



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DES YVELINES

COMMUNES D'EPÔNE ET DE MÉZIÈRES

Projet urbain quartier de gare Et Pôle d'Echanges Multimodal

[NOTICE EXPLICATIVE](#)

Janvier 2023

Table des matières

Préambule.....	4
I. Objet de l'opération.....	5
A. Contexte du projet	5
B. Articulation des projets en cours de réalisation : le projet EOLE	9
C. Nécessité de la déclaration d'utilité publique	12
II. Présentation du projet	13
A. Parti retenu	13
B. Programme prévisionnel de réalisation.....	16
III. Compatibilité avec les documents d'urbanisme	17
A. Le schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	17
B. L'Opération d'intérêt national (OIN) Seine-Aval	18
C. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).....	20
IV. Justification de l'utilité publique	25
A. Le Pôle d'Echanges Multimodal.....	25
B. Le quartier Gare	26
C. Une opportunité pour le développement du territoire.....	27

Table des illustrations

<i>Figure 1 Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise</i>	6
<i>Figure 2 GPS&O et les réseaux de transport</i>	7
<i>Figure 3 Position de GPS&O en Ile-de-France</i>	7
Figure 4 Périmètre de de PIC et de DUP initial voté en 2015.....	8
Figure 5 Périmètre de DUP définitif.....	9
Figure 6 Tracé du projet EOLE de Hausmann St Lazare à Mantes-la-Jolie	10
Figure 7 Plan du projet EOLE.....	11
Figure 8 Axonométrie du Pôle d'Echanges Multimodal.....	15
Figure 15 Extrait de la carte des destinations du SDRIF	18
Figure 16 Extrait du plan de l'OIN Seine-Aval	19
Figure 18 Plan des OAP du PLUi de GPS&O	23
Figure 17 Extrait du PLUi de Mézières-sur-Seine (gauche) et d'Epône (droite).....	23

Préambule

La réalisation du projet d'extension du RER « E » dit EOLE vers l'Ouest va opérer un bouleversement de la desserte en transports sur le territoire des communes d'Épône, de Mézières-sur-Seine ainsi que des communes avoisinantes.

En effet, la gare d'Épône - Mézières qui est actuellement desservie par les lignes de transilien J et N, permettant de rejoindre respectivement les gares de Paris Saint Lazare et Montparnasse, bénéficiera dès 2024 d'une nouvelle connexion à la métropole du Grand Paris grâce à la mise en service du RER E.

Offrant de nouveaux lieux de dessertes stratégiques (La Défense, Porte Maillot.), le projet EOLE améliorera l'accessibilité à la métropole francilienne avec une liaison directe, plus rapide et mieux interconnectée à l'ouest parisien (nouveaux arrêts à Nanterre-la-Folie, la Défense et Porte Maillot), et une fréquence de passage des trains accrue. Cette attractivité nouvelle appelle à un réaménagement du quartier de gare « Épône-Mézières ».

Aujourd'hui organisé en trois zones d'activités comprenant de nombreuses friches, ce quartier de gare et ses abords bénéficieront pleinement de cette accessibilité renforcée grâce au projet de développement d'un véritable quartier urbain autour d'un pôle d'échanges multimodal requalifié.

Une réflexion a été menée afin d'adapter au mieux le quartier à la nouvelle desserte ferroviaire en offrant une amélioration du bâti existant et une réécriture à travers les axes suivants :

- Un quartier d'entrée de ville commun à Épône et Mézières avec une identité forte ;
- Une intermodalité très efficace
- Une densification et intensification des abords de la gare ;
- Une programmation complémentaire à celle des centre bourg d'Épône et de Mézières-sur-Seine ;
- Des ambiances et qualités urbaines pour se déplacer mais aussi vivre dans le quartier ;
- Un maillage complété et optimisé ;

I. Objet de l'opération

A. Contexte du projet

1. *La communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O)*

La Communauté urbaine GPS&O intervient en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation du projet urbain Quartier de la Gare d'Épône-Mézières et du Pôle d'Échange Multimodal, au titre de sa compétence en matière d'aménagement.

La commune d'Épône était membre de la communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY) créée fin 1999 et qui succédait au district urbain de Mantes (DUM), créé en 1966. Le DUM avait lui-même remplacé le syndicat intercommunal d'assainissement de l'agglomération mantaise fondé en 1951.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPAM) du 27 janvier 2014 prescrit la création d'intercommunalités d'au moins 200 000 habitants en Grande couronne afin de pouvoir dialoguer avec la métropole du Grand Paris, dont la création était prévue par cette même loi.

Dans ce cadre, la communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY) a fusionné avec cinq autres intercommunalités à fiscalité propre pour former, le 1er janvier 2016, la Communauté urbaine dénommée Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

Par conséquent, la commune d'Épône, anciennement membre de la CAMY, a intégré la Communauté urbaine.

La Commune de Mézières-sur-Seine était initialement membre de la communauté de communes des Deux Rives de la Seine (AGGLO2RS), créée fin 2005 et transformée en communauté d'agglomération sous le nom de communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS). Au premier janvier 2016, la CA2RS a été intégrée à la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O). En conséquence, la commune de Mézières-sur-Seine est désormais membre de la Communauté urbaine.

La Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise est en effet issue de la fusion de 6 intercommunalités du Nord des Yvelines. Il s'agit de la plus grande communauté urbaine de France. Au niveau national, elle se place au 13ème rang des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Elle s'étend sur une superficie de 500 km² et réunit plus de 405 000 habitants répartis dans 73 communes dont les Communes d'Épône et de Mézières-sur-Seine. 50 d'entre elles comptent moins de 5 000 habitants et 43 se situent sous le seuil des 2 000 habitants.

