

CONCLUSIONS ET AVIS

ENQUÊTE PUBLIQUE

n°E25000032/78

Déclaration du projet comportant mise en compatibilité du PLUi de la commune de Mantes-la-Ville (78 711)
Îlot Front de Gare *Mantes Station*

Grand Paris Seine&Oise (GPSEO) – MANTES-LA-VILLE

Du 2 septembre au 2 octobre 2025 (soit 31 jours consécutifs)

Mes observations et recommandations sont surlignées en jaune.

EN PREAMBULE

La Communauté urbaine GPS&O est compétente sur l'élaboration des documents de planification urbaine que sont le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et le Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi), sur leur mise en œuvre et sur le déploiement des procédures qui peuvent les faire évoluer. En définissant des règles nécessairement adaptées aux spécificités locales et valables dans ses 73 communes, elle vient **encadrer le développement urbain d'un bout à l'autre du territoire** et assurer une indispensable cohérence d'est en ouest.

Les communes restent toutefois compétentes en matière d'instruction des autorisations d'urbanisme. Elles sont les interlocutrices privilégiées des habitants et des porteurs de projets sur les questions de faisabilité et d'application du droit des sols en lien avec les règles du PLUi et du RLPi.

En approuvant le plus grand PLUi d'Île-de-France le 16 janvier 2020, puis le RLPi 3 ans plus tard, le conseil communautaire de GPS&O a défini les axes stratégiques de développement du territoire autour de 4 priorités :

La préservation du paysage et l'intensification urbaine ;

L'équilibre entre le développement économique et les exigences environnementales ;

Le fléchage de secteurs à fort enjeu de développement pour des projets structurants comme les quartiers de gare Éole ;

L'identification de grands secteurs dits « d'enjeux métropolitains » en lien avec des grands projets, des intentions de mutation / reconversion ou de préservation de sites stratégiques.

L'aménagement de l'espace communautaire se dessine notamment à travers la grille de lecture du PLUi qui permet d'identifier sur tout le territoire les zones naturelles et agricoles à préserver, celles où on va pouvoir construire, où on va privilégier le développement du commerce et de l'activité économique, le développement du logement, **notamment à proximité des gares.**

Une première modification générale du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) a été approuvée par le conseil communautaire le 14 décembre 2023, stipulant, entre autres, que le PLUi pouvait ajuster, supprimer et créer de nouvelles orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles (à échelle communale ou à enjeux métropolitains) pour tenir compte de l'évolution de certains projets ou de leur achèvement.

C'est dans le strict cadre de cette mise en conformité (MEC) que s'est déroulée la présente enquête.

1. OBJET DE L'ENQUÊTE

Cette procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLUi concerne exclusivement la commune de Mantes-la-Ville. Les évolutions du PLUi envisagées portent sur le secteur de l'îlot Front de gare couvert par l'OAP de secteur à enjeux métropolitains « Mantes Station - Le quartier musique », afin de :

- Permettre de développer un projet d'intérêt général incluant un bâtiment tertiaire et des emplois sur l'îlot du front de gare de Mantes-la-Ville, ainsi qu'une nouvelle place de la gare en lieu d'un espace destiné initialement, dans l'OAP du quartier de la Musique, à accueillir un parking-relais.

- S'inscrire dans l'évolution en cours du pôle gare de Mantes-Station vers une fonctionnalité privilégiant les mobilités douces et transports en communs (sans nécessité d'un parc de stationnement public), alors que le pôle gare de Mantes-la-Jolie est le pôle de référence pour l'accessibilité véhicules.

L'objectif est de favoriser l'attractivité économique via un changement d'usages et une densification modérée, tout en valorisant le cadre urbain et paysager et en requaillant l'entrée de Ville.

Effectivement, l'environnement urbain est très dégradé, et les contributeurs en sont bien conscients, malgré une certaine nostalgie qu'il est nécessaire de le faire évoluer.

A noter que cette évolution est strictement limitée à cet îlot, sans refonte totale du PLUi, et dans le respect des orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et du cadrage méthodologique du PLUi.

Aménagé aux croisements de la route de Houdan, de la rue des Deux gares et de la rue Maurice Berteaux sur la commune de Mantes-la-Ville, le futur « Quartier de la musique », face à la gare Mantes-Station, doit évoluer dans sa partie nord, par rapport à la programmation initiale prévue au PLUi.

Le projet prévoit qu'il passe d'une vocation mixte à un secteur purement d'activité, avec une programmation tertiaire. Ce changement de programme vise à renforcer le dynamisme économique déjà présent dans le secteur grâce à un changement de zonage. Le basculement sur l'îlot d'une partie de la zone UBa en zone Uee, objet de l'enquête publique, induit :

- La suppression de l'équipement mixte à aménager dans le schéma et dans le texte de l'OAP ;
- La proposition d'un bâtiment tertiaire avec commerces en rez-de-chaussée et parking mutualisé de 300 places ;
- Le maintien du coefficient de pleine terre à 30% ;
- La délimitation de l'espace constructible permettant de ménager un espace public en front de gare ;
- L'indication de hauteurs permettant de créer un « effet signal » en entrée de ville (R+6 à R+3).

Le nouveau projet prévoit également la possibilité d'implantation d'un parking mutualisé de 300 places maximum (ce qui était initialement prévu) en sous-sol du programme tertiaire, en lieu et place de l'équipement mixte avec un parc-relais destiné aux usagers de la gare et intégrant une programmation complémentaire mentionnée dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Par ailleurs, le programme tertiaire s'intègre parfaitement dans le paysage existant, composé d'entreprises historiques telles que Buffet Crampon, Selmer et Ballauff.

Le projet prévoit également la mise en valeur de l'entrée de ville par la création d'une place de quartier visant à : offrir aux usagers du secteur sud un espace de détente et de rencontre, améliorant ainsi la qualité de vie dans le quartier ; atténuer les nuisances liées aux faisceaux ferrés en éloignant les futures constructions de ces sources de bruit ; encourager l'utilisation des modes de transport doux, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et favorisant un mode de vie plus durable.

Les hauteurs plus importantes proposées dans le projet permettent d'assurer la densification tout en libérant de la surface au sol afin d'y créer la place de quartier face à la gare (*ce qui était initialement prévu*).

Ainsi, ce programme urbain est voulu comme point de repère, notamment par ses épannelages variés et la place qu'il prévoit, offrant une entrée de ville plus qualitative et dynamique, qui contribuera à revitaliser le quartier et à le rendre plus attractif. Cette modification participera à la création d'un environnement urbain plus inclusif, attrayant et fonctionnel en lien avec les besoins du nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM) Eole et la place accrue des modes doux et transports en commun qui l'accompagne.

La présente enquête publique porte donc à la fois sur :

- **L'intérêt général de la déclaration de projet îlot front de gare de Mantes-Station à Mantes-la-Ville ;**
- **Le dossier de mise en compatibilité (MEC) du PLUi de Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).**

En approuvant le plus grand PLUi d'Île-de-France le 16 janvier 2020, puis le RLPI 3 ans plus tard, le conseil communautaire de GPS&O a défini les axes stratégiques de développement du territoire autour de 4 priorités :

La préservation du paysage et l'intensification urbaine ;

L'équilibre entre le développement économique et les exigences environnementales ;

Le fléchage de secteurs à fort enjeu de développement pour des projets structurants comme les quartiers de gare Éole ;

L'identification de grands secteurs dits « d'enjeux métropolitains » en lien avec des grands projets, des intentions de mutation / reconversion ou de préservation de sites stratégiques.

L'aménagement de l'espace communautaire se dessine notamment à travers la grille de lecture du PLUi qui permet d'identifier sur tout le territoire les zones naturelles et agricoles à préserver, celles où on va pouvoir construire, où on va privilégier le développement du commerce et de l'activité économique, le développement du logement, **notamment à proximité des gares**.

Une première modification générale du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) a été approuvée par le conseil communautaire le 14 décembre 2023, stipulant, entre autres, que le PLUi pouvait ajuster, supprimer et créer de nouvelles orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles (à échelle communale ou à enjeux métropolitains) pour tenir compte de l'évolution de certains projets ou de leur achèvement.

1. OBJET DE L'ENQUÊTE

Cette procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLUi concerne exclusivement la commune de Mantes-la-Ville.

Les évolutions du PLUi envisagées portent sur le secteur de l'îlot Front de gare couvert par l'OAP de secteur à enjeux métropolitains « Mantes Station - le quartier musique », afin de :

- Permettre de développer un projet d'intérêt général incluant un bâtiment tertiaire et des emplois sur l'îlot du front de gare de Mantes-la-Ville, ainsi qu'une nouvelle place de la gare en lieu d'un espace destiné initialement, dans l'OAP du quartier de la Musique, à accueillir un parking-relais.

- S'inscrire dans l'évolution en cours du pôle gare de Mantes-Station vers une fonctionnalité privilégiant les mobilités douces et transports en communs (sans nécessité d'un parc de stationnement public), alors que le pôle gare de Mantes-la-Jolie est le pôle de référence pour l'accessibilité véhicules.

L'objectif est de **favoriser l'attractivité économique** via un changement d'usages et une densification modérée, tout en valorisant le cadre urbain et paysager et en requalifiant l'entrée de Ville.

A noter que cette évolution est strictement limitée à cet îlot, sans refonte totale du PLUi, et dans le respect des orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et du cadrage méthodologique du PLUi. Le projet prévoit qu'il passe d'une vocation mixte à un secteur purement d'activité, avec une programmation tertiaire.

Ce changement de programme vise à renforcer le dynamisme économique déjà présent dans le secteur : le basculement sur l'îlot d'une partie de la zone UBa en zone Uee¹, objet de l'enquête publique.

Le nouveau projet prévoit également la possibilité d'implantation d'un parking mutualisé de 300 places maximum (*ce qui était initialement prévu*) en sous-sol du programme tertiaire, en lieu et place de l'équipement mixte avec un parc-relais destiné aux usagers de la gare et intégrant une programmation complémentaire mentionnée dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Par ailleurs, le programme tertiaire s'intègre parfaitement dans le paysage existant, composé d'entreprises historiques telles que Buffet Crampon, Selmer et Ballauff.

Le projet prévoit également la mise en valeur de l'entrée de ville par la création d'une place de quartier visant à : offrir aux usagers du secteur sud un espace de détente et de rencontre, améliorant ainsi la qualité de vie dans le quartier ; atténuer les nuisances liées aux faisceaux ferrés en éloignant les futures constructions de ces sources de bruit ; encourager l'utilisation des modes de transport doux, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et favorisant un mode de vie plus durable.

Les hauteurs plus importantes proposées dans le projet permettent d'assurer la densification tout en libérant de la surface au sol afin d'y créer la place de quartier face à la gare (*ce qui était initialement prévu*).

Ainsi, ce programme urbain est voulu comme point de repère, notamment par ses épannelages variés et la place qu'il prévoit, offrant une entrée de ville plus qualitative et dynamique, qui contribuera à revitaliser le quartier et à le rendre plus attractif. Cette modification participera à la création d'un environnement urbain plus inclusif, attrayant et fonctionnel en lien avec les besoins du nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM) Eole et la place accrue des modes doux et transports en commun qui l'accompagne.

