EOLE - Prolongement du RER E à l'Ouest

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

ANNEXE AU DOSSIER D'ETUDE D'IMPACT : IMPACTS URBAINS DE L'AMENAGEMENT DES GARES DE MANTES A POISSY

INEXIA

SNCF

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SOMMAIRE GENERAL

INTRODUCTION 8

1. HISTORIQUE DU PROJET 9
   1.1. Un projet conçu en deux phases (1989) 9
   1.2. Réalisation de la branche Est du RER E – EOLE (1991 – 1999) 9
   1.3. Relance des études (2007) 9
2. PRESENTATION DU PROJET 9
3. METHODOLOGIE ET PERIMETRE D'ETUDE 10

ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN DES GARES 11

1. PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE 12
2. OCCUPATION DES SOLS 22
   2.1. Habitat 22
      2.1.1. Poissy 22
      2.1.2. Villennes-sur-Seine 22
      2.1.3. Vernouillet - Verneuil 22
      2.1.4. Les Clairières de Verneuil 22
      2.1.5. Les Mureaux 22
      2.1.6. Aubergenville – Elisabethville 22
      2.1.7. Epône – Mézières-sur-Seine 22
      2.1.8. Mantes Station 22
      2.1.9. Mantes-la-Jolie 22
   2.2. Commerces et services 23
      2.2.1. Poissy 23
      2.2.2. Villennes-sur-Seine 23
      2.2.3. Vernouillet – Verneuil 23
      2.2.4. Les Clairières de Verneuil 23
      2.2.5. Les Mureaux 23
      2.2.6. Aubergenville – Elisabethville 23
      2.2.7. Epône – Mézières-sur-Seine 23
      2.2.8. Mantes-Station 23
      2.2.9. Mantes-la-Jolie 23
   2.3. Equipements publics 23
      2.3.1. Poissy 23
      2.3.2. Villennes-sur-Seine 24
      2.3.3. Vernouillet – Verneuil 24
      2.3.4. Les Clairières de Verneuil 24
      2.3.5. Les Mureaux 24
      2.3.6. Aubergenville – Elisabethville 24
      2.3.7. Epône – Mézières-sur-Seine 25
      2.3.8. Mantes – Station 25
      2.3.9. Mantes-la-Jolie 25
   2.4. Offres en stationnement 25
      2.4.1. Poissy 25
      2.4.2. Villennes-sur-Seine 26
      2.4.3. Vernouillet - Verneuil 26
      2.4.4. Les Clairières de Verneuil 26
      2.4.5. Les Mureaux 26
      2.4.6. Aubergenville – Elisabethville 27
      2.4.7. Epône – Mézières-sur-Seine 27
      2.4.8. Mantes – Station 27
      2.4.9. Mantes-la-Jolie 27
   2.5. Zones d'activités – Zones d'Aménagement concerté 28
      2.5.1. Poissy 28
      2.5.2. Villennes-sur-Seine 28
      2.5.3. Vernouillet – Verneuil 28
      2.5.4. Les Clairières de Verneuil 28
      2.5.5. Les Mureaux 28
      2.5.6. Aubergenville – Elisabethville 28
      2.5.7. Epône – Mézières-sur-Seine 28
      2.5.8. Mantes – Station 28

2.5.8.1. La ZAC Mantes Université 28
2.5.9. Mantes-la-Jolie 29
2.5.9.1. La ZAC Mantes Université 29
2.5.9.2. La ZAC Mantes Innovaparc 30
2.5.9.3. Opération d'aménagement en centre-ville – Place du marché 30
2.6. Infrastructures de transport 31
2.6.1. Poissy 31
2.6.1.1. Réseau routier 31
2.6.1.2. Transport ferroviaire 31
2.6.1.3. Lignes de bus 31
2.6.1.4. Liaisons douces 31
2.6.2. Villennes-sur-Seine 31
2.6.2.1. Réseau routier 31
2.6.2.2. Transport ferroviaire 32
2.6.2.3. Lignes de bus 32
2.6.2.4. Liaisons douces 32
2.6.3. Vernouillet – Verneuil 32
2.6.3.1. Réseau routier 32
2.6.3.2. Transport ferroviaire 32
2.6.3.3. Lignes de bus 32
2.6.3.4. Liaisons douces 32
2.6.4. Les Clairières de Verneuil 33
2.6.4.1. Réseau routier 33
2.6.4.2. Transport ferroviaire 33
2.6.4.3. Lignes de bus 33
2.6.4.4. Liaisons douces 33
2.6.5. Les Mureaux 33
2.6.5.1. Réseau routier 33
2.6.5.2. Transport ferroviaire 33
2.6.5.3. Lignes de bus 33
2.6.5.4. Liaisons douces 33
2.6.6. Aubergenville – Elisabethville 34
2.6.6.1. Réseau routier 34
2.6.6.2. Transport ferroviaire 34
2.6.6.3. Lignes de bus 34
2.6.6.4. Liaisons douces 34
2.6.7. Epône – Mézières-sur-Seine 34
2.6.7.1. Réseau routier 34
2.6.7.2. Transport ferroviaire 34
2.6.7.3. Lignes de bus 34
2.6.7.4. Liaisons douces 34
2.6.8. Mantes-Station 35
2.6.8.1. Réseau routier 35
2.6.8.2. Transport ferroviaire 35
2.6.8.3. Lignes de bus 35
2.6.8.4. Liaisons douces 35
2.6.9. Mantes-la-Jolie 35
2.6.9.1. Réseau routier 35
2.6.9.2. Transport ferroviaire 35
2.6.9.3. Lignes de bus 35
2.6.9.4. Liaisons douces 36
3. PATRIMOINE CULTUREL 36
3.1. Monuments historiques 36
3.1.1. Principe 36
3.1.2. Poissy 36
3.1.3. Villennes-sur-Seine 36
3.1.4. Vernouillet – Verneuil 36
3.1.5. Les Clairières de Verneuil 37
3.1.6. Les Mureaux 37
3.1.7. Aubergenville – Elisabethville 37
3.1.8. Epône – Mézières-sur-Seine 37
3.1.9. Mantes-Station 37
3.1.10. Mantes-la-Jolie 37
3.2. Sites classés et sites inscrits 37
3.2.1. Principe 37
3.2.2. Poissy 37
3.2.3. Villennes-sur-Seine 37
3.2.4. Vernouillet – Verneuil 37
3.2.5. Les Clairières de Verneuil 37
3.2.6. Les Mureaux 37
3.2.7. Aubergenville – Elisabethville 38
3.2.8. Epône – Mézières-sur-Seine 38
3.2.9. Mantes-Station 38
3.2.10. Mantes-la-Jolie 38
4. URBANISME REGLEMENTAIRE 38
4.1. Plan Local d'Urbanisme 38
4.1.1. Poissy 38
4.1.2. Villennes-sur-Seine 38
4.1.3. Vernouillet-Verneuil 39
4.1.4. Les Clairières de Verneuil 39
4.1.5. Les Mureaux 39
4.1.6. Aubergenville – Elisabethville 39
4.1.7. Epône – Mézières-sur-Seine 40

4.1.8. Mantes-Station 40
4.1.9. Mantes-la-Jolie 40
4.2. Les Servitudes 41
4.2.1. Les principes 41
4.2.1.1. Servitudes de protection des Monuments historiques 41
4.2.1.2. Servitudes de protection des sites classés et inscrits 41
4.2.1.3. Servitudes aéronautiques 41
4.2.1.4. Servitudes relatives aux terrains riverains des cours d'eau non domaniaux (servitudes de halage et de marchepied) 41
4.2.1.5. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques 41
4.2.1.6. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat (faisceaux hertziens) 41
4.2.1.7. Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz et de transport d'hydrocarbures liquides 41
4.2.1.8. Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques 41
4.2.1.9. Servitudes relatives aux chemins de fer 41
4.2.2. Poissy 41
4.2.3. Villennes-sur-Seine 41
4.2.4. Vernouillet-Verneuil 42
4.2.5. Les Clairières de Verneuil 42
4.2.6. Les Mureaux 42
4.2.7. Aubergenville – Elisabethville 42
4.2.8. Epône – Mézièress-sur-Seine 42
4.2.9. Mantes-Station 42
4.2.10. Mantes-la-Jolie 42
4.3. Les emplacements reservés 42
4.3.1. Poissy 42
4.3.2. Villennes-sur-Seine 42
4.3.3. Vernouillet – Verneuil 42
4.3.4. Les Clairières de Verneuil 43
4.3.5. Les Mureaux 43
4.3.6. Aubergenville – Elisabethville 43
4.3.7. Epône – Mézières-sur-Seine 43
4.3.8. Mantes-Station 43
4.3.9. Mantes-la-Jolie 43
5. MILIEU PHYSIQUE : LE RISQUE INONDATION 44
5.1. Le plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) 44
5.2. Le PPRI de la valllée de la seine et de l'Olse 44
5.2.1. Poissy 45
5.2.2. Villennes-sur-Seine 45
5.2.3. Vernouillet – Verneuil 45
5.2.4. Les Clairières de Verneuil 45
5.2.5. Les Mureaux 45
5.2.6. Aubergenville – Elisabethville 45
5.2.7. Epône – Mézières-sur-Seine 45
5.2.8. Mantes-Station 45
5.2.9. Mantes-la-Jolie 45
5.3. Le PPRI de la vallée de la Mauldre et du lieutel 45
5.3.1. Epône – Mézières 46
6. MILIEU NATUREL 46
6.1. Zone Natuel d'Interêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) 46
6.1.1. Poissy 46
6.1.2. Villennes sur Seine 46
6.1.3. Vernouillet - Verneuil 46
6.1.4. Les Clairières de Verneuil 47
6.1.5. Les Mureaux 47
6.1.6. Aubergenville – Elisabethville 47
6.1.7. Epône – Mézières-sur-Seine 47
6.1.8. Mantes-Station 47
6.1.9. Mantes-la-Jolie 47
6.2. Natura 2000 47
6.2.1. Poissy 47
6.2.2. Villennes-sur-Seine 47
6.2.3. Vernouillet – Verneuil 47
6.2.4. Les Clairières de Verneuil 47
6.2.5. Les Mureaux 47
6.2.6. Aubergenville – Elisabethville 47
6.2.7. Epône – Mézières-sur-Seine 47

6.2.8. Mantes-Station 48
6.2.9. Mantes-la-Jolie 48
7. GRILLE DE SYNTHESE DES ENJEUX PAR GARE 49
7.1. Poissy 50
7.2. Villennes-sur-Seine 52
7.3. Vernouillet - Verneuil 55
7.4. Les Clairières de Verneuil 57
7.5. Les Mureaux 59
7.6. Aubergenville - Elisabethville 61
7.7. Epônes - Mézières 63
7.8. Mantes Station 65
7.9. Mantes-la-Jolie 68
COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME 71
1. POISSY 72
1.1. Compatibilité avec le réglement du plu 72
1.2. Compatibilité avec les emplacements reservés 72
2. VILLENNES-SUR-SEINE 72
2.1. Compatibilité avec le reglement du plu 72
2.2. Compatibilité avec les emplacements reservés 72
3. VERNOUILLET – VERNEUIL 73
3.1. Compatibilité avec le reglement du PLU 73
3.2. Compatibilité avec les emplacements reservés 73
4. LES CLAIRIERES DE VERNEUIL 73
4.1. Compatibilité avec le reglement du PLU 73
4.2. Compatibilité avec les emplacements reservés 73
5. LES MUREAUX 74
5.1. Compatibilité avec le reglement du PLU 74
5.2. Compatibilité avec les emplacements reservés 74
6. AUBERGENVILLE - ELISABETHVILLE 74
6.1. Compatibilité avec le réglement du PLU 74
6.2. Compatibilité avec les emplacements reserves 74
7. EPONE – MEZIERES-SUR-SEINE 75
7.1. Compatibilité avec le reglement du PLU 75
7.2. Compatibilite avec les emplacements reservés 75
8. MANTES-STATION 75
8.1. Compatibilité avec le reglement du plu 75
8.2. Compatibilité avec les emplacements reserves 75
9. MANTES-LA-JOLIE 76
9.1. Compatibilité avec le reglement du PLU 76
9.2. Compatibilité avec les emplacements reservés 76
POTENTIEL DU DEVELOPPEMENT URBAIN 77
1. ETUDE DE FLUX SUR LA SITUATION EXISTANTE 78
1.1. Poissy 78
1.1.1. Schéma actuel de la gare 78
1.1.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 78
1.1.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 78
1.1.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 78
1.1.3. Capacité des installations existantes 79
1.2. Villennes-sur-Seine 79
1.2.1. Schéma actuel de la gare 79
1.2.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 79
1.2.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 80
1.2.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 80
1.2.3. Capacité des installations existantes 80
1.3. Vernouillet – Verneuil 81
1.3.1. Schéma actuel de la gare 81

1.3.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 81
1.3.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 81
1.3.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 81
1.3.3. Capacité des installations existantes 82
1.4. Les Clairières de Verneuil 83
1.4.1. Schéma actuel de la gare 83
1.4.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 83
1.4.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 83
1.4.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 83
1.4.3. Capacité des installations existantes 84
1.5. Les Mureaux 84
1.5.1. Schéma actuel de la gare 84
1.5.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 84
1.5.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 85
1.5.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 85
1.5.3. Capacité des installations existantes 85
1.6. Aubergenville – Elisabethville 86
1.6.1. Schéma actuel de la gare 86
1.6.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 86
1.6.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 86
1.6.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 86
1.6.3. Capacité des installations existantes 87
1.7. Epone – Mezieres 87
1.7.1. Schéma actuel de la gare 87
1.7.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 87
1.7.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 88
1.7.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 88
1.7.3. Capacité des installations existantes 88
1.8. Mantes Station 89
1.8.1. Schéma actuel de la gare 89
1.8.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 89
1.8.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 89
1.8.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 89
1.8.3. Capacité des installations existantes 90
1.9. Mantes-la-Jolie 91
1.9.1. Schéma actuel de la gare 91
1.9.2. Répartition modale actuelle des voyageurs 91
1.9.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion 91
1.9.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement 91
1.9.3. Capacité des installations existantes 92
2. INTENTIONS D'AMENAGEMENT 93
2.1. Poissy 94
2.1.1. Situation actuelle 94
2.1.2. Les aménagements proposés 94
2.2. Villennes-sur-Seine 96
2.2.1. Situation actuelle 96
2.2.2. Les aménagements proposés 96
2.3. Vernouillet – Verneuil 98
2.3.1. Situation actuelle 98
2.3.2. Les aménagements proposés 98
2.4. Les Clairières de Verneuil 100
2.4.1. Situation actuelle 100
2.4.2. Les aménagements proposés 100
2.5. Les Mureaux 102
2.5.1. Situation actuelle 102
2.5.2. Les aménagements proposés 102
2.6. Aubergenville - Elisabethville 104
2.6.1. Situation actuelle 104
2.6.2. Les aménagements proposés 104
2.7. Epone – Mezières-sur-Seine 106
2.7.1. Situation actuelle 106
2.7.2. Les aménagements proposés 106
2.8. Mantes Station 109
2.8.1. Situation actuelle 109
2.8.2. Les aménagements proposés 109
2.9. Mantes-la-Jolie 111
2.9.1. Situation actuelle 111
2.9.2. Les aménagements proposés 111
3. POTENTIALITES OFFERTES PAR LES AMENAGEMENTS EN GARE 114

3.1. Poissy 114
3.1.1. Capacité des installations en projet 114
3.1.2. Conclusion 115
3.2. Villennes-sur-Seine 116
3.2.1. Capacité des installations en projet 116
3.2.2. Conclusion 117
3.3. Vernouillet – Verneuil 118
3.3.1. Capacités des installations en projet 118
3.3.2. Conclusion 119
3.4. Les Clairières de Verneuil 120
3.4.1. Capacité des installations en projet 120
3.4.2. Conclusion 121
3.5. Les Mureaux 122
3.5.1. Capacité des installations en projet 122
3.5.2. Conclusion 123
3.6. Aubergenville – Elisabethville 124
3.6.1. Analyse des capacités des installations en projet 124
3.6.2. Conclusion 125
3.7. Epône – Mézières-sur-Seine 126
3.7.1. Analyse des capacités des installations en projet 126
3.7.2. Conclusion 127
3.8. Mantes-station 128
3.8.1. Analyse des capacités des installations en projet 128
3.8.2. Conclusion 129
3.9. Mantes-la-Jolie 130
3.9.1. Analyse des capacités des installations en projet 130
3.9.2. Analyse des capacités de la gare 131
4. CONCLUSION 132

INTRODUCTION

Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest fait l'objet d'une étude d'impact conformément aux dispositions du code de l'environnement.
L'amélioration de l'offre de transport en commun constitue un facteur important de développement territorial et permet aux communes desservies de faire évoluer leurs orientations d'aménagement, en particulier dans le périmètre des gares.
Dans ce contexte, il est apparu pertinent, au-delà de l'étude d'impact réglementairement exigée, d'examiner les perspectives offertes par l'insertion des gares positionnées sur le tracé de l'infrastructure.
L'arrivée d'une infrastructure de transport ou l'augmentation de ses capacités étend les univers de choix des populations en accroissant l'accessibilité de certains territoires. C'est pourquoi, en dehors de toute politique d'aménagement liée à celle des transports, l'étalement urbain est un corollaire souvent observé de l'amélioration de la desserte.

En effet, l'amélioration de l'offre de transport en commun permet à des familles d'accéder à des logements moins coûteux mais souvent plus éloignés des pôles d'activités et d'emplois de l'agglomération, entraînant une consommation potentiellement importante d'espaces agricoles ou naturels. Or, cette urbanisation conduit à une artificialisation des terres qui condamne, de manière irréversible, tout retour à une exploitation agricole ultérieure. La planification et la maîtrise des usages du sol revêtent, dans ce contexte, un caractère déterminant. Cet exercice doit s'appuyer d'abord sur une analyse précise de l'état initial (enjeux, voire contraintes ou servitudes) puis sur l'appréciation des capacités des territoires concernés à évoluer, notamment par une meilleure valorisation du tissu déjà urbanisé, pour tirer tous les bénéfices de l'arrivée ou de l'amélioration d'une infrastructure.

Tel est l'objet de la présente étude qui n'est donc pas stricto sensu partie intégrante de l'étude d'impact de l'infrastructure. Pour autant, elle constitue un complément utile, en ce qu'elle permet, d'une part, d'apprécier les bénéfices potentiels au niveau de chacune des 9 gares existantes du projet EOLE et, d'autre part, d'apporter un appui aux collectivités pour concevoir leurs aménagements futurs en proposant des pistes d'adaptations spécifiques à chaque gare.
C'est pourquoi le maître d'ouvrage a souhaité que l'Autorité environnementale, saisie pour avis sur l'étude d'impact, puisse, à titre complémentaire, prendre connaissance de la présente analyse.

1. HISTORIQUE DU PROJET

Le projet EOLE (Est-Ouest Liaison Express) a été lancé en 1989, concomitamment avec le projet METEOR (aujourd'hui ligne 14 du métro), pour faire face à l'engorgement croissant du RER A. Etudié par la SNCF, il prévoit une liaison ferroviaire à grand gabarit pour relier la banlieue ouest à la capitale.

1.1. UN PROJET CONÇU EN DEUX PHASES (1989)

Le schéma de principe initial du projet EOLE comprend deux phases :
La première permet de relier les gares existantes de la banlieue est de Paris (jusqu'à Chelles et Villiers-sur-Marne) au quartier des affaires de Saint-Lazare, grâce à la création de deux nouvelles gares souterraines dans Paris (Haussmann - Saint-Lazare et Magenta - Gare du Nord).

Le deuxième prévoit le prolongement de la ligne vers l'ouest grâce au raccordement avec les gares existantes de la banlieue ouest (ligne de Paris – Saint-Lazare – Versailles Rive Droite/ Saint Nom la Bretèche) et à la création de deux gares nouvelles dans Paris, à Pont-Cardinet (souterraine) et à La Villette.

1.2. REALISATION DE LA BRANCHE EST DU RER E – EOLE (1991 – 1999)

Le projet, déclaré d'utilité publique en novembre 1991, est mis en service en juillet 1999 sous le nom de RER E. Les travaux, lancés en 1993, comprennent essentiellement la réalisation des deux gares souterraines parisiennes et le creusement de 3 kilomètres de tunnel, pour un coût total d'environ 1,2 milliard d'euros.
En décembre 2003, la branche desservant Villiers-sur-Marne est prolongée jusqu'à Tournan-en-Brie.

1.3. RELANCE DES ETUDES (2007)

En 2007, après une mobilisation de l'établissement public d'aménagement de la Défense, la deuxième phase d'EOLE est inscrite au contrat de projets Etat – Région 2007 – 2013. Les études reprennent, sous le pilotage du STIF, et invalident l'option prévue en 1989. En effet, ne créant pas de ligne nouvelle entre Paris et La Défense :

- elle n'offre ni capacité supplémentaire ni temps de parcours attractif pour délester le RER A et le pôle Châtelet-les-Halles,
- elle n'améliore que marginalement la desserte de La Défense (où s'arrêtent déjà les trains de la ligne Saint-Lazare – Versailles Rive Droite : Saint-Nom-La-Bretèche),
- elle n'apporte pas d'amélioration à la desserte en Seine Aval.

Un nouveau projet est alors retenu, pour améliorer l'accessibilité des pôles de vie et d'emplois à l'ouest de Paris. Il prévoit le prolongement du RER E, pour relier la banlieue est à la banlieue ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par Poissy et en desservant le secteur de la Défense. Ce projet a fait l'objet d'un débat public à l'automne 2010.
A l'issue de celui-ci, le STIF et RFF ont décidé de poursuivre les études sur la base d'un projet qui comprend :

- une infrastructure nouvelle entre Haussmann – Saint-Lazare et Nanterre, avec la création de trois nouvelles gares (porte Maillot, La Défense et Nanterre-La-Folie),
- l'aménagement du réseau et des gares existantes entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste à prolonger à l'ouest la ligne E du RER, de la gare d'Haussmann – Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie, en passant par le quartier d'affaires de la Défense. La ligne emprunterait un nouveau tunnel entre Haussmann – Saint-Lazare et La Défense. Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, elle rejoindrait les voies ferrées existantes qui relient Paris – Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy (ligne J Transilien).

Le projet, d'une longueur totale de 55km, comprend donc la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8km environ et le réaménagement de la ligne existante sur 47 km.

De Poissy à Mantes-la-Jolie, il est nécessaire de réaménager toutes les gares de l'actuelle ligne Saint-Lazare / Poissy/Mantes-la-Jolie pour les adapter au nouveau matériel roulant, satisfaire aux conditions d'exploitation d'une ligne RER et à l'application du référentiel national de mise en accessibilité des gares pour les voyageurs en situation d'handicap.

Il est également nécessaire d'adapter leur capacité d'accueil et leur fonctionnement lorsque c'est pertinent, et de proposer des services en gare cohérents sur l'ensemble de la ligne.

L'amélioration de l'insertion urbaine et de l'intermodalité est intégrée dans le projet dans certaines limites. Le principe retenu est le suivant :

- Assurer l'aménagement des gares EOLE et leurs abords immédiats, en cohérence avec une réflexion plus globale sur l'intermodalité à mener en parallèle du projet, tenant compte des perspectives de développement et des projets urbains structurants,
- Fédérer, dans un souci de performance globale du système de transport, l'ensemble des acteurs concernés à partir des réflexions sur l'aménagement des gares.

Les investissements à prévoir en matière de parcs relais, gares routières, aménagements des accès à la gare, sont à considérer comme des projets connexes et feront l'objet de financement particulier.

Afin d'assurer un niveau de qualité de service minimum à la mise en service du RER E, le projet intègre la prise en charge de l'interface immédiate avec le bâtiment voyageur : reprise des aménagements structurellement impactés par le projet, adaptation de la zone de parvis attenant au bâtiment voyageur (BV), fonctions essentielles raccrochées à la façade du BV (le cas échéant : dépose minute, places vélo, emplacement PMR de première proximité…).

Cette réflexion d'ensemble doit être partagée et enrichie en concertation avec les partenaires locaux, dans le cadre d'une démarche en cours de définition et qui aboutira avant fin 2011.

L'adaptation des 9 gares fait l'objet de la présente étude.

3. METHODOLOGIE ET PERIMETRE D'ETUDE

La présente étude a pour objet de réaliser une étude complémentaire et spécifique concernant l'adaptation de neuf gares existantes (Poissy, Villennes-sur-Seine, Vernouillet-Verneuil, les Clairières de Verneuil, les Mureaux, Aubergenville-Elisabethville, Epône-Mézières, Mantes Station, Mantes-la-Jolie), annexée à l'étude d'impact globale du projet EOLE.

Cette annexe offrira une cohérence avec l'étude d'impact générale du prolongement de la ligne EOLE à l'Ouest.

La zone d'étude est centrée sur les neuf gares. Elle représente un cercle de 500 mètres de rayon, autour des gares.

Pour chacune de ces gares, l'étude présentera :

- Une analyse de l'environnement urbain des gares, avec une synthèse des projets urbains des gares,
- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme,
- L'impact des intentions d'aménagement concernant chaque gare sur l'aménagement urbain,
- Les possibilités offertes par la nouvelle desserte en termes de développement urbain.

ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN DES GARES

1. PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

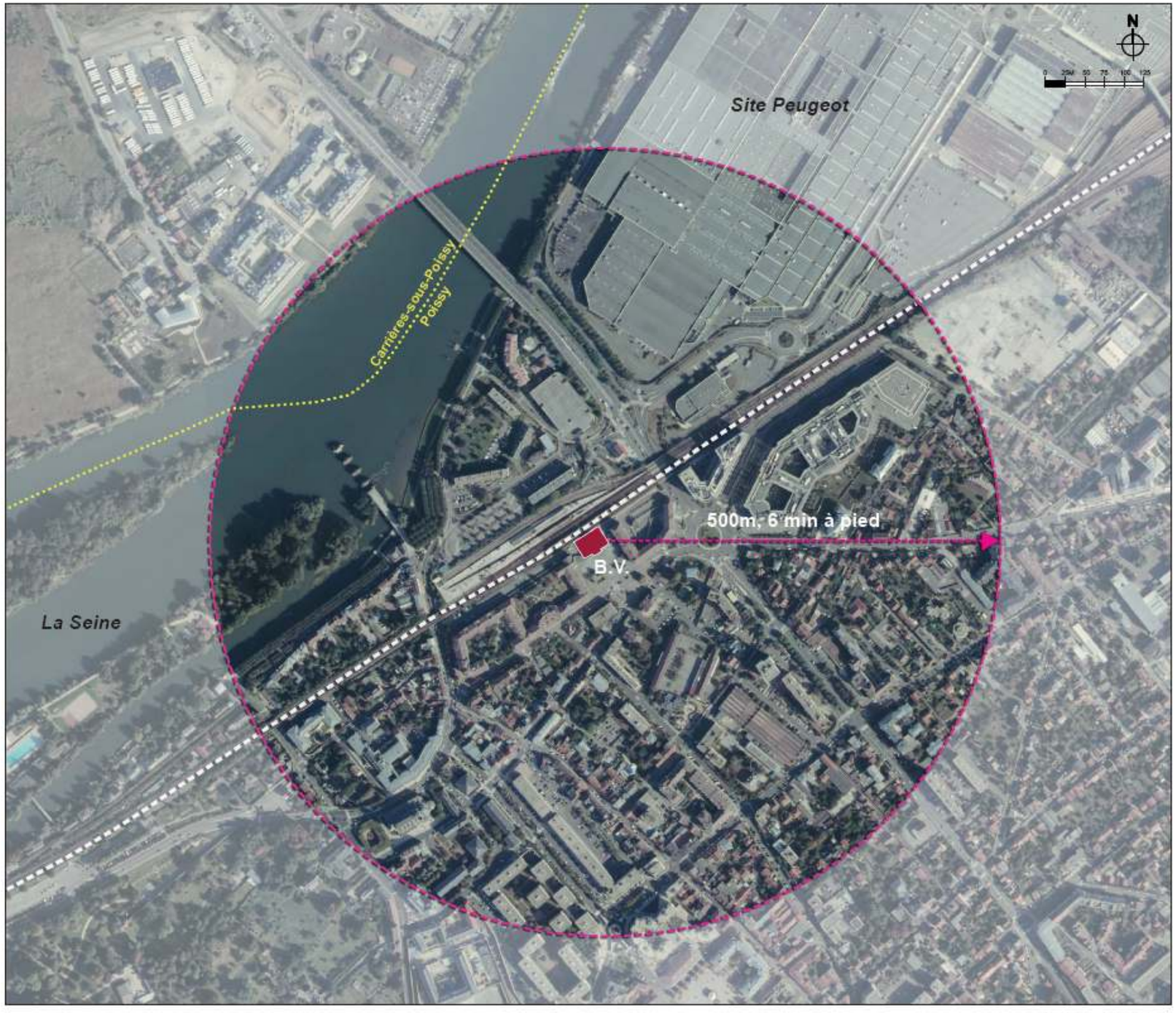
Le projet faisant l'objet de la présente évaluation concerne le réaménagement de neuf gares existantes dans le département des Yvelines.

Les zones d'étude sont centrées sur les gares de Poissy, Villennes-sur-Seine, Vernouillet – Verneuil, Les Clairières de Verneuil, Les Mureaux, Aubergenville – Elisabethville, Epônes – Mézières, Mantes Station, Mantes-la-Jolie. Elles représentent un cercle de 500 mètres de diamètre, sur les gares citées. Il s'agit d'un cadre géographique de référence.

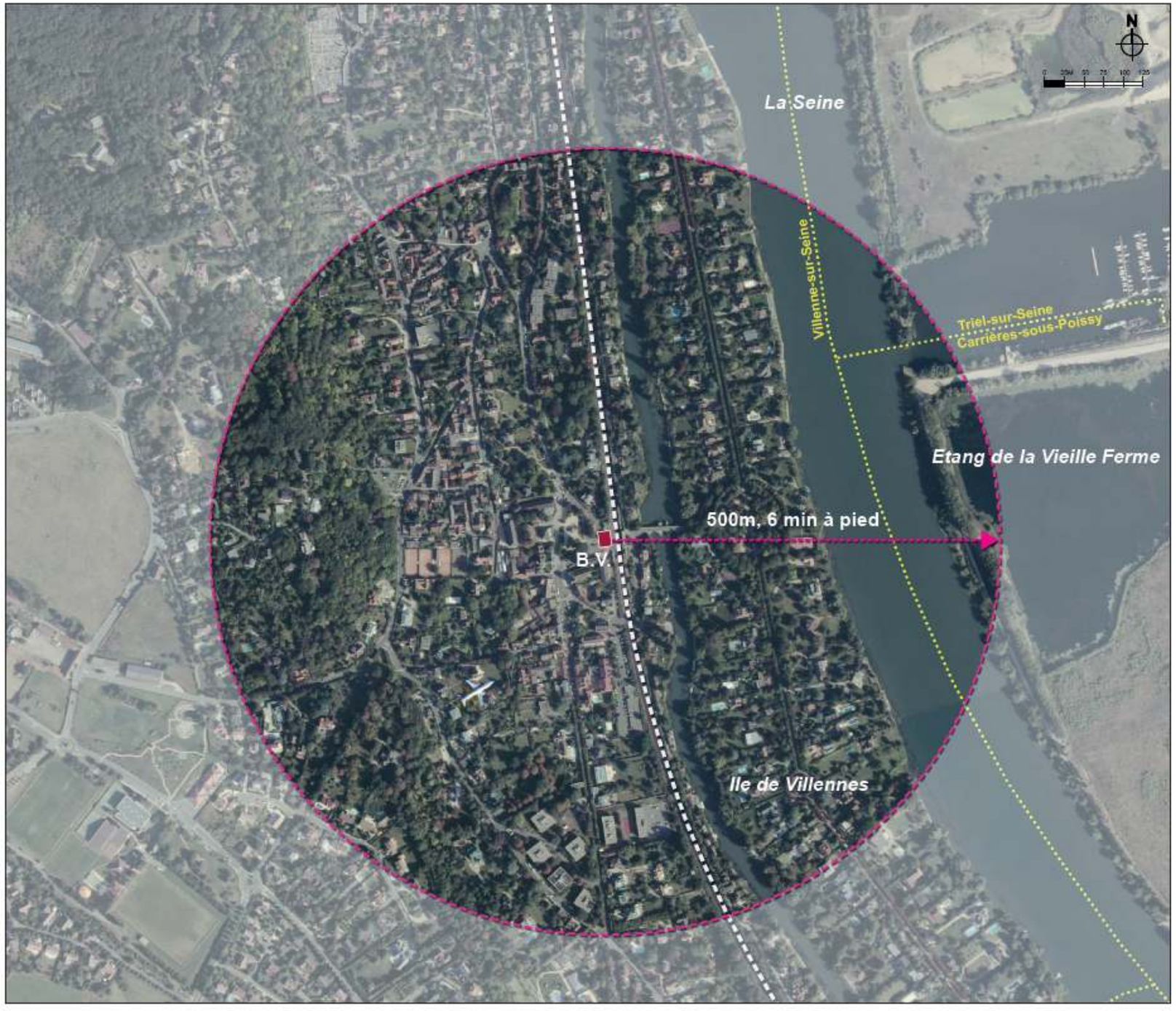
Les cartes ci-après présentent les zones d'études du projet.

L'analyse de l'environnement urbain des gares correspond à l'analyse des sites urbains concernés sans le projet. Il ne correspond pas uniquement à la description de la « situation actuelle » mais aussi aux évolutions possibles attendues (projets envisagés).

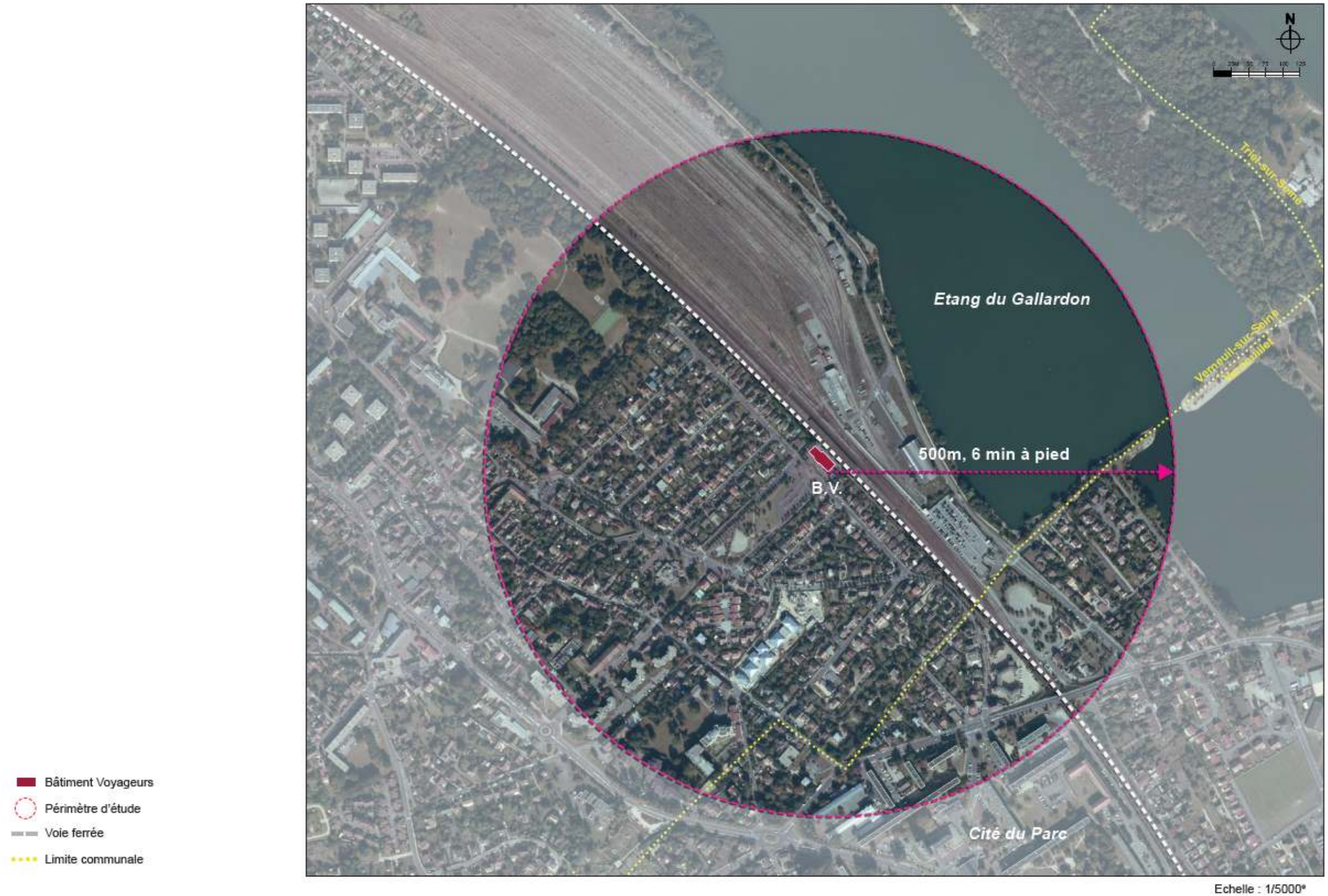
Cette analyse permet de mettre en évidence les enjeux et les potentialités du site, et permettra d'aboutir à la définition d'objectifs de protection ou de mise en valeur de l'environnement urbain par rapport au projet.



Carte 1: Zone d'étude de la gare de Poissy (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)

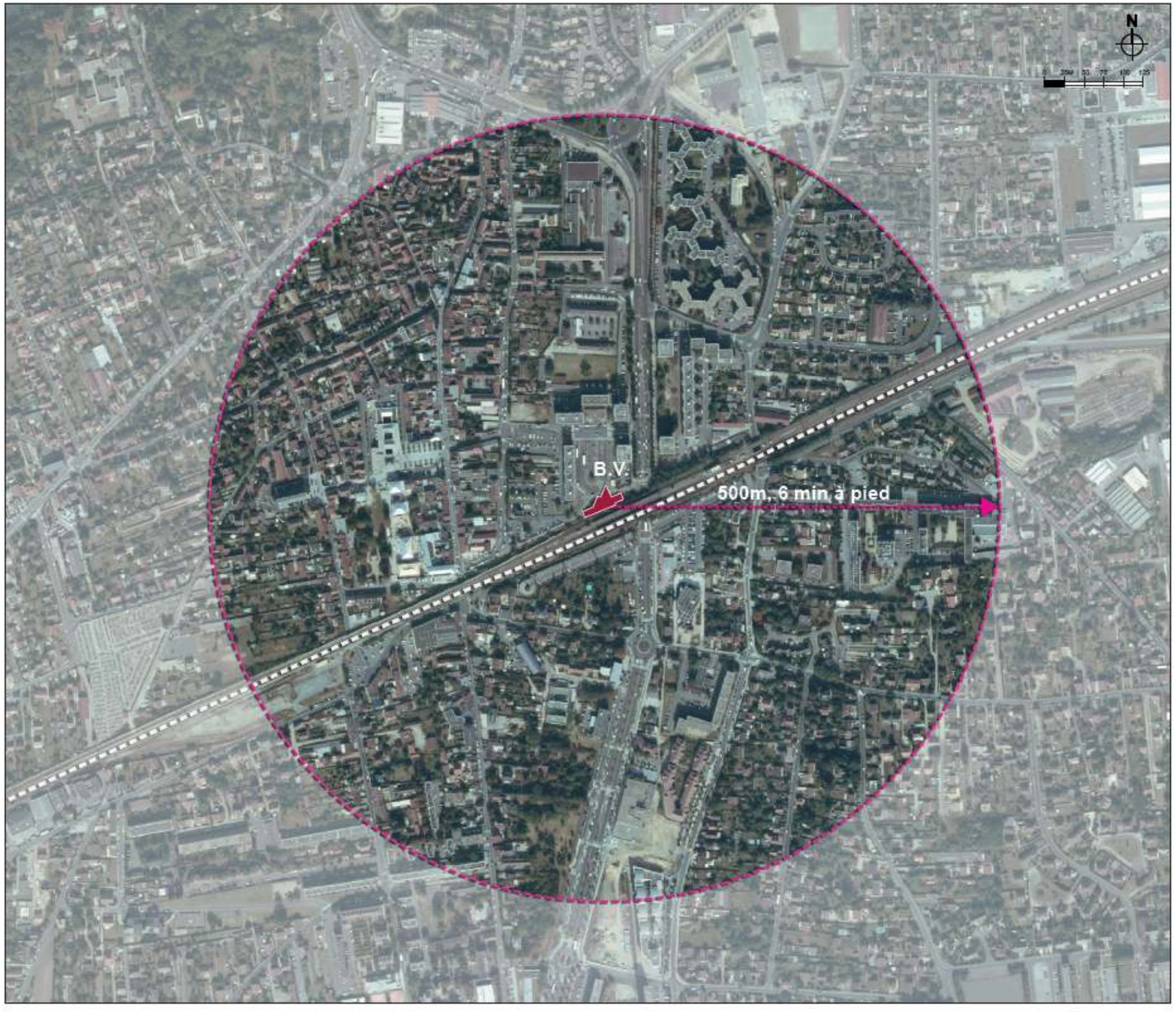


Carte 2: Zone d'étude de la gare de Villennes-sur-Seine (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)

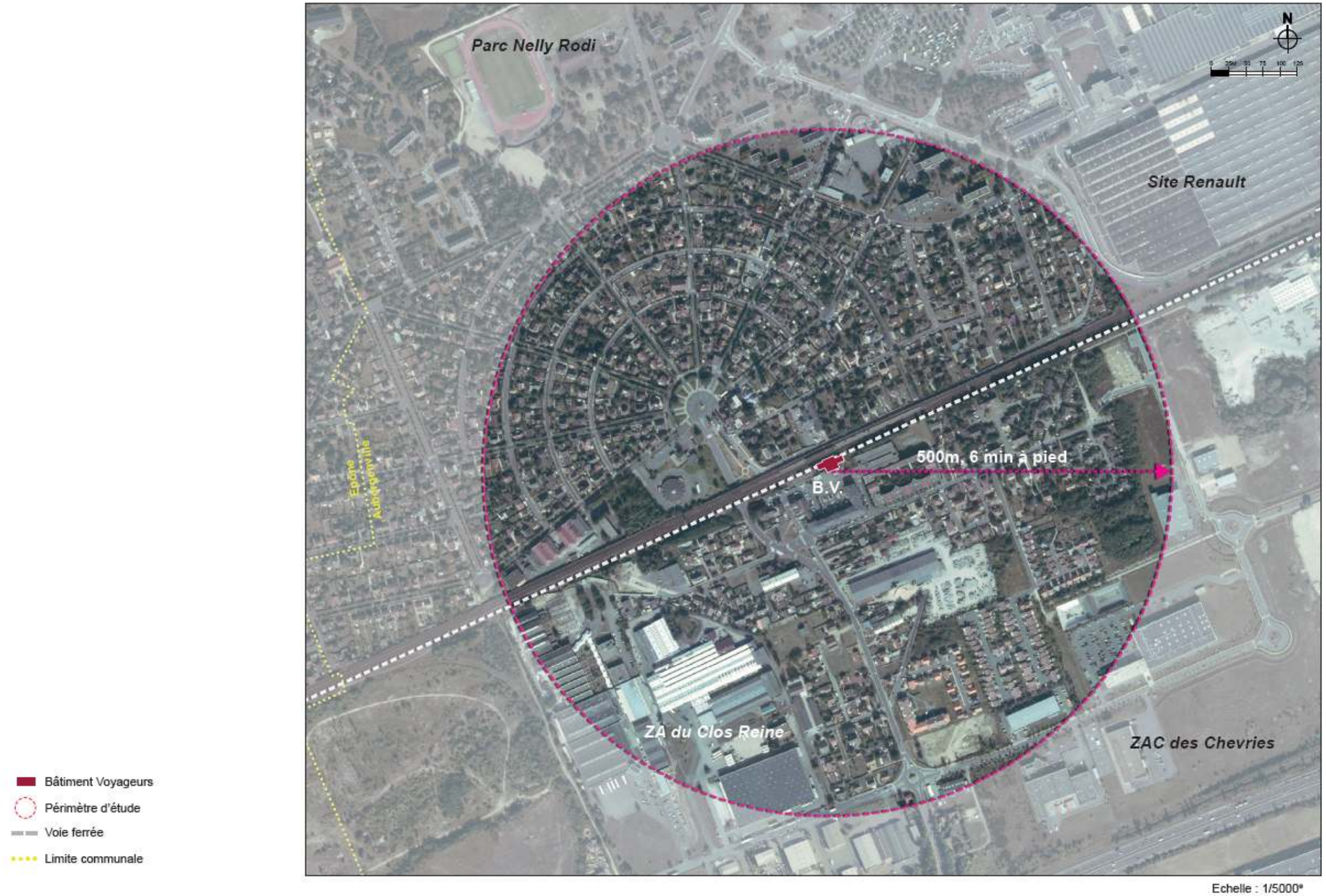


Carte 3: Zone d'étude de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)

Carte 4: Zone d'étude de la gare des Clairières de Verneuil (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)



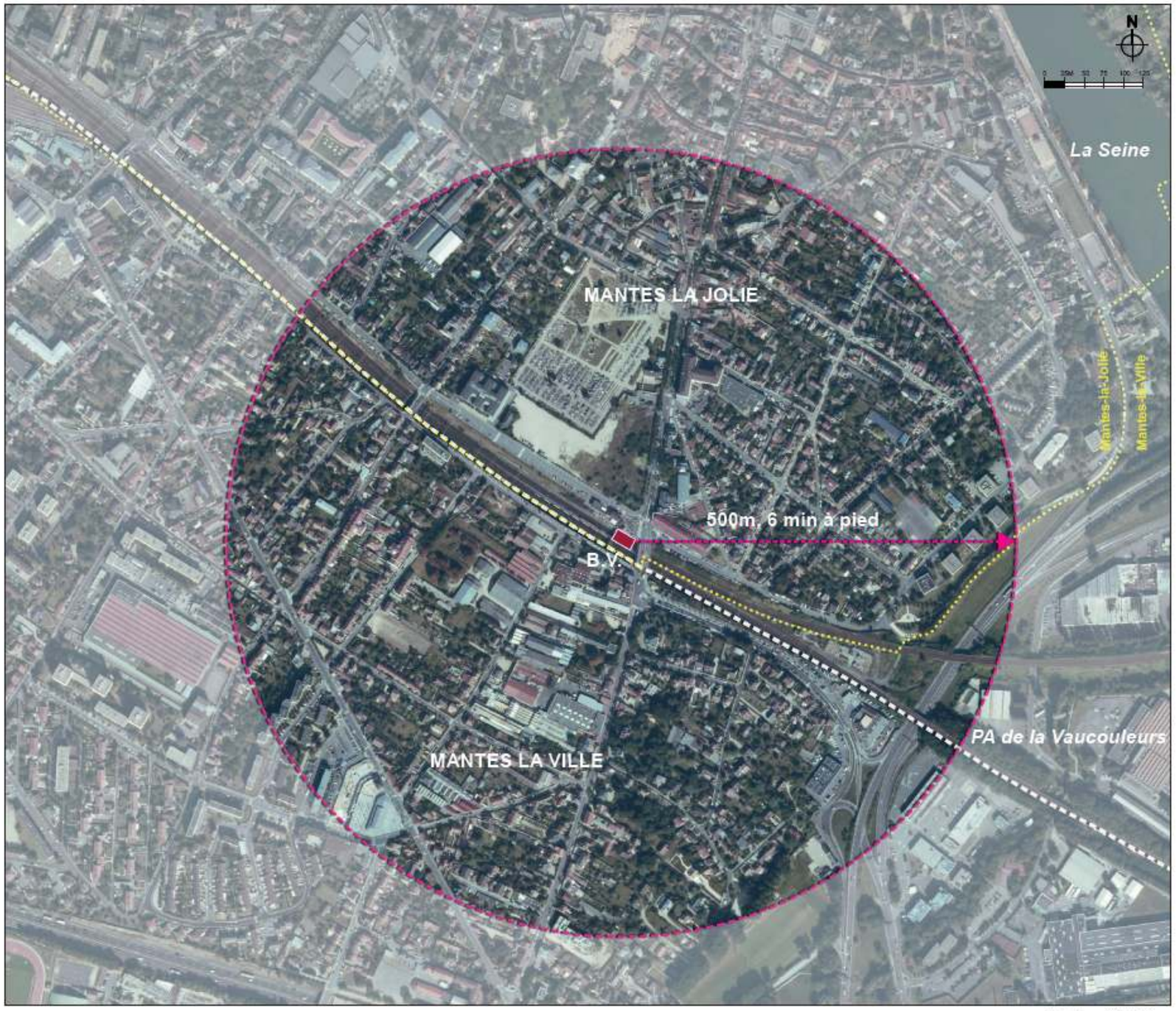
Carte 5: Zone d'étude de la gare des Mureaux (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)



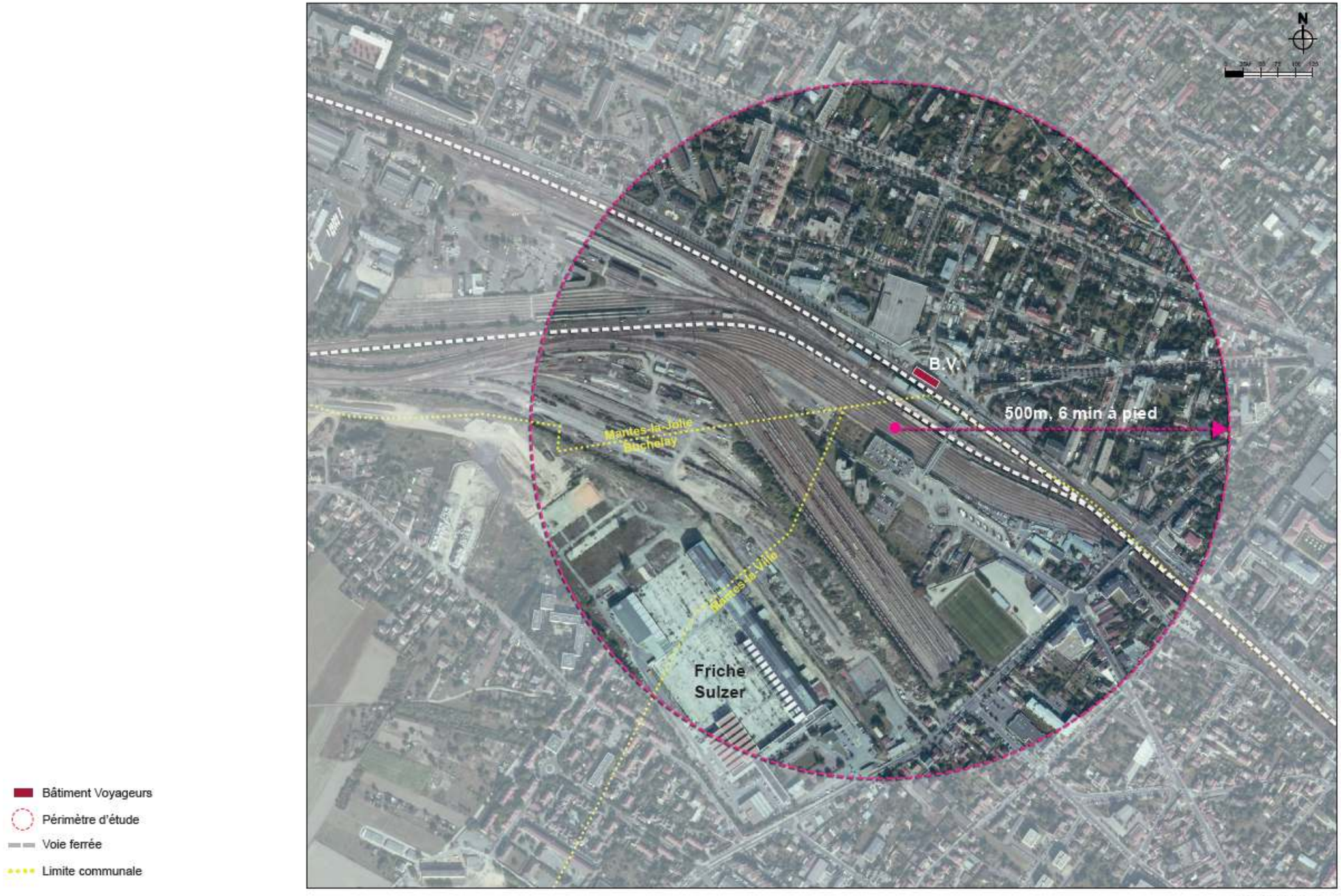
Echelle : 1/5000e

Carte 6: Zone d'étude de la gare d'Aubergenville - Elisabethville (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)

Carte 7: Zone d'étude de la gare d'Epône - Mézières (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)



Carte 8: Zone d'étude de la gare de Mantes-Station (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)



Carte 9: Zone d'étude de la gare de Mantes-la-Jolie (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011)

2. OCCUPATION DES SOLS

2.1. HABITAT

2.1.1. Poissy

Le tissu urbain de Poissy est dense. Les façades sont généralement en alignement de rue, les maisons (en pierre de taille, en moellon ou en briques) mitoyennes avec des dépendances à l'arrière. La plupart des bâtiments n'excédent pas trois étages.
Le secteur du centre ville issu de la rénovation est constitué de formes urbaines caractéristiques des années 1965/1982 : immeubles en forme de barres, implantés généralement en retrait par rapport aux voies, accompagnés d'espaces verts.

