

Pôle gare et Bus en site propre du Mantois

31 mai - 1^{er} juillet 2016
Concertation publique



Bilan de la concertation

SOMMAIRE

1. Introduction	p.27
1.1. Un projet pour répondre aux besoins d'un territoire en mutation	p.28
1.1.1. Développer l'offre de transport pour répondre aux besoins existants	p.28
1.1.2. Développer l'offre de transport pour répondre aux besoins futurs	p.29
1.1.3. La restructuration du réseau de bus TAM	p.29
1.2. Le projet de réaménagement de la gare de Mantes-la-Jolie et de création d'une ligne de bus en site propre du Mantois	p.30
1.2.1. Le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie	p.32
1.2.2. Le bus en site propre	p.34
1.3. Le calendrier prévisionnel	p.35
1.4. Les acteurs du projet	p.36
1.5. La concertation sur le projet	p.36
2. Le déroulement et les modalités de concertation	p.37
2.1. Informer	p.39
2.2. Echanger	p.41
2.3. Contribuer	p.43
3. La synthèse thématique des avis exprimés	p.45
3.1. La perception de la concertation	p.47
3.2. L'opportunité du projet et les éléments généraux	p.47
3.2.1. L'opportunité du projet	p.47
3.2.2. L'accompagnement des projets du territoire	p.49
3.2.3. Le coût et le financement	p.50
3.2.4. Le report modal	p.50
3.3. Le bus en site propre	p.51
3.3.1. Le tracé	p.51
3.3.2. La qualité de service	p.56
3.3.3. L'emplacement des stations	p.58
3.3.4. La voirie et le stationnement	p.59
3.3.5. Le projet au sein du réseau de bus local	p.61
3.3.6. Le site de maintenance et de remisage	p.62
3.4. Le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie	p.62
3.4.1. L'accès au pôle	p.62
3.4.2. Les accès des riverains et des services	p.65
3.4.3. Le stationnement	p.66
3.4.4. L'aménagement des parvis et de la gare routière	p.68
4. Les enseignements de la concertation	p.70



1. Introduction

1. Introduction

La concertation préalable sur le projet de bus en site propre du Mantois et de réaménagement du pôle de gare de Mantes-la-Jolie s'est déroulée du **30 mai au 1^{er} juillet 2016**. Ce temps de concertation a permis d'informer les habitants du secteur et les futurs usagers sur le projet et de recueillir leurs avis.

Le présent document détaille les actions mises en œuvre dans le cadre de la concertation, dresse le bilan des échanges et contributions, et fait part des enseignements tirés par les porteurs de projet.

1.1. Un projet pour répondre aux besoins d'un territoire en mutation

Les différentes études portant sur la desserte en transport collectif du Mantois montrent la nécessité de développer l'offre de transports pour répondre aux besoins de connexion du quartier du Val Fourré au reste de la ville, de renforcement de l'accessibilité de la gare de Mantes-la-Jolie et de desserte efficace des équipements publics.

Le territoire est également marqué par de nombreux projets et donc par la nécessité d'apporter des réponses aux besoins futurs liés à l'arrivée du RER E à la gare de Mantes-la-Jolie, au développement urbain du quartier Mantes Université ou à la création de l'écoquartier fluvial.

Le projet de bus en site propre du Mantois et de réaménagement de la gare de Mantes-la-Jolie constitue une réponse globale à ces différents enjeux.

1.1.1. Développer l'offre de transport pour répondre aux besoins existants

> La connexion du quartier du Val Fourré et de l'hôpital

Le Val Fourré est un quartier de Mantes-la-Jolie comptant près de 6000 logements et 22000 habitants. Il s'agit pourtant d'un quartier excentré et mal connecté au centre-ville historique. Inscrit comme prioritaire dans les dispositifs de politique de la ville et de renouvellement urbain depuis les années 90, il bénéficie aujourd'hui du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

La desserte du quartier du Val Fourré par un bus sur une voie réservée répond aux objectifs de développement et de désenclavement du quartier. De nombreux équipements attractifs du secteur se situent dans le quartier du Val Fourré (équipements scolaires, sportifs, commerciaux...), la desserte de l'hôpital François Quesnay est aussi un enjeu de desserte locale.

La ligne de bus en site propre vise à améliorer la connexion de la gare de Mantes-la-Jolie depuis l'Ouest du territoire du Mantois.

> L'accessibilité de la gare de Mantes-la-Jolie

Le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie offre des correspondances entre de nombreux modes : les lignes de Transilien J et N, la ligne TER vers la Normandie et la ligne TGV Le Havre-Marseille et 25 lignes de bus urbaines et interurbaines (dont 7 lignes principales).

Il offrira également de nouvelles correspondances avec l'arrivée du RER E.

Il s'agit d'un lieu de connexion entre l'Ile-de-France et la Normandie, situé à 52 minutes de la Défense et à 35 minutes de Paris-Saint Lazare.

Ce pôle d'échanges majeur en Ile-de-France voit actuellement transiter 25000 personnes/jour. La façade nord du pôle (côté Mantes-la-Jolie) comptabilise 75% environ des entrées et sorties des usagers.

Aujourd'hui, de nombreux usages cohabitent sur chacun des parvis du pôle.

1.1.2. Développer l'offre de transport pour répondre aux besoins futurs

> L'arrivée du prolongement du RER E (Eole)

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

La mise en service de ce projet va modifier les usages et le nombre de voyageurs qui fréquenteront le pôle gare.

> Le développement urbain du secteur

Le quartier de gare Mantes-Université

Le pôle d'échanges multimodal s'étend sur les communes de Mantes-la-Jolie et de Mantes-la-Ville. Au nord, la gare s'ouvre sur le centre-ville de Mantes-la-Jolie et, au sud, sur le quartier en cours de développement Mantes Université. Les deux façades de cette gare sont reliées par une passerelle piétonne, servant de liaison urbaine.

Piloté par l'Établissement Public du Mantois Seine Aval (EPAMSA), dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval (OIN), le renouveau de ce quartier est en cours. D'une part, il s'articulera avec le développement du pôle gare et, d'autre part, avec le développement d'un quartier d'activités situé à proximité immédiate, Mantes Innovaparc. Ce projet est également piloté par l'EPAMSA dans le cadre de l'OIN Seine Aval.

La création de l'écoquartier fluvial

Le projet initial, piloté par l'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA), dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval (OIN), est situé sur les communes de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine. Il comprend principalement la création de nouveaux logements autour d'un port de plaisance animé et de grands espaces naturels. La réalisation du projet d'Ecoquartier sera progressive et se déroulera sur une période de 20-25 ans.

Dans le projet présenté en concertation, la voie réservée au bus en site propre s'insère au centre de l'axe principal de l'écoquartier.

1.1.3. La restructuration du réseau de bus TAM

Le réseau urbain TAM/Limay actuel s'étend sur les deux rives de la Seine, il est constitué de 25 lignes régulières de bus dont 7 lignes principales qui représentent 85% de la fréquentation. Il est organisé pour permettre un rabattement vers les gares en privilégiant les besoins de déplacement vers Paris.

Approuvée en octobre 2015 par le Conseil du STIF, la restructuration du réseau de bus permet, depuis sa mise en service à la rentrée 2016, d'adapter le réseau au développement et à l'évolution urbaine du territoire. Elle consiste à renforcer l'offre, à la rendre plus lisible et à la rééquilibrer par la création de deux lignes structurantes A (Rosny / Limay) et K (Buchelay / Limay) reliant les deux rives.

A plus long terme, une restructuration des deux réseaux de bus locaux interviendra à la mise en service du bus en site propre qui constituera la colonne vertébrale du territoire par son tracé. Le réseau de bus offrira une desserte adaptée aux futurs besoins des usagers et habitants des deux rives de la Seine.

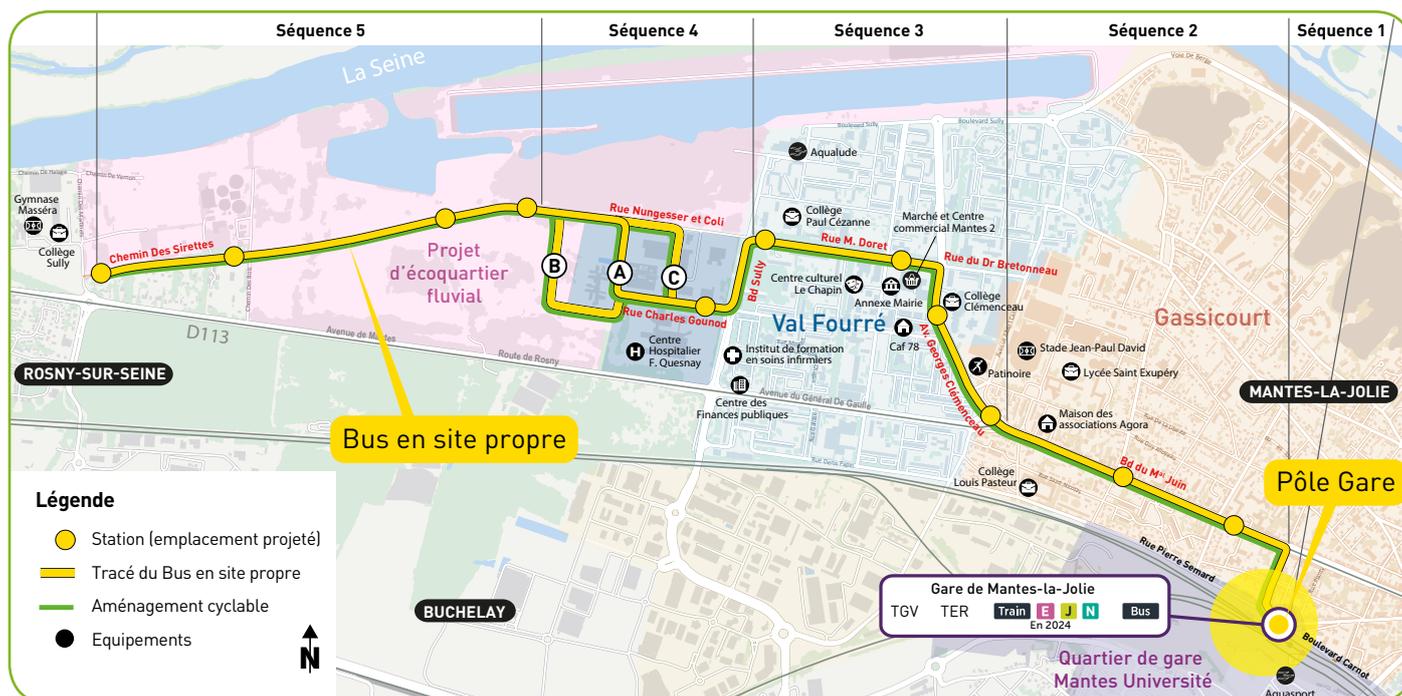
1.2. Le projet de réaménagement de la gare de Mantes-la-Jolie et de création d'une ligne de bus en site propre du Mantois

Porté par le **STIF** jusqu'à la fin de la concertation, et co-financé par la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines et la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, le projet prévoit le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie et la création d'une ligne de bus en site propre entre la gare de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine. Le coût du projet est estimé à 69 millions d'euros¹ (50,5M€ pour le bus en site propre et 18,5M€ pour le pôle gare).

Ce projet est envisagé pour accompagner l'arrivée du RER E et des différents projets de développement urbain prévus sur le territoire du Mantois. Cette nouvelle liaison de qualité, rapide et régulière, contribuera à l'amélioration des conditions de déplacement en desservant le pôle gare de Mantes-la-Jolie, le quartier du Val Fourré, le futur écoquartier fluvial et Rosny-sur-Seine.

Le réaménagement de l'ensemble du pôle gare de Mantes-la-Jolie facilitera la cohabitation des différents usages et permettra d'accueillir l'augmentation du nombre de voyageurs à l'horizon du prolongement du RER E à l'ouest.

→ La localisation du projet



Le projet est inscrit dans les documents de planification à l'échelle de l'Ile-de-France : le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2013, le Plan Régional pour la mobilité durable de 2012, le Contrat particulier Région-Département 2007 – 2013 (CPRD 78) et est identifié comme grand pôle de correspondance dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) de 2014. La ligne du Mantois est identifiée dans le PDUIF en tant que liaison de transport structurante de surface, plus précisément comme ligne potentielle de T-Zen.

Le projet a par ailleurs été inscrit au Contrat de Projets État-Région 2015-2020.

¹ Montant hors taxe aux conditions économiques de 2014.

→ Les objectifs du projet

Offrir une liaison structurante pour le territoire,

complémentaire au réseau de bus de l'agglomération grâce à une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable.

Encourager les modes alternatifs

dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie pour limiter le développement de la voiture particulière.

Accompagner le fort développement urbain du secteur

en desservant au plus près les projets et les équipements et contribuer à l'attractivité du territoire.

Créer un pôle d'échange multimodal accessible à tous

et connecté au réseau de transport urbain, accompagnant l'arrivée du prolongement du RER E.

→ Les chiffres clés

du pôle gare

27000 voyageurs attendus par jour



1 pôle gare accessible à tous usagers du bus, piétons, cyclistes, automobilistes, taxis



Environ 500 places de parking supplémentaires

du bus en site propre

7500 voyageurs attendus par jour

13 stations pour 5,4 km de tracé



20 minutes de terminus à terminus

Un bus toutes les 7 à 8 min en heure de pointe



Des aménagements cyclables continus



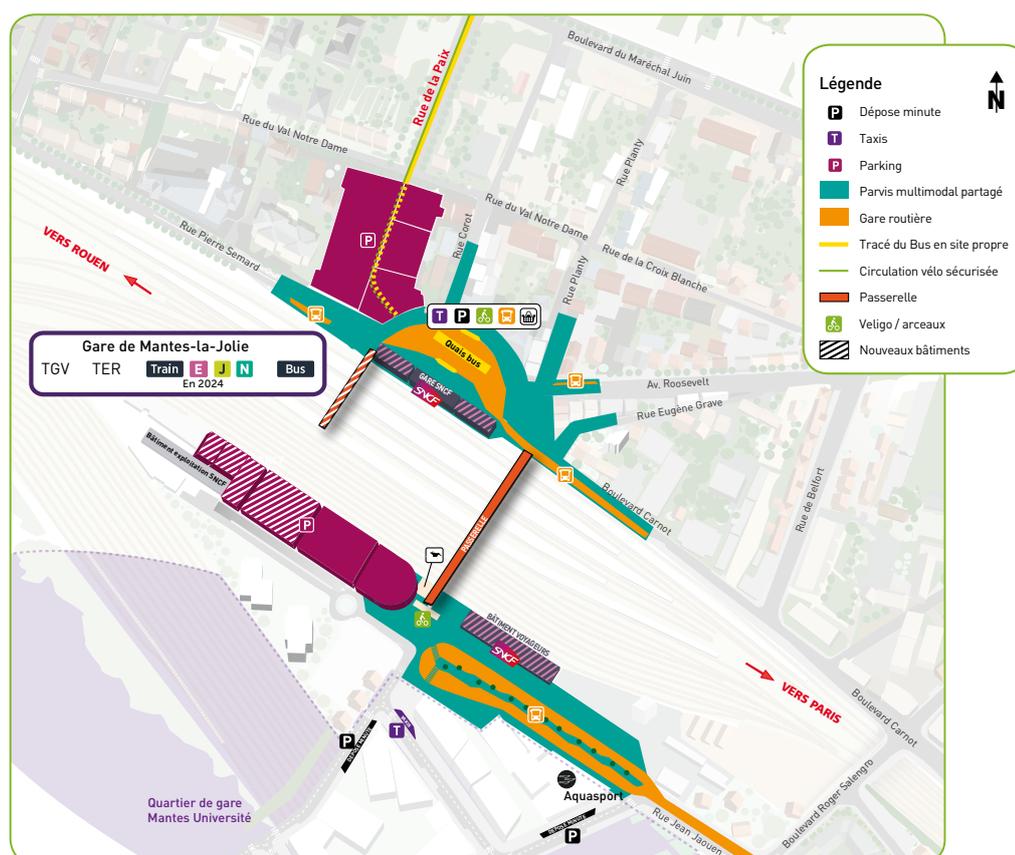
De nouveaux véhicules de dernière génération

1.2.1. Le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie

Le réaménagement de la gare vise à créer un pôle d'échanges multimodal accessible à tous et connecté au réseau de transport urbain en accompagnement de l'arrivée du RER E.

