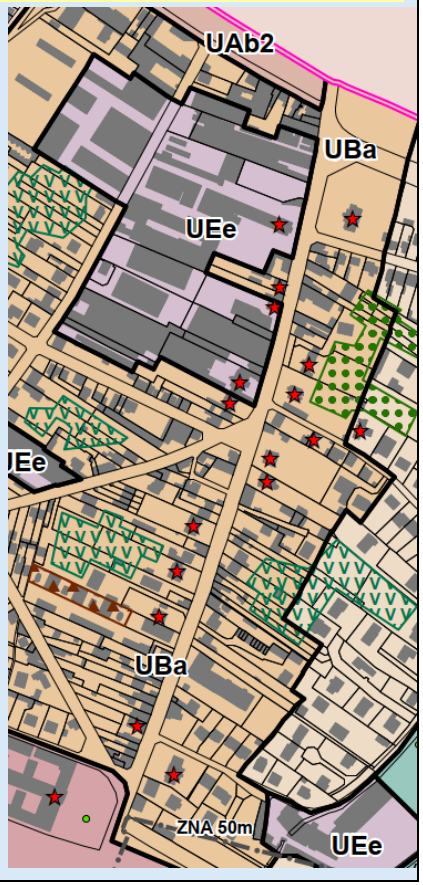
Contributions indiquées dans l'ordre chronologique et réponses du maitre d'ouvrage (GPS&O)

Pour chaque contribution, que ce soit sur le registre numérique, par email ou sur le registre papier, une réponse doit être donnée par GPS&O.

Code couleur
Contribution sur le registre numérique
Contribution sur le registre papier

*** figurant dans votre Mémoire en réponse**

N°	Date (2025)	Lieu de dépôt	Report ou synthèse de la contribution	Réponse maître d'ouvrage*

@1	20/09/2025 11h05	Registre numérique	QUESTIONS Bonjour J'ai quelques observations suite à l'enquête relative à l'îlot front de gare à Mantes la ville - Pourrait on inverser le R+3 avec le R+6, c'est à dire R+3 sur la route de Boucan? -Parking de 300 places privé, est il prévu qu'il puisse y avoir des places pour les usagers de la SNCF? Ou réfléchir à un plan de stationnement puisqu'aujourd'hui les usagers se garent dans les rues avoisinantes, empêchant les riverains de se garer près de chez eux, pour ceux qui n'ont pas de garage.	- Pour le bâtiment bordant la place, la mise en compatibilité (MEC) du PLUi prévoit des hauteurs décroissantes depuis la route de Houdan vers la rue M.Berteaux afin d'en alléger le profil, tout en assurant la densité justifiée par la proximité de la gare EOLE. De même il est prévu une architecture de façades avec des cassures de rythmes et de linéarité. L'effet signal proposé est par ailleurs justifié afin de marquer l'entrée de ville et se doit donc d'être localisé sur le point le plus visible depuis la route de Chantereine, qui constitue cette entrée. En raison justement de la pente route de Chantereine (3,3%), si le R+6 signal était localisé à l'angle de M.Berteaux, soit 100 m plus loin, avec un R+3 sur le Carrefour Chantereine/Houdan, il ne serait pas visible depuis l'entrée de ville. L'espace public de la route de Chantereine, dans la continuité de l'axe du futur batiment offre un recul très large qui justifie de localiser ce signal sur cet axe, plus approprié que l'implantation sur la rue M.Berteaux, une petite rue étroite, de circulation locale et vouée à favoriser les modes doux. Par ailleurs, le batiment étant localisé au sud de la place, il est plus opportun de placer la plus grande hauteur à l'est afin de minimiser les masques solaires sur l'espace public de la placette créée, les après-midi et soirées d'été, permettant ainsi d'offrir une terrasse plus agréable à un éventuel restaurant implanté sur la partie de la place en proximité de la rue M.Berteaux, à l'écart de la circulation du carrefour Houdan/Chantereine.  Il faut noter par ailleurs que si les gabarits sont aujourd'hui plutôt bas sur la route de Houdan, les hauteurs autorisées par le PLUi actuel (entré en vigueur le 20/01/2020) sont nettement plus hautes : en zone UEe elles sont de 20m, soit R+5 à R+5+C ; en zone UBa de 15,50m en incluant le volume enveloppe de toiture, soit R+3+C. Au regard de l'attractivité liée à l'arrivée d'EOLE, il est probable qu'un certain nombre de bâtis dégradés (hors les bâtis classés dans la cadre de la démarche patrimoniale du PLUi), viennent à muter sur cet axe dans le futur et fassent évoluer les gabarits. Cet axe offrirait alors des alternances de hauteurs et reculs entre les bâtis anciens et les bâtis neufs. L'objectif de la création d'un signal étant qu'il conserve son rôle de repère, il appartiendra à GPS&O et la ville de Mantes-la-Ville de s'assurer que toute évolution future du PLUi préserve ce point maximal, uniquement au carrefour Chantereine/Houdan et

