.

4.1.2 Dimensionnement des espaces, hors TC

Les résultats des calculs et les dimensionnements préconisés doivent permettre d'apprécier l'emprise des espaces du pôle d'échanges du Mantois à ce stade de la programmation, en vue de la conception du projet architectural. L'ensemble des hypothèses s'appuient sur les données de trafics et parts modales de rabattement précédemment évoquées.

L'heure de pointe, plus précisément les entrants HP, permet de calculer les fonctions de dépose et le jour de pointe les stationnements longue durée.

A noter ces hypothèses ont été comparées à des données de gares nouvelles accueillant des dessertes similaires à celles circulant en Gare de Mantes-la-Jolie.

Raisonnement

Pour déterminer les besoins à l'horizon EOLE pour chacun des espaces du pôle d'échanges, la fréquentation (JOB et Heure de pointe) est multipliée par les parts modales, en fonction des entrants et sortants.

Pour calculer le dimensionnement des espaces à forte rotation, comme la dépose minute, la reprise ¼ d'heure et l'espace taxis, Systra a utilisé l'heure de pointe. En effet, ces espaces sont occupés de manière ponctuelle et quasiment exclusivement durant les heures de pointe.

Pour calculer le dimensionnement des espaces à faible rotation, comme le parking longue durée, les loueurs et le covoiturage, Systra a utilisé le JOB.

Besoins à l'horizon EOLE (2024) avec hypothèse de parts modales TC haute

Le tableau ci-dessous présente les hypothèses de dimensionnement pour les différents espaces du pôle d'échanges du Mantois, hors espaces dédiés aux TC, à l'horizon de mise en service du projet EOLE, soit 2024. Ces hypothèses prennent en compte l'arrivée du bus en site propre qui devrait permettre un report modal important de la voiture vers les TC.

Composantes		Hypothèses
MODES DOUX	Parc vélos	2.5% de personnes utilisent leur vélo pour venir à la gare, soit 420 vélos pour les entrants dans parc clos et couvert sécurisé, soit 525 m²
	Piétons	93% des modes doux sont des déplacements à pieds depuis les quartiers proches de la gare et du centre-ville, soit 5 650 entrants. Aucune surface.
ROUTE	Taxis	Entrants heure de pointe = 3 300 voy. x 1.5% de rabattement (temps de dépose de 5min à 10min). Soit 8 places , organisée en file d'attente équipée d'une tête de station soit 200 m²
	Dépose-minute	Entrants heure de pointe = 3 300 voy. x 8.5% de rabattement (temps de dépose de 4min à 5min). Soit 23 pl, soit 575 m²
	Stationnement courte durée	Sortants heure de pointe = 3 300 voy. x 8.5% de rabattement (temps de reprise de 20 min). Soit 93 pl. soit 2 300 m².
	Parking longue durée VP	Entrants jour de pointe = 16 850 x 6.5%, soit 1 100 voyageurs = 1100 places soit 27 500 m²
	Parking 2 roues motorisés	Entrants jour de pointe = 16 850 x 0.5% = 85 pl. soit 935 m².
	Parkings loueurs	Entrants jour de pointe = 16 850 x 2% = 340 voyageurs (hypothèse de remplissage de 1.8 voyageurs par véhicule), soit 180 places, soit 4 500 m² , répartis entre 3 loueurs
	Parking Covoiturage	Entrants jour de pointe = 16 850 x 2%, = 340 voyageurs (hypothèse de remplissage de 2.2 voyageurs par véhicule) = 150 places soit 3 750 m²
	Livraisons	2 emplacements soit 180 m²
	Pompiers	2 emplacements soit 180 m²
TOTAL route/modes doux		40 645 m²

* A ce stade de l'étude, les résultats des calculs présentés dans le programme ont été arrondis. D'autres études complémentaires sont nécessaires pour affiner ces résultats.

Ce sont ces dimensionnements seront utilisées pour la conception de l'aménagement du pôle d'échanges du Mantois.

Ajustement des besoins

De manière générale, **l'étude de stationnement conforte les hypothèses et l'estimation des besoins aujourd'hui.**

La première estimation des besoins en termes de stationnement longue durée est relativement proche des résultats de l'étude de stationnement. En effet, les besoin actuels ont été estimés à 1450 places pour une offre de 1150 places. Le différentiel entre offre et demande, soit 300 places, correspondait au stationnement sur voirie. L'étude stationnement a conclu à 230, le nombre de véhicules en rabattement sur la gare hors P+R.

Ce différentiel de 70 places (300-230=70) étant très faible, il n'est pas nécessaire de reprendre les hypothèses d'aménagement détaillées précédemment.

Le nombre de places utilisées sur la voirie pour le stationnement longue durée sera rapproché des besoins du pôle.

Ainsi, pour l'approfondissement du scénario retenu, les estimations utilisées seront celles à l'horizon 2024 avec une part accrue des transports en commun, auxquelles on ajoutera les besoins SNCF, soit 118 places.

A l'horizon projet, la demande en P+R (conducteurs, covoiturage, reprise-quart d'heure, loueurs et SNCF), sera donc de 1 640 places.

L'offre des P+R étant actuellement de 1150 places (710 places au nord et 440 places au sud), il faudra envisager la création de places supplémentaires au sein de ces P+R.

L'étude de stationnement a identifié 230 places de stationnement utilisées en voirie par les usagers de la gare. Ces places pourraient être à déduire des besoins estimés sur le pôle d'échanges du Mantois, néanmoins, l'arrivée du bus en site propre, la restructuration du réseau TAM et le projet ZAC Mantes U aura des incidences sur les nombres de places disponibles. C'est pourquoi, le présent document considère ces places comme un besoin identifié. Les phases ultérieures, notamment en EP permettront d'affiner le nombre de places supprimées et créés.

4.1.3 Déduction du programme pour le Stationnement

Pour l'approfondissement du projet, les estimations utilisées seront celles à l'horizon 2024 avec une part accrue des transports en commun, auxquelles on ajoutera les besoins SNCF, soit 118 places.

Synthèse des surfaces nécessaires, hors TC

		2024		Rabatt. (%)	
		Nbr	Surf. (m ²)		
Hypothèse TC haute	Route	Conducteur	1 100	27 500	6.5
		SNCF	118	2950	
		Dépose	23	575	8.5
		Reprise d'heure ^¼	93	2 300	8.5
		2 roues	85	935	0.5
		Taxis	8	200	1.5
		Location	180	4 500	2
		Covoiturage	150	3 750	2
		Livraisons	2	180	/
		Pompiers	2	180	/
		TOTAL	43 070		
Modes doux	Vélos Pers.	420	525	2.5	
	TOTAL	525			

Besoin futurs (hors voirie) estimés de 1641 places réparties en différents types de stationnement :

- 1100 places en longue durée
- 118 places SNCF
- 93 places courte durée
- 180 places en Location
- 150 en Covoiturage

A l'horizon projet, la demande en P+R (conducteurs, covoiturage, reprise-quart d'heure, loueurs et SNCF), sera donc de 1 640 places.

L'offre des P+R étant actuellement de 1150 places (710 places au nord et 440 places au sud), la création de places supplémentaires à travers les deux parkings souterrains permettra de répondre aux besoins.

Pour le stationnement, une organisation avec un stationnement équilibré entre les deux faces du pôle est conservée. Ainsi, deux parkings souterrains sont prévus de part et d'autre du pôle : au Nord avec 500-750 places (si 2 ou 3 niveaux) et au Sud avec 930 places. Au total entre 1 430 et 1 680 places.

Le parking existant côté Nord du pôle sera remplacé par un parking souterrain pour faciliter l'insertion du TCSP sur la rue de la Paix. Côté Sud, le parking existant sera démoli au profit d'un parking souterrain.

Pour les cyclistes, des arceaux vélo ainsi que des consignes sécurisés Véligo sont répartis de manière équilibrée sur les deux côtés du pôle.

Fonctions

L'objectif principal de la réorganisation du stationnement est d'améliorer l'offre actuelle en proposant du stationnement en fonction des besoins des usagers (courte, longue durée, covoiturage, dépose-minute ...).

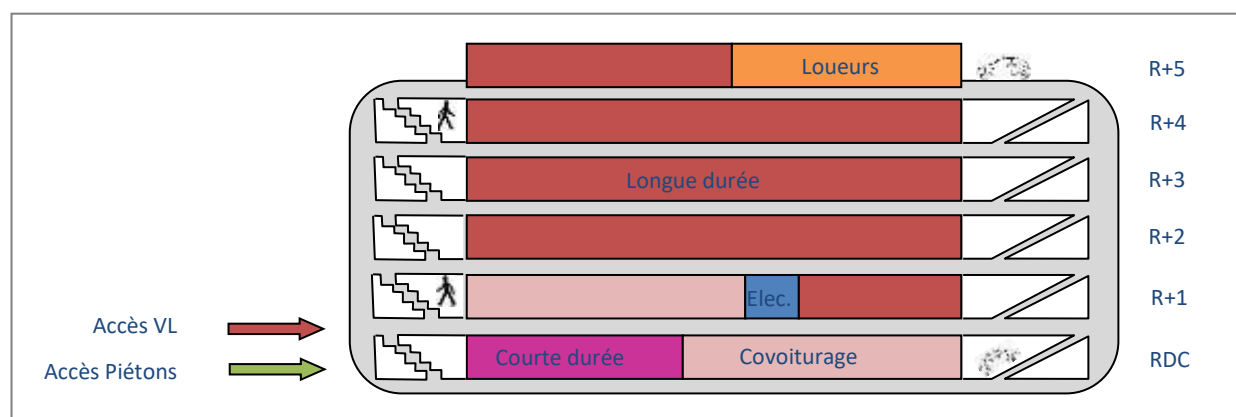


Illustration 64.

