CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ETABLIES DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE SUR LA DUP PRÉALABLE AU PROJET URBAIN DU QUARTIER DE LA GARE ET PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL D'EPÔNE-MÉZIÈRES

SOMMAIRE

1 Objet de l'enquête....3
2 Le projet et son contexte....3
3 Les enjeux du projet....4
4 Le dossier de l'enquête....4
5 L'organisation et le déroulement de l'enquête....4
5.1 Publicité....4
5.2 Calendrier de l'enquête et de l'accueil du public....4
5.3 Registres....5
5.4 Notification de l'avis d'ouverture de l'enquête aux propriétaires expropriés....5
6 Participation du public....5
7 SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC....6
8 Analyse du CE selon la théorie du bilan....7
8.1 L'intérêt général (public) de l'opération projetée est réel, précis et permanent....7
8.2 Les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête. A date de l'enquête, 43% de la surface nécessaire à la réalisation du projet restent à maîtriser....8
8.2.1 Analyse des marges par le CE....8
8.2.2 Questions réponses du CE sur les expropriations....10
8.3 Le principe de précaution est pris en compte pour les principaux risques physiques à un niveau raisonnable....11
8.3.1 En raison de sa position géographique, les futurs habitants du projet seront exposés à des risques qui justifient l'application du principe de précaution....11
8.3.2 La procédure d'évaluation du risque a été mise en œuvre par le cabinet d'étude, la MRAé et GPS&O....12
8.3.3 Les mesures de précaution mises en œuvre au regard de l'intérêt de l'opération et de la plausibilité et de la gravité du risque présentent un caractère suffisant et non excessif....13
8.4 Etude bilancielle des avantages-inconvénients de l'ensemble de l'opération :....13
8.4.1 Les atteintes à la propriété privée, sont-elles justifiées ?....13
8.4.2 Analyse du coût financier réel de l'opération à partir des chiffres actualisés....13
8.4.3 Analyse des avantages et des inconvénients d'ordre social, y compris les mesures de précaution prises ainsi que des inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures 13
8.4.4 Autres atteintes à l'intérêt public, liberté de circuler, risques d'encombrements, pollution de l'air, nuisances sonores....14
8.4.5 Atteinte à la santé publique qui peut prévaloir sur l'intérêt public militant en faveur de la DUP....14

8.4.6 Atteintes à l'environnement du projet et/ou les éventuels dommages collatéraux qu'il provoque et les mesures de compensation envisagées.....15
8.4.7 Examen de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants,.....17
8.4.8 Respect de la Charte de l'environnement.....18
9 CONCLUSIONS MOTIVEES.....18
ANNEXE 1 : COUT FINANCIER DE L'OPERATION.....21

1 Objet de l'enquête

L'enquête publique a porté sur :

- l'utilité publique du projet porté par GPS&O de densification de l'habitat et d'optimisation des flux intermodaux dans le quartier de la gare d'Epône Mézières dans la perspective de l'arrivée de l'Eole,
- la consultation après saisine des propriétaires de parcelles dans le périmètre d'intérêt du projet,
- la mise en compatibilité du périmètre du projet avec le PLUiH.

2 Le projet et son contexte

Le projet s'inscrit dans la stratégie de développement durable de GPS&O tant d'un point de vue mobilités qu'au regard des objectifs de zéro artificialisation nette (ZAN) car il permet une densification bâtie et une intensification des usages sur des terrains déjà artificialisés à proximité d'un pôle de transport de masse.

De manière générale, la transformation d'un site, dominé par les friches industrielles et les parkings rabattants en surface, en un quartier vivant et dense, valorisé par des projets de constructions de logements, de commerces, d'activités tertiaires et d'équipements publics neufs, écologiques, de haute qualité architecturale et urbaine, bénéficiera aux deux communes d'Epône et Mézières-sur-Seine et plus globalement au territoire.

Dans ce contexte, le recours à la DUP et procédure d'expropriation est rendu nécessaire du fait :

- de la multitude de parcelles (45), d'immeubles et de propriétaires sur le périmètre d'intervention pour lesquelles les négociations amiables seules ne pourraient garantir l'acquisition ;

- des contraintes techniques et la complexité du projet.

Une partie du foncier est déjà maitrisée par les opérateurs publics (Communes d'Epône et de Mézières, GPSEO, l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIF), SNCF, etc...), une autre partie a été acquise ou est en cours d'acquisition par la Communauté urbaine GPS&O et l'EPFIF, mais il reste des parcelles pour lesquelles la négociation amiable ne pourra probablement pas aboutir.

3 Les enjeux du projet

Les enjeux sont économiques, sociaux et environnementaux. En résumé, il s'agit de :

- saisir l'opportunité de l'amélioration de la desserte ferroviaire (projet EOLE) pour rapprocher l'habitat Epône Mézières (+10 000 habitants) des bassins d'emplois franciliens,
- maîtriser le foncier disponible dans le périmètre pour répondre aux besoins de logements, de logements sociaux et de mixité sociale en Idf,
- maîtriser les incidences négatives du projet aux plans des nuisances, de la santé, de l'artificialisation, de l'environnement.

4 Le dossier de l'enquête

Le dossier mis à disposition du public comportait 48 pièces, 1916 pages, y compris l'avis des PPA, l'avis de la MRAé et le mémoire en réponse de GPS&O à la MRAé.

Durant toute la durée de l'enquête ont été tenus à disposition du public 3 dossiers papiers aux mairies d'Epône et Mézières/Seine ainsi qu'à GPS&O rue des Pierrettes à Magnanville.