Au nord des voies de chemin de fer, les abords de la gare sont constitués d'une composition rectangulaire de bâti homogène (années 80), de logements R+3 et R+4, fermés par la façade principale du bâtiment voyageurs (place Georges Pompidou).

Au sud des voies, le bâti est très hétérogène avec d'est en ouest, un parking silo sur quatre étages, deux barres de logements R+3 et R+4. Le site est fermé à l'extrémité ouest par la route départementale 30, qui est bordée par des immeubles de logement de R+5 à R+1 (19ème et 20ème siècle).

2.1.2. Villennes-sur-Seine

Le centre aggloméré de Villennes-sur-Seine est composé de maisons disposés en ordre continu, souvent d'une limite séparative à l'autre, avec arrières cours, à l'alignement de ruelles parfois étroites (rue de la Ravine, rue Saint-Nicolas) et en sens unique. Beaucoup de bâtiments sont antérieurs à 1900.
Au niveau des franges du centre, une zone pavillonnaire avec des maisons édifiées en pierre et meulière qui s'est développée au début du siècle dernier de part et d'autre du bourg, le long des bords de la Seine et sur le coteau : avenue Foch, avenues Général Leclerc et Gallieni.
L'emprise au sol des maisons est moins importante que dans le centre, elles sont le plus souvent édifiées en retrait des voies (4 mètres).
On y distingue quelques collectifs (R+2) apparus vers les années 1970 (Gallieni, Foch, Clémenceau).
Au niveau du centre-ville se trouve l'île du Villennes relié au centre-ville par un unique pont, et qui comprend une centaine de constructions édifiées sur des parcelles en long de plus de 1500m², avec des constructions en retrait de 15 à 20 mètres par rapport à la voie et des jardins en fond de parcelle avec des quais pour les bateaux.

Les abords de la gare présentent les caractéristiques d'une place de village avec une église et un bâti composé de petites constructions de la fin 19ème-début 20ème siècle (R, R+1) abritant de grands logements et quelques équipements de proximité.

2.1.3. Vernouillet - Verneuil

Le quartier de la gare de Vernouillet-Verneuil présente un caractère de forte mixité morphologique : lotissements début de siècle ou plus récents, propriétés anciennes quelque fois délaissées, maisons individuelles et pavillons, mais aussi immeubles collectifs plus ou moins intégrés aux tissus. Les volumes bâtis sont variés, les hauteurs diverses et quelques fois assez importantes.

2.1.4. Les Clairières de Verneuil

Le quartier des Clairières où se situe la gare se situe au nord-ouest du centre-ville et a entamé le massif forestier. Il est très isolé du centre-bourg. Le quartier des Clairières est composé de lotissements d'habitation.

2.1.5. Les Mureaux

Le quartier de la gare, situé en centre-ville, est constitué de constructions anciennes qui représentent un patrimoine architectural de qualité. Ce sont principalement des maisons mitoyennes R+1+C ou de petits immeubles R+2+C, avec exceptionnellement des maisons « bourgeoises » isolées dans leur parcelles jardinées.
Le tissu d'extension du centre-bourg s'inscrit dans le parcellaire ancien de la ville. Répartie en périphérie et en prolongement du tissu ancien du bourg, cette forme du tissu urbain présente les caractéristiques d'un tissu pavillonnaire discontinu et jardiné composé essentiellement de profondes parcelles en lanière de maisons isolées.

2.1.6. Aubergenville – Elisabethville

Le centre ancien d'Aubergenville, au nord de la gare, correspond à un tissu urbain et traditionnel, au développement concentrique autour de l'église. Il est dense, caractérisé par une implantation de constructions le plus souvent en continu et à l'alignement des voies.

Au sud d'Elisabethville, le long de la voie ferrée et de l'Avenue Charles de Gaulle, un tissu urbain hétéroclite s'est développé. Constitué d'habitat et d'activités imbriquées, cet espace constitue l'entrée de la cité jardin. Les aménagements de la ZAC des Chevries est un des éléments restructurateurs de ce quartier.

Plusieurs résidences s'organisent autour des places Edith Piaf, Georges Brassens et Jacques Brel.

2.1.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Epône est une commune essentiellement pavillonnaire puisque 76% des logements sont individuels. Le quartier de la gare est un secteur qui semble rencontrer des difficultés de développement. Le quartier a une dominante tertiaire.

2.1.8. Mantes Station

Les bâtiments les plus anciens de la commune de Mantes-la-Ville se trouvent sur la Route de Houdan. Le bâti est d'une façon générale dense et présente un front continu le long des voies.

Le secteur compris entre l'A13 et les voies de chemin de fer est celui du « décollage » industriel et urbain de la commune. Le tissu urbain de ce secteur apparaît souvent comme très disparate en termes de fonction et d'échelle du bâti. La ZA de la Vaucouleurs est également localisée dans ce secteur.

2.1.9. Mantes-la-Jolie

Le quartier Gassicourt Gare se situe entre la voie ferrée et le boulevard du maréchal Juin, aux abords de la gare et jusqu'au limites du Val Fourré. Ce secteur issu de deux périodes de constructions majoritairement différenciées se caractérise par son relatif isolement, cloisonné entre la voie ferrée et le Boulevard du Maréchal Juin. Mais il est aussi celui qui se développe le plus de relation avec le centre-ville du fait de la présence de la gare. La gare SNCF constitue en effet son pôle d'attractivité majeur et l'avenue Franklin Roosevelt (qui relie le quartier de la gare au centre-ville de Mantes), son axe principal.

Le bâti est plus haut (78% de logements collectifs) que dans le centre de Gassicourt ce qui conforte la continuité avec le centre urbain.

La gare de Mantes-la-Jolie se situe dans le périmètre de la ZAC Mantes Université, dont les caractéristiques sont détaillées au point 2.5.

2.2. COMMERCES ET SERVICES

2.2.1. Poissy

L'activité commerciale de Poissy répond aux besoins du quartier avec des commerces de proximité, ces derniers sont regroupés le long du boulevard Robespierre. S'y trouvent ainsi une boulangerie, un tabac presse, un magasin de transformation de carrosserie auto/moto, une cordonnerie, un salon de coiffure, un magasin d'alimentation, une pharmacie, un centre de remise en forme. Adjacents aux commerces, se trouvent plusieurs services : banque, location de matériel médical et une auto-école.
Deux activités artisanales de plomberie et couverture sont également présentes, ainsi qu'une agence immobilière et une agence de location de voitures.
La gare de Poissy est dotée d'une présence commerciale (magasin RELAY), d'une agence TRANSILIEN et Grandes Lignes, d'automates TRANSILIEN et Grandes Lignes. Les ailes du bâtiment voyageurs accueillent un buffet côté Est et des commerces de restauration rapide côté ouest.

2.2.2. Villennes-sur-Seine

L'activité commerciale de Villennes-sur-Seine est considérée comme un commerce de dépannage plus qu'une réelle source d'approvisionnement. L'offre commerciale s'affaiblit du fait de la concurrence des grandes surfaces voisines : la présence de la zone d'activités commerciales d'Orgeval, située le long de la Route Nationale 13, constitue une polarité commerciale forte et aisément accessible depuis Villennes-sur-Seine.
Cette disparition des commerces en centre-ville profite aux agences bancaires et immobilières (3 agences dans le centre), seule activité en progression. La gare est dotée d'automates TRANSILIEN et Grandes Lignes.

2.2.3. Vernouillet – Verneuil

Verneuil-sur-Seine a su préserver son tissu commercial de proximité. Aujourd'hui, celui-ci répond assez bien à la demande quotidienne des habitants.
Le village de Verneuil-sur-Seine concentre quelques commerces dans le bourg-ancien, à proximité de l'église, le long de la Grande Rue. Le village est majoritairement constitué de petits commerces, notamment de restaurant et de commerces de bouche.
La gare de Vernouillet - Verneuil est dotée d'une présence commerciale (magasin RELAY), d'automates TRANSILIEN et Grandes Lignes.

2.2.4. Les Clairières de Verneuil

La gare de Clairières de Verneuil est assez éloignée du centre-ville, l'activité commerciale du quartier est faible. Les commerces se situent en centre-ville. La gare est dotée d'un automate TRANSILIEN.

2.2.5. Les Mureaux

Les commerces du quartier de la gare sont pour la plupart installés depuis plusieurs années, ils maintiennent leur activité du fait de la fidélité de la clientèle. Néanmoins, le centre-ville s'affaiblit progressivement : les commerçants partant en retraite sont souvent remplacés par des services (banques, agences immobilières ou assurances). L'offre commerciale est déséquilibrée : certains commerces manquent comme les commerces de bouche, alors que d'autres sont largement représentés (pharmacie, optique).
La gare des Mureaux est dotée d'une présence commerciale (magasin RELAY), d'une agence Grandes lignes et d'automates TRANSILIEN et Grandes Lignes.

2.2.6. Aubergenville – Elisabethville

Essentiellement occupé par des logements, le centre accueille quelques commerces, à proximité de l'église. La place du marché se trouve à proximité de la gare. Autour de la gare, la présence de commerces et du parking d'intérêt général est notée. (ZAC de la Gare). La gare d'Aubergenville-Elisabethville est dotée d'une présence commerciale (magasin RELAY) et d'un automate TRANSILIEN.

2.2.7. Epône – Mézières-sur-Seine

La gare d'Epône est assez éloignée du centre-ville, l'activité commerciale du quartier est faible. Les commerces se situent en centre-ville. La gare est dotée d'un automate TRANSILIEN.

2.2.8. Mantes-Station

Le commerce est peu présent dans la commune. Les quelques commerces identifiés se développent le long de la route de Houdan, de la place de l'Eglise et de la place du Marché. On trouve également quelques commerces le long de l'avenue Jean Jaurès et de la rue du Colonel Moll. Ce sont essentiellement des commerces de proximité de types cafés, boulangerie, agence immobilière, etc. Mais on ne trouve pas dans le centre de Mantes-la-Ville de véritable pôle commercial. Les commerces se trouvent majoritairement dans la commune de Mantes-la-Jolie. La gare est dotée d'un automate TRANSILIEN.

2.2.9. Mantes-la-Jolie

Le secteur des services (restauration, services bancaires et d'assurances) est bien représenté sur l'ensemble de la commune. Le quartier Gassicourt Gare comprend actuellement 68 commerces, le tiers étant des commerces alimentaires. La gare de Mantes-la-Jolie est dotée d'une présence commerciale (magasin RELAY), d'une agence TRANSILIEN et Grandes lignes.

La gare de Mantes-la-Jolie se situe dans le périmètre de la ZAC Mantes Université comportant un important programme de commerces présentés au point 2.5.

2.3. EQUIPEMENTS PUBLICS

Il existe de très nombreux équipements dans les zones d'étude des gares : équipements sociaux, terrains de sport, gymnases, espaces dédiés à la culture, lieux de culte, etc.

Les établissements publics situés dans l'aire d'étude sont recensés dans les tableaux ci-dessous :

2.3.1. Poissy

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	/
Equipements culturels	1 Médiathèque
Equipement scolaire	1 école maternelle Victor Hugo 1 école primaire Victor Hugo
Equipements médico-sociaux	Clinique Saint-Louis

	Centre Médicopsycologique pour enfants et adolescents 1 PMI 1 crèche
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	/

Tableau 1: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Poissy

2.3.2. Villennes-sur-Seine

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	Mairie Poste
Equipements culturels	Bibliothèque
Equipement scolaire	1 école
Equipements médico-sociaux	/
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	Eglise Saint-Nicolas

Tableau 2: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Villennes-sur-Seine

2.3.3. Vernouillet – Verneuil

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	/
Equipements culturels	/
Equipement scolaire	Ecole Jacques Prévert
Equipements médico-sociaux	/
Equipements sportifs	1 Terrain de sport
Edifices religieux	/

Tableau 3: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Vernouillet - Verneuil

2.3.4. Les Clairières de Verneuil

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	/
Equipements culturels	/
Equipement scolaire	Lycée Vincent Van Gogh
Equipements médico-sociaux	/
Equipements sportifs	1 terrain de sport
Edifices religieux	/

Tableau 4: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare des Clairières de Verneuil

2.3.5. Les Mureaux

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	PIMM
Equipements culturels	Bibliothèque Cinéma
Equipement scolaire	1 école 1 groupe scolaire
Equipements médico-sociaux	Maison de la Petite Enfance Crèche Familiale
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	/

Tableau 5: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare des Mureaux

2.3.6. Aubergenville – Elisabethville

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	Mairie Poste
Equipements culturels	Maison de Voisinage l'Etoile Maison des Arts d'Hérube
Equipement scolaire	Groupe Scolaire Reine Astrid
Equipements médico-sociaux	/
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	/

Tableau 6: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare d'Aubergenville – Elisabethville

2.3.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	/
Equipements culturels	/
Equipement scolaire	1 école
Equipements médico-sociaux	/
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	/

Tableau 7: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare d'Epône - Mézières

2.3.8. Mantes – Station

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	Poste de Police
Equipements culturels	Pom'Opéra - Théâtre
Equipement scolaire	1 école Mantes Université – Secteur de l'Ecole Nationale de Musique
Equipements médico-sociaux	Clinique chirurgicale Mantaise Centre de soin Adultes Jean-Baptiste Corot
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	Chapelle

Tableau 8: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-Station

2.3.9. Mantes-la-Jolie

Equipements publics	Recensement
Services administratifs	/
Equipements culturels	/
Equipement scolaire	ZAC Mantes Université
Equipements médico-sociaux	/
Equipements sportifs	/
Edifices religieux	/

Tableau 9: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-la-Jolie

2.4. OFFRES EN STATIONNEMENT

2.4.1. Poissy

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare de Poissy :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Rue du Bac – au nord de la zone d'étude	Parking PIR – Parking public	900 places + 40 stationnements deux roues
Au nord-est du Bâtiment Voyageur, le long de la voie de chemin de fer	Parking public	10 places
Au sud-ouest du Bâtiment Voyageur, le long de la voie de chemin de fer	Parking exploitant	10 places
Au sud-ouest du Bâtiment Voyageur, le long de la voie de chemin de fer	Parking public	100 places
A l'ouest du Bâtiment Voyageur, le long de la voie du chemin de fer	Stationnement deux roues	15 places
Avenue Maurice Berteaux	Parking souterrain	300 places
Avenue Maurice Berteaux	Taxis + déposes minute	5 places + 1 stationnement PMR
	TOTAL	10 places en parking privé 1310 places en parking public 55 stationnements deux roues 5 places déposes-minute 1 stationnement PMR

Tableau 10: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Poissy

2.4.2. Villennes-sur-Seine

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare de Villennes sur Seine :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Au sud du passage à niveau	Parking PSR – Parking public	300 places
Rue du Chemin de fer	Parking public	10 places
Au sud-ouest du Bâtiment Voyageur	Parking public	17 places + 1 stationnement PMR
A l'ouest du Bâtiment Voyageur	Parking public	8 places + déposes minute - Taxi
Au Nord-ouest du bâtiment Voyageur	Parking public	8 places
Au nord du Bâtiment Voyageur	Stationnement vélos	
A l'ouest du Bâtiment-Voyageur	Taxis + déposes minute	
	TOTAL	343 places en parking public 1 stationnement PMR Déposes minute + taxi 1 stationnement PMR Stationnement vélos

Tableau 11 : Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Villennes-sur-Seine

2.4.3. Vernouillet - Verneuil

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare de Vernouillet - Verneuil :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Au nord-est du Bâtiment voyageur, du côté Seine	Parking SNCF Parking exploitant	60 places
Au sud-est du Bâtiment voyageur, du côté Seine	Parking du Lac - Parking public	500 places
Place Charles de Gaulle	Parking public	24 places + 1 stationnement PMR
Au Sud-est du Bâtiment Voyageur	Stationnement deux roues	
A l'entrée sud-ouest du Bâtiment voyageur	Taxis + déposes minute	
	TOTAL	60 places en parking privé 524 places en parking public 1 stationnement PMR Stationnement deux roues Taxis + Déposes minuté

Tableau 12: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Vernouillet- Verneuil

2.4.4. Les Clairières de Verneuil

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare Les Clairières de Verneuil :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Place de la Résistance	Parking public	28 places 1 stationnement PMR
Au nord-ouest du Bâtiment voyageur	Stationnement deux roues	
Place de la Résistance	Taxis + déposes minute	
Au nord-ouest du Bâtiment voyageur	Parking public	100 places
Au sud-est du Bâtiment Voyageur	Parking couvert	
TOTAL		128 places en parking public 1 stationnement PMR Stationnement deux roues Taxis + déposes minute

Tableau 13: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare des Clairières de Verneuil

2.4.5. Les Mureaux

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare des Mureaux :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Place Rouget	Parking public	
Parking Les Mureaux	Parking public	
Au sud-ouest du Bâtiment Voyageur, le long du chemin de fer	Parking Gare de marchandise – Parking public	
Au sud du Bâtiment Voyageur	Parking PIR – Parking public	327 places
A sud-est du Bâtiment Voyageur	Parking Chemin de Fer – Parking public	182 places
Place du 8 mai 1945, au nord du Bâtiment Voyageur	Parking public	18 places
Boulevard Victor Hugo, au nord-ouest du Bâtiment Voyageur	Parking public	60 places + 3 stationnements PMR
Rue Henri Dunant, au Nord du Bâtiment-voyageur	Parking public	14 places
A l'est du Bâtiment Voyageur	Taxis + déposes minute	
TOTAL		601 places en parking public 3 stationnements PMR Taxis + Déposes minutes

Tableau 14: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare des Mureaux

2.4.6. Aubergenville – Elisabethville

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare d'Aubergenville-Elisabethville :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Rue de la gare	Parking public	21 places
Place François Mitterrand	Parking public	16 places
Rue Léo Ferré	Parc de stationnement régional – Parking public	340 places
Place François Mitterrand	Taxis + déposes minute	
	TOTAL	377 places en parking public Taxis + Déposes minutes

Tableau 15: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare d'Aubergenville - Elisabethville

2.4.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare d'Epône-Mézières sur Seine :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Rue Georges Deschamps	Parking public	235 places
Au sud du Bâtiment Voyageur	Parking public	13 places
Au sud du Bâtiment Voyageur	Parking privé SNCF	6 places
A l'est du Bâtiment Voyageur	Parking public	196 places
Gare routière, au nord-ouest du Bâtiment Voyageur	Stationnement deux roues	
Gare routière, à l'ouest du Bâtiment Voyageur	Taxis + déposes minute	
	TOTAL	444 places en parking public 13 places en parking privé Stationnement deux roues Taxis + déposes minutes

Tableau 16: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare d'Epône – Mézières

2.4.8. Mantes – Station

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare de Mantes-Station :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Rue des Deux gares	Parking public	61 places
Boulevard Calmette	Parking public	42 places
Boulevard Calmette	Parking privé SNCF	3 places
Boulevard du Midi	Parking public	37 places
Boulevard Calmette	2 Stationnements deux roues	
Rue des Deux gares	Taxis + déposes minute	
	TOTAL	140 places en parking public 3 places en parking privé 2 Stationnements deux roues Taxis + déposes minutes

Tableau 17: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-Station

2.4.9. Mantes-la-Jolie

Le tableau ci-dessous présente l'offre en stationnement à proximité immédiate de la gare de Mantes-la-Jolie :

Situation	Type de parking	Nombre de stationnement
Rue Jean Jaouen	Parking public	26 places
Rue Jean Jaouen	Parking public Jean Jaouen	440 places
Place du 8 mai 1945	Parking public Mantes-la-Jolie	710 places
Place du 8 mai 1945	Stationnement deux roues	
Place du 8 mai 1945	Taxis + déposes minute	
Rue Jean Jaouen	Stationnement deux roues	
Esplanade François Mitterand	Taxis + déposes minute	
	TOTAL	1176 places en parking public

Tableau 18: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-la-Jolie

2.5. ZONES D'ACTIVITES – ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTE

2.5.1. Poissy

Le secteur de la ZAC Bongard, au nord-est de la gare, représente un potentiel important de construction, moyennant les travaux de dépollution, ces terrains sont plus particulièrement destinés à accueillir du logement.

Ce quartier s'inscrit à l'articulation entre le centre ville, dense et les quartiers plus périphériques et pavillonnaires. Les besoins en matière de logements induisent une forme d'habitat regroupé. Sans sacrifier le confort et la qualité de vie des habitants, l'habitat de ce secteur sera de type collectif.

Il convient de préciser que suite à la concertation préalable à la ZAC BONGARD (qui s'est déroulée du 15 mars au 15 juin 2007) et à l'enquête publique sur la révision du PLU, une demande H.Q.E (Haute Qualité Environnementale) va être imposée à l'aménageur et aux constructeurs des bâtiments inclus dans la Z.A.C. Le cahier des charges de la Z.A.C sera explicite et strict concernant les bâtiments HQE et ce dans un souci permanent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d économiser l'énergie et d'engagement en matière de développement durable.

A moindre échelle, le projet de l'îlot Codos, qui se situe au sud-est de la gare, permettra de créer des logements tout en maintenant l'activité commerciale.

2.5.2. Villennes-sur-Seine

Aucun projet d'aménagement acté.

2.5.3. Vernouillet – Verneuil

Aucun projet d'aménagement acté.

2.5.4. Les Clairières de Verneuil

Les zones d'activités sont établies au-delà des voies, hors du périmètre d'étude, sur le secteur de l'Aéroparc et entre les étangs de la Grosse Pierre et du Gallardon. Ces zones présentent une image de friches industrielles, même si quelques activités y subsistent.

La Zone d'activités Le Rouillard, au nord de la gare, est une zone artisanale.

Au nord-est des abords de la zone d'étude se trouve la Base de Loisirs de Val-de-Seine, qui est gérée par un Syndicat Mixte d'Etude et d'Aménagement. Cette base de Loisirs est établie sur d'anciennes gravières, et présente un ensemble remarquable d'espaces naturels et d'espaces de loisirs aménagés.

Au nord de gare se trouve l'Aérodrome des Mureaux. Cette zone est à l'abandon, et l'état connu des terrains rend difficile le réemploi du secteur pour de l'activité. Le secteur des étangs est enclavé au sein même des espaces naturels définis au Schéma Directeur de la Région Ile de France et l'Etat souhaite pouvoir réunifier ces ensembles en réintégrant cette zone à la Base de Loisirs.

2.5.5. Les Mureaux

Les zones d'activités sont situées en périphérie immédiate de la zone agglomérée, en façade de Seine, le long de la voie de chemin de fer et aux portes est et ouest de la ville.

Au sud de la gare, la ZAC du Prolongement du Centre-ville (PCV) doit permettre d'offrir des locaux d'activités tertiaires. Les quartiers sud sont un enjeu majeur pour le développement de l'activité tertiaire de la ville. Pour accompagner l'installation d'entreprises créant des emplois aux niveaux de qualification diversifiés, la ville met en place des outils en complément de l'espace de l'économie et de l'emploi (pépinière, hôtels d'entreprises, etc.).

Dans le quartier de la Cité Renault, au sud-ouest de la gare, le projet de rénovation urbaine a trois grands objectifs :

- Améliorer la qualité des logements sociaux,
- Améliorer le fonctionnement du quartier (améliorer le paysage urbain, création de la rue Bellonte et de la future place donnant sur la rue Aristide Briand, restructuration de toutes les rues existantes),
- Améliorer le fonctionnement des résidences (sécurisation, gestion des déchets, grâce à la résidentialisation).

Le projet consiste à :

- Réhabiliter 96 logements sociaux conservés sur le périmètre de rénovation urbaine,
- Démolir deux barres qui ne répondent plus aux attentes des locataires,
- Reconstruire sur le périmètre 101 logements, répartis en opérations de petite taille, en diversifiant les formes d'habitat : construction de petits immeubles, de logements intermédiaires et de maisons individuelles.

2.5.6. Aubergenville – Elisabethville

Le principal secteur est le site industriel situé à l'extrémité nord-est de la commune, entre la voie ferrée et la Seine. Occupé par les usines Renault, il couvre une superficie de 110 hectares qui se prolonge sur des espaces situés sur la commune de Flins. Pourtant, l'usine n'a généré aucun service dans le quartier. Les usines possèdent ses propres équipements (restaurants, transports, système de voirie reliant directement l'usine directement à l'autoroute). La diminution des effectifs est accompagnée d'une restructuration interne des bâtiments qui doivent s'adapter aux changements technologiques. L'importance de ce site industriel reste relativement peu perceptible depuis le tissu urbain environnant.

Un second site de développement d'activités plus récent au sud de la voie de chemin de fer s'étire le long de l'autoroute A13. Il comprend deux secteurs :

Le lotissement artisanal de la rue Augustin Fresnel, réalisé au début des années 1980,

La ZAC des Chevries, beaucoup plus récente, aujourd'hui en cours de commercialisation.

2.5.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Le Parc d'Activité des Ardilles, au nord de la gare, est une zone industrielle comprenant moins de 9 entreprises.

La Zone d'activité de la Couronne des Près, à l'est de la gare, est l'espace économique dominant. Avec un quart des entreprises et les deux tiers des emplois de la commune, ce secteur constitue l'espace économique le plus important de la commune. Il se caractérise par de grandes entreprises, et une certaine diversité en matière d'activité.

2.5.8. Mantes – Station

2.5.8.1. La ZAC Mantes Université

La gare de MantesStation est située à proximité immédiate du secteur d'aménagement dit de « l'école nationale de musique » qui appartient à la ZAC Mantes université.
Les caractéristiques de la ZAC Mantes Université sont détaillées au point 2.5.9.1.

2.5.9. Mantes-la-Jolie

L'EPAMSA, Etablissement Public du Mantois Seine Aval est l'aménageur de la ZAC Mantes Université et ZAC Mantes Innovaparc (ZAC des Meuniers, pour la partie existante), situées sur le territoire du Mantois. Les deux ZAC font l'objet d'une coordination opérationnelle et stratégique de la part de l'EPAMSA. La ZAC Mantes Innovaparc est une ZAC existante qui a été, en partie, « gelée » et qui fait l'objet actuellement de réflexions en vue d'une extension qui vise à la « raccorder » sur le plan urbain à la ZAC Mantes Université. L'EPAMSA, en tant qu'aménageur, opère en partenariat avec l'EPFY, Etablissement Public Foncier des Yvelines ainsi que les collectivités locales.

2.5.9.1. La ZAC Mantes Université

Situé à cheval sur les communes de Mantes-la-Ville, Buchelay et Mantes-la-Jolie, le projet de Mantes Université est porté par une volonté partenariale entre l'Etat, les communes et la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY).
Ce projet s'inscrit dans la perspective de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval décidée lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 6 mars 2006.

L'O.I.N. Seine Aval, dont le périmètre compte 51 communes (de Conflans-Sainte-Honorine à Bonnières), vise à recréer une image dynamique pour le territoire, à piloter son développement de façon accéléré et équilibré, pour l'inscrire résolument comme point d'articulation entre l'Ile-de-France et les régions normandes.
L'accueil de nouvelles activités économiques constitue un élément déterminant du processus de transformation du territoire de la Seine Aval, tant pour valoriser le tissu existant, notamment industriel, que pour construire de nouvelles perspectives, en s'appuyant sur l'amélioration des liens routiers et ferroviaires avec Paris et La Défense et les pôles franciliens de Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le développement de l'offre résidentielle constitue un levier déterminant de la reconquête d'attractivité, l'offre de logements pour les salariés étant un des critères de choix d'implantation des entreprises. L'objectif est de permettre à la fois les parcours résidentiels des populations en place et l'accueil d'une population nouvelle, permettant de rétablir les équilibres sociaux. L'accélération du développement à travers cette O.I.N. doit permettre d'atteindre en 2010 l'objectif de 2 500 logements neufs par an.

Les terrains du projet Mantes Université, comprenant les deux grandes entités foncières SULZER et SNCF, présentent un enjeu particulièrement important au sens où leur aménagement, visant à créer un centre dynamique et attractif pour l'agglomération Mantes en Yvelines, constituera un effet de levier pour le reste du territoire de la Seine Aval.

La mise en oeuvre du projet de Mantes Université a été confiée à l'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA).
Les statuts actuels de l'EPAMSA l'autorisent en effet à procéder « sur le territoire des communes [de la CAMY], Chanteloup-les-Vignes et Limay, à toutes opérations de renouvellement urbain (…) de nature à favoriser une politique de développement social urbain ainsi qu'à toutes opérations d'aménagement liées au développement économique et urbain ».

Cet établissement public a approuvé les objectifs poursuivis par la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) Mantes Université lors de son Conseil d'Administration du 3 mars 2006.

Le dossier de création, instruit par la préfecture, a fait l'objet d'avis favorables de la part des conseils municipaux des communes de Mantes-la-Ville, Buchelay et Mantes-la-Jolie ainsi que du Conseil Communautaire de la C.A.M.Y.

La Z.A.C. Mantes Université a été créée par arrêté préfectoral en date du 28 décembre 2006. Présenté ci-après de façon synthétique, le programme général retenu dans le cadre du dossier de création de cette opération vise la réalisation d'environ 266 000 m² de Surface Hors OEuvre Nette (S.H.O.N.) se décomposant de la façon suivante :

- 123 000 m² S.H.O.N. de logements
- 96 000 m² S.H.O.N. d'activités, services, commerces dont un centre commercial de 50.000 m² de SHON environ.
- 47 000 m² S.H.O.N. d'équipements publics (hors espaces publics) comprenant en particulier :
- Un pôle de formation composé d'une école d'ingénieurs (5 150 m² S.H.O.N. environ) et d'un
- I.U.T. (8 000 m² S.H.O.N. environ pour la phase 1 et 7 000 m² pour la phase 2).
- Un pôle nautique composé de deux équipements : le premier à dominante ludique, programmé dans le quartier du Val Fourré, et le second à dominante sportive (environ 4 000 m² S.H.O.N.) sera implanté sur le site SÜLZER, à proximité immédiate du pôle de formation.
- Un groupe scolaire
- Un pôle multimodal réalisé à partir d'un réaménagement de la gare centrale de Mantes-la- Jolie
- Une médiathèque est à l'étude ainsi qu'une maison de la lecture.

Le programme de cette opération prévoit également la réalisation d'un parc urbain d'une surface d'environ 1,5 ha. Par ailleurs, de petits équipements de proximité (squares et jardins) constitueront des espaces de respiration au sein du futur quartier et contribueront au cadre de vie des futurs occupants.

L'ancienne Halle Sulzer sera conservée en partie, dans le cadre d'un projet de centre commercial de 30.000 m2 de surface de vente environ.

Le parti d'aménagement a été conçu par l'architecte-urbaniste Bruno Fortier, grand prix d'urbanisme en 2002, qui est architecte coordonnateur de la ZAC et maître d'œuvre de la première phase des travaux d'espaces publics.

Pour des raisons politiques ce programme n'est, à ce jour développé que sur une partie du périmètre de la ZAC. Sur ce secteur, les hauteurs du bâti varient de R+4 à R+6 sur le secteur autour du parc urbain et sur le secteur isolé de l'école de Musique (sur Mantes la Jolie), de R+3 à R+4 sur les secteurs situés au sud de la halle commerciale, en prise avec le secteur pavillonnaire existant. Les zones, figurées en vert sur le plan ci-après, seront urbanisées dans une seconde phase qui devra donner lieu à une modification du programme de la ZAC (modification du dossier de ZAC).

Avancement de l'opération, programmes commercialisés :

- 144 logements dont 57 logements sociaux sur le secteur dit « chemin des Meuniers » à l'extrémité Ouest de la ZAC sur la commune de Buchelay. Travaux en cours. Livraison entre l'été 2011 et la fin 2012.
- 288 logements dont 32 logements sociaux, un programme de bureaux de 3.600 m2, une crèche pour la commune de Mantes-la-Jolie et des commerces de rez-de-chaussée, sur le secteur dit « école nationale de musique », sur la commune de Mantes-la-Jolie, à l'Est de la ZAC. Travaux en cours. Livraison entre l'été 2011 et la fin 2012.

- Une piscine. Maitrise d'ouvrage : CAMY. Travaux en cours. Livraison été 2012. - L'école d'ingénieur ISTY. Maitrise d'ouvrage Région Ile de France. Mandataire : Sem 92. Début des travaux en juin 2011. Livraison rentrée 2012.

Avancement de l'opération, programmes à commercialiser :
Le concours de la première phase de l'IUT devrait être lancé courant 2011, pour une ouverture à la rentrée 2015.

Le prochain secteur qui sera lancé à la commercialisation dans les mois qui viennent est celui autour du parc, sur les terrains RFF dont les négociations sont actuellement en cours de finalisation. Ce secteur comprend les abords de la gare où l'EPAMSA envisage de développer un programme de bureau de 12 à 40.000 m2 de SHON avec en RDC des commerces et services à destinations des voyageurs de la gare. Le long du parc, coté Ouest, des commerces et services devraient prendre place afin d'assurer une continuité entre la Halle et le centre ville de Mantes-la-Jolie. Cette continuité potentielle présente un point dur qui se situe au niveau du pont de Magnanville.

2.5.9.2. La ZAC Mantes Innovaparc

L'EPAMSA est maître d'ouvrage et aménageur de la ZAC Mantes Innovaparc créée par arrêté préfectoral le 28 juillet 1998 sous le nom de ZAC des Meuniers.

La programmation de cette zone d'aménagement concerté est dédiée à un parc d'activité, proche du nouveau quartier de Mantes Université et d'un secteur d'extension.

La ZAC Mantes Innovaparc est située sur la commune de Buchelay, collectivité faisant partie de la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines, dans un secteur situé entre les voies ferrées Paris-Cherbourg, des voies ferroviaires de maintenance, l'autoroute A13, et deux quartiers d'habitat : les Meuniers côté Buchelay et les Brouets qui se trouvent sur Mantes-la-Ville.

Par ailleurs, deux projets majeurs du territoire occupent pour partie le foncier de la ZAC, il s'agit :
Des reconstitutions ferrées relocalisées sur le nouveau plateau de Buchelay dans le cadre du Projet Mantes Université,
De la voie communautaire Dorsale qui traverse la ZAC Mantes Innovaparc et assure une liaison directe avec le nouveau quartier ZAC Mantes Université. Cette voie débouche sur le boulevard Roger Salengro à Mantes-la-Ville.

A l'est se trouve un périmètre dit « de l'extension » sur lequel il existe un fort potentiel de développement.

Programme ZAC actuelle : 100.000 m² d'activités.

Il est envisagé, à terme, de modifier le programme de la ZAC Mantes Innovaparc et en incluant le périmètre de l'extension. La programmation projetée est la suivante, mais elle doit être confirmée ou modifiée par les études en cours :

Activités & tertiaire : 180 000 m² shon
Logements : 10 000 m² shon
Equipements : 10 000 m² shon

2.5.9.3. Opération d'aménagement en centre-ville – Place du marché

Le Comité de Pilotage s'est tenu le 9 mars 2011. Ce projet s'inscrit partiellement dans le périmètre de l'opération Mantes Université. Le maître d'ouvrage est la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY). Lors du préprogramme, il a été décidé les aménagements suivants :

- Aménagement de la chaussée (circulation VL-PL-Bus)
- Aménagements de sécurité
- Circulations douces
- Stationnement
- Aménagement paysager
- Aménagement des carrefours
- Aménagement particulier devant la gare de Mantes-Station.

2.6. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

2.6.1. Poissy

2.6.1.1. Réseau routier

La commune de Poissy est traversée par deux grands axes de circulation :

- L'autoroute A13 qui permet de rejoindre Rouen et Mantes-la-Jolie à l'ouest, Versailles et Paris vers l'est.
- L'autoroute A14 qui permet de rejoindre Rouen et Mantes-la-Jolie à l'ouest, Nanterre et La Défense à l'est.

La configuration géographique de Poissy lui confère un rôle de carrefour régional à travers lequel transite une circulation importante de personnes et de marchandises. C'est un rôle historique que la ville continue de jouer aujourd'hui : les grands axes sont empruntés par une circulation extrêmement importante de voitures et de camions aussi bien dans le sens Nord-Sud qu'Est-Ouest.

La commune de Poissy est également traversée par plusieurs axes secondaires qui servent d'itinéraires de délestage :

- R.D113 axe reliant Rouen, Évreux ou encore Mantes la jolie à l'Ouest et le Sud Parisien à l'Est,
- RD190 (entre Mantes la Jolie et Saint Germain en Laye), RD308 (de Poissy vers Maisons Laffitte),
- RD30 (de Conflans Sainte Honorine à Saint Quentin en Yvelines).

La RD308, la RD190 et la RD30 traversent le centre ville, générant une circulation dense.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.1.2. Transport ferroviaire

La gare de Poissy est une gare mixte RER/SNCF desservie par le R.E.R. A et la ligne Transilien SNCF Paris Saint Lazare- Mantes via Poissy. L'exploitation des deux lignes est assurée par la SNCF sur le territoire communal de Poissy.

La gare de Poissy permet de rejoindre Paris – Saint-Lazare (banlieue) en 18 à 30 minutes selon la desserte, et Auber (R.E.R. A) en 28 minutes.

Deux gares routières et un parc relais lui sont associés. Côté centre, la gare routière la plus ancienne est désormais spécialisée pour les lignes desservant les quartiers et communes Sud. Côté Seine, l'autre gare routière, est tournée vers Carrières sous Poissy et les communes situées au Nord.

2.6.1.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, Gare routière Nord :

Numéro de ligne	Trajet
Bus VEOLIA n°3	Meulan – Saint-Germain-en-Laye
Bus CSO n°1	Carrière Saint-Louis – Carrière Centre
Bus CSO n°2	Carrières-sous-Poissy – Saint-Louis
Bus CSO n°7	Limay – Lainville – Aincourt
Bus CSO n°10	Carrières-sous-Poissy – Centre
Bus CSO n°11	Andrésy – Maurecourt
Bus CSO n°14	Cergy-Saint-Christophe – Saint-Germain
Bus CSO n°15	Maurecourt – Poissy Gare RER
Bus CSO n°25	Chanteloup-les-Vignes
Bus CSO n°98	Triel-sur-Seine

Tableau 19: Réseau de bus de la gare routière Nord de la gare de Poissy

Dans la zone d'étude, Gare routière Sud :

Numéro de ligne	Trajet
Bus VEOLIA n°5	Conflans-Sainte-Honorine – Saint-Germain-en-Laye
Bus VEOLIA n°22	Ecquevilly
Bus VEOLIA n°14	Cergy-Saint-Christophe – Saint-Germain
Bus VEOLIA n°26	Poissy antenne Lycée Charles de Gaulle – Verneuil
Bus CSO n°24	Saint-Germain-en-Laye

Tableau 20: Réseau de bus de la gare routière Sud de la gare de Poissy

2.6.1.4. Liaisons douces

D'une manière générale, la pente naturelle du terrain est défavorable aux liaisons deux roues entre la ville basse et le plateau, toutefois trois liaisons deux roues existent :

- Le long de la route de Villennes – RD 153,
- Vers le Technoparc- RD 30,
- Avenue de Versailles vers Saint-Germain-en-Laye.

De plus, un premier garage à vélos a été créé à la gare : d'une capacité de 15 places, gratuit et sécurisé avec un système de cartes. Il est généralement plein, la ville a donc décidé de créer un deuxième garage d'une capacité de 40 places dans le parking d'intérêt régional.

Un troisième garage à vélos (70 places) est prévu rue de la gare.

2.6.2. Villennes-sur-Seine

2.6.2.1. Réseau routier

La commune de Villennes-sur-Seine est desservie par l'autoroute A13 et A14. Villennes-su-Seine bénéficie d'une situation avantageuse sur l'axe Paris-Normandie. L'A14 permet de joindre Orgeval à la Défense en peu de temps.

La commune de Villennes-sur-Seine est reliée à Poissy par le CD153 et bordée par le CD154 en direction de Vernouillet, Chanteloup-les-Vignes et Carrières-sous-Poissy.

Développé le long de la Seine, le centre-ville est desservi par deux axes parallèles au fleuve : avenue du Général de Gaulle – rue Gallieni et avenue Foch – avenue Clemenceau – rue de Poissy sur lesquelles viennent se greffer de petites oies courtes et étroites.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.2.2. Transport ferroviaire

Villennes-sur-Seine est à environ 25 minutes de Paris en train (gare Saint-Lazare), grâce à l'axe ferroviaire Paris-Mantes-Rouen par Poissy qui la traverse longeant la Seine. La commune est également accessible par le RER A avec un changement à Poissy et un temps de parcours équivalent.

2.6.2.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude :

Numéro de ligne	Trajet
Bus VEOLIA n°1	Gare SNCF Villennes-sur-Seine
Bus VEOLIA n°2	Gare SNCF Villennes-sur-Seine
Bus VEOLIA n°26	Les Mureaux – Saint-Germain-en-Laye

Tableau 21: Réseau de bus de la gare de Villennes-sur-Seine

2.6.2.4. Liaisons douces

Une partie du GR26 passe par Villennes-sur-Seine et offre une liaison entre la plateau (domaine du golf, les Sables) et le centre-ville. Il passe au nord de la gare, en dehors de la zone d'étude.

Il existe tout un ensemble de sentes et chemins repartis sur le territoire communal. Ces chemins sont méconnus, parfois obstrués et donc discontinus. Le long de la Seine, la circulation n'est possible qu'à certains endroits. L'accès n'est pas possible en continu à cause de la présence de propriétés au bord du fleuve.

Il existe peu de pistes cyclables. L'étroitesse du réseau routier ne permet pas de réaliser des aménagements sécurisés. Une piste existe le long de la Seine, au niveau des quais, mais elle est discontinue.

2.6.3. Vernouillet – Verneuil

2.6.3.1. Réseau routier

Verneuil-sur-Seine bénéficie d'une bonne accroche autoroutière, située sur les communes proches : Bures, Orgeval et Les Mureaux pour l'autoroute A13 à destination de Paris, et Orgeval pour l'autoroute A14 à destination de La Défense et paris – Porte Maillot.

