

Pôle gare et Bus en site propre du Mantois

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

 Synthèse du bilan
de la concertation

SOMMAIRE

1. Introduction	p.5
2. Le déroulement et les modalités de concertation	p.9
3. La synthèse thématique des avis exprimés	p.12
3.1. La perception de la concertation	p.14
3.2. L'opportunité du projet et les éléments généraux	p.14
3.3. Le bus en site propre	p.15
3.4. Le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie	p.20
4. Les enseignements de la concertation	p.23



1. Introduction

1. Introduction

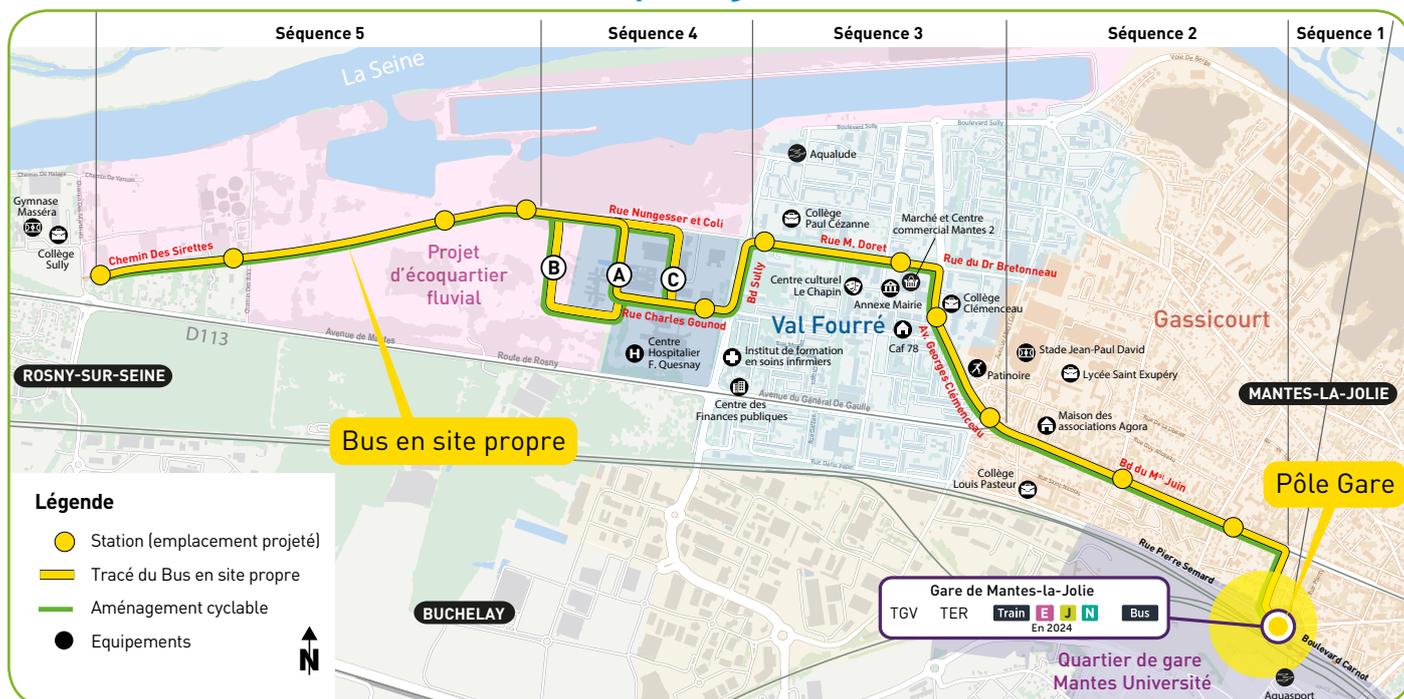
La concertation préalable sur le projet de bus en site propre du Mantois et de réaménagement du pôle de gare de Mantes-la-Jolie s'est déroulée du **30 mai au 1^{er} juillet 2016**. Ce temps de concertation a permis d'informer les habitants du territoire et les futurs usagers sur le projet et de recueillir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

Co-financé par la **Région Île-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 total 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 (projet Eole) 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** ainsi que les autres projets urbains prévus aux abords de la gare.

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'Île-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 le Projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDU) 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



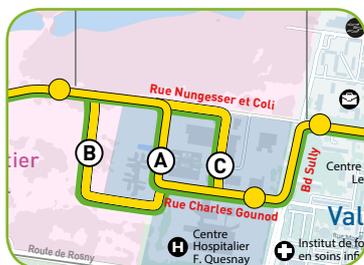
Des aménagements cyclables continus



De nouveaux véhicules de dernière génération

Les variantes de tracé 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.

