

Compte rendu

Sujet :

Retranscription des échanges de la visio-conférence d'informations sur le pôle d'échanges et le quartier gare d'Épône/ Mézières

Sommaire

PREAMBULE	2
1. LE POLE GARE ET LES MOBILITES	3
1.1. SUR LA DESERTE FERROVIAIRE ET LES AMENAGEMENTS DE LA GARE	3
1.2. SUR LE STATIONNEMENT	3
1.3. SUR LES MODES DOUX ET LE STATIONNEMENT VELOS	4
1.4. SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES VILLES D'ÉPONE ET DE MEZIERES	5
2. LE QUARTIER GARE	6
2.1. QUESTIONS GENERALES	6
2.2. SUR LES EQUIPEMENTS, LES COMMERCE ET LES SERVICES	6
2.3. SUR LES LOGEMENTS	8
2.4. LES PREROGATIVES IMMOBILIERES	9
2.5. SUR LA SECURITE DU QUARTIER GARE	10
3. AUTRES THEMATIQUES	11
3.1. SUR LE NOMBRE D'HABITANTS DANS LES COMMUNES A L'HORIZON 2024	11
3.2. SUR LA FUSION DES COMMUNES D'ÉPONE ET DE MEZIERES	11
3.3. SUR LA COMMUNE D'ÉPONE	11
3.4. LA DEMARCHE DE CONCERTATION	11

PREAMBULE

La visio-conférence d'information sur le pôle et quartier de gare EOLE à Epône/ Mézières s'est tenue le samedi 14 novembre de 10h à 12h.

La rencontre a accueilli 75 participants autour des interventions de :

- Guy MULLER, maire d'Epône
- Franck FONTAINE, maire de Mézières-sur-Seine
- Isabelle WILLIAME, Directrice des projets Eole chez GPS&O
- Arnaud SORIN, chef de projet pôle gares Eole chez GPS&O
- Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptique
- Claire CHAUSSADE, consultante chez l'agence de concertation Palabreo

L'ordre du jour de la réunion était le suivant :

- Présentation de l'opportunité pour le territoire que représente l'arrivée d'EOLE
- Présentation du schéma directeur du pôle d'échanges multimodal d'Epône Mézières
- Présentation des réflexions sur le quartier gare

Le document diffusé lors de la visio-conférence, ainsi que toutes les ressources concernant le projet (notamment la synthèse du Schéma de Référence du pôle d'échanges multimodal d'Epône-Mézières), sont accessibles via le site Internet de GPS&O : <https://gpseo.fr/communaute-urbaine/organisation-administrative/les-enquetes-publiques/pole-et-quartier-de-gare>

La présentation a été suivie d'un temps d'échanges avec les participants qui pouvaient s'exprimer via le « Chat ». Les questions ont été reformulées à l'oral par l'animatrice et les intervenants y ont répondu à tour de rôle.

Le présent compte-rendu reprend l'ensemble des questions et réponses formulées à l'oral ou à l'écrit. Certaines réponses sont ici étayées. Pour une facilité de lecture, la restitution des échanges est organisée par thématique dans le document.

1. LE POLE GARE ET LES MOBILITES

1.1. SUR LA DESSERTTE FERROVIAIRE ET LES AMENAGEMENTS DE LA GARE

Questions : Quel sera le délai pour rejoindre le quartier de St Lazare ? Nous mettons actuellement 42 minutes, quand tout va bien, ce qui est rare. L'arrivée d'EOLE, allongera-t-il les délais pour rejoindre St Lazare/Haussmann ? Pourrions-nous avoir une réponse précise sur ce point ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPS&O : Il existe un enjeu important autour de cette question et notamment autour de la capacité à avoir des trains à une fréquence plus rapprochée (toutes les 10 minutes par exemple). C'est notamment le cas pour la desserte de la Défense qui est un bassin d'emplois important. La desserte sur Nanterre et la Défense est actuellement compliquée. Il s'agit aussi d'assurer davantage de robustesse et de régularité concernant la desserte de Saint Lazare. La Défense sera à 35 min. de la gare d'Épône-Mézières. Le temps restera inchangé pour St Lazare (42min.)

Question : Le déplacement de l'accès aux quais vers l'Est (Tickets, dépose minutes, bagages...) a-t-il été pris en compte ? En effet, la nouvelle passerelle avec ascenseurs est excentrée par rapport au projet de la place centrale. La SNCF annonce que l'ancienne passerelle ne donnera plus accès aux quais.