Les zones de circulation dans Verneuil-sur-Seine se concentrent principalement autour de la RD154. Son statut de voie principale unique et sa centralité impliquent des difficultés de circulation. Le centre-ville est assez difficile d'accès. Une partie de celui-ci s'étant constitué sur le village ancien, les voies de circulation sont extrêmement étroites et souvent en sens unique.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.3.2. Transport ferroviaire

La gare de Verneuil-Vernouillet est la gare principale et dessert tout le secteur sud / sud-est du territoire de la commune. Cette gare dessert Paris Saint-Lazare et l'accès au RER A s'effectue à Poissy. Le temps de trajet pour Paris Saint-Lazare est de 28 à 30 minutes et les temps de trajet, par le RER A pour La Défense ou Paris Charles de Gaulle, sont assez similaires malgré le changement de train à Poissy.

2.6.3.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude :

Numéro de ligne	Trajet
Bus VEOLIA n°30	Gare SNCF Vernouillet-Verneuil
Bus VEOLIA n°31	Gare SNCF Vernouillet-Verneuil
Bus VEOLIA n°32	Gare Vernouillet-Verneuil – Notre Dame Chemin Vert
Bus VEOLIA n°33	Morainvilliers Bures – Gare Vernouillet – Verneuil
Bus VEOLIA n°37	Gare Vernouillet-Verneuil – Notre Dame Chemin Vert
Bus VEOLIA n°39	Gare SNCF Vernouillet-Verneuil – Parc Noir
Bus VEOLIA n°12	Notre Dame Chemin Vert - Cergy

Tableau 22: Réseau de bus de la gare de Vernouillet- Verneuil

2.6.3.4. Liaisons douces

Les circulations douces sont mineures et peu structurées. Il n'existe pas de véritable réseau de circulations douces sur le territoire communal.

Le circuit de GR n°1 fait un détour par Verneuil au travers du quartier de la gare avant de traverser la Seine.

2.6.4. Les Clairières de Verneuil

2.6.4.1. Réseau routier

Verneuil-sur-Seine bénéficie d'une bonne accroche autoroutière, située sur les communes proches : Bures, Orgeval et Les Mureaux pour l'autoroute A13 à destination de Paris, et Orgeval pour l'autoroute A14 à destination de La Défense et paris – Porte Maillot.

Depuis l'ouest de la commune par la RD154, la route de Meulan, au sud-ouest de la gare, chemine dans un environnement naturel, logeant la forêt qui disparaît au fur et à mesure de l'entrée dans la ville. C'est l'entrée la plus progressive vers le centre-ville.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.4.2. Transport ferroviaire

La gare des Clairières de Verneuil dessert le nord-ouest de la commune. Cette gare dessert Paris Saint-Lazare et l'accès au RER A s'effectue à Poissy. Le temps de trajet pour Paris Saint-Lazare est de 28 à 30 minutes et les temps de trajet, par le RER A pour La Défense ou Paris Charles de Gaulle, sont assez similaires malgré le changement de train à Poissy.

2.6.4.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, nous avons recensé :

Numéro de ligne	Trajet
Bus VEOLIA n°1	Gare des Clairières de Verneuil
Bus VEOLIA n°26	Les Mureaux – Saint-Germain-en-Laye
Bus VEOLIA n°3	Verneuil-sur-Seine – Saint-Germain-en-Laye

Tableau 23: Réseau de bus de la gare des Clairières-de-Verneuil

2.6.4.4. Liaisons douces

Aucune liaison douce n'a été recensée dans l'aire d'étude.

2.6.5. Les Mureaux

2.6.5.1. Réseau routier

L'autoroute de l'ouest A13 et l'A14 qui se rejoignent à Orgeval assurent une excellente desserte suivant l'axe est-ouest qui longe la Seine, depuis l'agglomération parisienne et les territoires de l'ouest.
L'autoroute A13, implantée sur les territoires des communes de Chapet, Bouafle et Flins construit la limite sud du territoire communal. Elle irrigue la structure viaire de la ville au travers de deux demi-échangeurs de Bouafle et Chapet et l'échangeur de Flins.

Les trois départementales RD14, RD43 et RD154 constitue l'armature principale de la structure viaire de la commune. Elles fondent et déterminent l'organisation, la desserte et le développement de la ville. Dessinées sous la forme de patte d'oie qui ouvre sur le Pont Rhin et Danube, ces trois avenues portent la quasi-totalité de la circulation automobile. La voirie secondaire assure, en complément des départementales, les liaisons inter-quartiers.

Dans le sens nord sud, la voie ferrée a divisée la ville en deux parties : seules trois voies franchissent sous tunnel la voie ferrée et assurent ainsi une bonne relation entre le bourg et les quartiers sud. Cependant, deux de ses voies n'assurent pas une desserte continue des quartiers.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.5.2. Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire assure aujourd'hui la desserte depuis Paris, le long de la Seine au travers de deux lignes (Saint Lazare / Mantes) La commune des Mureaux est à 37 minutes de la gare Paris Saint Lazare.

2.6.5.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, nous avons recensé à la gare routière :

Numéro de ligne	Trajet
Bus O'Mureaux n°1	Gare des Mureaux – Molière
Bus O'Mureaux n°2	Gare des Mureaux – Lycée Villon
Bus O'Mureaux n°3	Gare des Mureaux – Hôpital
Bus O'Mureaux n°4	Gare des Mureaux – Aérospatiale
Bus O'Mureaux n°5	Gare des Mureaux – Descartes
Bus O'Mureaux n°6	Gare des Mureaux – Descartes
Bus VEOLIA n°12	Les Mureaux – Aubergenville
Bus VEOLIA n°13	Ecquevilly – Les Mureaux
Bus VEOLIA n°18	Les Mureaux – Flins-sur-Seine
Bus VEOLIA n°313	Les Mureaux – Vaux-sur-Seine
Bus RIVE DROITE n°17	Gare des Mureaux – Lycée Villon

Tableau 24: Réseau de bus de la gare des Mureaux

2.6.5.4. Liaisons douces

Aucune liaison douce n'a été recensée dans l'aire d'étude.

2.6.6. Aubergenville – Elisabethville

2.6.6.1. Réseau routier

L'autoroute A13 traverse la commune au niveau de la plaine Alluviale, selon un axe est-ouest. A l'est d'Aubergenville , sur le territoire communal de Flins-sur-Seine, l'A13 est directement accessible grâce à un échangeur-diffuseur. Elle permet de relier Paris et Rouen.

Les deux départementales, la RD113 et RD14 permettent l'accès à la RN191. La RD113 relie Paris par la RN13, à l'Est. Elle permet de rejoindre Mantes-la-Jolie et les RN191, 13 et 183, à l'ouest. La RD14 en direction du nord-est rejoint la ville des Mureaux.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.6.2. Transport ferroviaire

La gare d'Aubergenville – Elisabethville se situe sur la ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Les Mureaux / Mantes la Jolie et permet de rejoindre Paris en trois quarts d'heure environ, à raison d'un train toutes les 20 minutes.

2.6.6.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, nous avons recensé :

Numéro de ligne	Trajet
Bus n°18	Les Mureaux SNCF – Maule SNCF
Bus n°21	Ecquevilly – Peugeot Poissy
Bus n°43	Gare SNCF d'Aubergenville – Flins-sur-Seine

Tableau 25: Réseau de bus de la gare d'Aubergenville - Elisabethville

2.6.6.4. Liaisons douces

Un cheminement piéton existe entre la place de l'église et traverse le centre ancien. Il permet de relier de nombreux équipements et services.

2.6.7. Epône – Mézières-sur-Seine

2.6.7.1. Réseau routier

L'autoroute A13 reliant Mantes à Paris est un moyen très efficace aux pôles de la vallée de la Seine (Mantes, Les Mureaux / Meulan, Poissy) et à la capitale.

La commune est traversée par la RD191.

A ce jour, aucun projet routier n'est prévu dans l'aire d'étude.

2.6.7.2. Transport ferroviaire

Deux lignes de chemin de fer « Mantes – Paris Saint-Lazare » et « Mantes – Paris Montparnasse » via Versailles traversent la commune et sont accessibles par le gare d'Epône – Mézières. Toutefois, l'offre ferroviaire n'est pas optimale puisque seuls les trains omnibus transitent par la gare. Ces gares sont donc moins efficaces en termes de transport que les trains directs vers Paris depuis la gare de Mantes-la-Jolie.

2.6.7.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, nous avons recensé :

Numéro de ligne	Trajet
Bus Val de Seine n°9	Gare SNCF d'Epône – Vélannes
Bus Val de Seine n°10	Boinville – Mézières-sur-Seine
Bus Val de Seine n°501	Gare Mantes-la-Jolie – Les 60 Arpents
Bus TAM n°S1	Issou Mairie – Gare SNCF Epône – Mézières
Bus TAM n°S2	Gargenville – Gare SNCF Epône - Mézières

Tableau 26: Réseau de bus de la gare d'Epône - Mézières

2.6.7.4. Liaisons douces

Aucune liaison douce n'a été recensée dans l'aire d'étude.

2.6.8. Mantes-Station

2.6.8.1. Réseau routier

L'A13, qui relie Paris à la Normandie assure une desserte très satisfaisante de la commune. Deux échangeurs de l'A13 sont situés à Mantes-la-Ville :
L'échangeur Mantes-Est, dont l'organisation et l'articulation aux autres axes routiers locaux sont complexes et mobilisent une emprise foncière très importante sur la commune,
L'échangeur Mantes-Sud, qui dessert le cœur de l'agglomération (notamment la gare SNCF) est, à ce titre, stratégique pour le territoire.

Le Boulevard Roger Salengro et la route de Houdan sont les deux axes présentant une continuité Nord/Sud, ainsi que la RN13 venant de Mantes-la-Jolie qui suit la vallée de la Seine. Ces axes traversent Mantes-la-Ville et convergent vers Mantes-la-Jolie. La rue Jean Jaurès est davantage articulée au tissu urbain de Mantes-la-Ville.

La commune de Mantes-la-Ville, en partenariat avec Mantes-la-Jolie et la CAMY, souhaite reconfigurer le dispositif routier autour de la tranchée SNCF comprenant les ponts de Mantes Station et de Magnanville (rue des deux gares). Il est également envisager la construction d'un troisième pont sur la tranchée SNCF afin d'offrir un nouveau point d'accès à Mantes-la-Jolie et minimiser l'effet de coupure de la voie ferrée.

Une nouvelle liaison entre le boulevard Salengro et le quartier Mantes Université sera créée afin de desservir la ZAC de Mantes Université.

2.6.8.2. Transport ferroviaire

La gare de Mantes-Station se situe sur la ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Mantes la Jolie et permet de rejoindre Paris en 35 minutes en heure de pointe. L'offre ferrée à Mantes-la-Ville est un véritable atout pour l'accès à Paris et aux centres urbains de la Seine Aval (Les Mureaux, Aubergenville) et Poissy.

2.6.8.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, nous avons recensé :

Numéro de ligne	Trajet
Bus TAM n°C	Résidences du Lac – Place de l'Europe
Bus TAM n°D	Buchelay
Bus TAM n°F	Mantes-la-Jolie Station
Bus TAM n°G	Buchelay Auchan – Mantes-la-Jolie Sainte Anne
Bus TAM n°N	Guerville Senneville – Mante-la-Jolie SNCF
Bus TAM n°V	Mantes-la-Jolie – Mantes-la-Jolie Vaucouleurs.

Tableau 27: Réseau de bus de la gare de Mantes-Station

2.6.8.4. Liaisons douces

Les aménagements en faveur de l'utilisation des vélos se concentrent sur trois itinéraires :

- Mantes-la-Jolie / Rosny-sur-Seine par le RN13
- Gare de Mantes Station / ZA de la Vaucouleurs / Epône,
- Echangeur Mantes Est / Bas du Domaine de la Vallée / Auffreville – Brasseuil.

2.6.9. Mantes-la-Jolie

2.6.9.1. Réseau routier

L'A13, qui relie Paris à la Normandie assure une desserte très satisfaisante de la commune.

La desserte routière de la ville est assurée principalement par le RN13, la RD983A, la rue Thiers et la RD928.

La commune de Mantes-la-Jolie, en partenariat avec Mantes-la-Ville et la CAMY, souhaite reconfigurer le dispositif routier autour de la tranchée SNCF comprenant les ponts de Mantes Station et de Magnanville (rue des deux gares). Il est également envisager la construction d'un troisième pont sur la tranchée SNCF afin d'offrir un nouveau point d'accès à Mantes-la-Jolie et minimiser l'effet de coupure de la voie ferrée.

Une nouvelle liaison entre le boulevard Salengro et le quartier Mantes Université sera créée afin de desservir la ZAC de Mantes Université.

2.6.9.2. Transport ferroviaire

La gare de Mantes-la-Jolie est la première gare de rabattement du Mantois, et plus globalement du grand Ouest Yvelinois. La gare de Mantes-la-Ville se situe sur la ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Mantes la Jolie et permet de rejoindre Paris en 35 minutes en heure de pointe. L'offre ferrée à Mantes-la-Jolie est un véritable atout pour l'accès à Paris et aux centres urbains de la Seine Aval (Les Mureaux, Aubergenville) et Poissy.

2.6.9.3. Lignes de bus

Dans la zone d'étude, nous avons recensé au niveau de la Gare Mantes-la-Jolie Sud :

Numéro de ligne	Trajet
Bus TAM n°A	Mantes-la-Jolie Degas – SNCF Mantes-la-Jolie
Bus TAM n°B	Mantes-la-Jolie Résidence Lac – SNCF Mantes-la-Jolie
Bus TAM n°C	Mantes-la-Jolie Résidence Lac – SNCF Mantes-la-Jolie
Bus TAM n°F	SNCF Mantes-la-Jolie – SNCF Mantes-la-Jolie
Bus TAM n°N	Guerville Senneville – SNCF Mantes-la-Jolie
Bus TAM n°R2	Rosny-sur-Seine – SNCF Mantes-la-Jolie
Bus TAM n°V	SNCF Mantes-la-Jolie – Mantes-la-Jolie Vaucouleurs
Bus TAM n°X	SNCF Mantes-la-Jolie – Mantes-la-Jolie IUT
Bus TAM n°Z	Buchelay Mairie – SNCF Mantes-la-Jolie

Tableau 28: Réseau de bus de la gare routière Mantes-la-Jolie Sud de la gare de Mantes-la-Jolie

Dans la zone d'étude, nous avons recensé au niveau de la Gare routière Mantes-la-Jolie :

Numéro de ligne	Trajet
Bus TAM n°E	Mantes-la-Ville Saint-Etienne – Mantes-la-Ville SNCF
Bus TAM n°K	Jouy Mauvoisin Vallée – Mantes-la-Ville SNCF
Bus TAM n°M	Breuil Bois-Robert – Mantes-la-Jolie Saint-Maclou
Bus TAM n°I	Magnaville – Mantes-la-Ville SNCF

Tableau 29: Réseau de bus de la gare routière de Mantes-la-Jolie de la gare de Mantes-la-Jolie

2.6.9.4. Liaisons douces

Aucune liaison douce n'a été recensée dans l'aire d'étude.

3. PATRIMOINE CULTUREL

3.1. MONUMENTS HISTORIQUES

3.1.1. Principe

Une réglementation a été établie pour protéger les monuments historiques et les sites. Les principales références réglementaires sont les suivantes :

- La loi du 31 décembre 1913 qui protège « les immeubles dont la construction présente du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public ». Ceux-ci peuvent être protégés en partie ou dans leur totalité. La loi du 25 février 1943 a modifié celle de 1913, en créant notamment un périmètre de protection de 500 mètres autour de tout monument historique. La loi du 21 juillet 1962 prévoit qu'à titre exceptionnel, ce périmètre peut être étendu.

- L'article 40 de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 prévoit la possibilité pour l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) de proposer un périmètre de protection modifié de façon à définir les abords.

Il existe deux niveaux de protection :

- Un **immeuble classé** au titre des monuments historiques ne peut être détruit ou déplacé, même en partie, ni être l'objet d'un travail de restauration, de réparation ou de modification quelconque, sans autorisation du préfet de région ou du ministre, si celui-ci a décidé d'évoquer le dossier. La décision d'autorisation peut être assortie de prescriptions, de réserves ou de conditions permettant aux services de l'Etat chargés des monuments historiques d'assurer le contrôle scientifique et technique des travaux.

- Un **immeuble inscrit** au titre des monuments historiques entraîne l'obligation de ne procéder à aucune modification de l'immeuble ou partie de l'immeuble, sans avoir, quatre mois auparavant, avisé l'autorité administrative de leur intention et indiqué les travaux qu'ils se proposent de réaliser.

3.1.2. Poissy

L'aire d'étude recoupe de nombreuses zones de protection de monuments classés et inscrits. On recense dans l'aire d'étude :

Monument historique	Type de protection	Date de l'arrêté
Eglise collégiale	Classement	1841
Ancienne Abbaye	Inscription	13 mars 1933

3.1.3. Villennes-sur-Seine

On recense dans l'aire d'étude :

Monument historique	Type de protection	Date de l'arrêté
Eglise Saint-Nicolas	Inscription	19 juillet 1926

3.1.4. Vernouillet – Verneuil

On recense dans l'aire d'étude :

Monument historique	Type de protection	Date de l'arrêté
Eglise Saint-Martin	Classement	30 décembre 1930

3.1.5. Les Clairières de Verneuil

Aucun Monument classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.1.6. Les Mureaux

On recense dans l'aire d'étude :

Monument historique	Type de protection	Date de l'arrêté
Le périmètre de protection des Terrains avec dolmen	Classement	16 mai 1928

3.1.7. Aubergenville – Elisabethville

On recense dans l'aire d'étude :

Monument historique	Type de protection	Date de l'arrêté
Le périmètre de protection de l'Eglise Sainte-Thérése	Inscription	25 juillet 1977

3.1.8. Epône – Mézières-sur-Seine

Aucun Monument classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.1.9. Mantes-Station

Aucun Monument classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.1.10. Mantes-la-Jolie

Aucun Monument classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2. SITES CLASSES ET SITES INSCRITS

3.2.1. Principe

La loi du 2 mai 1930 intégrée dans les articles L 341-1 et L 341-22 du code de l'environnement permet de préserver des espaces du territoire français qui présentent un intérêt général du point de vue scientifique, pittoresque et artistique, historique ou légendaire. Le classement ou l'inscription d'un site ou d'un monument constitue la reconnaissance officielle de sa qualité et la décision de placer son évolution sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat.

Il existe deux niveaux de protection :

- **Le classement** est une protection forte qui correspond à la volonté de maintien en l'état du site désigné, ce qui n'exclut ni sa gestion ni sa valorisation.Généralement consacré à la protection des paysages remarquables, le classement peut intégrer les espaces bâtis qui présentent un intérêt architectural et sont parties constitutives du site. Les sites classés ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou dans leur aspect sauf autorisation spéciale ; celle-ci, en fonction de la nature des travaux, est soit de niveau préfectoral, soit de niveau ministériel. En site classé, le camping et le caravaning, l'affichage publicitaire et l'implantation de lignes aériennes nouvelles sont interdits.

- **L'inscription** à l'inventaire supplémentaire des sites constitue une garantie minimale de protection. Elle impose au maître d'ouvrage l'obligation d'informer l'administration quatre mois à l'avance de tout projet de travaux de manière à modifier l'état ou l'aspect du site. L'architecte des bâtiments de France (ABF) émet un simple avis sur les projets de constructions et les autres travaux et un avis conforme sur les projets de démolition.

3.2.2. Poissy

L'aire d'étude recoupe de nombreux sites classés et inscrits. On recense dans l'aire d'étude :

Nom du site	Type de protection
Enclos de l'ancien Prieuré Saint-Louis	Classement
Parc Meisonnier	Classement
Ancien quartiers (30ha)	Inscription

3.2.3. Villennes-sur-Seine

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.4. Vernouillet – Verneuil

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.5. Les Clairières de Verneuil

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.6. Les Mureaux

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.7. Aubergenville – Elisabethville

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.8. Epône – Mézières-sur-Seine

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.9. Mantes-Station

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

3.2.10. Mantes-la-Jolie

Aucun site classé ou inscrit n'a été recensé dans l'aire d'étude.

4. URBANISME REGLEMENTAIRE

4.1. PLAN LOCAL D'URBANISME

4.1.1. Poissy

Le droit des sols sur la Commune de Poissy est régi par un Plan local d'urbanisme. Le PLU a été approuvé le 20 décembre 2007 et mis à jour par arrêté le 3 mars 2009.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- Les zones Ua, UAa sont des secteurs à vocation centrale, zone à caractère dominant d'habitat, de services et d'activités
- La zone UCa est un secteur à vocation essentielle d'habitat collectif,
- La zone Ulb est un secteur à vocation essentielle d'accueil d'activités économiques et d'équipements d'intérêt collectif,
- La zone UPa est un secteur à vocation essentielle d'habitat individuel, pouvant accueillir quelques activités,
- La zone N couvre l'ensemble des zones naturelles protégées.

Les zones UA et UCa sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.2. Villennes-sur-Seine

Le droit des sols sur la Commune de Villennes-sur-Seine est régi par un Plan local d'urbanisme. Le PLU a été approuvé le 26 octobre 2007.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UA correspond au centre aggloméré traditionnel de la commune. Il s'agit d'une zone de construction dense et mixte, destinée à l'habitat pour l'essentiel, ainsi qu'aux commerces et services. Elle comprend un secteur UAa, qui est un secteur à vocation identique à l'ensemble de la zone UA, mais dont les règles d'implantation et d'emprise permettent une plus forte densité par rapport au reste de la zone.

- Les zones UC, UCa, UCb1 et UCc sont des zones à dominante résidentielle, elles correspondent aux quartiers de Villennes proches du centre-ville ou sur le plateau. Elles sont constituées de maisons individuelles réalisées à l'unité ou en opérations groupées.

- La zone N permet la préservation de différents espaces naturels notamment les espaces boisés situés au sud de la commune, le vallon du Pré-Seigneur mais aussi les coteaux boisés séparant le plateau de la Vallée de la Seine. La zone Nh est destinée aux constructions existantes situées dans une zone naturelle. Il correspond à l'application de l'article L123-4 du code de l'urbanisme, permettant d'accueillir en zone naturelle et forestière, dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées, des constructions à condition qu'elles ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, des milieux naturels et des paysages.

Les zones UA et UCc sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.3. Vernouillet-Verneuil

Le droit des sols sur la Commune de Verneuil est régi par un Plan local d'urbanisme. Le PLU a été approuvé le 16 octobre 2006.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UM3 correspond aux secteurs d'habitat individuel.
- La zone UM1 correspond aux secteurs d'habitat individuel, pouvant comporter des commerces ou de l'activité sous certaines conditions.
- La zone AU correspond aux territoires situés en limite des tissus constitués et qui doivent recevoir à terme l'extension mesurée de l'urbanisation. Ces secteurs ne bénéficient pas à leur proximité des équipements nécessaires pour les ouvertures rapide à l'urbanisation. Elle a pour vocation de recevoir des tissus mixtes d'habitat et d'activités non polluantes. Son ouverture à l'urbanisation obligera à opérer une modification ou une révision du PLU.
- La zone UCV correspond aux secteurs du vieux village construits en ordre continu. Certaines activités commerciales ou artisanales peuvent y trouver place sous certaines conditions.
- La zone N correspond aux zones naturelles qu'il convient de protéger, en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments qui la composent.

Les zones UM3 et AU sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.4. Les Clairières de Verneuil

Le droit des sols sur la Commune de Verneuil est régi par un Plan local d'urbanisme. Le PLU a été approuvé le 16 octobre 2006.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UM1 correspond aux secteurs d'habitat individuel, pouvant comporter des commerces ou de l'activité sous certaines conditions.
- La zone UM2 correspond aux secteurs d'habitat individuel sur parcelles de grandes tailles.
- La zone UI est un secteur destiné à l'implantation d'activités économiques.
- La zone UC est un secteur composé pour l'essentiel d'immeubles collectifs et de grands équipements d'intérêt général.
- Les zones N et N1 correspondent aux zones naturelles qu'il convient de protéger, en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments qui la composent.

Les zones UI, N et UC sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.5. Les Mureaux

Le droit des sols sur la Commune des Mureaux est régi par un Plan local d'urbanisme. La révision du PLU a été approuvé le 22 novembre 2009 et mis à jour le 14 décembre 2010.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UA recouvre le centre-ville élargi des Mureaux. Elle comprend également la ZAC du prolongement du centre ville dont l'un des objectifs est de relier et d'ouvrir le centre ville sur l'avenue principale de la ville à savoir la RD 43 transformée en boulevard urbain. Cette zone à dominante habitat se caractérise toutefois par la mixité des activités qui y sont permises (habitat, équipements, activités artisanales, activités de tourisme et de loisirs, bureaux, commerces et services). Le développement des activités économiques est encouragé pour les parcelles adressées sur la RD43 dans un souci d'équilibre avec le centre ville et les quartiers environnants.
- La zone UB correspond aux quartiers pavillonnaires édifiés dans le respect du découpage agricole ancien. Le règlement vise à préserver le caractère paysager de faible densité, individuel et discontinu de ces quartiers tout en encadrant la densification probable du tissu qui présente des réserves foncières importantes en cœur d'îlot liées à un parcellaire de grande profondeur et sous occupé.
- La zone UV est une zone d'intérêt patrimoniale à protéger de par sa qualité, sa composition, son site, son emprise, son histoire et sa végétation ou sa situation urbaine. Elle correspond aux deux grands sites de loisirs de la ville, et à l'hôpital de Becheville.

La zone UA est le zonage directement concerné par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.6. Aubergenville – Elisabethville

Le droit des sols sur la Commune d'Aubergenville – Elisabethville est régi par un Plan local d'urbanisme. La révision du PLU a été approuvé le 11 mars 2005.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UB est une zone à vocation d'habitation de moyenne densité pouvant accueillir de l'artisanat, des activités libérales et des équipements publics.
- La zone UD est une zone d'habitat collectif qui peut également recevoir des commerces, des services, des équipements publics où les activités libérales sont admises. Elle comprend un secteur UDa situé à proximité de la gare, et un secteur UDc qui correspond à une opération de constructions de hauteurs variées, de faible densité s'inscrivant dans un tissu aéré.
- La zone UF est une zone d'habitat de densité moyenne à serrée, laquelle peut s'accompagner d'activités libérales ou artisanales dans le volume de ces constructions.
- La zone UG est une zone urbaine composée d'habitations de moyenne densité, pouvant notamment accueillir des activités libérales. Elle comprend un secteur UGa qui peut accueillir des commerces de détail et de l'artisanat.

- La zone UI est destinée à recevoir des établissements industriels avec les constructions qui leur sont liées, des activités artisanales, des bureaux, des garages, des entrepôts, des équipements collectifs à l'exclusion de l'habitat et du commerce de détail non liés à l'activité de la zone.

- La zone 1AUa est une zone destinée à l'urbanisation sous forme d'aménagement d'ensemble, permis groupés ou lotissements à usage d'habitations. L'habitat aura la forme individuelle et/ou collective.

- La zone 1AUb est une zone principalement affectée à la construction d'activités industrielles ou artisanales, d'entrepôts et bureaux. Elle pourra également recevoir des équipements d'enseignement professionnel, des entreprises commerciales, hôtels, restaurants ainsi que des services liés au fonctionnement des établissements admis dans la zone. De même, l'installation d'une déchetterie, le réaménagement de carrières y sont permises ainsi que des équipements publics.

Les zones UDa et UG correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Le droit des sols sur la Commune d'Epône est régi par un Plan local d'urbanisme. La révision du PLU a été approuvé le 31 mai 2001 et mis à jour le 30 mars 2006.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone NCA correspond à une zone naturelle réservée aux activités agricoles.

- La zone UJ correspond à une zone d'activités.

- La zone UG correspond à une zone d'habitations basses implantées isolement, en bandes ou groupées.

- La zone UM correspond à la zone ferroviaire.

Les zones UM, UG et UJ correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.8. Mantes-Station

Le droit des sols sur la Commune de Mantes-la-Ville est régi par un Plan local d'urbanisme. La révision du PLU a été approuvé le 26 septembre 2005. Une mise en compatibilité du PLU concernant la ZAC Mantes Université a été effectuée le 01 février 2008.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UMU correspond aux terrains de la ZAC Mantes Université, à Mantes-la-Ville et à Mantes-la-Jolie,

- La zone UB à Mantes-la-Ville correspond à la zone dite de « péri centre ». C'est un secteur très diversifié en terme de constructions et de fonctions. Dans ces quartiers de la ville, se sont développés des quartiers pavillonnaires composés de maisons de ville ou de maisons individuelles, dans un tissu urbain assez dense, des immeubles collectifs mais aussi des constructions à usage d'activités artisanales importantes, des entreprises industrielles, des commerces et des équipements publics. C'est une zone de mutation et de renouvellement urbain permettant de densifier le tissu existant afin d'accueillit des petits immeubles collectifs, des maisons de ville ou des maisons individuelles et permettre le développement des commerces, des bureaux, des services et des équipements publics.

- La zone UE à Mantes-la-Ville, à proximité du péricentre est un secteur peu dense réservé principalement à des habitations individuelles peu élevées dont le caractère résidentiel sera conforté et préservé. Les constructions à usage de commerce, d'activités ou de services nécessaires à la zone y sont présentes.

- La zone UAa à Mantes-la-Jolie correspond au centre ancien traditionnel et historique de la commune. Il s'agit d'une zone plurifonctionnelle destinée à recevoir toutes les constructions liées à la vie de la ville. Elle comprend donc des immeubles d'habitation, des constructions d'équipements publics, de commerces, des bureaux et des activités. Ces quartiers, pour affirmer leur identité doivent maintenir voire renforcer leur densité actuelle et poursuivre le développement des commerces et des services aux habitants dans le respect de leur environnement.

- La zone UBa à Mantes-la-Jolie correspond à la zone dite de péricentre, très diversifiée en termes de construction et de fonction. Elle comprend la ZAC Henri Dunant créée le 26 novembre 2001. Cette zone de mutation et de renouvellement urbain a une double vocation : d'une part, conforter une morphologie d'immeubles collectifs moins denses et moins hautes qu'une zone UA qui soit l'intermédiaire entre l'hyper centre et les zones plus résidentielles, et, d'autre part, renforcer le caractère de centralité du centre ville en consolidant la densité bâtie existante afin d'accueillir des petits immeubles collectifs, des maisons de ville ou des maisons individuelles et en permettant le développement de commerces, des bureaux, des services et des équipements publics.

- La zone UEa correspond au quartier pavillonnaire de la commune. C'est un secteur peu dense réservé principalement à des habitations individuelles implantées isolément ou en bande, peu élevées et dont le caractère résidentiel à proximité du centre ville sera conforté et préservé. Les constructions à usage de commerces, d'activité ou de service nécessaires à la zone y sont présentes.

Les zones UMU, UB correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

4.1.9. Mantes-la-Jolie

Le droit des sols sur la Commune de Mantes-la-Jolie est régi par un Plan local d'urbanisme. La révision du PLU a été approuvé le 20 mars 2006.

Dans l'aire d'étude, les zonages sont les suivants :

- La zone UMU correspond aux terrains de la ZAC Mantes Université, à Mantes-la-Ville et à Mantes-la-Jolie,

- Les zones UB et UBa à Mantes-la-Jolie correspond à la zone dite de péricentre, très diversifiée en termes de construction et de fonction. Elle comprend la ZAC Henri Dunant créée le 26 novembre 2001.

- Cette zone de mutation et de renouvellement urbain a une double vocation : d'une part, conforter une morphologie d'immeubles collectifs moins denses et moins hautes qu'une zone

UA qui soit l'intermédiaire entre l'hyper centre et les zones plus résidentielles, et, d'autre part, renforcer le caractère de centralité du centre ville en consolidant la densité bâtie existante afin d'accueillir des petits immeubles collectifs, des maisons de ville ou des maisons individuelles et en permettant le développement de commerces, des bureaux, des services et des équipements publics.

- La zone UI a vocation à accueillir principalement des bureaux, des activités industrielles et artisanales et des entrepôts commerciaux.

La zone UMU correspond au zonage directement concerné par les travaux d'aménagement de la gare.

4.2. LES SERVITUDES

4.2.1. Les principes

Les servitudes se présentent comme des contraintes d'utilisation ou d'occupation des sols affectant les terrains nus ou bâtis et sont liées à un immeuble, un droit de passage, une infrastructure ou des réseaux divers.

Elles prennent leur source juridique dans le Code civil mais également dans le Code de l'Urbanisme, le Code forestier, le Code rural ou encore le Code de la Santé publique.

4.2.1.1. Servitudes de protection des Monuments historiques

Les monuments historiques classés ou inscrits bénéficient d'un périmètre de protection de 500 m de rayon. L'Architecte des Bâtiments de France doit être consulté avant tout travaux.

4.2.1.2. Servitudes de protection des sites classés et inscrits

L'avis du Ministère de la Culture est nécessaire en cas de travaux en site classé, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France suffit en cas de site inscrit.

4.2.1.3. Servitudes aéronautiques

Elles sont liées aux aéroports. Ces servitudes ont été instituées pour la protection de la circulation aérienne. Les plans de servitudes de dégagement délimitent les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou des obstacles de toute nature est réglementée.
La côte maximale NGF du projet est bien inférieure aux hauteurs minimales de dégagement.

4.2.1.4. Servitudes relatives aux terrains riverains des cours d'eau non domaniaux (servitudes de halage et de marchepied)

Cette servitude oblige à laisser un passage de largeur variable pour l'entretien du cours d'eau.

4.2.1.5. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques

Cette servitude définit des zones de protection, d'un périmètre variant entre 200 m et 3 000 m selon la catégorie des centres de réception. Dans cette zone, les propriétaires d'installations produisant ou propageant des perturbations pouvant gênées le centre de réception doivent se conformer aux dispositions qui leur sont imposées par l'administration.

4.2.1.6. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat (faisceaux hertziens)

Cette servitude créée des zones non altius tollendi. Ces servitudes affectent l'altimétrie des ouvrages pouvant faire obstacles aux émissions radioélectriques.

4.2.1.7. Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz et de transport d'hydrocarbures liquides

Ces servitudes sont instituées par arrêté préfectoral. Ce sont des servitudes de passage et de zone non aedificandi sur une bande de largeur variable. Il y a une obligation de laisser le libre passage et l'accès à la canalisation. Cette servitude suppose qu'en cas de réalisation de travaux une demande de renseignements soit adressée au représentant local du réseau et qu'ensuite l'entreprise envoie une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux à ce même exploitant. Les travaux ne doivent pas causer de dommages à ces conduites de transport.

4.2.1.8. Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques

Ces servitudes entraînent le droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, au-dessus des propriétés ou des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens sur des terrains privés non fermés. Ces servitudes permettent en outre le droit au bénéficiaire de couper arbres et branches pouvant se trouver à proximité des conducteurs aériens sur des terrains privés non-bâtis et non-fermés.

4.2.1.9. Servitudes relatives aux chemins de fer

Ces servitudes imposent des travaux de débroussaillage et d'élagage dans une bande de 20 m de part et d'autre de la voie.

Les principales servitudes existantes sont répertoriées ci-dessous.

4.2.2. Poissy

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, rue de la gare,
- Servitudes relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques, au sud-ouest de la gare,
- Servitudes de halage et de marchepied, tout au long de la Seine,
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des obstacles, faisceau Hertzien de Evreux-Houille, dans toute la zone d'étude,
- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques 63 kV, Boulevard Gambetta.

4.2.3. Villennes-sur-Seine

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, au sud-ouest de la gare,
- La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions,

- Servitude de protection des monuments historiques, périmètre de protection de 500 mètres de rayon,
- Servitudes de hallages et de marchepied le long des bords de la Seine
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat, liaison troposphérique de Houilles vers Evreux Fauville – Altitude maxi NGF 160 mètres,
- Servitudes relatives aux faisceaux hertziens de Vernon (camp romain) à Suresnes (Mont-Valérien),
- Servitudes en zone submersible de la Seine, zone à risque d'inondation, Zone B – Expansion des crues.

4.2.4. Vernouillet-Verneuil

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Les voies ferrées sont en zone submersible de la Seine, zone à risque inondable,
- La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions,
- Servitudes aéronautiques de dégagement,
- Servitude de protection des monuments historiques, périmètre de protection de 500 mètres de rayon,
- Servitudes de hallages et de marchepied le long des bords de la Seine
- Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques – Altitudes maximales des obstacles à 185 mètres.

4.2.5. Les Clairières de Verneuil

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes aéronautiques de dégagement,
- La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions,
- Bande de 50 mètres en lisière des massifs de plus de 100 hectares.

4.2.6. Les Mureaux

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, au sud-ouest de la gare,
- La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions,
- Servitude de protection des monuments historiques, au nord-ouest de la gare,
- Servitudes aéronautiques de dégagement, sur les abords sud-ouest de la gare,
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat, liaison Paris – Brueil-en-Vexin.

4.2.7. Aubergenville – Elisabethville

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, Avenue Charles de Gaulle et Boulevard de la Plage,
- La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions,
- Servitude de protection des monuments historiques,

4.2.8. Epône – Mézièress-sur-Seine

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz,
- La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions,
- Servitudes de protection de champs captant, au sud et au nord de la gare.

4.2.9. Mantes-Station

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz GAZ HP DN 200), au nord de la voie de chemin de fer,
- Servitudes relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques au sud-est du Bâtiment Voyageur, rayon de 3000 mètres.
- Servitudes relatives aux lignes de télécommunication, le long de la Route de Chantereine côté Mantes-la-Ville, puis Boulevard Victor Duhamel et la Rue de Lorraine côté Mantes-la-Jolie.
- Risque archéologique fort, du côté de Mantes-la-Jolie
- Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine, près du cimetière, du côté de Mantes-la-Jolie

4.2.10. Mantes-la-Jolie

Dans l'aire d'étude, les servitudes sont les suivantes :

- Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer,
- Servitudes relatives aux lignes de téléphonique et télégraphique Rue de la Croix Blanche, Rue Emile Zola, Boulevard du Maréchal Juin,
- Risque archéologique fort, du côté de Mantes-la-Jolie
- Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine, le long de la voie de chemin de fer, boulevard Carnot, Place du 8 mai 1945

4.3. LES EMPLACEMENTS RESERVES

4.3.1. Poissy

Aucun emplacement réservé n'a été recensé dans la zone d'étude.

4.3.2. Villennes-sur-Seine

Un emplacement réservé à la SNCF pour le quadruplement des voies (13 000m²) se situe au sud de la gare.

4.3.3. Vernouillet – Verneuil

Aucun emplacement réservé n'a été recensé dans la zone d'étude.

4.3.4. Les Clairières de Verneuil

Aucun emplacement réservé n'a été recensé dans la zone d'étude.

4.3.5. Les Mureaux

Plusieurs emplacements réservés sont présents dans la zone d'étude :

- Deux emplacements se situent au nord de la voie ferrée, le long de l'avenue Paul Raoult.
- Un emplacement se situe au sud de la voie ferrée, Avenue Paul Raoult au niveau de la Rue Gambetta,
- Deux emplacements Rue Aristide Briand,
- Deux emplacements rue Paul Doumer.

4.3.6. Aubergenville – Elisabethville

Plusieurs emplacements réservés sont présents dans la zone d'étude :

- Ateliers de voirie – Parc et jardin – Rue du Chantier Hérubé – 879 m²
- Palette de retournement des impasses des Priers et Villa Hérubé – 470 m²
- Chemin piétons Nord-sud Plan Verts – Avenue du Général de Gaulle – 13787 m²

4.3.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Un emplacement réservé se situe le long de l'autoroute A13, sur une bande de 75 mètres de par et d'autre de la voie, dont l'Etat est bénéficiaire.

4.3.8. Mantes-Station

Un Espace Boisé Classé (EBC) se situe à l'est de la Route de Houdan, à environ 250 mètre au sud du Bâtiment Voyageur, à Mantes-la-Ville

Plusieurs emplacements réservés sont présents dans la zone d'étude :

- Mantes-la-Ville : Accès raccordement au pont – 1 100 m²
- Mantes-la-Jolie : Liaison cimetière / Rue de Verdun – 1095,98 m²
- Mantes-la-Jolie : Liaison rue de Lorraine / Boulevard Calmette – 3 392,76m²
- Mantes-la-Jolie : Restructuration Place de l'Europe et Boulevard Calmette
- Mantes-la-Jolie : Prolongement rue de la Tuilerie / Boulevard du Midi.

4.3.9. Mantes-la-Jolie

Cinq EBC se situent à l'est du Bâtiment Voyageur, dans le triangle que forme le Boulevard du Maréchal Juin et l'Avenue de la Division, et la place du 8 mai 1945.

Un emplacement réservé est présent dans l'aire d'étude :
Mantes-la-Jolie : Collecteur assainissement nord, Avenue du Président Franklin Roosevelt – 420m²

5. MILIEU PHYSIQUE : LE RISQUE INONDATION

Les zones d'études des gares de Poissy, Villennes-sur-Seine et Vernouillet-Verneuil interceptent le lit de la Seine, et un affluent « la Rivière de Mauldre » au niveau de la commune d'Epône.

Le régime pluvial du bassin de la Seine expose les territoires riverains à des crues dont certaines se sont traduites par des inondations catastrophiques (1785, 1910, etc.).

Il s'agit d'inondations de plaine résultant de pluies prolongées sur des reliefs dans l'ensemble peu marqués et aux sols assez perméables, où le ruissellement est long à se déclencher.

Le phénomène est accru par l'imperméabilisation naturelle et temporaire (saturation des sols, gel) ou artificielle des sols. La vulnérabilité est accentuée par la forte occupation des sols et l'urbanisation toujours croissante en Ile-de-France. On note de façon générale une diminution des espaces naturels constituant des zones d'expansion des crues.

Néanmoins des barrages et réservoirs écrêteurs de crue ont été construits en amont de Paris (barrages réservoirs de la Marne et de la Seine) mais ils n'emmagasinent qu'une partie des volumes de crues).

5.1. LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATIONS (PPRI)

Le risque étant la combinaison de l'aléa et de la vulnérabilité, il est possible de limiter l'exposition des populations à l'aléa. Il existe pour cela des outils réglementaires, dont les Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI).

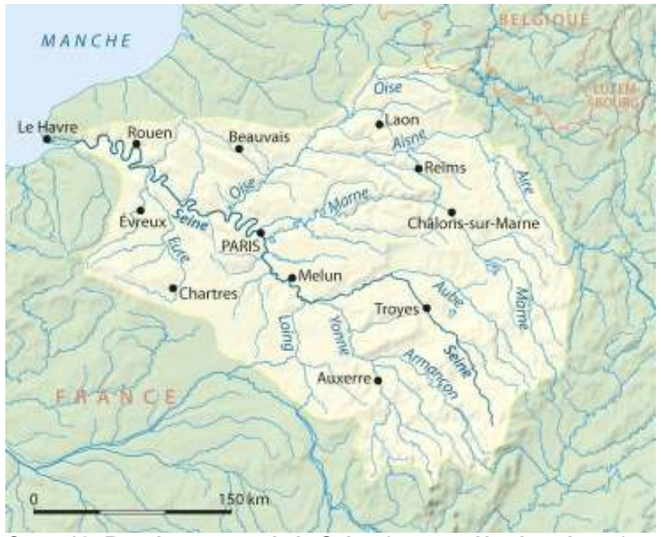
Les PPRI ont pour objectif de :
De définir les zones exposées aux risques prévisibles,

De définir les zones non directement exposées aux risques mais où des constructions, ouvrages, aménagements ou exploitations pourraient les aggraver ou en provoquer de nouveaux.

D'édicter des prescriptions et interdictions relatives à ces aménagements. Ces documents viennent remplacer les dispositifs suivants : les Plans d'Exposition aux Risques (PER) issus de la loi plus ancienne du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles, les périmètres de risques délimités en application de l'article R111-3 du code de l'Urbanisme, et les Plans des Surfaces Submersibles des vallées issus du décret loi du 3 Octobre 1935.

Les communes ont la possibilité, par l'intermédiaire des contrats de rivières, de mutualiser leurs moyens pour mettre en place un ou plusieurs Plans de Prévention du Risque Inondation.

5.2. LE PPRI DE LA VALLLEE DE LA SEINE ET DE L'OISE



Carte 10: Bassin versant de la Seine (source: Nordnordwest)

Les crues de la Seine soumettent une partie importante de la population riveraine à des inondations de fréquence et d'intensité variables. L'inondation centennale de 1910, celle de 1955 ou encore celle de 1982 ont provoqué des dégâts aux conséquences économiques considérables.

57 communes des Yvelines dont les neuf communes concernées par le projet, riveraines de la Seine et de l'Oise, peuvent être soumises par un risque de débordement. Une simulation a montré qu'une crue de même ampleur que celle de 1910 inonderait 15% en moyenne des superficies communales où sont implantées des habitations, des locaux d'activité et commerciaux et des équipements.

Le PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise a été approuvé par arrêté du 30 juin 2007. Dans les Yvelines, le zonage réglementaire est composé de cinq zones :

Types de Zonage	Prescriptions
Zone verte	Il s'agit des terrains libres ou quasiment libres de toute urbanisation sur lesquels les prescriptions visent à préserver les conditions d'écoulement et d'expansion des crues, ce qui conduit notamment à y interdire toute urbanisation nouvelle à l'exception de certains équipements publics et aménagements d'intérêt général indispensables. Les constructions existantes peuvent faire l'objet d'entretien ou d'amélioration.
Zone bleue	Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.
Zone rouge clair	Elle recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau comprise entre 1 et 2 m. Il s'agit d'arrêter l'urbanisation nouvelle mais de permettre le renouvellement urbain. Y sont permis constructions et extensions sous condition.
Zone rouge sombre	Elle recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau supérieure à 2 m. A part quelques cas particuliers, les nouvelles constructions y sont interdites.
Zone marron	Elle se situe le long des berges du fleuve et a pour objectif de préserver les zones de grand écoulement de la Seine en raison des courants et d'y interdire toute construction.

5.2.1. Poissy

Situation	Types de zonage
Gare de Poissy	Hors zonage du PPRi
Au nord-est de la gare	Zone bleue

5.2.2. Villennes-sur-Seine

Situation	Types de zonage
Gare de Villennes-sur-Seine	Hors zonage du PPRi
A l'ouest de la gare	Zone bleue

5.2.3. Vernouillet – Verneuil

Situation	Types de zonage
Gare de Vernouillet - Verneuil	Hors zonage du PPRi
Au nord-ouest de la gare	Zone verte

5.2.4. Les Clairières de Verneuil

Situation	Types de zonage
Gare des Clairières de Verneuil	Hors zonage du PPRi

5.2.5. Les Mureaux

Situation	Types de zonage
Gare des Mureaux	Zone bleue

5.2.6. Aubergenville – Elisabethville

Situation	Types de zonage
Gare d'Aubergenville - Elisabethville	Hors zonage du PPRi

5.2.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Situation	Types de zonage
Gare d'Epône – Mézières	Zone bleue

5.2.8. Mantes-Station

Situation	Types de zonage
Gare de Mantes-Station	Hors zonage du PPRi

5.2.9. Mantes-la-Jolie

Situation	Types de zonage
Gare de Mantes-la-Jolie	Hors zonage du PPRi

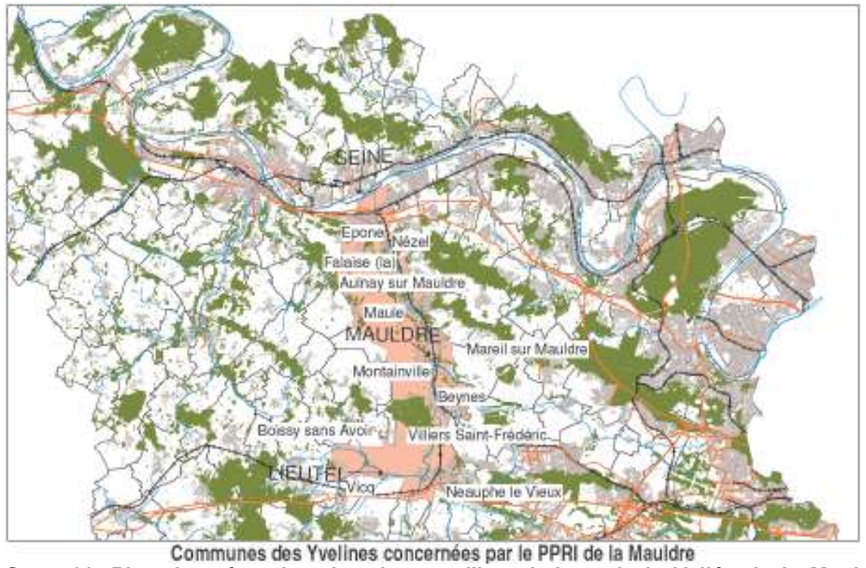
5.3. LE PPRI DE LA VALLEE DE LA MAULDRE ET DU LIEUTEL

La Mauldre est un affluent de la Seine. Cette rivière parcourt le département des Yvelines (78) sur 35,4 km.