La présente enquête publique porte donc à la fois sur :

- L'intérêt général de la déclaration de projet îlot front de gare de Mantes-Station à Mantes-la-Ville ;
- Le dossier de mise en compatibilité (MEC) du PLUi de Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

1.1. LE CONTEXTE : L'ARRIVÉE D'ÉOLE

La mise en service de la section yvelinoise d'ÉOLE jusqu'à Mantes est prévue pour 2027 avec une offre réduite, et en 2029 avec une offre complète.

Déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013, Eole, projet de prolongement du RER E, vise à améliorer les transports du quotidien et renforcer les connexions entre l'est et l'ouest francilien, en proposant une nouvelle qualité de service aux voyageurs. L'actuelle ligne E du RER sera prolongée de 55 km à l'ouest, dont 8 km de tunnel, de la gare RER d'Haussmann Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie, en passant par Mantes-Station.

D'après les sources de la SNCF², l'évolution annuelle du nombre de voyageurs à la gare MANTES STATION - que la nouvelle offre ne devrait qu'accroître -, comme la création d'une troisième voie prévue de la gare d'Epône-Mézières à Mantes-Station, nécessitent une transformation de l'environnement d'accueil des usagers dans ce secteur dégradé :

¹<https://gpseo.fr/sites/gpseo/files/document/2024-06/2-reglement-de-zones.pdf>. Zone UBa, page 73 ; Zone Uee, page 177.

²https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/information/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal

En 2020 : 469 967 voyageurs
En 2021 : 913 016 voyageurs
En 2022 : 1 102 053 voyageurs
En 2023 : 1 157 747 voyageurs

Aujourd’hui, deux transiliens par heure circulent en heures creuses, et trois en heures de pointe. Les prévisions de demain sont de quatre RER par heure, heures pleines et creuses.

La SNCF prévoit le réaménagement de la gare³ pour un meilleur accueil des voyageurs.

A ce jour, le rehaussement des quais, l'aménagement de l'escalier existant et la création d'un nouvel escalier ont déjà été réalisés.

Les travaux restant à faire consistent en l'installation de :

- un sanitaire automatique accessible aux voyageurs
- une consigne sécurisée pour le stationnement vélo
- des balises sonores et des bandes de guidage pour améliorer l'accessibilité engare
- un espace d'attente connecté dans le hall
- une signalétique et un éclairage mis en conformité

La 3 ème voie est réalisée entre les gares d'Epône-Mézières et Mantes-Station. En revanche, les travaux sur le faisceau entre Mantes Station et le terminus de Mantes-la-Jolie restent en cours.

Pour mémoire :

L'enquête publique du projet Eole a eu lieu du 16 janvier au 18 février 2012. Une permanence a été assurée à MANTES-LA-VILLE : le mercredi 8 février 2012 de 14h30 à 17h30. L'étude d'impact du projet SNCF RER E -EOLE qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) d'un débat public et d'une enquête publique en 2011 qui expliquent que les quais ne sont pas assez larges pour permettre l'installation d'ascenseurs : <https://transfert.gpseo.fr/AYxuxvMJ4Y-ct>. L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) à la gare de Mantes-Station est évoquée p.109.

Corps du message

1.2. LE PROJET DE MISE EN CONFORMITÉ (MEC)

Comme indiqué dans la note de présentation du dossier d'enquête (pages 16-17), la mise en compatibilité concerne l'évolution programmatique au nord du futur quartier de la musique à Mantes-Station sur la commune de Mantes-la-Ville, passant d'un secteur à vocation mixte à un secteur purement d'activité, avec une programmation tertiaire.

Ce changement de programme vise à renforcer le dynamisme économique déjà présent dans le secteur.

L'évolution programmatique face à la gare de Mantes-Station a pour objectif d'attirer des entreprises et des professionnels, contribuant ainsi à stimuler l'économie locale déjà active dans cette zone. Le projet prévoit également la possibilité d'implantation d'un parking mutualisé de 300 places maximum en sous-sol du programme tertiaire.

Ce programme remplace l'orientation prévue à l'ancienne OAP d'un équipement mixte avec un parc-relais destiné aux usagers de la gare et intégrant une programmation complémentaire (non définie).

En effet les développements prévus, en lien avec l'arrivée d'EOLE, pour les deux pôles-gares de Mantes-la-Jolie et de Mantes-Station, font de Mantes-la-Jolie la gare offrant une capacité d'accueil importante pour les flux de véhicules (bus et véhicules particuliers, avec deux gares routières de grande capacité, déposes minutes et parc-relais), et de Mantes-

³ <https://www.rer-eole.fr/actualite/eole-rapprochez-vous-du-nouveau-rer-e/>

Station une gare plutôt destinée aux accès modes doux avec quelques lignes de bus en transit et une réflexion sur l'aménagement d'une trame permettant le rabattement modes-doux.

Ainsi, le besoin d'un parc-relais à Mantes-Station n'est plus envisagé comme une nécessité et l'espace qui était prévu pour cet équipement peut être réalloué à un renforcement des activités tertiaires sur le secteur, avec un parking mutualisé pouvant servir aux autres activités présentes sur le secteur. Les besoins en stationnements privés pour les activités existantes se verront accroître par la suppression de stationnements en voirie accompagnant le développement du pôle d'échanges multimodal (PEM) et les aménagements modes doux sur le secteur.

Par ailleurs, le programme tertiaire s'intègre dans le paysage existant, composé d'entreprises historiques telles que Ballauff, Selmer et Buffet Crampon, et se révèle plus pertinent qu'un éventuel programme de logements (permis par le secteur UBa et la programmation complémentaire indiquée à l'OAP), qui serait plus sensible aux nuisances sonores et environnementales liées au quartier.

Le projet prévoit également la mise en valeur de l'entrée de ville par la création d'une place de quartier. La création de cette place de quartier répond à plusieurs objectifs importants :

- Offrir aux usagers du secteur sud un espace de détente et de rencontre, améliorant ainsi la qualité de vie dans le quartier. De plus, cette place vise à atténuer les nuisances liées aux faisceaux ferrés en éloignant les futures constructions de ces sources de bruit ;

- Et, grâce à son caractère intermodal, la place, située en front de gare et accessible depuis la rue Maurice Berteaux - future voie partagée -, selon l'orientation prévue à l'OAP actuelle, doit encourager l'utilisation des modes de transport doux, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et favorisant un mode de vie plus durable. Cette place permettra d'améliorer les fonctionnalités du pôle d'échanges multimodal (PEM) prévu par GPSEO en lien avec l'arrivée d'EOLE.

Les hauteurs plus importantes proposées dans le projet permettent d'assurer la densification tout en libérant de la surface au sol afin d'y créer la place de quartier végétalisée face à la gare.

1.2.1. La situation actuelle dans l'actuel PLU de Mantes-la-Ville

L'emprise autorisée est de 2166m² avec des hauteurs permises en R+3+ C. Suivant les règles d'implantation du bâti l'emprise au sol est au maximum de 1990m². 117 logements sont prévus, avec 102 places de stationnement pour les logements (si 25% de logt social) et un Parc-relais de 200 à 300 places, soit de 300 à 400 places.

1.2.2. Les propositions de modifications qui font l'objet de cette enquête

Le basculement sur l'îlot d'une partie de la zone UBa en zone Uee, objet de l'enquête publique, induit :

- La suppression de l'équipement mixte à aménager dans le schéma et dans le texte de l'OAP ;
- La proposition d'un bâtiment tertiaire avec commerces en rez-de-chaussée et parking mutualisé de 300 places ;
- Le maintien du coefficient de pleine terre à 30% ;
- La délimitation de l'espace constructible permettant de ménager un espace public en front de gare ;
- L'indication de hauteurs permettant de créer un « effet signal » en entrée de ville (R+6 à R+3).

1.2.3. Constructibilité après le projet de mise en conformité avec le PLUi :

Suivant les nouvelles règles, l'implantation du bâti aura une emprise au sol de 1805m² (avec des hauteurs graduelles de R+3 sur la rue Maurice Berteaux et R+6 sur la route de Houdan) ; 7437m² de bureaux et commerces (soit environ 450 emplois) sont prévus, pour un parc de stationnement mutualisé d'un étage sous dalle de 300 places.

Enjeux des modifications

- Légère densification des hauteurs plus importantes au regard du zonage, conformément au PLUi ;
- Maintien du coefficient de pleine terre à 30% et limitation de l'emprise du bâti à 50% ;
- Création d'une place en front de gare et d'un bâti qualifiant l'entrée de ville améliorant la qualité urbaine et paysagère du secteur de projet ;
- Maintien d'un coefficient de pleine terre qui permettra de végétaliser l'espace public en entrée de ville.

2. LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. LES CONTACTS PRÉALABLES À L'OUVERTURE DE L'ENQUÊTE

Échange téléphonique avec la gestionnaire du dossier pour GPSEO, et rendez-vous le 5 juin 2025 à 11 h.

5 juin 2025 de 11 h à 12.45 h : Réunion de travail au service urbanisme de GPSEO, 18 Boulevard du Midi à Mantes-la-Jolie, avec la cheffe de projet aménagement urbain EOLE à la Direction de projet Pôles et quartiers EOLE, le chef de service planification, et leurs collaboratrices.

Présentation du projet et des enjeux de la mise en compatibilité du PLU de Mantes-la-Ville avec le PLUi.
Organisation de l'enquête (dates et lieux, publicité).

Remise de documents :

- Projet de l'îlot Front de gare Mantes-Station ;
- Propositions d'organisation, et rappel des textes régissant le PLUi.

26 juin 2025 de 11.30 h à 12.45 h : Rendez-vous en mairie de Mantes-la-Ville avec **Sami DAMERGY**, maire de Mantes-la-Ville, la Directrice générale des Services de Mantes-la-Ville, en présence de la cheffe de projet aménagement urbain EOLE, à la Direction de projet Pôles et quartiers EOLE.

9 juillet 2025 de 10.30 à 11.30 : Rendez-vous téléphonique avec l'adjoint au directeur des projets des lignes L, A, J, EOLE à l'ouest sur l'aménagement de la gare de Mantes-Station, et notamment la problématique d'accès aux quais des handicapés en fauteuil roulant,⁴ suivi d'un échange de mails, dont celui du 19 août 2025 :

« Pour répondre aux exigences de la loi de 2005⁵, Île-de-France Mobilités a élaboré un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) dans la concertation. Adopté en juillet 2009 par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités, il définit pour la partie ferrée un réseau de 268 gares RATP et SNCF devant à terme couvrir 95 % du trafic voyageurs ferré.

Ce réseau de référence a été établi en fonction :

- de la « Spécification Technique d'Interopérabilité (STI PMR) », adoptée, le 21 décembre 2007 par la Commission européenne qui dispense de l'obligation de mise en accessibilité pour les gares dont le trafic journalier est

⁴ À la huitième place du classement, la France – qui compte 12 millions de personnes en situation de handicap – représente « l'une des nations ferroviaires les moins accessibles d'Europe ». Alors que le pays comptabilise 3 000 gares, seuls 33 % des quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

⁵ Loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

inférieur à 5 000 voyageurs (ou 2 500 entrants en gare), dès lors qu'il existe une autre gare accessible à une distance maximale de 25 km.

- de la présence de pôles générateurs de trafic PMR (maisons départementales du handicap, hôpitaux...) à proximité des gares.

Lors de l'élaboration du SDA-Ad'AP (Schéma directeur de l'accessibilité/Agenda d'Accessibilité programmée), une liste de 209 gares SNCF a été établie (gares déjà accessibles ou à rendre accessibles).