Exemple d'affectation du parking silo sud

- **Courte durée**

Pour le stationnement courte durée, ou reprise quart-d'heure, une répartition équivalente mise en place dans chaque parking, soit 46 places au nord et 47 au sud. Ces places seront installées en RDC au plus près des accès VL et piétons, afin de limiter le temps de rabattement. Une zone « clôturée » sera installée avec un système de contrôle à l'entrée et à la sortie. Un système de tarification attractif devra être mis en place, favorisant la courte durée et dissuadant fortement la longue durée. Le but recherché est un fonctionnement correct de la courte durée et de déléster les déposes minute.

- **Covoiturage**

Pour la zone de covoiturage, la zone réservée sera à proximité des accès VL et piétons, située en RDC et/ou au R+1 maximum. Un marquage au sol permettra de repérer facilement les emplacements réservés. Par ailleurs, un système de contrôle (barrières) par des automates (carte d'abonné spécifique) sera mis en place pour éviter les dérives. Cette zone sera dans la mesure du possible en contiguïté de la courte durée. Le covoiturage concerne les véhicules avec au moins 2 personnes à bord. Des contrôles aléatoires pourront être réalisés par des agents de surveillance de la voie publique (ASVP).

- **Véhicules de location**

Dans chaque P+R, une zone pour les véhicules de location sera identifiée. Elle pourra être éloignée des accès et située aux niveaux supérieurs R+3 à R+5. Chaque concessionnaire sera identifiable grâce à un marquage au sol (peinture, en relief) ou en hauteur (signalétique).

- **Longue durée**

Le stationnement longue durée occupera le reste des infrastructures, soit 500 places au Nord et 600 au Sud. Il sera prévu pour chacun d'entre eux, 10 emplacements avec un point de recharge pour les véhicules électriques. Ces zones seront en contiguïté des zones de covoiturage.

- **Dépose minute**

Enfin les zones de dépose minute seront localisées, sur les itinéraires des automobilistes, au plus près du parvis de la gare. Côté Nord, les emplacements de dépose-minute se trouveront rue de la paix avec 6 places et rue Eugène Grave avec 6 places. Côté Sud, la dépose minute sera localisée, sur la voie entre la rue Marcel Cerdan et la rue Jean Jaouen avec 6 places et au sud du parvis, sur la voie nouvelle Ouest, avec 5 places disponibles, soit un total de 23 places de dépose minute. Un système de contrôle du bon fonctionnement des déposes minute pourra être mis en place par l'intermédiaire de bornes automatiques. La pratique de dépose est actuellement très importante sur la gare, que ce soit sur le côté Mantes la Jolie ou Mantes la Ville. La localisation, la signalétique et le respect de cette offre demande un travail précis et mesuré, au risque de recréer les problématiques actuelles de gêne sur la circulation et d'encombrement des voiries et de générer des pratiques spontanées non désirées.

- **Deux-roues motorisés**

Les deux roues motorisées disposeront d'emplacements extérieurs proches des accès à la gare, sous forme d'arceaux à hauteur d'environ 40 places face nord et 40 places face sud. L'objectif est de diriger ces usagers dans des zones de stationnement prévues, pour éviter tout stationnement sauvage sur trottoir.

- **Stationnement PMR**

Le stationnement nouvellement créé disposera d'une capacité de plus de 1000 places. Dans ces conditions 20 places réservées aux PMR seront aménagés respectant les normes en vigueur (dimensions, marquage au sol, signalétique, largeur de cheminement).

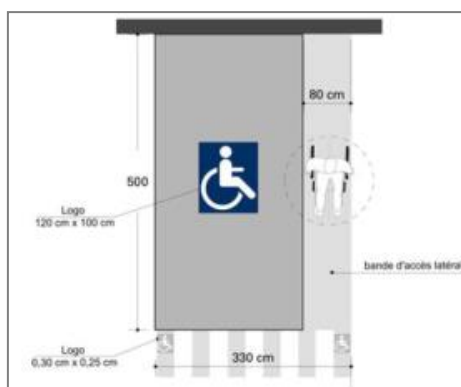


Illustration 65. Dimensions d'une place PMR

- **Stationnement Vélo**

Pour les vélos des deux zones d'arceaux vélo avec 45 places chacun et une consigne Véligo de 120 places sont prévues pour chaque côté de la gare. Pour inciter les voyageurs d'emprunter ce mode de déplacement, le stationnement doit se trouver au plus près des entrées et sorties de la gare. Soit un total de 210 places par côté et 420 places sur le pôle entier.



Illustration 66. Exemple de consignes et abris Véligo de Fontainebleau-Avon, 140 places (112 places en consignes et 28 places en abris)

4.1.4 Déduction du programme pour les gares routières Nord et Sud

Données d'entrée et hypothèses

Données d'entrée

La réflexion ci-après prend en compte l'ensemble de l'offre des lignes de bus urbaines et interurbaines attendues sur le pôle à l'horizon EOLE, en 2024. Pour les lignes interurbaines, l'offre 2024 n'étant pas encore définie, l'offre 2014 a été retenue : celle-ci ne devrait, a priori, évoluer qu'à la marge. La grande majorité des lignes sont en terminus.

Dimensionnement des besoins

Pour le DOCP de 2015, des hypothèses d'affectation des lignes sur des quais dédiés ou mutualisés (selon la fréquence des lignes et si elles sont en terminus à la gare ou pas) ont été définis. Ces hypothèses sont résumées dans le tableau suivant :

	Lignes	Origine / Destination	Localisation	Nb de courses par jour	Fréquence moy. estimé (min)	Terminus	Point d'arrêt	
Urbain (TAM)	1	Gare de Rosny - Fosses Rouges	Nord	196	6	remplacé par TCSP	Mutualisé (quai double)	
	8	Eco quartier - Gare MLJ	Nord	98	12	Terminus		
	X	Henri Clérisse - Emile Zola - Gare MLJ	Nord	29	41	Terminus	mutualisé	
	Z	Béarn - Gare MLJ	Nord	16	75	Terminus		
	F	St Bonaventure - Gare MLJ	Nord	11	109	Terminus		
	N	Place Guerville - Gare MLJ	Nord	16	75	Terminus		
	A14	Express A14	Nord	77	16			dédié
Interurbain	95-11	Aincourt-Gare MLJ	Nord	11	109	Terminus	mutualisé	
	2	Bonnières-Gare MLJ	Nord	30	40	Terminus	dédié	
	9	Verneuil-Gare MLJ	Nord	13	92	Terminus	mutualisé	
	52	Fontenay-Gare MLJ	Nord	9	133	Terminus	mutualisé	
	P	Gargenville-Gare MLJ	Nord	7	171	Terminus	mutualisé	
	15	Guernes - Gare MLJ	Nord	7	171	Terminus	mutualisé	
	88	Mantes - Dreux	Nord	7	171		mutualisé	
	Urbain (TAM)	S/K	René Renault - Gare MLJ - Condorcet	Sud	94	13		dédié
		M	Innovaparc - Place Francis Jammes	Sud	100	12		dédié
		I	Mairie de Magnaville - Gare MLJ	Sud	74	16	Terminus	dédié
J		René Renault - Gare MLJ	Sud	3	400	Terminus	mutualisé	
E		St Etienne-Gare MLJ	Sud	17	71	Terminus	dédié	
A14		Express A14	Sud	108	11		dédié	
Interurbain		22	St Germain en Laye-Gare MLJ	sud	8	150	Terminus	mutualisé
	26	Magnaville - Gare MLJ	sud	1	1200	Terminus	mutualisé	
	88	Dreux - Poissy via Gare MLJ	sud	12	100		mutualisé	
	60	Houdan-Gare MLJ	sud	3	400	Terminus	mutualisé	
	80	Cergy-Gare MLJ	sud	26	46	Terminus	dédié	
	501	Epone-Gare MLJ	Sud	2	600		mutualisé	
	78	St Quentin en Yvelines-Gare MLJ	sud	24	50	Terminus	dédié	

Illustration 67. Nombre de points d'arrêts nécessaires, source : DOCP 2015

Sur la base de cette affectation, en prenant compte les modifications apportées au réseau depuis 2015 (restructuration du réseau Tam Limay), le dimensionnement des besoins est proposé par le présent document.

Le dimensionnement des besoins pour la gare routière a été estimé à partir des études existantes et validées et en réservant une marge suffisante pour régulation et éventuelle évolution du réseau dans le futur.

Besoin au nord : 2 points d'arrêt mutualisés, 12 points d'arrêt dédiés. A cela s'ajoute le terminus de la ligne de bus en site propre, soit 2 points d'arrêt et 2 quais de régulation situés boulevard Carnot.

TOTAL Nord : 14 points d'arrêt + 2 points d'arrêt bus en site propre + 2 quais de régulation = **un total de 18 quais**

Besoin au sud : 2 quais mutualisés et 9 quais dédiés. On doit prévoir 3 quais de régulation.

TOTAL Sud : 11 points d'arrêt + 3 quais de régulation **14 points d'arrêt**

Cette répartition tient compte à la fois des besoins actuels en termes de nombre de quais pour les lignes en terminus et en termes de régulation. Les nombres de points d'arrêt ainsi définis répondent aux besoins validés par Ile de France Mobilités, tout en donnant des marges en termes de points de régulation (point de déficit exprimé par l'exploitant du réseau TAM).