Réponse d'Arnaud SORIN, GPS&O : des espaces de dépose-minute seront positionnés de chaque côté du bâtiment-voyageurs, à l'Est et à l'Ouest. La vente de tickets sera également disponible dans le bâtiment-voyageurs. De plus, la nouvelle station bus déposera les usagers au plus près de la nouvelle passerelle.

Question : Les infrastructures ferroviaires apportent, aujourd'hui, une nuisance sonore non négligeable sur les deux communes. Est-il prévu de baisser le niveau de ces nuisances pour le nouveau projet ?

Réponse d'Arnaud SORIN, GPS&O : une étude acoustique a eu lieu très récemment sur le secteur, définissant des préconisations d'aménagement afin de minimiser les nuisances sonores. Le projet prendra en compte ces préconisations.

1.2. SUR LE STATIONNEMENT

Questions : Si vous évaluez aujourd'hui à 600/700, le nombre de voitures stationnant sur le parking actuel, pourquoi avez-vous choisi de réaliser un parking de 850 places ? Ne va-t-il pas être très vite saturé avec une ligne de train en plus ? Il est indiqué dans la présentation que le deuxième parking serait réalisé "si nécessaire". Quelles sont les conditions pour sa création ? A-t-il été pris en compte dans les études, les habitants des communes limitrophes (Arnouville, Maule, Bazemont etc.) qui seront intéressés par le RER ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPS&O : Deux parkings relais (P + R) sont prévus dont un dont l'existence est subordonnée à la fréquentation des parkings qui seront utilisés. Il existe aujourd'hui 450 places de parking « en surface » ainsi qu'environ 150 places dites « sauvages » situées directement sur la voirie et aux abords du Carrefour Market. Le tout pour un total de 600 places.

A l'horizon EOLE, nous évaluons à environ 850 la demande en places de stationnement. Nous considérons dans cette évaluation une baisse de la part modale représentée par les

automobilistes qui devraient se reporter sur d'autres modes dont notamment les bus. Pour ce faire, il est prévu que l'offre concernant les transports en commun soit supérieure de 30 % à ce qu'elle est actuellement.

Deux parkings sont donc prévus : un à l'est, avec 600 places qui sera réalisé en tout état de cause et permettra d'absorber la fréquentation actuelle ; un second dont l'existence est subordonnée à ce qui est appelé le « taux de fuite », et de son importance.

Les habitants des communes limitrophes ont bien été pris en compte dans le calcul de la fréquentation supplémentaire générée par l'arrivée d'Eole.

Questions : Les parkings seront-ils payants ? Est-il envisageable de prévoir la gratuité du parking pour les Epônois et les Méziérois (sur justificatif de domicile) et de le rendre payant pour ceux qui n'y résident pas ? Est-il possible de prévoir la gratuité du stationnement pour les PMR ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPS&O : Actuellement, seuls les parkings d'Epône sont gratuits, et sont donc fréquentés, pour cette raison, par les habitants des communes voisines qui sont parfois plus proches d'une autre gare. Demain, tous les automobilistes détenteurs d'un Pass Navigo annuel pourront accéder *gratuitement* aux parkings des communes alentours. Dès lors, il se peut que les parkings d'Epône ne soient plus aussi prisés qu'avant, mais rien ne permet d'estimer à l'avance l'ampleur de ce phénomène. Il est donc nécessaire d'attendre des retours - quant à l'usage effectif qui sera fait du parking de 600 places réalisé de façon certaine, ainsi que de l'incidence de la mise en place d'un stationnement gratuit pour les détenteurs du Pass Navigo - pour estimer de l'utilité ou non d'un deuxième parking.

La tarification des parkings-relais est décidée par Île-de-France Mobilités. Ses règles sont identiques pour tous les usagers et ne permettent ni la gratuité des habitants des communes où se situe la gare, ni la gratuité pour les PMR.

Questions : Des parkings motos sont-ils prévus ? Un « dépose minute » est-il envisagé ? Un endroit où attendre les voyageurs en cas de retards de train, sera-t-il créé ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPS&O : Des places réservées aux motos sont, évidemment, prévues dans ces parkings. Est également prévue la création d'un dépose minute, aux abords de la gare, en fonction du nombre de voitures attendues.

Le schéma de référence concernant l'ensemble des sujets de mobilité est consultable sur le site Internet de GPSE&O. Des places dites « reprise quart d'heure » seront créées afin de pouvoir attendre une personne que l'on vient récupérer en gare.