L'obligation réglementaire de mise en accessibilité ne concerne que ces 209 gares. La réglementation prévoit des dérogations, notamment en cas d'impossibilité technique (ITA).

Les gares qui ne figurent pas dans cette liste de 209 gares ne sont pas prévues à être mises en accessibilité (sauf cas de construction d'une gare nouvelle), il n'est donc pas adéquat de parler de dérogation.

La gare de Mantes Station ne figurant pas dans la liste des 209 gares, aucune étude de mise en accessibilité n'a été engagée.

Comme nous en avions échangé, l'étroitesse des quais ne permet pas l'implantation d'ascenseurs pour l'accessibilité UFR en toute autonomie.

Le reste des aménagements prévus contribueront à la mise en accessibilité pour les autres handicaps. »

2.2. LA PUBLICITE⁶

La publicité réglementaire a été faite dans les délais légaux, soit 15 jours avant le début de l'enquête publique, et valide par huissier le 14 août 2025.

L'annonce légale est parue dans le *Parisien* le 13 août.

L'annonce légale dans le *Courrier des Yvelines* n'est pas parue comme prévu le 13 août : une annonce web a été faite en « remplacement » le 14 août sur le site du *Courrier de Yvelines* et l'annonce dans l'édition papier a été reportée au 20 août. Un mail de Medialex a informé GPS&O de la non-parution dans le Courrier du 13 août et des suites données : l'annonce au prochain numéro papier le 20 août. En parallèle, un insert gratuit d'annonce de l'enquête sur le site ACTU *Courrier des Yvelines.fr* a été effectué le 14 août. Un 2ème avis au 03/09 a également été inséré dans le support WEB en plus des parutions papier.

Pour l'affichage non-réglementaire sur les panneaux de communication côté Mantes-la-Ville, la direction de l'urbanisme de la ville s'en est chargée dans les jours précédents le 13 août. De même, l'affichage a bien été fait sur le panneau d'information à la sortie de la gare côté Mantes-la-Jolie la semaine précédent le début de l'enquête publique.

L'Enquête publique est annoncée sur le site de GPSEO avec un lien vers le registre dématérialisé : <https://gpseo.fr/la-communaute-urbaine/la-participation-citoyenne/enquetes-publiques-et-consultations>

Ainsi que sur le site de la Ville avec également le lien vers le registre dématérialisé : <https://www.manteslaville.fr/actualites/mantes-station-enquete-publique-du-2-09-au-2-10/>

A noter aussi :

- Le « GPS&O le Mag » de juin 2025 distribué dans les boîtes aux lettres du territoire de la communauté urbaine met en valeur (pp. 20-21) l'arrivée d'Éole sur le territoire et la transformation des gares, consacrant un paragraphe aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) à l'étude, dont celui de Mantes-Station, sans que soit pour autant indiquer qu'ils feront l'objet d'enquêtes publiques en cours ou à venir. Il y est indiqué que l'aménagement des espaces publics se font en lien avec Île de France Mobilités, le conseil départemental des Yvelines et l'État (financeurs) ;

- Le Magazine du Conseil départemental des Yvelines, numéro 55, de l'été 2025, fait état (p.23) de l'avancement des travaux d'Éole et du début des travaux en gare de Mantes Station en septembre 2025 ;

- La Gazette des Yvelines du 3 septembre 2025, n° 444, En bref, page 6 : annonce de l'enquête publique « Le secteur de Mantes-Station va changer de visage » ;

⁶ Les justificatifs de parution et d'affichage réglementaire en annexe.

- Le magazine municipal de Mantes la Ville, La Note, n°158, septembre-octobre 2025, page 5, présentait l'enquête publique, les dates de permanences et le lien d'accès au registre numérique ;

L'enquête – le lien avec le registre numérique - a aussi été signalée dans plusieurs groupes Facebook géré par un des contributeurs: « Retrouvailles, Humour, Amusement dans le Mantois », « Le groupe des mantevillois et pas seulement pour les souvenirs », et « Mantevillois, le groupe ».

2.3. LES PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER

Déclaration de Projet :

- Pièces administratives
- Note de présentation
- Pièces du PLU modifiées

Pièces administratives :

- Arrêté d'enquête publique
- Avis réglementaire
- Note de présentation

Avis des personnes publiques associées (PPA) :

- PV de la réunion du 23 juin 2025

- Annexes au PV :

- 1 Support de présentation de la réunion d'examen conjoint
- 2 Liste des personnes conviées
- 3 Retour de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine (UDAP)
- 4 Retour du Centre national de la propriété forestière (CNPF)
- 5 Retour du Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement 78 (CAUE) (post-réunion des PPA)
- 6 Retour de la Ville de Mantes-la-Jolie (post-réunion des PPA)
- 7 Retour de l'Etablissement public foncier d'Île de France (EPFIF) (post-réunion des PPA)
- 8 Commentaire de la Mairie de Breuil-Bois-Robert suite aux avis complémentaires reçus

Le dossier était documenté et très complet, mais restait très technique.

Une remarque néanmoins : les plans issus du PLUi ne sont pas aisément lisibles. Des projections en volume (3D, ce qui se fait couramment) auraient permis aux citoyens de se rendre mieux compte de l'évolution de l'îlot, notamment les bâtiments R+6 et R+3, avec des vues depuis la rue Chantereine, de la route de Houdan, de la rue des Deux gares et de la rue Maurice Berteaux.

2.4. L'AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île de France (MRAe) a émis un avis le 11 décembre 2024 : « Le projet n'apparaît pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et il n'est donc pas nécessaire de le soumettre à évaluation environnementale par la personne publique responsable. »

Cet avis a interrogé certains contributeurs qui auraient souhaité disposer d'une évaluation environnementale.

Délibération du 20 juin 2025 de la Communauté urbaine (CU) GPS&O sur l'absence de nécessité d'évaluation environnementale pour la déclaration de projet emportant la mise en conformité.

Réunion des PPA par GPS&O le 23 juin 2025.

Le 12 mai 2025 un courrier de GPS&O (Maryse DI BERNARDO, Conseillère déléguée à l'urbanisme) a été adressé à l'ensemble des personnalités publiques associées les conviant conjointement à la réunion du 23 juin 2025 à 14.30 h dans les locaux de GPS&O, 18 boulevard du Midi à Mantes-la-Jolie (soit en présentiel, soit en visioconférence).

Cette réunion d'examen conjoint fixait la clôture de la phase de consultation des PPA.

Néanmoins, à la demande de la commissaire enquêtrice, une relance informative a été faite les 30 juin et 1^{er} juillet 2025 par GPS&O aux PPA qui ne se sont pas rendues à la réunion.

Sont donc arrivés hors délais :

- l'avis favorable de la ville de Mantes-la-Jolie par mail du 7 juillet 2025 ;
- le retour du Conseil de l'Architecture, Urbanisme et Environnement 78 (CAUE) le 9 juillet 2025 : favorable avec des observations ;
- l'avis favorable assorti de recommandations de l'Établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) le 2 septembre 2025, jour de l'ouverture de l'enquête publique.

En concertation avec l'équipe de GPS&O, il a été décidé de porter ces avis au dossier d'enquête (physique et numérique).

3. L'ENQUETE

Arrêté de GPS&O du 24 juillet 2025 pour l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du projet îlot front de gare de Mantes-Station à Mantes-la-Ville.

L'enquête a eu lieu du 2 septembre à 13 h au 2 octobre à 17 h, soit 31 jours consécutifs.

3.1 LES PERMANENCES

- La mairie de Mantes-la-Ville (78711), désignée siège de l'enquête, place de la mairie, les lundis, mercredis et jeudis de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30 ; les mardis de 13h à 19h ; les vendredis de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h ; les samedis de 9h à 12h ;
- La Communauté urbaine, rue des Pierrettes à Magnanville (78200), du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h.

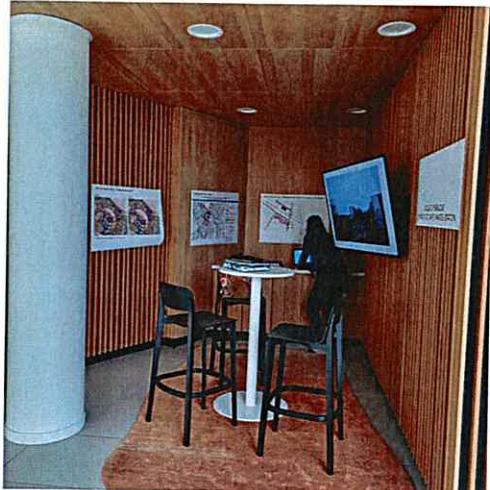
Dans ces lieux ont été tenu à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures indiqués (sauf jours fériés et jours de fermeture exceptionnelle) :

- Les pièces du dossier d'enquête en version papier ;
- Les pièces du dossier d'enquête en version électronique sur un poste informatique avec accès direct au registre numérique ;
- Deux registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commissaire enquêtrice : un pour la mairie de Mantes-la-Ville, un pour le siège de GPS&O.

Sur ces sites, le public a pu prendre connaissance de l'intégralité des pièces du dossier et émettre son avis, ses propositions et observations sur le projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du projet îlot front de gare de Mantes-Station à Mantes-la-Ville et sur les avis des personnes publiques associées joints au dossier, pendant toute la durée de l'enquête, sur les registres prévus à cet effet. Des permanences ont été assurées par la commissaire-enquêtrice pendant la durée de l'enquête pour recevoir les observations écrites ou orales du public aux dates et heures suivantes :

Lieux et adresses des permanences	1 ^{ère} permanence	2 ^{ème} permanence*	3 ^{ème} permanence	4 ^{ème} permanence
Mantes-la-Ville Mairie Place de la mairie	Mardi 2 septembre 2025 De 13h à 16h	Mardi 9 septembre 2025 De 16h à 19h Un registre papier spécifique a été tenu à disposition du public lors de cette permanence	Samedi 20 septembre 2025 De 9h à 12h	Jeudi 2 octobre 2025 De 14h à 17h

*Dans les locaux de GPS&O, 18 bd du Midi, Mantes-la-Jolie



Suite à la deuxième permanence, la commissaire enquêtrice a demandé à GPS&O de clarifier le plan de zonage « Avant-Après » affiché en mairie de Mantes-la-Ville, afin que le basculement d'une partie de la zone UBa en zone UEE soit plus visuellement compréhensible.

Au total une dizaine de personnes sont venues rencontrer la commissaire enquêtrice pour prendre connaissance du projet et être accompagnées dans sa compréhension.

Lors des permanences, la commissaire enquêtrice a du préciser aux citoyen.ne.s qui se sont présentés :

- Son rôle, à savoir sa neutralité, afin de lever toute ambiguïté à son égard,
- Le fait qu'elle n'était pas « personnel communal ou intercommunal » et n'avait pas à justifier, ni exprimer un jugement sur le projet, et que son impartialité ne pouvait être mise en cause,
- Un rappel sur le déroulé d'une enquête publique,
- Une invitation à prendre connaissance des documents du dossier d'enquête, en les orientant vers les pièces répondant le mieux à leurs questions.