Avec l'arrivée du RER E, il sera ouvert au sud et au nord grâce à deux bâtiments voyageurs (l'aménagement des bâtiments voyageurs est intégré au projet de prolongement du RER E).

→ Les fonctionnalités du pôle gare



La partie nord du futur pôle, côté Mantes-la-Jolie, regroupera tous les modes en donnant une part importante aux circulations douces.

- > Les piétons disposeront d'un large parvis transformé en zone piétonne offrant des itinéraires sécurisés et rapide vers la gare et vers les bus.
- > Les cyclistes bénéficieront d'offres de stationnement libres (arceaux) ou de stationnement couvert et sécurisé (consigne fermée de type Véligo).
- > Le parvis servira également de terminus pour le bus en site propre. Les usagers disposeront ainsi d'une connexion directe vers la gare. Les autres arrêts de bus seront localisés dans les mêmes zones qu'aujourd'hui.
- > Les taxis bénéficieront de places réservées, qui seront facilement identifiables par les clients.
- > Le parking en ouvrage situé au-dessus de la rue de la Paix sera rénové à capacité constante.
- > Le plan de circulation autour de la gare sera modifié afin d'empêcher le trafic de transit sur le parvis.
- > Des emplacements dédiés à la dépose-minute seront créés.



Intention d'aménagement – parvis nord de la gare de Mantes-la-Jolie

La partie sud du futur pôle, côté Mantes-la-Ville, est également conçue pour faciliter l'accès à tous les modes.

- > Pour faciliter l'accessibilité des bus à la gare, il est proposé de créer une gare routière fermée, c'est-à-dire réservée à la circulation et au retournement des bus.
- > Elle sera organisée autour d'un quai central unique, regroupant l'ensemble des 12 quais nécessaires au bon fonctionnement du réseau dans le futur, afin d'en faciliter la lisibilité et l'accès pour les usagers.
- > L'aménagement proposera un large parvis situé entre la passerelle et le nouveau bâtiment voyageurs.
- > Une piste cyclable séparée des piétons sera ainsi créée. Elle aboutira sur du stationnement vélo couvert et sécurisé (consigne fermée et arceaux libres).
- > Pour répondre à l'ensemble des besoins estimés avec l'arrivée du RER E, une extension du parking a également été retenue : les automobilistes disposeront ainsi d'environ 400 places supplémentaires. Ces places se répartiront en fonction des usages : places longue durée, location, covoiturage...
- > Enfin, le pôle gare au sud offrira, comme au nord, des places de dépose-minutes, une nouvelle station de taxis...



Intention d'aménagement – parvis sud de la gare de Mantes-la-Jolie, côté Mantes-la-Ville

1.2.2 - Le bus en site propre

Alternative à la voiture particulière, le bus en site propre constituera un moyen de transport confortable et performant puisqu'il disposera d'une voie réservée, de la priorité aux feux et sera accessible à tous les voyageurs.

Il permettra une amélioration de l'offre de service grâce à des temps de parcours fiables permis par des voies réservées, la circulation tous les jours, de 5h à 1h du matin avec une fréquence de 7 à 8 minutes en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses.

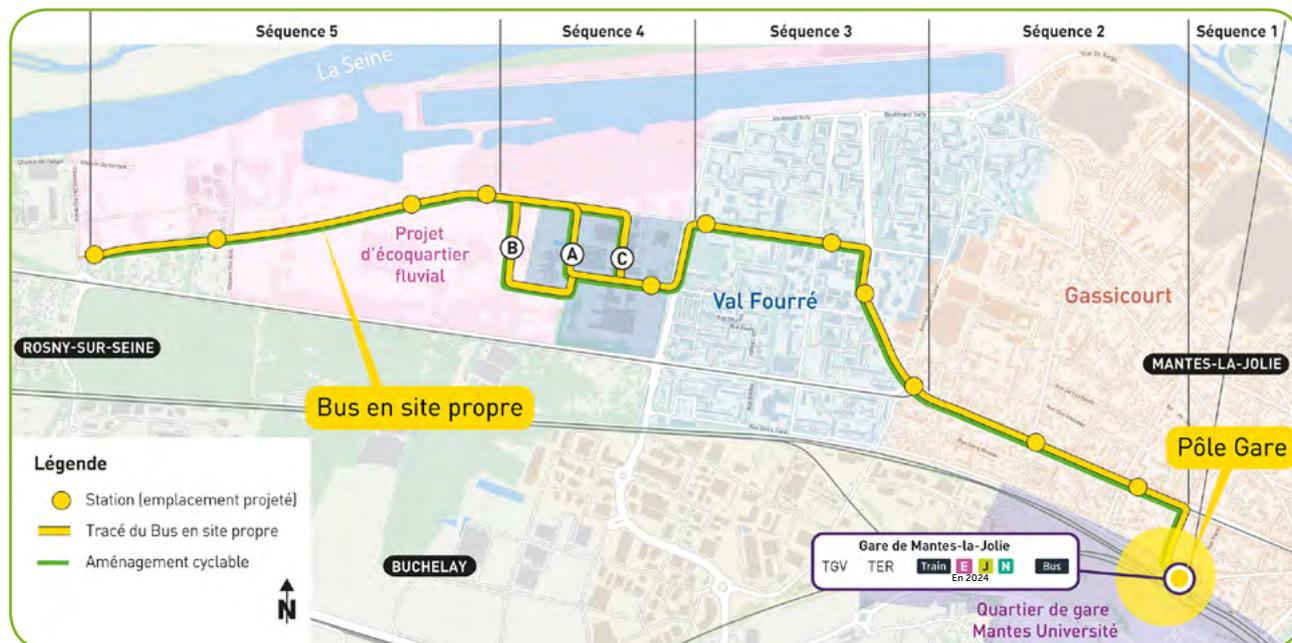
Il offrira un confort et une accessibilité sur la totalité du parcours avec des véhicules neufs, spacieux, lumineux, climatisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite, de la vidéosurveillance, des stations avec des sièges et des abris, des stationnements vélos à proximité de chaque station.

Le bus en site propre sera doté d'un système d'information voyageur visuelle et sonore avec indication des prochains arrêts, des temps de parcours, des correspondances et des temps d'attente.

> Le tracé du bus en site propre

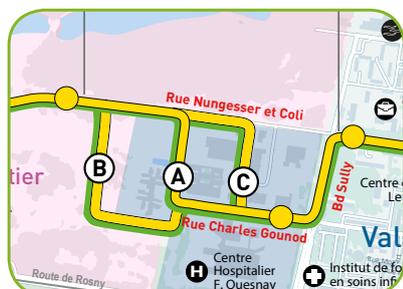
Pour simplifier la présentation du tracé de la ligne de bus en site propre, celle-ci a été découpée en 5 séquences :

- > **séquence 1** : le terminus au pôle gare de Mantes-la-Jolie en connexion directe avec le RER E
- > **séquence 2** : le long du boulevard du Maréchal Juin (RD113)
- > **séquence 3** : au cœur du quartier du Val Fourré
- > **séquence 4** : au plus près du centre hospitalier François Quesnay
- > **séquence 5** : de l'écoquartier au terminus de Rosny-sur-Seine



> Les variantes de tracé pour la séquence 4, aux abords de l'hôpital François Quesnay :

La liaison en site propre entre la gare de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine a été proposée avec plusieurs variantes.



Trois variantes, comprenant chacune une station, sont proposées à ce stade.

Variante **A** : un tracé situé sur une parcelle qui doit accueillir un équipement hospitalier.

Variante **B** : un tracé à l'ouest de la ZAC Sully.

Variante **C** : un tracé à l'est de l'unité psychiatrique.

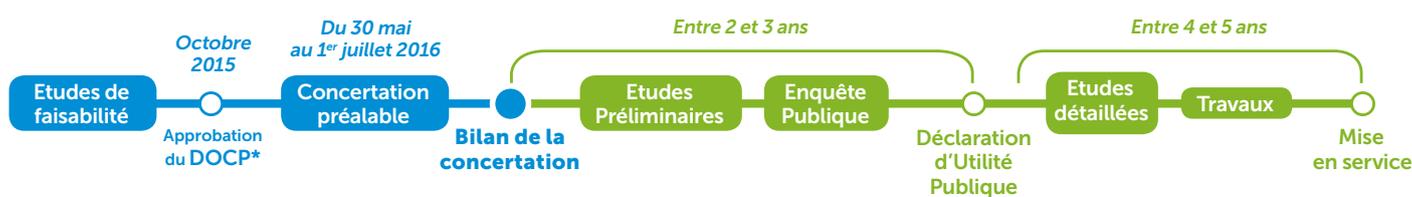
1.3. Le calendrier prévisionnel

La concertation menée du **30 mai au 1^{er} juillet 2016** a été portée par le STIF, pilote des études de la phase DOCP et de la concertation, **et mise en œuvre en collaboration avec les financeurs du projet.**

Le bilan de la concertation, formalise ce temps d'échanges, rend compte des avis exprimés par le public, et est soumis au Conseil du STIF pour approbation lors du Conseil de décembre 2016. La délibération du Conseil du STIF formalise alors les engagements des élus sur les suites à donner au projet.

Le bilan de la concertation est mis en ligne sur le site Internet dédié au projet afin d'être consultable par tous. Il alimente la suite des études.

Le présent document en dresse la synthèse.



À l'issue de la concertation préalable, une phase d'études préliminaires précédera l'enquête publique. Cette phase devrait se dérouler durant 3 ans, aboutissant à une Déclaration d'Utilité Publique. Ensuite, les études détaillées et les travaux dureront 4 à 5 ans avant la mise en service du projet.

L'objectif des porteurs du projet est de permettre un réaménagement du pôle gare et une mise en service du bus en site propre de façon concomitante avec l'arrivée du RER E à Mantes-la-Jolie. Le planning sera précisé lors des prochaines études afin de coordonner les projets.

1.4. Les acteurs du projet

Le projet de réaménagement de la gare de Mantes-la-Jolie et de bus en site propre du Mantois est piloté par le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage du projet pour la phase de concertation. La **Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise** reprendra la **maîtrise d'ouvrage** pour les études qui suivent la concertation et jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique.

Les études de faisabilité qui ont permis la réalisation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et la concertation préalable sont financées par la **Région Ile-de-France**, le **Département des Yvelines** et la **Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise**.

Les collectivités et les acteurs locaux sont étroitement associés aux études, tout au long de l'élaboration du projet.

1.5. La concertation sur le projet

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) ainsi que les modalités de la concertation préalable sur le projet de bus en site propre et de pôle de gare du Mantois ont été adoptés en conseil du STIF en octobre 2015.

Dans le cadre de ce projet, une concertation réglementaire a été organisée par le STIF au vu de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation s'est déroulée du 30 mai au 1^{er} juillet. Il s'agit d'un temps d'information et d'échange sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle doit permettre de recueillir les remarques et avis de l'ensemble des acteurs du territoire.



2. Le déroulement et les modalités de concertation

2. Le déroulement et les modalités de concertation

La concertation préalable sur le projet de bus en site propre du Mantois et de pôle de gare de Mantes-la-Jolie s'est déroulée du **30 mai au 1^{er} juillet 2016**.

Afin de recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information et d'expression du public ont été mises en œuvre :

Deux rencontres terrain ont permis d'expliquer le projet, de recueillir des avis et de diversifier les modalités d'échanges avec le public :

> **une rencontre marché au Val Fourré à Mantes-la-Jolie** a été organisée le vendredi 3 juin 2016 de 12h30 à 15h30 afin de toucher les habitants du quartier desservi par le projet, comptant 6000 logements et 22000 habitants;

> **une rencontre voyageurs en gare de Mantes-la-Jolie** a permis d'aller à la rencontre des usagers des transports en commun. Cette rencontre a eu lieu sur le parvis nord de la gare de Mantes-la-Jolie le 7 juin 2016 de 17h à 19h;

Trois autres formats de rencontres ont permis à tous les publics mais aussi à des publics plus ciblés de s'exprimer sur le projet :

> **une réunion publique** a permis à l'équipe projet du STIF et aux représentants des collectivités financeurs de présenter les enjeux du projet aux habitants et de répondre à leurs interrogations. Elle a eu lieu à l'Agora de Mantes-la-Jolie le 14 juin 2016 de 20h30 à 22h30.

> **un atelier avec les usagers du pôle de gare**, organisé sur inscription, a permis de recueillir les avis des chauffeurs de taxi, gestionnaires de parking, commerçants et exploitants des réseaux de bus implantés à proximité du pôle de gare. Cette rencontre s'est déroulée le 20 juin 2016 de 12h à 14h au centre aquatique Aquasport de Mantes-la-Ville.

> **une rencontre avec les grands acteurs** avec les structures publiques et privées locales a été organisée le 24 juin de 8h30 à 10h30 à l'Agora de Mantes-la-Jolie. Les acteurs ont été conviés par contact mail et téléphonique.

- **Vendredi 3 juin 2016 de 12h30 à 15h30**
Rencontre au marché du Val Fourré à Mantes-la-Jolie;
- **mardi 7 juin 2016 de 17h à 19h**
Rencontre voyageurs à la sortie de la gare de Mantes-la-Jolie;
- **mardi 14 juin 2016 à 20h30**
Réunion publique à l'Agora de Mantes-la-Jolie (salle A) 254, Boulevard du Maréchal Juin;
- **lundi 20 juin 2016 de 12h à 14h**
Atelier avec les usagers du pôle gare au Centre aquatique Aquasport de Mantes-la-Ville 1, rue Jean Jaouen, sur inscription via le site internet.

L'information sur le projet et sur la concertation a été assurée grâce à divers outils et supports de communication :

- > un **document d'information**;
- > un **flyer annonçant les dates des rencontres** de concertation;
- > des **affiches** diffusées dans les lieux publics et commerces du territoire;
- > des **présentoirs-totems**, installés dans les mairies mettant à disposition le document d'information;
- > un **communiqué de presse**;
- > un **site internet dédié au projet** : www.bus-pole-mantois.fr

2.1. Informer

Les documents ont été largement diffusés sur le territoire via différentes modalités d'information.