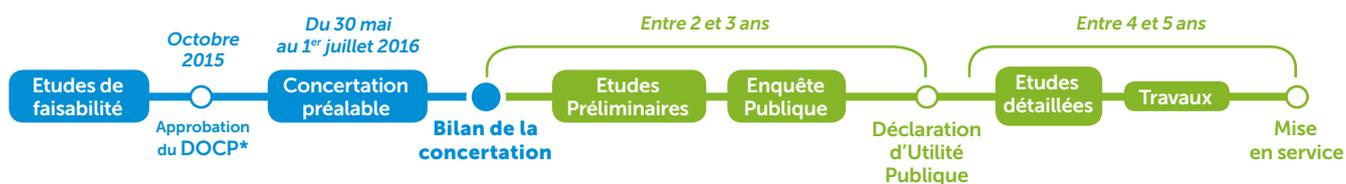
Le calendrier prévisionnel

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. La délibération du Conseil du STIF formalise alors les engagements applicables aux suites à donner au projet.

Le bilan de la concertation préalable 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.



* Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

À l'issue de la concertation préalable, une phase d'études préliminaires précédera l'enquête publique. Cette phase devrait se dérouler durant 2 à 3 ans, débouchant sur une Déclaration d'Utilité Publique. Suite à cette étape, les études détaillées et les travaux dureront 4 à 5 ans et se concluront par la mise en service du projet. 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.

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.



2. Le déroulement et les modalités de concertation

2. Le déroulement et les modalités de concertation

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'échange 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, fut l'occasion 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** (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** consacré au projet : www.bus.pole.mantois.fr;

Les documents ont été largement diffusés sur le territoire via un boitage toutes boîtes sur les 3 communes du tracé et adressés à une soixantaine de structures publiques et privées locales. Le communiqué de presse et les documents ont également été diffusés par voie numérique aux collectivités.

Les documents d'information sont présentés en annexes.

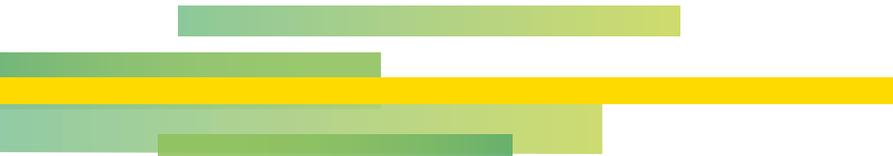
Le public a pu contribuer au projet grâce aux différents outils mis à sa disposition :

- > **Un formulaire d'avis** en ligne sur le site internet du projet;
- > **Un coupon libre réponse**, volet détachable inclus au document d'information, permettant d'adresser gratuitement un avis sur le projet;
- > **Une fiche avis** à remplir et à remettre à la fin de la réunion publique et de la rencontre grands acteurs.

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : contributions orales par la prise de parole lors de la réunion publique, de l'atelier sur le pôle, de la rencontre grands acteurs, contributions par écrit par le dépôt d'avis via le formulaire en ligne sur le site internet, le coupon libre réponse ou encore la fiche avis (intégrés aux quantités de la réunion publique et de la rencontre grands acteurs). Une pétition a été remise lors de la réunion publique par des habitants de Rosny-sur-Seine et deux courriers ont été adressés au STIF, un expédié par un habitant du Chemin des Sirettes (Rosny-sur-Seine) et l'autre par l'hôpital François Quesnay.

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 :

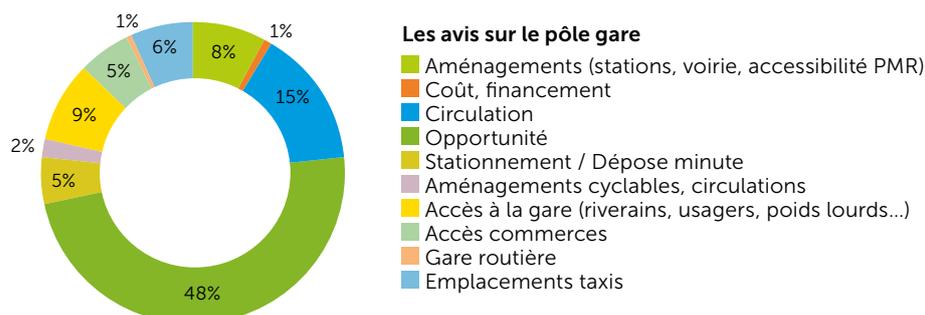
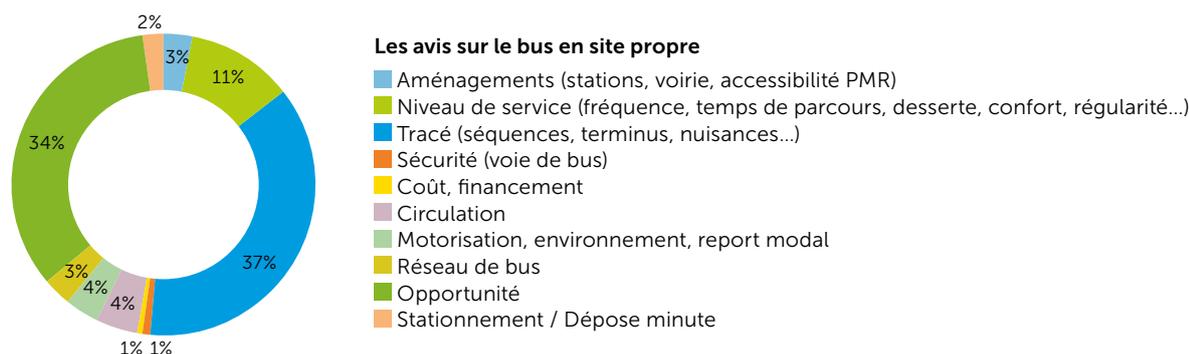
- > **dans le cadre des rencontres publiques**, à travers la présentation du projet ou lors des échanges avec la salle;
- > **dans les documents d'information** mis à disposition du public (site internet et document).