Le rôle de la commissaire enquêtrice a essentiellement porté sur l'écoute et l'aide à la reformulation des questions comme la nécessaire précision des propositions et contre-propositions. Les personnes étaient invitées à prendre le temps de la consultation et la lecture de l'ensemble des documents sur le site web dédié et inscrire leurs observations dans le registre numérique ouvert à cet effet.

A la fin de la dernière permanence, l'enquête a été close en présence Jean-Loïc DRENEUC, conseiller municipal mandaté par le maire de Mantes-la-Ville, en présence de la cheffe de projet aménagement urbain EOLE à la Direction de projet Pôles et quartiers EOLE, le 2 octobre à 17 h, et le registre numérique clos.

Les trois registres « papier » numérotés 1, 2 et 3 ont été signés et remis à la commissaire enquêtrice :

- 1. Celui en consultation à la mairie de Mantes-la-Ville**
- 2. Celui en consultation au siège de GPS&O à Magnanville**
- 3. Celui en consultation seulement lors de la permanence du 9 septembre à GPS&O à Mantes-la-Jolie**

A l'issue, la commissaire enquêtrice a établi un procès-verbal remis à en main propre à M. Sami DAMERGY, maire de Mantes-la-Ville, le 9 octobre 2025, lors d'un rendez-vous.

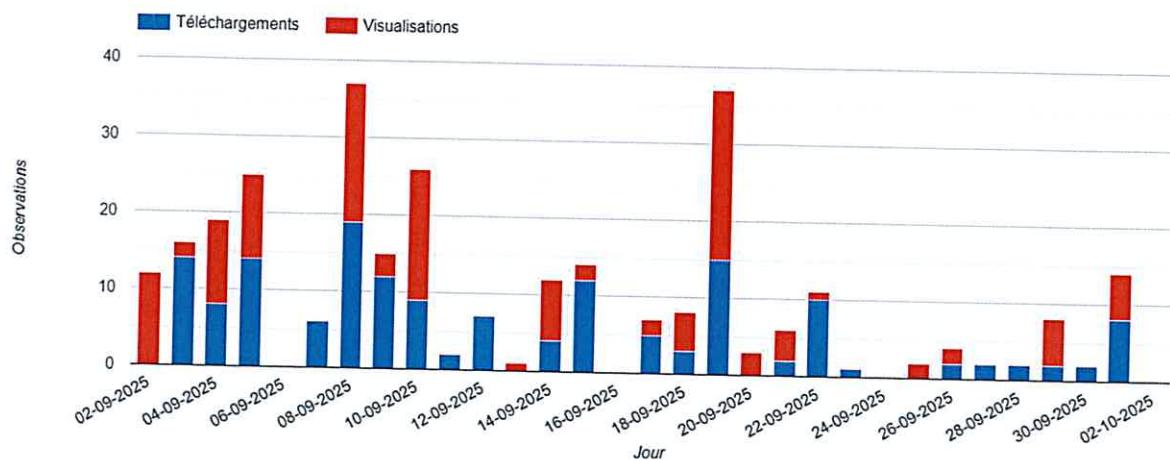
Le mémoire en réponse de GPS&O, tant aux contributions des personnes qu'aux questions de la commissaire enquêtrice, lui a été remis dans les délais, le 20 octobre 2025.

L'intégralité de la procédure a été respectée.

3.2. ANALYSE QUANTITATIVE

Le site a été visité par 188 personnes qui sont venues plusieurs fois sur le site internet (423 visites), et des pièces du dossier ont été téléchargées 161 fois, dont majoritairement celles présentant le projet.

[Voir l'intégralité des contributions en annexe](#)



3.2.1. Registre papier : Deux contributions (dont les scans ont été mis en ligne à date sur le registre numérique) :

R5 (MANTA-2) 20/09/2025 10h:00 Publiée le 23/09/2025 à 18h40 Avis papier

R4 (MANTA-1) 19/09/2025 10h:00 Publiée le 23/09/2025 à 18h40 Avis papier

3.2.2. Registre numérique : Treize e-contributions (imprimées et mise à disposition du public dans les registres papier), faites par sept personnes différentes.

@15 29/09/2025 11h:49 Publiée le 29/09/2025 à 11h50 Applications des recommandations à l'adaptation au réchauffe... Madame la Commissaire-enquêtrice, Ce secteur (UBa,UAb2) déjà très fortement urbanisé, est effectivement délaissé depuis plusieurs décennies et mérite d'être modernis...

@14 26/09/2025 21h:38 Publiée le 26/09/2025 à 21h48 Quartier Gare Mantes station - Pour cet îlot tertiaire dans le quartier gare, veiller à la qualité architecturale : qu'elle soit attractive et dynamique ; éviter une architecture morne et triste comme celle qui fait face à la gare ro...

@13 23/09/2025 15h:16 Publiée le 23/09/2025 à 15h17 (Concertation et transparence Bonjour, En tant que riverains, nous avons découvert l'enquête publique par voie de presse locale, alors que ce projet modifie directement le cadre de vie des riverains de Mantes station. Questions : - Les river...

@12 23/09/2025 15h:14 Publiée le 23/09/2025 à 15h15 Qualité de vie et environnement Bonjour, - Le projet abandonne la vocation mixte initiale (avec parc-relais) au profit d'un programme tertiaire. - Il nous semble qu'il n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale compl&egr...

@11 23/09/2025 15h:12 Publiée le 23/09/2025 à 15h12 Bruit et nuisances Bonjour, - Le quartier est déjà exposé à de fortes nuisances sonores liées aux faisceaux ferroviaires. - Le projet risque d'en ajouter (livraisons, climatisations, flux automobiles supplém...

@10 23/09/2025 15h:09 Publiée le 23/09/2025 à 15h09 Circulation et stationnement Bonjour, - La suppression de stationnements en voirie, combinée à la création d'un parking mutualisé, risque de reporter le trafic dans les rues avoisinantes. - GPS&O signale que « les acc&egr...

@9 23/09/2025 15h:06 Publiée le 23/09/2025 à 15h07 Sécurité et risques naturels Bonjour, - Le secteur est identifié comme exposé aux risques d'inondation (PGRI Seine-Normandie). - Le projet prévoit un parking souterrain de 300 places et de nouveaux bâtiments tertiaires. Questi...

@8 23/09/2025 15h:03 Publiée le 23/09/2025 à 15h04 Analyse de cohérence entre le projet et les "Maisons remarquables" de Houdan en proximité immédiate du projet îlot Front de gare. Le dossier en ...

@7 23/09/2025 14h:53 Publiée le 23/09/2025 à 14h54 Hauteur et harmonie architecturale Le projet est présenté en R+3 côté Maurice Berteaux jusqu'à R+6 côté route de Chantereine afin de créer un signal architectural qualitatif dans cet espace d'entrée de ville pr&e...

@6 23/09/2025 14h:44 Publiée le 23/09/2025 à 14h47 Désordres potentiels liés aux travaux souterrains Bonjour, - Le projet prévoit un creusement important pour la réalisation du parking souterrain, à proximité immédiate des maisons existantes. - Ces travaux peuvent avoir des conséquences graves ...

@3 22/09/2025 11h:15 Publiée le 23/09/2025 à 09h41 réflexion sur le projet Bonjour faire des bureaux et un parking privé a condition que cela ne face pas comme en face le bâtiment de la GPSEO, manque de places et le personnel a disposition le parking du GGR trop éloigné qu'ils n'utilise...

@2 20/09/2025 14h:31 Publiée le 20/09/2025 à 14h33 Gare de Mantes station Bonjour La gare de Mantes station va t-elle disparaître?

@1 20/09/2025 11h:05 Publiée le 20/09/2025 à 11h36 Questions Bonjour J'ai quelques observations suite à l'enquête relative à l'îlot front de gare à Mantes la ville - Pourrait on inverser le R+3 avec le R+6, c'est à dire R+3 sur la route ...

Soit un total de 15 contributions.

4. ANALYSE QUALITATIVE

Sur le projet de modification lui-même, les questions et observations du public portent sur :

. La hauteur des bâtiments

Au cours des échanges lors des permanences, la majorité des personnes se sont félicitées de la construction d'une entrée de ville digne de ce nom, comme digne aussi des entreprises mondialement reconnues.

Les questions ont porté sur les hauteurs R+3 et R+6.

L'inversion des hauteurs de ces deux bâtiments est majoritairement souhaitée par quelques riverains, que l'aspect massif (R+6) sur la route de Houdan rebute, y compris à côté de Buffet Crampon. Le signal visuel d'entrée de ville risque d'apparaître d'autant plus massif que la rue Chantereine est en contrebas.

Souhaite une architecture de qualité (le bâtiment de GPS&O à Mantes-la-Jolie, de l'autre côté de la voie ferrée est cité en exemple).

Cette question de hauteur qui pourrait être perçue comme massive dans un tissu urbain mixte avait été évoquée par le maire de Breuil-Bois-Robert, lors de la réunion des PPA, comme la CAUE 78 aux observations de laquelle les riverains adhèrent.

. Les commerces

Inquiétude sur les commerces qui pourraient s'implanter, leurs fermetures et le turn-over que généreraient des loyers trop haut, à l'exemple de ce qui se passe de l'autre côté de la voie ferrée sur Mantes-la-Jolie. Une brasserie est souhaitée. L'implantation d'une crèche est proposée.

. La destination du parking

Si la mutualisation du parking de 300 places destinées uniquement aux entreprises est comprise, une très forte inquiétude concerne les parkings qui seront prévus pour les usagers de la SNCF qui se garent déjà dans les rues

avoisinantes, empêchant les riverains qui n'ont pas de garage de stationner à proximité de leur domicile. L'augmentation potentielle des usagers avec l'arrivée d'Eole devrait accroître le trafic, y compris en amplifiant les nuisances sonores et environnementales du trafic ferroviaire déjà existant et à venir.

. La végétalisation

Si la surface dégagée par l'emprise des bâtiments sur la dalle du parking apparaît intéressante, elle appelle à la création d'un réel îlot de fraîcheur, voire d'un alignement d'arbres.

. Les modes doux et transports en commun

Le transport en commun des usagers de Mantes Station venant des communes avoisinantes laisse certains dubitatifs quant à leur réalité, leur cadencement et leur utilisation, au vu de la situation actuelle.

Des parkings pour vélos sont-ils prévus ?

Sur l'environnement du projet

Un riverain demande quelles garanties (et indemnisations) sont prévues pour protéger les constructions existantes voisines de l'îlot des potentielles fissures, affaissement, vibrations, etc, liées au chantier et au creusement du parking sous dalle.

Autour du projet : on remarque que les habitants souhaiteraient avoir une vision globale de l'évolution du quartier tant en terme de stationnement que d'aménagement (friches, logements, halle du marché, mixité...).

5. QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE-ENQUETRICE

Quelles réponses sont apportées aux remarques de la CAUE ? :

« - Nous suggérons d'indiquer en plan zoom le potentiel multimodal de la place publique tel qu'il est décrit ensuite ; peut-être serait-il opportun de prévoir un stationnement de vélos ou modes de déplacements alternatifs, en plus du parc de stationnement véhicules de 300 places.