Le document d'information présentant l'ensemble du projet et les modalités de participation à la concertation a été diffusé à 40150 exemplaires :

- > 28700 exemplaires ont été diffusés dans les boîtes aux lettres des communes directement concernées par le projet (Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Rosny-sur-Seine);
- > Environ 1850 exemplaires ont été distribués dans le cadre de rencontres avec les habitants (marché du Val Fourré, gare de Mantes-la-Jolie, réunion publique de présentation du projet...);
- > 9600 exemplaires ont été envoyés à différents partenaires publics et privés (collectivités locales, associations, équipements publics, centres commerciaux, entreprises situées à proximité du quartier, équipements scolaires) pour qu'ils le diffusent auprès de leurs publics.

Le flyer A5 rappelant les grandes caractéristiques du projet et les lieux des rencontres publiques sur le projet a été diffusé à 17740 exemplaires :

- > Environ 1250 exemplaires ont été distribués dans le cadre de rencontres avec les habitants (marché du Val Fourré, gare de Mantes-la-Jolie, réunion publique de présentation du projet...);
- > 13840 flyers ont été envoyés à différents partenaires publics et privés (collectivités locales, associations, équipements publics, centres commerciaux, entreprises situées à proximité du quartier, équipements scolaires) pour qu'ils le diffusent auprès de leurs publics;
- > 2650 flyers ont été disposés chez une cinquantaine de commerces de proximité situés le long du tracé pour informer leurs clients.

L'affiche A3 rappelant les dates et les lieux des rencontres publiques sur le projet a été diffusée à 827 exemplaires :



L'affichage chez les commerçants situés le long du tracé du bus en site propre.

> Environ 70 affiches ont été utilisées dans le cadre des réunions publiques et des autres rencontres;



Le présentoir-totem en mairie.

> Environ 700 affiches ont été adressées à différents partenaires publics et privés (collectivités locales, associations, équipements publics, centres commerciaux, entreprises situées à proximité du quartier, équipements scolaires) pour qu'ils la diffusent auprès de leurs publics;

> 65 affiches ont été disposées chez une cinquantaine de commerces de proximité situés le long du tracé pour informer leurs clients.

Un présentoir-totem a été mis en place dans les 3 communes du tracé dès mercredi 1^{er} juin.

Pour compléter ces supports d'information papier, un site internet consacré au projet www.bus-pole-mantois.fr a été mis en ligne le 20 mai 2016. Le site propose une présentation complète et détaillée du projet, des enjeux territoriaux liés à ce dernier et des modalités de participation à la concertation. Les documents liés à ce projet y sont téléchargeables : dossier des objectifs et caractéristiques principales, documents d'information...



Le site internet du projet.

Un communiqué de presse a été envoyé aux médias locaux et spécialisés le 25 mai 2016 pour annoncer le lancement de la concertation. Le communiqué de presse et les documents ont également été diffusés par voie numérique aux collectivités.

2.2. Echanger

Afin d'échanger avec les habitants, de répondre à leurs interrogations, et recueillir leurs avis et contributions plusieurs modalités de participation ont été mises en place.

Un temps de rencontre avec les habitants sur le marché du quartier du Val Fourré à Mantes-la-Jolie a été installé au marché le vendredi 3 juin 2016 de 12h30 à 15h30. Environ 400 personnes ont été touchées (environ 300 documents d'information et 100 flyers diffusés). Cette rencontre a permis de recueillir **42 avis** via les coupons figurant dans le document d'information.



Un temps de rencontre avec les voyageurs en gare de Mantes-la-Jolie s'est tenu sur le parvis nord de la gare le mardi 7 juin de 17h à 19h. Environ 700 personnes ont été touchées (environ 350 documents d'information et 350 flyers diffusés). Cette rencontre a permis de recueillir **20 avis** via les coupons figurant dans le document d'information.



La **réunion publique de présentation** qui s'est déroulée à l'Agora de Mantes-la-Jolie a permis aux habitants d'interroger l'équipe projet du STIF et les élus locaux sur le projet voire d'exprimer leurs inquiétudes. 49 personnes ont participé à cette réunion, **19 interventions ont été dénombrées en incluant les 3 fiches avis**, notamment Michel Vialay, maire de Mantes-la-Jolie, et Pierre Bédier, Président du Département des Yvelines et vice président de la Communauté Urbaine GPS&O. Le maire de Rosny-sur-Seine est également intervenu lors des échanges avec la salle.



Enfin, **deux rencontres sur inscription ont eu lieu** :

La première, l'atelier pôle, concernait les usagers du pôle de gare. Elle s'est déroulée le 20 juin 2016 de 12h à 14h au centre aquatique Aquasport de Mantes-la-Ville et a rassemblé 18 personnes qui se sont toutes exprimées.



Constitution des tables de l'atelier du pôle du 20 juin 2016

Table n°1

- > **Midas** (1 représentant)
- > **Association des commerçants de Mantes-la-Jolie** (représentée par son président)
- > **Boulangerie «À la pointe du pain»** (1 représentant)
- > **Indigo parking Vinci** (2 représentants)

Table n°2

- > **AUT** (1 représentant)
- > **1 riveraine**
- > **4 exploitants des réseaux de bus**

Table n°3

- > **2 taxis de Mantes-la-Ville**
- > **1 taxi de Mantes-la-Jolie**
- > **Résidence Parme** (représentée par sa gestionnaire)
- > **Buffet Crampon** (2 représentants)
- > **Aquasport** (1 représentant)

La seconde, **la rencontre grands acteurs**, concernait les structures publiques et privées du territoire. Elle s'est déroulée le 24 juin de 8h30 à 10h30 à l'Agora de Mantes-la-Jolie. 13 personnes étaient présentes, 16 contributions ont été enregistrées avec les 5 fiches avis remises.

Parmi les participants :

- Directeur général de l'EPAMSA;
- Adjoint au maire de Rosny-sur-Seine, Vice-Président de GPS&O délégué aux déplacements, aux mobilités et à l'accessibilité;
- Chargé de mission aménagement, Mairie de Mantes-la-Jolie et une stagiaire;
- Responsable de la collecte - Sotrema – Zone des Marceaux – Rosny-sur-Seine;
- Gérant du magasin U Express – Rosny-sur-Seine;
- Directeur des achats et de la logistique – Hôpital François Quesnay - Mantes-la-Jolie;
- Ingénieur – Hôpital François Quesnay - Mantes-la-Jolie;
- Représentant du Centre des Finances Publiques - Mantes-la-Jolie;
- Représentante de Mme Béatrice Fétiveau, directrice de l'institut de formation en soins infirmiers de la Croix Rouge - Mantes-la-Jolie;
- Directeur du magasin But – président de l'association des commerçants de la zone des Docks de Buchelay;
- Responsable de l'association Ensemble interassociatif pour l'interculturel EIAPIC (accompagnement à la scolarité) – Mantes-la-Jolie;
- Chef du service des sports de Mantes-la-Jolie, stade Jean-Paul David.

2.3. Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : contributions orales par la prise de parole lors des rencontres publiques, contributions par écrit via différentes modalités.

Ainsi, au-delà de ces temps d'échanges, des dispositifs permettant la contribution écrite des publics ont été mis en place.

> Le document d'information comportait **un coupon libre réponse** qui a permis aux habitants de donner leur avis sur le projet par courrier. **83 avis ont été reçus par la Poste.**

Donnez votre avis sur le projet en postant ce coupon (déjà affranchi) du 30 mai au 1^{er} juillet 2015 !

Pour cela, répondre à ces questions qui permettra aux porteurs de projet de connaître votre avis :

- ➔ Utilisez-vous les transports en commun ?
 oui non
Si oui, lesquels ? _____
- ➔ Le bus en site propre allant de la gare de Mantes-la-Jolie à Rosny-sur-Seine facilitera-t-il vos déplacements ? oui non
- ➔ Vous avez sur le bus en site propre trois sièges réservés aux personnes âgées ?
Préciser en ajoutant des détails : _____
- ➔ Fréquentez-vous la gare de Mantes-la-Jolie ?
 oui non
- ➔ Pour quels usages ?
 train bus commercial autres, précisez : _____
- ➔ Vous avez sur les aménagements prévus au près de la gare de Mantes-la-Jolie : _____

Les informations sont utiles uniquement si elles sont complètes et si elles sont envoyées au service de concertation d'un projet à votre adresse postale de correspondance.

Pour mieux vous connaître :

NOM : _____

Prénoms : _____

Email : _____

Ville de résidence : _____

Lieu de travail : _____

Je souhaite recevoir des informations sur le projet.



Coupon libre réponse détachable, proposé dans le document d'information.

- > Sur le site internet un formulaire d'avis permettait aux internautes d'envoyer une contribution. **17 avis ont été reçus par ce biais.**
- > Enfin les participants à la réunion publique et à la rencontre grands acteurs avaient la possibilité de remettre des fiches de contribution. 8 fiches ont été récupérées (Elles sont comptabilisées avec les avis de ces deux rencontres).
- > Il est à noter qu'une pétition de 28 signataires a été remise par des habitants de Rosny-sur-Seine lors de la réunion publique.
- > Deux courriers ont également été adressés au STIF, l'un par un habitant de Rosny-sur-Seine et l'autre par l'Hôpital François Quesnay.

Au total, ce sont donc 245 avis qui ont été émis durant cette concertation préalable.

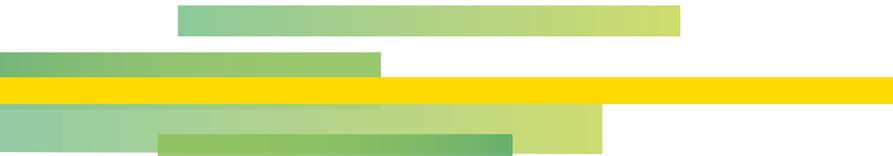
Un peu plus de 82% des personnes ayant répondu ont déclaré utiliser les transports en commun et environ 90% ont déclaré fréquenter la gare de Mantes-la-Jolie. Il est à noter qu'environ 40% des personnes ayant donné leur avis n'ont pas répondu à ces questions.

Sur les personnes ayant répondu, environ 41% résident à Mantes-la-Jolie, 9% à Mantes-la-Ville et 37,5% à Rosny-sur-Seine, 5% dans une ville proche des communes traversées par le projet (Limay, Buchelay...) et presque 6% dans une autre ville (Paris, Verneuil, Breuil-Bois-Robert...). Il est à noter qu'environ 24% des personnes ayant donné leur avis n'ont pas répondu à ces questions (sur la base des 245 avis exprimés).

Sur les personnes ayant répondu, environ 25% travaillent à Mantes-la-Jolie, 4,5% à Mantes-la-Ville et 3% à Rosny-sur-Seine, 8% dans une ville proche des communes traversées par le projet (Limay, Buchelay...), presque 45% dans une autre ville (Paris, Saint Germain en Laye, Argenteuil...) et environ 13% ont déclaré être retraités ou sans emploi. Il est à noter qu'environ 45% des personnes ayant donné leur avis n'ont pas répondu à ces questions (sur la base des 245 avis exprimés).

Répartition des avis recueillis pendant la concertation

Avis	Total
Rencontre marché du 3 juin 2016	42
Rencontre usagers en gare du 7 juin 2016	20
Réunion publique du 14 juin 2016	19
Atelier pôle du 20 juin 2016	18
Rencontre grands acteurs	16
Pétition (signataires)	28
Coupon libre réponse	83
Formulaire d'avis sur le site internet	17
Courriers	2
Total	245



3. La synthèse thématique des avis exprimés

3. La synthèse thématique des avis exprimés

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Tous les avis émis du **30 mai au 1^{er} juillet 2016** ont été pris en compte dans son élaboration.

Les réponses des maîtres d'ouvrage indiquées dans le présent document ont été apportées pendant la période de concertation :

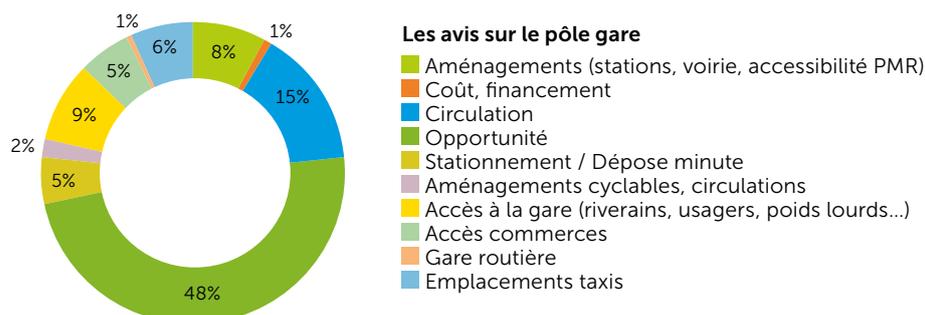
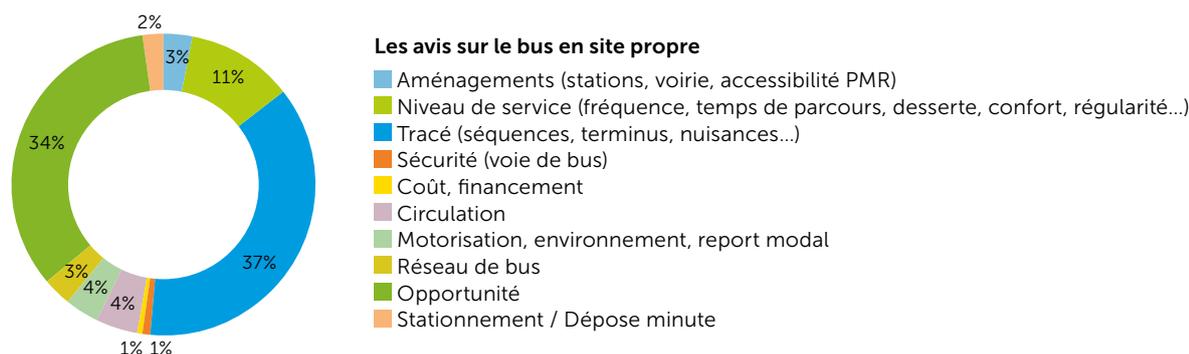
- > **dans le cadre des rencontres publiques**, à travers la présentation du projet ou lors des échanges avec la salle;
- > **dans les documents d'information** mis à disposition du public (site internet et document).

Précisions préalables à la prise de connaissance de la suite de ce document :

- > **les «participants»** désignent les personnes ayant exprimé leur avis lors des rencontres publiques (réunion publique, atelier pôle, rencontre grands acteurs);
- > **les «contributeurs»** désignent les personnes ayant donné leur avis par écrit (coupons libre réponse, site internet, courrier, pétition ou fiche avis);
- > **les «porteurs de projet»** désignent le maître d'ouvrage et les financeurs du projet. Il s'agit de la **Région Ile-de-France**, du **Département des Yvelines** et de la **Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise** et le **STIF**. Leurs réponses sont présentées dans des encadrés.

Certaines modalités de concertation du projet ne permettant pas toujours d'apporter des réponses immédiates et publiques aux avis émis (coupons libre réponse, site internet, courrier, pétition), le STIF et ses partenaires ont souhaité, lorsque cela était nécessaire, apporter des réponses ou des compléments d'information via le bilan de concertation. Dans ce cas, la nature de la réponse «en complément» est mentionnée dans l'encadré.

Répartition des avis par thématique



3.1. La perception de la concertation

Les modalités de la concertation ont été très peu évoquées par les participants et les contributeurs.

Quelques jours après le lancement de la concertation, quelques habitants du Chemin des Sirettes à Rosny-sur-Seine ont indiqué ne pas avoir reçu le document dans leur boîte aux lettres, ce qui a été corrigé le lendemain dans le cadre d'une nouvelle distribution.