Les crues de la Mauldre correspondent à des crues à caractère presque « torrentiel » en raison de la taille réduite des bassins versants, de l'urbanisation des parties amont et de la morphologie des vallées.

Le PPRI de la Vallée de la Mauldre a été prescrit le 12 décembre 2002. Il concerne 12 communes riveraines de la Mauldre, dans le département des Yvelines.

Les communes concernées par le PPRI de la Mauldre figurent sur la carte présentée ci-après :



Communes des Yvelines concernées par le PPRI de la Mauldre

Carte 11: Plan de prévention des risques d'inondations de la Vallée de la Mauldre (Source: notice de présentation du PPRI, septembre 2006)

La commune d'Epône est concernée par les crues de la Seine et de la Mauldre, et donc par les deux PPRi. Dans ce cas, le PPRi le plus contraignant s'appliquera pour déterminer les utilisations des sols autorisées.

5.3.1. Epône – Mézières

Situation	Types de zonage
Gare d'Epône – Mézières	Hors zonage PPRi

6. MILIEU NATUREL

6.1. ZONE NATUEL D'INTERET ECOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

Lancé en 1982 et mis à jour régulièrement, l'inventaire des ZNIEFF a pour but de localiser et décrire des territoires d'intérêt régional abritant des espèces végétales et animales de valeur patrimoniale. Les ZNIEFF sont donc avant tout des outils de connaissance du milieu ; cette classification n'entraîne aucune protection réglementaire.

Cet inventaire différencie deux types de zones :

- **Les ZNIEFF de type I,** de superficie en général limitée, sont caractérisées par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.
- **Les ZNIEFF de type II** sont constituées de grands ensembles naturels qui, sur le plan biologique, sont riches ou offrent des potentialités importantes, tels que les massifs forestiers, les vallées, les plateaux… Ces zones peuvent inclure plusieurs ZNIEFF de type I ponctuelles et des milieux intermédiaires de valeur moindre mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.

6.1.1. Poissy

Deux Z.N.I.E.F.F. de type I et II sont présentes dans la commune, en dehors de la zone d'étude de la gare :

- La Z.N.I.E.F.F. n° 1361 dite « forêt de Marly », au sud-ouest du territoire communal. Elle regroupe un ensemble forestier (Bois de Poncy, le Rendez-vous de Chasse, une partie du golf) qui présente de multiples intérêts : pédagogiques, écologiques, faunistiques, floristiques. Les communautés végétales y sont nombreuses et diversifiées notamment du fait des variations topographiques.

- La Z.N.I.E.F.F. n° 1359 « forêt de Saint-Germain-en-Laye ». Elle est située le long de la limite communale sud. Les associations végétales y sont variées : forêt calcicole, chênaie acidophile…

6.1.2. Villennes sur Seine

Aucune ZNIEFF n'a été recensée dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.1.3. Vernouillet - Verneuil

Une Z.N.I.E.F.F. de type I est présente au nord de la gare :

La ZNIEFF n°221 3014 dénommée « Plan d'eau de Verneuil – Les Mureaux » englobe divers plans d'eau situés en bords de Seine, issus de l'évolution de zones d'extraction de matérieux alluviaux. Cette zone d'une surface de 300ha englobe des milieux de fonds de vallées, principalement constitués de milieux aquatiques mais avec une composante forestière.

6.1.4. Les Clairières de Verneuil

Une ZNIEFF de type I est présente à l'ouest de la gare :

La ZNIEFF n°221 3015 dénommée « Lande du Bois de Verneuil » montre une surface beaucoup plus réduite (8ha). Elle est située au sein du massif boisé du Bois de Verneuil.

6.1.5. Les Mureaux

Deux ZNIEFF de type I sont présentes dans la commune, en dehors de la zone d'étude de la gare :

- « Plans d'eau de Verneuil – Les Mureaux », située sur les communes de Verneuil-sur-Seine et Les Mureaux, d'une superficie de 300ha,
- Zone agricole et carrière de Flins sur les communes de Flins-sur-Seine et les Mureaux, d'une superficie de 167,4ha.

6.1.6. Aubergenville – Elisabethville

Une ZNIEFF de type I jouxte la limite nord de la commune, en dehors de la zone d'étude de la gare :

La forêt des Alluets, boisements péri-urbains en rebord de plateau entre Flins-sur-Seine, Aubergenville, les Mureaux, et Verneuil-sur-Seine.

6.1.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Une ZNIEFF de type I se trouve au nord de la commune, en dehors de la zone d'étude de la gare :

Le site du « Bout du Monde » est constitué d'un plan d'eau issu d'anciennes extractions de granulats alluvionnaires, de zones de friches herbeuses ou arbustives, de secteurs boisés avec des peuplements d'âges divers.

6.1.8. Mantes-Station

Aucune ZNIEFF n'a été recensée dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.1.9. Mantes-la-Jolie

Deux ZNIEFF de type I sont présentes dans l'espace communal, en dehors de la zone d'étude de la gare :

- La ZNIEFF n°1481 dénommée « Sablières de Mantes » est constituée de zones humides artificielles obtenue par bouleversement du terrain est extraction de sable. Il s'agit de friches, terrains vagues, faisant transition avec des pelouses sablo-calcaires.
- La ZNIEFF n°1486 dénommée « Ballastières de Mantes-la-Jolie » est aussi constituée de zone humide artificielle, obtenue après extraction de ballast.

6.2. NATURA 2000

L'union européenne a adopté deux directives, l'une en 1979, l'autre en 1992, pour donner aux Etats membres un cadre commun d'intervention en faveur de la préservation des milieux naturels :
La directive du 2 avril 1979, dite directive « Oiseaux », prévoit la protection des habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Pour chaque pays de l'Union européenne, les sites les plus adaptés à la conservation des habitats de ces espèces seront progressivement classés en Zone de Protection Spéciale (ZPS). Pour déterminer ces sites, un inventaire a été réalisé dénommé ZICO (Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux).

La directive du 21 mai 1992, dite directive « Habitats », promeut la conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvage. Elle prévoit la création d'un réseau écologique européen de Zones Spéciales de Conservation (ZSC). Pour cela des sites sont pressentis. Ils sont alors appelés pSIC (Proposition de Sites d'Intérêt communautaire).

L'ensemble de ces sites constitue le réseau Natura 2000. Des travaux envisagés dans des zones Natura 2000 ou à proximité immédiate soumettent les projets à étude d'incidence. Ces dernières doivent analyser les impacts du projet sur les zones protégées et proposer des mesures de résorption de ces mesures le cas échéant. La présence de ces zones est très contraignante pour un projet.

6.2.1. Poissy

Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.2.2. Villennes-sur-Seine

Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.2.3. Vernouillet – Verneuil

Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.2.4. Les Clairières de Verneuil

Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.2.5. Les Mureaux

Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.2.6. Aubergenville – Elisabethville

Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé dans la zone d'étude, ni aux abords.

6.2.7. Epône – Mézières-sur-Seine

Le site pSIC n°FR1102013 de la « Carrière de Guerville » s'étend entre les communes de Guerville et Mézières-sur-Seine, commune jouxtant la commune d'Epône. Il s'agit d'une ancienne carrière dont les activités d'extraction ont permis le développement de milieux pionniers variés et en constante évolution. De nombreux éboulis crayeux présents sont alimentés par l'effondrement régulier d'une falaise.

Actuellement, les activités d'extraction ayant cessé, la carrière est en cours de réaménagement. Un programme d'aménagement a été établi en concertation botanique national du Bassin parisien afin de conserver la population de Sisymbre.

A Guerville, la ligne ferroviaire et le site Natura 2000 sont séparés par deux grands axes routiers que sont la départemental 113 et l'autoroute A13, ce qui limite le risque d'atteinte et d'incidence sur le milieu naturel.

6.2.8. Mantes-Station

Le site ZPS n°FR1112012 « Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » est localisé sur la commune de Mantes-la-Jolie, commune jouxtant la commune de Mantes-la-Ville.

Une partie du site est très proche des voies ferrées existantes. Ce site revêt une importance ornithologique primordiale en Ile-de-France, déjà constatée par plusieurs classements et inventaires et justifiant différentes protections juridiques.

On y observe des habitats rares (landes, zones steppiques), utilisés par les oiseaux en période de reproduction et lors des passages prénuptiaux ou postnuptiaux. Le site est ainsi d'un grand intérêt en tant qu'étape migratoire pour l'Oedicnème criard (avec des effectifs s'élevant jusqu'à une centaine d'individus) ou l'Alouette lulu (jusqu'à 20 individus).

La présence de ces plans d'eau, parfois de grande superficie (base de loisir de Lavacourt) en fait une zone d'hivernage d'importance régionale, usités par de nombreux laridés (goélands et mouettes) et anatidés (oies, cygnes, canards…).

Malgré la proximité du site Natura 2000 à la ligne de chemin de fer existante, la sensibilité est faible étant donnée la faible interaction entre la voie ferrée et le site.

6.2.9. Mantes-la-Jolie

Voir le paragraphe 6.2.9 ci-dessus.

7. GRILLE DE SYNTHESE DES ENJEUX PAR GARE

Il s'agit dans ce paragraphe de recenser les thèmes décrits dans l'analyse de l'environnement urbain des gares représentant les enjeux environnementaux au sein de l'aire d'étude.

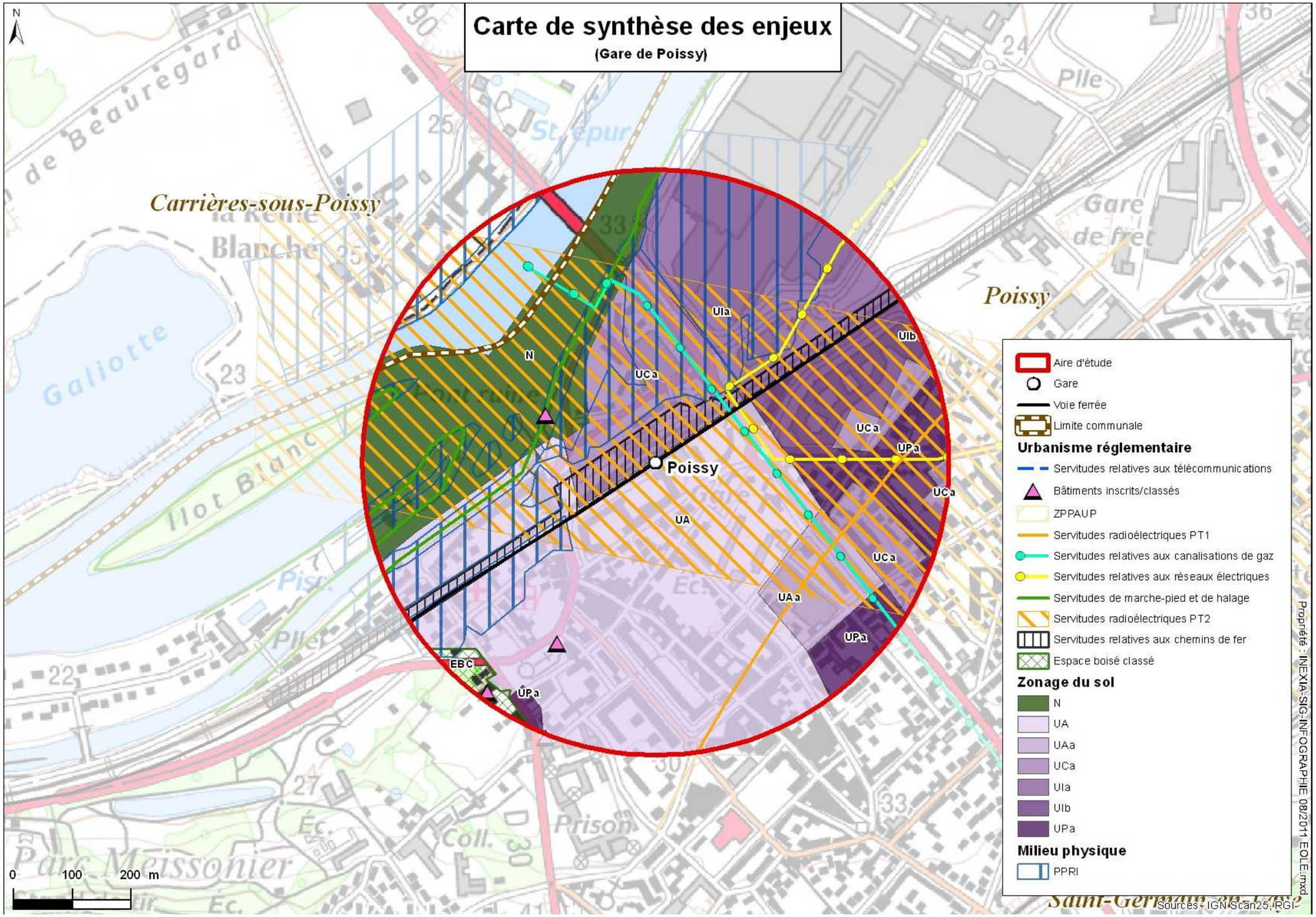
Les enjeux sont, par définition, indépendants de la nature du projet. Il en résulte donc une approche objective de l'environnement.

Pour chaque gare, le chapitre présente un tableau et une carte de synthèse des enjeux.

7.1. POISSY

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
POISSY	Occupation des sols	Habitat	Tissu urbain dense, habitations de type maisons en pierre de taille et immeubles des années 1965/1982
		Commerces et services	Présence de commerces de proximité + activités artisanales
		Equipements publics	On recense six établissements dits sensibles dans l'aire d'étude (2 écoles – 2 Crèches – 2 Cliniques)
		Offre en stationnement	Présence de six parkings dont un Parking d'Intérêt Régional
		Zone d'activité - ZAC	Présence de la ZAC BONGARD (logement) Projet sur l'Ilôt Codos
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	La gare de Poissy est une gare mixte RER/SNCF desservie par le R.E.R. A et la ligne TRANSILIEN SNCF Paris Saint Lazare- Mantes via Poissy. L'exploitation des deux lignes est assurée par la SNCF sur le territoire communal de Poissy.
		Ligne de bus	On recense deux gares routières dans l'aire d'étude.
		Liaisons douces	On recense trois liaisons douces au sein de l'aire d'étude.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	La zone d'étude intercepte la zone de protection d'un Monument historique classé et d'un Monument historique inscrit.
		Sites inscrits ou classés	On recense deux sites classés et un site inscrit dans la zone d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UA et UCa sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. Les zones Ua, UAa sont des secteurs à vocation centrale, zone à caractère dominant d'habitat, de services et d'activités La zone UCa est un secteur à vocation essentielle d'habitat collectif,
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, rue de la gare, Servitudes relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques, au sud-ouest de la gare, Servitudes de halage et de marchepied, tout au long de la Seine, Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des obstacles, faisceau Hertzien de Evreux-Houille, dans toute la zone d'étude, Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques 63 kV, Boulevard Gambetta
		Emplacements réservés	Aucun emplacement réservé n'a été recensé
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare de Poissy et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise. Par contre, au nord-est de la gare, on recense une zone bleue. Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	On recense deux ZNIEFF dans la commune, mais elles se trouvent en dehors de la zone d'étude
		NATURA 2000	Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité

Tableau 30 : Synthèse des enjeux de Poissy



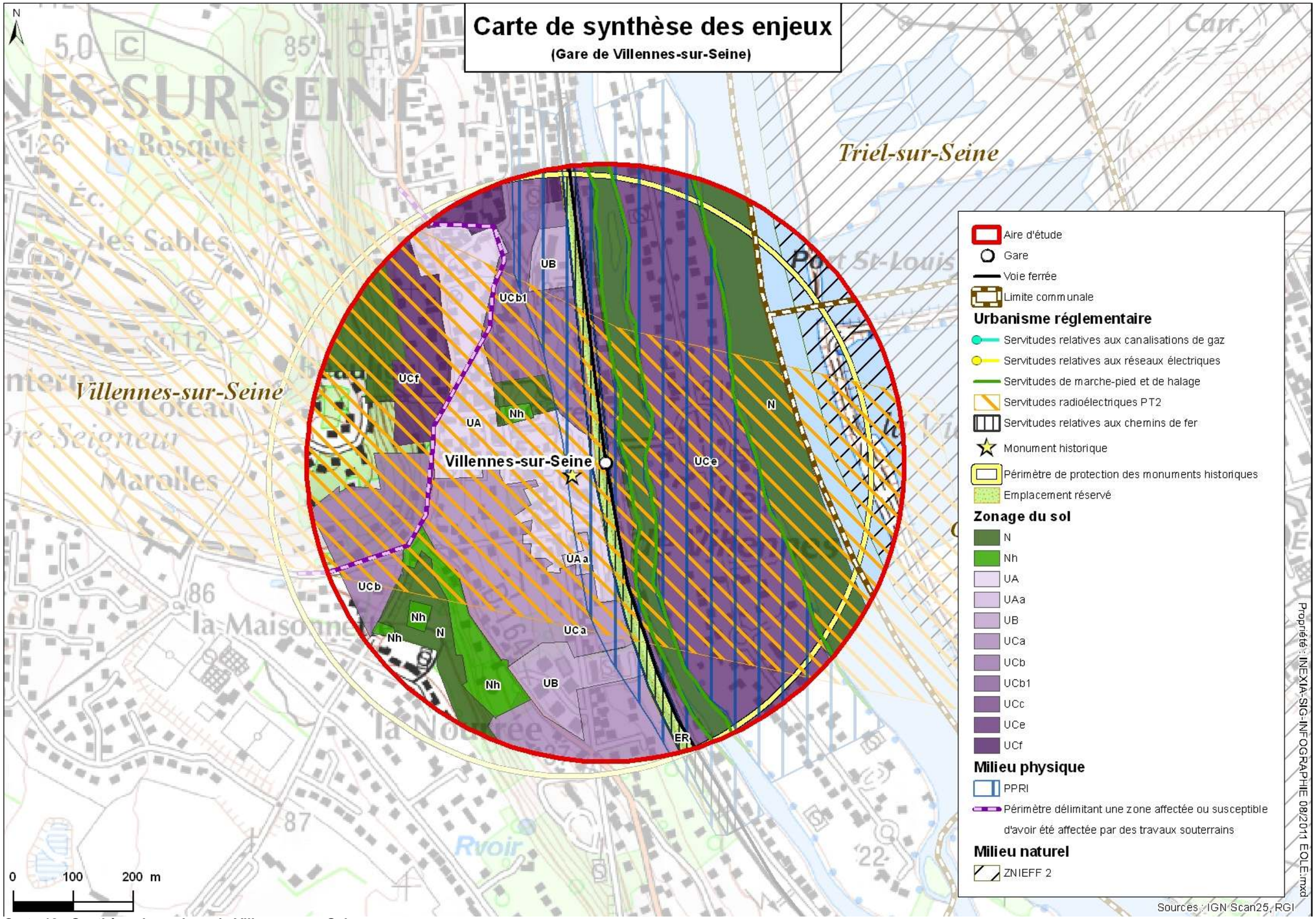
Carte 12 : Synthèse des enjeux de Poissy

7.2. VILLENNES-SUR-SEINE

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
VILLENNES-SUR-SEINE	Occupation des sols	Habitat	Tissu urbain dense, habitations de type maisons en pierre de taille et quelques collectifs R+2 apparus vers 1970
		Commerces et services	Commerces en déclin
		Equipements publics	On recense un établissement dit sensible (1 école) dans l'aire d'étude. La Mairie et la Poste se situe dans la zone d'étude
		Offre en stationnement	Présence de cinq parkings dont un Parking Souterrain Régional
		Zone d'activité - ZAC	Aucune zone d'activité, ni de ZAC, ni de projet n'est recensé dans l'aire d'étude
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	La gare de Poissy est une gare TRANSILIEN SNCF Paris Saint Lazare- Mantes via Poissy.
		Ligne de bus	On recense trois lignes de bus desservant la gare de Villennes-sur-Seine
		Liaisons douces	Aucune liaison douce n'est recensée dans l'aire d'étude à ce jour.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	La zone d'étude intercepte la zone de protection d'un Monument historique inscrit.
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UA et UCc sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UA correspond au centre aggloméré traditionnel de la commune. Il s'agit d'une zone de construction dense et mixte, destinée à l'habitat pour l'essentiel, ainsi qu'aux commerces et services. Elle comprend un secteur UAa, qui est un secteur à vocation identique à l'ensemble de la zone UA, mais dont les règles d'implantation et d'emprise permettent une plus forte densité par rapport au reste de la zone. Les zones UC, UCa, UCb1 et UCc sont des zones à dominante résidentielle, elles correspondent aux quartiers de Villennes proches du centre-ville ou sur le plateau. Elles sont constituées de maisons individuelles réalisées à l'unité ou en opérations groupées.
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, au sud-ouest de la gare, La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions, Servitude de protection des monuments historiques, périmètre de protection de 500 mètres de rayon, Servitudes de hallages et de marchepied le long des bords de la Seine Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat, liaison troposphérique de Houilles vers Evreux Fauville – Altitude maxi NGF 160 mètres, Servitudes relatives aux faisceaux hertziens de Vernon (camp romain) à Suresnes (Mont-Valérien), Servitudes en zone submersible de la Seine, zone à risque d'inondation, Zone B – Expansion des crues
		Emplacements réservés	Un emplacement réservé à la SNCF pour le quadruplement des voies (13 000m²) se situe au sud de la gare.
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare de Villennes-sur-Seine et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise. Par contre, à l'ouest de la gare, on recense une zone bleue. Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Aucune ZNIEFF n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité
		NATURA 2000	Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité

Tableau 31 : synthèse des enjeux de Villennes-sur-Seine

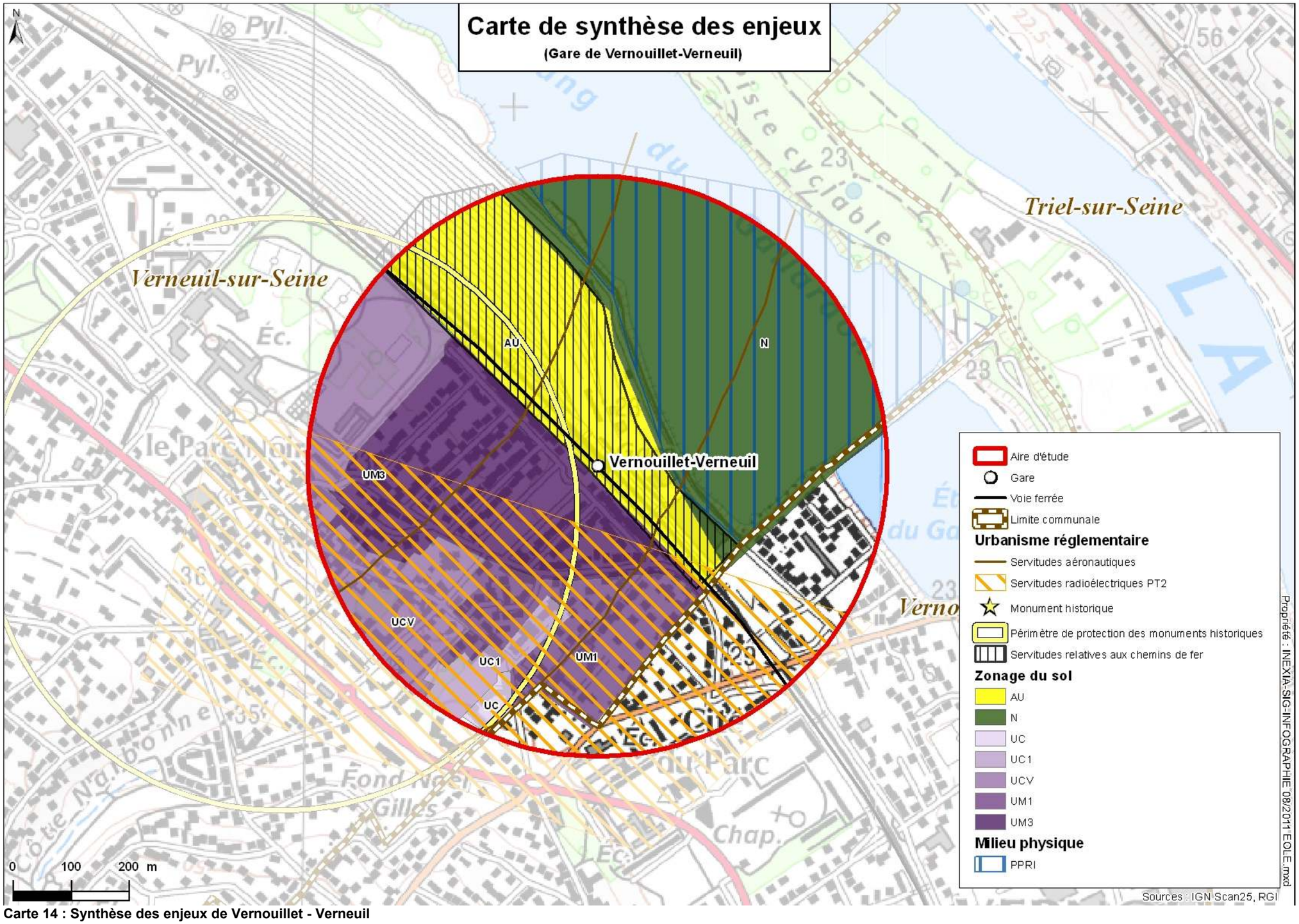


Carte 13 : Synthèse des enjeux de Villennes-sur-Seine

7.3. VERNOUILLET - VERNEUIL

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
VERNOUILLET - VERNEUIL	Occupation des sols	Habitat	Tissu urbain dense, forte mixité morphologique, lotissements du début du siècle, maisons individuelles, immeubles collectifs
		Commerces et services	Commerces de proximité actifs
		Equipements publics	On recense un établissement dit sensible (1 école) dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de quatre parkings dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	Aucune zone d'activité, ni de ZAC, ni de projet n'est recensé dans l'aire d'étude
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	La gare de Poissy est une gare TRANSILIEN SNCF Paris Saint Lazare- Mantes via Poissy.
		Ligne de bus	On recense sept lignes de bus desservant la gare de Vernouillet - Verneuil
		Liaisons douces	Le circuit GR1 passe par le quartier de la gare
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	La zone d'étude intercepte la zone de protection d'un Monument historique classé.
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UM3 et AU sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UM3 correspond aux secteurs d'habitat individuel. La zone AU correspond aux territoires situés en limite des tissus constitués et qui doivent recevoir à terme l'extension mesurée de l'urbanisation. Ces secteurs ne bénéficient pas à leur proximité des équipements nécessaires pour les ouvertures rapide à l'urbanisation. Elle a pour vocation de recevoir des tissus mixtes d'habitat et d'activités non polluantes. Son ouverture à l'urbanisation obligera à opérer une modification ou une révision du PLU.
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Les voies ferrées sont en zone submersible de la Seine, zone à risque inondable, La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions, Servitudes aéronautiques de dégagement, Servitude de protection des monuments historiques, périmètre de protection de 500 mètres de rayon, Servitudes de hallages et de marchepied le long des bords de la Seine Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques – Altitudes maximales des obstacles à 185 mètres.
		Emplacements réservés	Aucun emplacement réservé n'a été recensé dans la zone d'étude.
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare de Villennes-sur-Seine et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise. Par contre, au nord-ouest de la gare, on recense une zone verte. Il s'agit des terrains libres ou quasiment libres de toute urbanisation sur lesquels les prescriptions visent à préserver les conditions d'écoulement et d'expansion des crues, ce qui conduit notamment à y interdire toute urbanisation nouvelle à l'exception de certains équipements publics et aménagements d'intérêt général indispensables. Les constructions existantes peuvent faire l'objet d'entretien ou d'amélioration.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Une ZNIEFF a été recensée au nord de la gare de Vernouillet - Verneuil
		NATURA 2000	Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité

Tableau 32 : synthèse des enjeux de Vernouillet - Verneuil

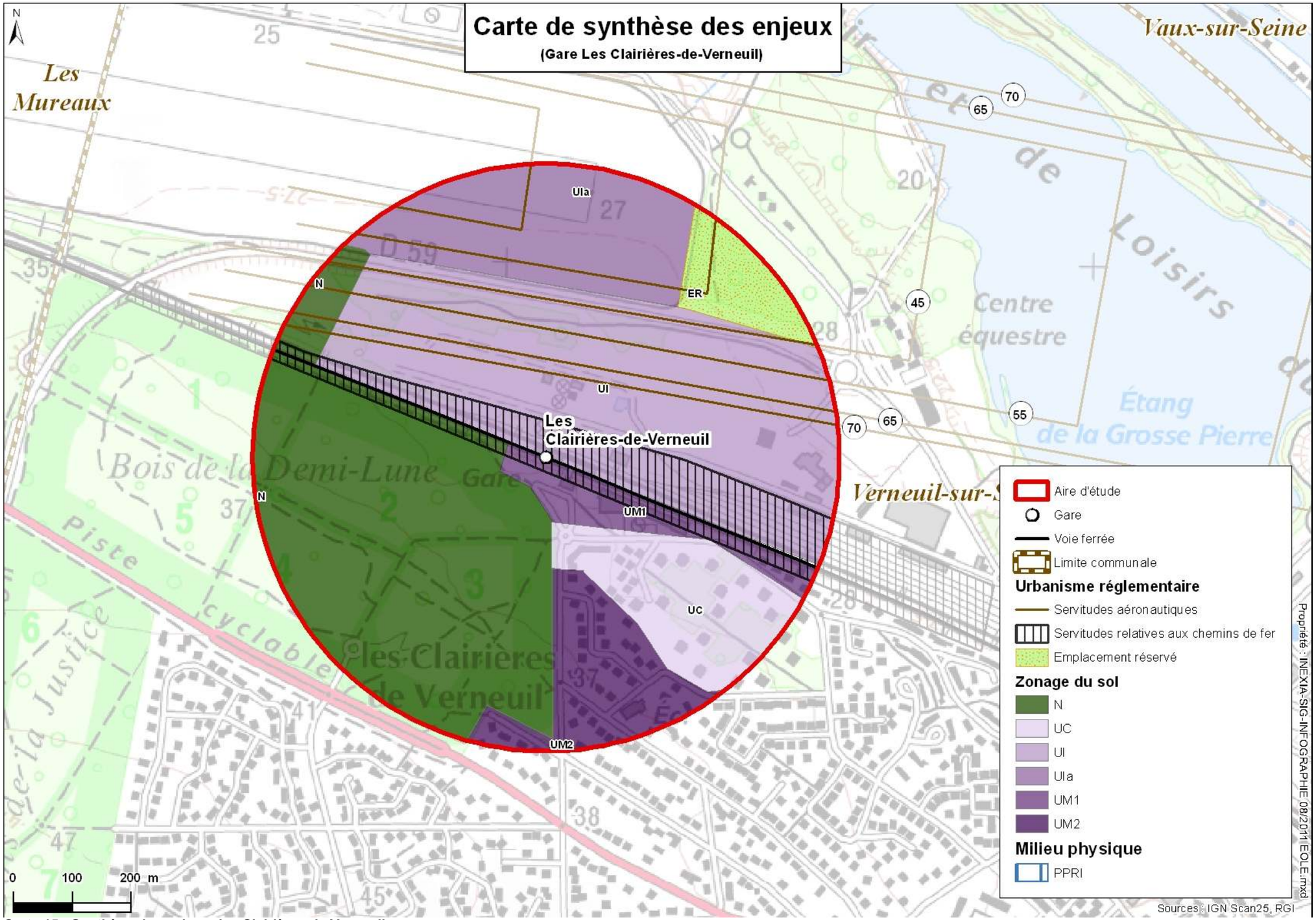


Carte 14 : Synthèse des enjeux de Vernouillet - Verneuil

7.4. LES CLAIRIERES DE VERNEUIL

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
LES CLAIRIERES DE VERNEUIL	Occupation des sols	Habitat	Tissu moyennement dense, lotissement d'habitations à proximité immédiate du Massif forestier
		Commerces et services	Commerces inexistants
		Equipements publics	On recense un établissement dit sensible (1 lycée) dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de quatre parkings dont un parking SNCF dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	Zone d'activité le Rouillard au nord de la gare, en dehors de la zone d'étude Base de Loisirs de Val-de-Seine au nord-est, en dehors de la zone d'étude Aérodrome des Mureaux au nord de la gare, en dehors de la zone d'étude
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	La gare des Clairières de Verneuil est une gare TRANSILIEN SNCF Paris Saint Lazare- Mantes via Poissy.
		Ligne de bus	On recense trois lignes de bus desservant la gare des Clairières de Verneuil
		Liaisons douces	Aucune liaison douce n'est recensée dans l'aire d'étude à ce jour.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	Aucun monument historique ni de périmètre de protection n'a été recensée à ce jour dans l'aire d'étude
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UI, N et UC sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UI est un secteur destiné à l'implantation d'activités économiques. La zone UC est un secteur composé pour l'essentiel d'immeubles collectifs et de grands équipements d'intérêt général. La zone N correspond aux zones naturelles qu'il convient de protéger, en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments qui la composent
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes aéronautiques de dégagement, La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions, Bande de 50 mètres en lisière des massifs de plus de 100 hectares.
		Emplacements réservés	Aucun emplacement réservé n'a été recensé dans la zone d'étude.
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare des Clairières de Verneuil et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Une ZNIEFF a été recensée à l'ouest de la gare des Clairières de Verneuil
		NATURA 2000	Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité

Tableau 33 : Synthèse des enjeux des Clairières de Verneuil

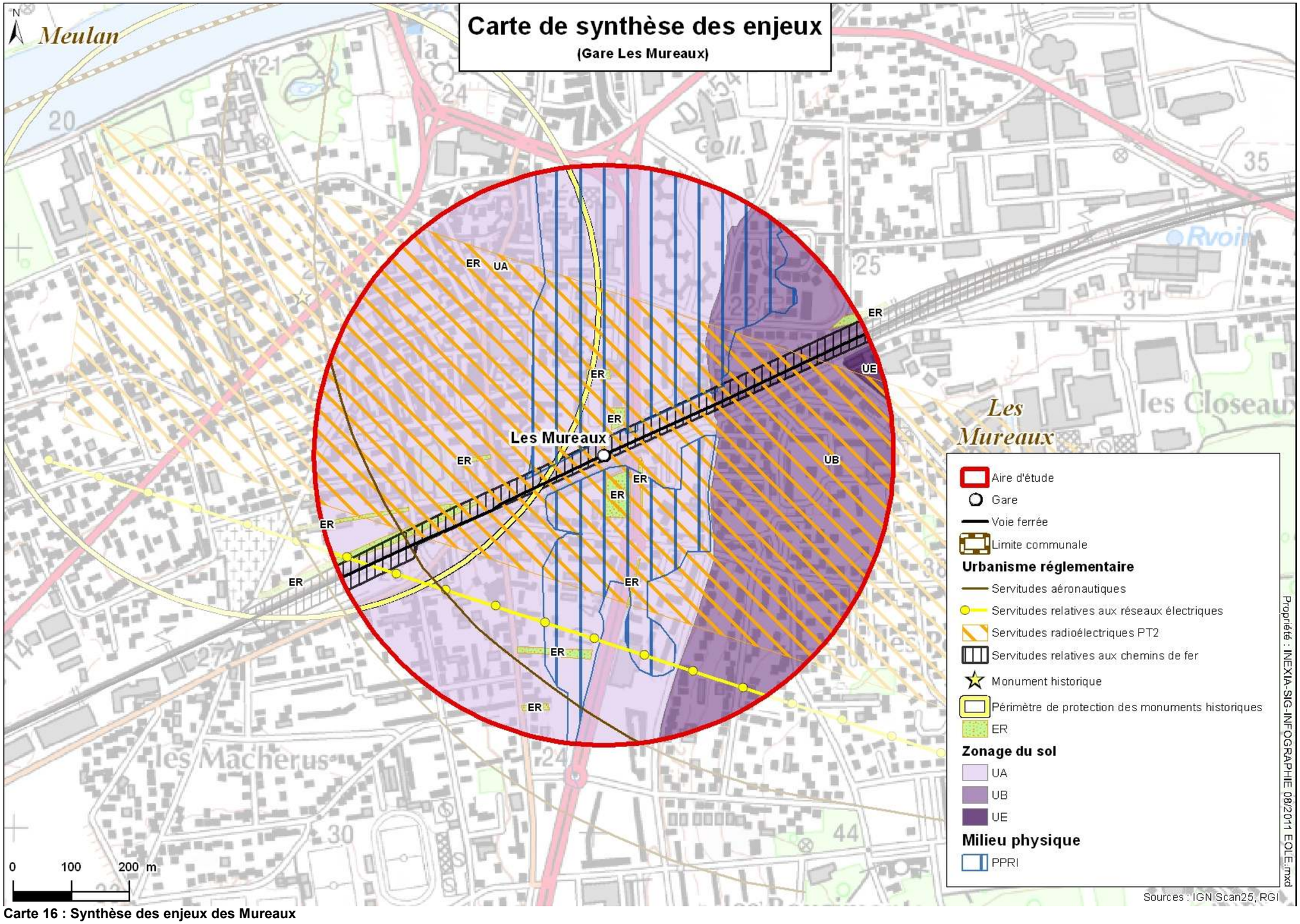


Carte 15 : Synthèse des enjeux des Clairières de Verneuil

7.5. LES MUREAUX

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
LES MUREAUX	Occupation des sols	Habitat	Tissu pavillonnaire constitué de constructions anciennes
		Commerces et services	Affaiblissement de l'activité commerciale de proximité
		Equipements publics	On recense 4 établissements dits sensibles (1 école, 1 groupe scolaire, 2 crèches) dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de huit parkings dont un Parking d'Intérêt Régional dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	ZAC du Prolongement du Centre ville, au sud de la gare, Projet de rénovation urbaine dans le quartier de la Cité Renault au sud-ouest
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	La gare des Mureaux est une gare TRANSILIEN SNCF Paris Saint Lazare- Mantes via Poissy.
		Ligne de bus	On recense onze lignes de bus desservant la gare des Mureaux.
		Liaisons douces	Aucune liaison douce n'est recensée dans l'aire d'étude à ce jour.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	La zone d'étude intercepte la zone de protection d'un Monument historique classé.
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	La zone UA est le zonage directement concerné par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UA recouvre le centre-ville élargi des Mureaux. Elle comprend également la ZAC du prolongement du centre ville dont l'un des objectifs est de relier et d'ouvrir le centre ville sur l'avenue principale de la ville à savoir la RD 43 transformée en boulevard urbain. Cette zone à dominante habitat se caractérise toutefois par la mixité des activités qui y sont permises (habitat, équipements, activités artisanales, activités de tourisme et de loisirs, bureaux, commerces et services). Le développement des activités économiques est encouragé pour les parcelles adressées sur la RD43 dans un souci d'équilibre avec le centre ville et les quartiers environnants.
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, au sud-ouest de la gare, La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions, Servitude de protection des monuments historiques, au nord-ouest de la gare, Servitudes aéronautiques de dégagement, sur les abords sud-ouest de la gare, Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat, liaison Paris – Brueil-en-Vexin.
		Emplacements réservés	Deux emplacements se situent au nord de la voie ferrée, le long de l'avenue Paul Raoult. Un emplacement se situe au sud de la voie ferrée, Avenue Paul Raoult au niveau de la Rue Gambetta, Deux emplacements Rue Aristide Briand, Deux emplacements rue Paul Doumer.
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare des Mureaux est en zone bleue du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise. Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Deux ZNIEFF ont été recensées en dehors de la zone d'étude, dans les limites communales
		NATURA 2000	Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité

Tableau 34 : Synthèse des enjeux des Mureaux

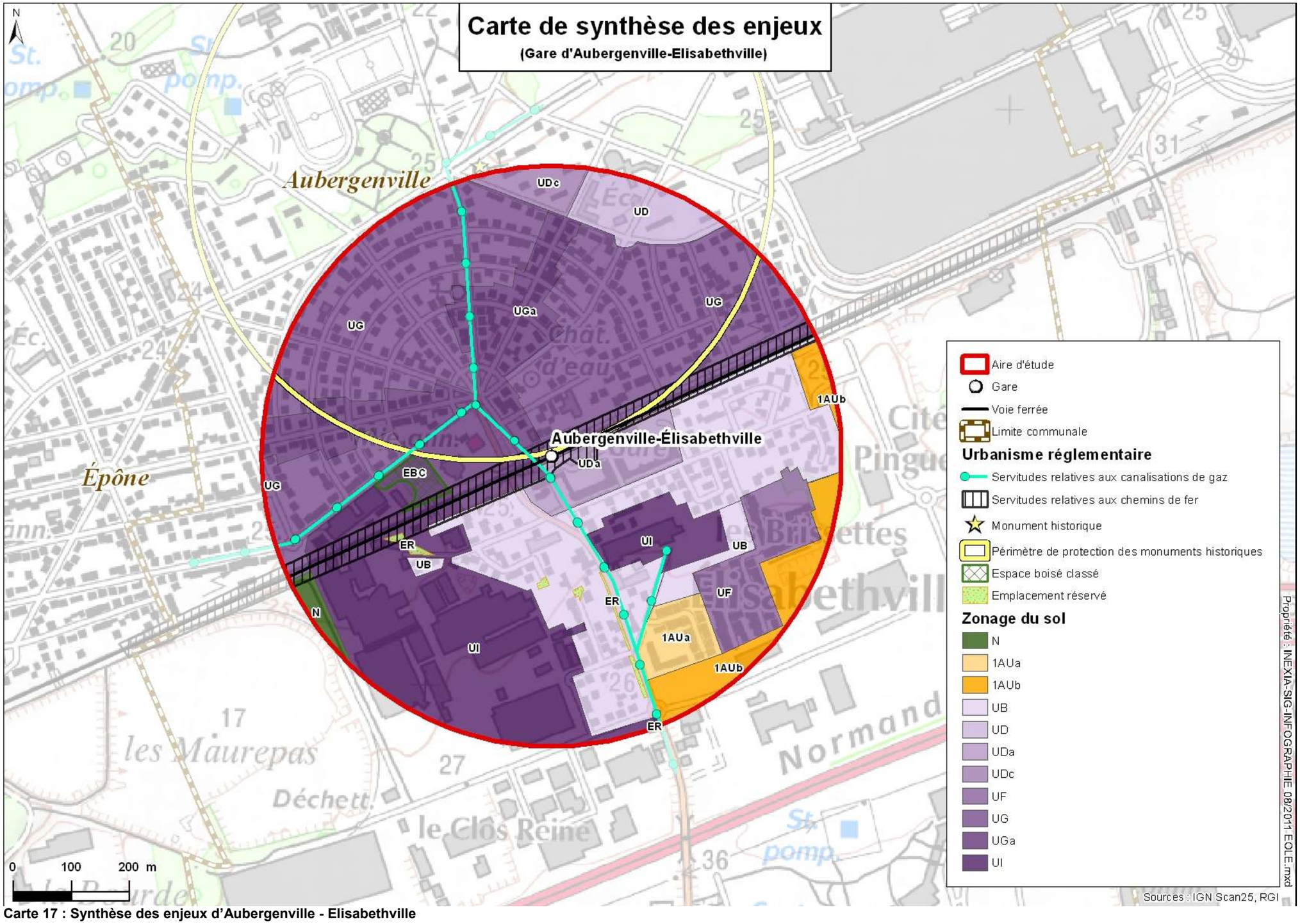


Carte 16 : Synthèse des enjeux des Mureaux

7.6. AUBERGENVILLE - ELISABETHVILLE

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
AUBERGENVILLE – ELISABETHVILLE	Occupation des sols	Habitat	Tissu urbain dense et traditionnel au nord de la voie ferrée, Tissu urbain hétéroclite constitué d'habitats et d'activités imbriquées au su d'Elisabethville
		Commerces et services	Présence de commerces de proximité et marché de fruits et légumes
		Equipements publics	On recense un établissement dit sensible (1 groupe scolaire) dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de trois parkings dont un Parking d'Intérêt Régional dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	Site industriel Renault à l'extrémité nord de la commune, en dehors de la zone d'étude, Lotissement artisanal de la rue Augustin Fresnel, ZAC des Chevries au sud de la gare.
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	La gare d'Aubergenville – Elisabethville se situe sur la ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Les Mureaux / Mantes la Jolie.
		Ligne de bus	On recense trois lignes de bus desservant la gare d'Aubergenville - Elisabethville.
		Liaisons douces	Un cheminement piéton existe entre la place de l'église et traverse le centre ancien. Il permet de relier de nombreux équipements et services.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	La zone d'étude intercepte la zone de protection d'un Monument historique inscrit.
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UDa et UG correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UD est une zone d'habitat collectif qui peut également recevoir des commerces, des services, des équipements publics où les activités libérales sont admises. Elle comprend un secteur UDa situé à proximité de la gare, et un secteur UDc qui correspond à une opération de constructions de hauteurs variées, de faible densité s'inscrivant dans un tissu aéré. La zone UG est une zone urbaine composée d'habitations de moyenne densité, pouvant notamment accueillir des activités libérales. Elle comprend un secteur UGa qui peut accueillir des commerces de détail et de l'artisanat.
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, Avenue Charles de Gaulle et Boulevard de la Plage, La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions, Servitude de protection des monuments historiques,
		Emplacements réservés	Plusieurs emplacements réservés sont présents dans la zone d'étude : Ateliers de voirie – Parc et jardin – Rue du Chantier Hérubé – 879 m² Palette de retournement des impasses des Priers et Villa Hérubé – 470 m² Chemin piétons Nord-sud Plan Verts – Avenue du Général de Gaulle – 13787 m²
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare d'Aubergenville – Elisabethville et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Une ZNIEFF a été recensée au nord de la commune en dehors de la zone d'étude
		NATURA 2000	Aucun site NATURA 2000 n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité

Tableau 35 : Synthèse des enjeux d'Aubergenville - Elisabethville

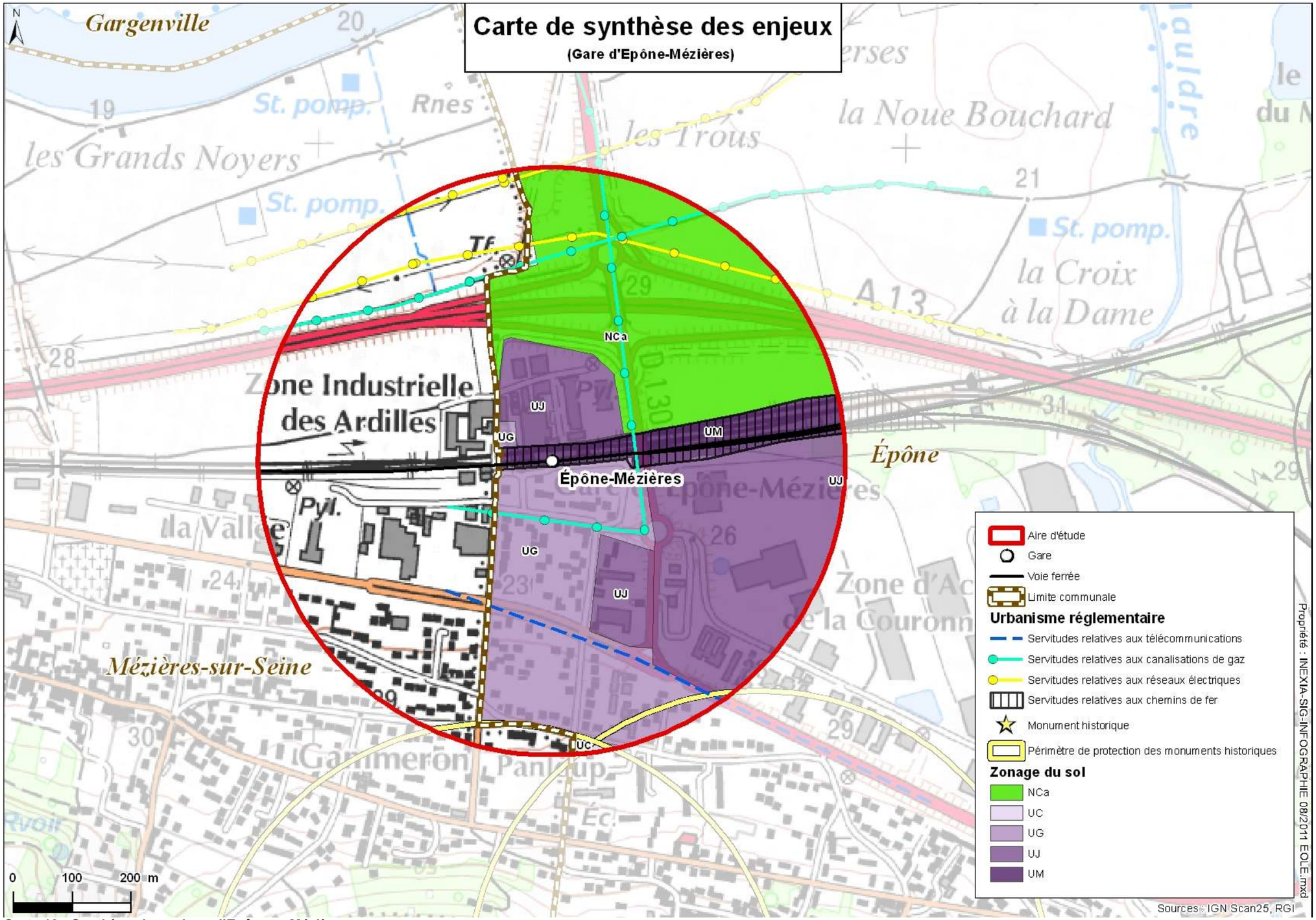


Carte 17 : Synthèse des enjeux d'Aubergenville - Elisabethville

7.7. EPONES - MEZIERES

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
EPONE - MEZIERES	Occupation des sols	Habitat	Le quartier de la gare a une dominante tertiaire.
		Commerces et services	Faible activité commerciale
		Equipements publics	On recense un établissement dit sensible (1 école) dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de quatre parkings dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	Zone d'activité de la Couronne des Prés, à l'est de la gare
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités Aucun projet routier n'est recensé à ce jour dans la zone d'étude
		Transport ferroviaire	Deux lignes de chemin de fer « Mantes – Paris Saint-Lazare » et « Mantes – Paris Montparnasse » via Versailles traversent la commune et sont accessibles par le gare d'Epône – Mézières.
		Ligne de bus	On recense cinq lignes de bus desservant la gare d'Epône - Mézières.
		Liaisons douces	Aucune liaison douce n'est recensée dans l'aire d'étude à ce jour.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	Aucun monument historique ni de périmètre de protection n'a été recensée à ce jour dans l'aire d'étude
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UM, UG et UJ correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UJ correspond à une zone d'activités. La zone UG correspond à une zone d'habitations basses implantées isolement, en bandes ou groupées. La zone UM correspond à la zone ferroviaire.
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz, La commune est incluse en totalité dans le périmètre de la zone spéciale de recherche et d'exploitation des carrières, des sables et graviers d'alluvions, Servitudes de protection de champs captant, au sud et au nord de la gare.
		Emplacements réservés	Un emplacement réservé se situe le long de l'autoroute A13, sur une bande de 75 mètres de par et d'autre de la voie, dont l'Etat est bénéficiaire.
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare d'Epône-Mézières est en zone bleue du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise. Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions. La Gare d'Epône-Mézières et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la Vallée de la Mauldre et du Lieutel.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Une ZNIEFF a été recensée au nord de la commune en dehors de la zone d'étude
		NATURA 2000	Le site pSIC n°FR1102013 de la « Carrière de Guerville » s'étend entre les communes de Guerville et Mézières-sur-Seine, commune jouxtant la commune d'Epône. Il s'agit d'une ancienne carrière dont les activités d'extraction ont permis le développement de milieux pionniers variés et en constante évolution. De nombreux éboulis crayeux présents sont alimentés par l'effondrement régulier d'une falaise.