Des diamétralisations éventuelles futures de lignes du réseau de bus (TCSP-ligne A, ou lignes C-I par exemple) permettront de dégager de nouvelles capacités pour renforcer les capacités de régulation et/ou développer de nouvelles lignes de/vers le pôle.

Compte tenu des incertitudes sur la disparition de l'Express A14, des quais sont prévus pour accueillir cette ligne, qui pourront être supprimés ou dédiés à d'autres lignes pour permettre les évolutions du réseau. Cette hypothèse devra être levée au démarrage des études du schéma de principe.

Hypothèses d'affectation des lignes, gare nord

Les affectations des lignes proposées pour les 18 quais proposés pour la gare routière Nord sont les suivantes :

- Le TCSP, la ligne A et la ligne passante 88 s'arrêteront sur les deux doubles-quais centraux (un par sens), devant la gare ;
- Côté Ouest, l'A14 dispose de deux quais (1 par sens) pour faciliter l'échange des voyageurs, les lignes A, C et Z (en terminus) ainsi que la ligne 02B (passante, quai pour un sens) disposent chacune d'un quai dédié, les lignes 09 (passante) et X (terminus) ainsi que les lignes 02A (terminus) et 02B (passante, quai pour l'autre sens) disposent d'un quai mutualisé, soit 8 quais ;
- Côté Est, deux quais de régulation sont prévus pour le TCSP en terminus, ainsi que 6 quais dédiés pour les lignes F, N, 15, 52, 95-11 et P (toutes en terminus), soit 8 quais.

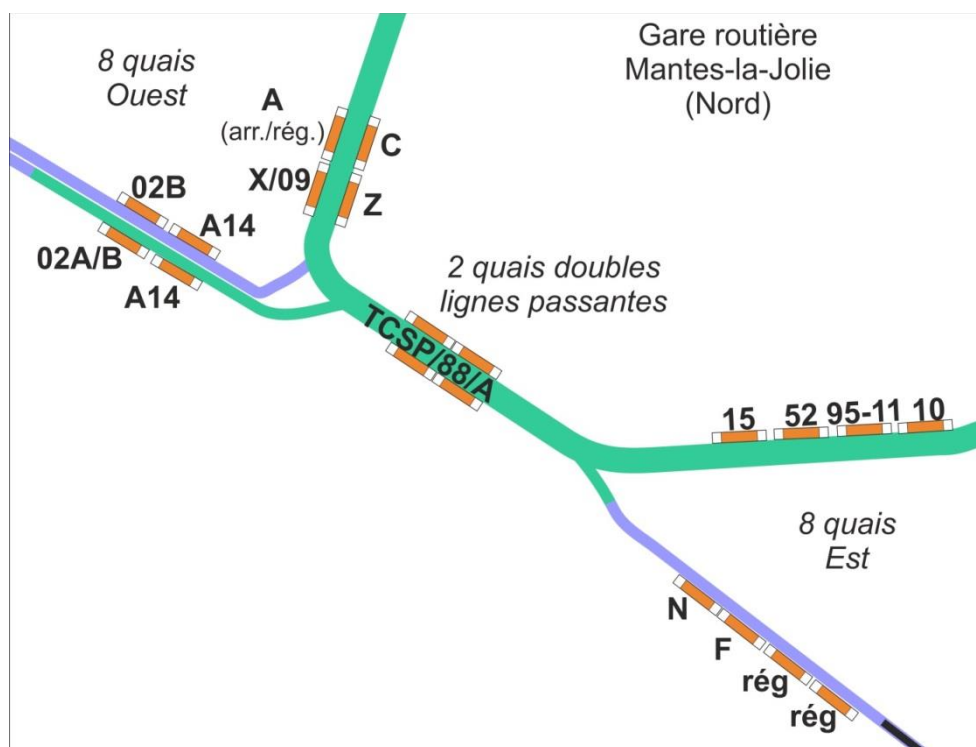


Illustration 68.

Répartition des quais des gares routières au Nord du pôle

Hypothèses d'affectation des lignes, gare sud

Les affectations des lignes proposées pour les 14 quais proposés pour la gare routière Sud sont les suivantes :

- 2 quais (un par sens) pour les lignes passantes (A14, P, M) en dehors de la gare routière : le principe est de ne pas charger la gare routière par les lignes passantes : gain exploitation et gains de temps pour les voyageurs passants ;
- 9 quais dans la gare routière pour les lignes E, I, J, 22, 60, 78, 80, 88, 501 (en terminus, sauf la ligne 88) et 3 quais de régulation, soit 12 quais.

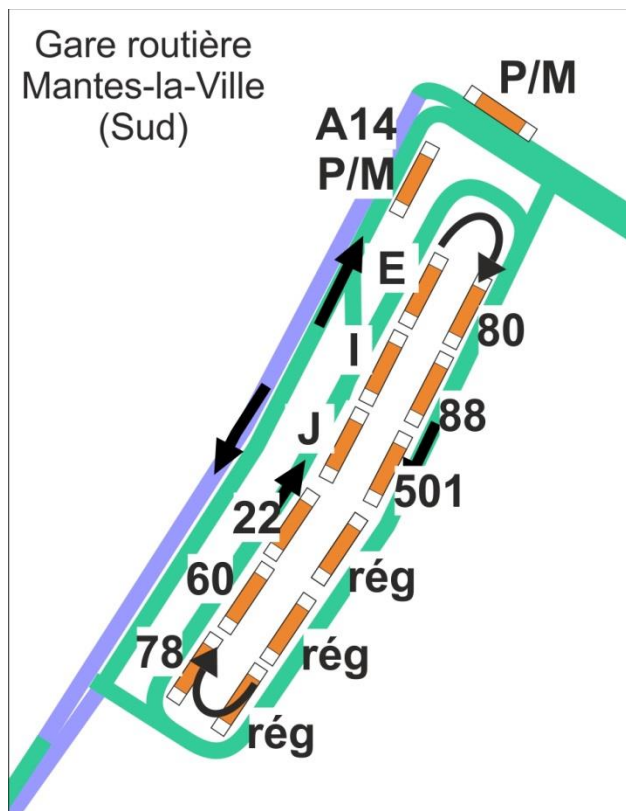


Illustration 69. Répartition des quais des gares routières au Sud du pôle

4.1.5 Programme fonctionnel d'aménagement du pôle

Le projet propose une solution d'aménagement répartie entre 2 espaces : le pôle d'échanges nord et le pôle d'échanges sud.

Le parvis Nord aura la forme d'un parvis fermé, offrant une large place aux modes alternatifs à la voiture (TC, piétons, vélos) et réduisant les circulations routières sur le pôle. Tout transit d'Est en Ouest devient interdit. Une zone de rencontre sera mise en place aux abords du pôle d'échanges, pour donner la priorité aux modes doux sur le pôle.

Le pôle d'échanges Nord accueille l'ensemble des fonctions constitutives du pôle d'échanges du Mantois : le terminus du bus en site propre au droit de la gare, la gare routière bus nord avec 18 quais, des emplacements de dépose-taxis et de dépose-minute, les circulations piétonnes, les emplacements deux roues...

Au Sud, les modes alternatifs à la voiture sont également valorisés avec des cheminements sécurisés. La vaste gare routière est organisée afin de n'avoir que très peu d'interfaces avec les autres modes. Ainsi, au sein de la gare routière, seules les circulations bus sont autorisées et le retournement est possible au sein même de la gare routière. Celle-ci permet l'implantation de 14 quais de bus et des quais dédiés sur la voirie en dehors de la gare routière pour permettre la fluidité des parcours.

La perspective ci-après illustre le plateau piétonnier proposé pour le projet d'aménagement du pôle d'échanges du Mantois Nord de la gare de Mantes-la-Jolie. Un aménagement de grande qualité est également proposé pour l'esplanade côté sud.



Illustration 70. Perspective d'aménagement du scénario Nord

4.1.6 Programme fonctionnel pour les services connexes

Services connexes

- **Taxis**

Les taxis seront localisés :

- Au nord au même niveau que les 2 déposes minute ;
- Au sud le long de l'esplanade face à l'entrée de la gare.

- **Agences bus**

Un local dans le bâtiment voyageurs Nord sera occupé par le délégataire de la gare routière pour la vente de titres de transport et l'information voyageurs.

Les titres de transport vendus en kiosque sont :

- Des carnets de tickets « t » plein tarif et demi-tarif ;
- Rechargement du passe Navigo via un TEC ;
- Billet Actipôle pour la ligne 88 ;
- Billet pour le service TAMY (transport à la demande).

Les agents en boutique bus pourront néanmoins conseiller sur les titres de transports nécessaires à tous les modes de transports desservant le pôle d'échanges de Mantes.

Le bâtiment voyageurs Sud sera également doté d'un espace de vente et de régulation d'environ 30 m².

Les deux locaux dédiés aux transports collectifs routiers seront au plus près des agences SNCF, assurant ainsi un service complet et lisible aux voyageurs.

- **Services marchands**

Des services marchands sont prévus au cœur du pôle d'échanges et dans les quartiers gare en interface directe.

- **Livraisons**

Les aménagements de voirie, bus et modes doux réserveront les espaces de livraison nécessaires au Nord et au Sud de la gare. Le schéma de principe devra préciser leur organisation.

4.2 Bilan des impacts et/ou apports du projet par thématique

Le chapitre suivant présente à la fois l'état actuel de l'espace public, la voirie, la circulation TC et des modes doux et le projet à l'horizon 2024.