- Le zonage « traitement paysager » nous paraît un peu trop limité pour répondre aux objectifs annoncés de création d'un îlot de fraîcheur

- Nous ne partageons pas la préconisation d'alignement des constructions côté rue de Houdan ; en effet ce principe ne nous semble pas adapté dans ce cas particulier, puisqu'il viendrait juxtaposer un bâtiment tertiaire en R+6 avec les bâtiments de Buffet Crampon en R+1 maximum. La rupture d'échelle nous paraît trop importante. Nous préconisons de privilégier un recul de 6 mètres, qui permettrait à la future place publique de se retourner dans l'angle et au bâtiment créé de se présenter comme une véritable rotule et signal d'entrée de ville. Qui plus est, une implantation en recul répondrait à celle en miroir côté Mantes-la-Jolie, favorisant une cohérence du site de part et d'autre des voies. Enfin, on ne saurait préjuger de l'évolution à terme de la rue de Houdan, et il nous semble risqué de définir comme précédent et base d'évolution un gabarit en R+6 à l'alignement sur une voie aussi étroite. »

Quelles réponses sont apportées aux questions de l'EPAMSA ? :

« La création d'un parking en sous-sol mutualisable (environ 300 places) constitue un atout pour répondre aux besoins des entreprises et des visiteurs du secteur. Toutefois, la part affectée aux usages ferroviaires (gare de Mantes-Station) ainsi que les incidences du rabattement sur le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la ZAC Mantes Université ne sont pas détaillées et devront être clarifiées dans le cadre des ateliers communs de travail sur la circulation et le plan de stationnement du quartier gare. Il conviendra d'évaluer la contribution du parking mutualisé à l'équilibre global du stationnement du pôle gare de Mantes-Station, ainsi que ses effets éventuels sur l'organisation des mobilités et du stationnement à l'échelle du secteur gare de Mantes-la-Jolie / Mantes Université. Cette évaluation devra être conduite en tenant compte de la mise en service du projet EOLE, de l'évolution prévisible des pratiques de mobilité, ainsi que des phénomènes de report de stationnement induits. »

Questions :

Comment la ville et GPS&O vont-elles rendre public dès maintenant un calendrier des phases de travaux sur l'îlot, en y incluant le calendrier prévisionnel des travaux prévus sur la gare par la SNCF ?

Quelles réponses apportées aux nuisances pendant la phase travaux sur les bâtiments et maisons avoisinantes (constat d'huissier avant-après ?)

Quel plan de circulation et de stationnement sur la commune est-il prévu par Mantes-la-Ville, avec quelle concertation et à quelle échéance ?

Quelle concertation et information sur la transformation du parking en parking mutualisé de l'îlot – donc plus accessible aux usagers de Mantes Station - avec les communes voisines empruntant la route de Houdan pour arriver et stationner en gare ?

Quelles projections de fréquentation de la gare de Mantes-Station la SNCF fait-elle dans les 5 années qui viennent ?

Quelles négociations la ville va-t-elle mener avec le promoteur afin que les loyers des commerces prévus en rez-de-chaussée sur la place pour permettre, avec des baux raisonnables, une implantation durable (à la différence de ce qui se passe sur Mantes-la-Jolie de l'autre côté de la voie ferrée donnant sur la rue Porte-aux-Saints ?). Quel soutien compte-t-elle mettre en place pour les futurs commerçants ?

Préciser où se situeront les entrées et sorties des véhicules ?

L'entrée piétonne du parking est-elle prévue dans le bâtiment ou à l'extérieur ?

La Charte sur la préservation du cadre de vie signée en 2024 et signalée par l'un des contributeurs est-elle respectée ?

6. LE MEMOIRE EN REPONSE ASSORTI DE MES OBSERVATIONS

Le Mémoire a été transmis par GPS&O à la commissaire enquêtrice le 20 octobre 2025 en version numérique et le 23 octobre par courrier postal (AR).

« Une analyse qualitative des contributions avec une synthèse thématique ayant été faite par la commissaire enquêtrice, les réponses aux contributions sont présentées ci-dessous par thème en première partie. Une réponse a également été faite à chaque contribution individuelle dans le tableau « Cadre de réponses aux contributions » en annexe.

Les réponses aux questions de la commissaire enquêtrice sont présentées en deuxième partie en les regroupant par thème de la même façon que les réponses aux contributions et en indiquant par une numérotation de 1 à 11 l'ordre dans lequel elles avaient été posées dans le procès-verbal. Pour la fluidité de la lecture, nous avons synthétisé les questions des contributeurs en rouge et celles de la commissaire enquêtrice en bleu ; les réponses de GPSEO restant en noir. »

Les avis et recommandations de la commissaire enquêtrice sont **surlignées en jaune**.

6.1. LES REPONSES DE GPS&O AUX QUESTIONS DES CONTRIBUTEURS

A. Hauteur des bâtiments et implantation

2 contributeurs demandent l'inversion de l'effet signal en le localisant sur la rue M.Berteaux plutôt que sur le carrefour Chantereine/Houdan. L'un d'eux habitant une maison identifiée au titre de la démarche patrimoine du PLUi à proximité, du projet sur le carrefour Chantereine/Houdan, suggère que le bâtiment pourrait sinon être en R+4 et demande aussi que soit fait un retrait plus important de 6m sur la route de Houdan comme recommandé par le CAUE. 1 contributeur habitant rue du colonel Moll s'inquiète de la transformation du centre-ville de Mantes-la-Ville d'un secteur d'habitat pavillonnaire en habitat collectif.

Réponses de GPS&O :

Pour le bâtiment bordant la place, la mise en compatibilité (MEC) du PLUi prévoit des hauteurs décroissantes depuis le carrefour Houdan/Chantereine (R+6) vers la rue M.Berteaux (R+3) afin d'en alléger le profil, tout en assurant la densité

justifiée par la proximité de la gare EOLE. De même il est prévu une architecture de façades avec des cassures de rythmes et de linéarité.

L'effet signal proposé sur le carrefour Chantereine/Houdan est justifié afin de marquer l'entrée de ville et se doit donc d'être localisé sur le point le plus visible depuis la route de Chantereine, qui constitue cette entrée. Un bâtiment de hauteur limitée en R+3+C ou R+4 n'offrirait pas cet effet, d'autant que le reste du linéaire du bâtiment est prévu en R+3 /R+3+C. De plus, en raison de la pente route de Chantereine (3,3%), si le R+6 signal était localisé à l'angle de M. Berteaux, soit 100 m plus loin, avec un R+3 sur le Carrefour Chantereine/Houdan, il ne serait pas visible depuis l'entrée de ville.

Par ailleurs l'espace public du carrefour Chantereine/Houdan, dans la continuité de l'axe du futur bâtiment offre un recul très large qui justifie de localiser ce signal sur cet axe, plus approprié que l'implantation sur la rue M.Berteaux, une petite rue étroite, de circulation locale et vouée à favoriser les modes doux. De plus, le bâtiment étant localisé au sud de la place, il est plus opportun de placer la plus grande hauteur à l'est plutôt qu'à l'ouest, afin de minimiser les masques solaires sur l'espace public de la placette créée, les après-midis et soirées d'été, permettant ainsi d'offrir une terrasse plus agréable à un restaurant envisagé sur la partie de la place en proximité de la rue M.Berteaux, à l'écart de la circulation du carrefour Houdan/Chantereine.

Concernant la question des gabarits sur la route de Houdan, il faut noter que si les gabarits sont aujourd'hui plutôt bas sur cette route, les hauteurs autorisées par le PLUi actuel (entré en vigueur le 20/01/2020) sont nettement plus hautes (cf extrait du PLUi ci-contre) : en zone UEe elles sont de 20m, soit R+5 à R+5+C ; en zone UBa de 15,50m en incluant le volume enveloppe de toiture, soit R+3+C. Au regard de l'attractivité liée à l'arrivée d'EOLE, il est probable qu'un certain nombre de bâtis dégradés (hors les bâtis classés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi), viennent à muter sur cet axe dans le futur et fassent évoluer les gabarits. Cet axe offrirait alors des alternances de hauteurs et reculs entre les bâtis anciens et les bâtis neufs. L'objectif de la création d'un signal étant qu'il conserve son rôle de repère, il appartiendra à GPS&O et la ville de Mantes-la-Ville de s'assurer que toute évolution future du PLUi préserve ce point maximal, uniquement au carrefour Chantereine/Houdan et non sur l'intégralité de l'axe, ce qui serait peu compatible avec les alternances de bâtis anciens protégés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi.

Je considère cet engagement très important à rendre public.

Il faut noter, par ailleurs que, si certains bâtiments de la route de Houdan sont classés remarquables dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi, la qualité architecturale des fronts bâties de cet axe est déjà très disparate. Il n'est pas incohérent de faire côtoyer du bâti ancien avec du bâti moderne pour peu que ce dernier soit de qualité, ce qui est bien l'objectif d'un bâtiment signal. Ainsi, la création d'un bâtiment emblématique, bordé par une place publique végétalisée et qualitative, en remplacement d'un ensemble de bâtiments disparates et peu entretenus, viendra revaloriser l'entrée de ville, aujourd'hui dégradée, et améliorer l'environnement de la route de Houdan.

La question du retrait sur la route de Houdan suggérée par le CAUE est en effet intéressante car permettant une ouverture sur la place dès le carrefour avec la route de Chantereine et offrant plus de recul aux circulations piétonnes au pied du R+6. Le projet de mise en compatibilité du PLUi pourra être modifié afin de prescrire ce retrait de 6 mètres.

Le positionnement des bâtiments envisagés R+6 et R+3 a posé un certain nombre de questions, dont les propositions d'inverser leur implantation. Pour ma part sur ce sujet, dans un premier temps, je considérais que l'avis de la CAUE était pertinent. Après réflexion et visite de terrain, je me suis rendue aux propositions faites d'avoir le bâtiment R+6 sur la route de Houdan pour plusieurs raisons, indépendamment du signal d'entrée de ville souhaité. En effet, au vu de l'étroitesse de la rue Maurice Berteaux, un bâtiment R+6 serait incongru et ombragerait de façon dommageable le voisinage. Le recul de 6 m du R+6 prévu sur la route de Houdan permet une respiration, que je recommande végétalisée, une symétrie plus cohérente avec les bâtiments de l'autre côté de la voie ferrée sur Mantes-la-Jolie, et au vu de la distance de 50 m, une préservation des maisons et pavillons classés remarquables au PLUi.

Concernant l'évolution globale du centre-ville de Mantes-la-Ville et plus spécifiquement la rue du colonel Moll, celle-ci est hors secteur concerné par le présent projet de mise en compatibilité (MEC) du PLUi, et est classée en zone UBa au PLUi. Le PLUi précise qu'il s'agit d'un secteur regroupant « les espaces, à proximité des centralités, constitués par un bâti très hétérogène tant dans leur volumétrie (pavillonnaire-collectif) que par leur destination (habitat, activités économiques, équipements) ». Les typologies collectives sont donc permises sur ce secteur et les hauteurs réglementées au PLUi permettent des bâtis globalement en R+3+C. L'arrivée d'EOLE augmentant l'attractivité de la commune, il est naturel que le tissu urbain se densifie dans le cadre réglementé et autorisé par le PLUi tant sur cette rue que sur les autres secteurs de Mantes-la-Ville permettant du bâti collectif.

B. Commerces

2 contributeurs posent la question de l'existence de commerces sur cet îlot, dont un interrogeant leur pérennité au regard des difficultés rencontrés par les commerces du côté Mantes-la-Jolie en raison de loyers trop élevés et un autre citant l'intérêt d'une crèche.