- > **Un habitant de Rosny-sur-Seine (Chemin des Sirettes)**, lors de la réunion publique du 14 juin 2016, a demandé pourquoi aucune rencontre avec les riverains n'a été organisée à Rosny-sur-Seine alors que des rencontres ont eu lieu à la gare de Mantes-la-Jolie ou au marché du Val Fourré.
- > **Louis GOMEZ, Président du Comité des Usagers des gares de l'Ouest Francilien** a dit constater, lors de la réunion publique du 14 juin 2016, un manque d'information sur le projet et a jugé la période de concertation trop courte. Il a insisté sur le fait qu'il fallait tenir compte des caractéristiques du territoire. Pour lui, il doit y avoir un suivi après l'enquête d'utilité publique. Il a également indiqué qu'il avait été consulté au lancement de la démarche de concertation.
- > **Les participants à l'atelier pôle du 20 juin 2016** ont fait état de leur satisfaction concernant cette modalité de participation leur permettant de faire part de leurs remarques sur le fonctionnement actuel et futur du pôle gare de Mantes-la-Jolie.

Le STIF indique que la concertation préalable constitue un premier temps d'information et d'échange avec le public sur les grands enjeux du projet à un stade encore amont dans les études. Il précise que la durée de la concertation sur le projet a été fixée sur le modèle de ce que le STIF a pu faire sur des projets comparables. Le STIF a rappelé que les modalités de concertation sur le terrain étaient envisagées dans les zones les plus fréquentées mais que plusieurs modalités de participation étaient mises à la disposition du public. Les avis et les observations recueillis pendant la concertation participent à alimenter le projet et sont retranscrits dans le bilan de la concertation. Ce document, soumis à l'approbation du Conseil du STIF, contribue à l'orientation de la suite des études. Cette démarche de dialogue et d'information se poursuit jusqu'à l'enquête publique, lors de laquelle un projet plus détaillé sera soumis à l'avis du public.

3.2. L'opportunité du projet et les éléments généraux

3.2.1. L'opportunité du projet

Le projet de réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie et de création d'une ligne de bus en site propre du Mantois est modérément attendu, car peu connu, néanmoins jugé opportun par la majorité des personnes qui se sont exprimées. Une part importante du public est favorable aux deux volets du projet. Il est à noter que, lors des rencontres terrain, le public connaissait peu le projet et qu'il s'est plus facilement exprimé sur l'opportunité générale, de manière peu étayée, que sur le détail des caractéristiques. Il faut également relever que les participants se sont souvent positionnés favorablement ou défavorablement sur l'un des volets du projet, bus ou pôle, sans se prononcer sur l'autre volet.

Sur l'ensemble des contributions et des participations comptabilisées (245), le bus en site propre a bénéficié d'un plus grand nombre de positionnements argumentés que le réaménagement du pôle gare.

En ce qui concerne les coupons libre réponse, adressés par courrier ou remplis lors des rencontres terrain, environ un tiers de contributeurs ont indiqué que la nouvelle ligne de bus en site propre leur serait personnellement utile.

Toujours dans ce cadre, plus de la moitié des personnes qui ont contribué à la concertation fréquentent la gare de Mantes-la-Jolie.

La ligne de bus en site propre a été principalement perçue comme une opportunité. Les avis positifs ont été principalement collectés lors de la rencontre sur le marché mais aussi lors de la rencontre usagers en gare et dans le cadre des avis reçus par la Poste.

- > « Très bien »
- > « Très bonne initiative »
- > « Projet intéressant »
- > « Pour aller au marché »
- > « Très bonne idée, j'ai hâte »
- > « Très satisfaisant et bonne opportunité pour les usagers de MLJ et de Rosny »
- > « Très bon projet pour le Mantois »
- > « Bien, pratique, efficace »
- > « Un excellent projet »
- > **Dans le cadre d'un courrier adressé au STIF, l'Hôpital François Quesnay a indiqué :** « *Le bus en site propre est une opportunité positive pour le Centre Hospitalier notamment pour son attractivité médicale auprès des médecins résidant en grand nombre à Paris et se déplaçant en transports en commun.* »

Le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie a été principalement perçu comme une opportunité. Ces avis positifs ont été exprimés dans le cadre de la rencontre sur le marché mais aussi lors de la rencontre usagers en gare, de l'atelier sur le pôle et dans le cadre des avis reçus par la Poste. Elle a été moins traitée lors de la réunion publique.

- > « Important »
- > « C'est toujours un plus d'avoir des aménagements »
- > « Je trouve le projet fort intéressant. Je souhaite que le projet soit fait »
- > « Projet utile, il faut toujours prévoir des changements »
- > « Bien! Cela permet de faciliter le déplacement de ceux qui n'ont pas de voiture »
- > « Ça sera formidable pour les déplacements et facilitera le trajet entre Paris et Mantes pour les travailleurs »
- > « Parfait, vivement que cela se fasse. Nécessaire pour changer le visage négatif de la ville »
- > « Enfin du neuf! Un peu de modernisation qui ne fera pas de mal »
- > « Nécessaire car petit et problème de circulation »
- > « Enfin »

Très peu de contributeurs s'interrogent expressément sur la pertinence du projet et ce, pour des raisons diverses.

- > « Sans intérêt. Il y a déjà suffisamment de bus. »
- > « Un aménagement de plus. »

Les remarques mettant en cause certains aspects précis du projet comme le terminus à Rosny-sur-Seine ou le tracé aux abords de l'hôpital sont traités ci-après.

Les porteurs de projet précisent que le projet contribuera à renforcer le rôle central du Mantois, territoire de 100000 habitants et 35000 emplois, identifié comme pôle moteur de développement régional dans le SDRIF. Pour accompagner la mutation de ce territoire, le développement de l'offre de transport est nécessaire. D'une part, pour répondre aux besoins existants, comme la connexion du Val Fourré et de l'hôpital et l'accessibilité de la gare de Mantes-la-Jolie. D'autre part pour répondre aux besoins futurs, pour accompagner l'arrivée du prolongement du RER E (Eole) et le développement urbain du secteur.

Le projet permettra en outre :

- > *d'offrir une liaison structurante : avec un haut niveau de service (fréquence, régularité, confort);*
- > *d'encourager les modes alternatifs : en contribuant au développement de l'offre bus et à l'apaisement de la circulation au profit des modes doux (vélos, piétons);*
- > *d'accompagner le fort développement urbain : en lien avec les projets du territoire du Mantois;*
- > *de créer un pôle d'échange multimodal : permettant une bonne connexion avec les trains et notamment le RER E, et pour tous les usagers du pôle.*

3.2.2. L'accompagnement des projets du territoire

Le lien du projet avec les projets locaux a principalement été fait avec l'arrivée du prolongement du RER E (Eole) et le projet d'écoquartier fluvial. Le lien avec le projet de quartier de gare Mantes Université n'a pas été évoqué.

Quelques contributeurs et participants ont évoqué l'opportunité du réaménagement de la gare dans le cadre de l'arrivée du projet de prolongement du RER E et celle du bus en site propre dans le cadre du réaménagement des dalles du Val Fourré dans le cadre du projet ANRU 2.

> « *Bien, surtout pour préparer l'arrivée du RER E.* »

> « *L'arrivée du RER E est une bonne chose. La gare sera sans doute plus fonctionnelle et le service sera probablement de meilleure qualité.* »

> « *Un bien, surtout pour l'arrivée du RER.* »

> Lors de la rencontre avec les grands acteurs du 24 juin 2016, **Pierre-Yves Dumoulin, adjoint au maire de Rosny-sur-Seine et Vice-Président de GPS&O délégué aux déplacements, aux mobilités et à l'accessibilité**, a indiqué que l'arrivée du RER E entraînera sûrement la suppression des arrêts des trains normands à Rosny-sur-Seine, ce qui serait moins le cas pour Mantes. Afin d'anticiper ces changements, le TCSP permettra aux Rosnéens de se rendre rapidement à la gare de Mantes-la-Jolie à partir de laquelle ils pourront se rendre à Saint Lazare ou à La Défense.

> Lors de cette rencontre et rappelant le cadre de l'ANRU 2 mis en œuvre pour les dalles du Val Fourré avec un projet d'aménagement sur le point de débuter, **Alexandre SAS, chargé de mission aménagement de la Mairie de Mantes-la-Jolie**, a indiqué l'opportunité du TCSP pour renforcer le caractère central des deux dalles.

Quelques contributeurs ont questionné l'autoportance du projet et son opportunité si le projet de prolongement du RER E ou si l'écoquartier n'étaient pas réalisés. Certains contributeurs ont justifié leur opposition au bus en site propre par leur opposition au projet d'écoquartier fluvial.

> Lors de la réunion publique, **Aurélien WOLCKE, membre du comité des usagers des gares de l'Ouest Francilien**, a insisté sur le fait que le bus doit apporter une réelle amélioration à l'offre existante et qu'il ne doit pas donner un sens au projet d'écoquartier ou d'Eole, deux projets selon lui «au point mort».

> Lors de la réunion publique, **Michel GUILLAMAUD, Maire de Rosny sur Seine**, a rappelé l'opposition de la ville à la fois au projet d'écoquartier et au projet du bus en site propre. Il précise que la Ville n'est pas «porteuse du projet TZen».

> Lors de la rencontre avec les grands acteurs du 24 juin 2016, **Pierre-Yves Dumoulin, adjoint au maire de Rosny-sur-Seine et Vice-Président de GPS&O délégué aux déplacements, aux mobilités et à l'accessibilité**, a rappelé la position du conseil municipal de Rosny-sur-Seine qui s'oppose à l'écoquartier sous la forme proposée. Néanmoins, il a précisé que, le TCSP permettra aux Rosnéens de se rendre rapidement à la gare de Mantes-la-Jolie à partir de laquelle ils pourront se rendre à Saint-Lazare ou à La Défense.

- > « La mise en place d'un bus à haut niveau de service se justifie par le trafic attendu entre l'écoquartier, le Val Fourré et la gare de Mantes, pour autant il ne prend pas en compte la nécessité d'une ligne diamétrale desservant aussi le centre-ville et Limay.»
- > « Je suis complètement opposé au projet d'écoquartier fluvial, donc à ce projet global.»

Le STIF rappelle que le projet de prolongement du RER E est une réalité et que son financement vient d'être bouclé. Il fait état du début de certains travaux indiqués lors de la réunion publique.

Par ailleurs, l'utilité du futur bus en site propre ne dépend pas de l'écoquartier. Le quartier du Val Fourré concentre 50% des habitants de Mantes-la-Jolie, cette nouvelle ligne est donc importante pour ces populations car elle offrira une desserte fiable et régulière, mieux coordonnée avec l'usage des trains.

Concernant le lien avec le projet d'écoquartier, le STIF indique que les études ont conduit à envisager un itinéraire passant sur cette voie structurante de desserte de ce quartier. En fonction de l'évolution du projet d'écoquartier, le site propre devra s'adapter. Si le projet urbain était abandonné ou modifié, les prochaines études tiendraient compte de cette évolution. Le bus en site propre pourra s'arrêter au niveau des limites opérationnelles du quartier. L'objet de la concertation est de prendre en compte les remarques, et l'équipe du STIF connaît les difficultés d'émergence de l'écoquartier.

Enfin, le STIF précise que GPS&O deviendra maître d'ouvrage du projet après la phase de concertation.

3.2.3. Le coût et le financement

La question du coût et du financement a principalement été citée dans le cadre des avis adressés par voie postale. Le coût est questionné pour des raisons variables mais il est globalement considéré comme élevé. Peu d'avis concernent ce sujet.

- > « Je m'inquiète que l'amélioration de l'offre de service et du parc de bus avec un meilleur confort et une meilleure accessibilité soit répercutée sur les impôts locaux.»
- > « L'exclusion d'une partie de Mantes-la-Jolie est dérangeante vu le coût du projet.»
- > « De l'argent dépensé pour rien.»
- > « Coût énorme mais favorable si ça améliore le transit.»

Les porteurs de projet indiquent que le projet est financé à ce stade par la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines et la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise. Le projet bénéficie à l'heure actuelle d'une convention de financement pour les phases d'études préalables du DOCP, de la concertation, du Schéma de Principe et de l'Enquête Publique. Le projet est inscrit au Contrat de Projet Etat-Région, et une seconde convention de financement sera nécessaire au lancement de la phase travaux.

A ce stade des études, le coût de la réalisation du projet (hors matériel roulant et hors investissement prévu au titre du projet de prolongement du RER E) est estimé à 69,5 M€ hors taxe, 18,5 M€ pour le pôle gare et 50,5 M€ pour le bus en site propre. Le coût du projet a été expertisé et est conforme aux coûts des autres projets comparables en Ile-de-France.

3.2.4. Le report modal

Quelques contributions font état de l'opportunité du projet sur le plan environnemental dans le cadre d'un report modal, particulièrement comme alternative à la voiture particulière.

- > « C'est bon pour la population de pouvoir rouler au propre »
- > « Pour venir au marché en remplacement de la voiture et pour visite à la famille »
- > « Projet indispensable dans une ville en longueur. Permet d'allier confort, écologie et cohésion »
- > « Plus de transports en commun! Soyons écologiques »
- > Dans le cadre de la réunion publique du 14 juin 2016, **Pierre Bédier, président du Département des Yvelines et vice président de la Communauté Urbaine GPS&O**, a insisté sur la nécessité de trouver des alternatives à la voiture.

Trois interventions lors de la rencontre grands acteurs ont revendiqué l'importance de la voiture particulière. Une intervention a été cependant plus nuancée.

- > S'exprimant en tant que citoyen lors de la rencontre grands acteurs du 24 juin 2016, **Frédéric Lugbull, directeur des achats et de la logistique de l'Hôpital François Quesnay**, appuie cette intervention en mettant en cause les politiques visant à limiter l'utilisation de la voiture particulière.
- > **Pierre-Yves Dumoulin, adjoint au maire de Rosny-sur-Seine et Vice-Président de GPS&O délégué aux déplacements, aux mobilités et à l'accessibilité**, a rappelé son intérêt pour la voiture particulière mais a indiqué que, lorsque la densité de population est importante, il est utopique de ne pas envisager des transports en commun.

Les porteurs de projet indiquent que le projet permettra d'offrir une liaison structurante encourageant les modes alternatifs en contribuant au développement de l'offre bus et à l'apaisement de la circulation au profit des modes doux (vélos, piétons).

Le STIF indique ne pas chercher à empêcher les voitures de circuler et le projet a globalement un impact limité sur la circulation automobile, seule la circulation sur la RD113 sera modérément impactée. Conscient que Mantes-la-Jolie n'est pas située en zone dense, la volonté est de trouver l'harmonie entre les différents modes de transport. L'extension du parking de la gare de Mantes-la-Jolie démontre que le projet n'est pas « anti-voitures » mais vise à s'adapter au territoire. L'objectif du projet est de fournir des alternatives crédibles aux personnes qui ne disposent pas de voiture ou pourraient s'en passer.

3.3. Le bus en site propre

3.3.1. Le tracé

Presque la moitié des avis exprimés concernant le bus en site propre évoquent son tracé et la desserte du Val Fourré ou des communes du secteur. Plusieurs participants se sont montrés intéressés par une liaison entre le Val Fourré et la gare de Mantes-la-Jolie dans le cadre des rencontres sur le terrain (marché et gare). Quelques avis plus nuancés ont été adressés via le coupon libre réponse.