1.3. SUR LES MODES DOUX ET LE STATIONNEMENT VELOS

Questions : Il est indiqué dans la présentation, la création de 50 places de stationnement vélos. N'est-ce pas trop peu ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPSE&O : Deux sortes de stationnement cyclistes sont prévues : en consigne sécurisé (Il s'agit d'une demande formulée notamment par les détenteurs de vélos électriques) et en arceaux libres. Le nombre de ces stationnements est actuellement en train d'être redéfini étant donné l'augmentation sensible, depuis ces derniers mois, de l'utilisation de ce moyen de transport. Le nombre de places pourrait également être adapté dans le futur si cela s'avérait nécessaire.

Question : Les vélos seront-ils acceptés dans le RER E ?

Réponse d'Arnaud SORIN, GPS&O : cette question relève de la SNCF, et nous n'en connaissons pas la réponse.

Questions : Les pistes cyclables seront-elles développées et sécurisées, entre la gare et les bourgs d'Épône et de Mézières ? Les voies douces ont-elles été déjà définies ?

Réponse d'Arnaud SORIN, GPS&O : le schéma directeur cyclable adopté en 2019 par la Communauté urbaine est téléchargeable via cette page : <https://gpseo.fr/se-deplacer/velo/le-schema-directeur-cyclable> . Les axes que pourront emprunter les cyclistes et les piétons pour se rendre à la gare, dans le quartier immédiat de la gare, ont été définis dans le cadre de l'étude dont vous trouverez la synthèse sur la page Internet dédiée à la consultation.

Questions : Est-ce que la liaison piétonne, cycliste et véhicules entre le centre-bourg et le quartier gare sera améliorée ? Comment sera assuré le transfert vers la gare des habitants de la Zac des Fontaines à Mézières ? L'accès piéton à la zone industrielle qui se développe derrière la station essence Total (biocoop & co) sera-t-il facilité ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPSE&O : Un enjeu existe autour de ce qui permet de connecter les quartiers entre eux. La liaison piétonne et cyclable est notamment stratégique. A ce propos, l'aménagement de la RD 113 (dimensionnée pour supporter un trafic qui n'a pas lieu d'être et qui crée ainsi une vraie coupure) en une voie urbaine avec voies douces et des systèmes pour traverser permettra ce lien entre tous les quartiers. Ces divers sujets sont à l'étude dans le cadre du projet urbain.

1.4. SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES VILLES D'EPONE ET DE MEZIERES

Questions : Concernant les lignes de bus, est-il envisagé davantage de passages à l'intérieur des villes d'Épône et de Mézières-sur-seine ? Une amélioration des transports pour les hauteurs de Mézières est-elle à espérer ? Sera-t-il prévu des "navettes" depuis les hauts d'Épône et de Mézières cadencées avec les trains ? Est-il possible de prévoir ces transports publics « sur demande », y compris le week-end ?

Réponse d'Arnaud SORIN, GPS&O : L'offre bus sera complètement refondue à l'horizon 2024. Les études sont en cours et devraient définir précisément la cartographie de l'offre, validée in fine par Île-de-France Mobilités, vers 2022. L'offre devrait être augmentée de 30% sur le territoire communautaire.

Question : Pouvez-vous nous indiquer de quelle manière il sera possible de se rendre du quartier Elisabethville à la gare d'Épône ?

Réponse de Guy MULLER, maire d'Épône : Cela n'est pas encore à l'ordre du jour car il serait dommageable de ne pas profiter de la proximité de la gare d'Aubergenville-Elisabethville. Il est rappelé que la redéfinition des réseaux et passages se fera en 2022 et que ces derniers seront nécessairement plus nombreux. L'ajout d'une ligne ou le renfort d'une autre sera défini en fonction des besoins et en accord avec les communes d'un côté, et IDF mobilités de l'autre (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France).

2. LE QUARTIER GARE

Suite aux présentations, les participants ont souligné de manière positive la présence d'un groupe scolaire, d'une grande place et d'un square dans le projet tel qu'envisagé.

2.1. QUESTIONS GENERALES

Question : Le quartier de gare à Aubergenville-Elisabethville semble assez similaire dans ses usages à celui présenté pour Epône/ Mézières. Existe-il un retour d'expérience, des témoignages, pour savoir si cela fonctionne bien. Est-ce que ça fonctionne bien ?