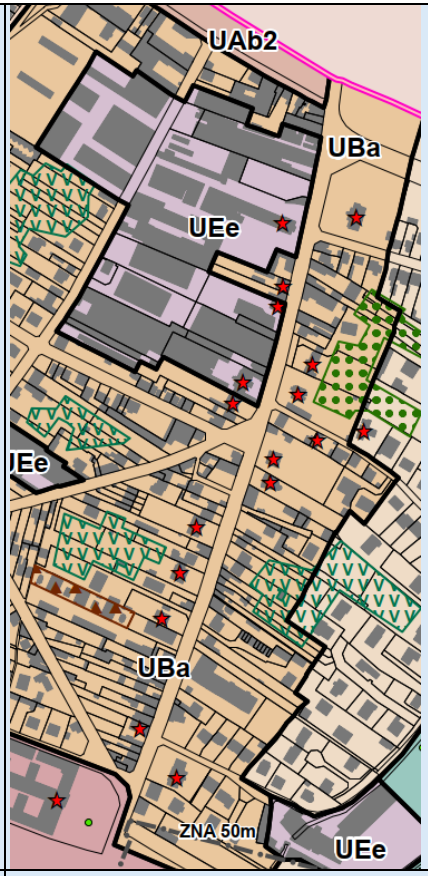
				non sur l'intégralité de l'axe, ce qui serait peu compatible avec les alternances de bâtis anciens protégés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi. - Le parking prévu par la MEC est un parking privé mutualisé pouvant répondre aux besoins des divers opérateurs économiques, dont les employés se garent aujourd'hui en voirie (plus que les usagers SNCF, car le stationnement est réglementé avec disque à 2h maximum). Il n'est pas public et n'est pas prévu pour les usagers de la gare. La gare qui est privilégiée pour les accès véhicules privés et qui offrira du stationnement à cet effet est celle de Mantes-la-Jolie, située à 1 km, soit 3-4 min en voiture. La modification du PLUi permettant la création de ce parking au lieu d'un parking rabattant d'une taille équivalente pour les usagers de la gare, tel que prévu au PLUi actuellement, aura plutôt un impact positif sur la disponibilité des stationnements en voirie sur le secteur. Cet impact sera cumulé avec l'évolution de la part modale en faveur des mobilités actives et les impacts attendus du réaménagement des pôles d'échanges multimodaux en faveur des modes doux également.

@2	20/09/2025 14h31	Registre numérique	GARE DE MANTES STATION Bonjour La gare de Mantes station va t elle disparaitre?	La gare de Mantes station restera opérationnelle et accueillera le RER EOLE à partir de 2027. Elle est en cours de rénovation par la SNCF et GPS&O porte par ailleurs un projet de pôle d'échange multimodal prévoyant le réaménagement des espaces publics aux abords de la gare afin d'en améliorer les accès multimodaux, et en particulier modes doux.
@3	22/09/2025 11h15	Registre numérique	REFLEXION SUR LE PROJET Bonjour faire des bureaux et un parking privé a condition que cela ne face pas comme en face le bâtiment de la GPSEO, manque de places et le personnel a a disposition le parking du GGR trop éloigné qu'ils n'utilise pas, Cela coute de l'argent pour rien et la rue de Chantereine et des alentours sont prisent d'assaut. Faire des commerces pour le pendant sur Mantes la jolie ne servira a rien car tout est fermé a part la pharmacie.Pour que des commerces fonctionnent il faut une implication des différents organismes qui pourraient louer a des prix très bas dès le départ et une augmentation des loyers en fonction du chiffre d'affaire la chose que les 3ropriétaires privé ne feront pas.le Carolan était un lieu de vie ce qui manque avec une cuisine traditionnelle cela fonctionnait avec les ouvriers Selmer Buffet Crampon ect...manger des hamburguers tous les jours ce n'est pas forcément le vœux de tous.Une crêche Mantevilloise serait bienvenue. Quand au transport les personnes qui habitent nos campagnes n'auront pas un bus toutes les 20 minute pour le RER c'est impossible quand on voit que déjà sur les lignes exploité et fréquentées les suppressions faites il ne faut pas rêver un bus toutes les 10 minutes c'est pour le Val Fourré même a vide départ gare. faire la même architecture que le Bâtiment GPSEO en face serait acceuillant.	- La mise en compatibilité (MEC) du PLUi prévoit un parking mutualisé de 300 places répondant aux besoins du programme tertiaire et offrant des places supplémentaires pour accueillir les employés des autres activités et bureaux à proximité au lieu d'un parking rabattants de taille équivalente, destinés aux usagers de la gare, tel que prévu actuellement au PLUi. Ce changement d'usage du parking devrait globalement améliorer les difficultés de stationnement sur le secteur. - Le RDC du bâtiment tertiaire est prévu pour accueillir des surfaces commerciales adaptées et suffisantes pour permettre la l'animation de l'espace public à proximité et la viabilité des commerces qui s'installeront. Le sujet des loyers, est une question qui dépasse le cadre de la présente MEC et son enquête publique, mais les collectivités sont bien conscientes des enjeux de pérennité. - Une amélioration de l'offre bus a été mise en œuvre au 1er septembre 2025 sur le Mantois avec une augmentation des fréquences en soirée et le week-end, des trajets plus directs vers les pôles stratégiques et la modernisation du transport à la demande (TàD) vers 50 points d'intérêt. Une nouvelle offre bus à horizon 2027 est en cours de définition par IDFM en collaboration avec GPS&O, les communes concernées et les transporteurs, dans le cadre de l'arrivée du RER EOLE sur le territoire et afin de faire face à l'augmentation des usages.
R4	19/09/2025 10h00	Registre papier Mantes-la-Ville	Nous avons acheté 1 maison rue du Colonel Moll à Mantes la Ville, séduit alors par la rue du Colonel Moll qui ne comportait aucun immeuble. Depuis 1 immeuble s'est construit et des problèmes de stationnement se posent = la construction de l'immeuble utilisant nuit (NUIT) et jour au moins 3 stationnements.	La rue du colonel Moll, qui est hors secteur concerné par le présent projet de mise en compatibilité (MEC) du PLUi, est classée en zone UBa au PLUi (entré en vigueur le 20/01/2020). Le PLUi précise qu'il s'agit d'un secteur regroupant « les espaces, à proximité des centralités, constitués par un bâti très hétérogène tant dans leur volumétrie (pavillonnaire-collectif) que par leur destination (habitat, activités économiques, équipements) ». Les typologies collectives sont donc permises sur ce secteur et les hauteurs réglementées au PLUi permettent des bâtis globalement en R+3+C.