4.2.1 Impacts et/ou apports du projet, espaces publics

Le projet prévoit une amélioration significative des espaces publics. Au Nord, la pacification du parvis permet de gagner de l'espace public de qualité pour les piétons dans un espace contraint. Le prolongement de la passerelle vers le Sud permet d'ajouter un lien ville-ville pour faciliter les déplacements entre les deux communes.

Au Sud, le projet d'aménagement de la ZAC Mantes Université prévoit des aménagements piétons de qualité non seulement sur le parvis de la gare (élargi grâce à la démolition du parking actuel), mais aussi pour accéder à la gare à pied, notamment par le mail piéton.

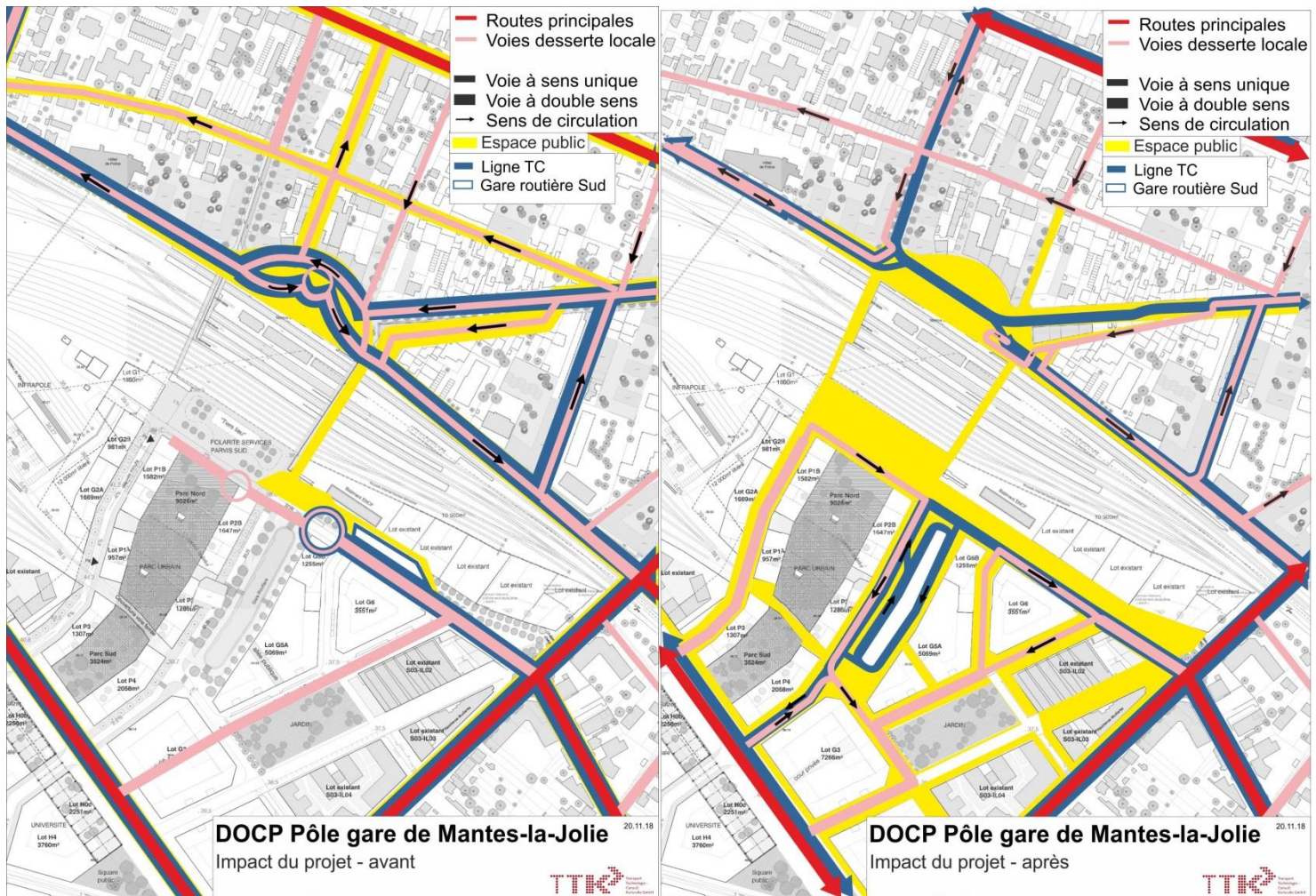


Illustration 71.

Impacts et/ou apports du projet, espaces publics

4.2.2 Impacts et/ou apports du projet, circulation VP, taxis et dépose-minute

Circulation VP

Pour les véhicules particuliers la circulation sera plus contrainte au Nord, dû à la pacification du parvis. Néanmoins l'accès à la gare par la dépose minute ou le P+R reste possible par l'Est, l'Ouest et le Nord.

Au Sud, le projet d'aménagement de la ZAC Mantes Université prévoit la création de plusieurs voiries, facilitant l'accès à la gare et permettant de desservir le nouveau quartier, notamment la voie nouvelle Est et Ouest.

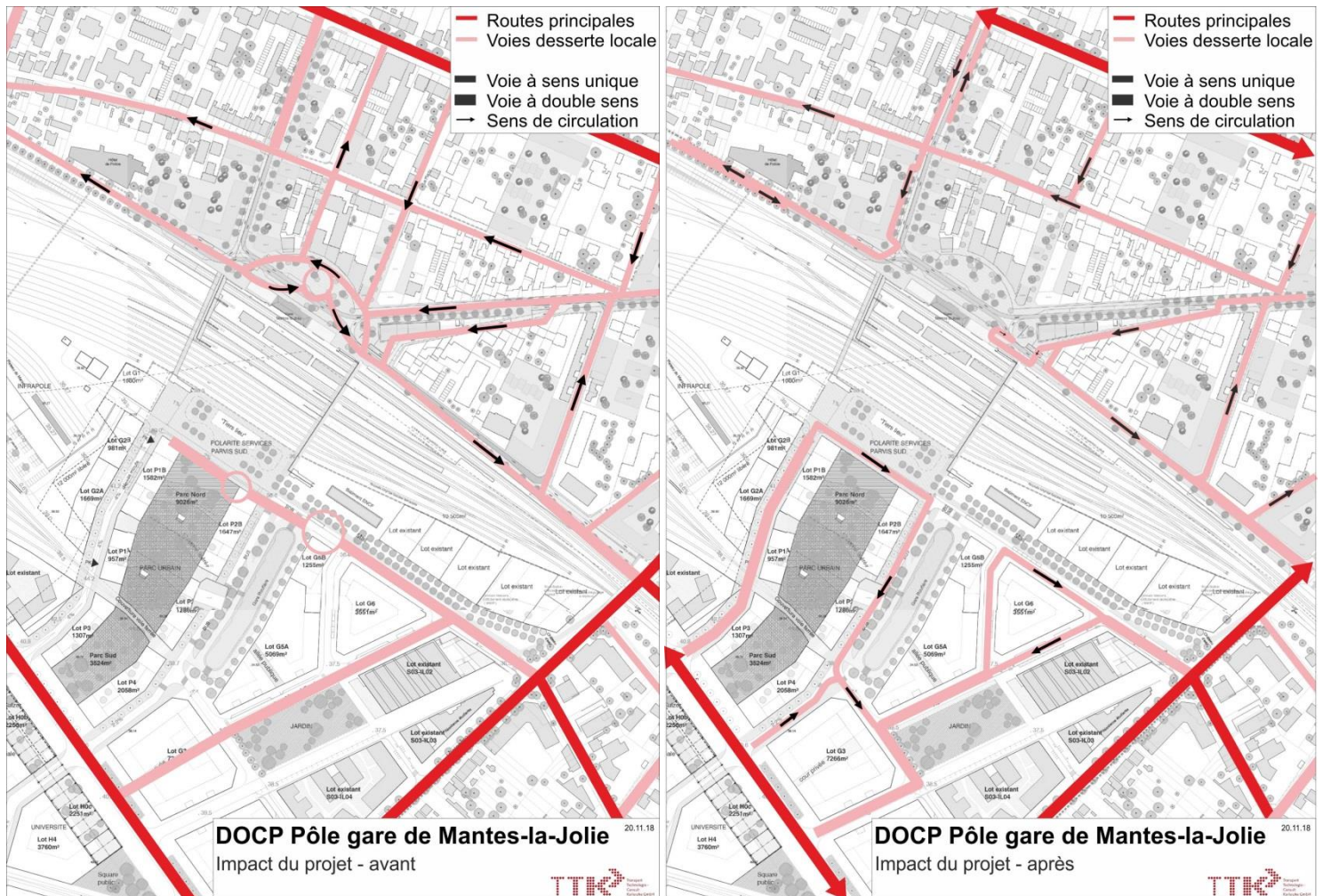


Illustration 72. Impacts et/ou apports du projet, circulation VP

Pour améliorer la gestion du carrefour Salengro/Jean Jaouen, une variante du projet et proposée, permettant de reporter le trafic tournant à gauche sur l'avenue Jean-Jaurès sur la rue René Valognes et de pacifier ainsi l'avenue Jean-Jaurès qui servira désormais d'axe bus.