Réponse. Les deux gares citées ici étant très différentes, il n'est pas possible de répondre à cette question, sauf précisions complémentaires.

Question : Combien d'habitants seront accueillis dans le nouveau quartier gare ? Combien de logements ? Sur combien d'hectares seront construits ces logements ?

Réponse. L'emprise totale du secteur de projet représente 12ha. Les travaux des urbanistes se développent sur la base d'une densité objectif moyenne entre la densité des centres bourgs des deux communes et celle des quartiers pavillonnaires. L'objectif est de répondre à la pression de la demande, à la logique de développement durable et d'intensification des usages à proximité des pôles de mobilité, tout en respectant les échelles du tissu urbain local. Le nombre de logements ressortira de l'étude de programmation en cours en fonction de cette densité et des choix de programmation (équipements, commerces, activités, espaces publics). Sur les équipements, les commerces et les services

Questions : Est-il prévu la création d'une crèche, équipement qui manque cruellement actuellement à Epône ? Avoir une crèche à proximité de la gare serait un vrai plus sur la commune. S'agira-t-il d'une crèche privée ou publique ?

Réponse de Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptyque : L'implantation d'une crèche (privée ou associative) est en discussion, notamment car on est à proximité de la gare (lieu stratégique) et aussi car c'est un nouvel élément pour diversifier et dynamiser la vie du quartier.

Réponse de Franck FONTAINE, maire de Mézières-sur-Seine : une crèche publique coûterait très cher à la collectivité, coût porté notamment par les contribuables via les impôts. De ce fait, c'est davantage une crèche privée qui serait privilégiée. Pour autant, une alternative existe en la signature d'une convention entre ladite crèche et la commune de façon à ce que cette dernière prenne en charge des lits, ce qui reviendrait à un coût moindre pour les usagers.

Question : Le projet prévoit-il la création d'infrastructures sportives ? La création d'un skate-park est-elle envisageable ?

Réponse de Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptyque : Il est prévu d'implanter un équipement de type salle de sport sur le site, équipement qui nécessite d'importants financements. Son dimensionnement et sa programmation seront le fruit d'un travail commun encore en cours entre les deux communes afin de créer un équipement polyvalent qui profiterait à tous et où plusieurs types de sport pourraient être pratiqués.

Question : Qu'est-il envisagé pour le groupe scolaire ?

Réponse de Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptique : Aujourd'hui, il semble utile pour les deux communes d'envisager la création d'un groupe scolaire sur le quartier de la gare pour desserrer et compléter l'offre existante. La nouvelle école accueillerait donc des élèves venant des deux communes. L'implantation d'un groupe scolaire, au-delà de sa nécessité lorsqu'une population nouvelle arrive sur un territoire, est un moyen de créer du lien social et la rencontre entre habitants.

Question : La construction d'un nouveau collège dans le quartier gare est-elle envisageable ? Un nouveau collège devient en effet très urgent, compte tenu de la forte augmentation de la population d'ici 2024 (et encore plus d'ici 2027). Dans une logique de développement durable, son implantation dans le quartier de la gare permettrait à la majorité des collégiens d'y accéder à pied ou à vélo (en RER pour les jeunes d'Elisabethville). Est-ce envisageable ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPSE&O : Le collège n'est pas un élément dont la création a été jugée nécessaire à la suite des différentes études qui ont pu être menées. Cet équipement demande une emprise foncière bien plus importante qu'un groupe scolaire et sa création profiterait non pas au quartier mais à l'ensemble du bourg. Un nouveau collège est prévu, dans le même quartier que l'existant, quartier entouré de verdure avec des accès simples et la présence d'équipements sportifs à proximité. La création d'un collège est une décision qui revient au département.

Questions : Est-il possible d'augmenter l'offre médicale dans le secteur ? Pourquoi existent-ils deux cabinets médicaux distincts alors qu'il pourrait y avoir un grand ensemble médical Epône-Mézières ?

Réponse de Guy MULLER, maire d'Epône : un cabinet médical important existe d'ores-et-déjà à Mézières, mais il est vrai qu'il existe un déficit médical à Epône. Un projet est en cours d'étude pour la création d'une maison médicale qui viendrait s'implanter dans le centre-ville d'Epône de façon à équilibrer le quartier gare, et ses nouveaux aménagements, avec le centre-bourg.