			Depuis 1 autre immeuble se construit à la place de jolies maisons devant le lycée technique. Autant, nous avons été séduit par une ville aérée avec de jolies maisons autant la construction répétée d'immeubles nous fera fuir. En juillet 2025, un commercial immobilier est venu nous demander quand est ce que nous pourrons vendre notre maison pour construire 1 immeuble haut.	L'arrivée d'EOLE augmentant l'attractivité de la commune, il est naturel que le tissu urbain se densifie dans le cadre réglementé et autorisé par le PLUi.
R5	20/09/2025 10h00	Registre papier Mantes-la-Ville	Venus se renseigner sur le projet – Feront une contribution avec des questions <u>Question</u> : La rue des 2 gares sera-t-elle en double sens pour les bus et les voitures. Le devenir de Selmer et de Buffet-Crampon et Ballof Est-ce que les parcelles comprises entre Maurice Bertheaux Av Jean Jaurès – Jules Ferry et Colonel Moll seront-elles achetées par GPS-O ?	Indépendamment de la présente procédure, GPS&O porte un projet de pôle d'échanges multimodal prévoyant le réaménagement des espaces publics aux abords de la gare afin d'en améliorer les accès multimodaux, et en particulier modes doux. La rue des deux gares n'a toutefois pas un gabarit permettant un double sens. Le projet de mise en compatibilité du PLUi, objet de la présente enquête porte exclusivement sur l'ilot front de gare et non sur les espaces concernés par le cœur d'activité des entreprises Selmer, Ballauf et Buffet Crampon, ni les autres ilots cités. Le PLUi actuellement en vigueur prévoyant une OAP sur un secteur plus large que l'objet de la présente enquête, l'acquisition de certaines parcelles peuvent éventuellement être jugées opportunes.
@6	23/09/2025 14h44	Registre numérique	DESORDRES POTENTIELS LIES AUX TRAVAUX SOUTERRAINS Bonjour, - Le projet prévoit un creusement important pour la réalisation du parking souterrain, à proximité immédiate des maisons existantes. - Ces travaux peuvent avoir des conséquences graves sur la structure des constructions voisines (fissurations, affaissements, vibrations, modification de la nappe). Questions : - Combien de niveaux de sous-sol sont prévus pour accueillir les 300 places de stationnement ? - Quelles études géotechniques et hydrogéologiques ont été réalisées pour évaluer ces risques sur les maisons riveraines ?	Toutes les études géotechniques préalables à la conception d'un parking en R-3 à cet emplacement ont été diligentées par GPS&O et ont démontré la faisabilité technique d'un tel ouvrage. Comme pour tout chantier, il est de la responsabilité du ou des constructeurs pour la réalisation de leur ouvrage, d'obtenir les autorisations, de réaliser les études nécessaires, de souscrire les assurances de constructeur et de procéder à des référés préventifs ou constats d'huissier avant et après travaux.