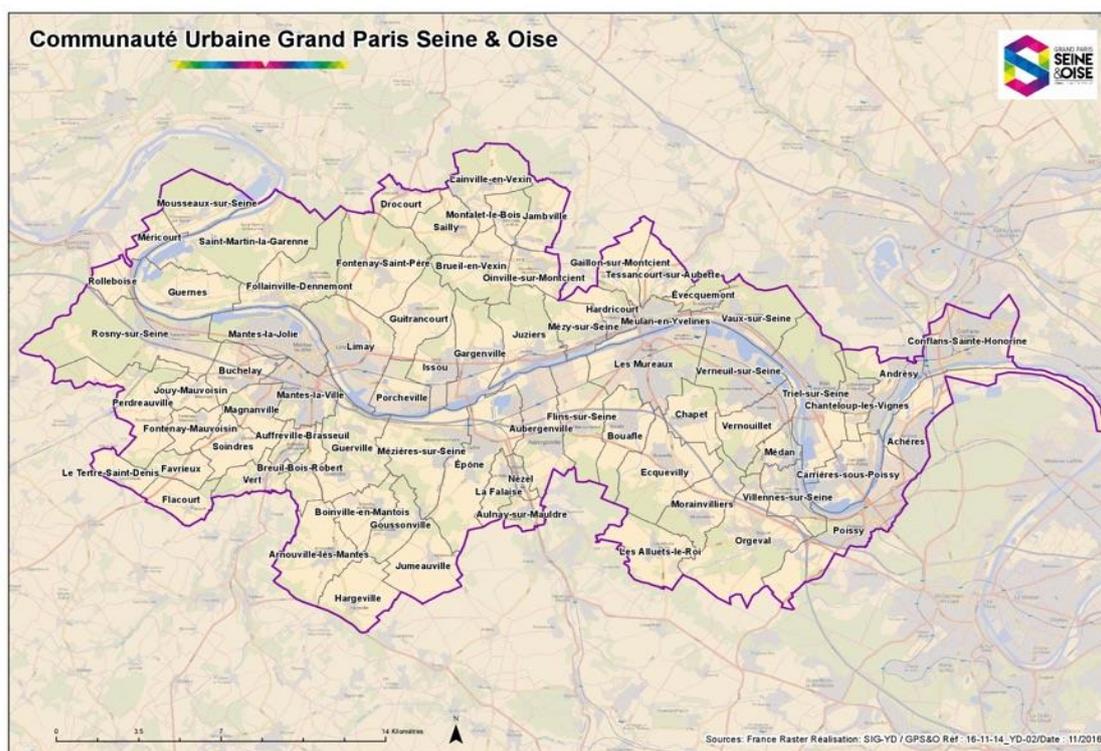


Figure 1 Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise

Son territoire est organisé autour de quatre pôles :

- Le bassin de vie du Mantois à l'ouest, autour de Mantes-la-Jolie, Magnanville ;
- Au centre Aubergenville, Les Mureaux, Meulan ;
- A l'est Poissy et Achères qui polarisent toute la boucle de Chanteloup ;
- Au nord-est, Conflans-Sainte-Honorine qui se positionne comme le trait d'union avec l'agglomération de Cergy-Pontoise.

La diversité de la Communauté urbaine s'applique aussi bien à la géographie avec des vallées, des coteaux ou des plateaux qu'à l'urbanisme avec des villages, des bourgs ruraux, des villes de taille intermédiaire ou des centres urbains importants.

Ce territoire, qui constitue l'entrée ouest de l'Île-de-France, est desservi par plusieurs infrastructures de transport : les autoroutes A14 et A13, la ligne J du Transilien, le RER A à Poissy.

D'autres projets vont permettre un maillage plus complet. À l'horizon 2024, le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie est un enjeu majeur pour le territoire et tout particulièrement pour le présent projet de réalisation du Quartier de la Gare d'Épône-Mézières.

La plus grande communauté urbaine de France

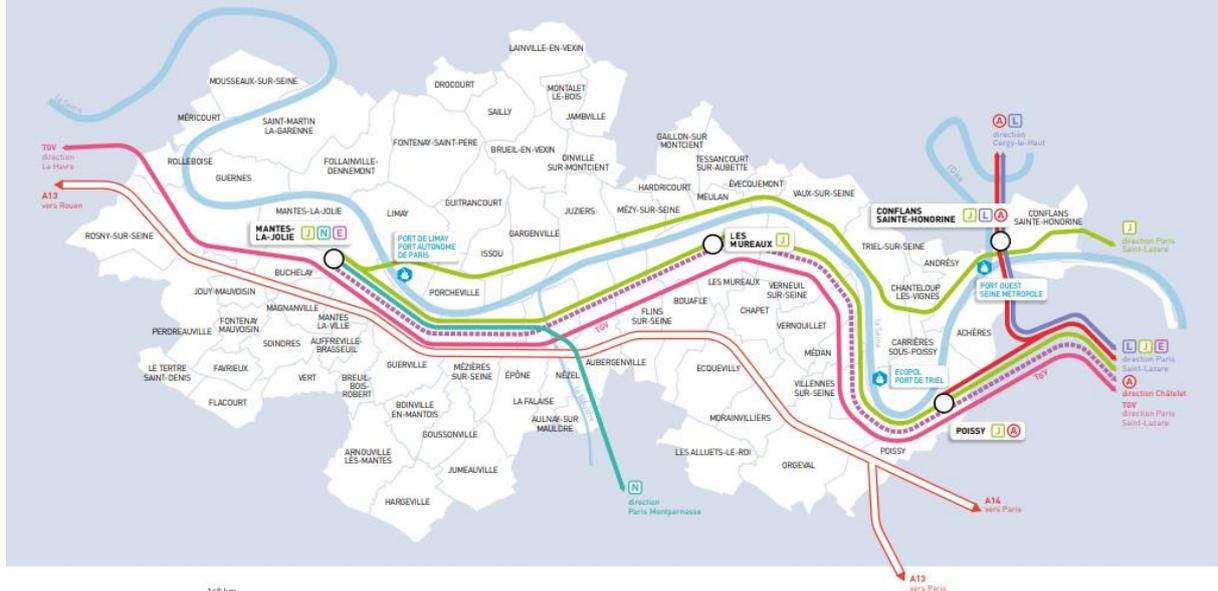


Figure 2 GPS&O et les réseaux de transport

Au cœur des grands projets de la vallée de la Seine (axe Seine - Paris - Normandie), l'emplacement stratégique de la CU GPS&O est un atout qui se trouve renforcé par la présence de grands projets de transports structurants de l'Ouest-Parisien : le Canal Seine Nord, le Port Seine Métropole Ouest, la Ligne Nouvelle Paris Normandie, le Grand Paris Express, le Tram 13 Express.



Figure 3 Position de GPS&O en Ile-de-France

Fort de ce positionnement, la Communauté urbaine compte sur une activité économique diversifiée : aéronautique, automobile, éco-industrie mais également les métiers d'aide à la personne, etc..

2. Le secteur d'implantation du projet

Le secteur d'implantation du projet est à cheval sur le territoire de la commune de Mézières-sur-Seine et d'Épône.

Situées dans les plaines de bord de Seine, les villes d'Épône et de Mézières-sur-Seine profitent d'un cadre paysager remarquable avec des vues sur les coteaux. La proximité de la Seine et de la Mauldre offre des paysages variés et les terres agricoles exploitées de la plaine alluviale, dans la partie nord de ces deux villes confèrent à ce territoire un caractère champêtre.

Le projet est situé entre la voie ferrée au Nord (au-delà de laquelle le secteur est agricole), et la RD113 au Sud.

Les centres-bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine étant situés à moins de 1,5 km le quartier de gare permettra une programmation complémentaire aux fonctions déjà offertes.