Tableau 36 : Synthèse des enjeux d'Epônes - Mézières



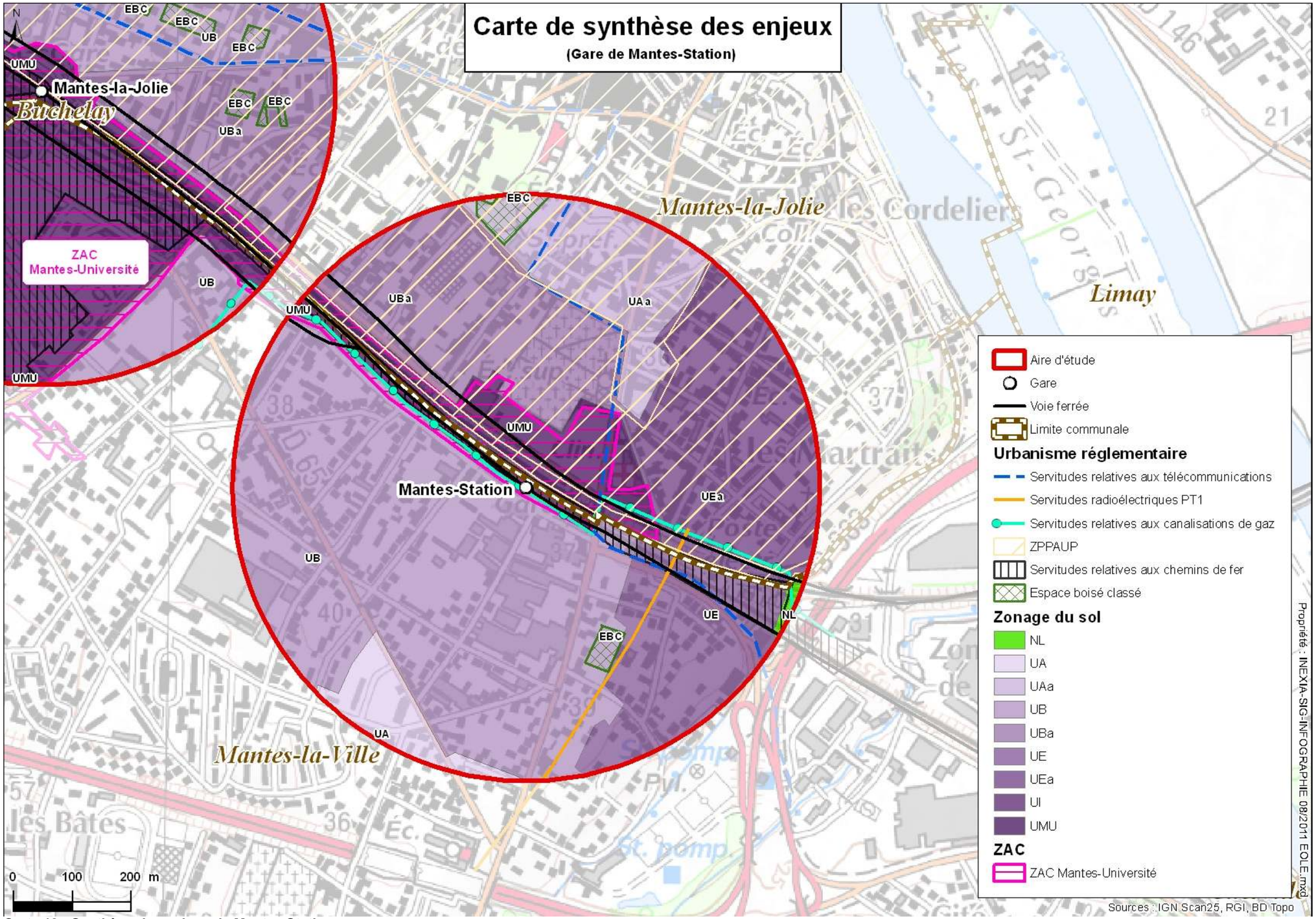
Carte 18 : Synthèse des enjeux d'Epônes - Mézières

7.8. MANTES STATION

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
MANTES STATION	Occupation des sols	Habitat	Tissu dense très disparatre en terme de fonction et d'échelle du bâti
		Commerces et services	Commerce de proximité, se trouvant majoritairement du côté de Mantes-la-Jolie
		Equipements publics	On recense quatre établissements dits sensibles (1 école, 1 Université, 1 clinique et un centre de soin)) dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de quatre parkings dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	ZAC Mantes Universités ZAC Mantes Innovaparc Opération d'aménagement en centre-ville –Place du Marché
		Réseau Routier	Voie fréquentée avec inter modalités La commune de Mantes-la-Ville, en partenariat avec Mantes-la-Jolie et la CAMY, souhaite reconfigurer le dispositif routier autour de la tranchée SNCF comprenant les ponts de Mantes Station et de Magnanville (rue des deux gares). Il est également envisager la construction d'un troisième pont sur la tranchée SNCF afin d'offrir un nouveau point d'accès à Mantes-la-Jolie et minimiser l'effet de coupure de la voie ferrée. Une nouvelle liaison entre le boulevard Salengro et le quartier Mantes Université sera créée afin de desservir la ZAC de Mantes Université.
		Transport ferroviaire	La gare de Mantes-Station se situe sur la ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Mantes la Jolie et permet de rejoindre Paris.
		Ligne de bus	On recense six lignes de bus desservant la gare de Mantes Station.
		Liaisons douces	Les aménagements en faveur de l'utilisation des vélos se concentrent sur trois itinéraires : Mantes-la-Jolie / Rosny-sur-Seine par le RN13 Gare de Mantes Station / ZA de la Vaucouleurs / Epône, Echangeur Mantes Est / Bas du Domaine de la Vallée / Auffreville – Brasseuil
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	Aucun monument historique ni de périmètre de protection n'a été recensée à ce jour dans l'aire d'étude
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	Les zones UMU, UB correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UMU correspond aux terrains de la ZAC Mantes Université, à Mantes-la-Ville et à Mantes-la-Jolie, La zone UB à Mantes-la-Ville correspond à la zone dite de « péri centre ». C'est un secteur très diversifié en terme de constructions et de fonctions. Dans ces quartiers de la ville, se sont développés des quartiers pavillonnaires composés de maisons de ville ou de maisons individuelles, dans un tissu urbain assez dense, des immeubles collectifs mais aussi des constructions à usage d'activités artisanales importantes, des entreprises industrielles, des commerces et des équipements publics. C'est une zone de mutation et de renouvellement urbain permettant de densifier le tissu existant afin d'accueillit des petits immeubles collectifs, des maisons de ville ou des maisons individuelles et permettre le développement des commerces, des bureaux, des services et des équipements publics.
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives à l'établissement de canalisations de distributions et de transport de gaz GAZ HP DN 200), au nord de la voie de chemin de fer, Servitudes relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques au sud-est du Bâtiment Voyageur, rayon de 3000 mètres. Servitudes relatives aux lignes de télécommunication, le long de la Route de Chantereine côté Mantes-la-Ville, puis Boulevard Victor Duhamel et la Rue de Lorraine côté Mantes-la-Jolie. Risque archéologique fort, du côté de Mantes-la-Jolie Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine, près du cimetière, du côté de Mantes-

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
MANTES STATION			la-Jolie
		Emplacements réservés	Un Espace Boisé Classé (EBC) se situe à l'est de la Route de Houdan, à environ 250 mètre au sud du Bâtiment Voyageur, à Mantes-la-Ville Plusieurs emplacements réservés sont présents dans la zone d'étude : Mantes-la-Ville : Accès raccordement au pont – 1 100 m² Mantes-la-Jolie : Liaison cimetière / Rue de Verdun – 1095,98 m² Mantes-la-Jolie : Liaison rue de Lorraine / Boulevard Calmette – 3 392,76m² Mantes-la-Jolie : Restructuration Place de l'Europe et Boulevard Calmette Mantes-la-Jolie : Prolongement rue de la Tuilerie / Boulevard du Midi.
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare de Mantes-Station et son aire d'étude est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise.
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Aucune ZNIEFF n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude ou à proximité
		NATURA 2000	Le site ZPS n°FR1112012 « Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » est localisé sur la commune de Mantes-la-Jolie, commune jouxtant la commune de Mantes-la-Ville. Une partie du site est très proche des voies ferrées existantes. Ce site revêt une importance ornithologique primordiale en Ile-de-France, déjà constatée par plusieurs classements et inventaires et justifiant différentes protections juridiques.

Tableau 37 : Synthèse des enjeux de Mantes Station



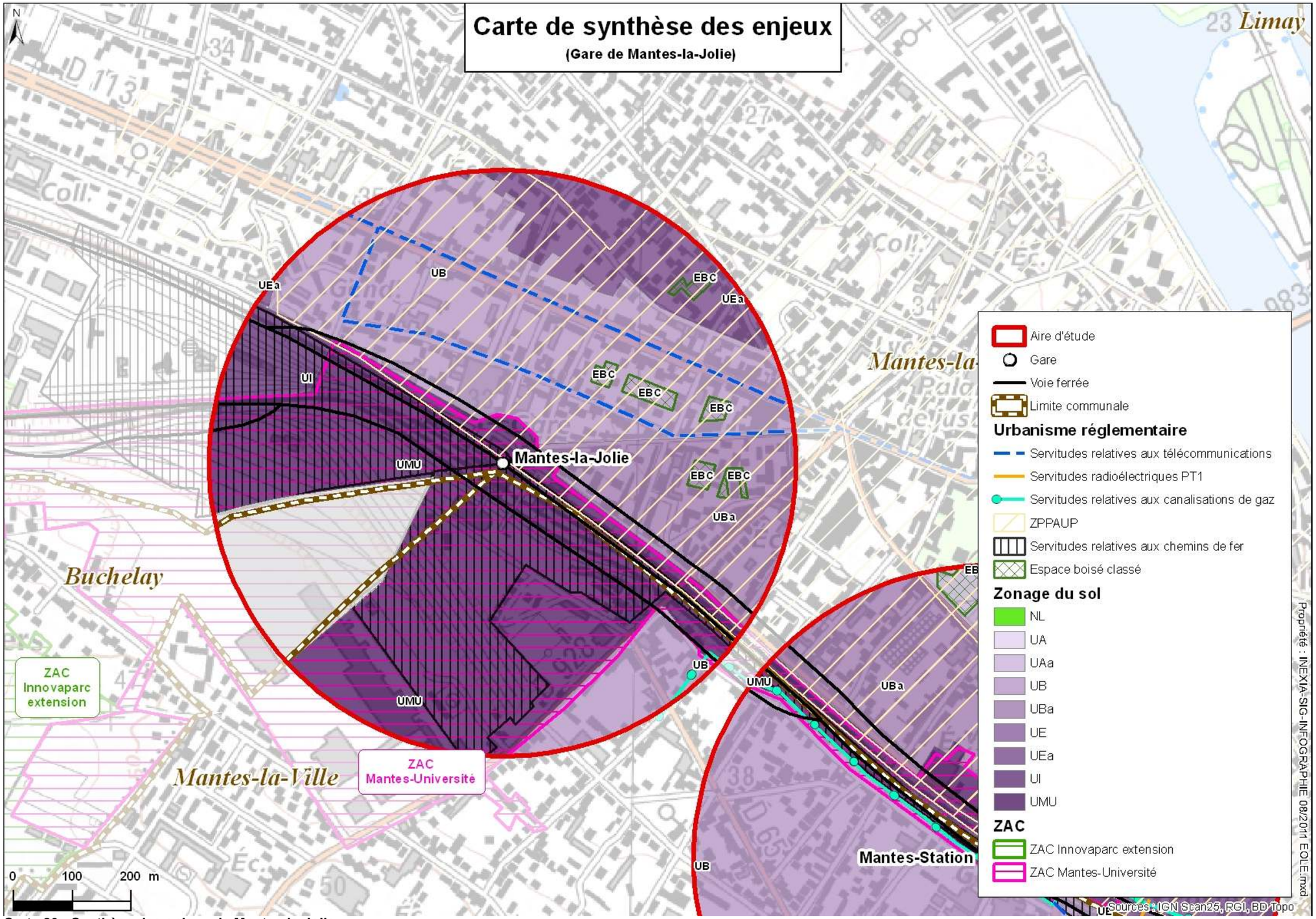
Carte 19 : Synthèse des enjeux de Mantes Station

7.9. MANTES-LA-JOLIE

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
MANTES-LA-JOLIE	Occupation des sols	Habitat	Le quartier Gassicourt Gare, se caractérise par son relatif isolement, cloisonné entre la voie ferrée et le Boulevard du Maréchal Juin. Le bâti du centre-ville est plus haut (78% de logements collectifs) que dans le centre de Gassicourt ce qui conforte la continuité avec le centre urbain..
		Commerces et services	Forte activité commerciale
		Equipements publics	Aucun établissement sensible n'est recensé dans l'aire d'étude
		Offre en stationnement	Présence de trois parkings dans l'aire d'étude
		Zone d'activité - ZAC	ZAC Mantes Universités ZAC Mantes Innovaparc
		Réseau Routier	La commune de Mantes-la-Jolie, en partenariat avec Mantes-la-Ville et la CAMY, souhaite reconfigurer le dispositif routier autour de la tranchée SNCF comprenant les ponts de Mantes Station et de Magnanville (rue des deux gares). Il est également envisager la construction d'un troisième pont sur la tranchée SNCF afin d'offrir un nouveau point d'accès à Mantes-la-Jolie et minimiser l'effet de coupure de la voie ferrée. Une nouvelle liaison entre le boulevard Salengro et le quartier Mantes Université sera créée afin de desservir la ZAC de Mantes Université.
		Transport ferroviaire	La gare de Mantes-la-Jolie est la première gare de rabattement du Mantois, et plus globalement du grand Ouest Yvelinois. La gare de Mantes-la-Jolie se situe sur la ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Mantes la Jolie et permet de rejoindre Paris.
		Ligne de bus	Deux gares routières se situent dans la zone d'étude On recense 9 lignes de bus à la Gare Mantes-la-Jolie Sud On recense 4 lignes de bus à la Gare Routière Mantes-la-Jolie.
		Liaisons douces	Aucune liaison douce n'est recensée dans l'aire d'étude à ce jour.
	Patrimoine Culturel	Monuments historiques inscrits ou classés	Aucun monument historique ni de périmètre de protection n'a été recensée à ce jour dans l'aire d'étude
		Sites inscrits ou classés	Aucun site inscrit ou classé n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude
	Urbanisme Réglementaire	PLU	La zone UMU correspond au zonage directement concerné par les travaux d'aménagement de la gare. La zone UMU correspond aux terrains de la ZAC Mantes Université, à Mantes-la-Ville et à Mantes-la-Jolie,
		Servitudes	Servitudes relatives aux voies ferrées, tout au long de la ligne de chemin de fer, Servitudes relatives aux lignes de téléphonique et télégraphique Rue de la Croix Blanche, Rue Emile Zola, Boulevard du Maréchal Juin, Risque archéologique fort, du côté de Mantes-la-Jolie Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine, le long de la voie de chemin de fer, boulevard Carnot, Place du 8 mai 1945
		Emplacements réservés	Cinq EBC se situent à l'est du Bâtiment Voyageur, dans le triangle que forme le Boulevard du Maréchal Juin et l'Avenue de la Division, et la place du 8 mai 1945. Un emplacement réservé est présent dans l'aire d'étude : Mantes-la-Jolie : Collecteur assainissement nord, Avenue du Président Franklin Roosevelt – 420m²
	Milieu physique : le risque inondation	PPRI	La Gare de Mantes-la-Jolie est en dehors du zonage du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise.

Gare	Thèmes/Sous thèmes		Enjeu identifié
	Milieu Naturel	ZNIEFF	Deux ZNIEFF a été recensée dans la commune en dehors de la zone d'étude
		NATURA 2000	Le site ZPS n°FR1112012 « Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » est localisé sur la commune de Mantes-la-Jolie, commune jouxtant la commune de Mantes-la-Ville. Une partie du site est très proche des voies ferrées existantes. Ce site revêt une importance ornithologique primordiale en Ile-de-France, déjà constatée par plusieurs classements et inventaires et justifiant différentes protections juridiques.

Tableau 38 : Synthèse des Enjeux de Mantes-la-Jolie



Carte 20 : Synthèse des enjeux de Mantes-la-Jolie

COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

1. POISSY

1.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UA et UCa sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UA est un secteur à vocation central, à caractère dominant d'habitat, de services et d'activités. La place Georges Pompidou se trouve en zone UA, ainsi que le Bâtiment Voyageur.

La zone UCa est un secteur à vocation essentielle d'habitat collectif. Les voies ferrées, le franchissement par souterrain, la gare routière nord et le Parking P.I.R se trouvent en zone UCa.

Il est à noter que dans la zone UCa, les exhaussements et affouillements du sol sont autorisés uniquement s'ils sont rendus nécessaires à la réalisation des constructions autorisées, et à condition que des précautions soient prises pour prévenir et traiter l'éventuelle pollution des sols.

Dans les zones UA et UCa, dans les bandes d'isolement acoustiques situées de part et d'autre des infrastructures bruyantes, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposés lors des demandes de permis de construire.

Les démolitions sont soumises au permis de démolir sur l'ensemble du territoire communal en application de l'article R. 421-27 du Code de l'urbanisme et de la délibération n°31 du Conseil Municipal du 27 septembre 2007.

1.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Aucun emplacement réservé n'a été recensé à ce jour dans la zone du projet.

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec les prescriptions du règlement et avec les emplacements réservés.

2. VILLENNES-SUR-SEINE

2.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UA et UCc sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UA correspond au centre aggloméré traditionnel de la commune. Il s'agit d'une zone de construction dense et mixte, destinée à l'habitat pour l'essentiel, ainsi qu'aux commerces et services. Elle comprend un secteur UA a, qui est un secteur à vocation identique à l'ensemble de la zone UA, mais dont les règles d'implantation et d'emprise permettent une plus forte densité par rapport au reste de la zone.

La zone UCc est une zone à dominante résidentielle, elle correspond aux quartiers de Villennes proches du centre-ville ou sur le plateau. Elle est constitué de maisons individuelles réalisés à l'unité ou en opérations groupées.

Les constructions et installations qui, par leur situation, leur nature, leur importance ou leur aspect doivent être compatibles avec le caractère du voisinage. Elles ne doivent pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité publique.

Dans la zone UA, les constructions à vocation commerciale sont autorisées à condition que leur surface de vente soit inférieure à 600 m².

Dans la zone UCc, les constructions à vocation commerciale sont autorisées à condition que leur surface de vente soit inférieure à 300 m².

2.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec les prescriptions du règlement et avec les emplacements réservés.

3. VERNOUILLET – VERNEUIL

3.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UM3 et AU sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UM3 correspond aux secteurs d'habitat individuel.

La zone AU correspond aux territoires situés en limite des tissus constitués et qui doivent recevoir à terme l'extension mesurée de l'urbanisation. Ces secteurs ne bénéficient pas à leur proximité des équipements nécessaires pour les ouvertures rapide à l'urbanisation. Elle a pour vocation de recevoir des tissus mixtes d'habitat et d'activités non polluantes. Son ouverture à l'urbanisation obligera à opérer une modification ou une révision du PLU.

Il est à noter que, dans la zone UM3, les constructions et établissements de toutes natures qui ne respectent pas le caractère de la zone ou qui sont incompatibles avec le paysage urbains sont interdits.

Dans la zone AU, les constructions, installations et outillages au service public ferroviaire peuvent s'implanter librement sur le domaine ferroviaire.

3.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Aucun emplacement réservé n'a été recensé à ce jour dans la zone du projet.

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec les prescriptions du règlement et avec les emplacements réservés.

4. LES CLAIRIERES DE VERNEUIL

4.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UI, N et UC sont les zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UI est un secteur destiné à l'implantation d'activités économiques.

La zone UC est un secteur composé pour l'essentiel d'immeubles collectifs et de grands équipements d'intérêt général.

La zone N correspond aux zones naturelles qu'il convient de protéger, en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments qui la composent.

4.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Aucun emplacement réservé n'a été recensé à ce jour dans la zone du projet.

Le projet d'aménagement de la gare se situe dans la bande de 50 mètres en lisière de massifs de plus de 100 hectares. A la lecture du règlement du Plan Local d'Urbanisme, sur l'ensemble du territoire communal, en dehors des espaces urbains constitués, toute construction est interdite dans la bande de 50 mètres. Le projet se trouvant dans un espace urbanisé, nous estimons qu'une mise en compatibilité du PLU n'est pas nécessaire, l'emprise actuelle restant la même après aménagement.

Cependant, un avis auprès de la DDT des Yvelines et de la mairie de Verneuil est préconisé.

5. LES MUREAUX

5.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

La zone UA est le zonage directement concerné par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UA recouvre le centre-ville élargi des Mureaux. Elle comprend également la ZAC du prolongement du centre ville dont l'un des objectifs est de relier et d'ouvrir le centre ville sur l'avenue principale de la ville à savoir la RD 43 transformée en boulevard urbain. Cette zone à dominante habitat se caractérise toutefois par la mixité des activités qui y sont permises (habitat, équipements, activités artisanales, activités de tourisme et de loisirs, bureaux, commerces et services). Le développement des activités économiques est encouragé pour les parcelles adressées sur la RD43 dans un souci d'équilibre avec le centre ville et les quartiers environnants.

5.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Deux emplacements réservés se situent à proximité du projet de gare :

- Un emplacement réservé se situe à proximité de la gare, entre la place du 8 mai 1945 et l'avenue Paul Doumer. (Emplacement n°38). Il correspond au parking gare, d'une superficie de 739m².

- Un emplacement réservé se situe à l'angle de la rue Gambetta et l'avenue Paul Doumer (Emplacement n°41), en face du BV, de l'autre côté de la voie. Cela correspond à un emplacement dédié à la RD 43, d'une superficie de 14 078m² pour agrandissement du parking.

L'aménagement des abords de la gare occasionnera une concertation étroite avec les collectivités concernées.

6. AUBERGENVILLE - ELISABETHVILLE

6.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UDa et UG correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UD est une zone d'habitat collectif qui peut également recevoir des commerces, des services, des équipements publics où les activités libérales sont admises. Elle comprend un secteur UDa situé à proximité de la gare, et un secteur UDc qui correspond à une opération de constructions de hauteurs variées, de faible densité s'inscrivant dans un tissu aéré.

La zone UG est une zone urbaine composée d'habitations de moyenne densité, pouvant notamment accueillir des activités libérales. Elle comprend un secteur UGa qui peut accueillir des commerces de détail et de l'artisanat.

Il est à noter que le stationnement de véhicules est autorisé à condition que les constructions à cet usage soient entièrement réalisées en matériaux résistant eu feu et destinée exclusivement aux véhicules dits de tourisme ou aux véhicules commerciaux de type comparable.

6.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Aucun emplacement réservé n'a été recensé à ce jour dans la zone du projet.

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec les prescriptions du règlement et avec les emplacements réservés.

7. EPONE – MEZIERES-SUR-SEINE

7.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UM, UJ et UG correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UM correspond à la zone ferroviaire.

La zone UJ correspond à une zone d'activités.

La zone UG correspond à une zone d'habitations basses implantées isolement, en bandes ou groupées.

7.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Aucun emplacement réservé n'a été recensé à ce jour dans la zone du projet.

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec les prescriptions du règlement et avec les emplacements réservés.

8. MANTES-STATION

8.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

Les zones UMU, UB correspondent aux zonages directement concernés par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UMU correspond aux terrains de la ZAC Mantes Université, à Mantes-la-Ville et à Mantes-la-Jolie.

La zone UB à Mantes-la-Ville correspond à la zone dite de « péri centre ». C'est un secteur très diversifié en termes de constructions et de fonctions. Dans ces quartiers de la ville, se sont développés des quartiers pavillonnaires composés de maisons de ville ou de maisons individuelles, dans un tissu urbain assez dense, des immeubles collectifs mais aussi des constructions à usage d'activités artisanales importantes, des entreprises industrielles, des commerces et des équipements publics. C'est une zone de mutation et de renouvellement urbain permettant de densifier le tissu existant afin d'accueillit des petits immeubles collectifs, des maisons de ville ou des maisons individuelles et permettre le développement des commerces, des bureaux, des services et des équipements publics.

Il est à noter que les constructions à usage de commerce ou d'activité sont admises à condition que leurs exigences de fonctionnement, lors de leur ouverture ou à terme soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement et les équipements collectifs nécessaires au personnel de l'installation, et à condition que l'aspect des bâtiments soit compatible avec l'allure générale de la zone.

8.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Un emplacement réservé se situe Place de l'Europe, à l'est du Bâtiment Voyageurs. Il s'agit de la restructuration de Place de l'Europe et du Boulevard Calmette (5150m²), en faveur de la CAMY.

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec cet emplacement réservé.

9. MANTES-LA-JOLIE

9.1. COMPATIBILITE AVEC LE REGLEMENT DU PLU

La zone UMU correspond au zonage directement concerné par les travaux d'aménagement de la gare.

La zone UMU correspond aux terrains de la ZAC Mantes Université, à Mantes-la-Ville et à Mantes-la-Jolie,

Il est à noter que les constructions à usage de commerce ou d'activité sont admises à condition que leurs exigences de fonctionnement, lors de leur ouverture ou à terme soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement et les équipements collectifs nécessaires au personnel de l'installation, et à condition que l'aspect des bâtiments soit compatible avec l'allure générale de la zone.

9.2. COMPATIBILITE AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES

Aucun emplacement réservé n'a été recensé à ce jour dans la zone du projet.

A la lecture du Plan Local d'Urbanisme, le projet est compatible avec les prescriptions du règlement et avec les emplacements réservés.

POTENTIEL DU DEVELOPPEMENT URBAIN

1. ETUDE DE FLUX SUR LA SITUATION EXISTANTE

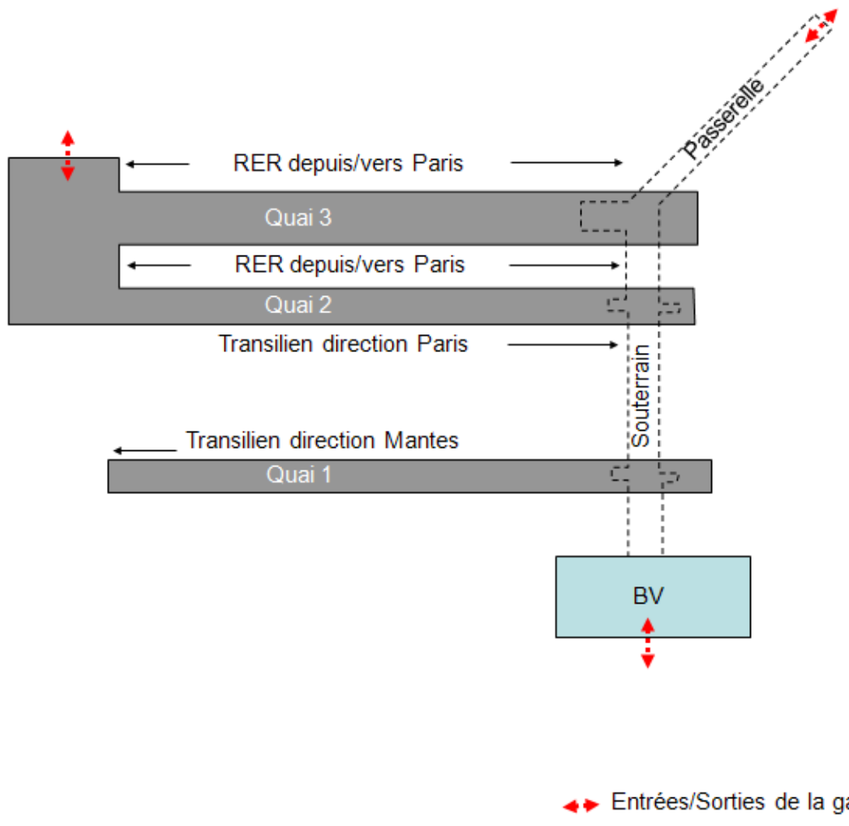
L'étude de flux sur la situation existante est présentée en deux temps :

- La répartition modale actuelle des voyageurs en diffusion et en rabattement.
- La capacité des installations existantes au regard des flux actuels

Ce diagnostic du fonctionnement de la gare à un instant T va permettre de déduire les aménagements à prévoir nécessairement en gare, et d'identifier les types d'aménagements à anticiper ou les orientations à privilégier, afin d'absorber les flux générés par EOLE lors de la mise en service de son prolongement et à l'horizon 2035.

1.1. POISSY

1.1.1. Schéma actuel de la gare

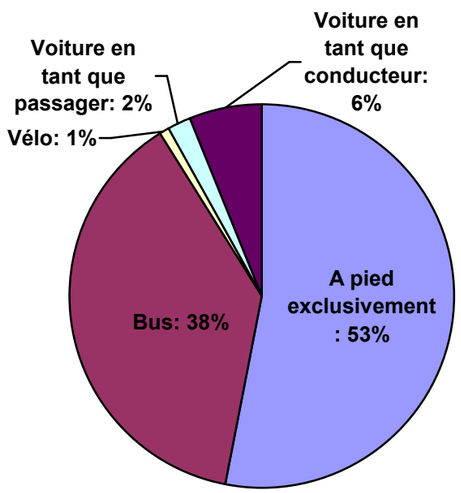


Plan 1: Schéma de la gare de Poissy (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.1.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare de Poissy accueille par Journée Ouvrée Banalisée 32 000 voyageurs, dont 16000 montées et 16000 descentes, sur un nombre total de 18 trains en heure de pointe matin et soir.

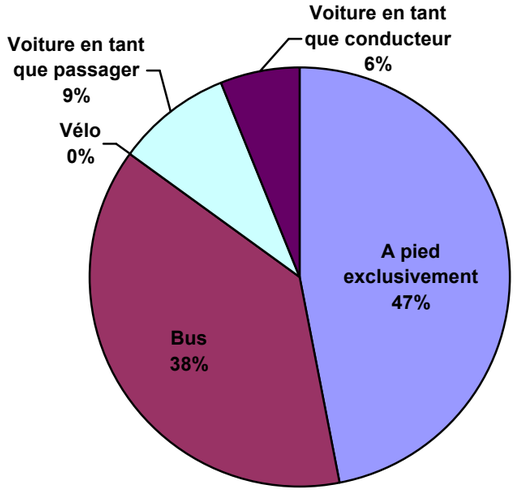
1.1.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 1 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Poissy (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que plus de la moitié des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied, 38% utilisent le bus, 8% en voiture. Les deux-roues représentent une infime part de déplacement.

1.1.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



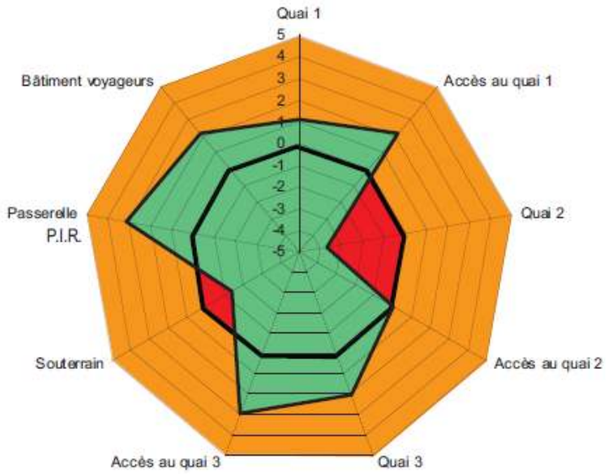
Graphique 2:Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Poissy (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que la majorité des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied, 38% en bus, 15% en voiture. L'accès en deux-roues est inexistant.

1.1.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

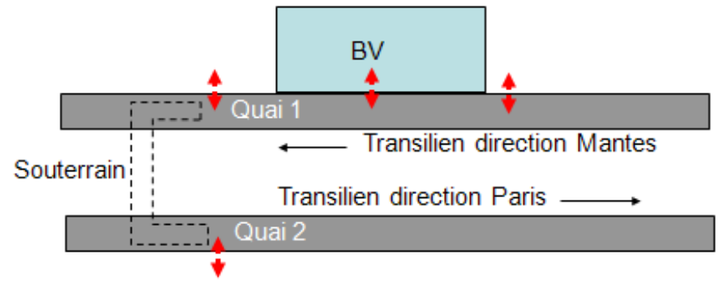


Graphique 3: Capacité des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare de Poissy présente un déficit de capacité de 73% sur le quai 2, et de 28% au niveau du souterrain.

1.2. VILLENNES-SUR-SEINE

1.2.1. Schéma actuel de la gare

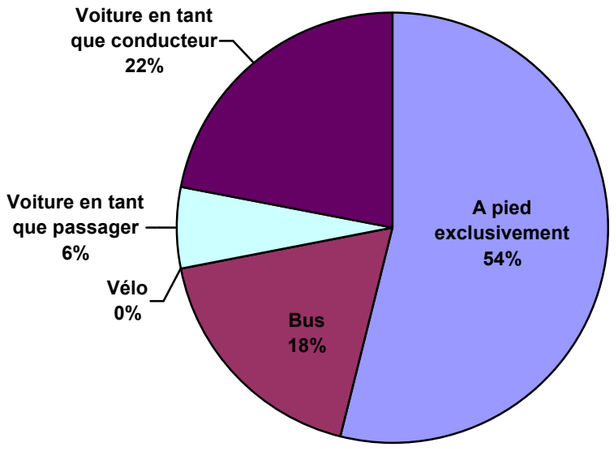


Plan 2: Schéma de la gare de Villennes-sur-Seine (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.2.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare de Villennes-sur-Seine accueille par Journée Ouvrée Banalisée 2 200 voyageurs, dont 1 100 montées et 1 100 descentes, sur un nombre total de 6 trains en heure de pointe matin et soir.

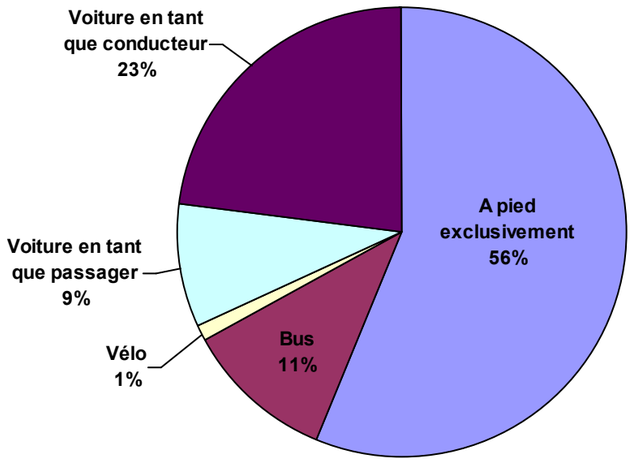
1.2.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 4 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Villennes-sur-Seine (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011))

A la lecture du graphique, il apparaît que plus de la moitié des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied, 28% en voiture, 18% en bus. Le départ en deux-roues est inexistant.

1.2.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



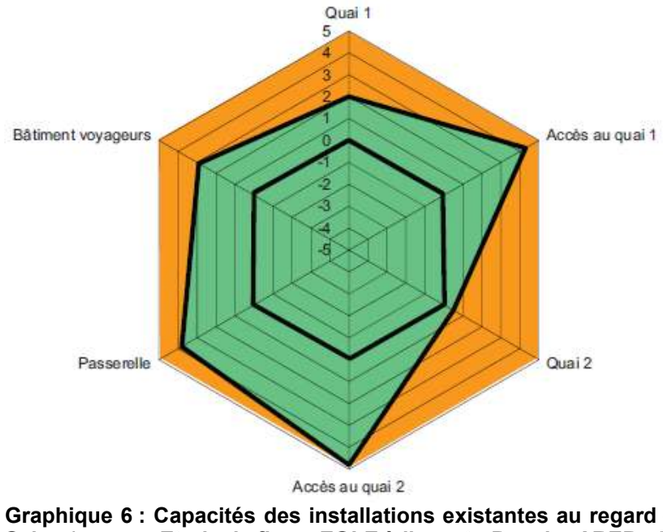
Graphique 5: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Villennes-sur-Seine (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011))

A la lecture du graphique, il apparaît que plus de la moitié des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied, 34% en voiture et 11% en bus. L'accès en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.2.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

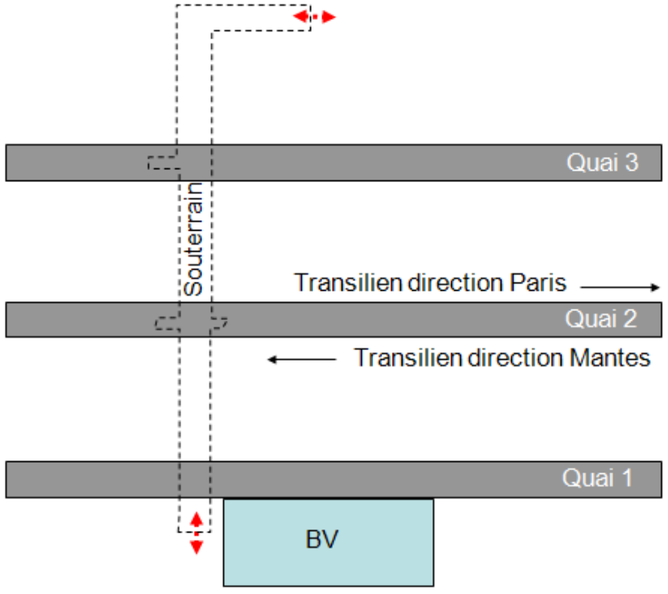


Graphique 6 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Villennes-sur-Seine (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011

A l'heure actuelle, la gare de Villennes-sur-Seine ne présente aucun déficit de capacité.

1.3. VERNOUILLET – VERNEUIL

1.3.1. Schéma actuel de la gare

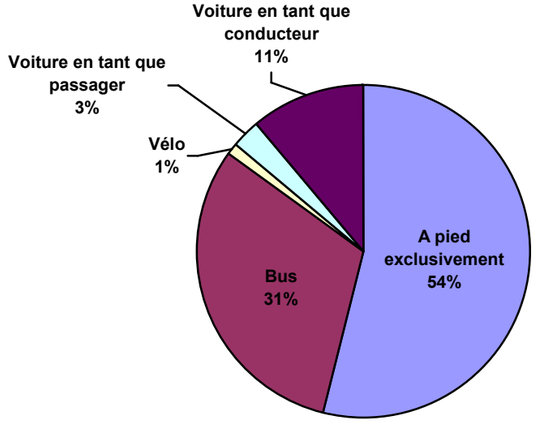


Plan 3 : Schéma de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.3.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare de Vernouillet - Verneuil accueille par Journée Ouvrée Banalisée 8 700 voyageurs, dont 4 200 montées et 4 500 descentes, sur un nombre total de 9 trains en heure de pointe matin et soir.

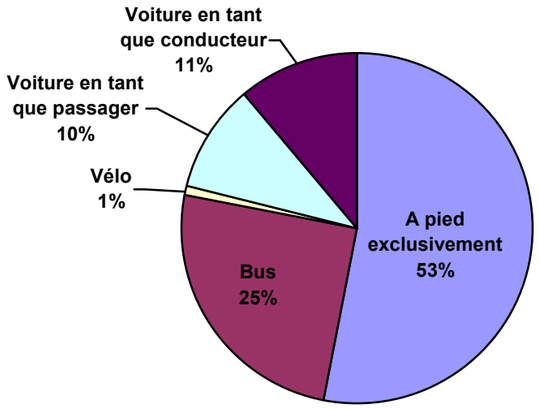
1.3.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 7 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Vernouillet - Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que la majorité des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied, 31% en bus, 14% en voiture. Le départ en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.3.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



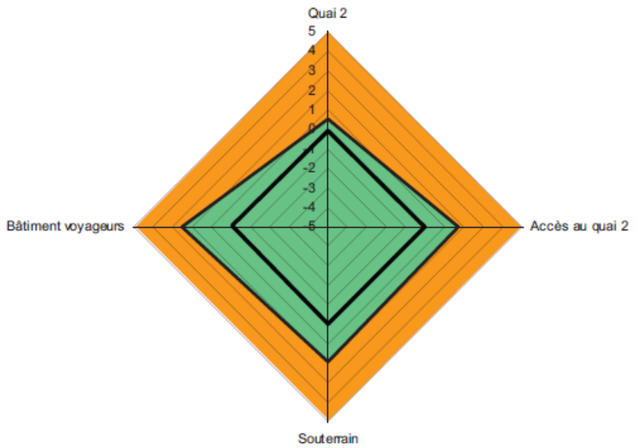
Graphique 8: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Vernouillet - Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que 53% des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied, 25% en bus, suivi de des voyageurs arrivant en voiture (22%) L'accès en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.3.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

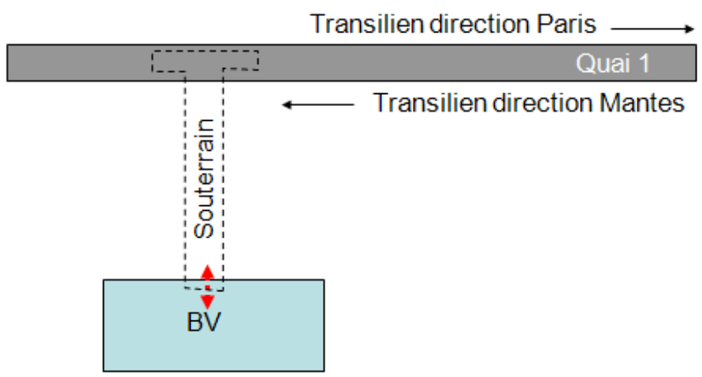


Graphique 9: Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Vernouillet - Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare de Vernouillet - Verneuil ne présente aucun déficit de capacité.

1.4. LES CLAIRIERES DE VERNEUIL

1.4.1. Schéma actuel de la gare

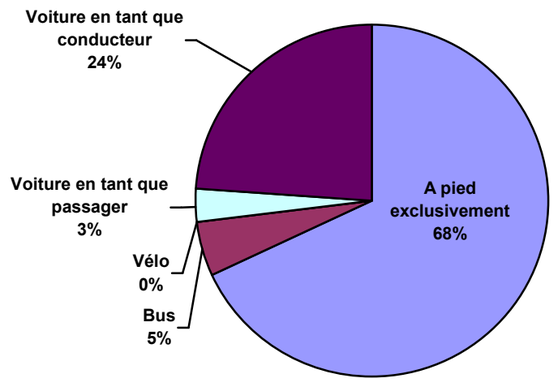


Plan 4 : Schéma de la gare des Clairières de Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.4.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare des Clairières de Verneuil accueille par Journée Ouvrée Banalisée 1 447 voyageurs, dont 761 montées et 686 descentes, sur un nombre total de 6 trains en heure de pointe le matin et de 5 trains en heure de pointe le soir.