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 du **STIF**, de la **Région Ile-de-France**, du **Département des Yvelines** et de la **Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise**. 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 : une demande de rencontre à Rosny-sur-Seine a été formulée par un riverain, le souhait d'une durée de concertation plus longue et la satisfaction des participants à l'atelier pôle du 20 juin 2016 concernant cette modalité de participation.

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. 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. Les modalités de concertation sur le terrain sont envisagées dans les zones les plus fréquentées mais plusieurs autres modalités de participation ont été mises à la disposition 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.**

La ligne de bus en site propre et le réaménagement du pôle gare de Mantes-la-Jolie ont été principalement perçus comme des opportunités.

Les porteurs de projet précisent que le projet contribuera à renforcer le rôle central du Mantois 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 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, et aux besoins futurs, pour accompagner l'arrivée du prolongement du RER E (Eole) et le développement urbain du secteur.

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 mais aussi avec le projet de réaménagement des dalles du Val Fourré dans le cadre du projet ANRU 2.

Quelques contributeurs ont questionné l'autoportance du projet et certains ont justifié leur opposition au bus en site propre par leur opposition au projet d'écoquartier fluvial.

Le STIF rappelle que 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 par l'offre de service qu'elle propose. Concernant le passage par le projet d'écoquartier, le STIF indique qu'en fonction de l'évolution du projet d'écoquartier, le site propre devra s'adapter. Enfin, le STIF précise que GPS&O deviendra maître d'ouvrage du projet après la phase de concertation ce qui permettra une bonne articulation avec les projets locaux.

3.2.3 – Le coût et le financement

Bien qu'ayant suscité peu de retours, le coût a été évoqué dans quelques avis adressés par voie postale, considérant ce dernier globalement élevé.

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 coût du projet a été contre-expertisé (double regard). 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 État - Région concernant la phase de travaux à venir.

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.

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).

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.

> **Les terminus**

Si la desserte de la gare de Mantes-la-Jolie et du quartier du Val Fourré semble **globalement pertinente** selon 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.

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 faisable de réaliser un site propre entre la Gare de Mantes la Jolie et l'est de Rosny-sur-Seine 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)

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.

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. L'objet de la concertation est de prendre en compte les remarques et l'équipe du STIF connaît les difficultés d'émergence ce projet urbain. Dans le cadre des études à venir, le projet de TCSP devra être adapté au projet d'écoquartier tel qu'il sera envisagé.

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. Il s'agit également d'un outil de valorisation grâce au service apporté, en connectant Rosny à Mantes en 20 min avec une fréquence importante.

> 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.

L'hôpital François Quesnay, soutenu par 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 notamment indiqué que le tracé A n'était pas compatible avec les projets du secteur.

Certains avis indiquent que les variantes B et C sont compatibles avec les aménagements locaux tout en donnant leur préférence à la variante C.

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.

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 du secteur.

Le STIF indique que, si des terrains sont nécessaires, ils seront acquis. S'il y a des impacts liés au projet, 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.

> 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 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.

> 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 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, en collaboration avec la Ville, réfléchir à des aménagements de détail permettant la sécurité de l'espace public avec des cheminements clairement identifiés.

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 a montré sa satisfaction au sujet de la fréquence en heure de pointe de 7 à 8 minutes évoquées dans le document d'information.**

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 ce temps.

> L'amplitude de circulation des bus

Des attentes concernant l'amplitude de circulation des bus ont été formulées. Une circulation tôt le matin et tard le soir et le week-end ont été demandées par certains participants afin de répondre aux besoins de certains salariés pouvant avoir des horaires décalés (personnels hospitaliers, agents techniques de la Ville...).