Figure 4 Périmètre de de PIC initial voté en 2015

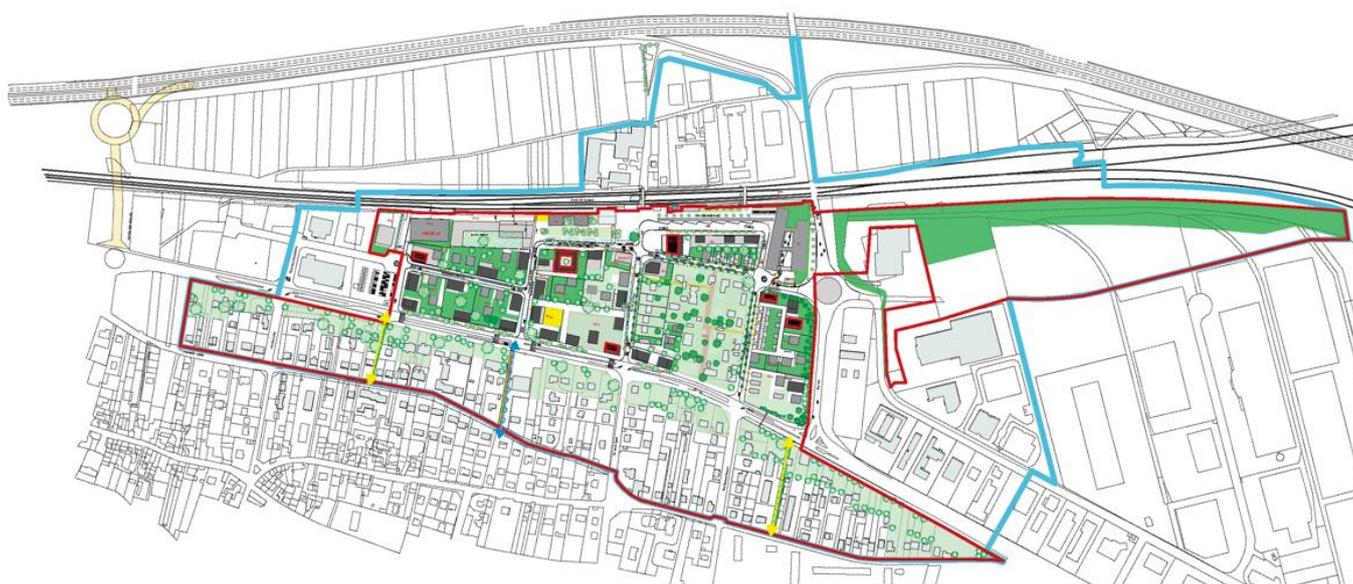
Initialement, le périmètre d'Intérêt communautaire (PIC)¹ incluait les parcelles immédiatement en lien avec la gare (quelques pavillons face à la gare, les parkings rabattants SNCF en surface, quelques fonciers d'activités et des friches industrielles (SNCF, Turboméca – à proximité du pôle gare), ainsi que des terrains d'activité sous-utilisés du côté de la ZAE² de la Couronne Des Prés et ZAE des Ardilles.

¹ Voté par le GPSEO le 5 décembre 2015

² Zone d'activités économiques

Le périmètre voté en 2015 a été élargi³ afin de répondre à 2 objectifs :

- L'intégration de la rive Sud de la RD113, nécessaire à l'objectif du projet de requalifier la RD113 en boulevard urbain, de reconnecter les centre-bourgs au quartier de gare en résorbant la fracture de l'infrastructure et remaillant la trame viaire, et essentielle à la définition d'orientations permettant la transition entre le cœur plus dense du nouveau quartier et le tissu pavillonnaire des deux bourgs ;
- L'intégration d'un secteur plus étendu sur la ZAE de la Couronne Des Prés à l'Est de la RD130, afin de pouvoir aménager le système de rétention hydraulique du quartier et déplacer des activités encore localisées sur le secteur gare (dont certaines polluantes) en les réimplantant localement dans une zone exclusivement d'activité.



Légende

-  Périmètre PIC
-  Périmètre DUP

Figure 5 Périmètre de DUP définitif

B. Articulation des projets en cours de réalisation : le projet EOLE

Le **projet de prolongement du RER E à l'Ouest (dit projet « Eole »)** consiste à poursuivre la ligne RER de la Gare d'Hausmann/St Lazare (Paris) jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie (Yvelines) avec pour objectifs de faire progresser la qualité des transports sur l'axe est-ouest de l'Île de France et d'accompagner le développement économique des territoires qui en dépendent.

Longue de 55 km, cette nouvelle liaison du RER E **traversera 31 communes et 4 départements** (Paris, Hauts de Seine, Yvelines, Val d'Oise) et bénéficiera à plus d'1,4 million d'usagers (60% sur Paris et 40% sur l'est de l'Île de France) au rythme de 620.000 voyages journaliers.

³ Délibération du 15 avril 2021

A terme, le RER « E » reliera Paris et les départements des Hauts-de-Seine / Yvelines à la Seine-Saint-Denis, au Val de Marne et à la Seine-et-Marne.



Figure 6 Tracé du projet EOLE de Hausmann St Lazare à Mantes-la-Jolie

Par suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du nouveau RER E qui s'est tenue en 2012, **les acquisitions foncières et travaux de construction nécessaires à la réalisation du projet ont été déclarés d'utilité publique** en date du 31 janvier 2013⁴.

Les effets de la DUP du 31 janvier 2013 ont été prorogés par arrêté inter préfectoral du 24 janvier 2018⁵.

Les travaux à réaliser sont à la mesure du projet. Ils prévoient l'aménagement des voies existantes, la création de 3 nouvelles gares (Porte Maillot, La Défense et Nanterre), **l'aménagement de 9 gares existantes**, la réalisation d'un tunnel entre la Gare Hausmann/St Lazare et La Défense, le franchissement à Nanterre du faisceau de voies de la *Ligne SNCF St Lazare - Mantes-la-Jolie* et la mise en place des dispositifs connexes nécessaires au fonctionnement de la ligne (voies de garage, ateliers de maintenance, etc.).

Près de 300 parcelles foncières (appartenant à des propriétaires privés et publics) sont concernées par la réalisation de ces aménagements et **devront être acquises / transférées** pour les besoins du projet.

En sa qualité de maître d'ouvrage du projet, **SNCF Réseau** (venant aux droits des ex-Réseau Ferré de France et SNCF) conduit les travaux et acquisitions dont il a la charge.

Dans le cadre du prolongement de la ligne E du RER jusqu'à Mantes-la-Jolie fin 2024, en plus de la mise en accessibilité des gares, la SNCF va **rénover et moderniser une partie de l'infrastructure existante**.

Les travaux Eole en cours sur l'actuelle ligne J5 (Mantes-la-Jolie - Paris, via Poissy) visent à supprimer les principaux points identifiés comme source d'irrégularité.

⁴ Arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n°2013-8 du 31 janvier 2013

⁵ Arrêté n° 2017331-0001 du 24 janvier 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral DRE/BEL P n° 2013-8 du 31 janvier 2013

C. Nécessité de la déclaration d'utilité publique

Afin de mettre en œuvre le projet de pôle d'échanges et quartier de gare d'Epône-Mézières dans le temps de l'arrivée d'EOLE, au regard de son intérêt général, ainsi que de la maîtrise foncière requise, il s'avère nécessaire d'avoir recours à une procédure de déclaration d'utilité publique. Celle-ci permettra, si nécessaire, de procéder aux acquisitions par voie d'expropriation, procédure qui donne lieu à une enquête préalable conjointe, à la fois à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi, et à l'enquête parcellaire.

En effet, l'opération de pôle d'échange et quartier de gare d'Epône-Mézières répond à plusieurs considérations d'intérêt général justifiant le caractère d'utilité publique de ce projet.