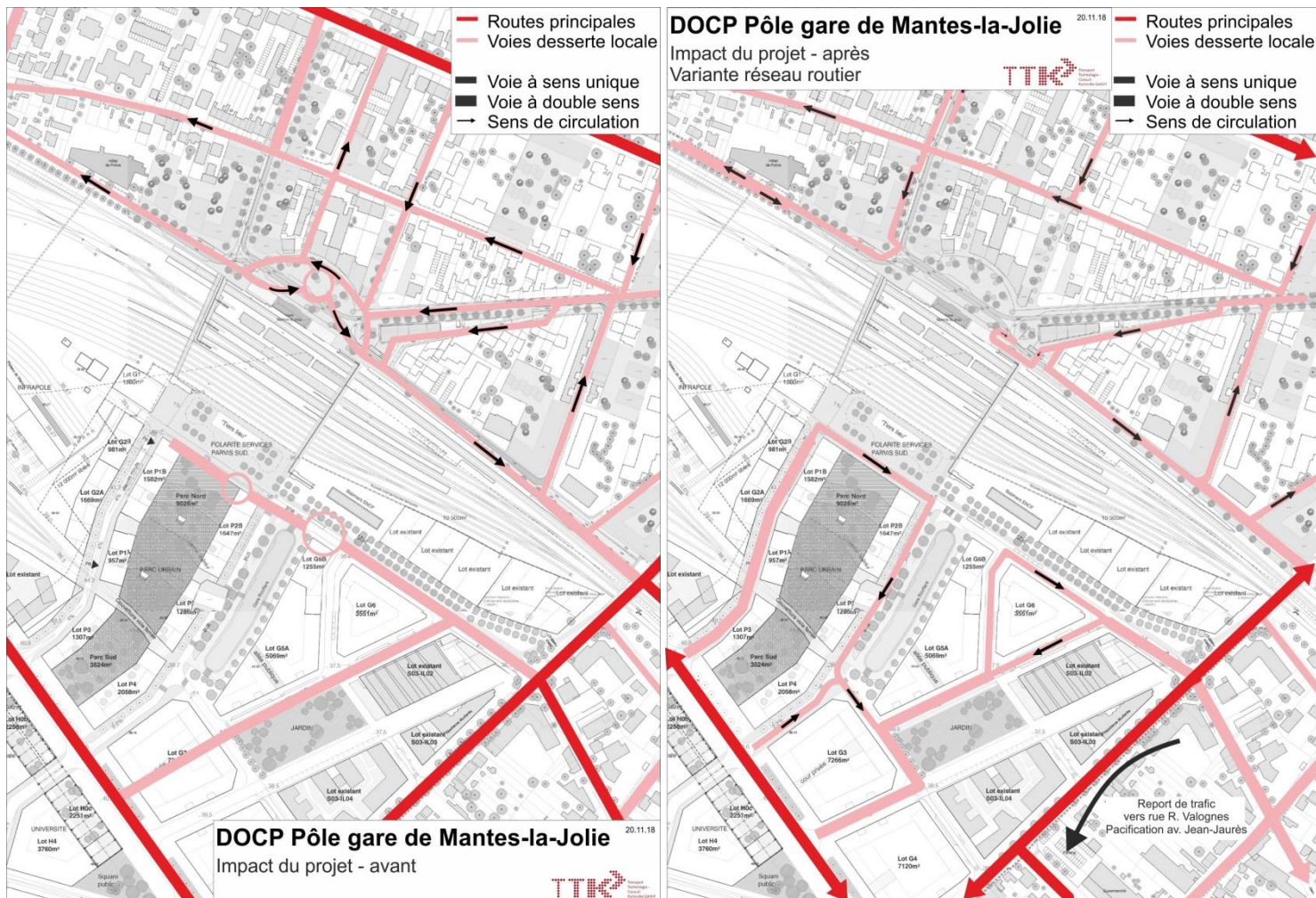


Illustration 73. Impacts et/ou apports du projet, circulation VP, variante pour le réseau routier

Circulation taxis

Pour les taxis, une station de chaque côté de la gare est prévue en proximité du parvis. Côté Nord à la sortie Est de la gare, les taxis circuleront comme les véhicules privés par la rue Eugène Grave vers la station de taxi située sur le parvis pour sortir par le boulevard Carnot. Côté Sud les taxis emprunteront la voie nouvelle Ouest avec une station de taxi située sur le parvis, et sortiront par la voie nouvelle Est, comme les véhicules privés.

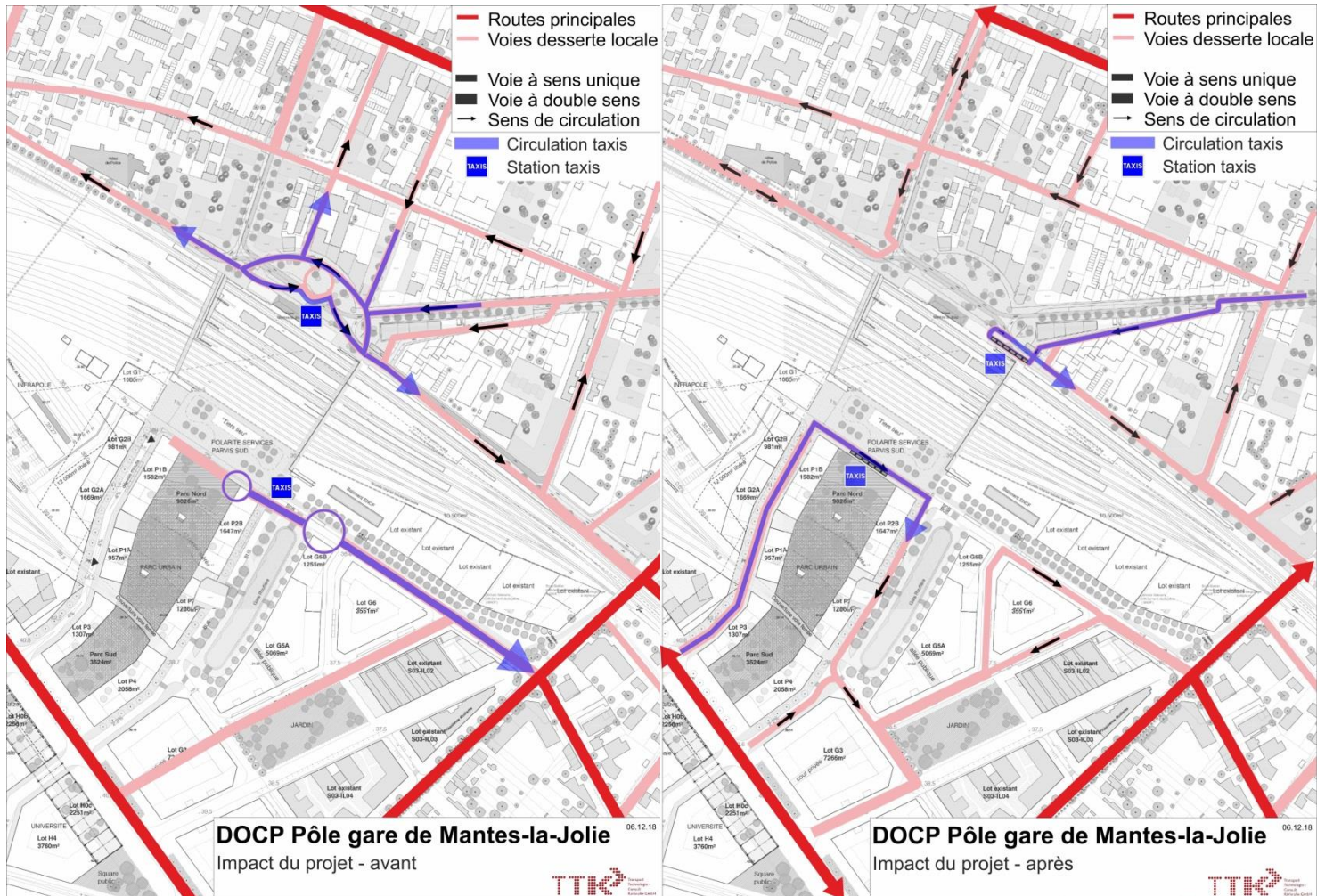


Illustration 74.

Impacts et/ou apports du projet, circulation taxi

Dépose-minute

Pour la dépose minute l'accès devient possible des deux côtés de la gare. Pour limiter les pratiques de dépose-minute irrégulières, deux espaces y sont dédiés de chaque côté de la gare. Côté Nord, elle est accessible par la rue Eugène Grave et la rue de la Paix. Au Sud, une dépose minute se trouve dans la voie perpendiculaire à la rue Marcel Cerdan et la voie nouvelle Ouest.