- > « Oui pour le tracé »
- > « Beaucoup de travaux et d'aménagements onéreux pour un bus qui ne relie que certains endroits alors que d'autres seraient plus importants »
- > « Le tracé ne me semble pas pertinent, il doit aller au-delà de Mantes »
- > « Bon tracé pour desservir le Val Fourré et le centre d'affaires NCI Ronsard. Enorme regret que le bus en site propre ne rejoigne pas le centre-ville par l'avenue Roosevelt. »
- > « Toujours le Val Fourré bénéficiaire des nouveaux aménagements »
- > Il privilégie le Val-Fourré, aucun service prévu pour les autres habitants

> Les terminus

Si la desserte de la gare de Mantes-la-Jolie et du quartier du Val Fourré semble globalement acceptée par les participants, quelques contributeurs ont demandé à prolonger ou dévier le tracé :

- à l'ouest, jusqu'au centre de Rosny-sur-Seine, voire à Bonnières ou Buchelay,
- et, à l'est, jusqu'à Mantes-la-Ville ou Limay.

> « *Changement nécessaire depuis Limay pour aller au marché* »

> *Le bus devrait desservir Limay et les autres communes à proximité (ex : Guerville)*

> « *Le tracé devrait aller jusqu'à Mantes Station, voire faire le tour en passant par la voie de berge afin que tous les Mantois soient desservis* »

> « *Pourquoi ne pas desservir la ZAC de Buchelay?* »

> « *Intéressée, doit aller jusqu'à Bonnières* »

> « *Je pense qu'il serait bon de le faire passer par Aqualude pour desservir le centre aquatique et éviter que ce quartier soit trop isolé (cf zones où la sécurité n'est pas totale)* »

Un participant a mis en cause l'orientation des projets de transport locaux vers la gare de Mantes-la-Jolie au détriment de la gare de Rosny-sur-Seine.

> **Louis GOMEZ, Président du Comité des usagers des gares de l'Ouest francilien** a expliqué son inquiétude de voir les différents projets de transport en cours sur le territoire servir d'aspiration pour la gare de Mantes-la-Jolie au détriment de l'offre présente sur la gare de Rosny-sur-Seine.

Le STIF précise que le projet présenté à la concertation a fait l'objet d'études qui permettent notamment de vérifier comment on peut réaliser une voie spécifique pour les bus, de calculer le trafic attendu et le coût. Il est apparu techniquement faisable de réaliser un site propre entre la Gare de Mantes la Jolie et l'est de Rosny sur Seine pour répondre à un besoin important de déplacement, et c'est ce projet qui est financé dans le contrat passé entre la Région et le Département avec le concours de la Communauté Urbaine Paris Seine & Oise. D'autres liaisons pourraient être envisagées dans un programme à plus long terme qui nécessitera de nouvelles études.

> L'arrivée à Rosny-sur-Seine (séquence 5)

Dans le cadre de la réunion publique, par l'envoi de coupons libre réponse, d'un courrier ou via le site internet et d'une pétition, de nombreux habitants du chemin des Sirettes (Rosny-sur-Seine) se sont mobilisés contre l'arrivée du bus en site propre à Rosny-sur-Seine par ce chemin. Ils déplorent l'impact que le projet aurait sur leur qualité de vie et la dévaluation de leurs biens. Quelques contributions ont aussi demandé que le tracé soit prolongé jusqu'à la mairie ou à la gare de Rosny-sur-Seine. Des positions d'élus ont été exprimées par Michel Guillamaud, maire de Rosny-sur-Seine, et Pierre Bédier, Président du Département des Yvelines et vice président de la Communauté Urbaine GPS&O.

> « *Nous souhaitons que le tracé (séquence 5) passe derrière la station d'épuration pour rejoindre le collège Sully en terminus et le chemin des Sirettes* »

> « *Pas besoin d'aller jusqu'à Rosny.* »

> Lors de la réunion publique du 14 juin, **Michel GUILLAMAUD, maire de Rosny sur Seine**, a expliqué qu'il est particulièrement opposé au passage de la future ligne de bus par le chemin des Sirettes et souligne le caractère tranquille de ce quartier pavillonnaire. Selon l'élu, ce projet est intéressant pour Mantes-la-Jolie et non pour la commune de Rosny-sur-Seine pour laquelle les temps de parcours ne sont pas intéressants pour rejoindre la gare de Mantes-la-Jolie.

- > Lors de la réunion publique également, **un riverain du chemin des Sirettes** a demandé pourquoi le tracé du bus passe par le chemin des Sirettes. Il a expliqué qu'une nationale est présente à proximité immédiate et qu'il y a probablement des alternatives à ce tracé.
- > Lors de la réunion publique, **Brigitte AUBRY, présidente de l'association de lutte pour l'environnement du Mantois (ALEM)** a dit estimer que si le bus passait par le chemin des Sirettes, ce serait dommageable pour ce quartier pavillonnaire.
- > Lors de la rencontre grands acteurs, **Géry Schoutteten, exploitant de la supérette U Express et représentant des commerçants de Rosny-sur-Seine**, a demandé pourquoi le projet ne pourrait pas être prolongé jusqu'à la mairie.
- > Lors de la réunion publique, **un autre riverain du chemin des Sirettes** a expliqué qu'il ne voyait pas l'intérêt du terminus chemin des Sirettes, en ajoutant que des questions de sécurité sont posées par le tracé et le fait qu'il nuise aux cheminements piétons. La tranquillité de la zone pavillonnaire est, selon lui, compromise avec ce projet.
- > « *Nous demandons une modification du tracé concernant le chemin des sirettes où se situera le terminus de Rosny. Nous ne souhaitons pas de bus (même en site propre) toutes les 10 minutes devant nos fenêtres! Impact visuel et sonore sur notre cadre de vie bucolique!! Pourquoi le chemin des Closeaux n'a-t-il pas été choisi? Seule une maison d'habitation serait concernée au lieu de la trentaine du chemin des Sirettes.* »
- > Lors de la réunion publique, **Pierre Bédier, président du Département des Yvelines et vice président de la Communauté Urbaine GPS&O**, a assuré comprendre les inquiétudes des habitants du chemin des Sirettes à Rosny-sur-Seine et a insisté sur le fait que l'écoquartier, dans sa partie située sur Rosny-sur-Seine, ne se fera pas si la Ville ne le souhaite pas.
- > Dans un courrier adressé au STIF, deux alternatives ont été proposées pour l'arrivée à Rosny-sur-Seine : le passage par la RD113 ou le retournement des bus au niveau de la station d'épuration.
- > **Une pétition, signée par 28 personnes**, a également été remise au STIF : elle considère que, si le projet est acceptable pour la partie transport, il est inacceptable pour la partie tracé. Elle propose deux alternatives : le retournement devant la station d'épuration, chemin des Bois, ou le contournement de la station par le côté Seine, en passant par le chemin des Closeaux, afin d'effectuer le retournement au niveau du collège Sully.

Le STIF indique que le projet présenté à la concertation a été étudié en cohérence avec le projet d'écoquartier. Celui-ci prévoyait notamment que le chemin des Sirettes devienne un axe structurant du quartier. En fonction de l'évolution du projet d'écoquartier, le site propre devra s'adapter. Si le projet urbain était abandonné ou modifié, les prochaines études tiendraient compte de cette évolution. Le bus en site propre pourrait s'arrêter au niveau des limites opérationnelles du quartier. L'objet de la concertation est de prendre en compte les remarques et l'équipe du STIF connaît les difficultés d'émergence de l'écoquartier. Dans le cadre des études, la desserte de ce dernier sera de nouveau étudiée.

Le STIF rappelle que le bus en site propre n'a pas vocation à dégrader l'environnement et qu'il facilitera l'accès à la gare de Mantes-la-Jolie, à son offre ferroviaire et aux autres transports en commun.

Au sujet de la sécurité lors de l'arrivée à Rosny-sur-Seine, le STIF précise que la réalisation du site propre sera complétée par des aménagements de la voirie et notamment des trottoirs confortables et des pistes cyclables pour une circulation apaisée et en sécurité.

Le STIF précise que l'impact sonore n'est en rien comparable à celui d'une circulation autoroutière. Par ailleurs, les véhicules hybrides ou électriques sont assez silencieux.

Le STIF indique qu'à Rosny-sur-Seine, les rues ne semblent pas suffisamment larges pour permettre le prolongement. Dans le cadre de la restructuration du réseau de bus, une ligne structurante traversant l'agglomération est envisagée et le site propre viendra en complément. La régularité de la ligne du site propre facilitera les correspondances avec les autres lignes, permettant un maillage de Rosny-sur-Seine.

> Les variantes aux abords de l'hôpital (séquence 4)

Trois variantes de tracé ont été présentées dans le cadre de la concertation pour le passage aux abords de l'hôpital. Ce sujet a suscité une mobilisation moindre en comparaison avec l'arrivée à Rosny-sur-Seine. Cependant, quelques remarques ou inquiétudes ont été formulées par les contributeurs, principalement dans le cadre de la rencontre grands acteurs.

- > Lors de la réunion publique, **Brigitte AUBRY, présidente de l'association de lutte pour l'environnement du Mantois (ALEM)** a demandé que le tracé passe prioritairement à proximité du centre hospitalier par rapport à la clinique privée. L'arrêt est situé trop loin du centre hospitalier, la distance entre l'arrêt et l'équipement est jugée trop importante notamment pour les visiteurs et les personnes âgées.
- > « *Je redoute l'insuffisance de réflexion, à l'exemple de l'hôpital, mal conçu pour l'accès des handicapés, à l'exemple de l'école des soins infirmiers sans parking approprié... à l'exemple d'une ligne de bus très utile vers la Défense, mais sans parking approprié aussi, le tout cumulé concourt à un engorgement désastreux du quartier de l'hôpital.* »

L'hôpital François Quesnay et Pierre-Yves Dumoulin ont indiqué que le tracé A n'était pas compatible :

- > Lors de la rencontre grands acteurs du 24 juin 2016, **Pascal Brulé, ingénieur d'hôpital**, a indiqué que la variante A traverse le terrain de l'hôpital où un projet de nouvelle structure privée de radioscopie (technique de radiodiagnostic par PET Scan) est envisagé entre le bâtiment de psychiatrie et l'EHPAD. Un projet de mise en œuvre d'une structure de jour pour le bâtiment psychiatrique situé juste à côté est également prévu. Ce tracé A pose donc problème à l'hôpital. Il a précisé que les variantes B et C ne posent pas question.
- > **Pierre-Yves Dumoulin, adjoint au maire de Rosny-sur-Seine et Vice-Président de GPS&O délégué aux déplacements, aux mobilités et à l'accessibilité**, a indiqué que le tracé A avait déjà été remis en question, notamment par les élus de Mantes-la-Jolie qui s'y étaient fermement opposés, ce qui a aussi été rappelé à la réunion de concertation préalable avec les élus. Il a souhaité rassurer l'hôpital en rappelant qu'il n'est pas question « d'hypothéquer » le développement de ce dernier.
- > Dans le cadre d'un courrier adressé au STIF, **l'Hôpital François Quesnay** a indiqué : *« le tracé A est incompatible à ce stade avec les projets de développement d'activité de soins sur cette parcelle. »*

Quelques avis ont été émis plus précisément sur le passage du bus en site propre par la rue Gounod et les aménagements nécessaires :

- > **Pascal Brulé** a indiqué que, si l'arrêt rue Gounod peut avoir un intérêt pour la desserte du bâtiment de psychiatrie et l'EHPAD, l'installation d'un abribus sur cette rue pose question car il existe une forte déclivité et l'accès depuis l'hôpital doit être réalisé via des escaliers ou des ascenseurs. Ceci implique que tous les publics traversent le parking alors que l'accès actuel se fait par le parvis du « rez-de-rue » par le Bd Sully.
- > Toujours lors de la rencontre grands acteurs, **Frédéric Lugbull, directeur des achats et de la logistique de l'Hôpital François Quesnay**, a demandé si les aménagements rendus nécessaires du côté de l'hôpital seront financés par le projet.
- > Dans le cadre de son courrier adressé au STIF, **l'Hôpital François Quesnay** a indiqué la présence d'un *« accès parking visiteur, logistique et personnel se fait via la rue Gounod, imposant de maintenir des voies voitures / camions en plus de la ligne de bus en site propre à moins de revoir l'ensemble des accès de*

l'Hôpital ce qui financièrement apparaît difficilement réaliste (...) une station de relevage à l'entrée du parking visiteurs et des réseaux de chauffage.» Le Centre Hospitalier a aussi indiqué la prochaine mise en délégation de service public de la gestion du parking à compter de 2017.

Quelques autres indiquent que les variantes B et C sont compatibles tout en donnant leur préférence à la variante C :

- > **Alexandre Sas, chargé de mission aménagement de la ville de Mantes-la-Jolie**, a dit représenter également le centre technique municipal qui se trouve à proximité du tracé C. Il rappelle l'intérêt du centre technique pour ce scénario qui le dessert et évoque la nécessité d'une réflexion sur un éventuel arrêt à proximité du parking et de l'entrée sur la rue Nungesser et Coli. Il a indiqué qu'environ 200 à 300 personnes peuvent transiter par le centre dans la journée de manière lissée.
- > **Pierre-Yves Dumoulin** a complété cette intervention en précisant que les centres techniques seront mutualisés à l'échelle communautaire : celui de Mantes-la-Jolie fera partie des centres de la communauté et absorbera probablement l'activité de certains des autres centres techniques du territoire. Rien n'est défini aujourd'hui mais on peut penser qu'il prendra de l'importance.
- > Dans le cadre d'un courrier adressé au STIF, **l'Hôpital François Quesnay** a indiqué : *«Les variantes B et C conviennent au Centre Hospitalier. La variante B intègre cependant un foncier appartenant au Centre Hospitalier.»*

Le STIF rappelle qu'à l'origine, seul un projet privé situé en dehors du périmètre foncier de l'hôpital était connu. Au vu des derniers projets cités, la variante A semble désormais difficile à réaliser. Il indique ne pas vouloir compromettre le développement du secteur. Pour l'arrêt Charles Gounod, le STIF a conscience du problème d'interface et de la nécessité d'étudier le projet avec l'hôpital, notamment sur la faisabilité des aménagements nécessaires dans les emprises de l'hôpital pour permettre aux piétons de se déplacer. Une complémentarité est à étudier entre les arrêts des autres lignes Bd Sully et celui du site propre sur la rue Charles Gounod.

Le STIF rappelle que le positionnement précis des stations comme l'emplacement du site propre peuvent encore évoluer pour mieux correspondre aux perspectives de développement : sur le secteur évoqué, le site propre est plutôt envisagé au nord de la voie routière qui continuera à fonctionner en interface avec les équipements locaux.

Le STIF indique que, si des terrains sont nécessaires, ils seront acquis. S'il y a des impacts liés à de la reconstitution de clôture par exemple, il est usuel que les projets de transport supportent les coûts des travaux qu'ils impliquent. Un travail en collaboration avec l'hôpital notamment devra avoir lieu.

Le STIF précise que le projet n'empêchera pas la réalisation des projets de développement engagés et que GPS&O deviendra maître d'ouvrage du projet après la phase de concertation. GPS&O, comme le STIF, veillera à articuler le projet avec les projets locaux.