Tout d'abord, la restructuration et le réaménagement des espaces publics et fonctionnalités multimodales, sont justifiés par :

- L'arrivée de la ligne EOLE dans le territoire et l'augmentation prévue de la fréquentation de la gare,
- La nécessité d'inciter à l'usage des transports en commun moins polluants en renforçant les modes de rabattement sur la gare tant en véhicules particuliers que par les interconnexions bus et modes doux,
- L'amélioration des conditions de transport, d'attente et de cadre de vie qu'ils apporteront aux usagers actuels et futurs des transports et résidents du quartier.

Par ailleurs, l'utilité publique d'un redéveloppement du quartier de gare est justifiée par :

- Le développement de l'offre résidentielle à proximité d'un nœud de transport en commun via le recyclage de friches urbaines et industrielles,
- Le renforcement de la mixité sociale,
- L'amélioration de l'offre en équipements scolaires et sportifs,
- L'amélioration de l'offre commerciale et renforcement de la mixité fonctionnelle,
- La reconnexion du pôle gare avec les centre-bourgs d'Epône et Mézières-sur-Seine via un remaillage et un traitement viaire sécurisant des axes principaux du quartier de gare.

De manière générale, la transformation d'un site, dominé par les friches industrielles et les parkings rabattants en surface, en un quartier vivant et dense, valorisé par des projets de constructions de logements, de commerces, d'activités tertiaires et d'équipements publics neufs, écologiques, de haute qualité architecturale et urbaine, bénéficiera aux deux communes d'Epône et Mézières-sur-Seine et plus globalement au territoire.

Dans ce contexte, **le recours à la DUP et procédure d'expropriation sont rendus nécessaires** par :

- La multitude de parcelles, d'immeubles et de propriétaires sur le périmètre d'intervention pour lesquelles les négociations amiables seules ne pourraient garantir l'acquisition ;
- Les contraintes techniques et la complexité du projet.

Une partie du foncier est déjà maîtrisée par les opérateurs publics (Communes d'Epône et de Mézières, GPSEO, l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIF), SNCF, etc...), une autre partie a été acquise ou est en cours d'acquisition par la Communauté urbaine GPS&O et l'EPFIF, mais il reste des parcelles pour lesquelles la négociation amiable ne pourra probablement pas aboutir.

Le coût et les atteintes à la propriété de la procédure de DUP et d'expropriation ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt du projet de pôle et quartier de gare. L'ensemble des dépenses foncières pour la collectivité est estimé à 18.4M€, à mettre en regard de la création d'un nouveau quartier pour les deux communes avec ses près de 720 logements, bureaux, commerces, et

équipements, mais aussi de la valeur d'usage d'un pôle gare amélioré, apportant des bénéfices en termes de gains de temps, de productivité et de réduction de l'impact environnemental par l'incitation à l'usage du transport en commun.

La construction du PEM et du quartier de gare d'Épône-Mézières doit coïncider avec l'arrivée du nouveau RER EOLE sur le territoire en 2025/2026 et répondre aux besoins des territoires en équipements générés par l'arrivée de ce nouveau transport.

En particulier, le besoin scolaire très fort lié à la dynamique territoriale EOLE ne trouve pas de réponse dans les équipements actuels qui sont à capacité et sans possibilité d'extension, notamment sur la ville d'Épône. Il est prévu que ces tensions entre besoins et capacités scolaires se fassent sentir sur les deux communes dès 2025/2026, rendant la construction d'un nouveau groupe scolaire intercommunal essentielle et urgente sur le secteur gare.

Le projet de quartier de gare Épône-Mézières participera également à l'effort des deux communes, actuellement déficitaires au regard de la loi SRU (Mézières 9%, Épône 14%), dans la réalisation de leurs objectifs, avec des échéances de délivrance de permis de construire à 2025.

La réalisation rapide du projet de pôle et quartier de gare conditionne également l'obtention d'une partie des financements nécessaires à sa réalisation, inscrits notamment dans le financement PRIOR du département des Yvelines, avec des échéances d'autorisations d'urbanisme pour une partie du programme à fin 2026.

En conséquence, la nature, l'importance et la complexité de l'opération et sa temporalité justifient que **le préfet constate, par arrêté, l'urgence de la réalisation de ce projet**, conformément aux dispositions de l'article L.232-1 du code de l'expropriation.

Parallèlement, l'aménagement du quartier de gare nécessite une **mise en compatibilité de certaines dispositions du PLUi** en vigueur avec des ajustements sur les règles concernant les implantations des constructions et instaurant une diversité dans les hauteurs de bâtiments.

II. Présentation du projet

A. Parti retenu

L'arrivée d'EOLE prévue en 2025 sur la gare d'Épône-Mézières renforcera l'accessibilité au pôle d'emploi de Paris-La Défense et l'attractivité du territoire (+50% d'entrants prévus sur la gare à horizon 2025).

Cette dynamique territoriale, déjà enclenchée sur le territoire, impose à GPSEO de mettre en œuvre un projet d'aménagement dans l'objectif d'améliorer le fonctionnement des pôles d'échange, d'en assurer l'accès à un maximum d'habitants, de densifier aux abords de ce nœud de mobilités renforcé afin de limiter l'étalement urbain et le mitage des campagnes, de contribuer à la réalisation des objectifs de construction de logements et de mixité du PADD et du SDRIF.

C'est aussi l'occasion de requalifier un secteur gare peu qualifié, largement occupé par des friches et des nappes de parking, retisser le lien entre les centre-bourgs et le pôle-gare, résorber la coupure de l'infrastructure constituée par la RD113, qualifier les entrées de ville.

Ce projet permettra également de contribuer à renforcer la mixité résidentielle de communes qui ne répondent pas encore aux obligations de la loi SRU malgré les efforts entrepris ces dernières années.

Le projet de pôle et quartier de gare d'Épône-Mézières travaille sur 4 axes principaux :

1. La refonte des fonctions du pôle gare favorisant les mobilités durables,
2. Le développement d'un quartier dense d'environ 720 logements offrant une mixité résidentielle, avec la possibilité, à terme, de développements privés supplémentaires en cohérence avec le projet public dans le périmètre de DUP pour environ 400 logts.
3. L'intensification des usages non seulement par la densité en logements, mais aussi par la requalification des activités commerciales, la création d'une place de la gare offrant restaurants et terrasses, la redynamisation de l'avenue de la gare, lien principal entre la gare et les centres-bourgs, et la construction d'équipements nécessaires au quartier et aux deux bourgs – un groupe scolaire de 16 classes et un équipement sportif avec un gymnase pouvant accueillir des compétitions sportives
4. La reconnexion des centres-bourgs d'Épône et Mézières au pôle gare en remaillant le quartier, favorisant les mobilités douces et transformant la RD113 en bd urbain, résorbant ainsi la coupure qu'elle constitue dans le tissu des deux communes

Le travail de développement du projet urbain a porté une attention particulière à :

- ➔ La cohérence entre les usages des nouveaux habitants du quartier et les fonctions du pôle d'échanges multimodal
- ➔ La densification dans le respect de l'atmosphère villageoise et rurale en créant une diversité de formes urbaines pour permettre des hauteurs variées, des accès aux espaces extérieurs, une importante présence du végétal dans le quartier et la préservation des continuités écologiques
- ➔ La création d'entrées de villes qualitatives sur les routes départementales d'accès aux deux bourgs (RD113 et RD130)
- ➔ La qualité et la générosité des espaces publics
- ➔ La préservation des paysages en ménageant des ouvertures et cônes de vue dans le tissu urbain

a) Le Pôle d'Échange Multimodal (PEM)

L'arrivée du RER « E » va transformer la desserte en transports par la diminution radicale du temps de trajet en provenance et en direction de Paris.