			- Quelles garanties et assurances sont prévues pour protéger les riverains et indemniser d'éventuels désordres affectant leurs habitations ?	
@7	23/09/2025 14h53	Registre numérique	HAUTEUR ET HARMONIE ARCHITECTURALE Le projet est présenté en R+3 côté Maurice Berteaux jusqu'à R+6 côté route de Chantereine afin de créer un signal architectural qualitatif dans cet espace d'entrée de ville présentant une large ouverture visuelle (voie ferrée, route de Chantereine) et permettant d'absorber cette hauteur. Les bâtis de l'autre côté des voies sont déjà en R+5/R+6 et ne paraissent pas massifs". (p8 du procès verbal conjoint) - Les bâtiments de l'autre côté des voies ne sont visiblement pas en R+5/R+6 mais en R+4 +1 étage en attique. - La typologie actuelle du site – avec un fort dénivelé entre la route de Houdan et la route de Chantereine - devrait être prise en compte car elle accentuera visuellement l'effet de hauteur du futur bâtiment. En venant de la route de Chantereine, même un bâtiment limité en R+3 apparaîtra déjà comme très imposant depuis cette perspective permettant d'atteindre sans difficulté l'objectif de « signal architectural recherché ». Il nous semble donc essentiel de limiter les gabarits pour éviter une rupture d'échelle avec le tissu urbain environnant. Questions : - Au lieu d'un projet en R+3 côté Maurice Berteaux jusqu'à R+6 côté route de Chantereine, pourriez vous envisager un projet en R+3 côté route de Chantereine et jusqu'à R+4 avec un cinquième étage en attique (comme le bâtiment pour lequel le projet souhaite faire miroir) côté Maurice Berteaux. Ceci garantirait la cohérence architecturale recherchée de part et d'autre des voies. Cela éviterait aussi une rupture d'échelle très importante tant par rapport aux bâtiments mitoyens (ceux de Buffet Crampon) qui sont en R+1 uniquement que par rapport à	Les bâtiments de l'autre côté des voies sont en R+4+C et R+5+C. Les hauteurs prévues par la mise en compatibilité (MEC) du PLUi pour le bâti de l'ilot front de gare de Mantes-la-Ville vont de R+3 à ponctuellement R+6, avec des retraits créant de fait des niveaux d'attiques, ce qui représente bien des volumes équivalents à ce qui a été fait de l'autre côté des voies. La route de Chantereine offre un large dégagement à la perspective du bâti signal en R+6, ce qui en diminuera au contraire la perception de hauteur. Un bâtiment de hauteur limitée en R+3+C ou R+4 n'offrirait pas cet effet, d'autant que le reste du linéaire du batiment est prévu en R+3 /R+3+C. L'effet signal est par ailleurs justifié afin de marquer l'entrée de ville et se doit donc d'être localisé sur le point le plus visible depuis la route de Chantereine, qui constitue cette entrée. En raison justement de la pente route de Chantereine (3,3%), si le R+6 signal était localisé à l'angle de M.Berteaux, soit 100 m plus loin, avec un R+3 sur le Carrefour Chantereine/Houdan, il ne serait pas visible depuis l'entrée de ville. Par ailleurs, localiser l'effet signal côté rue M.Berteaux serait inapproprié car celle-ci est une petite rue étroite. Enfin, le batiment étant localisé au sud de la place, il est plus opportun de placer la plus grande hauteur à l'est afin de minimiser les masques solaires sur l'espace public de la placette créée, les après-midi et soirées d'été, permettant ainsi d'offrir une terrasse plus agréable à un éventuel restaurant implanté sur la partie de la place en proximité de la rue M.Berteaux, à l'écart de la circulation du carrefour Houdan/Chantereine. La maison remarquable de l'autre côté de la route de Houdan est située à une distance assez éloignée du futur batiment (environ 55-56m). Elle est de plus isolée et cachée de la rue par un haut mur d'enceinte entourant un large jardin et, dans l'angle nord-ouest, d'où elle pourrait en théorie être en covisibilité du futur batiment, son jardin dispose de 4 ou 5 très grands arbres d'une hauteur équivalente à un R+4 environ, masquant ainsi la perspective. La question du retrait sur la route de Houdan suggérée par le CAUE est en effet intéressante car permettant une ouverture sur la place dès le carrefour avec la route de Chantereine et offrant plus de recul aux circulations piétonnes au pied du R+6. Le projet de mise en compatibilité du PLUi pourra être modifié afin de prescrire ce retrait de 6 mètres.

			la maison classée maison remarquable juste en face au 1 route de Houdan, qui est en R+2 seulement. -A défaut, pourriez vous modifier le projet en limitant la construction côté route de Houdan à un R+4 et un cinquième étage en attique. -Pourriez vous étudier la possibilité de réaliser ce projet en respectant un retrait du bâtiment de 6 mètres sur la route de Houdan tel que l'a proposé le CAUE sur l'avis que vous aviez sollicité.	
@8	23/09/2025 15h03	Registre numérique	ANALYSE DE COHERENCE ENTRE LE PROJET ET LES "MAISONS REMARQUABLES" - Plusieurs maisons de la route de Houdan ont été classées « maisons remarquables » dans le PLUi, dont celle du 1 route de Houdan en proximité immédiate du projet Ilôt Front de gare. Le dossier en ligne sur le registre numérique ne fait pas mention de ce classement « maisons remarquables ». - Le projet actuel, par la construction d'immeubles tertiaires de grande hauteur (qui plus est si un recul de 6 mètres recommandé par le CAUE n'était finalement pas retenu), risque d'affecter négativement le classement maison remarquable du 1 route de Houdan. Questions : - Nous ne comprenons pas si une analyse de cohérence a été menée entre ce classement patrimonial et le projet présenté, et nous demandons que ce point soit explicitement clarifié.	Les maisons remarquables sur la route de Houdan sont toujours classées comme telles sur le plan de zonage du projet de mise en compatibilité (MEC) PLUi qui ne modifie rien sur ce point. La maison remarquable de l'angle Chantereine/Houdan se trouve à une distance de plus de 55m du futur batiment de l'ilot front de gare et le rideau végétal constitué de hauts arbres dans l'angle de son jardin de la maison limite fortement la co-visibilité. Concernant la question des gabarits sur la route de Houdan, il faut noter que si les gabarits sont aujourd'hui plutôt bas sur cette route, les hauteurs autorisées par le PLUi actuel sont nettement plus hautes (cf extrait du PLUi ci-contre) : en zone UEe elles sont de 20m, soit R+5 à R+5+C ; en zone UBa de 15,50m en incluant le volume enveloppe de toiture, soit R+3+C. Au regard de l'attractivité liée à l'arrivée d'EOLE, il est probable qu'un certain nombre de bâtis dégradés (hors les bâtis classés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi), viennent à muter sur cet axe dans le futur et fassent évoluer les gabarits. Cet axe offrirait alors des alternances de hauteurs et reculs entre les bâtis anciens et les bâtis neufs. L'objectif de la création d'un signal est qu'il conserve son rôle de repère. Il appartiendra à GPS&O et la ville de Mantes-la-Ville de s'assurer que toute évolution future du PLUi préserve ce point maximal, uniquement au carrefour Chantereine/Houdan et non sur l'intégralité de l'axe, ce qui serait peu compatible avec les alternances de bâtis anciens protégés dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi.