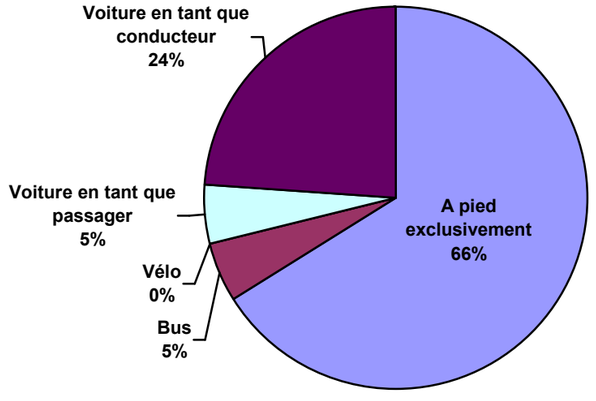
1.4.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 10 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare des Clairières de Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît qu'une grande majorité des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied (68%), 27% en voiture. Le départ en deux-roues est inexistant.

1.4.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



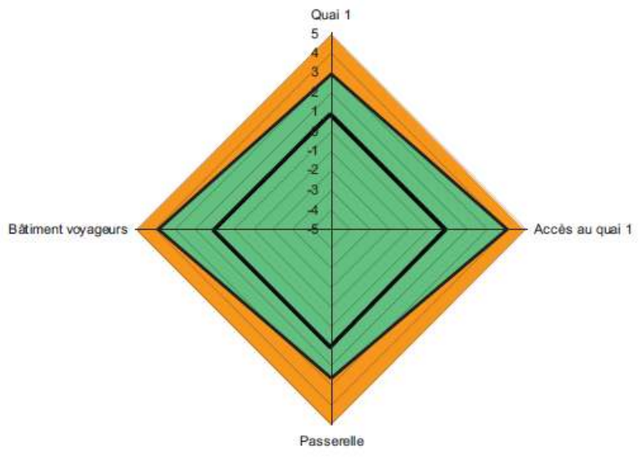
Graphique 11: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare des Clairières de Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît qu'une grande majorité des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied (66%), 29% en voiture. La part des voyageurs arrivant en bus est minime (5%) L'accès en deux-roues est inexistant.

1.4.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

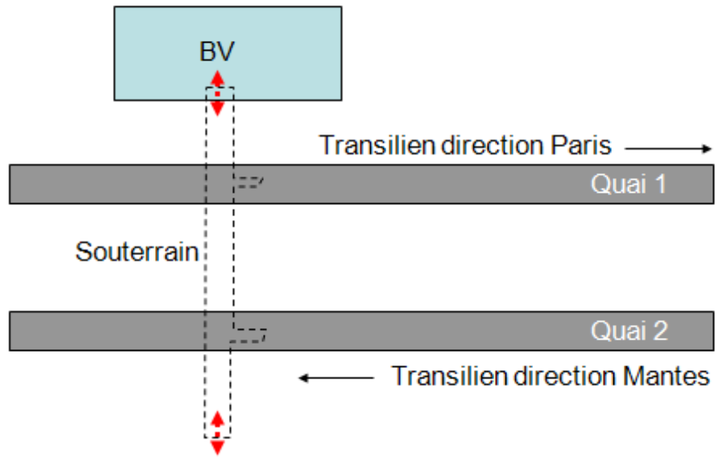


Graphique 12 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare des Clairières de Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare des Clairières de Verneuil ne présente aucun déficit de capacité.

1.5. LES MUREAUX

1.5.1. Schéma actuel de la gare

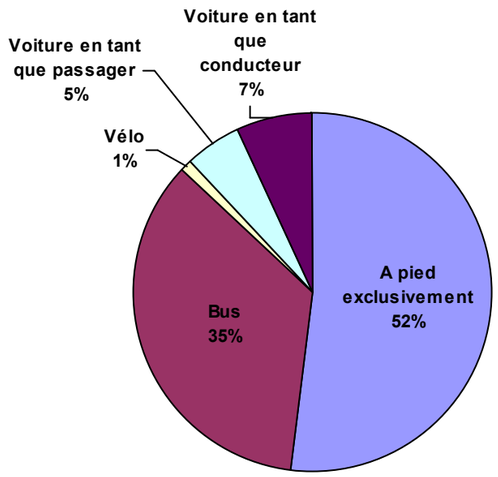


Plan 5 : Schéma de la gare des Mureaux (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.5.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare des Mureaux accueille par Journée Ouvrée Banalisée 14 600 voyageurs, dont 7300 montées et 7300 descentes, sur un nombre total de 9 trains en heure de pointe le matin et le soir.

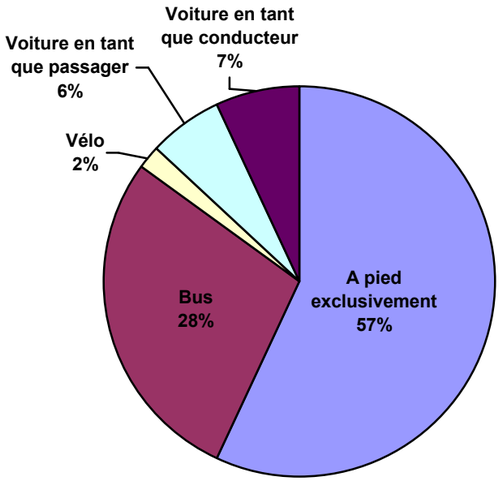
1.5.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 13: Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare des Mureaux (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît qu'un peu plus de la moitié des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied (52%), suivi de ceux qui partent en bus (35%). La part des voyageurs partant en voiture est moins conséquente (12%) Le départ en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.5.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



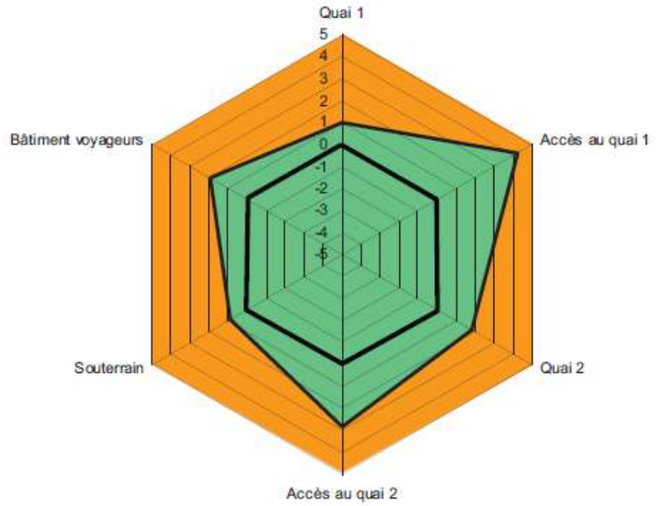
Graphique 14: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare des Mureaux (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que plus de la moitié des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied, 28% en bus. L'accès en deux-roues est représente une infime part de déplacement.

1.5.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

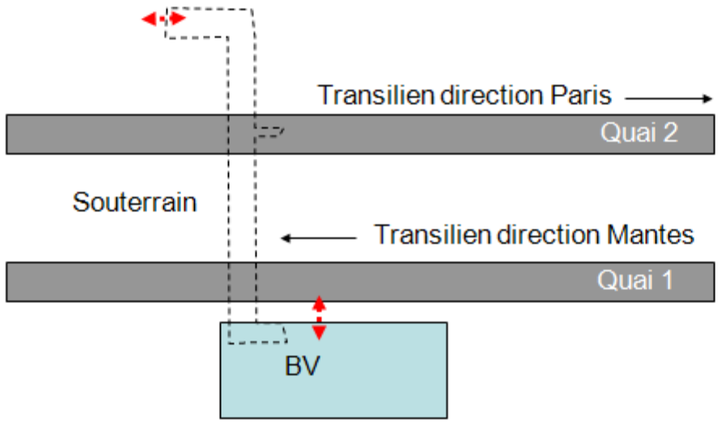


Graphique 15 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare des Mureaux (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare des Mureaux ne présente aucun déficit de capacité.

1.6. AUBERGENVILLE – ELISABETHVILLE

1.6.1. Schéma actuel de la gare

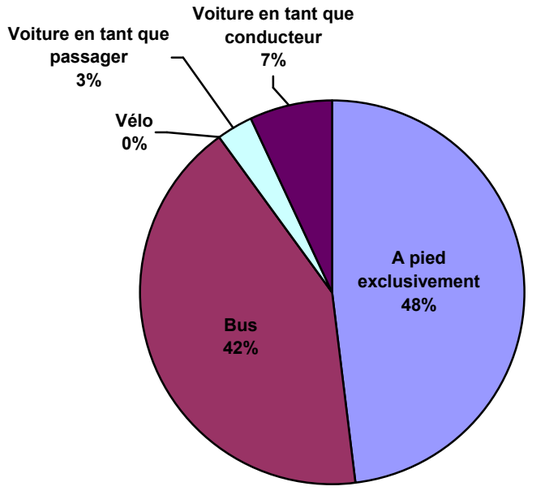


Plan 6: Schéma de la gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.6.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare d'Aubergenville - Elisabethville accueille par Journée Ouvrée Banalisée 4 800 voyageurs, dont 2400 montées et 2400 descentes, sur un nombre total de 6 trains en heure de pointe le matin et le soir.

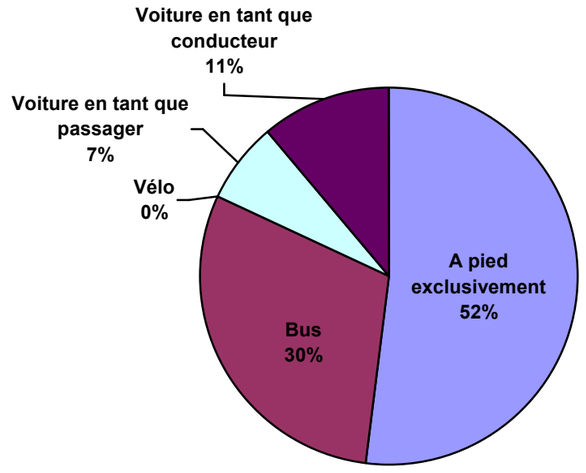
1.6.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 16 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît qu'un peu moins de la moitié des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied, suivi de ceux partant en bus (42%). Le départ en deux-roues est inexistant.

1.6.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



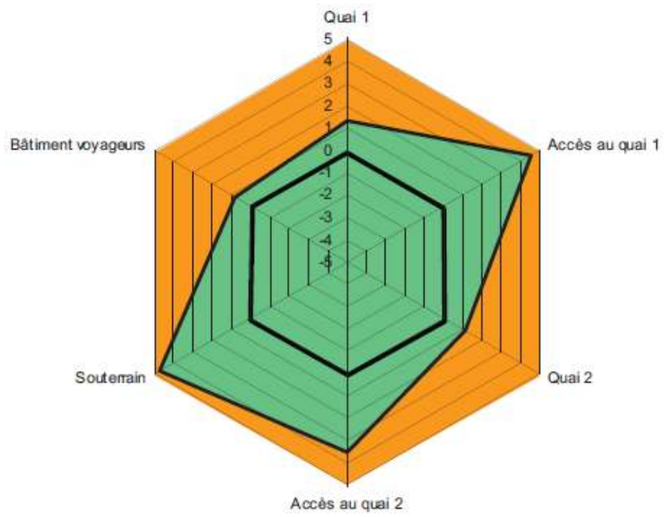
Graphique 17: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît qu'un peu plus de la moitié des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied, 30% en bus et 18% en voiture. L'accès en deux-roues est inexistant.

1.6.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

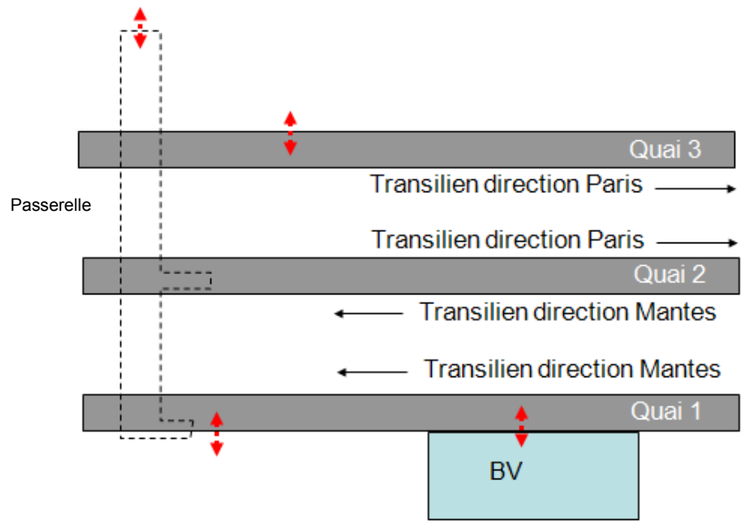


Graphique 18 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare d'Aubergenville – Elisabethville (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare d'Aubergenville – Elisabethville ne présente aucun déficit de capacité.

1.7. EPONE – MEZIERES

1.7.1. Schéma actuel de la gare

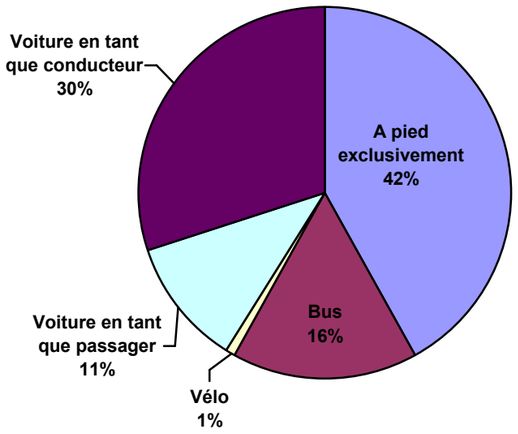


Plan 7 : Schéma de la gare d'Epône - Mézières (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.7.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare d'Epône - Mézières accueille par Journée Ouvrée Banalisée 4671 voyageurs, dont 2258 montées et 2413 descentes, sur un nombre total de 10 trains en heure de pointe le matin et 8 trains en heure de pointe le soir.

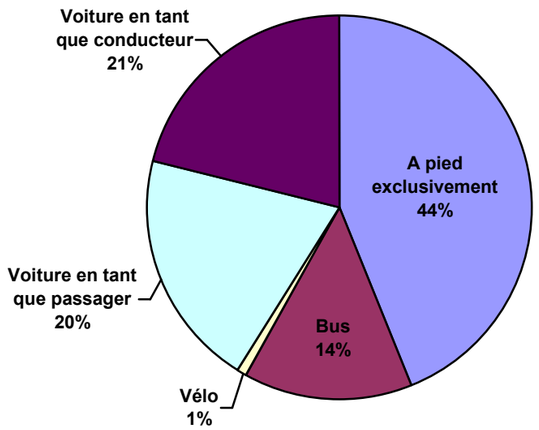
1.7.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 19 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare d'Epône – Mézières (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que 42% des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied, 41% en voiture, 16% en bus. Le départ en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.7.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



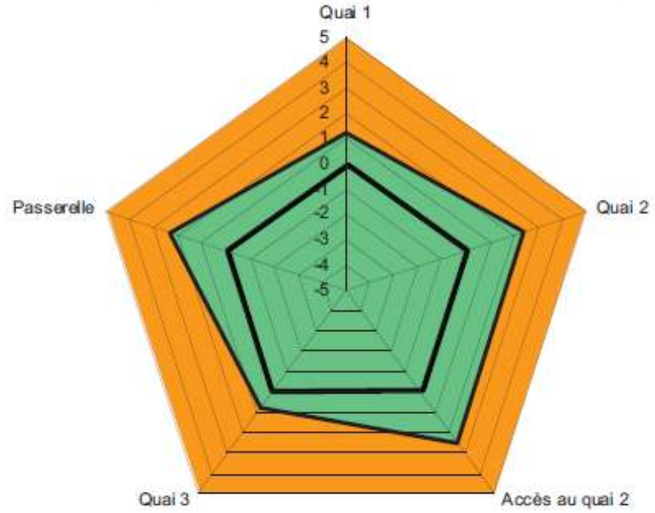
Graphique 20: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare d'Epône - Mézières (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que 44% des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied, 40% en voiture, 20% en voiture en tant que passager et 14% en bus. Le départ en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.7.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

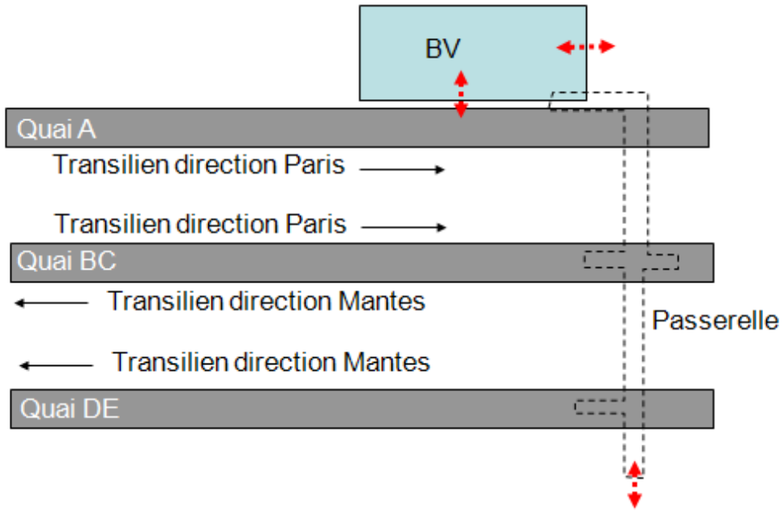


Graphique 21 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare d'Epône – Mézières (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare d'Epône – Mézières ne présente aucun déficit de capacité.

1.8. MANTES STATION

1.8.1. Schéma actuel de la gare

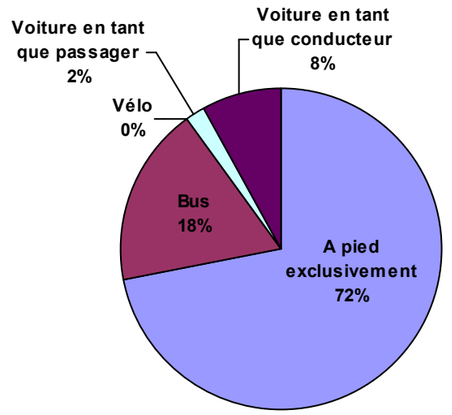


Plan 8 : Schéma de la gare de Mantes-Station (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.8.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare de Mantes-Station accueille par Journée Ouvrée Banalisée 3 400 voyageurs, dont 1700 montées et 1700 descentes, sur un nombre total de 9 trains en heure de pointe le matin et 11 trains en heure de pointe le soir.

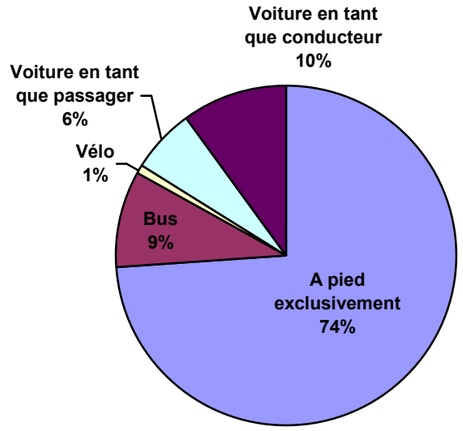
1.8.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 22: Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Mantes-Station (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que la grande majorité des voyageurs quittent la gare de Poissy à pied (72%), 18% en bus. Le départ en deux-roues est inexistant.

1.8.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



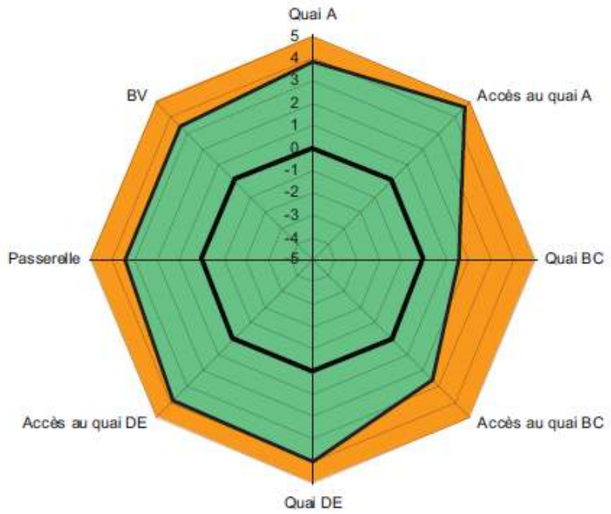
Graphique 23: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Mantes Station (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que la grande majorité des voyageurs arrivent en gare de Poissy à pied (74%), 16% en voiture, 9% en bus. Le départ en deux-roues représente une infime part de déplacement.

1.8.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante

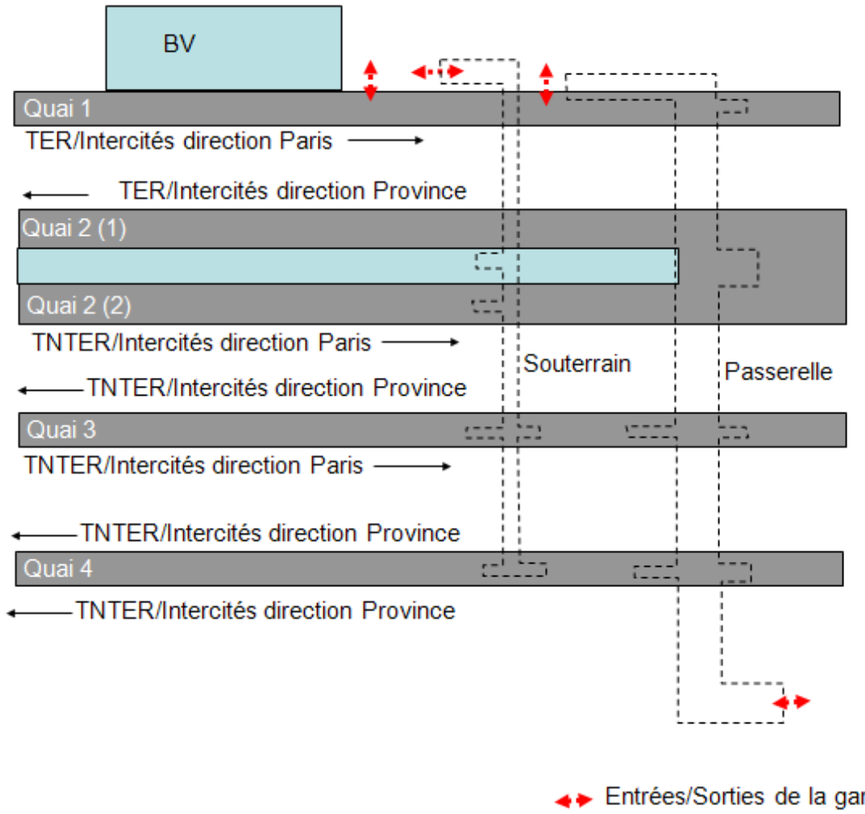


Graphique 24: Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Mantes - Station (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare de Mantes Station ne présente aucun déficit de capacité.

1.9. MANTES-LA-JOLIE

1.9.1. Schéma actuel de la gare

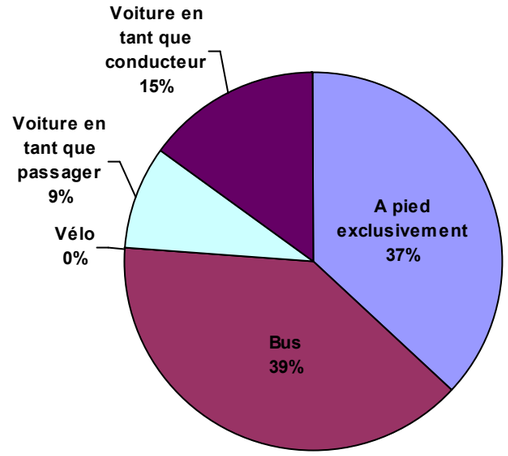


Plan 9 : Schéma de la gare de Mantes-la-Jolie (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

1.9.2. Répartition modale actuelle des voyageurs

La gare de Mantes-la-Jolie accueille par Journée Ouvrée Banalisée 25200 voyageurs, dont 12600 montées et 12600descentes, sur un nombre total de 19 trains en heure de pointe le matin et 88 trains en heure de pointe le soir.

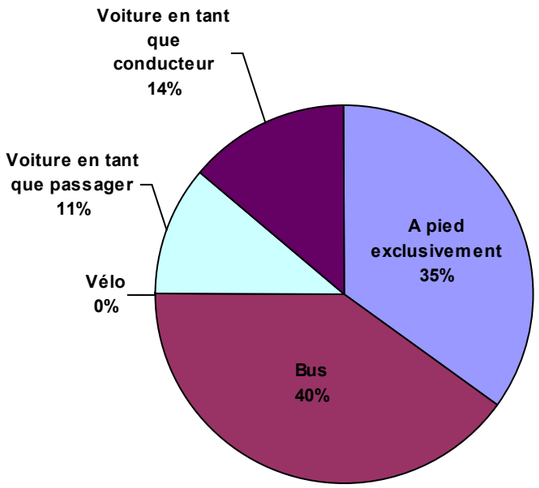
1.9.2.1. Répartition modale des voyageurs en diffusion



Graphique 25: Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Mantes-la-Jolie (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît que la majorité des voyageurs quittent la gare en bus (39%), suivi de ceux qui quittent la gare de Poissy à pied (37%). Le départ en voiture représente 24% des déplacements. Le départ en deux-roues est inexistant.

1.9.2.2. Répartition modale des voyageurs en rabattement



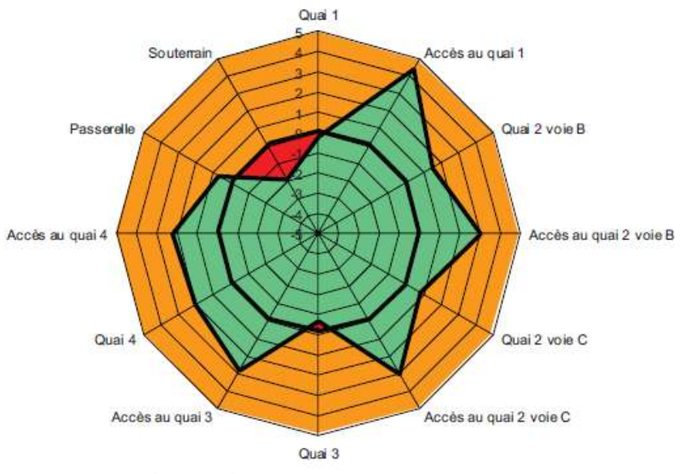
Graphique 26: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Mantes-la-Jolie (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)

A la lecture du graphique, il apparaît qu'une grande partie des voyageurs arrive en bus (40%), 35% à pied exclusivement. Le départ en deux-roues est inexistant.

1.9.3. Capacité des installations existantes

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 27 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Mantes-la-Jolie (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

A l'heure actuelle, la gare de Mantes-la-Jolie présente un déficit de capacité de 4% sur le quai 1, de 15% sur le quai 3, et de 37% au niveau du souterrain.

2. INTENTIONS D'AMENAGEMENT

L'étude de flux des gares en situation actuelle, présentée dans le chapitre précédent, permet d'articuler des intentions d'aménagement par gare.
Ces intentions d'aménagement sont également soutendues par les travaux par les travaux qui découlent de :

- La mise en accessibilité des quais : rehaussement de quais, allongement de quais impliquant l'adaptation des accès à la gare, abris de quai, etc…
- La mise en accessibilité PMR des gares : passerelles, ascenseurs, rehaussements, etc…
- Le contexte des projets urbains
- Le contexte des équipements de l'environnement de la gare (complémentarité de la gare avec les services et commerces dans l'environnement de la gare)
- Le contexte des autres modes de transport à laquelle la gare reconfigurée est reliée

Ces intentions d'aménagement sont présentées pour chaque gare dans les paragraphes suivants.

2.1. POISSY

2.1.1. Situation actuelle

La gare de Poissy permet actuellement les échanges entre le RER A et les trains TRANSILIEN de Paris Saint- Lazare à Mantes-la-Jolie. Ces derniers seront remplacés par le RER E à la mise en service du projet.

Les quais ont fait l'objet d'un rehaussement à 92 cm à l'arrivée du RER A. La gare est déjà accessible aux PMR par un souterrain traversant le plateau de voies et équipé d'ascenseurs.

Le bâtiment voyageur se situe au sud du faisceau de voies, côté centre ville, et permet, via le parvis et sa galerie, de rejoindre la gare routière sud, un parking souterrain et un parking 2 roues. La dépose minute et les taxis se situent en face du parvis, de l'autre côté de l'avenue Maurice Berteaux.

Côté nord, on accède à la gare par l'entrée du souterrain, qui dispose également d'une passerelle d'accès au Parking d'Intérêt Régional, ainsi que par une entrée à l'ouest, à l'extrémité des quais 2 et 3, qui permet de rejoindre la gare routière nord et un parking 2 roues.

Le bâtiment voyageur (BV), rénové en 2005, offre des services adaptés à une gare de son importance et l'implantation d'une « boutique du quotidien » est actuellement à l'étude hors projet EOLE.

2.1.2. Les aménagements proposés

Pour permettre l'accueil des nouveaux trains RER E plus longs, le quai central le long de la voie 2 bis doit être allongé sur 30m environ. De fortes contraintes existant côté Paris, cet allongement sera réalisé côté Mantes-la-Jolie en relation avec la modification future du plan de la voie 2 bis.

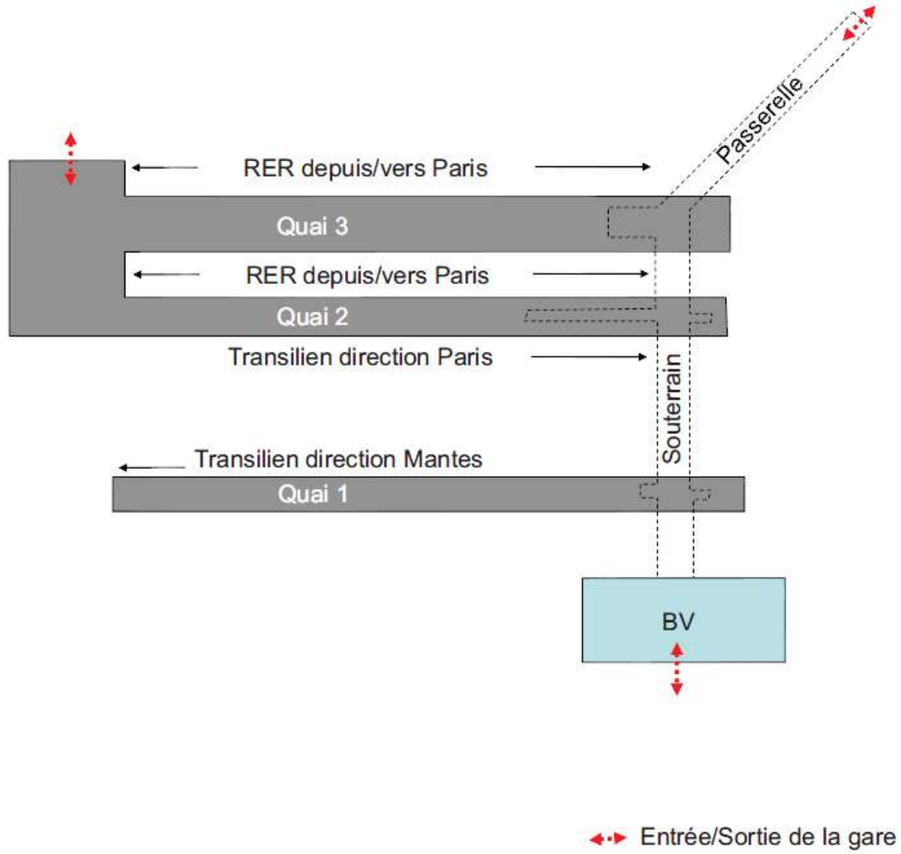
Sur le quai des voies 1 et 1 bis, seule la signalisation ferroviaire sera déplacée de quelques mètres (pancartes TT, têtes de trains).

A l'horizon de mise en service d'EOLE, le quai 2 et son accès au souterrain risquent d'être saturés. Pour éviter cette situation, il est proposé de :

- dédier le quai 2 au RER E et d'utiliser systématiquement le quai 3 pour le RER A. Cela évitera, en cas d'arrivée simultanée d'un RER E et d'un RER A,
- de saturer le quai 2 et son accès au souterrain, de requalifier l'accès nord-ouest de la gare afin de capter les flux de la gare routière nord située à proximité. Cela nécessitera d'améliorer sa visibilité et de créer un espace clos pour abriter les services essentiels aux voyageurs (vente, information,...),
- d'installer un abri filant de 50 m de long et 5 m de large à l'ouest du quai 2 pour répartir les voyageurs.

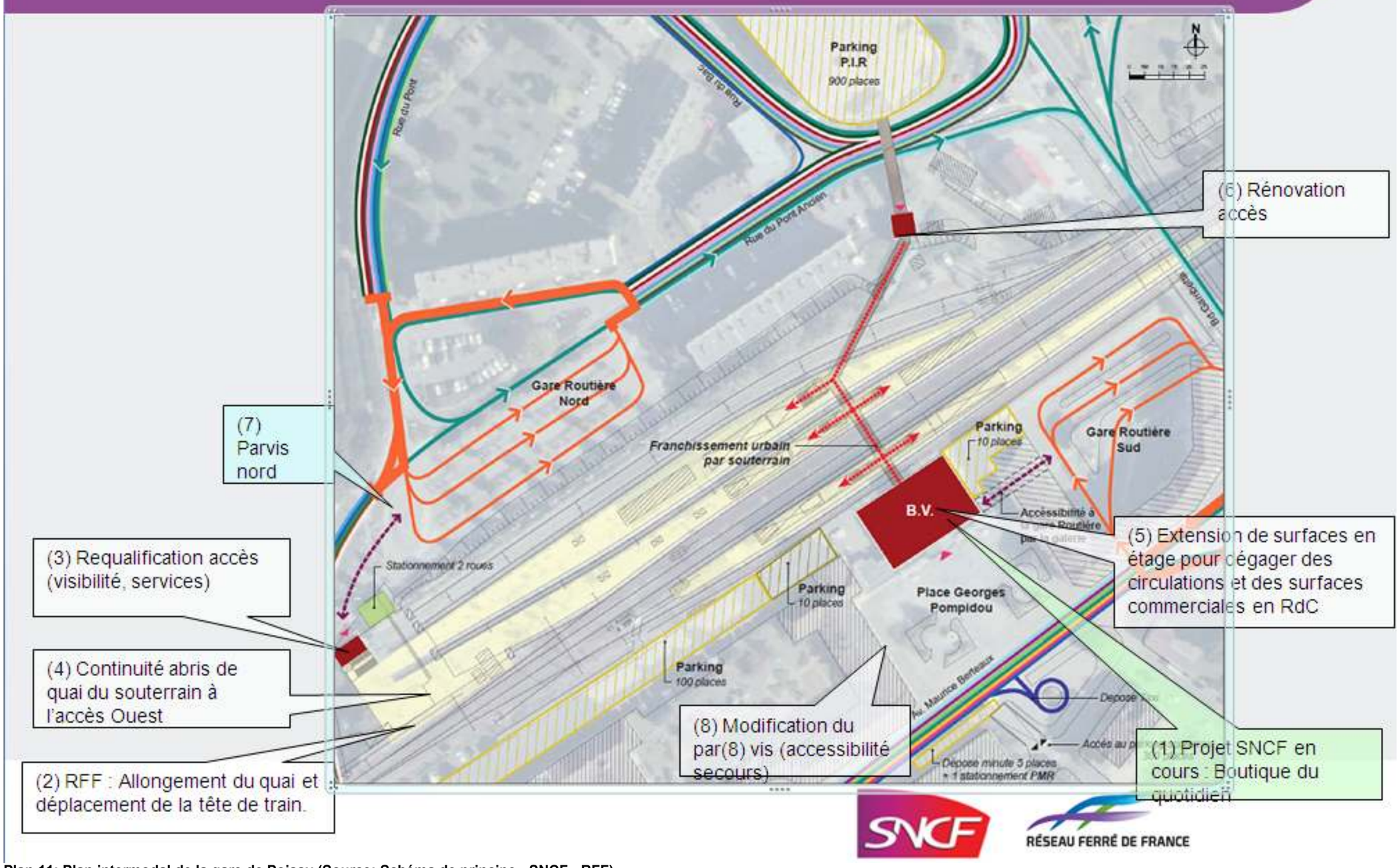
Compte tenu de l'augmentation significative de la fréquentation attendue de la gare, il est nécessaire d'augmenter la surface d'accueil des voyageurs côté sud également.
Dans le bâtiment Voyageurs, les locaux d'exploitation situés sur les deux ailes seront en partie déplacés vers des surfaces à créer en mezzanine et sur les ailes du bâtiment, afin de dégager des espaces de circulation vers la gare routière sud et vers le parking situé au sud-ouest du bâtiment.
Parallèlement, l'accès nord du souterrain sera remanié pour installer un Passage Elargi Contrôlé.

Un travail sur l'intermodalité est à mener en concertation afin de préciser les interfaces urbaines à prévoir sur la face nord du plateau de voie, la recomposition urbaine de cette zone étant identifiée à ce jour comme probable.
Un travail sur le parvis sud sera également proposé dans le cadre de cette démarche, afin d'en faciliter l'accessibilité (PMR, secours, dépose minute, taxis).



Plan 10: Schéma avec les installations en projet de la gare de Poissy (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Poissy – Plan d'intermodalité



Plan 11: Plan intermodal de la gare de Poissy (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.2. VILLENNES-SUR-SEINE

2.2.1. Situation actuelle

La gare n'a pas subi de travaux récents et n'est pas accessible. Le bâtiment, construit en 1910, est situé à proximité du centre du village, en vue d'une église classée aux monuments historiques, et a lui-même un certain cachet. La gare est desservie par un arrêt de bus et un Parc de Stationnement Régional se trouve au sud de la gare. Il y a également une dépose taxi, quelques places de parking sur le parvis, et un stationnement deux roues.

2.2.2. Les aménagements proposés

L'adaptation des quais concerne uniquement leur rehaussement et leur élargissement ponctuel.

Les quais actuels sont d'une longueur supérieure à 250m (290m environ), Ils ne seront rehaussés que sur une longueur de 225m, la liaison entre parties rehaussées et parties non modifiées étant assurée par 3 rampes à 5 %.

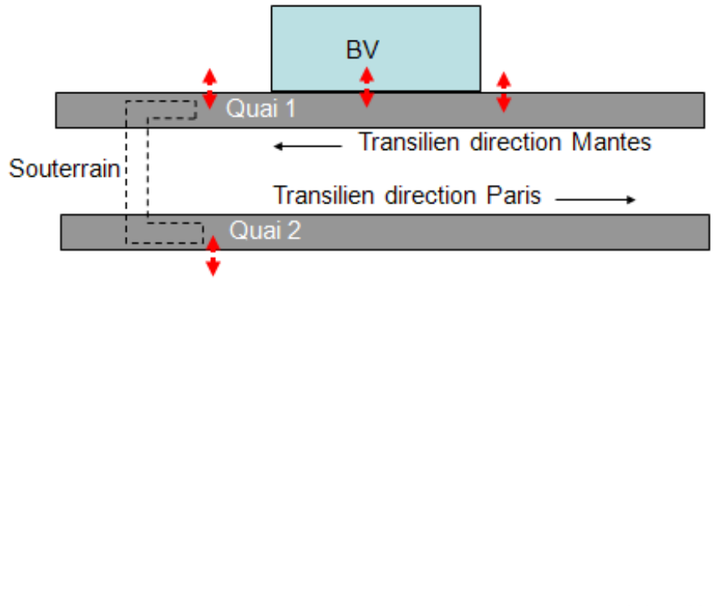
La mise en accessibilité PMR du site repose essentiellement sur le remaniement de l'actuelle passerelle de franchissement des voies : mise en place de deux ascenseurs, équipement des escaliers fixes (double lisse, contremarches, dispositifs antidérapants, bande d'éveil à la vigilance, etc.)

L'interface entre le quai 1 et le bâtiment Voyageurs d'une part et la Ville d'autre part sera traitée par la réalisation d'une rampe PMR. Elle nécessitera la réorganisation de la zone située au nord du bâtiment voyageur et actuellement occupée par un local pour le personnel et un abri à vélos. L'abri à vélos sera remanié et le local attenant aménagé en sanitaires pour les voyageurs.

Le bâtiment Voyageurs devra être remis en conformité technique suite aux nécessaires travaux de mise en accessibilité, d'adaptation de signalétique et de l'information voyageurs.

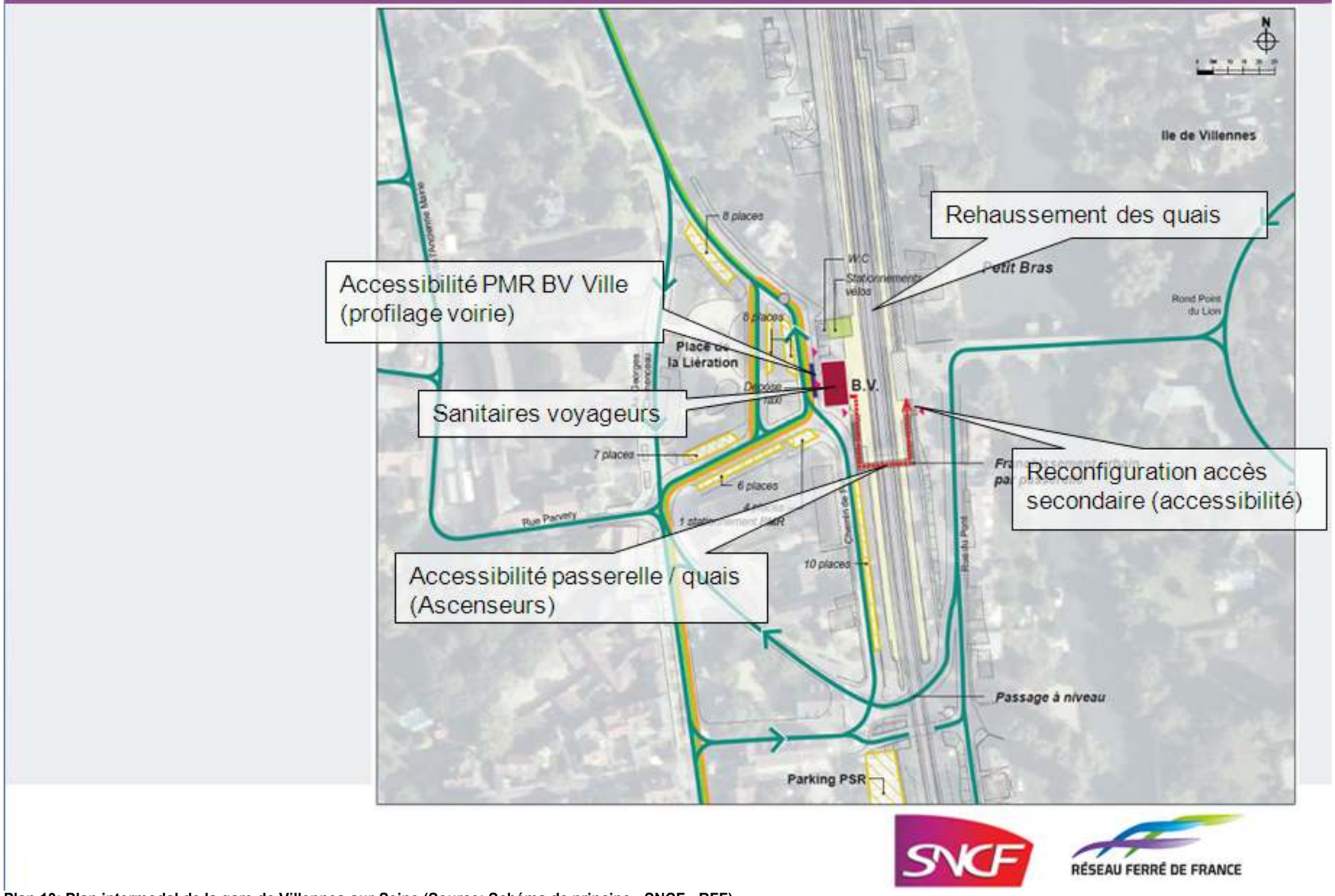
Le quai côté Seine a la particularité de servir de voie de circulation pour les riverains en cas de forte crue, la passerelle et le passage à niveau voisin permettant de franchir le faisceau de voie. Compte tenu de cette contrainte et de la faible fréquentation de la gare, le contrôle d'accès sera limité à l'installation de valideurs.

Une modification du parvis est proposée pour accueillir une place de parking PMR et assurer la continuité de l'accessibilité jusqu'à la ville.



Plan 12: Schéma de la gare de Villennes-sur-Seine (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Villennes sur Seine – Plan d'intermodalité



Plan 13: Plan intermodal de la gare de Villennes-sur-Seine (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.3. VERNOUILLET – VERNEUIL

2.3.1. Situation actuelle

Seul le quai central est desservi par les trains TRANSILIEN, les quais externes n'étant utilisés qu'en cas de difficultés de circulation, comme quais de secours.

L'arrivée d'EOLE induit des reports de trafic sur toutes les voies, ce qui justifie de mettre à l'étude tous les quais.

Le bâtiment voyageur, construit en 1974, a fait l'objet d'une rénovation en 2005. La gare est desservie par une gare routière côté ouest, ainsi qu'une dépose taxi et un parc deux roues sur le parvis. Le franchissement du plateau de voie est assuré par un souterrain qui débouche, côté est, sur une rampe et un chemin d'accès vers un parking de 500 places.

2.3.2. Les aménagements proposés

Les 3 quais doivent être allongés pour atteindre une longueur utile de 225m. Pour les quais 2 et 3, l'allongement sera effectué côté Le Havre (environ 25m sur le quai 2 et environ 45m sur le quai 3), afin d'éviter des travaux particulièrement lourds de déplacement de la signalisation ferroviaire qui seraient nécessaires en direction de Paris.

Le quai 1 sera allongé d'environ 5m, côté Paris.

Les voies ne subiront aucune modification de nivellement ni de tracé en plan. A l'extrémité de chaque quai, des rampes à 10 % seront aménagées pour permettre l'accès des agents en charge de la maintenance des voies. Des clôtures seront mises en place afin d'interdire aux voyageurs l'accès aux voies.

Les largeurs des quais 1 et 2 respectent les largeurs de cheminement imposées par la réglementation PMR.
En revanche, le quai 3 présente une largeur de cheminement insuffisante sur certaines parties occupées par un terre-plein, ainsi qu'entre l'escalier et le nez de quai. Les aménagements consistent à :

- élargir le quai côté Mantes-la-Jolie,
- augmenter la surface bitumée des quais,
- déplacer la ligne jaune à 180cm des rails, ce qui permet d'avoir une largeur de cheminement réglementaire.