L'arrivée du RER « E » va ainsi assurer une desserte plus régulière du territoire et plus rapide vers Paris et la Défense (pour cette dernière, le temps d'accès passera de 48 à 40 minutes). Les travaux préparatoires ont débuté en 2017 et la mise en service du RER E en gare d'Épône-Mézières est prévue pour 2024.

	Aujourd'hui	Demain
Nombre de trains en heure creuse	2 Transilien	4 RER
Nombre de trains en heure de pointe	3 Transilien	6 RER

Il est donc nécessaire d'adapter les structures à l'augmentation de la fréquentation qui va logiquement en découler.

Un nouveau silo de parking, une nouvelle gare routière, un parking à vélo sécurisé et de nouveaux espaces de service aux voyageurs seront ainsi créés.

A terme, le PEM comprendra :

- Parvis de la gare 1450 m²
- Station bus avec 6 postes à quais (avec possibilité de 2 supplémentaires) pouvant accueillir 8 lignes de bus,
- Cours de la gare arboré et végétalisé
- Parking Relais 600 places à l'est du quartier
- Parkings vélos sécurisé
- Dépose minute optimisée

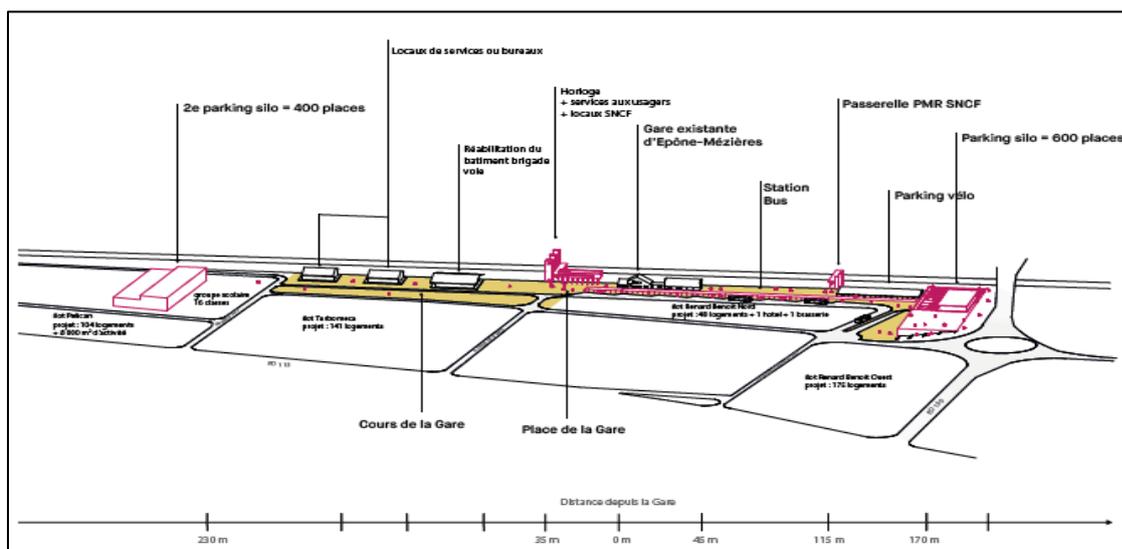


Figure 8 Axiométrique du Pôle d'Echanges Multimodal

b) Le Quartier Gare

Le projet du Quartier de Gare, qui se veut avant tout mixte, s'articule autour de 5 axes de développement :

- ➔ Les logements
- ➔ Les commerces
- ➔ Les activités économiques
- ➔ Equipements scolaires et sportifs

→ Les espaces publics

Le projet développe environ 720 logements, dont 30% de logements sociaux (15% LLS et 15% BRS).

Le projet prévoit la création d'un groupe scolaire de 16 classes (2800 m²) et d'un équipement sportif contenant un gymnase de type C et des salles de sport à usages variés (2000m²) permettant de répondre aux besoins induits par le projet sous maîtrise d'ouvrage publique ainsi que par les projets privés sur le marché immobilier local).

La démarche de projet promeut dès l'origine une conception orientée vers le développement durable, favorisant les mobilités douces, l'usage des transports en commun pour le plus grand nombre, l'artificialisation minimale des sols, la minimisation des impacts écologiques et la préservation des continuités vertes, des exigences de construction bioclimatiques.

Les communes ont ainsi décidé de s'engager dans une démarche Ecoquartier, réalisant la première étape avec la signature de la charte Ecoquartier au 12 octobre 2022.



B. Programme prévisionnel de réalisation

La réalisation du projet se fera en 5 phases entre 2023 et 2033

Phase 0 : Pôle d'échanges multimodal (PEM) 2024-25:

- Construction de la station de bus provisoire
- Construction du parking provisoire
- Aménagement de la station de bus définitive et des équipements vélos
- Construction de la place de la gare

Phase 1 : PEM et quartier de gare 2025-2027

- Construction de l'ilot G3 (84 logements dont 64 privés)
- Construction de l'opération tiroir G2a (36 logements dont 24 privés)

- Construction d'une partie de l'Ilot G5a (37 logements)
- Construction du Parking-Relais Est (600 places)

Phase 2 : 2027-2028

- Construction 92 logements par an sur 2 ans (dont 167 logements privés)

Phase 3 : 2029-2031

- Construction de 66 logements par an sur 3 ans (dont 54 logements privés)

Phase 4 : 2031-2035

- Construction de 43 logements par an sur 4 ans (dont 101 logements privés)

III. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

A. Le schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Un nouveau schéma Directeur de la Région Ile-de-France, en cohésion avec le projet du Grand Paris Express, a été adopté par le conseil régional le 18 octobre 2013⁶.

Il a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique, l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région.

Il a été élaboré par le conseil régional d'Île-de-France en collaboration avec l'État et engage résolument le territoire régional dans une relation vertueuse entre développement urbain et transport.

⁶ Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé par le gouvernement par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, et publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel.