				 Il faut noter de plus que, si certains bâtiments de la route de Houdan sont classés remarquables dans le cadre de la démarche patrimoine du PLUi, la qualité architecturale des fronts bâtis de cet axe est déjà très disparate. Il n'est pas incohérent par ailleurs de faire côtoyer du bâti ancien avec du bâti moderne pour peu que ce dernier soit de qualité. Ainsi, la création d'un bâtiment emblématique, bordé par une place publique végétalisée et qualitative, en remplacement d'un ensemble de bâtiments disparates et peu entretenus, viendra revaloriser l'entrée de ville, aujourd'hui dégradée, et améliorer l'environnement de la route de Houdan. Ainsi, le projet de MEC est bien cohérent avec l'existence de ces maisons anciennes protégées dans le cadre de la démarche patrimoniale du PLUi dans un secteur qui doit être requalifié et présente du potentiel, notamment avec l'arrivée du RER E.
@9	23/09/2025 15h06	Registre numérique	SECURITE ET RISQUES NATURELS Bonjour, - Le secteur est identifié comme exposé aux risques d'inondation (PGRI Seine-Normandie). - Le projet prévoit un parking souterrain de 300 places et de nouveaux bâtiments tertiaires. Questions : - Quelles garanties sont apportées pour éviter l'aggravation du risque d'inondation ou de ruissellement, notamment pour les riverains de la route de Houdan ? - Quelles mesures de sécurité sont prévues en cas de crue pour protéger les usagers et les habitants voisins ?	L'ensemble du bassin de Seine est couvert par le PGRI Seine-Normandie, toutefois les cartes d'aléas inondations font ressortir que le secteur de projet n'est pas exposé au risque inondation - voir carto ci-dessous :

				Le site concerné par le projet de mise en compatibilité du PLUi est en effet à une cote d'altitude de 38,60m alors que la Seine est à 18m et la cote des PHEC est à 20,97m NGF. Il ne peut donc pas être atteint par la crue, de même que les parcelles avoisinantes. Il n'y a ainsi pas d'impact pour les risques inondations ou crues, ni d'aggravation possible, ni pour le projet, ni pour les riverains. Le secteur est exposé au risque de remontées de nappe dans les caves. Voir carto ci-dessous : Toutefois même avec 3 niveaux de parkings la profondeur de l'infrastructure serait nettement au-dessus de la cote PHEC, limitant fortement le risque. Même si cette question dépasse le cadre de la mise en compatibilité et de la présente enquête, on peut noter que des modes constructifs adaptés (cuvelage des parkings) permettent de faire face à ces risques. Le porteur de projet qui procèdera à la construction prévoira les aménagements adéquats pour son parking.
@10	23/09/2025 15h09	Registre numérique	CIRCULATION ET STATIONNEMENT Bonjour, - La suppression de stationnements en voirie, combinée à la création d'un parking mutualisé, risque de reporter le trafic dans les rues avoisinantes. - GPS&O signale que « les accès ont été étudiés par une étude trafic spécifique qui, après analyse de toutes les alternatives possibles, a conclu que la meilleure option était une entrée par la route de Chantereine et une sortie par la rue M. Berteaux » Questions :	Le champ d'une mise en compatibilité (MEC) du PLUi, ne couvre pas le stationnement en voirie. Le plan de circulation et de stationnement fait l'objet de décisions indépendantes qui doivent prendre en compte un périmètre et des projets à une échelle beaucoup plus large que la présente MEC. Ces questions sont bien entendu constamment étudiées par les collectivités afin d'assurer la fluidité des usages et les évolutions nécessaires au regard des développements attendus. Le projet de MEC prévoit la création d'un parking mutualisé privé de 300 places, destinés aux employés des activités locales, au lieu d'un parking rabattants de même taille, destinés aux usagers de la gare. Ce changement d'usage du parking n'a en réalité pas d'impact sur les évolutions probables du trafic puisqu'il induit un trafic pendulaire identique à ce qui était déjà prévisible dans le cadre du PLUi actuel et que les usagers du train arrivant en voiture trouveront des parkings adaptés à leurs besoins à la gare de Mantes-la-Jolie située à environ