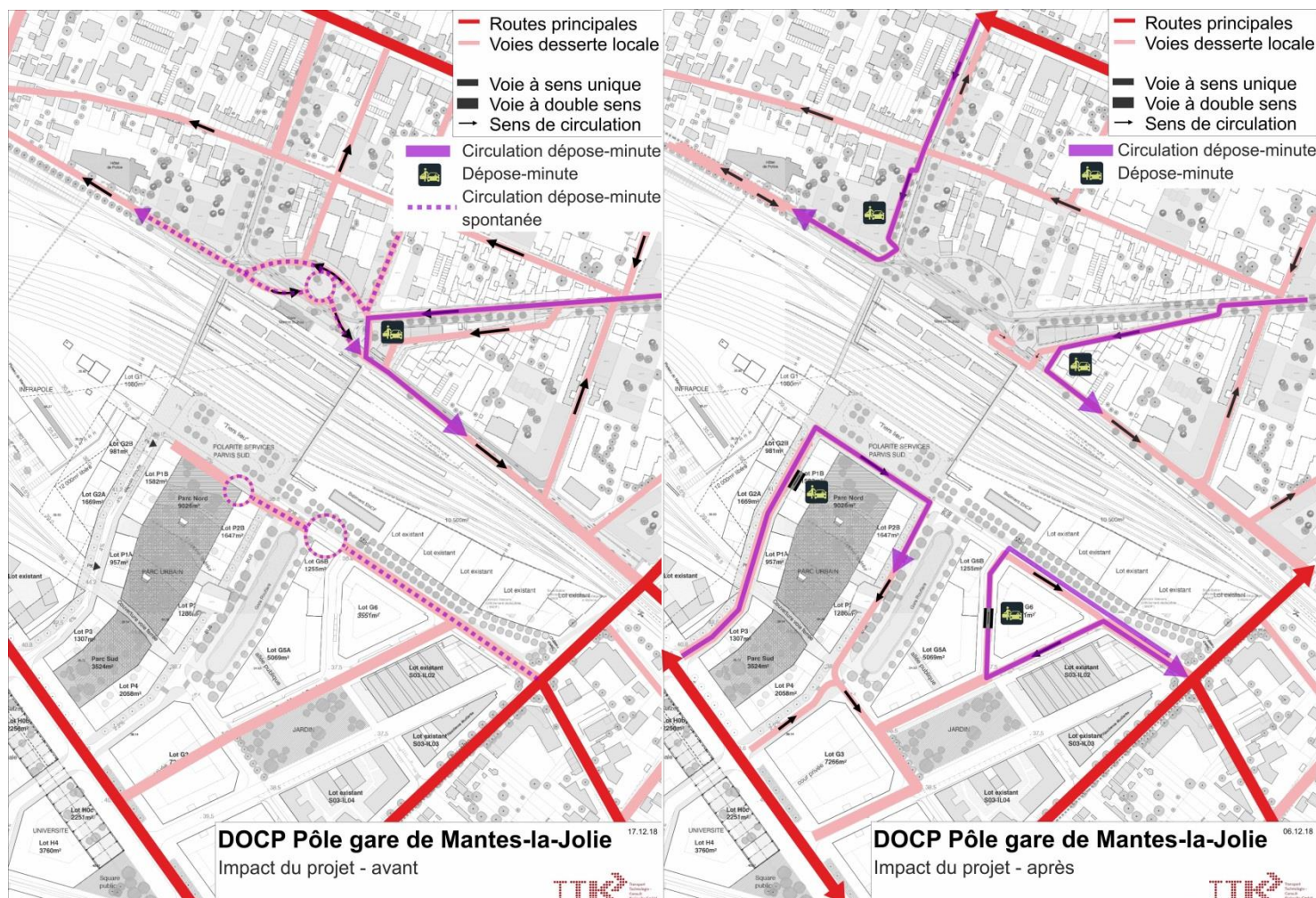


Illustration 75. Impacts et/ou apports du projet, circulation dépose minute

4.2.3 Impacts et/ou apports du projet, circulation TC

Au Nord, les lignes en terminus pourront effectuer deux boucles côté Est (avenue Franklin Roosevelt et boulevard Carnot) et Ouest (rue de la Paix et rue Pierre Sénard), les lignes passantes pourront traverser le parvis en site propre.

Au Sud les bus pourront accéder à la gare routière par l'avenue de la Grande Halle, la voie nouvelle Est et la rue Jean Jaouen.

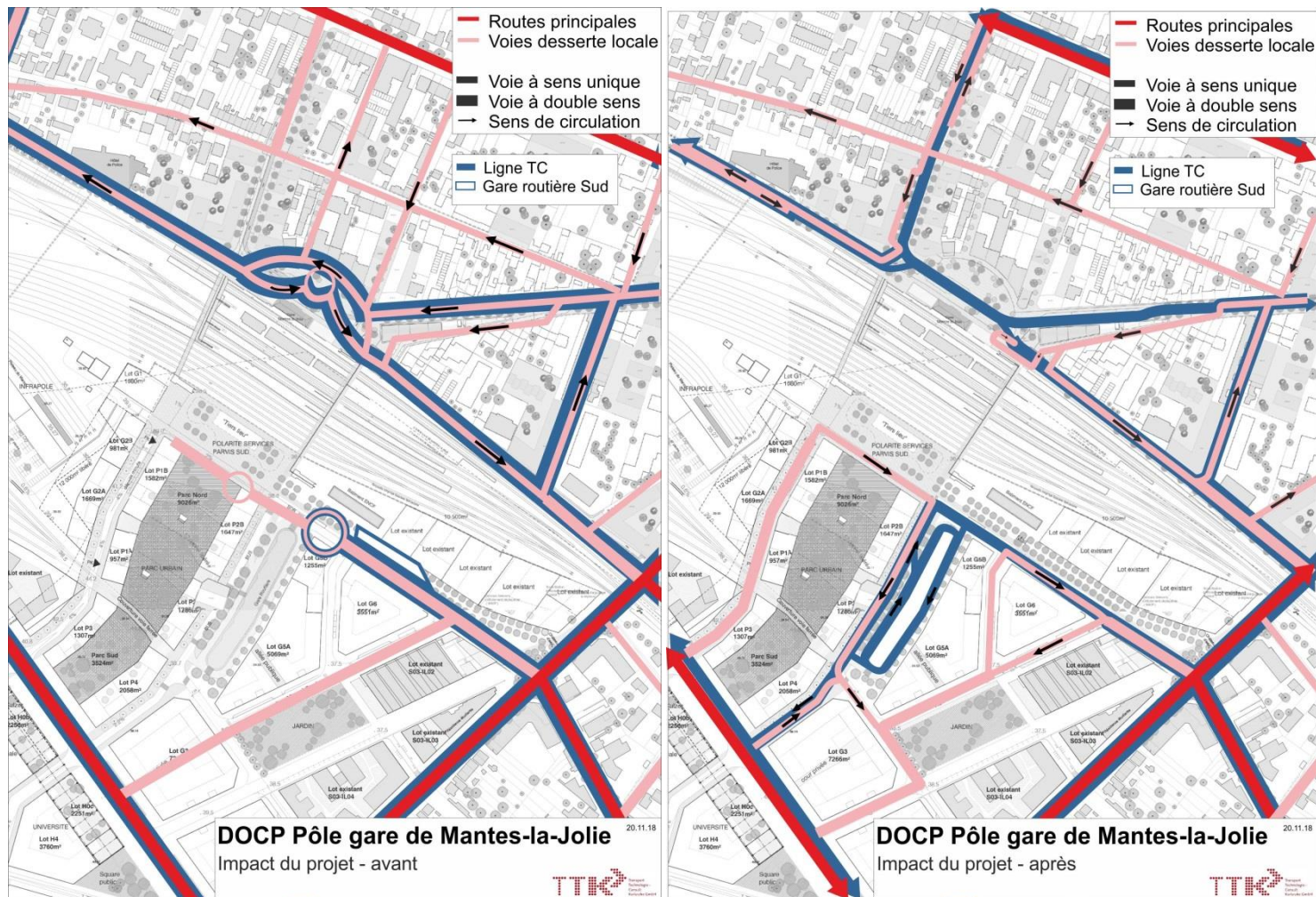


Illustration 76. Impacts et/ou apports du projet, circulation TC

4.2.4 Impacts et/ou apports du projet, circulation modes doux

Pour les modes doux, les projets urbains et de transports permettent de proposer des aménagements renforcés pour faciliter le rabattement vers la gare, aujourd'hui peu accessible par des aménagements cyclables. Un certain nombre de maillages supplémentaires sont proposés pour construire un véritable réseau cyclable attractif.