Concernant la desserte de l'école d'infirmières, le STIF ajoute que d'autres lignes du réseau de bus desserviront le secteur. L'arrêt Bd Sully ne sera sûrement pas supprimé. Les études ultérieures permettront de définir les emplacements.

> **L'arrivée du bus à la gare de Mantes-la-Jolie**

- > Lors de la réunion publique du 14 juin, **Dominique LEDEBT, membre de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France**, a questionné la pertinence d'une arrivée du bus en site propre par le boulevard du Maréchal Juin et si la rue Pierre Semard ne serait pas plus adaptée. Le retournement des bus par la rue de Belfort lui semblait également délicat.

Le STIF indique que la possibilité de passer par la rue Pierre Semard a bien été étudiée mais qu'elle ne permettait pas de desservir autant d'habitants que la proposition actuelle de tracé. Concernant la rue de Belfort, si un retournement plus efficace peut-être trouvé, il sera choisi après études.

> La sécurité le long du tracé

- > Lors de la rencontre grands acteurs du 24 juin 2016, **Nejib Gasni, responsable de l'association Ensemble interassociatif pour l'interculturel EIAPIC (accompagnement à la scolarité) – Mantes-la-Jolie**, a demandé quels sont les aménagements visant à sécuriser les sorties d'écoles situées sur la rue Marcel Doret.

Le STIF indique que le niveau d'études actuel du projet ne permet pas de décrire précisément l'aménagement mais le site propre est globalement conçu pour être visible et différencié. Les carrefours sont gérés par des feux tricolores, et le bus dispose d'un système de priorité. Le maître d'ouvrage pourra réfléchir à des aménagements de détail permettant la sécurité de l'espace public avec des cheminements clairement identifiés. A une question de la salle sur la largeur de la voirie à traverser par des enfants notamment, il précise que des aménagements sécurisés sont prévus, conformément à la réglementation et en collaboration avec la Ville. Ils seront à adapter au regard de la largeur de voirie disponible dans la phase d'étude ultérieure.

> Les déviations du tracé lors de manifestations publiques

- > Lors de la rencontre grands acteurs du 24 juin 2016, **Nicolas Lafon, chef du service des sports de Mantes-la-Jolie**, demande si le service du bus serait adapté en cas de manifestation sportive ou de travaux sur le secteur Clémenceau – Marcel Doret.

Le STIF explique que, dans le cadre de la conception de projet, des arrêts provisoires sont prévus en cas de travaux, au plus proche du tracé et que les aménagements prévoient les sorties de carrefour pour anticiper ce type d'événement. Il peut aussi être envisagé de faire des exploitations partielles.

3.3.2. La qualité de service

> La fréquence, les temps de parcours et la régularité

Bon nombre d'avis sur le bus en site propre concernent la fréquence de passage. Parmi les sujets associés, le temps de parcours et la régularité. La grande majorité des contributeurs qui se sont exprimé lors des rencontres marché, en gare ou via les coupons libre réponse, ont montré leur satisfaction au sujet de la fréquence en heure de pointe de 7 à 8 minutes évoquées dans le document d'information.

- > « Oui pour la fréquence »
- > « Trop bien pour le tracé, oui pour la fréquence. Pas assez de bus donc les personnes rentrent à pied ».
- > « Bien pour la fréquence »
- > « Fréquence parfaite »
- > « Bonne fréquence »
- > « Impact positif sur la ponctualité »
- > « Ils seront peut-être à l'heure »
- > « Excellente idée, meilleure fréquence, gain de temps. Comme le TVM du Val de Marne qui est très pratique »

Une seule contribution trouve la fréquence trop importante et une autre demande que les horaires en heure de pointe soient cadencés avec les horaires des trains.

> « Proposition de cadence aux heures de pointe parfaite. Ne pas oublier les heures creuses, en rapport avec le cadencement SNCF en gare de Mantes »

> « Fréquence de 7 à 8 min trop importante. Passage toutes les 20 minutes est suffisant »

> **Un participant à la rencontre grands acteurs** a demandé quel sera le temps de trajet entre le terminus de Rosny-sur-Seine et le pôle gare.

Le STIF indique la durée de 20 minutes de temps de parcours, estimée sur la base de l'étude d'exploitation actuelle, ce qui prend en compte le temps d'arrêt en station et la prise en charge des voyageurs. De nouvelles études permettront d'affiner le temps.

> L'amplitude de circulation des bus

Des attentes concernant l'amplitude de circulation des bus ont été formulées : une circulation tôt le matin, tard le soir et le week-end ont été demandées par certains participants. Quelques participants et contributeurs ont mentionné le fait que les horaires actuels des bus ne s'adaptent pas à tous les besoins du territoire.

> « Plus d'amplitude, plus le dimanche et les après-midi. »

> « Bus le dimanche et tard le soir »

> « Bus avec une amplitude plus tard le soir et plus tôt le matin »

> Lors de la rencontre grands acteurs, **Philippe Tambon, responsable de la collecte à la SOTREMA**, a demandé quels seront les horaires de circulation des 1^{ers} bus, ses salariés vivant pour beaucoup dans le Val Fourré et son entreprise étant située dans la zone des Marceaux à Rosny-sur-Seine.

Le STIF indique qu'il est trop tôt pour dire si les bus circuleront très tôt le matin, les études ultérieures viendront définir le besoin. Plus l'offre est tôt, plus elle a un coût pour la collectivité donc elle doit correspondre à un besoin identifié.

> Le matériel roulant et le mode

Quelques demandes ont été formulées par des contributeurs concernant la motorisation des bus : le souhait de disposer de bus électriques a été exprimé. Des demandes ont aussi émergé en ce sens de la part de deux participants à la rencontre grands acteurs.

> « Prévoir des bus électriques (avec dispositifs de stockage, permutation et rechargement en temps) »

> « Je suis opposé à l'utilisation de moteurs thermiques pour ce tram bus. Prévoir une motorisation électrique »

> « Un bus à motorisation électrique serait plus écologique qu'un bus à moteur diesel. Des solutions existent. »

> « Un BHNS c'est toujours mieux »

> « Les bus qui passent devant chez moi (boulevard du Maréchal Juin) et dont le cadencement a été augmenté il y a peu et des nouveaux arrêts créés en proximité des lieux d'habitation, sont extrêmement bruyants et polluants, c'est insupportable, ça pue les gaz d'échappement et on ne peut

plus ouvrir les fenêtres. Y a-t-il quelque chose de prévu pour ces bus en site propre qui pourraient comme ailleurs et dans d'autres communes être eux aussi propres?»

- > Lors de la rencontre grands acteurs, **Frédéric Lugbull, directeur des achats et de la logistique de l'Hôpital François Quesnay**, a demandé si les aménagements rendus nécessaires du côté de l'hôpital seront financés et s'il est envisagé l'implantation de voitures autonomes (comme Tesla, Google ou Apple) sur le site propre.
- > **Pascal Brulé, ingénieur de l'Hôpital de Mantes-la-Jolie** a demandé le type d'alimentation prévu pour le bus en site propre : électrique, diesel ou hydrogène.

Les bus ne seront pas diesel. Le STIF précise qu'il privilégie des bus à faible émission de CO₂, mais que le choix technique n'est pas arrêté. Aujourd'hui, les motorisations privilégiées sont plutôt de type biogaz ou électriques.

> L'accessibilité PMR

Seules deux contributions évoquent l'accessibilité du bus en site propre.

- > « *Aujourd'hui : services défectueux dans les bus / futur : plus de places handicapés*»
- > « *Avez-vous pensé aux handicapés?*»

Le STIF indique que le bus sera accessible sur la totalité du parcours.

3.3.3. L'emplacement des stations

Deux contributions et trois participations ont fait état de l'attente du public concernant l'emplacement des stations.

- > « *Trouver un bon placement des stations*»
- > Lors de la rencontre avec les grands acteurs du 24 juin 2016 et rappelant le cadre de l'ANRU 2 mis en œuvre pour les dalles du Val Fourré avec un projet d'aménagement sur le point de débiter, **Alexandre SAS, chargé de mission aménagement de la Mairie de Mantes-la-Jolie**, a indiqué l'opportunité du TCSP pour renforcer le caractère central des deux dalles et précisé que la ville portera une attention particulière à la localisation des arrêts.
- > Lors de la réunion publique du 14 juin, **Aurélien WOLCKE, membre du comité des usagers des gares de l'Ouest francilien**, a indiqué que, malgré l'attractivité de la future ligne, le nombre d'arrêts doit être suffisant pour limiter les temps de marche.
- > **Brigitte AUBRY, présidente de l'association de lutte pour l'environnement du Mantois (ALEM)**, a indiqué que l'arrêt prévu est situé trop loin du centre hospitalier, la distance entre l'arrêt et l'équipement est jugée trop importante notamment pour les visiteurs et les personnes âgées.
- > Dans le cadre d'un courrier adressé au STIF, **l'Hôpital François Quesnay** a indiqué : «*La création d'un arrêt rue Gounod permettra aux piétons un accès facilité aux bâtiments de psychiatrie et EHPAD mal desservis à ce jour en raison d'un éloignement trop important de l'arrêt boulevard Sully.*» mais aussi «*L'arrêt Gounod étant situé au niveau de l'entrée du parking visiteurs et de l'accès des urgences, l'implantation d'un arrêt à cet endroit pose plusieurs questions : le maintien de l'arrêt existant situé Boulevard Sully (...), la création d'un cheminement adapté à l'intérieur du parking de l'hôpital (...), l'éloignement de l'arrêt par rapport au parvis et l'entrée piétons de l'hôpital et (...) le dénivelé de 4 m entre le parvis et le futur arrêt du bus en site propre.*»

- > Lors de cette rencontre également, **la représentante de l'institut de formation en soins infirmiers de la Croix Rouge**, a indiqué que les étudiants de l'institution descendent à l'arrêt Bd de Sully, en face de l'hôpital et a demandé s'il sera supprimé et remplacé par celui de la rue Charles Gounod, ce qui ne pose pas de problème pour l'accessibilité des étudiants.

Le STIF rappelle que le positionnement précis des stations, comme l'emplacement du site propre, peut encore évoluer pour mieux correspondre aux perspectives de développement.

Il précise que si trop de stations sont créées, il y a un risque de perdre la rapidité du bus en site propre. Le positionnement des arrêts n'est pas figé.

3.3.4. La voirie et le stationnement

> Circulation le long du tracé

Plusieurs contributions et participations ont fait état de l'opportunité du bus en site propre pour faciliter la circulation routière.

- > « *Oui pour le tracé, cela va faciliter la circulation* »
- > « *Moins de bouchons* »
- > « *Le fait que le bus dispose de sa propre voie facilitera les déplacements* »
- > « *Trop de retards, les bus ne circulent pas les jours fériés. C'est une galère pour la population* »
- > Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **Pierre Bédier, président du Département des Yvelines et vice président de la Communauté Urbaine GPS&O**, a insisté sur la nécessité de trouver des alternatives à la voiture et sur les avantages du bus en site propre, notamment en matière de régularité.
- > Lors de la rencontre grands acteurs, **Pierre-Yves Dumoulin, Vice-Président de GPS&O délégué aux déplacements, aux mobilités et à l'accessibilité**, a rappelé qu'il convenait d'anticiper ces changements. Le TCSP permettra aux Rosnéens de se rendre rapidement à la gare de Mantes-la-Jolie à partir de laquelle ils pourront se rendre à Saint Lazare ou à La Défense.

Néanmoins, des inquiétudes concernant la diminution des voies de circulation ont été révélées par quelques contributions et participations.

- > « *Une seule voie de circulation Avenue Maréchal Juin, c'est ridicule : embouteillage et pollution* ».
- > Lors de la rencontre grands acteurs, **Louis Huber, directeur du magasin But**, a évoqué la création d'un site propre sur l'avenue du Béarn, et son inquiétude concernant la fluidité de la circulation à l'horizon de la livraison de tous les programmes, rappelant le manque de concertation des commerçants sur ce projet.
- > S'exprimant en tant que citoyen lors de cette rencontre, **Frédéric Lugbull, directeur des achats et de la logistique de l'Hôpital François Quesnay**, a appuyé cette intervention en mettant en cause les politiques visant à limiter l'utilisation de la voiture particulière, notamment dans le cadre de la construction de sites propres, en demandant quels sont les impacts sur les restrictions de circulation.
- > **Philippe Tambon, responsable de la collecte des déchets à la SOTREMA**, s'est interrogé sur l'effet de la suppression des places de stationnement et de la réalisation du site propre sur la circulation, évoquant le caractère accidentogène et embouteillé de la voirie les jours de marché au Val Fourré. Pour lui, la fréquence du bus en site propre prévue ne sera pas tenue.

Le STIF explique que la position du site propre au centre de la voie permet d'éviter la perturbation de la circulation et des accès aux commerces. La question pourra se poser au niveau des carrefours, où il est prévu une priorité systématique du bus aux feux. Le site propre emprunte des voiries qui disposent de la largeur nécessaire et il ne contraint pas le nombre de voies. Seul le boulevard du Maréchal Juin devrait passer de 2X2 voies à 2X1 voie, avec, toutefois, l'étude d'une voie supplémentaire pour les mouvements tournants importants aux abords des carrefours, afin de ne pas compromettre le bon écoulement du trafic. Ceci sera approfondi dans le cadre des études ultérieures.

L'étude de circulation montre qu'il est possible d'insérer le site propre sans dégrader la circulation.

Le STIF précise qu'il ne cherche pas à empêcher les voitures de circuler. Conscient que Mantes-la-Jolie n'est pas située en zone dense, la volonté est de trouver l'harmonie entre les différents modes de transport. Néanmoins, le bus peut transporter beaucoup plus de voyageurs que la voiture particulière. Des études seront réalisées pour vérifier que le projet fonctionne avec le trafic routier.

> Stationnement

Plusieurs demandes de maintien ou de création de places de stationnement et des inquiétudes concernant l'insuffisance de la restitution émanent des contributions et des participations.

- > « Manque de correspondance avec Buchelay. Il faudrait créer un parking-relais. »
- > « Prévoir un parking gratuit en tête de ligne. Séquence 5 : chemin des Sirettes afin de ne pas saturer les parkings de la gare de Mantes »
- > « Prévoir des parkings gratuits en tête de ligne. Séquence 4 : attention à l'utilisation du parking de l'hôpital, il doit rester réservé aux usagers et patients de l'hôpital. »
- > « Je redoute l'insuffisance de réflexion, à l'exemple de l'hôpital, mal conçu pour l'accès des handicapés, à l'exemple de l'école des soins infirmiers sans parking approprié... (...) Le projet dans un espace d'écoquartier fluvial est une belle promenade dans la nature, mais dépend aussi de l'engagement éventuel de la municipalité de Rosny... et aussi d'un parking adéquat. »
- > **Philippe Tambon, responsable de la collecte à la SOTREMA**, s'est interrogé sur l'effet de la suppression des places de stationnement et de la réalisation du site propre sur la circulation.
- > Toujours lors de cette rencontre, **la représentante de l'institut de formation en soins infirmiers de la Croix Rouge, s'exprimant en tant que mantaise**, a demandé si le parking du Bd du Maréchal Juin sera supprimé, à proximité de différents services.
- > Dans le cadre d'un courrier adressé au STIF, **l'Hôpital François Quesnay** a indiqué : « *Le tracé du bus prévoit la suppression de quelques emplacements de places parking sur le Boulevard Maréchal Juin, ce qui gênera le stationnement de nos collaborateurs sur nos structures aux numéros 64 et 222 de ce boulevard. Nous souhaitons un maintien de places proches de ces structures.* »

Le STIF précise qu'une étude sur le stationnement est nécessaire dans le cadre des études sur le projet. Elle vise à déterminer l'usage des places de stationnement existantes le long du tracé et celles qui seraient à restituer.