Réponse de Franck FONTAINE, maire de Mézières-sur-Seine : L'idée de la création de cet équipement fait suite à l'interpellation des professionnels faisant partie du cabinet médical de Mézières, concernant un risque de désert médical si rien n'était fait, notamment aux vues de l'arrivée de nouveaux habitants dans le quartier gare. Un retour vers la population devrait avoir lieu sur ce sujet, en début d'année prochaine. L'enjeu est ici de répondre à un besoin actuel et futur des médecins généralistes et spécialistes.

Questions : Comment préserver le dynamisme des centres-bourgs avec le développement des activités dans le quartier gare ? La création d'un pôle "commerçants" sur le quartier gare ne risque-t-il pas de sonner la mort définitive des centres bourg d'Epône et de Mézières qui ne se portent déjà pas très bien ?

Réponse de Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptique : La thématique des petits commerces est aujourd'hui particulièrement d'actualité et l'enjeu de ne pas mettre à mal ceux qui sont déjà implantés par l'arrivée de nouveaux commerces dans le secteur du projet est important. Il s'agit là de trouver l'équilibre entre la vie, l'animation des bourgs et le nouveau quartier.

Messieurs FONTAINE et MULLER : Il ne s'agira non pas de concurrence mais plutôt de co-développement. Les commerces s'implantant dans le quartier gare n'auront pas la même vocation que ceux déjà présents, ni la même clientèle.

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPSE&O : Le quartier devrait s'équilibrer avec le temps puisqu'il va prendre quelques années à se construire. Cela commencera d'abord par le pôle d'échanges et ses abords. Puis petit à petit les choses trouveront leur place entre les 3 entités, quartiers. La complémentarité entre les trois bourgs va continuer à exister dans la concertation, dans sa conception puis dans sa mise en œuvre progressive, en fonction de ce qui pourra être dit, du projet. Le développement du quartier de la gare ne devrait donc pas se faire au détriment des deux bourgs d'Epône et de Mézière mais plutôt en lien avec ces derniers de façon à avoir un éventail d'offres et de services équilibrés et complémentaires à l'échelle du territoire.

Questions : Une boulangerie et un point presse sont-ils prévus sur le parvis de la gare ? Qu'est-il envisagé pour Carrefour Market, Lidl, la Pharmacie et le laboratoire biologique ?

Réponse. Le travail de projet sur la programmation commerciale fait ressortir que la commercialité existante est déjà plutôt bien dimensionnée et doit être préservée. Il est envisagé une intégration des unités existantes au projet avec des compléments ponctuels éventuels encore à définir qui pourraient répondre aux besoins de proximité des habitants du quartier.

Question : la création d'un hôtel est-il envisagé dans le nouveau quartier gare ? En effet, au regard du nombre important d'entreprises sur le territoire, un complexe hôtelier serait le bienvenu. Les hôtels actuels sont (hors période COVID) souvent complets la semaine et il est parfois difficile, pour des salariés en déplacement, de trouver un hébergement.

Réponse. C'est un sujet qui est en réflexion, les retours des usagers locaux sur ce point sont très utiles à compléter les études de programmation.

Question : Qui prendra en charge les frais de fonctionnement des bâtiments ? GPSE&O ?

Réponse. Le projet est développé par la communauté de Communes GPS&O, mais les bâtiments de logements, d'activités et commerciaux seront construits par des opérateurs privés ou des bailleurs puis vendus ou loués. L'entretien et le fonctionnement des bâtiments sera assuré par leurs propriétaires. Les équipements publics seront pris en charge selon la compétence concernée soit par GPS&O (parkings du pôle d'échanges), soit par les communes (groupe scolaire et/ou équipement sportif).

2.2. SUR LES LOGEMENTS

Questions : Quelle conséquence le projet aura-t-il sur le POS ? Quelle sera la hauteur maximum des bâtiments construits ? Le projet prévoit-il la construction d'immeubles en R+3 et plus dans nos villages ?