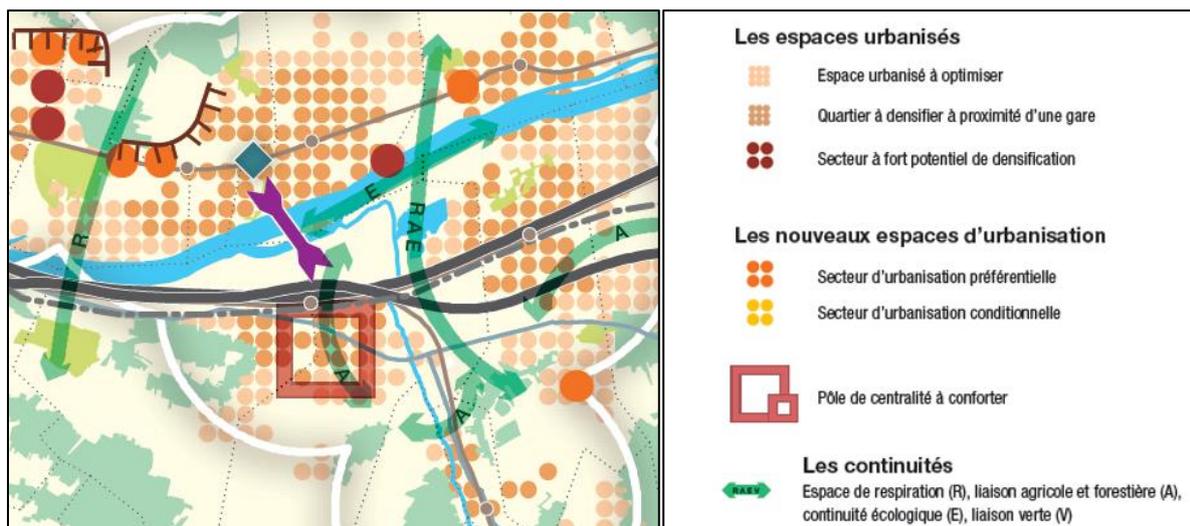


Figure 9 Extrait de la carte des destinations du SDRIF

Selon la carte des destinations du SDRIF, l'emplacement du projet est considéré comme « **espace urbanisé à optimiser** » et précisément « **quartier à densifier autour d'une gare** ».

De plus, il est défini comme « **Pôle de centralité à conforter** ».

Le projet de réalisation du Quartier de la Gare et son Pôle d'Echange Multimodal est donc compatible avec les orientations du SDRIF.

B. L'Opération d'intérêt national (OIN) Seine-Aval

L'OIN Seine Aval⁷ a été mise en place pour donner au territoire des moyens d'action exceptionnels.

Le secteur Seine Aval a été jusqu'au début des années 1970 l'un des principaux territoires de développement du bassin parisien et un territoire bénéficiaire de la période des 30 glorieuses.

Lourdement frappé par la désindustrialisation et marginalisée par la dynamique des villes nouvelles, elle a depuis connu plusieurs décennies de recul.

L'OIN Seine-Aval vise à permettre le développement économique et la rénovation urbaine du secteur compris entre Conflans-Sainte-Honorine et Bonnières-sur-Seine, incluant notamment les pôles urbains des Mureaux et de Mantes-la-Jolie. Elle concerne 51 communes, 370 000 habitants et 120 000 emplois⁸.

⁷ Définie par le décret n°2007-783 du 10 mai 2007

⁸ Chiffres issus du Protocole de l'OIN Seine-Aval

Le projet de réalisation du Quartier de la Gare et son Pôle d'Echange Multimodal est donc compatible avec les orientations de l'OIN de Seine-Aval.

C. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

Le dossier de PLUi a été approuvé lors du conseil communautaire du 16 janvier 2020 et est entré officiellement en vigueur le 21 février 2020.

Depuis le 21 février 2020, le PLUi s'applique en lieu et place des documents d'urbanisme communaux (POS / PLU).

a) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le PADD est un document obligatoire qui informe les élus et les administrés dans le cadre de l'approbation d'un plan local d'urbanisme, visant à indiquer les souhaits de développement d'un territoire.

Il s'agit des grands principes de développements en termes d'urbanisme et de transports.

Conformément à l'article L151-5 du code de l'urbanisme, le PADD définit :

- Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables n'est pas directement opposable aux permis de construire ou aux opérations d'aménagement. Cependant, le règlement et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), eux opposables, constituent la traduction des orientations qui y sont définies et doivent donc être cohérents avec son contenu.

Le PADD de la CC GPS&O est articulé autour de 3 axes :

- **AXE 1 : la ville paysage**

Cette ambition vise à construire un territoire uni et reconnu pour la qualité de son cadre de vie.

Elle s'appuie sur la valorisation des vallées de la Seine et de ses affluents et des espaces naturels et agricoles des coteaux et plateaux comme un des vecteurs du développement territorial.

Cela repose notamment sur le développement d'une urbanisation adaptée et de parcours en lien avec le paysage : préservation de cônes de vue, urbanisation tournée vers la Seine et requalification des liens ville / Seine et de ses berges, soin apporté à l'urbanisation en lisière, valorisation de la richesse patrimoniale, renforcement des liens ville-nature en développant la qualité des accès aux espaces de nature et leur mise en réseau (espaces publics, circulations, liaisons douces).

Davantage que de protéger ce paysage, stratégie défensive inefficace, l'objectif est de le valoriser : production agricole, attractivité résidentielle et activité économique.

- **AXE 2 : territoire attractif devenir un pôle économique dynamique d'Île-de-France**

La vallée de Seine constitue un bassin d'emploi cohérent, le seul, à l'Ouest, qui soit en situation de difficulté.

La caractéristique principale du territoire tient dans sa spécialisation économique historique autour de la mécanique automobile et aéronautique. Depuis plusieurs décennies maintenant, le processus de désindustrialisation du territoire est à l'œuvre : 7700 emplois industriels ont été détruits ces dix dernières années.

Ces emplois ont été compensés par des emplois de l'économie résidentielle, qui trouve aujourd'hui ses limites.

Avec l'arrivée d'Éole, le regain d'attractivité économique est à la fois une opportunité et un défi. Le territoire doit trouver son positionnement en Île-de-France et s'éloigner d'un fonctionnement de territoire-dortoir.

L'analyse de l'emploi privé fait apparaître l'émergence, ces dernières années, de filières relais de croissance (pratiquement 4000 emplois), particulièrement 3 d'entre elles (écoconstruction, éco-industrie et la logistique innovante) pour lesquelles le territoire dispose d'avantages concurrentiels, à savoir sa multimodalité et ses compétences. *

Idéalement situé au carrefour de l'Axe Paris Seine Normandie et du futur Canal Seine Nord Europe, le territoire concentre dans une bande de moins de 10 km de large la Seine, les autoroutes A13 et A14 et la voie ferrée et dispose de savoir-faire reconnus (exploitation des carrières, extraction des matériaux de construction, traitement de l'eau, valorisation des déchets, logistique du dernier km).

- **AXE 3 : faire de la mobilité un vecteur d'urbanité**

En matière d'habitat, la stratégie d'intervention doit s'attacher à associer unité et diversité, afin de donner du sens au nouveau territoire.

Cela suppose de trouver une façon de construire et d'affirmer une identité partagée, en permettant que les territoires et les habitants se rencontrent davantage et vivent mieux ensemble.

GPS&O, plutôt qu'une ville, est un territoire de réseaux. Sa singularité réside dans sa grande diversité et son caractère multipolaire : aucune ville ne s'impose comme pôle fédérateur.