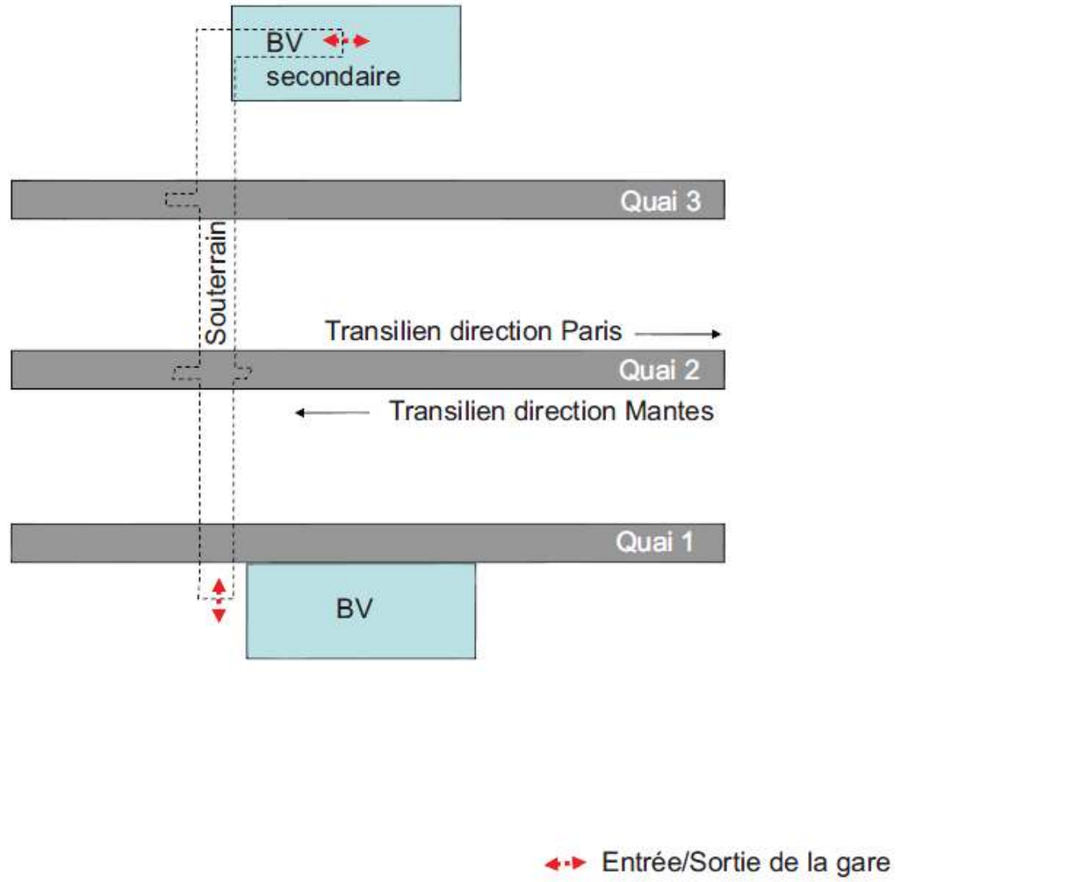
Afin de répondre à l'augmentation du flux de voyageurs et à la réglementation PMR, l'adaptation du passage souterrain reposera sur 4 points essentiels :

- élargissement du tronçon nord (entre l'escalier d'accès au quai 3 et l'accès au parking) à 4,2m dans la continuité du reste du passage. L'objectif de cette mesure est d'assurer une largeur de cheminement confortable, notamment depuis/vers le parking côté Seine, et de prévenir l'augmentation des flux voyageurs engendrée par l'arrivée du RER E et l'exploitation des quais 1 et 3,
- diminution de la pente entre l'entrée côté BV et l'accès au quai central à 2 ou 3%,
- élargissement du souterrain au droit de l'escalier d'accès au quai 2 pour assurer la circulation des PMR à la sortie de l'ascenseur,
- installation de 4 ascenseurs à 2 niveaux : l'un à partir du BV pour l'accès au quai 1, un ascenseur sur chacun des quais 2 et 3, et un ascenseur à l'extrémité nord du souterrain vers le parc de stationnement du Lac.

Le bâtiment voyageur sera réaménagé pour intégrer l'accessibilité PMR depuis le parvis jusqu'aux quais et pour tenir compte de l'augmentation prévisionnelle de la fréquentation.

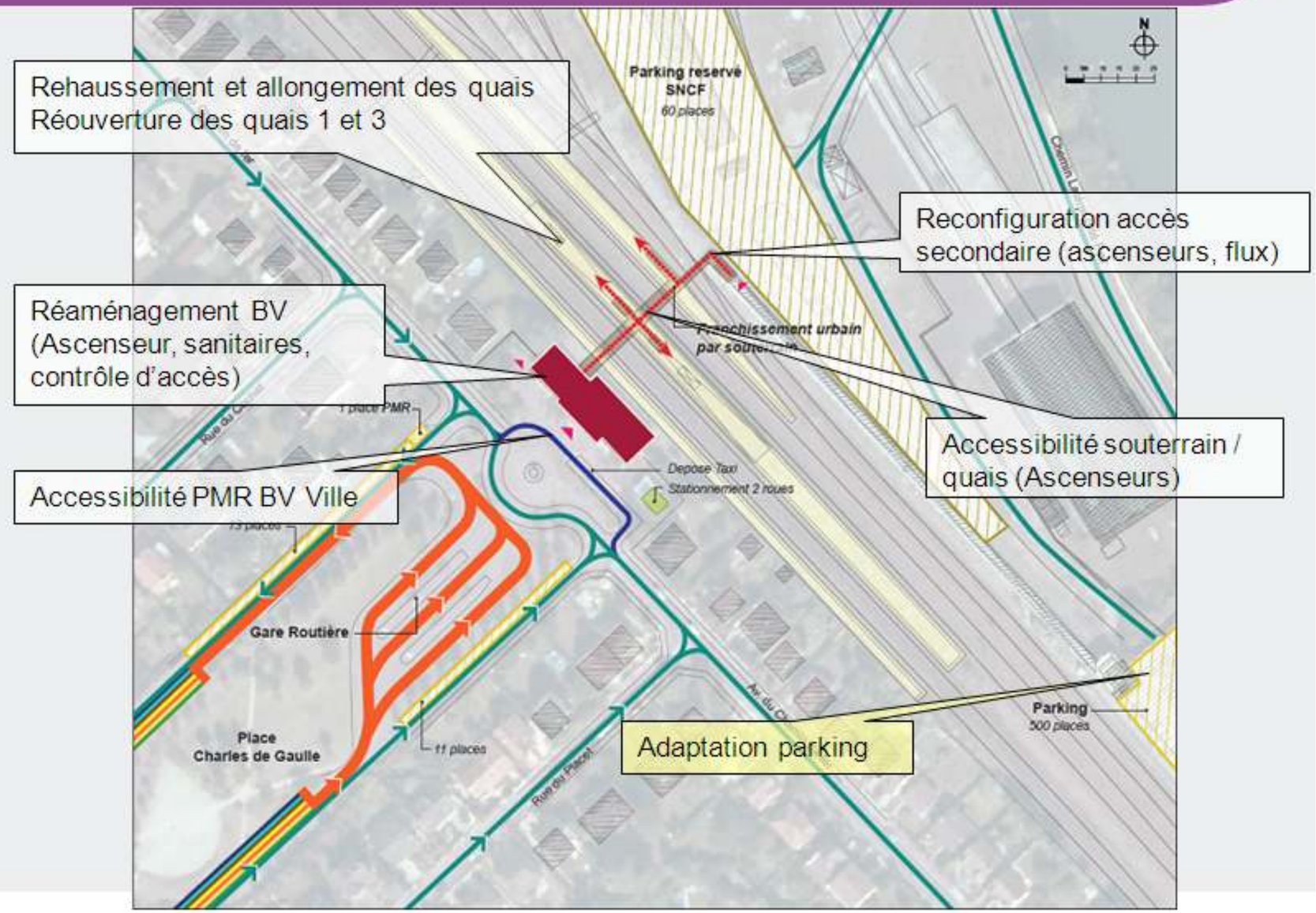
Côté est, un abri sera construit à la sortie du souterrain pour le désengorger, en déplaçant la ligne de tripodes à l'extérieur. Cet abri permettra en outre une amélioration de l'accueil et de l'information voyageurs.

L'opportunité d'adapter la capacité du parking en ouvrage, côté est, pourrait faire l'objet d'une étude plus détaillée dans le cadre de réflexions connexes au projet.



Plan 14 : Schéma avec les installations en projet de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Vernouillet Verneuil – Plan d'intermodalité



Plan 15: Plan intermodal de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source: Schéma de principe - SNCF – RFF)

2.4. LES CLAIRIERES DE VERNEUIL

2.4.1. Situation actuelle

Le bâtiment voyageur, construit en 1969, a fait l'objet d'une rénovation en 2005. L'accès au quai central se fait par la passerelle, soit à travers le BV soit en le contournant.

La gare est desservie par une ligne de bus. Elle dispose de places de parking PMR, d'un abri pour deux-roues, d'une dépose minute, d'un parking de 100 places. De nombreuses places de stationnement sont également accessibles en bordures d'allées.

2.4.2. Les aménagements proposés

La gare fera l'objet de travaux de rehaussement et d'allongement du quai central sur environ 30 m côté Paris, pour atteindre une longueur utile de 225m.

Pour être accessible, la passerelle existante devra être pourvue de 2 ascenseurs : l'un à la sortie du bâtiment voyageur, l'autre sur le quai central.

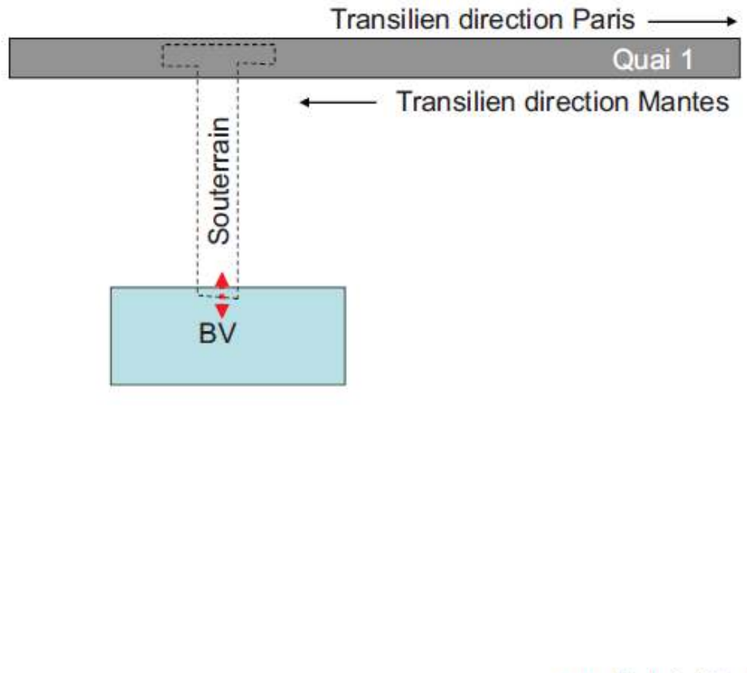
Ces travaux induisent d'autres aménagements :

- le remaniement de la passerelle et de l'escalier fixe,
- le remplacement de l'escalier mécanique existant,
- une modification de l'abri filant.

La mise en accessibilité du bâtiment voyageur nécessitera de réaménager le hall et la ligne de contrôle d'accès. Des sanitaires accessibles aux voyageurs sont également prévus.

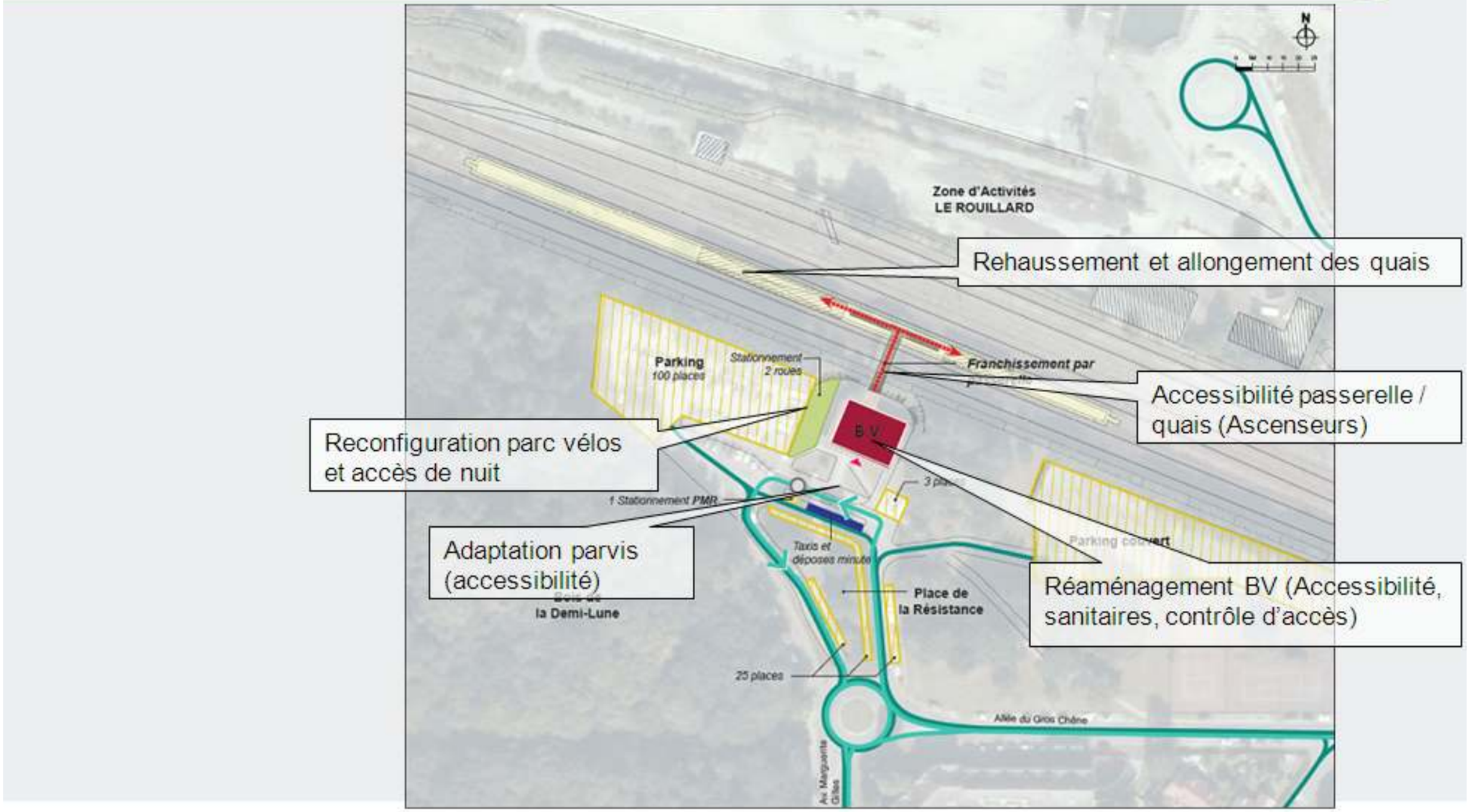
L'accès de nuit sera adapté et mis en accessibilité. L'accessibilité de la gare en dehors des heures de présence du personnel sera recherchée grâce à une organisation de moyens adaptée.

Il est proposé de remanier le parking deux roues attenant. Une adaptation du parvis est proposée pour sa mise en accessibilité.



Plan 16: Schéma avec les installations en projet de la gare des Clairières de Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Les Clairières de Verneuil – Plan d'intermodalité



Plan 17: Plan intermodal de la gare des Clairières de Verneuil (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.5. LES MUREAUX

2.5.1. Situation actuelle

La gare des Mureaux possède actuellement des quais d'une longueur de 198m.

Deux souterrains existent :

- le souterrain principal d'accès aux quais, non équipé d'ascenseurs, qui présente des pentes supérieures à 6% inadaptées aux UFR,
- un passage souterrain secondaire reliant les locaux techniques à un monte-charge de service (pentes >7%).

Des abris filants sont présents sur les deux quais.

Le bâtiment voyageur, construit en 1969, a fait l'objet d'une rénovation en 2004. Il est séparé de la gare routière par un trottoir étroit, sa façade étant tournée vers le parvis à l'est.

Côté nord, la gare est desservie par une gare routière. Elle dispose de places de stationnement pour PMR, d'une dépose minute, d'un parc pour deux-roues et de plusieurs zones de stationnement à proximité.

Côté sud, un parc régional sécurisé de 327 places, comprenant un enclos pour deux-roues, complète l'offre de stationnement et permet un accès direct à l'entrée du souterrain et à la rue.

2.5.2. Les aménagements proposés

Le quai 1 sera rallongé d'environ 30m côté Paris pour atteindre une longueur utile de 225m (le rallongement côté Mantes-la-Jolie aurait nécessité le déplacement de la signalisation ferroviaire avec un fort impact sur le projet).

Le quai 2 sera rallongé d'environ 15m côté Le Havre et la signalisation ferroviaire (pancarte TT, tête de train) sera déplacée de 1 m côté Paris.

Les quais ne sont pas en interface directe avec la ville, ni avec le bâtiment voyageur. Les accès n'auront donc pas à être modifiés.

Le souterrain de service et le monte-charge sont peu adaptés et donc très peu utilisés par le personnel de la gare (quelques fois pour des personnes en fauteuil roulant accompagnées d'un agent). Le souterrain sera donc condamné. Le monte charge, qui s'oppose au dégagement du gabarit de cheminement réglementaire sur le quai, sera supprimé.

Il est envisagé d'assurer la mise en accessibilité de la gare en aménageant le passage souterrain principal existant :

- mise en conformité des rampes et création de paliers de repos,
- installation de 2 ascenseurs à 2 niveaux (un ascenseur par quai),
- modification des escaliers fixes.

Suite au rehaussement des quais, les abris filants présents sur les 2 quais devront être déposés et remplacés, ou adaptés.

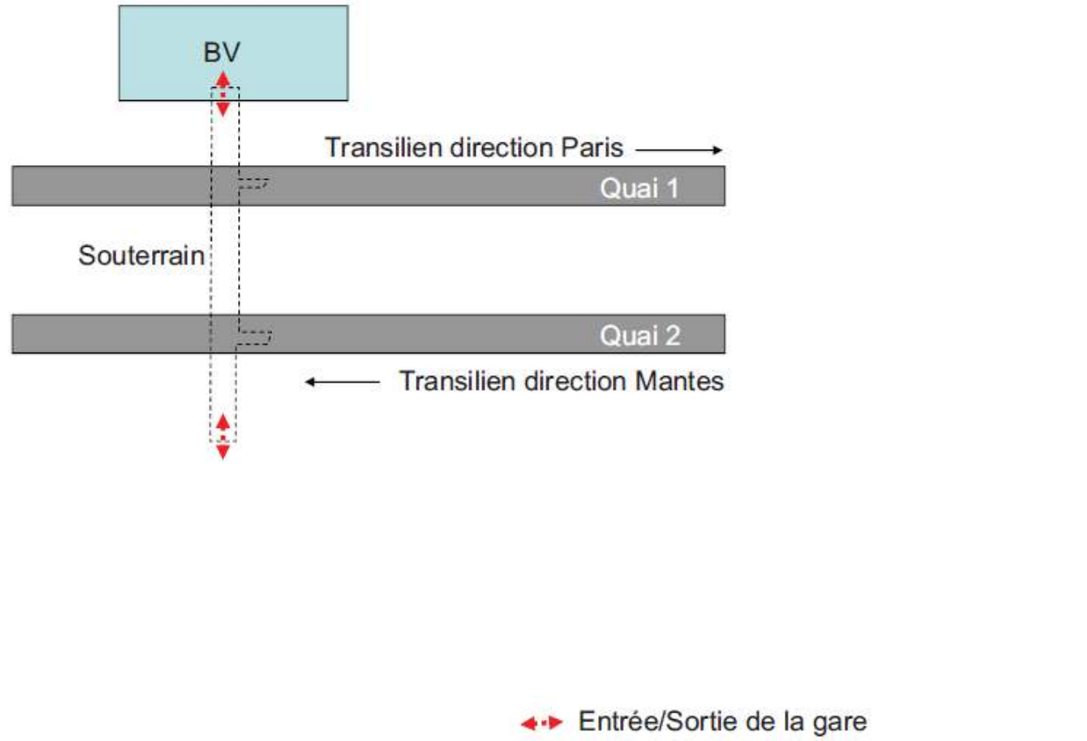
A l'extrémité de chaque quai, des rampes à 10% seront aménagées pour permettre l'accès des agents en charge de la maintenance des voies. Des clôtures seront mises en place afin d'interdire aux voyageurs l'accès aux voies.

Le bâtiment voyageur sera restructuré pour réorienter le parvis et fluidifier l'accès à la gare routière nord. Les espaces intérieurs seront réorganisés afin de le mettre en accessibilité, d'élargir la ligne de contrôle d'accès pour l'adapter à la fréquentation attendue, et d'adapter la signalétique.

Une refonte du parvis est proposée en adéquation avec la restructuration du bâtiment. Elle nécessitera une réflexion plus poussée en concertation avec les collectivités locales dans le cadre de la démarche sur l'intermodalité.

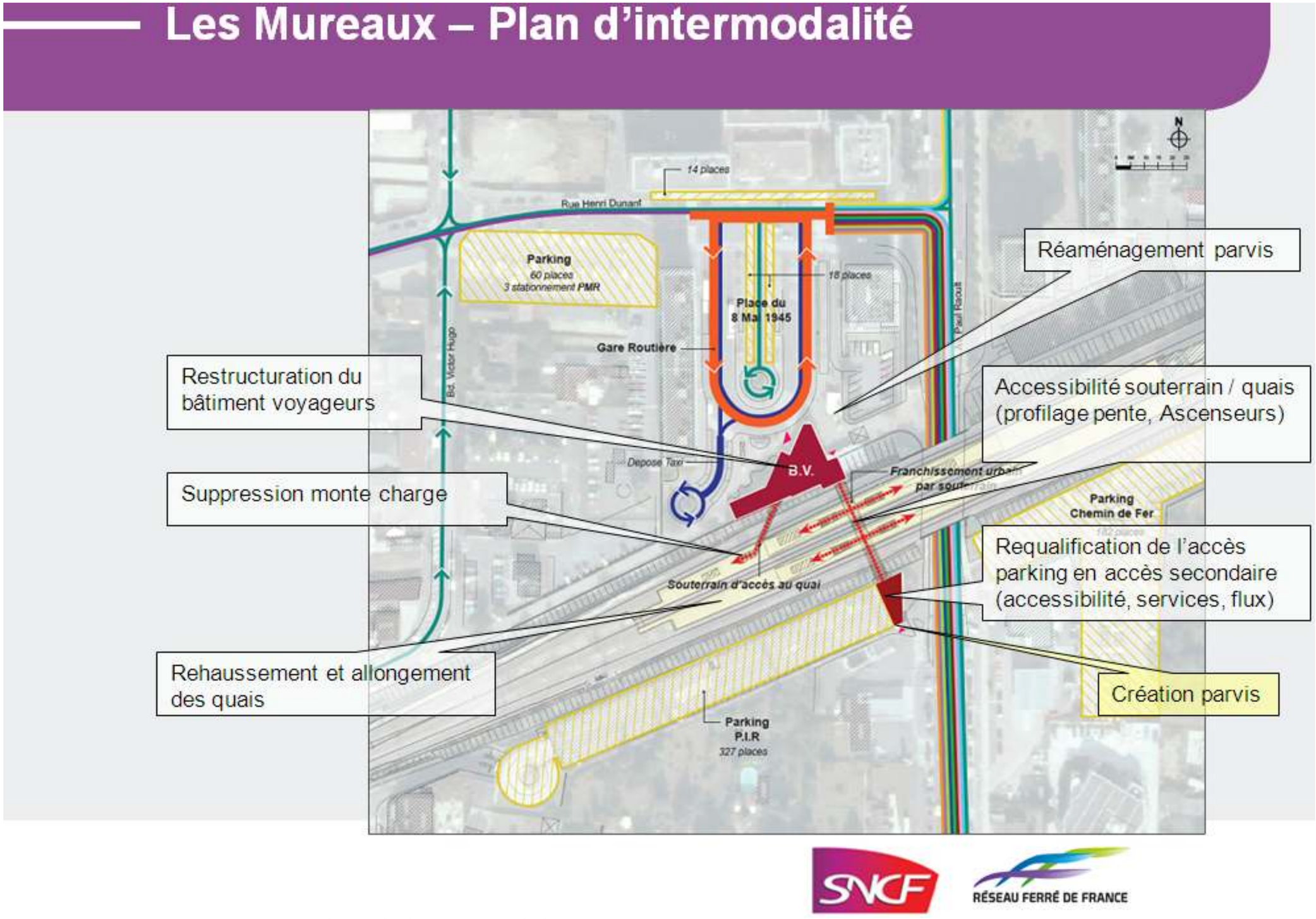
Côté sud, l'accès sera restructuré pour offrir une véritable entrée à la gare depuis la rue et le parc de stationnement régional. En complément, il est proposé de rendre cette entrée accessible aux PMR par l'ajout d'un ascenseur qui relierait le niveau rue et le souterrain.

Dans l'hypothèse d'un développement d'une desserte de transports en communs de ce côté du plateau de voies, la restructuration de cet accès pourrait s'accompagner d'un développement de services aux voyageurs et de cheminements adaptés.



Plan 18: Schéma avec les installations en projet de la gare des Mureaux (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Les Mureaux – Plan d'intermodalité



Plan 19: Plan intermodal de la gare des Mureaux (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.6. AUBERGENVILLE - ELISABETHVILLE

2.6.1. Situation actuelle

Les quais sont d'une longueur égale ou supérieure à 225 m, qui permet d'accueillir le nouveau matériel roulant RER, sans travaux d'allongement des quais.

Des abris filants sont présents sur les deux quais.

Le bâtiment voyageur, construit en 1969, a fait l'objet d'une rénovation en 2005. L'accès au quai se fait par un souterrain qui débouche par un simple escalier côté Elisabethville.

La gare est desservie par des bus. Une dépose taxi est située à proximité d'un Parc de Stationnement Régional de 340 places.

2.6.2. Les aménagements proposés

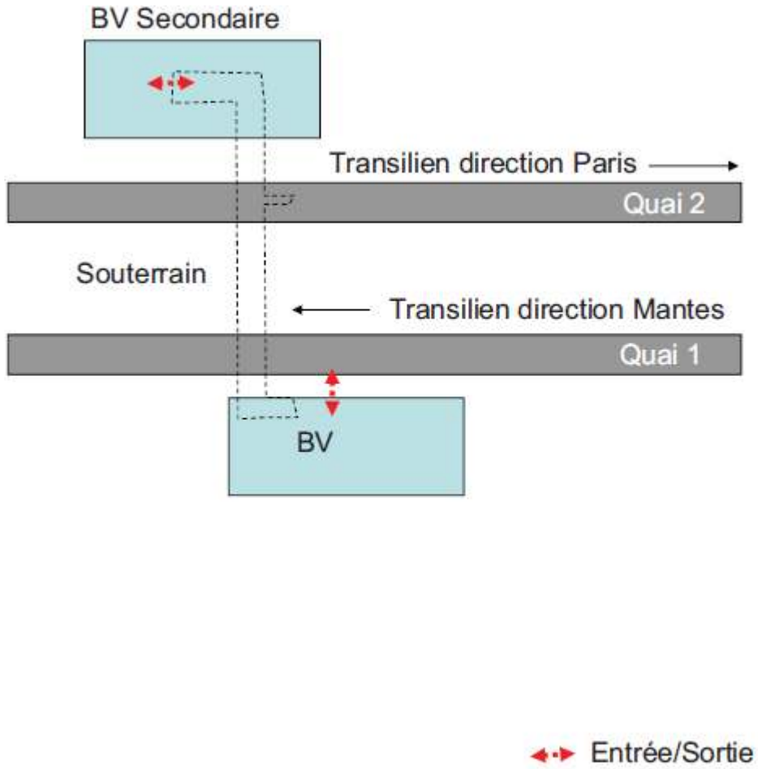
Les principaux travaux sur cette gare sont les suivants :

- rehaussement de l'ensemble des 2 quais, avec légère modification de la signalisation ferroviaire (déplacement de pancarte Tête de Train),
- installation de 3 ascenseurs dans le souterrain existant :
  - à la sortie du bâtiment voyageur pour l'accès au quai 1,
  - en vis-à-vis de l'escalier fixe d'accès au quai 2,
  - à l'extrémité nord du souterrain, sur la rue de Brissette,
- aménagement d'un cheminement PMR sur les quais, par recalibrage des largeurs de passage sur quais, par déplacement des obstacles et mobilier de quai, ou modifications des dimensions ou positions de certains éléments (ex : réduction de largeur de l'escalier d'accès sur le quai 2),
- adaptation des accès actuels au quai 1, depuis le bâtiment voyageur (marche supplémentaire pour l'escalier d'accès, reprise et mise aux normes de la rampe d'accès existante - double lisse, mains courantes, contremarches, dispositifs anti-dérapants, bande d'éveil à la vigilance, etc.)

Les abris existants seront soit déposés et remplacés à l'identique par de nouveaux abris assemblés sur place, soit déposés et reposés

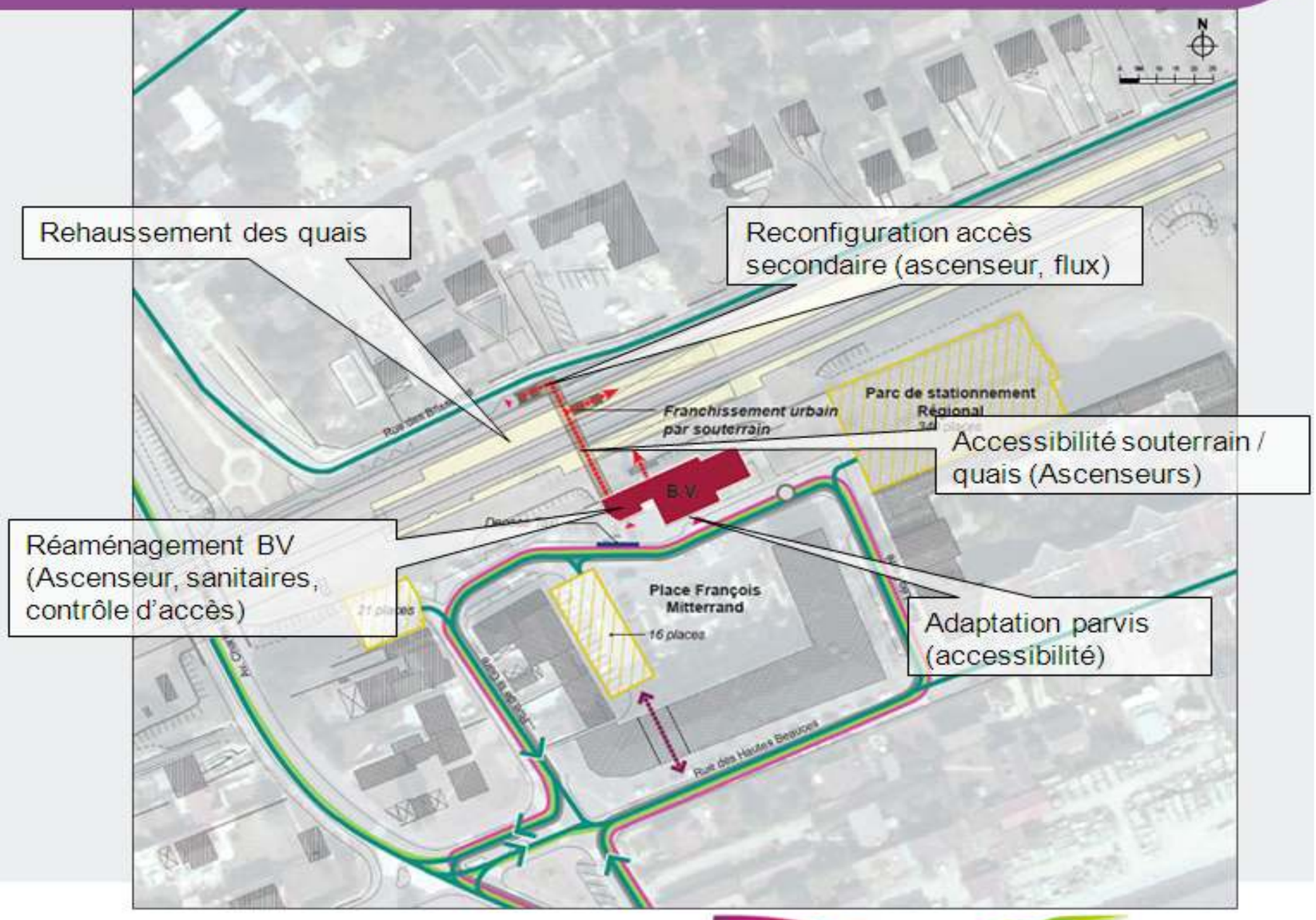
L'intérieur du bâtiment voyageur sera réaménagé pour intégrer l'ascenseur d'accès au souterrain, le mettre en accessibilité et adapter la signalétique.

Côté Elisabethville, un abri sera construit à la sortie du souterrain pour le désengorger, en déplaçant la ligne de contrôle d'accès à l'extérieur. Cet abri permettra en outre une amélioration de l'accueil et de l'information voyageurs. La largeur de cet accès sera réduite au strict minimum requis afin de minimiser l'impact sur les avoisinants.



Plan 20 : Schéma avec les installations en projet de la gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Aubergenville – Plan d'intermodalité



Plan 21: Plan intermodal de la gare d'Aubergenville - Elisabethville (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.7. EPONE – MEZIERES-SUR-SEINE

2.7.1. Situation actuelle

La gare d'Epône-Mézières est desservie par les trains Transilien de la ligne N de Paris-Montparnasse à Mantes-la-Jolie (par Versailles) et ceux de la ligne J de Paris Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie (par Poissy), qui seront remplacés par les RER E à l'horizon 2020.
Epône-Mézières est une gare complexe qui nécessite une réflexion élargie à l'échelle de la Ville, intégrant les aspects purement ferroviaires (signalisation,…), le caractère multimodal du lieu, les problèmes de stationnement, de voirie, de rénovation du bâtiment voyageur et de contrôle d'accès.
Le bâtiment voyageur, construit en 1969, a fait l'objet d'une rénovation en 2005. Des travaux d'adaptation et de réfection des escaliers de la passerelle et de l'accès au quai 1 sont en cours de réalisation.
La gare est desservie par une gare routière, deux grands parkings et un parking deux roues. La passerelle permet de relier la ZA des Ardilles à la ville.

2.7.2. Les aménagements proposés

En termes d'adaptation des quais, le projet comprend :

- des travaux de rehaussement des quais à 92cm,
- un allongement du quai central A&B côté Le Havre sur 23 m pour atteindre une longueur utile de 225 m. Cet allongement entraînera un remaniement complet du plan de voie actuel côté Le Havre avec le déplacement de quatre aiguillages. La signalisation associée sera également reportée côté Le Havre pour tenir compte de la modification des quais et des points d'arrêt d'exploitation prévus. La visibilité de la signalisation ferroviaire déplacée pourrait imposer une modification de la passerelle actuelle.

Sur les quais 1 et 2, le simple déplacement des panneaux de tête de train (TT) et, sur le quai 1, un petit élargissement en tête de train, côté Le Havre, suffisent à atteindre la longueur utile de 225 m.

Dans le cadre des études préliminaires, plusieurs hypothèses d'aménagement ont été examinées pour assurer l'accessibilité PMR et une amélioration des liaisons entre le BV et les quais, ainsi que les liaisons ville-ville. La passerelle existante assure en effet à la fois les liaisons ferroviaires de quai à quai et les liaisons urbaines nord-sud.

Deux hypothèses ont été écartées :

- création d'un passage souterrain, compte tenu de la situation en zone inondable,
- élargissement de la passerelle existante, en raison de la présence de nombreux équipements de signalisation ferroviaire sur cette passerelle et de l'étroitesse de l'emprise foncière.

L'hypothèse de création d'une nouvelle passerelle a été retenue, associée à une modification de l'escalier central de la passerelle existante. En effet :

- elle permet d'offrir une meilleure desserte des quais, une meilleure répartition des voyageurs, en particulier en descente des trains. Elle améliore les conditions d'évacuation des flux en créant un deuxième franchissement du plateau de voies,
- elle facilite grandement le phasage des travaux (lien nord-sud à maintenir même pendant les travaux de rehaussement de quai ou de reprise de la passerelle existante, côté Le Havre),
- elle permet une circulation de quai à quai au sein de la zone d'accès contrôlée, tout en préservant le lien urbain que constitue la passerelle existante.

La nouvelle passerelle sera située dans l'alignement du parking P2. Equipée d'un ascenseur par quai, elle facilitera les échanges avec cette zone de stationnement et offrira aux voyageurs UFR un cheminement plus court entre les places de parking UFR et les voitures en tête de quai équipées UFR

L'escalier sur le quai central présente une largeur de 3,10m, alors que, de part et d'autre, les cheminements dégagés sur ce quai ne sont que de 1,75m et 2,10m. La sécurité des cheminements sur quai sera donc privilégiée en diminuant l'emprise du nouvel escalier fixe de substitution. Il sera en outre doté d'une plateforme en tête, permettant l'installation d'une ligne de contrôle d'accès qui n'entrave ni le lien urbain, ni l'espace de circulation sur le quai central.

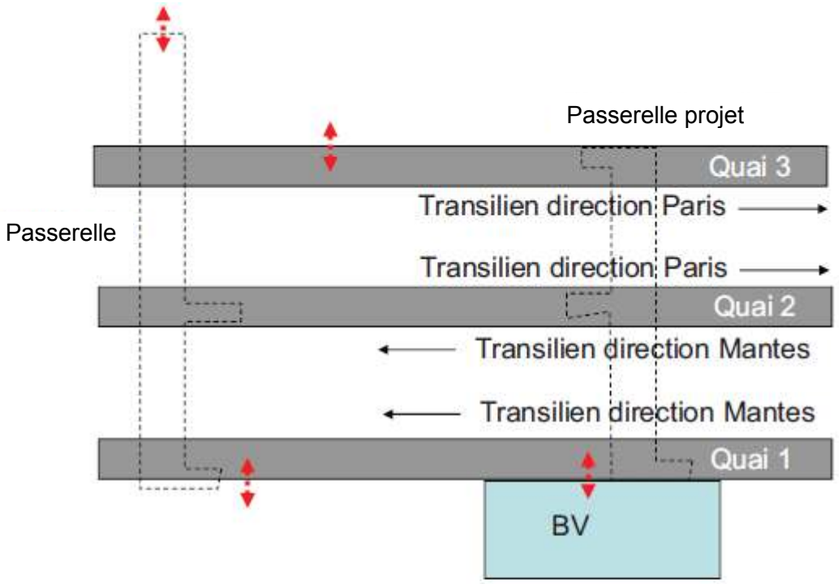
Les travaux de mise aux normes PMR seront entrepris (double lisse, contraste, etc.).

Le contrôle d'accès à la gare sera installé en trois points :

- pour le quai 2, au niveau de l'interface nord avec la voirie communale au pied de l'escalier fixe,
- pour le quai 1, à côté de l'entrée du BV, dans l'axe de la place et de la gare routière,
- pour le quai central, sur la plateforme à créer en haut de l'escalier d'accès depuis la passerelle existante à remanier.

Les travaux dans le bâtiment voyageur consisteront en quelques adaptations pour l'accessibilité et la mise à niveau de la signalétique et de l'information voyageurs. La création de sanitaires est proposée dans la partie arrière du bâtiment, en reconstituant à l'extérieur la fonctionnalité réserve affectée au local envisagé.

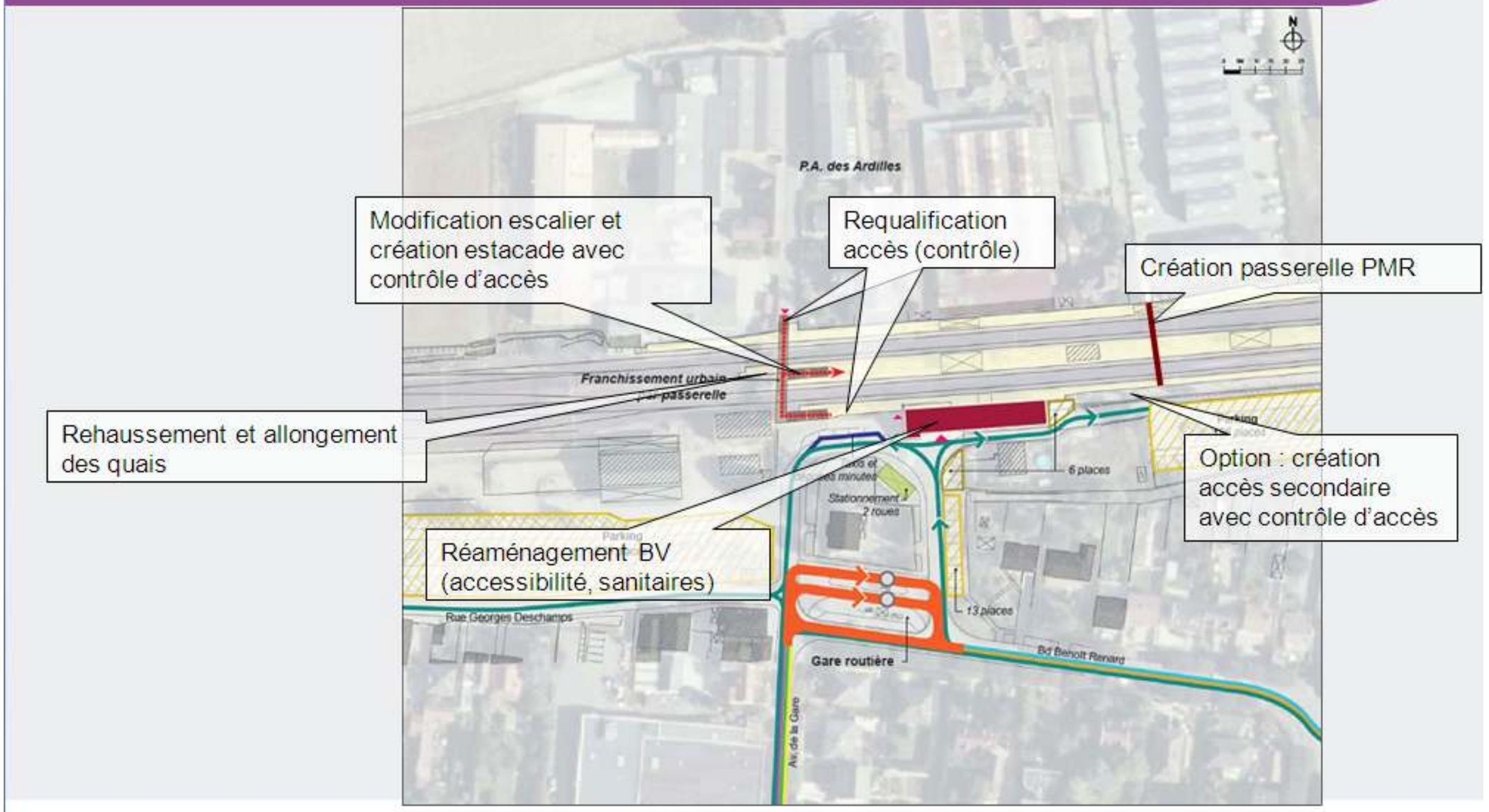
Compte tenu de la fréquentation importante du parking P2 et de l'implantation de la nouvelle passerelle, il est également proposé de créer un second accès contrôlé au quai 1, au pied de cette dernière.



Entrée/Sortie de la gare

Plan 22: Schéma avec les installations en projet de la gare d'Epône-Mézières (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Epône-Mézières – Plan d'intermodalité



Plan 23: Plan intermodal de la gare d'Epône - Mézières-sur-Seine (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.8. MANTES STATION

2.8.1. Situation actuelle

La gare de Mantes-Station est desservie sur les quais A et B par les trains TRANSILIEN de la ligne J Paris Saint-Lazare-Mantes-la-Jolie par Conflans-Sainte-Honorine, et sur les quais B, C, D et E par les trains TRANSILIEN de la ligne J Paris Saint-Lazare-Mantes-la-Jolie par Poissy.

Ces derniers seront remplacés par les RER E lors de son prolongement.

L'emprise ferroviaire a été élargie à son maximum dans les années 1990, pour permettre la création de la voie 1 bis. Un nouvel élargissement de la plateforme ferroviaire entre Mantes-Station et Mantes-la-Jolie n'est pas envisageable, sans impact considérable sur le domaine urbain. Aussi, l'implantation des 5 voies à quai en gare ne peut être modifiée et la largeur des quais actuels est conservée.

Le bâtiment voyageur, construit en 1843, a été rénové en 2008.

La gare est desservie par plusieurs lignes de bus et dispose de plusieurs zones de stationnement à proximité, dont des stationnements pour deux-roues.

2.8.2. Les aménagements proposés

Les quais B, C, D et E seront rehaussés à 92cm, pour permettre l'accueil des nouveaux trains.

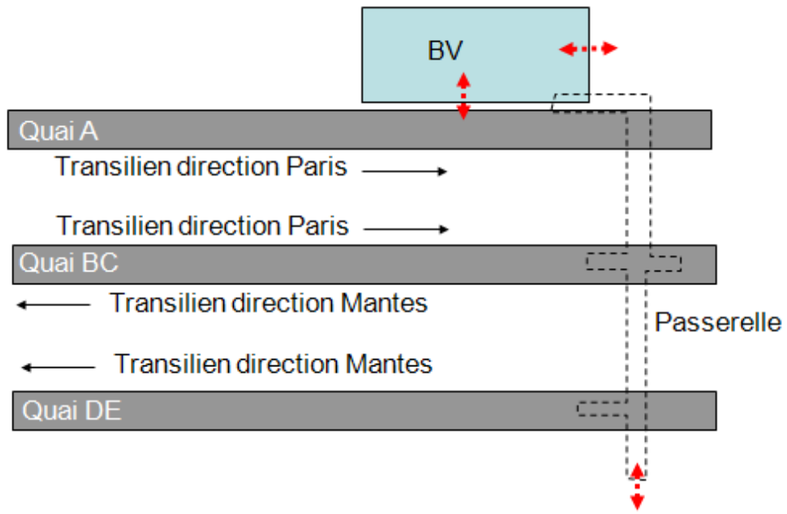
Le quai D-E sera rallongé d'environ 5m côté Paris.

Le quai B-C présente la particularité de ne mesurer que 3,70m de largeur en moyenne (4m au point le plus large). L'escalier fixe existant de 1,25m n'est pas conforme à la réglementation. Mais la largeur de cheminement sur le quai de part et d'autre de cet escalier n'étant que de 1,17m, il n'existe aucune marge de manœuvre. Il apparaît clairement que les conditions de cheminement des voyageurs sur ce quai (nécessairement encombré par les équipements indispensables mais bordé de voies circulées à 150/160 km/h) seront préoccupantes pour les voyageurs non PMR.

La largeur du quai B-C apparaît donc insuffisante pour permettre la pose d'ascenseurs et le dégagement concomitant d'une bande de cheminement compatible avec la sécurité des personnes.

L'accessibilité des personnes en situation de handicap sera donc reportée vers la gare de Mantes-la-Jolie, située à 1 200m et reliée à celle de Mantes-Station par le réseau urbain. Une demande de dérogation sera faite par RFF.

Le bâtiment voyageur ne nécessite pas d'intervention au-delà de la nécessaire mise à niveau de la signalétique et de l'information voyageurs. Il en va de même pour l'équipement des quais.