Réponse de Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptique : Les documents cadres comme le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), insistent sur le fait qu'il ne faut pas forcément créer un ensemble homogène mais plutôt cohérent. L'idée est donc de diversifier les hauteurs des constructions : du R+1 pour des maisons d'habitats individuels - même si groupées - ; du R+2+comble pour des maisons partagées et des petits collectifs ; et sur des lieux stratégiques (comme le parvis gare) pourquoi pas des immeubles un peu plus hauts (Le

règlement d'urbanisme définit aujourd'hui une hauteur de R+3+C, mais cela peut se décliner comme une moyenne avec quelques points plus hauts permettant d'équilibrer le quartier tout en offrant aussi des hauteurs plus réduites et de l'habitat individuel à R+1 ou R+1+C). L'idée est d'alterner les hauteurs pour créer une ambiance urbaine et paysagère agréable tout en tenant compte de l'existant donc des quartiers environnants. Par exemple, implanter des bâtiments peu élevés face aux maisons existantes et se situant hors du périmètre d'intervention semble censé, tout comme réaliser des cœurs d'ilots avec des bâtiments assez bas.

Ces prescriptions feront partie des adaptations au PLUI (Plan Local D'Urbanisme Intercommunal - document d'urbanisme qui remplace le POS) qui sont à l'étude dans le cadre du projet afin d'assurer une cohérence interne du quartier et avec son environnement. Le secteur est aujourd'hui partiellement en zone mixte et partiellement en zone pavillonnaire. Il n'est pas prévu de changement majeur des destinations et zonages des emprises projet.

Question : Pour les logements individuels, est-il possible de les envisager, de même taille, mais non mitoyens ?

Les enjeux de différenciation des typologies afin d'accueillir des profils d'habitants variés tout en correspondant aux besoins et à la demande locale sont importants et seront pris en compte dans le travail en cours sur la définition des formes urbaines. Les logements individuels font partie des typologies envisagées. Ce travail sur les formes urbaines du quartier doit répondre aux enjeux de densification, de préservation d'espaces de pleine terre et de développement durable.

Questions : Est-il possible de privilégier les espaces verts et de développer une ambiance « village » pour le projet quartier gare, et ainsi éviter de reproduire le projet situé en bord de Seine à Mantes-la-Jolie ?

Réponse de Gilles SENSINI urbaniste chez Polyptique : L'enjeu est de créer une réelle vie de quartier et des ambiances paysagères. Cela passe aussi par une forte présence du végétal qui permet de ne pas trop imperméabiliser les sols (avantage des bâtiments collectifs ou intermédiaires qui, de par leur faible emprise au sol permettent de le libérer) . Il s'agit donc de créer un ensemble responsable d'un point de vue développement durable tout en alternant végétal et habitat pour varier les perspectives avec derrière, l'idée d'un territoire qui se construit de manière progressive et non monolithique.

2.3. LES PREROGATIVES IMMOBILIERES

Questions : Le droit de préemption s'appliquera-t-il pour les maisons situées avenue de la gare et pour le supermarché Carrefour ? Comment allez-vous prendre en compte les achats actuels de maisons par les promoteurs ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPSE&O : L'ensemble du quartier, des deux côtés, est dans une zone de DPU (droit de préemption urbain). Dans une telle zone, une collectivité peut acheter en lieu et place des acheteurs potentiels des biens localisés ici au motif qu'un projet y est prévu. Cela signifie que lorsque quelqu'un dispose d'un bien (maison, commerce, etc) sur cette zone et qu'il souhaite le vendre, une DIA (déclaration d'intention d'aliéner) est

transmise à la collectivité. Cette dernière a alors le droit de s'interposer et de faire un acte d'achat avec ou sans révision de prix.

En ce qui concerne **les promoteurs**, nombre d'entre eux sont en recherche de biens dans le secteur de la gare, surtout côté Epône. Tous les biens destinés à être vendus dans ce secteur seront connus de la collectivité par le biais de la DIA, collectivité qui peut donc s'interposer si les projets proposés par les promoteurs ne sont pas raisonnables par rapport à ce qui est prévu.

Pour ce qui est du bloc de pavillon, situé entre les voies ferrées et la rue Renard Benoit, son emprise est nécessaire à la réalisation du pôle multimodal. La collectivité est donc en relation avec les propriétaires de ces biens de façon à les racheter.

2.4. SUR LA SECURITE DU QUARTIER GARE

Questions : La sécurité des quartiers d'Epône et de Mézières, aujourd'hui tranquilles, sera t'elle assurée avec l'aménagement d'un nouveau quartier gare ? Est-il envisagé de transférer les locaux de la Police pluri-communale dans le quartier de gare ? Implanter une annexe de la Police Municipale dans le quartier gare est-il envisageable ?