			- Est il possible de recevoir une copie de l'étude trafic et des options qui avaient été envisagées ? - Dans le cadre du projet tel qu'il est présenté, quels seront les impacts concrets sur la circulation et le stationnement dans notre quartier ? - Sur les 300 places de parking envisagées en sous sol pourriez vous préciser combien seront réservées uniquement aux utilisateurs des nouveaux immeubles ? Combien seront accessibles aux autres usagers (riverains, voyageurs, clients des commerces/restaurants de la nouvelle place?	1km. Il pourra au contraire avoir un impact positif sur la question du stationnement puisqu'il permettra d'accueillir dans un parking en sous-sol des usages liés aux activités à proximité qui se reportent aujourd'hui en voirie. La mise en compatibilité du PLUi objet de la présente enquête a pour but de modifier les règles d'urbanisme. Elle ne détaille pas le programme spécifique du projet de construction.
@11	23/09/2025 15h12	Registre numérique	BRUIT ET NUISANCES Bonjour, - Le quartier est déjà exposé à de fortes nuisances sonores liées aux faisceaux ferroviaires. - Le projet risque d'en ajouter (livraisons, climatisations, flux automobiles supplémentaires). Question : - Quelles mesures concrètes de protection contre les nuisances sonores et environnementales sont prévues pour les habitants de la route de Houdan ?	Le projet de mise en compatibilité (MEC) du PLUI n'induit pas plus de trafic que ce qui était déjà prévu par le PLUi actuellement en vigueur, lequel prévoit déjà un parking destiné aux usagers de la gare. Il n'a ainsi pas d'impact en termes de nuisances sonores pour les riverains.
@12	23/09/2025 15h14	Registre numérique	QUALITE DE VIE ET ENVIRONNEMENT Bonjour, - Le projet abandonne la vocation mixte initiale (avec parc-relais) au profit d'un programme tertiaire. - Il nous semble qu'il n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale complète, mais seulement d'un examen « cas par cas ». Questions : - Pourquoi une évaluation environnementale approfondie n'a-t-elle pas été réalisée, alors que le projet modifie le zonage et prévoit un parking souterrain ? - Quels impacts sur la qualité de l'air, la biodiversité et le cadre de vie des riverains ont été étudiés ?	Le projet de mise en compatibilité du PLUi a fait l'objet d'un dossier de demande au cas-par-cas accompagné de son annexe réglementaire d'auto-évaluation environnementale qui conclut que « les évolutions prévues au PLUi n'engendrent pas d'impact notable sur l'environnement, sinon favorables : réduction de l'exposition potentielle de population résidentes aux nuisances des voies ferrées, amélioration de la qualité urbaine et paysagère du secteur de front de gare. » Pour ce qui est de la question du parking souterrain, il faut rappeler qu'un parc-relais destinés aux usagers de la gare était déjà prévu au PLUi. Ainsi, la modification de l'usage de ce parking de taille équivalente n'a pas d'impact sur l'environnement. Sur la base de ce dossier de cas-par-cas, dans son avis du 11 décembre 2024 n°MRAE AKIF-2024-103 (joint au dossier présent d'enquête publique), la MRAe a jugé : - « Considérant que les évolutions portées par la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLUi de GPS&O sont de portées et d'ampleur limitées - Considérant, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable et des connaissances disponibles à la date du présent avis,

				que la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLUi de GPS&O n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine (…) » - Que « la mise ne compatibilité par déclaration de projet du PLUi de GPS&O telle qu'elle résulte du dossier transmis à l'Autorité environnementale le 29 octobre 2024 ne nécessité pas d'être soumise à évaluation environnementale.
@13	23/09/2025 15h16	Registre numérique	CONCERTATION ET TRANSPARENCE Bonjour, En tant que riverains, nous avons découvert l'enquête publique par voie de presse locale, alors que ce projet modifie directement le cadre de vie des riverains de Mantes station. Questions : - Les riverains ont-ils été associés en amont du projet ? - Quelles garanties avons-nous que nos remarques seront effectivement étudiées dans la décision finale	La procédure engagée aujourd'hui pour le projet de l'îlot « Front de gare » relève d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLUi). Conformément au Code de l'urbanisme (articles L. 300-6 et L. 153-54 à L. 153-59) et au Code de l'environnement (article L. 122-1 et suivants, L. 122-3, L.123-2 et suivants) : • Lorsque la déclaration de projet n'est pas soumise à évaluation environnementale (après examen au cas par cas réalisé par l'autorité environnementale), la procédure applicable est allégée mais conserve toutes les garanties en matière d'information et de participation du public. • Dans ce cas, la procédure comporte obligatoirement : 1. La délibération de l'organe compétent de la collectivité décidant d'engager la procédure. 2. La saisine du Préfet et des personnes publiques associées (services de l'État, Région, Département, intercommunalité, chambres consulaires, etc.) pour avis. 3. L'organisation d'une enquête publique, ouverte à l'ensemble des habitants et des personnes concernées, sous le contrôle d'un commissaire enquêteur indépendant, garant de l'impartialité de la consultation. Toutes ces étapes ont été respectées dans le cadre du projet de mise en compatibilité de PLUi pour l'îlot « Front de gare ». S'agissant de l'information et de la participation des riverains : • La réglementation prévoit que l'association du public s'effectue principalement **au moment de l'enquête publique**, précisément pour permettre à chacun d'exprimer ses observations. • Vos remarques, comme celles de l'ensemble des contributeurs, seront consignées dans le registre d'enquête et feront l'objet d'une analyse par le commissaire enquêteur. Celui-ci établira un **rapport et des conclusions motivées**, remis à l'autorité compétente et rendus publics. • Ces conclusions doivent être prises en compte dans la décision finale : elles constituent une garantie que les observations du public, y compris celles des riverains directement concernés, sont intégrées au processus décisionnel.