Concernant les stationnements du Boulevard du Maréchal Juin, le STIF explique qu'il y a un déficit d'une centaine de places à terme mais que toutes les places de stationnement ne sont pas supprimées. Les usages seront étudiés pour permettre aux fonctions commerciales de subsister : des places pourront être restituées dans les rues transversales ou le long du site propre. Il n'y a pas de lien entre la restitution des places le long du site propre et celles créées dans le parking de la gare. Ces dernières sont destinées aux usagers de la gare.

> Aménagements cyclables

Une contribution et une participation questionnent la réalisation d'aménagements cyclables.

> « Les vélos peuvent utiliser ce site propre? Vont-ils retrouver la piste cyclable supprimée il y a 15-20 ans sur le boulevard? ».

> Lors de la rencontre grands acteurs, **Philippe Tambon, responsable de la collecte des déchets à la SOTREMA**, a questionné l'intérêt de pistes cyclables le long du tracé au vu de la fréquentation actuelle.

Le STIF indique que la réalisation du site propre sera complétée par des aménagements de la voirie et notamment des trottoirs confortables et des pistes cyclables pour une circulation apaisée et sécurisée. La réalisation d'aménagements cyclables est une obligation réglementaire. Dans le cadre du projet, il s'agira d'une bande cyclable accolée à la voirie. La voirie sera large pour permettre le passage des poids-lourds, ce qui correspond à une demande de l'armée.

3.3.5. Le projet au sein du réseau de bus local

Lors de la rencontre en gare de Mantes-la-Jolie, de la réunion publique et via les contributions sur les coupons libre réponse, le public a fait part de son étonnement de se voir proposer une nouvelle ligne identique à des tracés de lignes déjà existantes et a questionné l'impact sur le réseau de bus existant ou en projet.

> « Mais il y a déjà le C et le A ».

> « Les lignes de bus y passent déjà : mélange des lignes A, C + T ou R »

> Lors de la réunion publique du 14 juin, **Dominique LEDEBT, membre de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France**, a demandé si la mise en place de ce bus en site propre ne risquait pas de remettre en cause la ligne A du nouveau réseau mis en service en août prochain. Le maintien d'une liaison directe entre les quartiers situés sur le Bd du Maréchal Juin, le Val Fourré et Limay lui semblent importants. La ligne C du nouveau réseau devrait, selon lui, être connectée à la partie est de la future ligne A.

Un petit nombre d'interventions demandent une complémentarité du réseau de transports en commun.

> « Bien si d'autres bus prennent le relais »

> Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **une retraitée demeurant Bd du Maréchal Juin**, a interrogé l'équipe projet sur le terminus de la ligne à la gare de Mantes-la-Jolie qui ne permet pas, selon elle, de se rendre efficacement au centre-ville (correspondance nécessaire à terme, contre un trajet direct aujourd'hui).

> **Aurélien WOLCKE, membre du comité des usagers des gares l'Ouest francilien**, a rappelé que le bus est un des maillons d'un trajet nécessitant utilisant plusieurs modes, ce qui est fatigant pour l'utilisateur.

Au sujet de la ligne C de la gare, le STIF rappelle que le projet n'a pas vocation à se substituer à l'offre de bus existante en bus, ni à l'offre train, mais qu'elle s'inscrit en complément.

Le STIF indique que la réorganisation du réseau de bus prévue dans le cadre de l'arrivée du projet sera pensée en tenant compte des enseignements de l'exploitation du nouveau réseau mis en œuvre dès août 2016. Cette dernière sera réalisée au bénéfice des usagers. Le TCSP constituera la colonne vertébrale du territoire par son tracé. Le réseau de bus offrira une desserte adaptée aux futurs besoins des usagers et habitants des deux rives de la Seine. Les études de réorganisation interviennent généralement un an et demi avant la mise en service du projet. Il est encore trop tôt pour dire aujourd'hui quelle sera l'organisation.

3.3.6. Le site de maintenance et de remisage

Une seule participante a évoqué la localisation du site de maintenance et de remisage de la ligne de bus en déplorant que Rosny-sur-Seine ne soit pas plus bénéficiaire du projet.

- > Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **Brigitte AUBRY, présidente de l'association de lutte pour l'environnement du Mantois (ALEM)**, a indiqué que la ville de Rosny-sur-Seine ne devait pas uniquement recevoir le stockage des bus et être «une poubelle de Mantes».

Le STIF indique qu'il est plus pertinent de le placer à proximité de la ligne pour éviter les circulations de bus vides. Néanmoins, si l'impact du centre de remisage n'est pas nul, ce sera un équipement de taille modeste et les nuisances seront limitées.

3.4. Le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie

3.4.1. L'accès au pôle

> **Le cheminement des modes actifs (piétons / vélos)**

Plusieurs contributions et participations (lors de l'atelier pôle) ont relevé l'intérêt du projet pour les modes actifs, considérant que le projet améliorera leur circulation au niveau du pôle gare.

- > « Cela permet de faciliter le déplacement de ceux qui n'ont pas de voiture».
- > « Je suis enthousiasmé par le projet mis en place pour la gare, il faut aussi revoir les entrées et sorties en gare pour faciliter les flux de voyageurs».
- > « Je suis ravie par la sécurisation pour piétons et vélos».
- > « Confort, accessibilité, informations, accès cyclistes, covoiturage, places de taxis. Beaucoup de progrès pour les usagers».
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°3** a indiqué comme priorité pour le projet la «*pacification des parvis grâce à la priorité donnée aux piétons*».

Deux contributions se sont montrées négative pour l'une, attentiste pour l'autre, concernant l'impact du projet sur les cheminements piétons et cyclistes.

- > « Aucune amélioration de l'accès via Mantes-la-Ville et depuis l'est de la gare»
- > « Les aménagements prévus font la part belle aux bus. Qu'en est-il des piétons et cyclistes?»

Le STIF indique que les accès piétons et cyclistes seront facilités et sécurisés dans le cadre du projet d'aménagement du pôle gare (réaménagements continus...).

> **La circulation des véhicules particuliers**

Un grand nombre de contributions adressées par voie postale (coupon libre réponse), rédigées dans le cadre des rencontres terrain ou de participations (atelier pôle) dressent le constat de la congestion actuelle du pôle gare.

- > « Améliorer la circulation car encombré»
- > « Problème de circulation, squat de la gare»
- > « Aujourd'hui, circulation difficile»
- > « Problèmes de circulation»
- > « Permet d'améliorer la circulation aux abords de la gare et pour faciliter l'accès aux usagers»

- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a indiqué, concernant le parvis nord, qu'un problème de stationnement en double file et de dépose-minute existe au niveau de la rue Franklin Roosevelt, ce qui impacte la circulation.
- > **La table n°1** a dit considérer que la circulation au niveau du Bd Roger Salengro est à améliorer pour le côté sud. **La table n°2** a confirmé en indiquant que le carrefour Jaouen-Salengro constitue un point difficile.
- > **La table n°3** note particulièrement le problème de circulation, côté nord, et le long de la rue Jean Jaouen et au niveau du rond-point côté sud.

Plusieurs contributions ou participations se satisfont de la limitation de la circulation des véhicules particuliers sur le pôle, prévue dans le cadre du projet.

- > *« Les aménagements prévus me paraissent bien. Il faut réduire le nombre de voitures, il n'y a pas d'autres solutions »*
- > *« Très bien, beaucoup de bouchons à partir de 17h »*
- > *« Pas de voiture : très bien »*
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°3** a montré son accord pour la fermeture de la circulation de transit devant la gare côté nord.

Plusieurs contributions marquent la crainte des automobilistes de ne plus pouvoir accéder à la gare de Mantes-la-Jolie.

- > *« J'espère que la circulation des voitures ne sera pas plus compliquée qu'avant »*
- > *« On ne voit pas comment circuleront les automobiles. »*
- > *« Je suis contre le fait de ne plus pouvoir passer en voiture. Il faut bien pouvoir aller à la gare pour les personnes qui ont du mal à marcher. »*
- > *« Catastrophique : coûtera trop cher et pour rien. Ça empirera. Les problèmes de circulation automobile seront de pire en pire »*
- > *« Il faut que les voitures puissent accéder à la gare « bâtiment voyageurs » côté sud avec une dépose minute. »*
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, la table n°2 s'est inquiétée de la possibilité de circulation des camions au niveau du pôle dans le cadre du projet.

L'atelier sur le pôle du 20 juin 2016 a été l'occasion de préciser les conditions de circulation existantes sur le pôle.

- > **Deux tables, soit 11 participants** ont précisé que la sortie du parking côté nord était difficilement praticable à l'arrivée des trains. **La table n°2** a également évoqué le problème au niveau du giratoire pour les bus.
- > **La table n°3** a également indiqué que la sortie du parking Vinci côté sud était dangereuse.

Cet atelier a aussi permis d'évoquer plus précisément les conditions de circulation attendues pour les véhicules particuliers sur le pôle dans le cadre du projet.

- > **La table n°1** a indiqué qu'il était nécessaire de clarifier les sens de circulation. Ils ont également évoqué leur souhait de mettre la rue Pierre Sépard en double sens.
- > **La table n°3** a demandé que la circulation soit fluidifiée.
- > Concernant l'accès au parking sud dans le cadre du projet, **la table n°3** a indiqué ne pas avoir de remarque pour l'accès au parking, mais qu'il y avait un allongement du parcours pour la sortie.

Le STIF note l'importance des sujets de stationnement et de circulation qui reviennent de manière systématique dans les remarques des participants. Il indique que l'atelier du pôle a fait remonter des points de conflits très précis qui n'avaient pas été identifiés, notamment concernant l'avenue F. Roosevelt, le squat des stationnements privés par les usagers de la gare et les conflits en sortie de parkings.

> Les accès et les emplacements taxis

Les remarques concernant le fonctionnement actuel pour les emplacements ont été formulées dans le cadre des participations à l'atelier pôle.

- > **La table n°3** a indiqué que l'accès et la visibilité des taxis sur les parvis nord et sud sont aujourd'hui suffisants.
- > **La table n°2** a également noté que l'emplacement des taxis au nord, tel qu'il fonctionne depuis la révision, fonctionne bien.

La plupart des contributions ou participations exprimées au sujet des emplacements taxis concernent les attentes pour le projet de réaménagement de la gare.

- > « *Place attitrée pour les taxis* »
- > « *Emplacement visible des taxis* »
- > « *Prévoir un accès pour les VTC équivalent aux taxis* »

Pour l'emplacement des taxis envisagé sur le parvis nord :

- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a indiqué qu'il fallait améliorer le stationnement qui gêne la sortie des taxis.
- > **La table n°1** a questionné l'emplacement de taxis proposé au nord au regard des places de stationnement nécessaires au garage Midas pour garer les voitures des clients.
- > **La table n°2** a indiqué que l'emplacement taxis prévu au nord dispose d'une bonne visibilité, tout comme **la table n°3**, et ne gêne pas la circulation.

Pour l'emplacement des taxis envisagé sur le parvis sud :

- > **Deux tables, soit 13 participants** ont demandé des accès sécurisés pour les taxis, un emplacement de la station visible et la création d'une borne d'appel.

Le STIF remarque que l'emplacement des stations de taxis devra être réétudié, avec une question de visibilité et de réservation de l'accès.

L'emplacement définitif des stations de taxis sera défini lors des études préliminaires.

> Le fonctionnement des gares routières

Deux avis se montrent satisfaits du fonctionnement actuel de la gare routière ou d'une partie de cette dernière.

- > « *Aménagements bus existants sont suffisants.* »
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°1** a indiqué que l'emplacement des bus séparé de la voie de circulation côté sud fonctionne bien actuellement.

3 contributions ou participations évoquent les dysfonctionnements de la gare routière côté nord et sud et la nécessité d'améliorer le fonctionnement.

- > « *Intéressant car difficile pour les bus => bouchons / trafic* »
- > « *Quais pour la gare routière nord : bien* »
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a précisé qu'un problème de conflit de circulation existe au nord au niveau du quai 13 entre les bus et les véhicules sortant de parking, ainsi que des problèmes entre les stationnements sauvages et les bus au niveau des quais 1, 8, 9, 10, 11, 12.
- > **La table n°3** a quant à elle relevé que le stationnement en épi des bus sur la gare routière sud pose question.

Des attentes ont été formulées dans le cadre d'une contribution écrite et de deux participations lors de l'atelier pôle.

- > « *Attention : ne pas prévoir les arrêts des lignes de bus C et B trop éloignés de l'entrée principale de la gare côte Mantes-la-Jolie* »
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a demandé à revoir et penser une zone de régulation des bus de manière prioritaire. Elle a questionné les modalités de circulation des bus dans le cadre du projet, «notamment du BHNS, et leurs possibilités pour pouvoir manœuvrer : comment cela va s'articuler vu l'espace qui est prévu?»

Le STIF indique que, pour le côté nord, le terminus sera situé au centre du parvis et que les autres arrêts de bus seront localisés à proximité des emplacements actuels.

Pour le côté sud, la gare routière sera située au plus près de la gare. Elle sera fermée aménagée, c'est-à-dire qu'elle sera réservée aux bus et prolongée jusqu'au Bd Salengro par une voie réservée. La configuration actuelle en épis ne sera pas conservée.

3.4.2. Les accès des riverains et des services

> L'accès aux commerces pour les clients et les véhicules de livraison

Une participation évoque précisément le fonctionnement actuel du pôle gare concernant les commerces.

- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°1** a indiqué que l'accès aux commerces du Bd Pierre Salengro (pour les clients hors SNCF) fonctionne bien actuellement.

La plupart des participations concernent les attentes des commerçants ou des autres participants concernant les accès aux commerces.

- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **le responsable du magasin Midas** a questionné les accès à son magasin après la mise en service du projet.
- > **La table n°1** a demandé des places de livraison devant la boulangerie et dans la rue Corot ainsi que pour l'entreprise Midas. Ils ont néanmoins précisé qu'il était nécessaire de prendre en compte les arrêts rapides et les stationnements pour se rendre aux commerces (notamment boulangerie et Midas).
- > **La table n°3** a demandé des dépose-minutes près des commerces.

Le STIF précise que le sujet des commerces, notamment pour les livraisons et les accès, est aussi un point sur lequel un travail plus approfondi sera engagé.

> Les accès des riverains du pôle

Une contribution via le site internet et une participation lors de la réunion publique du 14 juin ont évoqué les accès des riverains du pôle gare. Les avis font état de l'inquiétude des riverains concernant l'évolution possible de leurs conditions d'accès au pôle suite à la mise en service du projet.

- > « *J'habite rue Eugène Grave et je souhaiterais connaître l'impact du projet sur ma rue qui n'est pas très large (circulation à sens unique) avec d'un côté un stationnement payant et de l'autre un trottoir très étroit qui, par endroits, nous oblige à marcher sur la chaussée. De plus, le début de la rue forme un petit virage où les voitures stationnent très souvent ce qui rend l'accès en voiture un peu plus délicat. Alors, ce projet va-t-il améliorer la situation où au contraire l'aggraver avec encore plus de circulation?* »
- > Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **une habitante du parvis de la gare de Mantes-la-Jolie**, a interrogé l'équipe projet sur la possibilité pour les riverains de traverser en voiture le parvis de la gare et de disposer de dépose-minutes.