Réponse de GPS&O :

Le texte de l'OAP prévoit « un rez-de-chaussée animé qui participera à la vitalité du quartier » avec 1 ou 2 commerces de 300m² chacun, répondant aux besoins du secteur.

Le RDC du bâtiment tertiaire est ainsi prévu pour accueillir des surfaces commerciales adaptées et suffisantes pour permettre l'animation de l'espace public à proximité et la viabilité des commerces qui s'installeront.

La mise en compatibilité du PLUi objet de la présente enquête a pour but de modifier les règles d'urbanisme. Elle ne détaille pas le programme spécifique du projet de construction. Ce sont le ou les futurs constructeurs de cet îlot qui définiront le projet de construction en détail et son mode de gestion. Toutefois un restaurant;brasserie avec terrasse est bien envisagé à ce stade du projet.

Le sujet des loyers, est une question qui dépasse le cadre de la présente mise en compatibilité et son enquête publique, mais la collectivité est bien consciente des enjeux de pérennité pour les nouveaux commerces prévus sur la place.

Même si j'ai bien conscience que ce sujet dépasse le cadre de la MEC, je trouve les inquiétudes des contributeurs légitimes au vu des difficultés des commerces en face sur Mantes-la-Jolie : turn-over des commerces, cellules fermées. Et même si la question dépasse le cadre de l'enquête publique, il est essentiel de se poser cette question et d'y répondre, si on ne veut pas obérer la qualité du signal « entrée de ville » auquel l'enquête est dédiée. Le fait qu'un élu de Mantes-la-Ville, maire-adjoint chargé du commerce, soit venu lors de ma permanence prendre connaissance du dossier d'enquête m'a un peu interrogée. La ville de Mantes-la-Ville devra être attentive au prix de sortie des espaces commerciaux pour s'assurer de leur durabilité.

C. Destination du parking, stationnements et circulation

3 contributeurs s'interrogent sur les usages du futur parking et son impact sur le stationnement de proximité, émettant des inquiétudes sur le stationnement des usagers de la gare.

Réponse de GPS&O :

En préalable, il faut noter que les études réalisées pour le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Mantes-Station indiquent que, sur les 2000 entrants quotidiens relevés sur cette gare, 70% arrivent à pied, 17% en bus, 8% en voiture, dont la moitié en tant que passagers. Les usagers de la gare stationnant sur le secteur sont donc peu nombreux au regard de la capacité de stationnement en voirie sur un périmètre de 500m autour de la gare d'environ 1280 places (côté Mantes-la-Jolie stationnement payant, côté Mantes-la-Ville stationnement réglementé 2h. L'objectif des travaux d'aménagement des PEM est de faciliter l'accès aux gares EOLE pour tous les modes, mais en incitant aux modes actifs et transports en communs. La vocation d'accès mode doux de la gare de Mantes-station doit donc être renforcée.

Ainsi, le parking prévu par la mise en compatibilité du PLUi, objet de l'enquête, est un parking privé mutualisé pouvant répondre aux besoins des divers opérateurs économiques, dont les employés se garent aujourd'hui en voirie (plus que les usagers SNCF). Il n'est pas public et n'est pas prévu pour les usagers de la gare. La gare qui est privilégiée pour les accès véhicules privés et qui offrira du stationnement à cet effet est celle de Mantes-la-Jolie, située à 1 km, soit 3-4 min en voiture.

Ainsi, l'évolution du PLUi permettant la création de ce parking au lieu d'un parking rabattant d'une taille équivalente pour les usagers de la gare, tel que prévu au PLUi actuel, aura plutôt un impact positif sur la disponibilité des stationnements en voirie sur le secteur. Cet impact positif sera renforcé par l'évolution de la part modale en faveur des mobilités actives et les impacts attendus du réaménagement des pôles d'échanges multimodaux en faveur des modes doux également.

Le fait que le parking mutualisé soit uniquement destiné aux entreprises et non aux usagers de la gare a rassuré les contributeurs, comme le voisinage (notamment rue de Chantereine) qui voit aujourd’hui ses trottoirs et entrées de garage encombrées par le stationnement des personnels des entreprises. Pour autant, l’ensemble habitants des pavillons sur le pâté de maison jusqu’à l’avenue Moll s’inquiète de l’accroissement du stationnement possible des usagers de la gare de Mantes-Station avec l’arrivée d’Éole, qui par commodité et proximité n’iront pas sur les parkings de Mantes-le-Jolie qui leur sont dédiés.

C’est pourquoi il est essentiel que l’ensemble des habitants soient consultés dès à présent sur les plans et études sur la circulation et le stationnement qui sont en cours entre IDF Mobilités, GPS&O et la ville de Mantes-la-Ville.

D. Végétalisation et qualité de vie

1 contributeur souligne l’importance de disposer d’espaces de respiration dans ce secteur fortement urbanisé. La synthèse des contributions souligne que « si la surface dégagée par l’emprise des bâtiments sur la dalle du parking apparaît intéressante, elle appelle à la création d’un réel îlot de fraîcheur, voire d’un alignement d’arbres. »

Réponse de GPS&O :

GPS&O est bien attachée, en conformité avec son Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD), à la nécessité de végétaliser les espaces publics et les bâtiments dans un objectif de développement durable et de résilience par rapport au changement climatique. C’est notamment une des raisons de la mise en compatibilité du PLUi de l’îlot front de gare de Mantes-la-Ville.

L’objectif du projet et de la mise en compatibilité du PLUi est de concilier à la fois densification aux abords du pôle gare EOLE de Mantes-Station, qui est un objectif de développement durable en vue de favoriser l’usage des transports en commun et limiter l’artificialisation des sols naturels et agricoles aux franges de l’urbanisation, avec la qualité de vie dans le centre-ville en libérant le sol par des bâties ponctuellement plus haut, permettant de créer des espaces publics qualitatifs.

L’Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP) couvrant le secteur recommande par ailleurs une qualité architecturale et de végétalisation en imposant un coefficient de pleine terre de 30% avec des équivalents pleine terre pour les espaces végétalisés sur dalle. Elle mentionne par ailleurs dans son texte l’objectif de créer un îlot de fraîcheur sur cet espace.

La végétalisation est effectivement essentielle. Un alignement d’arbres serait bienvenu. Pour autant le choix des végétaux devrait être fait avec celles et ceux qui seront chargés de leur entretien, comme de la sécurité des lieux (en évitant les buissons, par exemple).

Le soin porté à cet espace public devrait prendre en compte l’éclairage, le besoin d’assises et d’appui, et s’adapter ainsi au vieillissement de la population afin qu’il puisse être reconnu comme un espace intergénérationnel, prenant en compte celles et ceux qui passent ou qui s’y arrêtent, créant ainsi un espace de rencontre.

E. Nuisances en phase chantier et exploitation

1 contributeur s’inquiète des nuisances sonores et liées à la pollution de l’air, potentiellement augmentées avec le projet, et des mesures de protection prévues.

1 contributeur s’inquiète des nuisances et des risques en phase chantier pour les riverains, des mesures et garanties pour protéger les constructions voisines.

Réponse de GPS&O :

Le projet de mise en compatibilité du PLUi n’induit pas plus de trafic que ce qui était déjà prévu par le PLUi actuellement en vigueur, lequel prévoit déjà un parking destiné aux usagers de la gare. Il n’a ainsi pas d’impact en termes de nuisances sonores, ni d’accroissement de la pollution pour les riverains.

Pour ce qui est de la phase chantier, et comme il est d’usage, il est de la responsabilité du ou des constructeurs pour la réalisation de leur ouvrage, d’obtenir les autorisations, de réaliser les études nécessaires, de souscrire les assurances de constructeur et de procéder à des références préventives ou constats d’huissier avant et après travaux.

Il revient néanmoins à GPS&O, comme à la ville de Mantes-la-Ville de s'assurer que l'ensemble des mesures protégeant le voisinage est bien mis en œuvre, pendant l'ensemble des phases de travaux, notamment lors du creusement du parking et l'installation de la dalle, et d'informer régulièrement les riverains des nuisances occasionnées par le chantier.

F. Sur l'environnement du projet

1 contributeur est dubitatif sur l'amélioration des transports en commun rabattant sur les gares.

1 contributeur s'inquiète de la présence éventuelle de stationnement vélos.

Plusieurs contributeurs souhaiteraient avoir une vision globale de l'évolution du quartier tant en termes de stationnement que d'aménagement (friches, logements, halle du marché, mixité...).

Réponse de GPS&O :

- Une amélioration de l'offre bus a été mise en œuvre au 1er septembre 2025 sur le Mantois avec une augmentation des fréquences en soirée et le week-end, des trajets plus directs vers les pôles stratégiques et la modernisation du transport à la demande (TAD) vers 50 points d'intérêt. Une nouvelle offre bus à horizon 2027 est en cours de définition par IDFM en collaboration avec GPS&O, les communes concernées et les transporteurs, dans le cadre de l'arrivée du RER EOLE sur le territoire et afin de faire face à l'augmentation des usages.

- Le plan de déplacement modes-doux et les stationnements vélos dans le secteur de la gare sont en cours de définition dans le cadre du projet de pôle d'échange multimodal (PEM) en cours de conception. Ce travail est fait de manière coordonnée par GPS&O avec IDFM et les communes concernées.

- Plan de circulation et de stationnement à l'échelle de la commune : il faut noter que ces questions sortent du champ d'une mise en compatibilité (MEC) du PLUi. Le plan de circulation et de stationnement fait l'objet de décisions indépendantes qui doivent prendre en compte un périmètre et des projets à une échelle beaucoup plus large que la présente MEC. Ces questions sont bien entendu constamment étudiées par les collectivités afin d'assurer la fluidité des usages et les évolutions nécessaires au regard des développements attendus, notamment dans le cadre des études en cours sur les aménagements des pôles d'échanges multimodaux (PEM) de Mantes-la-Jolie et Mantes-Station, mais pas uniquement.

Les questionnements des usagers sont d'autant plus légitimes qu'aucune concertation des usagers n'est en cours sur ce sujet, et les améliorations actuelles invisibilisées.

Alors qu'il est précisé par GPS&O que :

- des études sur les aménagements des pôles d'échanges multimodaux (PEM) de Mantes-la-Jolie et Mantes-Station ;
- que le plan de déplacement modes-doux et les stationnements vélos dans le secteur de la gare sont en cours de définition dans le cadre du projet de pôle d'échange multimodal (PEM) en cours de conception ;
- que ce travail est fait de manière coordonnée par GPS&O avec IDFM et les communes concernées.

Il est donc temps d'associer DES MAINTENANT les riverains et les usagers à ces réflexions, comme à communiquer.

En ces temps de défiance entre les citoyens et la puissance publique, il peut être nécessaire de rappeler ici que l'avis des citoyens doit être pris en compte par l'autorité décisionnaire conformément aux dispositions de l'article L.123-1 du Code de l'environnement ; Le droit à l'information et à la participation est également un droit inscrit dans notre Constitution⁷. L'objectif du droit d'accès à l'information est de garantir aux citoyens l'information nécessaire pour participer utilement au processus démocratique et aux décisions publiques. L'accès à l'information est ainsi considéré comme un des fondements de la démocratie et de l'État de droit en permettant un meilleur contrôle de l'administration et en suscitant l'intérêt des citoyens pour la chose publique. Le temps de la concertation trop souvent objecté comme supplémentaire dans la préparation technique d'un projet reste le meilleur garant d'une appropriation des projets par les citoyens.