Réponse d'Isabelle WILLIAME, GPSE&O : La police est une compétence nationale. Je ne connais pas, à l'heure actuelle, l'équilibre des forces de police entre les deux communes. Pour autant, rien ne laisserait penser que la densification du quartier serait facteur d'insécurité au contraire d'aujourd'hui où le tissu urbain est plutôt lâche

Réponse de Franck FONTAINE, maire de Mézières-sur-Seine : Nous ne pouvons pas présager d'une éventuelle insécurité du fait d'implanter de nouveaux logements, c'est sans doute l'inverse qui se produira.

Réponse de Guy MULLER, maire d'Epône : la police actuelle est pluri communale, ce qui signifie qu'elle est municipale mais qu'elle est partagée entre Epône et Mézière. Bien évidemment, les effectifs des équipes de police peuvent évoluer si la population augmente. Mais la proximité géographique actuelle entre le poste et les communes leur permet d'arriver rapidement sur zone si besoin, et les rondes aujourd'hui effectuées seront étendues au nouveau quartier demain, à plus haute fréquence si nécessaire. En parallèle, ces dernières années, de la vidéo surveillance a été développée dans les deux communes pour conforter ce sentiment de sécurité, jugée d'ailleurs plutôt acceptable par rapport à ce qu'on peut connaître ailleurs. Quant à la délocalisation du poste de police communal pour le mettre dans le quartier de gare, l'idée n'est pas d'actualité puisque le poste de police neuf est situé au centre des deux communes (mais nous parlerons de cette idée aux conseillers communaux).

3. AUTRES THEMATIQUES

3.1. SUR LE NOMBRE D'HABITANTS DANS LES COMMUNES A L'HORIZON 2024

Question : Combien d'habitants supplémentaires sont envisagés sur les deux communes à l'horizon 2024 ?

Réponse. L'évolution du nombre d'habitants sur les communes est un sujet plus large que celui du quartier de gare. Il dépend du développement de projets portés par la puissance publique, mais aussi pour une part importante par des projets développés par le privé sur lequel les communes n'ont pas de visibilité tant que les demandes d'autorisations d'urbanisme n'ont pas été déposées. Le développement du quartier de gare commencera par les aménités du pôle d'échanges multimodal, dont les premiers éléments sont prévus d'être livrés à fin 2024. Les programmes de logements arriveront à partir de 2025 et sont prévus de s'étaler dans le temps au moins jusqu'à 2030.

3.2. SUR LA FUSION DES COMMUNES D'ÉPONE ET DE MÉZIERES

Question : Quand les deux communes d'Épône et de Mézières fusionneront-elles ?

Réponse de Franck FONTAINE, maire de Mézières-sur-Seine : La question a été soulevée par de nombreux méziérois durant la campagne, et la réponse reste inchangée aujourd'hui : la fusion n'est pas d'actualité. Si le sujet arrive sur le devant de la scène durant ce mandat, l'idée de mener un référendum est privilégiée. En attendant, il faut continuer à mutualiser les services pour permettre des économies d'échelle au niveau financier mais aussi d'efficacité qui pourront ainsi être réalisées.

3.3. SUR LA COMMUNE D'ÉPONE

Question : Pour quand est prévue la rénovation du centre-bourg d'Épône ?

Réponse de Guy MULLER, maire d'Épône : La commune y travaille. Dans le cadre du projet de revitalisation du centre bourg, des réunions publiques seront organisées ce sujet courant 2021.

Question : Combien de programmes immobiliers sont envisagés à Épône à horizon 2024 ?

Les données pour répondre à cette question sont actuellement en cours d'étude. Une réponse précise vous sera communiquée dès que possible sur ce point.

3.4. LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Questions : Le délai de 4 mois de concertation prévue pour le projet, n'est-il pas trop court pour recueillir les avis des habitants ? Les idées issues de la concertation pourront-elles être prises en compte dans la programmation, avant l'enquête publique ?

Réponse de Franck FONTAINE, maire de Mézières-sur-Seine : le projet se fait attendre depuis de nombreuses années et il est désormais temps d'agir. Quatre mois est un délai convenable et nous comptons sur chacun pour être présent lors des prochains rendez-vous afin d'exprimer ses idées et qu'ainsi le projet soit constructif.

Isabelle WILLIAME, GPSE&O : pour vous exprimer dans les prochaines semaines, plusieurs rendez-vous vous seront proposés : un questionnaire à remplir en ligne du 17 novembre au

1^{er} décembre, puis des modules pour exprimer votre vision du projet les 10/14 et 15 décembre prochain et enfin une réunion de restitution début 2021.