Le STIF indique que les riverains et les commerçants pourront accéder de manière spécifique à leur domicile/commerce.

> L'accès au pôle pour les services publics

> Lors de la rencontre grands acteurs du 24 juin 2016, **Philippe Tambon, responsable de la collecte des déchets – Sotrema**, questionne l'accessibilité de ses véhicules de collecte de 26 tonnes des deux côtés de la gare de Mantes-la-Jolie où ces derniers passent tous les jours. Il évoque notamment un projet de SEM de contenants enterrés qui impliquerait la circulation de véhicules de 32 tonnes de PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) et rappelle le besoin de collecte pour un «collectif» situé du côté de la gare routière de Mantes-la-Ville.

Le STIF rappelle que, si la rue est interdite à la circulation générale, elle ne le sera pas aux services publics (déchets, pompiers, services...) et livraisons. Le tonnage des camions sera étudié dans la phase d'études à venir pour s'assurer que les chaussées sont adaptées pour permettre aux camions de circuler. Le but de l'aménagement étant de permettre le bon fonctionnement de la ville en général et notamment la collecte des ordures.

3.4.3. Le stationnement

> L'offre de stationnement sur le pôle gare

Plusieurs contributions ou participations ont fait le lien entre les problèmes de circulation sur le pôle et l'offre de stationnement existante. La problématique du stationnement sauvage a particulièrement été relevée.

> « *Aujourd'hui, beaucoup de bouchons, pas assez de stationnements* ».

> Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a demandé que l'évacuation du stationnement gênant et sauvage soit réalisée et que le stationnement voitures soit revu des deux côtés en priorité.

> **L'ensemble des 18 participants à l'atelier** a noté qu'il fallait limiter les stationnements sauvages sur le parvis sud : particulièrement ceux des usagers SNCF devant la piscine posent problème pour les livraisons et bloquent l'accès pour les PMR à l'Aquasport et empêchent le stationnement des résidents de la résidence Parme. **La table n°3** a noté des problèmes de stationnement sauvage aux heures de pointe dans le rond-point et sur les quais de l'Express A14.

> Concernant le parvis nord, **la table n°1** a indiqué que le stationnement libre devant le centre Midas devait être amélioré.

> **La table n°3** note particulièrement le problème de «manque» de stationnements côté sud.

Quelques contributions ou participations demandent la création de places de stationnement dans le cadre du projet.

> « *Que du plus. Il faut plus de places de stationnement devant la gare* »

> « *L'augmentation du nombre de places peut désengorger le stationnement sauvage sur le parvis* ».

> Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°3** a demandé une «*extension du parking, l'accessibilité des cars scolaires à la piscine, et la prise en compte du stationnement PMR et de l'emplacement pour la livraison devant la piscine* ».

D'autres contributions ou participations se sont opposées à la suppression de places de stationnement dans le cadre du projet.

- > « *Je suis opposé à la suppression des places de stationnement pour les véhicules : il deviendra impossible de venir attendre des voyageurs. Nous devons utiliser des parkings payants. Je ne suis pas d'accord.* »
- > « *La suppression des places de parking empêchera de venir attendre des voyageurs. Nous devons utiliser le parking payant pour un temps court. Ceci n'est pas admissible.* »
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a indiqué, parmi les points de vigilance pour le projet, la suppression du stationnement voitures au début de la rue Jean Jaouen et demandé de prévoir un emplacement cars devant la piscine.
- > Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **Cyril PLACET, membre de l'association Mantois en transition**, a dit regretter que ce projet bénéficie essentiellement aux habitants les plus proches du tracé. Selon lui, les 400 places de parking prévues en gare de Mantes-la-Jolie vont simplement permettre de compenser les places qui seront supprimées boulevard du Maréchal Juin. Ces phénomènes risquent, selon l'association, de conduire les riverains les plus éloignés du tracé à utiliser leur voiture. Dans le cadre d'une nouvelle intervention, il rappelle que le nombre de places sera insuffisant dans quinze ans.

Le STIF précise qu'une étude sur le stationnement a été réalisée afin de déterminer le nombre de places nécessaire pour le rabattement sur le pôle gare. Dans la suite des études sur le projet, elle pourra être affinée. Il rappelle qu'environ 500 nouvelles places de stationnement réglementé seront créées sur le pôle. Les parkings rénovés incluront des places réservées au covoiturage, à l'autopartage et à la recharge de véhicules électriques.

> Les emplacements de dépose-minute

Une participation se satisfait du stationnement minute existant côté nord.

- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°1** a indiqué que l'ajout d'un stationnement minute au niveau de la place de la gare sur le parvis nord fonctionne bien actuellement.

Au regard du projet, de nombreuses contributions font état de l'attente du public pour les dépose-minute aux abords de la gare, ou réagissent aux aménagements proposés.

- > « *Besoin de dépose min, inquiétude pour être déposé à la gare* »
- > « *OK pour déposes minute et la signalétique* »
- > « *Les aménagements suppriment le dépose minute des voyageurs avec valises et les enfants et les personnes âgées* »
- > « *Prévoir des places de parking pour la dépose minute et pour attendre des passagers, ne pas être obligé d'utiliser les parkings payants et de porter les bagages jusqu'au véhicule!* »
- > « *Emplacement pour tous et plus de dépose min* »
- > « *Plus de dépose-minutes indépendants des bus : problèmes de conflits d'arrêts* »
- > « *Besoin de dépose minute* »
- > « *Un dépose-minute pour quoi faire, celui qui existe n'est pas respecté!* »
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°1** a demandé la création de dépose-minute au nord.
- > Toujours concernant les aménagements prévus dans le cadre du projet au nord, **la table n°2** a indiqué que « l'emplacement dépose minute au bout de l'avenue Roosevelt risque de gêner une sortie de garage privé » et qu'il y a un « risque de conflit entre les quais de bus et les emplacements dépose minute ». Ils notent la nécessité de « faire attention à ce que les emplacements dépose minute à la sortie du parking Vinci ne deviennent pas du stationnement sauvage ».

Le STIF rappelle qu'une dizaine de places de dépose-minute est prévue de chaque côté de la gare (soit 20 places environ au total). Au regard des avis exprimés, leur emplacement devra être affiné lors des études préliminaires.

Le STIF indique que le projet d'aménagement d'une dépose-minute dans le parking nord est un élément nouveau qui vient poser la question de la localisation initialement prévue dans le projet.

> Le stationnement vélos

Quelques contributions et une participation font état des attentes en matière de stationnement vélos pour le projet de réaménagement.

- > « Bons points : dépose minute, parking vélos, dalle praticable, priorité bus, gare double face, préserver la passerelle en voie urbaine piétonne. »
- > « Consignes sécurisées Véligo : Bien »
- > « 1/ Une gare à vélos? 2/ Pistes cyclables à MLJ? »
- > « Manque de parkings sécurisés pour voitures et vélos »
- > « Prévoir un grand parking pour le stationnement et pour les vélos (tous les axes menant à la gare devraient être à double sens pour les vélos) »
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a indiqué que « les accroches vélos (sont) mal placées et peu visibles à l'angle de la D66 et la rue Planty », au nord, et, au sud, que « l'emplacement vélos est bien visible à la sortie de la passerelle ».

Le STIF indique que du stationnement abrité et sécurisé sera proposé pour les vélos sur le parvis nord et sud.

3.4.4. L'aménagement des parvis et de la gare routière

Quelques contributions font part des attentes du public pour les aménagements à prévoir.

- > « Mieux si pas de voiture sur le parvis »
- > « Archaïque pas assez moderne mais belle gare à qui il faut garder son charme et son ancienneté »
- > « Agrandir le parvis, améliorer l'accessibilité »
- > « Pour les piétons, supprimer les pavés »
- > « Je pense qu'il est nécessaire de laisser la gare dans sa structure rétro qui s'harmonise avec l'attrait de Mantes-la-Jolie notre très belle ville unique en son genre et plutôt faire des travaux aux endroits qui le nécessitent ex les pôles bus et les à-côtés de la gare où on constate de la rouille pour la mise en peinture et procéder au nettoyage intensif des voies ferroviaires de la SNCF. »

D'autres contributions ou participations, plus nombreuses réagissent à l'aménagement présenté dans le document d'information ou lors des rencontres. Plusieurs contributions demandent le maintien de la fontaine au nord. Le ressenti est globalement positif concernant la proposition d'aménagement, même si quelques personnes sont déçues par l'intention.

- > « Mieux que le rond-point »
- > « Bonne idée du moment que l'on garde la fontaine »
- > « Manque d'arbres mais suppression des ronds-points centraux géniale pour fluidité et aménagement. Fontaine à mettre en valeur ».

- > « Plus grand, plus spacieux, moins d'escaliers, plus d'escalators, couloirs engorgés, réaménager pour faciliter les déplacements ».
- > « Bons points : dépose minute, parking vélos, dalle praticable, priorité bus, gare double face, préserver la passerelle en voie urbaine piétonne. »
- > « Trop bétonné : conserver des espaces verts et la fontaine au centre. Prévoir des ralentisseurs (chicanes) autrement. La vitesse risque de démarrer au parking et de finir au feu (avant le pont), c'est déjà le cas! »
- > « Si cela ressemble au document d'information, ce sera très agréable ».
- > Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **Louis GOMEZ, Président du Comité des usagers des gares l'Ouest francilien**, a déclaré que l'intention d'aménagement du parvis de la gare qui a été présentée lui semblait minimaliste pour une gare interrégionale.
- > Lors de la réunion publique du 14 juin 2016, **une habitante du parvis de la gare de Mantes-la-Jolie**, a demandé pourquoi ne pas conserver les espaces verts et la fontaine.
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a indiqué que la construction des locaux pour les conducteurs de bus au sein des bâtiments SNCF au sud constitue un des points positifs du projet.

Le STIF rappelle que l'objectif du projet est de faire cohabiter l'ensemble des usages existants sur le pôle. Il indique que le parti d'aménagement retenu est de transformer le parvis en espace public apaisé, dédié aux bus, aux piétons et aux vélos. Ils représentent les trois quarts des usagers de la gare. La circulation automobile de transit est-ouest sera reportée sur d'autres itinéraires.

Il explique que la proposition d'aménagement est une image d'intention. Ce premier travail a permis de lister les fonctions (taxis, bus, dépose minute...) et de proposer un scénario de positionnement de ces éléments sur le parvis. L'aménagement à proprement parler du parvis (éclairage, mobilier urbain, revêtements, plantations...) sera abordé dans les phases suivantes du projet.

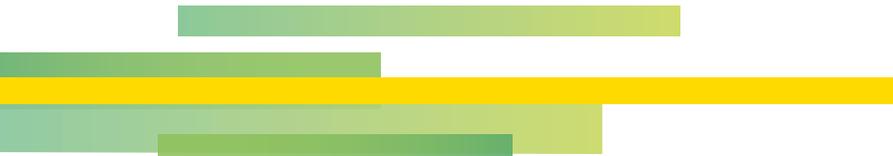
La réflexion sur les aménagements du parvis, tels que la fontaine ou les espaces verts, est encore prématurée. Les projets du STIF envisagent systématiquement de restituer le nombre d'arbres existants. Le dossier d'enquête publique fournira plus de précisions. Concernant les accès, les riverains et les commerçants pourront accéder de manière spécifique à leur domicile/commerce.

> La signalétique

Trois contributions et participations évoquent la nécessité de penser la signalétique dans le cadre du projet.

- > « OK pour les dépose-minute et la signalétique ».
- > Lors de l'atelier du pôle du 20 juin 2016, **la table n°2** a demandé qu'une attention soit portée aux traversées de piétons dans la gare routière, côté sud : la gare routière étant située au centre, il faudra être vigilant à la signalétique pour assurer une traversée sécurisée.
- > **Cette table** a également demandé que soit améliorée la signalétique du parking côté nord.

Le STIF indique que la signalétique de la gare sera entièrement remplacée dans le cadre du projet en respectant les principes du schéma directeur de l'information voyageur.



4. Les enseignements de la concertation

4. Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

- > **Une adhésion générale au projet malgré une connaissance et une compréhension du projet limitées** qui se traduisent par un nombre de contributions modéré au regard du dispositif d'information déployé.
 - L'intérêt d'une **desserte de la partie Ouest de Mantes-la-Jolie** semble être acté par la plupart des participants ou contributeurs.
 - Le besoin de réaménager le pôle gare paraît essentiel à bon nombre de participants. **Le lien entre le projet Bus en site propre/Pôle et le projet de prolongement du RER E** a bien été noté par le public.
- > **Concernant le tracé du bus en site propre, il faut noter un accord général sur le tracé des séquences 1, 2 et 3** mais une mobilisation importante contre l'arrivée proposée en séquence 5 à Rosny-sur-Seine, via le chemin des Sirettes.
 - La liaison entre l'ouest de Mantes-la-Jolie et la gare est favorablement accueillie par le public.
 - Un intérêt pour une meilleure desserte de Rosny-sur-Seine a été relevé, même si l'opposition au projet d'éco-quartier fluvial entraîne une opposition à l'arrivée chemin des Sirettes.
 - Plusieurs avis sont favorables à un passage par la variante C aux abords de l'hôpital (séquence 4), avec néanmoins des interrogations sur l'accès à l'hôpital depuis l'arrêt.
 - Plusieurs contributions ont évoqué la nécessité de prolonger la ligne au-delà des terminus prévus.
 - Le tracé du bus en site propre identique au tracé des lignes C et A existantes a questionné le public.
- > De fortes attentes ont été exprimées concernant l'offre de service et particulièrement **la fréquence de passage du bus en site propre** : celle proposée en heure de pointe dans le cadre du projet semble bien acceptée par le public.
- > Ce dernier souhaite également un **élargissement de l'amplitude de circulation des bus** : le matin et le soir mais également le week-end.
- > **Concernant le fonctionnement actuel du pôle gare**, ce sont les **problématiques de stationnement, particulièrement de stationnement sauvage, de dépose-minute, et de circulation** qui marquent les interventions du public. La congestion au nord et le manque de places de stationnement et de dépose-minute au sud semblent être les principales problématiques.
- > **Les aménagements proposés sont globalement bien perçus avec quelques demandes concernant des usages particuliers** :
 - La nécessité d'un maintien ou d'une augmentation des places de stationnement est relevée.
 - Les positions sur les accès des véhicules particuliers sont assez partagées : certains participants souhaitent qu'ils soient conservés, d'autres qu'ils soient supprimés.
 - Le souhait de faciliter l'accès à la gare pour les usagers reste largement exprimé avec une demande forte pour des dépose-minute sur les deux parvis.
 - La visibilité et les accès des emplacements taxis sont souhaités.
 - Les accès et le stationnement (livraison, clients) devant les commerces sont attendus.
 - Des attentes sont formulées concernant les accès et les stationnements sécurisés pour les modes doux.

> Des alertes concernant les sorties de parking ont également été formulées.

A travers toutes les modalités de concertation offertes, il est à noter que le projet bénéficie d'un accueil globalement favorable sauf pour la séquence 5 du tracé qui concerne l'arrivée du bus en site propre et son terminus à Rosny-sur-Seine.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.