⁷ Loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal - Légifrance » sur www.legifrance.gouv.fr

La Charte de la concertation du ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement⁸ stipule « que tous les projets qui touchent à l'urbanisme, à l'aménagement du territoire, à l'équipement des collectivités, à la préservation de l'environnement, la concertation est devenue nécessaire. »

Le besoin de concertation est un phénomène de société. La concertation constitue un enrichissement de la démocratie représentative par une démocratie plus participative et induit un changement des mentalités et des comportements. Ce changement de comportement découle également d'une prise de conscience des pouvoirs publics et des maîtres d'ouvrage. La concertation, proposée par la présente charte, doit permettre d'améliorer significativement la participation du public à la conception des projets, y compris lorsque celle-ci est déjà prescrite par des dispositions législatives et réglementaires. Ainsi, avant même la mise en œuvre des obligations réglementaires, le champ demeure libre pour initier une concertation qui procède d'une volonté délibérée des divers partenaires ».

- Développements de logements : l'arrivée d'EOLE augmentant l'attractivité de la commune, il est naturel que le tissu urbain se densifie dans le cadre réglementé et autorisé par le PLUi (entré en vigueur le 20/01/2020). Bien que certaines zones soient limitées à R+1+C avec une dominante d'habitat individuel, les typologies collectives sont permises sur une grande partie du centre-ville de Mantes-la-Ville et les hauteurs réglementées au PLUi permettent sur ces secteurs des bâtis globalement en R+2+C ou R+3+C. Sur ces secteurs, des projets privés peuvent voir le jour au fil de l'eau sans qu'ils ne puissent être anticipés par les collectivités.
- Halle du marché : ce secteur dépasse le cadre de la présente mise en compatibilité. La commune indique qu'il n'y existe aucun projet prévu à date (sinon réfection des sols).

Ces deux dernières questions montrent à quel point, au-delà de la zone concernée par l'enquête, les inquiétudes des personnes portent sur l'évolution générale du quartier.

La nécessité d'une communication globale me semble nécessaire pour éviter incompréhensions, voire fantasmes ... Comme en témoigne les propos récemment repérés sur les réseaux sociaux, ne comprenant pas pourquoi avant même la fin de l'enquête l'îlot du Carolan était démolie.

Or, il s'avère que, complètement indépendamment de l'enquête, l'arrêté du permis de démolir date du 13 janvier 2023. La démolition était donc prévue depuis longtemps. Elle n'a pas été exécutée immédiatement car certains locataires avaient refusé de partir à la date prévue, puis l'EPFIF a eu des complications pour la déconnexion des réseaux.

Aucune information n'a été faite du début de la date de cette démolition, semant le doute dans le public sur l'intérêt et la crédibilité de l'enquête.

6.2. LES RÉPONSES DE GPS&O AUX QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

A. Hauteur des bâtiments et implantation

Question n°1 : La commissaire enquêtrice souhaite que GPSEO apporte une réponse aux remarques du CAUE sur ce point :

- « Nous préconisons de privilégier un recul de 6 mètres, qui permettrait à la future place publique de se retourner dans l'angle et au bâtiment créé de se présenter comme une véritable rotule et signal d'entrée de ville ».
- « On ne saurait préjuger de l'évolution à terme de la rue de Houdan, et il nous semble risqué de définir comme précédent et base d'évolution un gabarit en R+6 à l'alignement sur une voie aussi étroite. »

Réponses de GPS&O :

Pour le bâtiment bordant la place, la mise en compatibilité du PLUi prévoit des hauteurs décroissantes depuis la route de Houdan (R+6) vers la rue M.Berteaux (R+3) afin d'en alléger le profil, tout en assurant la densité justifiée par la proximité de la gare EOLE. De même il est prévu une architecture de façades avec des cassures de rythmes et de linéarité.

L'effet signal proposé sur le carrefour Chantereine/Houdan est justifié afin de marquer l'entrée de ville et se doit donc d'être localisé sur le point le plus visible depuis la route de Chantereine, qui constitue cette entrée. En raison de la pente

⁸ Texte officiel produit par le Ministère de l'Environnement le 5 juillet 1996.

route de Chantereine (3,3%), si le R+6 signal était localisé à l'angle de M.Berteaux, soit 100 m plus loin, avec un R+3 sur le Carrefour Chantereine/Houdan, il ne serait pas visible depuis l'entrée de ville. De plus, un bâtiment de hauteur limitée en R+3+C ou R+4 n'offrirait pas cet effet, d'autant que le reste du linéaire du bâtiment est prévu en R+3 /R+3+C.

Par ailleurs l'espace public du carrefour Chantereine/Houdan, dans la continuité de l'axe du futur bâtiment offre un recul très large qui justifie de localiser ce signal sur cet axe, plus approprié que l'implantation sur la rue M.Berteaux, une petite rue étroite, de circulation locale et vouée à favoriser les modes doux. De plus, le bâtiment étant localisé au sud de la place, il est plus opportun de placer la plus grande hauteur à l'est (côté carrefour Chantereine/Houdan) plutôt qu'à l'ouest (rue M.Berteaux), afin de minimiser les masques solaires sur l'espace public de la placette créée, les après-midi et soirées d'été, permettant ainsi d'offrir une terrasse plus agréable à un éventuel restaurant implanté sur la partie de la place en proximité de la rue M.Berteaux et à l'écart de la circulation du carrefour Houdan/Chantereine.

Concernant la question de l'évolution des gabarits sur la route de Houdan, il faut noter que si les gabarits sont aujourd'hui plutôt bas sur cette route, les hauteurs autorisées par le PLUi actuel (entré en vigueur le 20/01/2020) sont nettement plus hautes (cf extrait du PLUi ci-contre) : en zone UEe elles sont de 20m, soit R+5 à R+5+C ; en zone UBa de 15,50m en incluant le volume enveloppe de toiture, soit R+3+C. Au regard de l'attractivité liée à l'arrivée d'EOLE, il est probable qu'un certain nombre de bâtis dégradés (hors les bâtis classés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi), viennent à muter sur cet axe dans le futur et fassent évoluer les gabarits. Cet axe offrirait alors des alternances de hauteurs et reculs entre les bâtis anciens et les bâtis neufs. L'objectif de la création d'un signal est qu'il conserve son rôle de repère. Il appartiendra à GPS&O et la ville de LVMH de s'assurer que toute évolution future du PLUi préserve ce point maximal, uniquement au carrefour Chantereine/Houdan et non sur l'intégralité de l'axe, ce qui serait peu compatible avec les alternances de bâtis anciens protégés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi.

Il faut noter, par ailleurs que, si certains bâtiments de la route de Houdan sont classés remarquables, la qualité architecturale des fronts bâtis de cet axe est déjà très disparate. Il n'est pas incohérent de faire côtoyer du bâti ancien avec du bâti moderne pour peu que ce dernier soit de qualité, ce qui est bien l'objectif d'un bâtiment signal. Ainsi, la création d'un bâtiment remarquable, bordé par une place publique végétalisée et qualitative, en remplacement d'un ensemble de bâtiments disparates et peu entretenus, viendra revaloriser l'entrée de ville, aujourd'hui dégradée, et améliorer l'environnement de la route de Houdan.

La question du retrait sur la route de Houdan suggérée par le CAUE est en effet intéressante car permettant une ouverture sur la place dès le carrefour avec la route de Chantereine et offrant plus de recul aux circulations piétonnes au pied du R+6. Le projet de mise en compatibilité du PLUi pourra être modifié afin de prescrire ce retrait de 6 mètres.

Comme dit précédemment, et après interrogations et observations sur le terrain, j'ai un avis conforme y compris étant assurée par les services de GPS&O de la prise en compte dans le document définitif du retrait à 6 mètres sur la route de Houdan.

B. Commerces

Question n°8 : La commissaire enquêtrice interroge sur les négociations que la ville va mener avec le promoteur afin que les loyers des commerces prévus en rez-de-chaussée sur la place permettent une implantation durable et sur le soutien qu'elle compte mettre en place pour les futurs commerçants ?

Réponse de GPS&O :

La mise en compatibilité du PLUi objet de la présente enquête a pour but de modifier les règles d'urbanisme. Elle ne détaille pas le programme spécifique du projet de construction. Ce sont le ou les futurs constructeurs de cet îlot qui définiront le projet de construction en détail et son mode de gestion. Toutefois un restaurant/Brasserie avec terrasse est bien envisagé par la collectivité à ce stade du projet.

Le sujet des loyers, est une question qui dépasse le cadre de la présente mise en compatibilité et son enquête publique, mais les collectivités sont bien conscientes des enjeux de pérennité pour les nouveaux commerces prévus sur la place.

Les inquiétudes des contributeurs sont légitimes au vu des difficultés des commerces en face sur Mantes-la-Jolie : turn-over des commerces, cellules fermées. Et même si la question dépasse le cadre de l'enquête publique, il est essentiel de se poser cette question et d'y répondre, si on ne veut pas obérer la qualité du signal « entrée de ville » auquel l'enquête est dédiée.

D'autre part, le souhait de la ville de voir s'implanter une « vitrine » de l'entreprise historique de renommée internationale Buffet-Crampon ne peut qu'être soutenue, pour mêler en entrée de ville histoire industrielle patrimoniale et modernité.

C. Destination du parking, stationnements et circulation

Question n°1 : La commissaire enquêtrice recommande d'apporter une réponse à la contribution du CAUE : « - Nous suggérons d'indiquer en plan zoom le potentiel multimodal de la place publique tel qu'il est décrit ensuite ; peut-être serait-il opportun de prévoir un stationnement de vélos ou modes de déplacements alternatifs, en plus du parc de stationnement véhicules de 300 places. »

Réponse de GPS&O :

Le potentiel intermodal et l'importance des déplacements actifs sont explicités dans le texte du zoom de l'OAP proposé : « cette place piétonne (...) contribuera à faciliter également les déplacements doux vers la gare ». « grâce à son caractère intermodal, cette place encouragera l'utilisation des modes de transport doux, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et promouvant un mode de vie plus durable. » Le projet de pôle d'échange multimodal (PEM) étant sous maîtrise d'ouvrage GPS&O, cette fonctionnalité intermodale est bien prise en compte dans le projet de PEM.

Je partage cet avis.

Question n°2 : La commissaire enquêtrice recommande d'apporter une réponse à la contribution de l'EPAMSA qui souligne l'intérêt du futur parking pour répondre aux besoins des entreprises locales, mais souhaite une évaluation via des « ateliers communs de travail » EPAMSA/GPS&O des impacts de ce choix sur le report des rabattants vers les parkings de la gare de Mantes-la-Jolie et de la « contribution du parking mutualisé à l'équilibre global du stationnement du pôle gare de Mantes-Station ainsi que ses effets éventuels sur l'organisation des mobilités et du stationnement à l'échelle du secteur gare de Mantes-la-Jolie / Mantes Université ».

Question n°5 : La commissaire enquêtrice s'interroge également sur l'existence d'un « plan de circulation et de stationnement sur la commune de Mantes-la-Ville, avec quelle concertation et à quelle échéance ».

Question n°6 : La commissaire enquêtrice questionne également la « concertation et information sur la transformation du parking en parking mutualisé de l'îlot – donc plus accessible aux usagers de Mantes Station - avec les communes voisines empruntant la route de Houdan pour arriver et stationner en gare ».