				En résumé, la procédure réglementaire applicable a été suivie et offre à chacun la possibilité de contribuer. Les contributions formulées au cours de l'enquête publique seront bien étudiées et intégrées à l'instruction du projet, dans le respect du cadre légal. Les réponses seront rendues publiques en annexe du rapport et des conclusions de la présente enquête.
@14	26/09/2025 21h38	Registre numérique	QUARTIER GARE MANTES STATION - Pour cet ilôt tertiaire dans le quartier gare, veiller à la qualité architecturale : qu'elle soit attractive et dynamique ; éviter une architecture morne et triste comme celle qui fait face à la gare routière, dont celle des livraisons très récentes. Ce n'est pas qu'une question de moyens financiers ; le Mantois se démarque sur ce point, comparé à d'autres communes de l'île de france qui n'ont pas une situation financière exceptionnelle mais innovent dans ce domaine. - Dans cet ensemble tertiaire, y aura-t-il quelques commerces dont une brasserie-café, type bistrot, où il est agréable de s'arrêter même rapidement : un quartier gare évoque la vie, ce coin est triste, assez mortel ; voir les études réalisées sur les quartiers gare Grand Paris. - Quid des parkings pour vélos ? - Quid des projets voisins : la réhabilitation (en cours ?) 200 m plus loin rue des deux gares, la friche rue Maurice Berteaux ; ce projet gare annonce-t-il aussi la prise en main de la halle du marché par un gestionnaire qui lui donnera vie et le rôle qu'une place de marché joue classiquement dans une commune ? L'attractivité est un tout qui englobe beaucoup d'aspects. Intégrer que l'on est dans le prolongement du Grand Paris, ce coin doit aussi attirer les Grand-parisiens.	Le projet de mise en compatibilité du PLUi a notamment pour objectif de permettre « la mise en valeur de l'entrée de ville ». Pour ce faire, il prévoit la création d'une place faisant « l'objet d'un traitement paysager et végétalisé qualitatif » et un bâtiment « conçu pour s'intégrer harmonieusement à la place et à l'espace public », « constituant un repère visuel marquant à l'entrée du quartier ». L'intention est donc bien que le projet vienne apporter une qualité architecturale forte à cette entrée de ville. Par ailleurs, la zone d'implantation du bâtiment imposant une fragmentation du linéaire de façade, celle-ci devra nécessairement être travaillée pour apporter un rythme original au bâtiment. Le texte de l'OAP prévoit également « un rez-de-chaussée animé qui participera à la vitalité du quartier » avec 1 ou 2 commerces de 300m^2 chacun répondant aux besoins du secteur. La place est décrite dans l'OAP comme : - « un nouvel espace public fédérateur qui servira d'espace de rencontre entre les différents usagers du quartier » - Offrant un « traitement paysager et végétalisé qualitatif afin de créer un ilot de fraicheur et d'offrir un espace de détente et de rencontre aux usagers du secteur sud. » - « Le coefficient de pleine terre sur l'ilot front de gare sera de 30% » - « ayant un fonctionnement intermodal » Il y est en effet prévu un restaurant/brasserie profitant d'une large terrasse à l'angle de la rue Berteaux avec la nouvelle place créée. Le projet de mise en compatibilité du PLUi de l'ilot front de gare objet de la présente enquête est limité à l'ilot front de gare et ne concerne pas les fonciers avoisinants. Toutefois, le projet de pôle d'échange multimodal de la gare de Mantes-station est porté par GPS&O, indépendamment de la présente mise en compatibilité, et prévoit bien des aménagements de l'espace public pour les modes doux et stationnements vélos. La présente enquête publique ne porte que sur l'ilot front de gare de Mantes-station et ne présage pas d'autres potentiels projets à proximité, privés ou publics, mais non encore connus à ce stade. Il est évident que l'arrivée d'EOLE va entrainer des mutations sur le secteur large du centre-ville de Mantes-la-Ville. Le PLUi les permet déjà dans le cadre de développement privés dans le diffus.