Le territoire associe villes riches et pauvres, communes rurales et urbaines, populations venues de toute la planète. L'action n'a pas à rechercher l'unification, mais à valoriser cette diversité en permettant une meilleure cohabitation de toutes les différences.

Par exemple, les continuités écologiques définissent des linéaires autour desquels il est possible d'urbaniser et de densifier, afin de préserver les zones naturelles et agricoles qui composent près de 80 % du territoire.

L'objectif du développement ne consiste nullement à bâtir partout, à tout urbaniser au risque d'apporter du désordre là où existe une certaine quiétude.

Au contraire, il s'agit de préserver le rural et de renforcer l'urbain, en accentuant les qualités de chaque lieu. Grâce à une richesse en foncier disponible, les futures opérations peuvent se concentrer sur des sites identifiés pour leur capacité à associer le triptyque développement économique, logement et déplacements.

➤ **Mise en comptabilité du PADD :**

Le PADD ne nécessite pas de mise en compatibilité.

b) Les Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP)

Une **Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP)** concernant le Quartier d'Épône-Mézières a été définie au PLUi de GPS&O (**OAP n°5** – Voir plan ci-après).

Cette OAP a pour objectif de profiter de l'arrivée du RER « E » dit EOLE pour développer une nouvelle centralité à proximité de la gare au travers de la réalisation d'un quartier mixte, où se développeront de l'activité économique, notamment tertiaire, mais également productive, de commerce et de service.

La nouvelle offre de logements adaptée, la restructuration de l'armature commerciale de proximité et l'affirmation d'un pôle d'échanges multimodal feront de ce quartier un espace complémentaire des centres-bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine qui sont à conforter.

Une meilleure connexion de la gare avec les deux villes par la requalification et la création de liaisons nord-sud permettra aux utilisateurs actuels et futurs d'accéder à la gare dans des conditions plus sécurisées et agréables.

La pacification de la RD 113, et la diversification du tissu alentour de cet espace multifonctionnel créeront un lien morphologique et viaire permettant une meilleure intégration du quartier gare avec les deux communes.

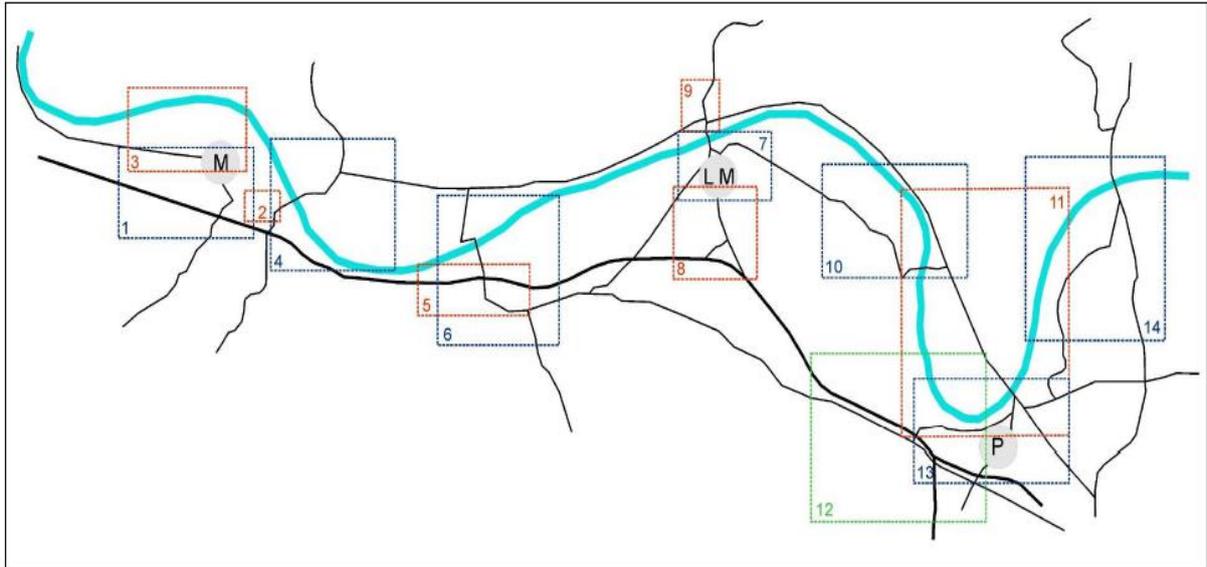


Figure 11 Plan des OAP du PLUi de GPS&O

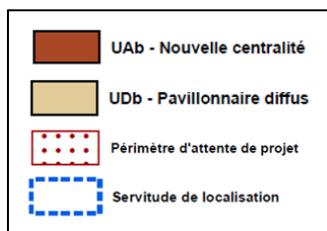
➤ **Mise en compatibilité de l'OAP n°5 :**

Le projet comporte plusieurs orientations d'aménagement et de programmation spécifiques au sein du périmètre de DUP qu'il convient de préciser en ajoutant un ZOOM de secteur, un schéma des orientations adapté au périmètre de DUP et un schéma des typologies.

c) **Le Règlement de Zonage :**



Figure 12 Extrait du PLUi de Mézières-sur-Seine (gauche) et d'Épône (droite)



Les **zones UA** concernent les **zones mixtes centrales**.

La **Zone UAb** : « Nouvelle centralité » : « Cette zone correspond soit à de nouveaux quartiers denses et multifonctionnels, soit à des extensions récentes de centres anciens.

Elle peut particulièrement concerner les nouveaux quartiers de gare notamment du RER « E ».

Cette zone régit notamment les territoires couverts par des zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours de réalisation, ainsi que certaines opérations d'intérêt général dont la localisation et le programme correspondent aux objectifs poursuivis par la zone.

L'objectif est de permettre le développement urbain et/ou l'évolution du tissu existant dans une logique de mixité des fonctions et d'intensité urbaine. ».

Les **zones UD** concernent les **Zones mixtes pavillonnaires**.

La **Zone UDD** : « Pavillonnaire densifié » : « Cette zone correspond aux espaces à dominante résidentielle de morphologie mixte dans lesquels les constructions de type pavillonnaire jouxtent des petits collectifs. Ce tissu est également marqué par des discontinuités qui ouvrent des vues vers les cœurs d'îlots.