Réponse groupée de GPS&O aux questions n°2, 5 et 6 :

La question du report des usagers du train se stationnant au pôle gare de Mantes-Station vers celui de Mantes-la Jolie relève des études en cours des pôles d'échanges multimodaux de Mantes-Station et Mantes-la-Jolie, menées par GPS&O, ainsi que celles du projet de Mantes U, conduites par l'EPAMSA. Les évolutions sur la gare de Mantes-Station sont déjà prises en compte dans les études trafic et stationnement sur ces secteurs. Ces études de l'EPAMSA et GPS&O sont faites en coordination avec tous les partenaires, dont GPS&O, EPAMSA, IDFM, ainsi que les communes avoisinantes et tiennent compte des évolutions à la baisse des besoins, constatés suite à la crise de la Covid et aux changements liés aux habitudes de travail et de déplacements.

Pour ce qui est des questions sur le plan de circulation et de stationnement à l'échelle de la commune, il faut noter que le champ d'une mise en compatibilité (MEC) du PLUi, ne couvre pas le stationnement en voirie. Le plan de circulation et de stationnement fait l'objet de décisions indépendantes qui doivent prendre en compte un périmètre et des projets à une échelle beaucoup plus large que la présente MEC. Ces questions sont bien entendu constamment étudiées par les collectivités afin d'assurer la fluidité des usages et les évolutions nécessaires au regard des développements attendus, notamment dans le cadre des études d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) de Mantes-la-Jolie et Mantes-Station, en coordination avec les collectivités concernées et avoisinantes. Les communes plus éloignées et moins directement concernées ont été consultées dans le cadre de la présente procédure et la réunion des personnes publiques associées. Les réponses à leurs questions et remarques, ainsi qu'aux autres contributions produites lors de l'enquête, seront rendues publiques en annexe du rapport et des conclusions de la présente enquête.

Les questionnements des usagers sont d'autant plus légitimes qu'aucune concertation des usagers n'est en cours sur ce sujet. Voir plus haut mon propos sur l'obligation de concertation et d'information.

Questions n°9 et 10 : La commissaire enquêtrice souhaite que soient précisées « où se situeront les entrées et sorties des véhicules » du parking et si « l'entrée piétonne du parking est prévue dans le bâtiment ou à l'extérieur ».

Réponse groupée de GPS&O aux question n°9 et 10 :

Pour ce qui est des accès au parking au niveau du secteur de projet, les accès ont été étudiés par une étude trafic spécifique qui, après analyse de toutes les alternatives possibles, a conclu que la meilleure option était une entrée par la route de Chantereine et une sortie par la rue M. Berteaux. Les accès piétons resteront à définir lorsque le projet en sera à la phase conception et dépôt du permis.

Cette option me semble la plus favorable à la fluidité de la circulation.

D. Végétalisation et qualité de vie

Question n°1 : La commissaire enquêtrice recommande d'apporter une réponse à la contribution du CAUE : « - Le zonage « traitement paysager » nous paraît un peu trop limité pour répondre aux objectifs annoncés de création d'un îlot de fraîcheur »

Réponse de GPS&O :

Le texte de l'OAP vient compléter le zonage indiqué sur le plan zoom en faisant mention d'un « traitement paysager et végétalisé qualitatif afin de créer un îlot de fraîcheur permettant d'offrir un espace de détente et de rencontre aux usagers du secteur sud ». « Le coefficient de pleine terre recommandé sur l'îlot front de gare (...) sera de 30% ce qui permettra la végétalisation de la dalle du parking et des espaces publics tout comme des toitures ». Ainsi l'objectif d'un îlot de fraîcheur et le coefficient de pleine terre indiqués dans le texte permettront d'assurer la qualité végétale attendue par le CAUE, comme par GPS&O, sur cet espace.

Cette réponse me convient. L'obligation de végétaliser les toitures devra être clairement indiquée dans les cahiers des charges du constructeur comme des gestionnaires du bâtiment, afin de s'assurer de leur entretien.

Question n°11 : La commissaire enquêtrice souhaite savoir si « la charte sur la préservation du cadre de vie signée en 2024, signalée par l'un des contributeurs » est respectée dans ce projet.

Réponse de GPS&O :

L'objectif du projet et de la mise en compatibilité (MEC) du PLUi est de concilier à la fois densification aux abords du pôle gare EOLE de Mantes-Station, qui est un objectif de développement durable en vue de favoriser l'usage des transports en commun et limiter l'artificialisation des sols naturels et agricoles aux franges de l'urbanisation, avec la qualité de vie dans le centre-ville en libérant le sol par des bâtis ponctuellement plus haut, permettant de créer des espaces publics qualitatifs.

L'OAP couvrant le secteur recommande par ailleurs une qualité architecturale et de végétalisation en imposant un coefficient de pleine terre de 30% avec des équivalents pleine terre pour les espaces végétalisés sur dalle. Elle mentionne par ailleurs l'objectif de créer un îlot de fraîcheur sur cet espace.

La Charte de la ville a en effet des objectifs de qualité qui sont recommandés aux promoteurs et constructeurs. Ceux-ci sont des recommandations, non-opposables lors d'un dépôt de permis et plutôt applicables dans le cadre d'un urbanisme négocié entre la commune et les constructeurs. Toutefois le projet de l'îlot front de gare et sa mise en compatibilité s'inscrivent pleinement dans les préconisations de cette charte, en particulier sur les points suivants listés dans la Charte :

- Adapter les hauteurs et la densité aux spécificités de chaque quartier >> hauteurs plus importantes en proximité de gare sur un espace public élargi (placette) et avec un bâtiment signal en entrée de ville

- Concevoir des rez-de chaussée au service de leur quartier >> Création de commerces en rez-de-chaussée de l'immeuble

- Penser le projet par le paysage >> réflexion sur le paysage d'entrée de ville, création d'une place nouvelle, apportant végétalisation et îlot de fraîcheur
- Étendre la place de la pleine terre et du végétal dans les opérations >> coefficient de pleine terre de l'îlot front de gare de 30% impliquant une végétalisation partielle des toitures et terrasses
- Composer une palette végétale pérenne, résiliente et locale >> la création de la placette végétalisée sera l'opportunité d'une végétalisation adéquate respectant ces objectifs
- Séquencer l'architecture pour animer les façades et les rues >> la proposition d'implantation du bâtiment imposant des ruptures de façades et la variation des épannelages assurent l'animation et le séquençage de l'architecture du futur bâtiment
- Valoriser les toitures comme supports d'usages >> coefficient de pleine terre de l'îlot front de gare de 30% impliquant une végétalisation partielle des toitures et terrasses

Bien que cette Charte ne contienne que des recommandations, non-opposables, il me semble nécessaire qu'elle soit portée à connaissance du constructeur en étant jointe au cahier des charges

E. Nuisances en phase chantier et exploitation

Question n°4 : La commissaire enquêtatrice souhaite connaître les « réponses apportées aux nuisances pendant la phase travaux sur les bâtiments et maisons avoisinantes (constat d'huissier avant-après ?) »

Réponse de GPS&O :

Pour ce qui est de la phase chantier, et comme il est d'usage, il est de la responsabilité du ou des constructeurs pour la réalisation de leur ouvrage, d'obtenir les autorisations, de réaliser les études nécessaires, de souscrire les assurances de constructeur et de procéder à des références préventives ou constats d'huissier avant et après travaux.

Il revient néanmoins à GPS&O, comme à la ville de Mantes-la-Ville de s'assurer que l'ensemble des mesures protégeant le voisinage est bien mis en œuvre tout au long du chantier, et que les riverains soient informés phase par phase de l'avancée des travaux et des nuisances occasionnées, qui peuvent être de nature diverse. Il ne me semble pas que ceci ait été fait lors de la démolition en cours de l'îlot.

F. Sur l'environnement du projet :

Question n°7 : La commissaire enquêtatrice demande quelles sont les « projections de fréquentation de la gare de Mantes-Station faites par la SNCF dans les 5 années qui viennent ».

Réponse de GPS&O :

Les études de la fréquentation de la gare faites pour le développement du schéma de référence du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Mantes-Station donnaient 2000 entrants/jour en 2018 avec une augmentation prévue à horizon EOLE de 50%.

Concernant le projet Eole, et si j'ai bien compris que les contraintes techniques et sécuritaires ne permettaient pas dans la configuration actuelle d'organiser l'accès des personnes à mobilité réduite aux quais (voir dans le rapport mes échanges avec la SNCF), je continue de trouver plus que regrettable qu'une étude approfondie n'ait pas été menée très en amont pour se mettre en conformité avec la loi handicap.

Ou, à tout le moins que des escalators n'aient pas été envisagés, en sus des escaliers existants.

Sur un projet phare de cette nature, aux financements importants, je ne manque pas de m'étonner que l'accessibilité aux quais de Mantes-Station ait été écartée de cette ambition alors même qu'aujourd'hui seuls 30 % du réseau SNCF est équipé en accès PMR.

G. Information du public

Question n°3 : La commissaire enquêtatrice souhaiterait que la ville et GPS&O « rendent public dès maintenant un calendrier des phases de travaux sur l'îlot, en y incluant le calendrier prévisionnel des travaux prévus sur la gare par la SNCF ».

Réponse de GPS&O :

Le calendrier de travaux prévisionnel n'étant pas arrêté à ce stade, GPS&O s'engage à le communiquer dès qu'il sera disponible en fonction de l'avancement des échanges avec les différentes potentielles prenantes du projet.

Sans revenir sur mes recommandations en matière de participation et de communication (voir plus haut), il est clair que la vision globale du projet d'aménagement de l'ensemble du quartier échappe à la compréhension. Si chaque intervenant a sa raison d'être et sa légitimité (La ville, GPS&O, l'EPFIF, l'EPAMSA, IDFM, la SNCF,...etc.), force est de constater que les citoyens n'ont qu'une vision parcellaire au fur et à mesure de l'avancée des études et des réalisations. Pour le dire trivialement, chacun est « dans son couloir de nage ».

Aussi, je recommande que GPS&O puisse élaborer une frise (par exemple trimestrielle) des temporalités des études en cours et des interventions des différents acteurs (à l'aune de celle fournie pour l'enquête sur la MEC dans le dossier d'enquête).

Sachant la durée – longue des projets urbains, de leur conception à leur réalisation -, une réactualisation régulière devrait être faite et portée par la ville de Mantes-la-Ville à la connaissance du public.

Je tiens à remercier l'équipe de GPS&O, sa rigueur et son professionnalisme, comme sa réactivité à mes demandes tout au long de l'enquête publique, de même que l'attention que m'ont réservé les personnels de Mantes-la-Ville pendant mes permanences.

Au vu du respect des procédures, de la complétude du dossier d'enquête, de la publicité, de la participation des citoyens, de leurs observations et des réponses produites par GPS&O, nonobstant mes recommandations, je donne un AVIS FAVORABLE à la déclaration du projet comportant mise en compatibilité du PLUi de la commune de Mantes-la-Ville (78 711) îlot Front de Gare Mantes-Station.



La commissaire enquêtrice

Fait à Meulan-en-Yvelines, le 1^{er} novembre 2025

Sylvie DURAND-TROMBETTA

Ces conclusions et cet avis ont été adressés au Tribunal administratif de Versailles par voie électronique le 2 novembre 2025, avec le Rapport et ses annexes.