@15	29/09/2025 11h49	Registre numérique	APPLICATIONS DES RECOMMANDATIONS A L'ADAPTATION AU RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE Madame la Commissaire-enquêtrice, Ce secteur (UBa,UAb2) déjà très fortement urbanisé, est effectivement délaissé depuis plusieurs décènies et mérite d'être modernisé. Ce secteur nommé très justement « quartier musique » étant le site de production de deux grandes entreprises mondialement connues méritant de jouir d'un environnement digne. Il doit donc faire l'objet de la grande attention en évoluant de manière à garantir aux habitants et aux employés de futurs espaces collectifs végétalisés, espaces malheureusement encore trop rare aujourd'hui. La création de tels équipements végétalisés s'imposent fortement pour répondre aux demandes légitimes des habitants de disposer d'espaces de respiration dans ce secteur fortement urbanisé. Je me permet de rappeler aux décideurs qu'une charte signée en 2024, réclamant la préservation du cadre de vie, s'impose aux promoteurs et architectes. Ce document liste les prescriptions pour harmoniser les nouvelles constructions au sein de la commune de Mantes La Ville où se côtoient maisons anciennes, maisons de maîtres, ancienne maisons ouvrières et pavillons. Il est essentiel pour la ville, comme pour la communauté urbaine, de préserver la qualité de vie; cette charte à donc pour objectif d'orienter les promoteurs pour une qualité	GPS&O est bien attachée, en conformité à son PADD, à la nécessité de végétaliser les espaces publics et les batiments dans un objectif de développement durable et de résilience par rapport au changement climatique. C'est notamment une des raisons de la mise en compatibilité du PLUi de l'ilot front de gare de Mantes-la-Ville. L'objectif du projet et sa mise en compatibilité (MEC) du PLUi est de concilier à la fois densification aux abords du pôle gare EOLE de Mantes-Station, qui est un objectif de développement durable en vue de favoriser l'usage des transports en commun et limiter l'artificialisation des sols naturels et agricoles aux franges de l'urbanisation, avec la qualité de vie dans le centre-ville en libérant le sol par des bâtis ponctuellement plus haut, permettant de créer des espaces publics qualitatifs. L'OAP de la MEC recommande par ailleurs une qualité architecturale et de végétalisation en imposant un coefficient de pleine terre de 30% avec des équivalents pleine terre pour les espaces végétalisés sur dalle. Elle mentionne par ailleurs l'objectif de créer un ilot de fraicheur sur cet espace. L'objectif de GPSEO dans ce projet de mise en compatibilité concerne uniquement l'ilot front de gare et ne présage pas des autres développements ailleurs dans la commune, qui pourraient se faire en conformité avec le PLUi actuel. La charte de la ville a en effet des objectifs de qualité qui sont recommandés aux promoteurs et constructeurs. Ceux-ci sont des recommandations, non-opposables lors d'un dépôt de permis et plutôt applicables dans le cadre d'un urbanisme négocié entre la commune et les constructeurs. Toutefois le projet de l'ilot front de gare et sa mise en compatibilité s'inscrivent pleinement dans les préconisations de cette charte, en particulier sur les points suivants listés dans la Charte : - Adapter les hauteurs et la densité aux spécificités de chaque quartier >> hauteurs plus importantes en proximité de gare sur un espace public élargi (placette) et avec un bâtiment signal en entrée de ville

			architecturale et environnementale la plus élevée possible. Dans la note de la commune de septembre octobre 2021, notre maire insiste sur l'intérêt du tissu pavillonnaire des quartiers constituant une vraie richesse pour la ville en terme d'urbanisme, de vie sociale, de jardin privé et d'espaces verts. S'entendant donc préserver ces quartiers sous forme semi urbaine. Or que voyons-nous aujourd'hui au projet, du bâti s'élevant en R+6, une placette sur un parking de 300 places. Tout cela me semble bien loin des engagements et de la création d'espaces verts ventés par nos élus… GPS&O aurait-il définitivement prit la main sur la commune ? Les Mantevillois peuvent à juste titre s'interroger. Lors de cette étude, songer bien à l'environnement qu'attendent les résidents et visiteurs. Il n'est pas inutile de rappeler que le contexte ou les vagues de chaleurs sont plus fréquentes, plus longues et plus intenses, il est primordial de ne pas multiplier les surfaces bâties, mais au contraire de s'appuyer sur le végétal pour conserver des îlots de fraîcheur. Il en va du devenir sociétal de cette grande métropole Mantaise à laquelle il convient d'assurer un avenir attrayant. *[texte intégré également dans un fichier joint à la contribution]*	- Concevoir des rez-de chaussée au service de leur quartier >> Création de commerces en rez-de-chaussée de l'immeuble - Penser le projet par le paysage >> réflexion sur le paysage d'entrée de ville, création d'une place nouvelle, apportant végétalisation et ilot de fraicheur - Etendre la place de la pleine terre et du végétal dans les opérations >> coefficient de pleine terre de l'ilot front de gare de 30% impliquant une végétalisation partielle des toitures et terrasses - Composer une palette végétale pérenne, résiliente et locale >> la création de la placette végétalisée sera l'opportunité d'une végétalisation adéquate respectant ces objectifs - Séquencer l'architecture pour animer les façades et les rues >> la proposition d'implantation du batiment imposant des ruptures de façades et la variation des épannelages assurent l'animation et le séquençage de l'architecture du futur bâtiment - Valoriser les toitures comme supports d'usages >> coefficient de pleine terre de l'ilot front de gare de 30% impliquant une végétalisation partielle des toitures et terrasses