Le STIF indique qu'il est trop tôt pour dire si les bus circuleront très tôt le matin et tard le soir. Les études ultérieures viendront définir le besoin. Une articulation des horaires du TCSP avec les premiers et derniers trains pourra être recherchée.

> 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.

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 demandant qu'une attention soit portée à ce sujet.

Le STIF indique que le bus sera accessible sur la totalité du parcours, conformément à la réglementation en vigueur.

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** : la nécessité de renforcer le caractère central des dalles du Val Fourré, d'avoir un nombre suffisant de stations, la création d'un arrêt rue Gounod...

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 de long du tracé

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

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

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 au bus.

Le site propre emprunte des voiries qui disposent de la largeur nécessaire et 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 le tourne à droite 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 démontre qu'il est possible d'insérer le site propre sans dégrader la circulation.

> 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.

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.

> Aménagements cyclables

Une contribution et une participation questionnent la réalisation d'aménagements cyclables : la possibilité que des vélos circulent sur le site propre et l'utilité de ces derniers.

Le STIF indique que la réalisation du site propre sera complétée par des aménagements de la voirie et notamment des trottoirs confortables et des aménagements cyclables pour une circulation apaisée et sécurisée. La réalisation d'aménagements cyclables est une obligation réglementaire.

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.

Quelques interventions demandent une complémentarité du réseau de transports en commun.

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, pilotée par GPS&O et prévue dans le cadre de l'arrivée du projet, sera pensée dans le cadre de l'arrivée du projet sera pensée en prenant en compte les enseignements de l'exploitation du nouveau réseau mis en œuvre dès août 2016. Les études de réorganisation interviennent généralement un an et demi avant la mise en service du projet.

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.

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.

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

> *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**.

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. Ces éléments seront intégrés lors de la phase ultérieure d'études.

> *Les accès et les emplacements taxis*

Les remarques concernant le fonctionnement actuel et futur pour les emplacements ont été formulées dans le cadre des participations à l'atelier pôle : accès et visibilité nécessaires.

L'emplacement proposé pour les taxis au nord a été questionné lors de l'atelier du pôle pour la gêne qu'il pourrait générer sur le stationnement des clients de Midas. Pour l'emplacement des taxis envisagé sur le parvis sud, des demandes ont été formulées : accès sécurisés, emplacement de la station visible et 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. 3 contributions ou participations évoquent les dysfonctionnements de la gare routière côté nord et sud et la nécessité d'améliorer le fonctionnement.

Des attentes ont été formulées concernant la proximité nécessaire avec la gare pour les arrêts des bus C et B et une zone de régulation des bus.

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 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

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

Le STIF indique que le sujet des commerces, notamment pour les livraisons et les accès, est aussi un point sur lequel un travail plus précis sera engagé avec les collectivités locales.

> Les accès des riverains du pôle

Un petit nombre d'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.

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 à la gare de Mantes-la-Jolie.

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 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.

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.

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...

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 stationnement vélos

Quelques contributions et une participation font état des attentes en matière de stationnement vélos pour le projet de réaménagement : parking vélos, consignes sécurisées Véligo, piste cyclable...

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 : garder le charme de la gare, agrandir le parvis, supprimer les pavés...

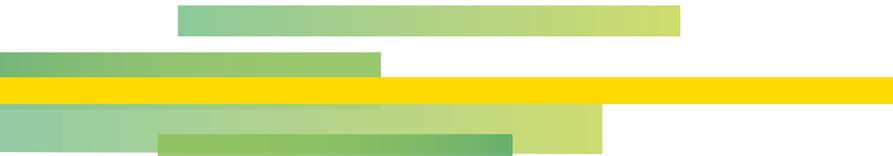
D'autres contributions ou participations, plus nombreuses, réagissent à l'aménagement présenté dans le document d'information ou lors des rencontres.

Le STIF rappelle que l'objectif du projet est de faire cohabiter l'ensemble des usages existants autour du 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. La proposition d'aménagement est une image d'intention. La réflexion sur les aménagements détaillés du parvis est encore prématurée. Le dossier d'enquête publique fournira plus de précisions.

> La signalétique

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

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, intégrant les enjeux liés aux situations de handicap.



4. Les enseignements de la concertation

4. Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

- > **Une adhésion générale au projet mais une connaissance et une compréhension du projet limitées** qui se traduisent par un nombre de contributions modéré au regard du dispositif d'information déployé.
- > **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.
- > De fortes attentes ont été exprimées concernant l'offre de service et particulièrement **la fréquence de passage du bus en site propre**.
- > Il est également souhaité **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 stationnements au sud semblent être les principales problématiques.
- > **Les aménagements proposés sont globalement bien perçus avec quelques demandes concernant des usages particuliers (accès, stationnement, taxis...)**. Des alertes concernant les sorties de parking ont également été formulées.

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