L'objectif est de conserver l'ambiance de ces espaces en préservant une volumétrie modeste des constructions et un front urbain aéré, tout en favorisant l'implantation de petits collectifs, maisons de ville, d'habitat intermédiaire. »

➤ **Mise en compatibilité du règlement de zonage :**

- Le périmètre de projet relève pour partie des zones UAb et UDD. Certains îlots en proximité immédiate du pôle gare se trouvent en zone UDD dont le règlement n'est pas compatible, par nature, avec la réalisation d'une opération d'aménagement d'intensification urbaine en proximité immédiate d'un pôle gare.
- Le règlement de zone UAb n'est pas compatible avec les emprises au sol de certains lots. En effet pour que la plupart des lots ménagent des espaces libres, certains doivent être plus denses. Rapporté à la parcelle et suivant la géométrie et les opportunités de remembrement foncier, certaines constructions sont ponctuellement contraintes d'atteindre + de 60% d'emprise au sol.
- Le règlement de zone UAb n'est pas compatible avec les dispositifs de compensation pour assurer des espaces de pleine terre. Certains lots contraints de consommer beaucoup d'espaces libre en RDC pourront compenser avec des surfaces végétalisées sur dalle.
- Le règlement de zone UAb n'est pas compatible avec le paysage urbain élaboré au sein du plan guide privilégiant des hauteurs et des formes urbaines variées.
- Le règlement de zone UAb n'est pas compatible avec le paysage urbain élaboré au sein du plan guide privilégiant des hauteurs de clôtures inférieures à 2m.

d) Les servitudes :

Ces servitudes de localisation figurent aux plans de zonage et concernent des terrains ou parties de terrain situés en zones U ou AU.

En application des articles L.151-41 du code de l'urbanisme, les plans de zonage indiquent la localisation des voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et des espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements.

La servitude « **EP0111** » concerne le « Parking Relai » à Epône.

Cette servitude a pour effet de préserver les terrains potentiellement susceptibles d'accueillir un équipement particulier, sans que son emprise exacte soit délimitée. Tout projet implanté sur un terrain concerné par une servitude de localisation ne doit pas faire obstacle à la réalisation de l'équipement prévu.

Cette servitude d'urbanisme ouvre un droit de délaissement aux propriétaires des terrains concernés.

➤ **Mise en comptabilité :**

- Le périmètre de gel établi lors de la précédente modification du PLUi n'est plus nécessaire.
- La servitude de localisation pour l'implantation du parking relais n'est plus nécessaire

Le projet de réalisation du Quartier de la Gare et son Pôle d'Echange Multimodal est globalement aligné avec les orientations et enjeux du PLUi et son OAP de secteurs à enjeux métropolitains n°5.

Il nécessite néanmoins la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Ainsi, le dossier de mise en compatibilité portera sur les éléments suivants :

- Règlement écrit et graphique :
- Au niveau des servitudes et prescriptions particulières :
- Au niveau de l'OAP de secteur à enjeux métropolitain n°5 :

IV. Justification de l'utilité publique

A. Le Pôle d'Echanges Multimodal

L'aménagement du pôle gare offrira les agréments nécessaires aux voyageurs, dans la perspective d'un pôle gare qui n'est plus uniquement un lieu de transit, mais qui devient un lieu

habité et animé pouvant accueillir services, commerces de proximités, espace de travail partagé, etc.

Carrefour des mobilités, le nouveau pôle gare articulera les différents modes de déplacements et interconnectera les lignes de transports existantes et à venir.

La restructuration ainsi que le réaménagement des espaces publics et infrastructures sont justifiés par les améliorations qu'il apportera aux usagers du PEM et du quartier

Le projet permettra également le transfert vers des transports moins polluants.

Le coût et les atteintes à la propriété ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il présente et la nécessité d'adapter la nouvelle offre de transports engendrée par l'extension du RER « E ».

L'utilité publique du projet de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal est donc justifiée.

B. Le quartier Gare

La création du quartier gare permettra d'adapter le quartier au nouvel afflux d'habitants qui va indéniablement découler de l'extension du RER « E » dans la commune.

L'opération du Quartier de Gare d'Epône-Mézières répond à plusieurs considérations d'intérêt général justifiant le caractère d'utilité publique de ce projet :

- Développement de l'offre résidentielle,
- Renforcement de la mixité sociale,
- Amélioration de l'offre en équipements scolaires et sportifs,
- Amélioration de l'offre commerciale et renforcement de la mixité fonctionnelle,
- La reconnexion du pôle gare avec les centre-bourgs d'Epône et Mézières-sur-Seine via un remaillage et un traitement viaire sécurisant des axes principaux du quartier de gare

La création de nouveaux espaces publics offre également une amélioration du cadre de vie, qui permettra la valorisation du patrimoine existant, et la création d'un nouveau maillage favorisant les circulations douces, entraînant la porosité et l'ouverture du site sur son environnement.

De manière générale, la transformation d'un site, dominé par les friches industrielles et les parkings rabattants en surface, en un quartier vivant et dense, valorisé par des projets de constructions de logements, de commerces, d'activités tertiaires et d'équipements publics neufs, écologiques, de haute qualité architecturale et urbaine, bénéficiera aux deux communes d'Epône et Mézières-sur-Seine et plus globalement au territoire.

La réalisation de ce projet d'aménagement complexe nécessite une maîtrise foncière aujourd'hui insuffisante.

C. Une opportunité pour le développement du territoire

Les communes d'Epône et Mézières s'insèrent dans le territoire de GPSEO qui fait face dans son ensemble à des enjeux majeurs liés à la **désindustrialisation de la vallée de Seine**, accompagné d'un taux de chômage élevé et en hausse depuis 2008 (passant de 10,7% à 13,3% en 2018), un taux de pauvreté à 14,9%.

La croissance démographique, pourtant modérée, est cependant accompagnée d'une **pression forte sur le marché immobilier**, signe de besoins en logements grandissants et de la nécessité d'un effort soutenu dans la construction de nouveaux logements.

Ces besoins en nouveaux logements proviennent essentiellement du desserrement des ménages (2,92 personnes /ménage en 1990 à 2,52 en 2018) et de la variation du solde naturel (+1% de 2008 à 2018) alors que le territoire montre un déficit d'attractivité avec un solde apparent des entrées sorties négatif entre 2008 et 2018 à -0,5%.

Les nouvelles constructions sur le territoire de GPSEO sont opérées, depuis 2006, à 85% en renouvellement urbain et en « dents creuses ».

L'un des enjeux importants de la construction de logements neufs sur le territoire de GPSEO est le **renforcement de la mixité sociale** avec déconstructions dans les quartiers à très forte concentration et nouveaux développement sociaux insérés dans les tissus urbains en déficit, comme c'est le cas à Epône Mézières (en 2020 taux de logements sociaux à 19,26% sur Epône ; 13,95% à Mézières).

Pour GPSEO, les enjeux du développement de nouveaux quartiers sont essentiels pour renforcer l'attractivité du territoire :

- ➔ Contenir l'échauffement du marché immobilier pour maintenir l'accessibilité du parc de logements
- ➔ Construire à proximité des pôles de mobilités pour renforcer l'accès aux grands pôles d'emploi
- ➔ Favoriser la mixité sociale en répartissant mieux le logement social sur l'ensemble du territoire
- ➔ Contenir l'étalement urbain et favoriser l'usage des transports en commun
- ➔ Préserver la qualité de vie et l'intensité des usages notamment commerciaux des centres-villes

Compte-tenu des enjeux du projet du Quartier de Gare d'Epône-Mézières, il est demandé à Monsieur le Préfet des Yvelines, de constater l'urgence du projet sur le fondement de l'article L.232-1 du code de l'expropriation et de déclarer l'utilité publique au bénéfice de l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France. Celui-ci mènera en tant que de besoin la procédure d'expropriation.