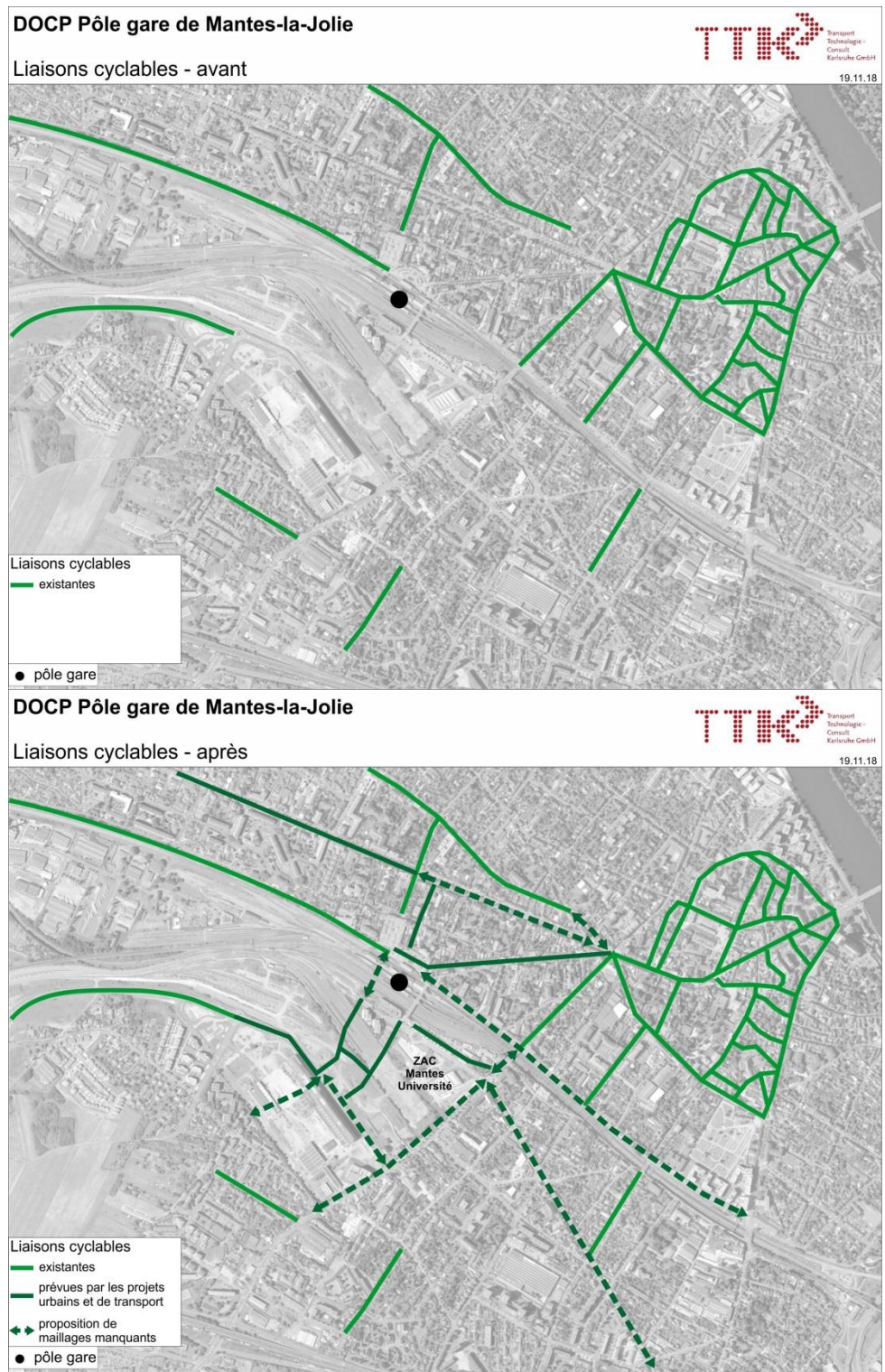


Illustration 77. Impacts et/ou apports du projet, modes doux

4.2.5 Impacts et/ou apports sur le foncier

L'impact sur le foncier au Nord est faible, car le choix a été fait de limiter le projet sur l'espace public, les voiries existantes et le parking relais existant à détruire, appartenant à GPs&Oet donc disponible à court-terme. Une mutation urbaine du quartier au Nord a été étudiée dans l'étude « Pôle gare Nord, étude prospective » en octobre 2018, envisageable qu'à moyen/long terme.

Au Sud l'impact est fort, mais comme les terrains concernés font partie de la ZAC Mantes Université, le foncier est maîtrisé en grande partie. Deux tours en face du parvis posent la question du relogement et deux îlots ne sont pas maîtrisés à l'entrée de la rue Jean Jaouen (carrefour boulevard Salengro).

5. Coûts et planning de réalisation

Cette partie présente les coûts d'investissement relatif à la création du pôle ainsi que le planning prévisionnel du projet.

5.1.1 Coûts d'investissement

Les principales hypothèses ont pour valeur de référence l'euro courant de janvier 2018.

Le chiffrage du projet du pôle d'échanges du Mantois se décompose en deux parties :

- Le pôle d'échanges Nord ;
- Le pôle d'échanges Sud.

Le coût de chaque élément a été attribué à une fonction, selon la nature de l'élément :

- Postes de dépenses liées aux fonctions de transport du pôle ;
- Postes de dépenses liées aux fonctions urbaines du pôle.

Le chiffrage présenté dans les tableaux ci-après, estimera les coûts induits par le projet.

Les modalités de financement devront être définies lors du schéma de principe.

Pour rappel, les coûts pour le projet du DOCP de 2015 : 5,4M€ pour le PEM Nord et 13,1 M€ pour le PEM Sud.

Chiffrage du projet Nord :

Postes de dépenses liés aux fonctions de transport (M€)	Pôle Nord
Parvis	
	1,9
Voies et voiries d'accès	
	3,8
Équipements d'intermodalité	
Quais bus, parking vélo	1,0
P+R	
Destruction parking actuel, construction P+R souterrain 750 places	34,2
TOTAL travaux HT	40,8
	11%
Frais d'études	4,5
TOTAL GENERAL HT	45,3

Illustration 78. Estimation des coûts des aménagements côté Nord

Chiffrage du projet Sud :

Postes de dépenses liés aux fonctions de transport (M€)	Pôle Sud
Libération d'emprises	
terrains P+R actuel + gare routière	0,48
Parvis	
	2,67
Voies et voiries d'accès	
	5,29
Équipements d'intermodalité	
	2,76
P+R Sud	
démolition + construction	26,54
Passerelle	
	4,00
TOTAL travaux HT	41,7
	11%
Frais d'études	4,6
TOTAL GENERAL HT	46,3

Illustration 79. Estimation des coûts des aménagements côté Sud

Pour le pôle Sud un certain nombre d'éléments du projet correspondent à des fonctions liées au projet urbain. Le schéma suivant montre la répartition des éléments du projet selon les fonctions.

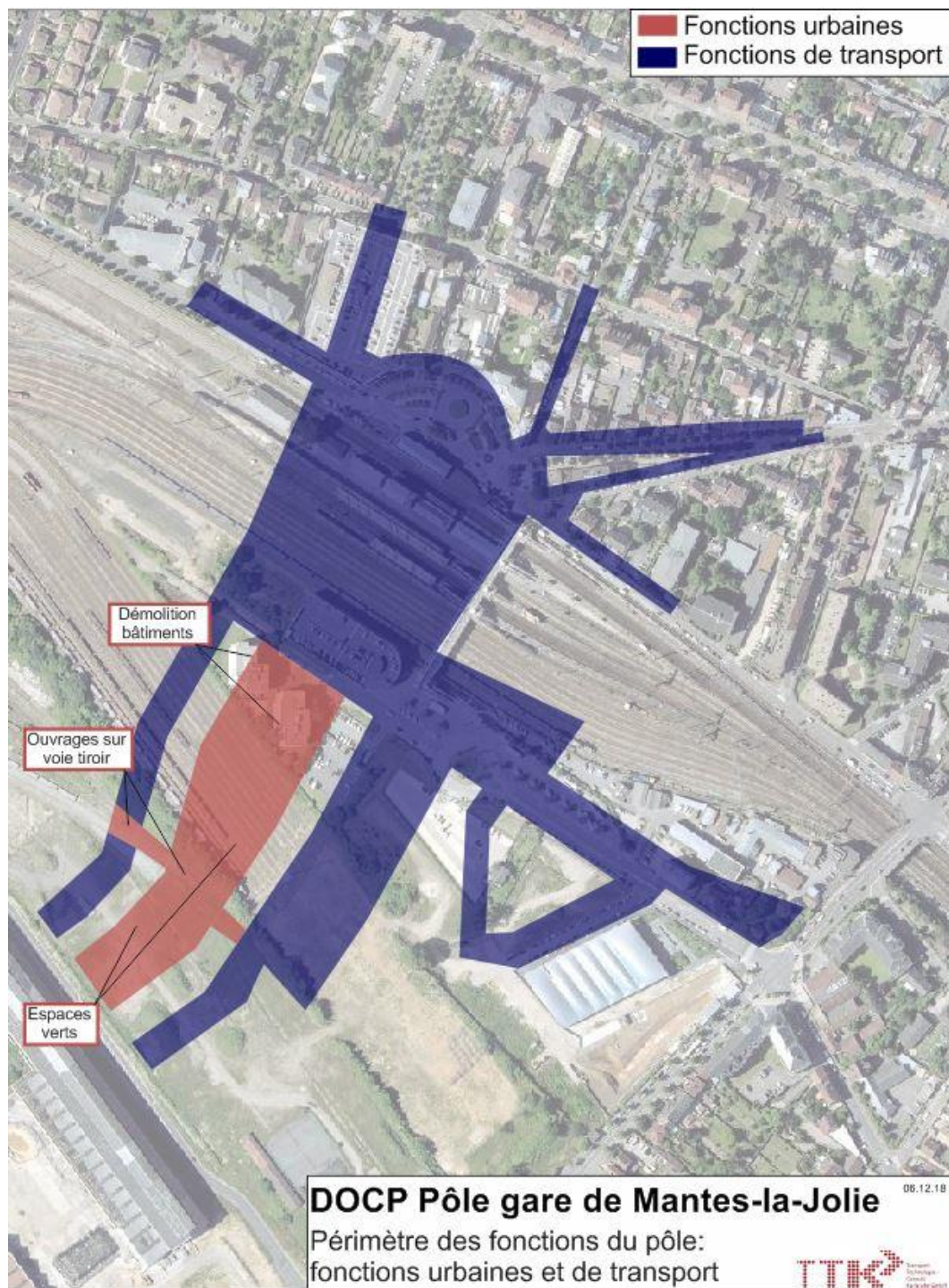


Illustration 80.

Périmètres des fonctions du pôle : fonctions urbaines et de transport

Chiffrage : synthèse par pôle fonctions transport

Conclusion

Les coûts du projet s'élevent à : 46M€ pour le pôle Sud et 45M€ pour le pôle Nord, soit **un coût total de 91 M€**

5.2 Planning prévisionnel du projet

Le planning de réalisation du pôle gare doit être coordonné avec les autres projets, des interfaces et interdépendances existent, notamment avec les projets EOLE et Mantes Université. L'objectif est de livrer le pôle en 2024, à l'horizon EOLE.