Plan 24: Schéma avec les installations en projet de la gare de Mantes - Station (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Mantes Station – Plan d'intermodalité

Plan 25: Plan intermodal de la gare de Mantes-Station (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

2.9. MANTES-LA-JOLIE

2.9.1. Situation actuelle

La gare de Mantes-la-Jolie est desservie par les lignes TRANSILIEN J Paris Saint-Lazare-Mantes-la-Jolie via Poissy et Conflans-Sainte-Honorine, la ligne N Paris-Montparnasse-Mantes-la-Jolie, les missions TER Haute-Normandie et Basse-Normandie et les trains Grandes Lignes (dont un aller-retour TGV LE Havre-Marseille).

La gare se situe sur 2 communes ; Mantes-la-Jolie (accès nord) et Mantes La Ville (accès sud). Elle est au cœur d'un vaste projet urbain, qui comprend : l'extension du parking d'intérêt régional, le déplacement de la gare bus, l'accueil de nouveaux équipements rattachés à la gare.

Les propositions d'aménagement prévoient :
- la création d'une voie supplémentaire scindant le quai 2-3 en 2 quais distincts de 400m de long,
- la démolition des bâtiments présents sur le quai 2-3 et leur délocalisation vers des emplacements appropriés, à proximité de la gare.

Ces aménagements ont été conçus en tenant compte de l'arrivée potentielle de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Le bâtiment voyageur, construit dans les années 1890, a fait l'objet de nombreux remaniements dont le plus récent date de 2009. L'autre ouvrage majeur du site est la passerelle, construite en 1995, qui relie les deux côtés du plateau de voie et constitue à ce titre un lien urbain majeur.

Côté nord, la gare est desservie par une gare routière qui s'étend de part et d'autre du parvis, le long de la rue Pierre Sémard et du boulevard Carnot. Elle dispose également d'un parking de 710 places, de places pour PMR sur le parvis, d'un stationnement pour deux-roues et d'une dépose minute.

Côté sud, elle est desservie par une seconde gare routière et dispose d'un parking de 440 places, de places pour PMR, d'une dépose minute et d'un abri pour deux-roues.

2.9.2. Les aménagements proposés

Les quais 1 et 2 seront dédiés aux liaisons TER Haute-Normandie et au TGV : ils ne seront donc pas concernés par le rehaussement à 92cm.

Le quai 3 sera rehaussé à 92cm pour recevoir le RER E.

Le quai 4-5 sera rehaussé à 92cm pour la part « quai 4 » à 92cm, la « partie quai 5 » restant à 55 cm pour recevoir les trains Paris-Montparnasse (PMP) et les trains à destination d'Evreux ou de Caen. Les liaisons entre la part du quai 4 à 92cm et la part du quai 5 à 55cm seront assurées par la création de 2 rampes à 5%, d'emmarchements ponctuels.
Un garde corps disposé en partie centrale du quai assurera la sécurité des cheminements tout le long du quai.

Les quais rehaussés ne sont pas en interface avec la ville et ne nécessiteront donc aucun aménagement spécifique pour assurer la continuité des cheminements.

Une passerelle supplémentaire sera créée. Plusieurs éléments ont favorisé le choix de cette solution :
- desserte du parking côté Mantes-la-Jolie,
- amélioration de la répartition gestion des flux et de la sécurité des voyageurs sur les quais (création d'un point d'accès et d'évacuation côté Le Havre, alors qu'actuellement la passerelle existante et le passage souterrain aspirent tous les flux côté Paris),
- amélioration de la fonctionnalité de la gare comme équipement (réduction des distances de cheminement sur les quais, mais également au niveau urbain à l'échelle du quartier) et amélioration de son image (rééquilibrage est-ouest et nord-sud avec création d'un second point de franchissement),
- amélioration de l'accessibilité PMR,
- limitation de la capacité des ouvrages de franchissement actuels au regard de l'évolution prévisionnelle de la fréquentation,
- simplification du phasage des travaux de la voie nouvelle et de modification de la passerelle existante.

La nouvelle passerelle sera construite du côté ouest des quais. Elle fait l'objet de deux variantes :
- une passerelle d'environ 60m entre les quais 1 et 7,
- une passerelle d'environ 120m allant jusqu'aux emprises côté Mantes-la-Ville, en lien avec le projet d'élargissement du parc de stationnement couvert.

Pour assurer la mise en accessibilité PMR de la gare, la future passerelle sera équipée de 5 ascenseurs et 5 escalators pour la première variante et de 6 pour la seconde. Le choix de la variante se fera au vu de l'analyse des besoins d'intermodalité, notamment ceux générés par le projet ZAC Mantes Université.

La passerelle existante sera également remaniée et intégrera 2 modifications majeures :
- démolition des éléments impactés par la création de la voie nouvelle sur le quai 2 et 3 actuel (appui de la passerelle, ascenseur, escalier fixe et escalier mécanique), construction de 2 nouveaux appuis et reconstitution des accès fixes et mécaniques correspondants,
- doublement de la passerelle entre les quais 1 et 5 par adjonction d'une nouvelle structure indépendante de l'existante, qui. recevra notamment des escaliers fixes pour chaque quai.

Les travaux d'élargissement de la passerelle débuteront dès l'achèvement de la construction de la nouvelle passerelle du côté ouest des quais.

Le souterrain ne fera pas l'objet d'une mise en accessibilité mais les accès existants seront mis en conformité avec la réglementation PMR (pose de doubles lisses, de bandes d'éveil et de vigilance).

La disposition de la gare, qui accueille des TER, des trains Intercités et des TGV, ne permet pas de positionner une ligne de contrôle d'accès TRANSILIEN en amont des quais dédiés au RER E car cela entraverait la circulation des autres utilisateurs de la gare. La surface des quais ne permet pas non plus de positionner une ligne de contrôle d'accès suffisamment dimensionnée pour absorber les flux attendus : cela risquerait de provoquer un engorgement des quais et donc un risque pour les personnes.
Il est donc proposé de disposer des valideurs et d'informer les voyageurs de l'obligation de valider leur titre de transport, sous peine de ne pouvoir quitter la zone contrôle dans leur gare de destination.

Le développement de la ZAC de Mantes Université et l'évolution de la desserte en transports en commun côté Mantes la Ville nécessitent de créer une véritable entrée de gare au sud du plateau de voie. L'implantation naturelle se situe au pied de la passerelle existante et implique le réaménagement du parvis entre la gare routière et le PIR ainsi que de l'abri deux roues existant Cette entrée prendra la forme d'un bâtiment abritant un espace d'attente d'environ 150m2, de l'information voyageurs, et potentiellement d'autres services aux voyageurs qui feront l'objet d'une définition plus poussée.

Côté nord, l'essentiel des flux se concentre entre le bâtiment voyageur et la passerelle. L'extension du bâtiment voyageur, qui couvre actuellement l'entrée du souterrain et qui s'étend jusqu'au pied de la

passerelle, sera donc démolie. Elle sera remplacée par une halle Voyageurs, ainsi située à la confluence des flux entrants et sortants du souterrain et de la passerelle. Cette halle permettra de reconstituer les fonctionnalités voyageurs (attente, sanitaires), actuellement situées sur le quai 2-3, dont la démolition est évoquée plus haut.
Le bâtiment voyageur sera par ailleurs réaménagé, afin de réorienter les services aux voyageurs en relations avec les flux qui ne le traversent pas.

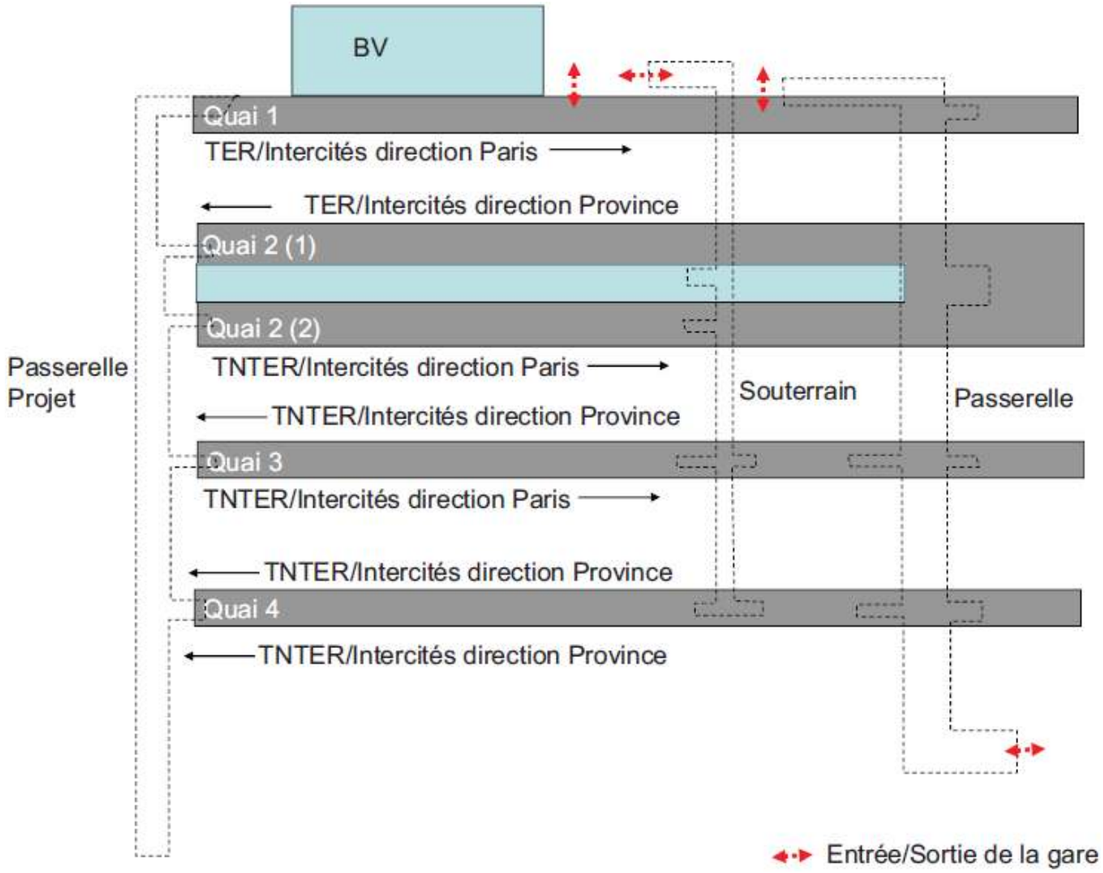
Ces deux bâtiments nouveaux pourraient accueillir en étage certains des services d'exploitation de la gare, actuellement situés sur le quai 2-3, dont la proximité avec le cœur de la gare voyageurs est vitale pour son fonctionnement. Une surélévation du bâtiment historique est également proposée pour reloger ces services.

L'ensemble des surfaces potentielles étant néanmoins insuffisant, le reste des services d'exploitation dont le fonctionnement impose de rester proche de la gare voyageurs sera relogé côté Mantes la Ville. Leur implantation dépendra, entre autres, de la variante retenue pour la nouvelle passerelle et de la concrétisation du projet d'extension du Parc de Stationnement Régional.

Les deux zones potentielles identifiées sont :

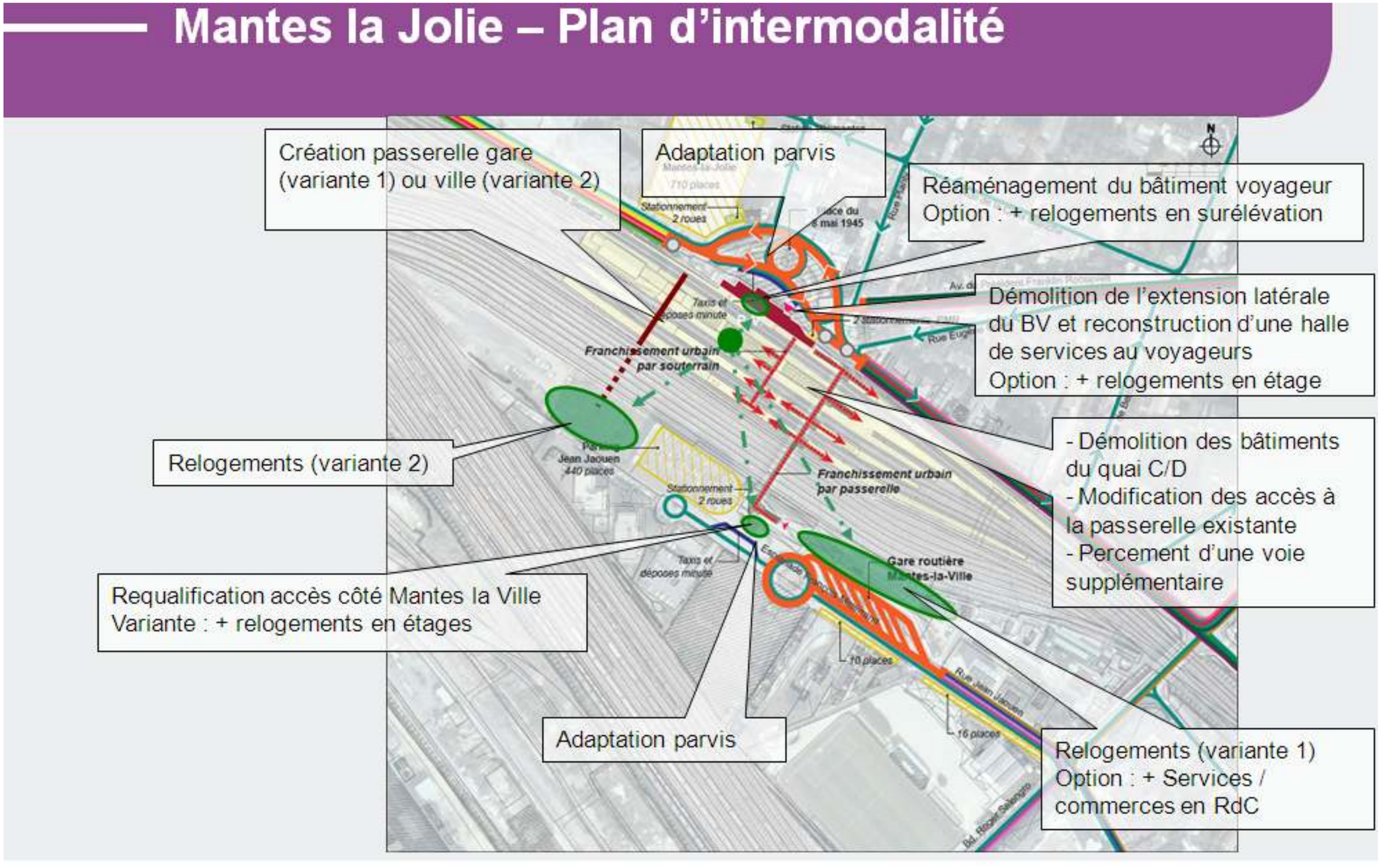
- la bande de terrain située entre la gare routière et le faisceau de voie. Cette bande est étroite et son aménagement sera de ce fait rendu complexe,
- le terrain situé à l'ouest du Parc de Stationnement Régional actuel. Cette option est plus simple à aménager. Elle n'est toutefois pertinente que si la nouvelle passerelle rejoint ce côté du faisceau de voie. Elle pourrait alors harmonieusement s'intégrer à l'extension du parking, si ce projet venait à se concrétiser.

La modification profonde du fonctionnement de l'ensemble du site nécessite une réflexion à l'échelle urbaine, en concertation avec les collectivités locales, afin d'assurer une bonne prise en compte de l'intermodalité.



Plan 26: Schéma avec les installations en projet de la gare de Mantes-la-Jolie (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Mantes la Jolie – Plan d'intermodalité



Plan 27: Plan intermodal de la gare de Mantes-les-Jolie (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)

3. POTENTIALITES OFFERTES PAR LES AMENAGEMENTS EN GARE

En l'état actuel des réflexions, nous sommes en mesure d'évaluer les potentialités offertes par les intentions d'aménagement sur chaque gare, et de vérifier que ces aménagements permettent d'absorber les flux induits en gare par la nouvelle desserte ferroviaire.

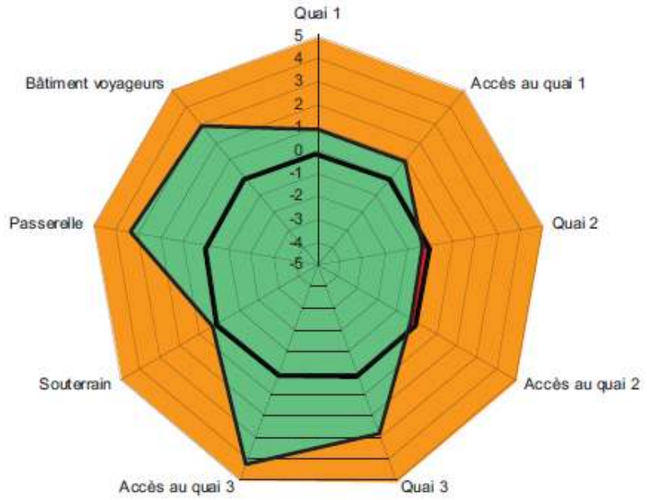
3.1. POISSY

3.1.1. Capacité des installations en projet

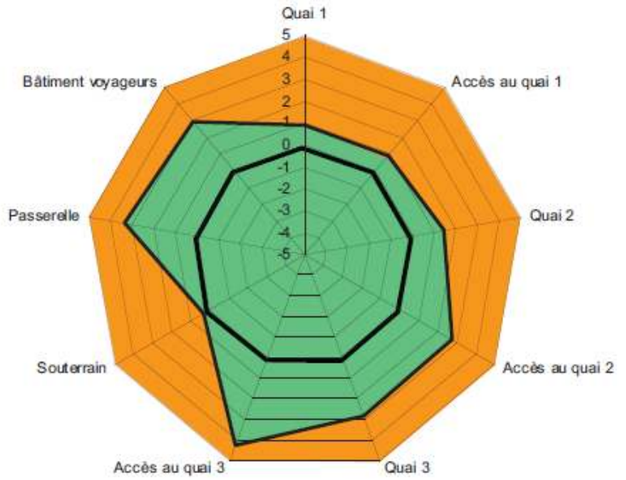
LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 28: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)



Graphique 29 : Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs avec RER sur quai 3 seulement de la gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.1.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus avec RER sur quai 3 seulement	Effets sur la capacité pour la première variante	Effet sur la capacité avec report du RER sur quai 3
Quai 1	22 % capacité restante	19% de capacité restante	19% de capacité restante	Perte de capacité mais reste suffisant	Perte de capacité mais reste suffisant
Accès au Quai 1	41% de capacité restante	17% de capacité restante	17% de capacité restante	Perte de capacité mais reste suffisant	Perte de capacité mais reste suffisant
Quai 2	73% de capacité manquante	8% de capacité manquante	29% de capacité restante	Effet négatif	Effet positif
Accès au Quai 2	Capacité adéquate	5% de capacité manquante	54% de capacité restante	Effet négatif	Effet positif
Quai 3	40% de capacité restante	55% de capacité restante	55% de capacité restante	Effet positif	Effet positif
Accès au Quai 3	58% de capacité restante	83% de capacité restante	83% de capacité restante	Effet positif	Effet positif
Souterrain	28% de capacité manquante	7% de capacité restante	7% de capacité restante	Effet positif	Effet positif
Passerelle PIR	63% de capacité restante	65% de capacité restante	65% de capacité restante	Effet positif	Effet positif
Bâtiment Voyageurs	41% de capacité restante	57% de capacité restante	57% de capacité restante	Effet positif	Effet positif

Tableau 39: Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

Les deux points noirs en situation actuelle sont le quai 2 et le passage souterrain qui présentent un déficit en capacité.

Seule la variante avec report du RER sur le quai 3 permet de solutionner le problème, et d'atteindre une capacité restante positive, même si elle est assez faible. L'autre variante compense uniquement le déficit au niveau du souterrain, conserve une capacité insuffisante sur le quai 2, et crée de surcroît un déficit au niveau de l'accès au quai 2. Il ressort de cette analyse que le report des voyageurs du quai 2 au quai 3 est nécessaire. Concernant le souterrain,

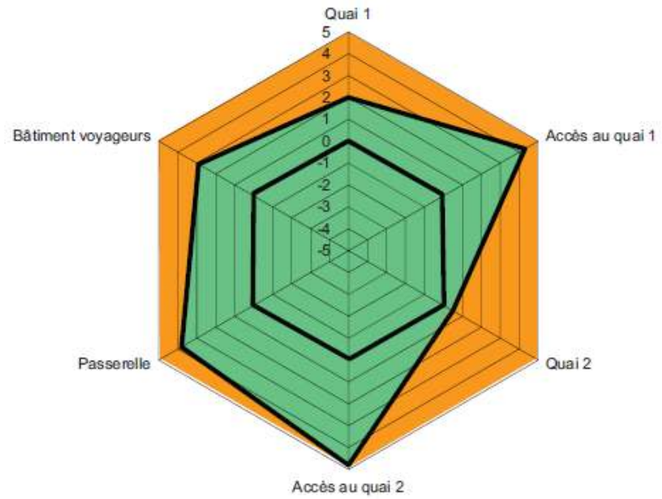
3.2. VILLENNES-SUR-SEINE

3.2.1. Capacité des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 30 : Capacités des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Villennes-sur-Seine (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011

3.2.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 1	39 % capacité restante	12% de capacité restante	Perte de capacité mais reste suffisant
Accès au Quai 1	86% de capacité restante	75% de capacité restante	Perte de capacité mais reste suffisant
Quai 2	10% de capacité restante	16% de capacité restante	Effet positif
Accès au Quai 2	96% de capacité restante	84% de capacité restante	Perte de capacité mais reste suffisant
Souterrain	77% de capacité restante	74% de capacité restante	Perte de capacité mais reste suffisant
Bâtiment Voyageurs	59% de capacité restante	87% de capacité restante	Effet positif

Tableau 40 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Villennes-sur-Seine (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.
On constate une baisse au niveau du quai 1 et de l'accès au quai 2, mais la capacité reste suffisante, voire largement positive à l'accès au quai 2.

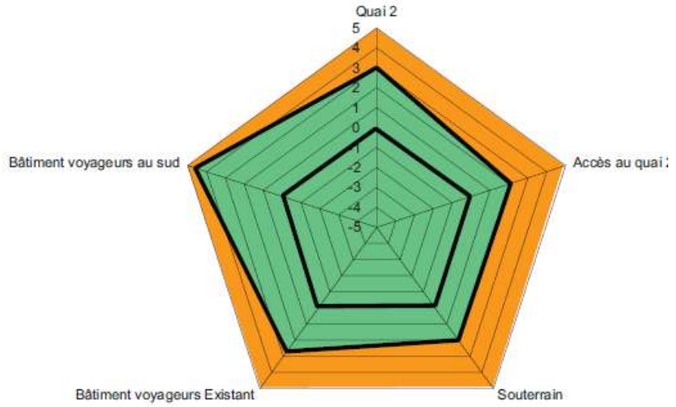
Les effets positifs des aménagements prévus sur les flux se situent au niveau du quai 2 et du BV, ce qui s'explique grâce aux travaux d'amélioration de la signalétique prévus dans ce bâtiment.

3.3. VERNOUILLET – VERNEUIL

3.3.1. Capacités des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 31: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Vernouillet - Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.3.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 2	10 % capacité restante	60 % de capacité restante	Effet positif
Accès au Quai 2	33% de capacité restante	41% de capacité restante	Effet positif
Souterrain	37% de capacité restante	41% de capacité restante	Effet positif
Bâtiment Voyageurs	50% de capacité restante	53%de capacité restante	Effet positif
Bâtiment Voyageurs au sud	Inexistant	92% de capacité restante	Effet positif

Tableau 41: Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Vernouillet - Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.

L'augmentation significative de capacité se situe principalement au niveau du quai 2 et du BV côté sud, aménagement qui n'existe actuellement, et qui permet de donc de désengorger considérablement les flux de voyageurs. Cela a comme répercussion une légère augmentation de la capacité au niveau du BV actuel.

3.4. LES CLAIRIERES DE VERNEUIL

3.4.1. Capacité des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante

Graphique 32: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare des Clairières de Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.4.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 1	59 % capacité restante	74% de capacité restante	Effet positif
Accès au Quai 1	79% de capacité restante	78% de capacité restante	RAS
Passerelle	52% de capacité restante	54% de capacité restante	RAS
Bâtiment Voyageurs	76% de capacité restante	78% de capacité restante	RAS

Tableau 42 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare des Clairières de Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.

La seule augmentation de capacité due aux aménagements envisagés se situe au niveau du quai 1, puisque ce quai central va être rallongé.
Les autres aménagements bénéficient d'une capacité restante confortable.

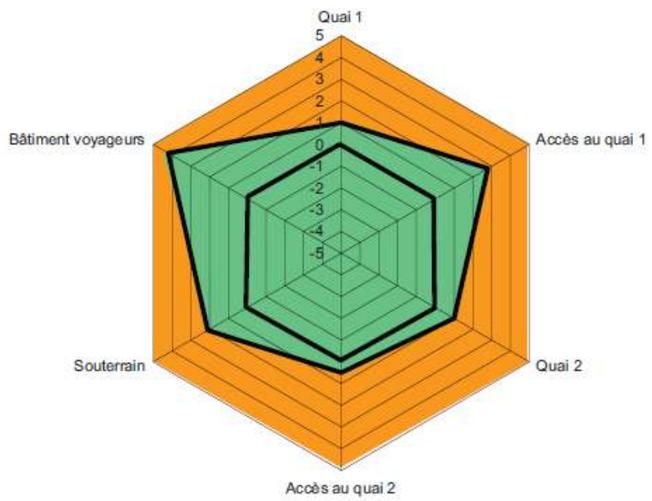
3.5. LES MUREAUX

3.5.1. Capacité des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 33 : Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare des Mureaux (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.5.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 1	20 % capacité restante	19% de capacité restante	RAS
Accès au Quai 1	83% de capacité restante	55% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Quai 2	36% de capacité restante	19% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Accès au quai 2	55% de capacité restante	9% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Souterrain	17% de capacité restante	42% de capacité restante	Effet positif
Bâtiment Voyageurs	38% de capacité restante	83% de capacité restante	Effet positif

Tableau 43: Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare des Mureaux (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.

Les augmentations de capacité dues aux aménagements envisagés se situent au niveau du souterrain et du BV. Ces améliorations sont principalement dues à la mise en accessibilité du passage souterrain principal existant, et à la restructuration du BV (accessibilité, signalétique).

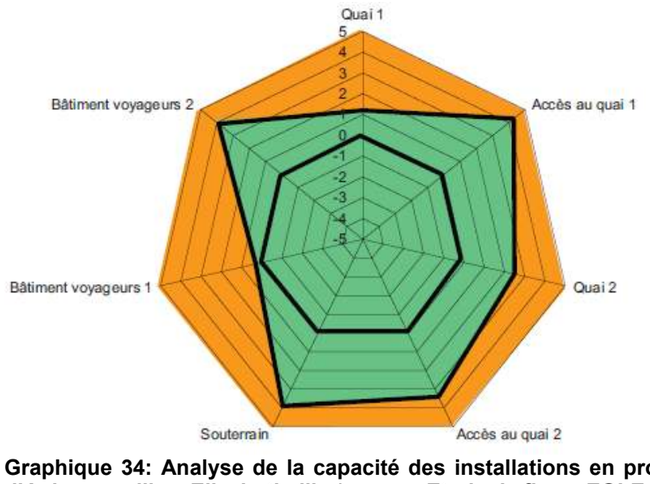
3.6. AUBERGENVILLE – ELISABETHVILLE

3.6.1. Analyse des capacités des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 34: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare d'Aubergenville – Elisabethville (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.6.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 1	25 % capacité restante	23% de capacité restante	RAS
Accès au Quai 1	89% de capacité restante	86% de capacité restante	RAS
Quai 2	23% de capacité restante	50% de capacité restante	Effet positif
Accès au quai 2	69% de capacité restante	67% de capacité restante	RAS
Souterrain	94% de capacité restante	77% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Bâtiment Voyageurs	17% de capacité restante	6% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
BV secondaire	Inexistant	78% de capacité restante	Effet positif

Tableau 44 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare d'Aubergenville – Elisabeth (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.

Les augmentations de capacité dues aux aménagements envisagés se situent au niveau du quai 2 et de l'abri secondaire nord. La création du BV secondaire engendre logiquement une zone de capacité supplémentaire. L'augmentation sur le quai 2 est due aux améliorations de confort tel que le cheminement PMR ou la modification de la signalétique.

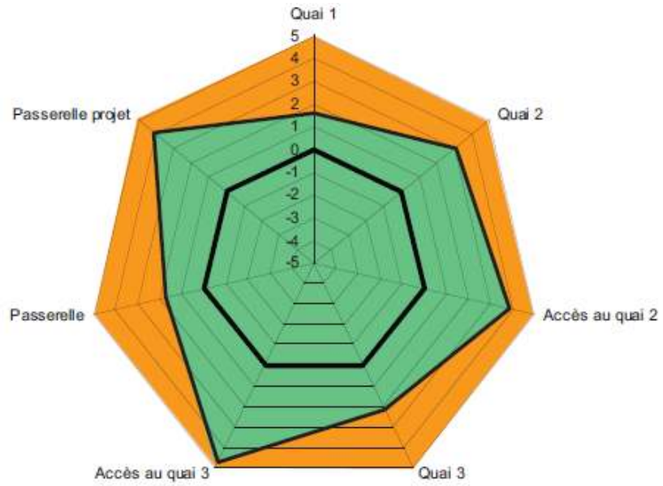
3.7. EPONE – MEZIERES-SUR-SEINE

3.7.1. Analyse des capacités des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 35: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare d'Epône-Mézières (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.7.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 1	23 % capacité restante	32% de capacité restante	Effet positif
Quai 2	49% de capacité restante	60% de capacité restante	Effet positif
Accès au quai 2	50% de capacité restante	75% de capacité restante	Effet positif
Quai 3	15% de capacité restante	43% de capacité restante	Effet positif
Accès au quai 3	Inexistant	94% de capacité restante	Effet positif
Passerelle	47% de capacité restante	35% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Passerelle en projet	Inexistante	83% de capacité restante	Effet positif

Tableau 45 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare d'Epône - Mézières (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.

Les augmentations de capacité dues aux installations en projet au regard des flux prospectifs sont constatées sur l'ensemble des aménagements, sauf sur la passerelle.
Pour cette dernière, cela s'explique du fait la création de la passerelle secondaire, qui désengorge logiquement les flux sur la première.

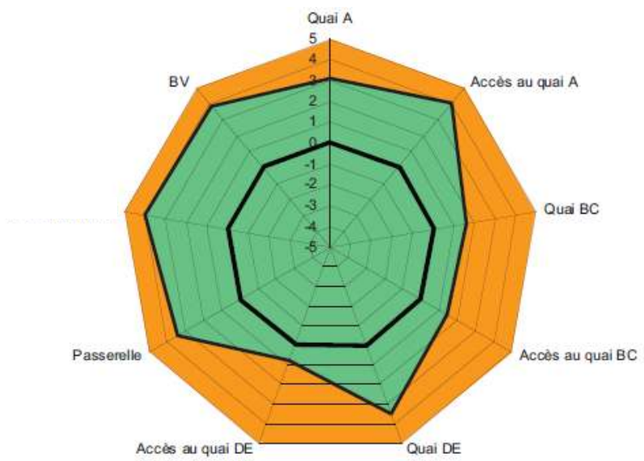
3.8. MANTES-STATION

3.8.1. Analyse des capacités des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante
4 : 80% de capacité restante
3 : 60% de capacité restante
2 : 40% de capacité restante
1 : 20% de capacité restante

-5 : 100% de capacité manquante
-4 : 80% de capacité manquante
-3 : 60% de capacité manquante
-2 : 40% de capacité manquante
-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 36 : Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Mantes - Station (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.8.2. Conclusion

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai A	76% de capacité restante	62% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Accès au quai A	91% de capacité restante	80% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Quai BC	30% de capacité restante	32% de capacité restante	RAS
Accès au quai BC	52% de capacité restante	28% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Quai DE	81% de capacité restante	69% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Accès au quai DE	75% de capacité restante	16% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Passerelle	69% de capacité restante	69% de capacité restante	RAS
Bâtiment Voyageurs	68% de capacité restante	76% de capacité restante	Effet positif

Tableau 46 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Mantes-Station (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Aucun point noir n'est constaté en situation actuelle puisqu'aucune capacité n'est déficitaire.

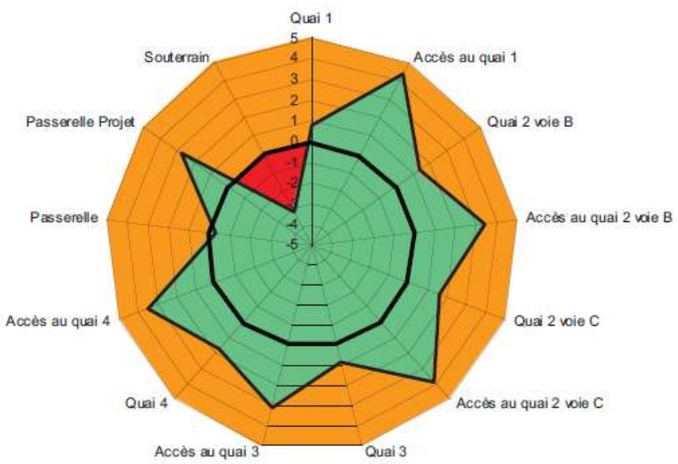
Les augmentations de capacité dues aux installations en projet au regard des flux prospectifs sont constatées sur le BV. En effet, celui-ci bénéficiera d'une signalétique plus efficace, ce qui explique l'augmentation de capacité.
On constate néanmoins que pour l'ensemble des quais et accès, excepté le quai BC, des pertes de capacité sont envisagées sur cette gare, mais celles-ci restent confortables.

3.9. MANTES-LA-JOLIE

3.9.1. Analyse des capacités des installations en projet

LEGENDE DES RADARS ci-dessous :

5 : 100% de capacité restante	-5 : 100% de capacité manquante
4 : 80% de capacité restante	-4 : 80% de capacité manquante
3 : 60% de capacité restante	-3 : 60% de capacité manquante
2 : 40% de capacité restante	-2 : 40% de capacité manquante
1 : 20% de capacité restante	-1 : 20% de capacité manquante



Graphique 37: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Mantes-la-Jolie (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)

3.9.2. Analyse des capacités de la gare

Le tableau ci-dessous présente les résultats obtenus dans l'étude de flux d'AREP.
Elle permet d'identifier les variations de capacité sur les différentes installations de la gare, en fonction des aménagements prévus et des flux actuels ou futurs.

	Capacité des installations existantes au regard des flux actuels	Capacité des installations en projet au regard des flux attendus	Effets sur la capacité
Quai 1	4% de capacité manquante	15% de capacité restante	Effet positif
Accès au quai 1	87% de capacité restante	86% de capacité restante	RAS
Quai 2 voie B	31% de capacité restante	25% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Accès au quai 2 voie B	60% de capacité restante	67% de capacité restante	Effet positif
Quai 2 voie C	16% de capacité restante	32% de capacité restante	Effet positif
Accès au quai 2 voie C	60% de capacité restante	75% de capacité restante	Effet positif
Quai 3	15% de capacité manquante	17% de capacité restante	Effet positif
Accès au quai 3	55% de capacité restante	60% de capacité restante	Effet positif
Quai 4	39% de capacité restante	34% de capacité restante	Perte de capacité mais restant suffisant
Accès au quai 4	44% de capacité restante	69% de capacité restante	Effet positif
Passerelle	13% de capacité restante	6% de capacité manquante	Effet négatif
Passerelle projet	Inexistante	53% de capacité restante	Effet positif
Souterrain	37% de capacité manquante	63% de capacité manquante	Effet négatif

Tableau 47 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Mantes-la-Jolie (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011)

Trois points noirs sont constatés en situation actuelle avec le quai 1, le quai 3 et le passage souterrain qui présentent un déficit de capacité.
A l'arrivée d'EOLE, le quai 1 sera dédié aux liaisons TER Haute-Normandie et au TGV, ce qui permet de retrouver une capacité positive sur cet aménagement.
Le quai 3 quant à lui sera rehaussé, ce qui permet là aussi d'envisager une capacité restante.

Les aménagements programmés ne permettant pas de compenser directement le déficit de capacité actuelle au niveau du souterrain, une piste d'aménagement pourrait être d'interdire son accès aux voyageurs à la descente des trains, et un report (signalétique) serait effectué vers la passerelle.

4. CONCLUSION

L'analyse des gares existantes de Mantes à Poissy nous amène aux conclusions suivantes :

- **Les aménagements envisagés ont pour objectif** :
  - D'adapter les gares aux flux attendus à l'horizon de la mise en service d'Eole dans le respect du référentiel national de mise en accessibilité des gares pour les voyageurs en situation d'handicap,
  - D'améliorer l'insertion urbaine et l'intermodalité,
  - De proposer des services en gare cohérents sur l'ensemble de la ligne du RER E,
  - D'adapter les gares au nouveau matériel roulant,
  - De satisfaire aux conditions d'exploitation d'une ligne de RER,
  - De satisfaire à l'application du référentiel national de mise en accessibilité des gares pour les voyageurs en situation de handicap.

Les aménagements esquissés en gare permettront d'accueillir les flux de voyageurs attendus en 2020 dans des conditions satisfaisantes.

- L'analyse des enjeux environnementaux dans le périmètre rapproché des gares ne soulève de difficultés insurmontables. En effet, les aménagements seront localisés dans les emprises ferroviaires et leurs abords. Les conséquences permanentes ou temporaires seront circonscrites (exploitation de la gare). D'autre part, les travaux en gare seront couplés avec la programmation générale du projet EOLE (phase travaux).

- Les aménagements des gares auront un **effet démultiplicateur en termes de capacité**. En effet, on constate à l'heure actuelle que les capacités des différentes installations existantes sont globalement suffisantes voire excédentaires. Ainsi, avec les aménagements prévus, une bonne partie des installations sur l'ensemble des gares verront leur capacité augmenter.

- Les aménagements des gares auront un **effet démultiplicateur en termes de développement urbain**. En effet, les intentions d'aménagement sont parfaitement compatibles avec ce développement urbain et avec les projets d'intermodalité. Les gares ainsi remaniées deviendront, grâce aux aménagements prévus dans le cadre du prolongement d'EOLE à l'ouest, des pôles favorisant le développement urbain dans un souci de rationalisation des espaces (offres de service, stationnement, accessibilité, déplacement, etc…) dans un environnement proche.

TABLES DES ILLUSTRATIONS

CARTES

Carte 1: Zone d'étude de la gare de Poissy (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 13
Carte 2: Zone d'étude de la gare de Villennes-sur-Seine (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 14
Carte 3: Zone d'étude de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 15
Carte 4: Zone d'étude de la gare des Clairières de Verneuil (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 16
Carte 5: Zone d'étude de la gare des Mureaux (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 17
Carte 6: Zone d'étude de la gare d'Aubergenville - Elisabethville (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 18
Carte 7: Zone d'étude de la gare d'Epône - Mézières (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 19
Carte 8: Zone d'étude de la gare de Mantes-Station (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 20
Carte 9: Zone d'étude de la gare de Mantes-la-Jolie (Source : SNCF Gares & Connexions - Dossier AREP – 15/06/2011) 21
Carte 10: Bassin versant de la Seine (source: Nordnordwest) 44
Carte 11: Plan de prévention des risques d'inondations de la Vallée de la Mauldre (Source: notice de présentation du PPRI, septembre 2006) 46
Carte 12 : Synthèse des enjeux de Poissy 51
Carte 13 : Synthèse des enjeux de Villennes-sur-Seine 54
Carte 14 : Synthèse des enjeux de Vernouillet - Verneuil 56
Carte 15 : Synthèse des enjeux des Clairières de Verneuil 58
Carte 16 : Synthèse des enjeux des Mureaux 60
Carte 17 : Synthèse des enjeux d'Aubergenville - Elisabethville 62
Carte 18 : Synthèse des enjeux d'Epônes - Mézières 64
Carte 19 : Synthèse des enjeux de Mantes Station 67
Carte 20 : Synthèse des enjeux de Mantes-la-Jolie 70

TABLEAUX

Tableau 1: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Poissy 24
Tableau 2: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Villennes-sur-Seine 24
Tableau 3: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Vernouillet - Verneuil 24
Tableau 4: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare des Clairières de Verneuil 24
Tableau 5: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare des Mureaux 24
Tableau 6: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare d'Aubergenville – Elisabethville 24
Tableau 7: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare d'Epône - Mézières 25
Tableau 8: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-Station 25
Tableau 9: Equipements publics dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-la-Jolie 25
Tableau 10: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Poissy 25
Tableau 11 : Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Villennes-sur-Seine 26
Tableau 12: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Vernouillet- Verneuil 26
Tableau 13: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare des Clairières de Verneuil 26
Tableau 14: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare des Mureaux 26
Tableau 15: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare d'Aubergenville - Elisabethville 27
Tableau 16: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare d'Epône – Mézières 27
Tableau 17: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-Station 27
Tableau 18: Offres en stationnement dans l'aire d'étude de la gare de Mantes-la-Jolie 27
Tableau 19: Réseau de bus de la gare routière Nord de la gare de Poissy 31
Tableau 20: Réseau de bus de la gare routière Sud de la gare de Poissy 31
Tableau 21: Réseau de bus de la gare de Villennes-sur-Seine 32
Tableau 22: Réseau de bus de la gare de Vernouillet- Verneuil 32
Tableau 23: Réseau de bus de la gare des Clairières-de-Verneuil 33
Tableau 24: Réseau de bus de la gare des Mureaux 33
Tableau 25: Réseau de bus de la gare d'Aubergenville - Elisabethville 34
Tableau 26: Réseau de bus de la gare d'Epône - Mézières 34
Tableau 27: Réseau de bus de la gare de Mantes-Station 35
Tableau 28: Réseau de bus de la gare routière Mantes-la-Jolie Sud de la gare de Mantes-la-Jolie 35
Tableau 29: Réseau de bus de la gare routière de Mantes-la-Jolie de la gare de Mantes-la-Jolie 35
Tableau 30 : Synthèse des enjeux de Poissy 50
Tableau 31 : synthèse des enjeux de Villennes-sur-Seine 53
Tableau 32 : synthèse des enjeux de Vernouillet - Verneuil 55
Tableau 33 : Synthèse des enjeux des Clairières de Verneuil 57
Tableau 34 : Synthèse des enjeux des Mureaux 59
Tableau 35 : Synthèse des enjeux d'Aubergenville - Elisabethville 61
Tableau 36 : Synthèse des enjeux d'Epônes - Mézières 63

Tableau 37 : Synthèse des enjeux de Mantes Station 66
Tableau 38 : Synthèse des Enjeux de Mantes-la-Jolie 69
Tableau 39: Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....115
Tableau 40 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Villennes-sur-Seine (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....117
Tableau 41: Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Vernouillet - Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....119
Tableau 42 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare des Clairières de Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....121
Tableau 43: Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare des Mureaux (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....123
Tableau 44 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare d'Aubergenville – Elisabeth (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....125
Tableau 45 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare d'Epône - Mézières (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....127
Tableau 46 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Mantes-Station (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....129
Tableau 47 : Analyse des capacités des installations existantes au regard des flux actuels et attendus en gare de Mantes-la-Jolie (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 20/05/2011).....131

PLANS

Plan 1: Schéma de la gare de Poissy (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....78
Plan 2: Schéma de la gare de Villennes-sur-Seine (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....79
Plan 3 : Schéma de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....81
Plan 4 : Schéma de la gare des Clairières de Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....83
Plan 5 : Schéma de la gare des Mureaux (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....84
Plan 6: Schéma de la gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....86
Plan 7 : Schéma de la gare d'Epône - Mézières (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....87
Plan 8 : Schéma de la gare de Mantes-Station (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....89
Plan 9 : Schéma de la gare de Mantes-la-Jolie (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....91
Plan 10: Schéma avec les installations en projet de la gare de Poissy (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....94
Plan 11: Plan intermodal de la gare de Poissy (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF).....95
Plan 12: Schéma de la gare de Villennes-sur-Seine (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....96
Plan 13: Plan intermodal de la gare de Villennes-sur-Seine (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF).....97
Plan 14 : Schéma avec les installations en projet de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....98
Plan 15: Plan intermodal de la gare de Vernouillet - Verneuil (Source: Schéma de principe - SNCF – RFF).....99
Plan 16: Schéma avec les installations en projet de la gare des Clairières de Verneuil (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....100
Plan 17: Plan intermodal de la gare des Clairières de Verneuil (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF).....101
Plan 18: Schéma avec les installations en projet de la gare des Mureaux (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....102
Plan 19: Plan intermodal de la gare des Mureaux (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF) 103
Plan 20 : Schéma avec les installations en projet de la gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....104
Plan 21: Plan intermodal de la gare d'Aubergenville - Elisabethville (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF).....105
Plan 22: Schéma avec les installations en projet de la gare d'Epône-Mézières (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....107
Plan 23: Plan intermodal de la gare d'Epône - Mézières-sur-Seine (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF).....108

Plan 24: Schéma avec les installations en projet de la gare de Mantes - Station (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 109
Plan 25: Plan intermodal de la gare de Mantes-Station (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)..... 110
Plan 26: Schéma avec les installations en projet de la gare de Mantes-la-Jolie (Source: Etude de flux - EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 112
Plan 27: Plan intermodal de la gare de Mantes-les-Jolie (Source: Schéma de principe - SNCF - RFF)..... 113

GRAPHIQUES

Graphique 1 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Poissy (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)..... 78
Graphique 2:Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Poissy (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)..... 78
Graphique 3: Capacité des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 79
Graphique 4 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Villennes-sur-Seine (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011))..... 80
Graphique 5: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Villennes-sur-Seine (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011))..... 80
Graphique 6 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Villennes-sur-Seine (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011 ...80
Graphique 7 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Vernouillet - Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 81
Graphique 8: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Vernouillet - Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 81
Graphique 9: Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Vernouillet - Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)82
Graphique 10 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare des Clairières de Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 83
Graphique 11: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare des Clairières de Verneuil (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 83
Graphique 12 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare des Clairières de Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)84
Graphique 13: Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare des Mureaux (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 85
Graphique 14: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare des Mureaux (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)..... 85
Graphique 15 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare des Mureaux (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)..... 85
Graphique 16 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)..... 86
Graphique 17: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare d'Aubergenville – Elisabethville (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011)..... 86
Graphique 18 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare d'Aubergenville – Elisabethville (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 87
Graphique 19 : Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare d'Epône – Mézières (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 88
Graphique 20: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare d'Epône - Mézières (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 88
Graphique 21 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare d'Epône – Mézières (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 88
Graphique 22: Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Mantes-Station (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 89
Graphique 23: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Mantes Station (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 89
Graphique 24: Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Mantes - Station (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)..... 90
Graphique 25: Répartition modale des voyageurs en diffusion en gare de Mantes-la-Jolie (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 91
Graphique 26: Répartition modale des voyageurs en rabattement en gare de Mantes-la-Jolie (Source : Etude de flux – EOLE à l'ouest – Dossier AREP – 06/07/2011) 91
Graphique 27 : Capacités des installations existantes au regard des flux actuels en gare de Mantes-la-Jolie (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)..... 92
Graphique 28: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 114
Graphique 29 : Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs avec RER sur quai 3 seulement de la gare de Poissy (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 114
Graphique 30 : Capacités des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Villennes-sur-Seine (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011 116
Graphique 31: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Vernouillet - Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011) 118

Graphique 32: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare des Clairières de Verneuil (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....120
Graphique 33 : Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare des Mureaux (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011)..122
Graphique 34: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare d'Aubergenville – Elisabethville (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....124
Graphique 35: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare d'Epône-Mézières (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....126
Graphique 36 : Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Mantes - Station (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....128
Graphique 37: Analyse de la capacité des installations en projet au regard des flux prospectifs en gare de Mantes-la-Jolie (source: Etude de flux – EOLE à l'ouest - Dossier AREP - 06/07/2011).....130