En termes de phasage des travaux les éléments suivants sont à prendre en compte, afin de maintenir au maximum les fonctions du pôle durant les travaux :

- Phase 1 :
 - Au Sud, construction de l'ensemble du PEM, sauf le parvis. Le parking actuel sera maintenu, car le nouveau parking et l'opération urbaine doivent être réalisés avant de détruire le parking actuel.
 - Au Nord, construction du PEM Nord sans le TCSP, les bus accèdent à la gare comme aujourd'hui. Une partie du parking souterrain sera construite, et le parking actuel maintenu. L'accès VP (dépose minute) se fera par la rue Corot (sens-inversé).
- Phase 2 :
 - Au Sud, démolition du parking actuel, construction de l'esplanade du parvis.
 - Au Nord, démolition du parking actuel, finalisation du parking souterrain et TCSP.

La réalisation du TCSP est conditionnée par la réalisation préalable du parking sous le parvis de la gare. La faisabilité de ce parking souterrain Nord devra être étudiée dès le démarrage des études de schéma de principe et les impacts de cet équipement devront être précisés.

Au Nord, l'accès à la gare est à assurer même en phase travaux, mais un certain nombre de fonctions ou de services pourront être délocalisés provisoirement vers le Sud. La pacification du parvis pourra se faire en étapes, d'abord restreindre l'accès VP en maintenant la circulation TC sur la place, pour ensuite organiser la desserte en site propre.

Le schéma suivant montre l'avancement du projet à la fin de la première phase.

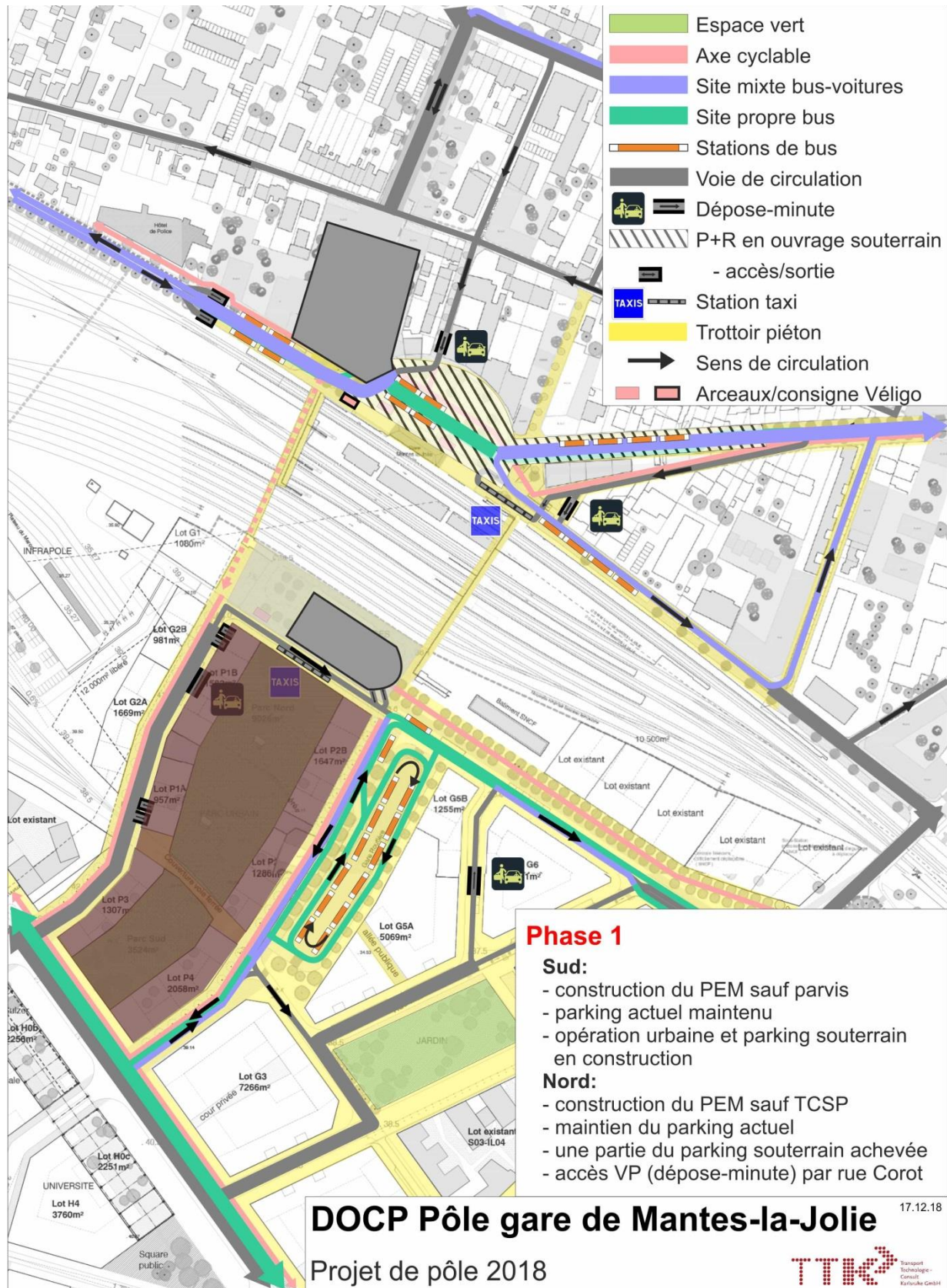


Illustration 81.

Phase 1 du projet de pôle

Le planning suivant illustre les différentes étapes de réalisation. Il intègre les phases d'études, les procédures, les étapes de consultation, d'élaboration et de passation des conventions ainsi que les travaux nécessaires à la mise en œuvre des aménagements proposés.

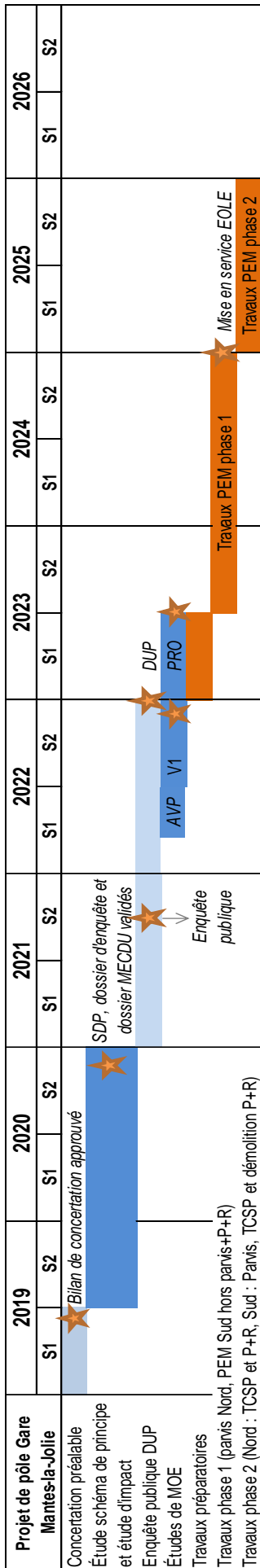


Illustration 82. Planning du projet de pôle gare

6. Suites à donner

Le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Mantes-la-Jolie s'insère dans un contexte dynamique au regard des multiples projets visant la valorisation et l'attractivité du territoire. Le projet structurant de desserte par le RER E Eole est ainsi accompagné d'un projet de territoire, décliné localement, mêlant développement urbain, économique, social et environnemental.

La présente actualisation du DOCP a ainsi permis d'optimiser l'organisation du pôle d'échanges multimodal au regard des évolutions programmatiques et urbaines des projets en interface : ZAC Mantes-Université, Quartier gare de Mantes-la-Jolie, Projet EOLE, TCSP du Mantois.

L'ambition ainsi affichée du futur pôle gare est un élément majeur du renouveau du quartier et d'un travail global d'amélioration de la mobilité sur le territoire, mêlant efficience des fonctionnalités et insertion urbaine qualitative.

La validation du DOCP et des modalités de la concertation permettra de lancer la phase d'information et de consultation de la population et des acteurs du territoire. Le bilan des échanges viendra orienter les études préalables au schéma de principe et enrichir le projet.

7. Annexes

7.1 Annexe 1 : Lexique

a. Partenaires et acteurs institutionnels

- ANRU** : Agence nationale de renouvellement urbain
- ABF** : Architectes des bâtiments de France
- CERTU** : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- CD 78** : Conseil Départemental des Yvelines
- EPAMSA** : Etablissement public d'aménagement Mantois Seine Aval
- IAU IdF** : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
- INSEE** : Institut national de la statistique et des études économiques
- RIF** : Région Île-de-France
- SNCF** : Société nationale des chemins de fer
- STIF** : Syndicat des transports en Île-de-France

b. Projets

- CPRD78** : Contrat de plan région-département des Yvelines
- DOCP** : Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
- DUP** : Déclaration d'utilité publique
- MOA** : Maîtrise d'ouvrage
- PDUIF** : Plan de déplacements urbain d'Île-de-France
- PLU** : Plan local d'urbanisme
- SDRIF** : Schéma directeur de la région Île-de-France
- SHON** : Surface hors œuvre nette
- ZAC** : Zone d'aménagement concertée

c. Transports et déplacements

- BHNS** : Bus à haut niveau de service
- GLO** : Gabarit limite d'obstacle
- GPE** : Grand Paris express
- HPM** : Heure de pointe du matin
- HPS** : Heure de pointe du soir
- MR** : Matériel roulant
- PMR** : Personne à mobilité réduite
- RER** : Réseau express régional
- RD** : Route départementale
- SMR** : Site de maintenance et de remisage
- TGV** : Train à grande vitesse
- TC** : Transport en commun
- bus en site propre** : Transport en commun en site propre
- VP** : Véhicule particulier