Le dossier était également mis à disposition sur le site internet dédié (https://www.registre-numerique.fr/projet-urbain-gare-epone-mezieres) ainsi que sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines.

5 L'organisation et le déroulement de l'enquête

5.1 Publicité

L'organisation de l'enquête a été conforme aux règles des enquêtes publiques en termes de publicité légale.

5.2 Calendrier de l'enquête et de l'accueil du public

L'enquête s'est déroulée du 26 juin 8h30 au 25 juillet 17h.

Les permanences du CE ont eu lieu les 26 juin, 8 et 25 juillet, le matin à Epône et l'après-midi à Mézières.

5.3 Registres

Les observations et propositions étaient attendues sur un registre numérique, ou pouvaient être envoyées par e-mail (projet-urbain-gare-epone-mezieres@mail.registre-numerique.fr) pendant toute la durée de l'enquête publique. Elles pouvaient être également déposées sur les registres « papier » prévus dans les trois lieux d'enquête, pendant les heures d'ouverture au public, au cours des permanences, ou être adressées à Monsieur le commissaire enquêteur, par courrier, avant la clôture de la procédure, au siège de l'enquête publique, à la Mairie d'Épône.

5.4 Notification de l'avis d'ouverture de l'enquête aux propriétaires expropriés

En application de l'article L.311-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : «*l'expropriant notifie aux propriétaires et usufruitiers intéressés, soit l'avis d'ouverture de l'enquête, soit l'acte déclarant l'utilité publique, soit l'arrêté de cessibilité, soit l'ordonnance d'expropriation en vue de la fixation des indemnités.* »

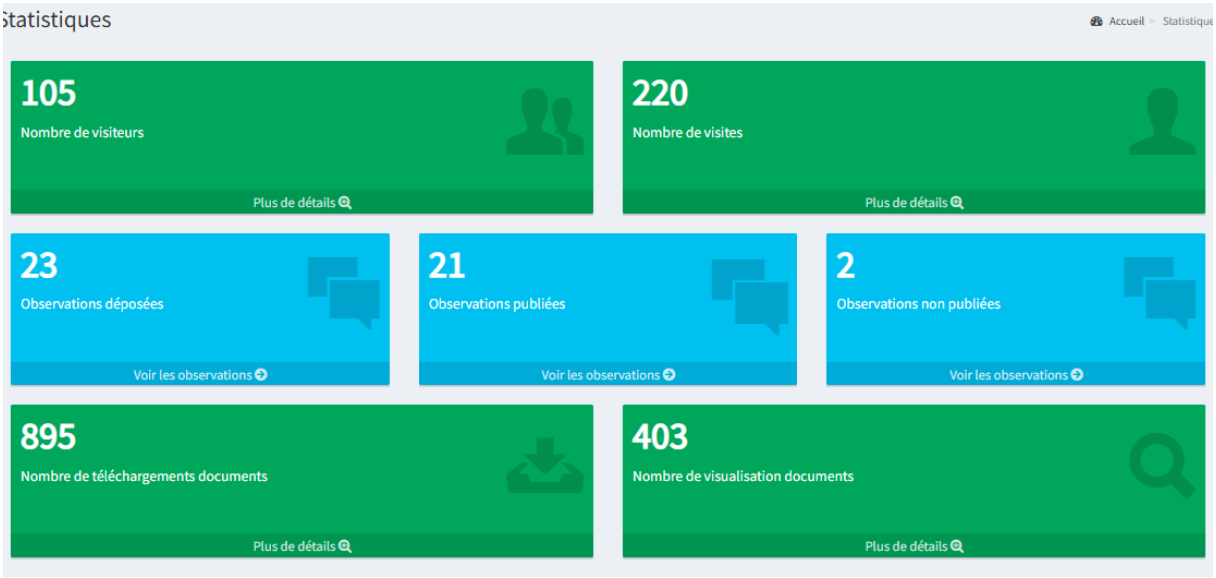
Ce courrier formel accompagné d'un questionnaire d'état-civil en date du 18 juin a été expédié par GPS&O aux 34 propriétaires identifiés avant le début de l'enquête.

6 Participation du public

Au total, après suppression des doublons et triplons, il y a eu 20 contributions écrites dont :

- 10 dématérialisées, 10 papiers,
- 14 d'Epône, 2 de Mézières, 1 d'Elisabethville
- 2 associations d'Epône (Epône au cœur et Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Epône), une avocate, un élu, 2 locataires expropriés, 4 propriétaires expropriés, 4 usagers de la route et des moyens de transport, un piéton.

Les statistiques calculées sur le registre dématérialisé se sont établies comme suit :



NB : Un visiteur est un internaute et une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes. Le nombre de visiteurs n'augmentera pas mais le nombre de visite augmentera. Un visiteur génère donc plusieurs visites et non l'inverse.

7 SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

En synthèse des observations du public:

- Un propriétaire de parcelles par la voix de son avocat remet en cause l'utilité publique de son expropriation et la mise en compatibilité du PLUi ;
- Un propriétaire revendique la propriété d'une parcelle mitoyenne ;
- 2 foyers familiaux (dont un propriétaire et un locataire), une propriétaire et le garagiste exploitant s'inquiètent des conditions de l'expropriation ;
- Un élu s'étonne d'une annonce de préemption communiquée par GPS&0 pendant l'enquête ;
- 5 contributions s'inquiètent de l'absence d'échéances calendaires ;
- 4 contributions portent sur les conditions d'accès au futur parking de la gare ;
- 3 contributions proposent des aménagements routiers et 2 contributions proposent des aménagements de la gare pour soulager les encombrements autour de l'accès autoroutier ;
- 1 contribution porte sur les espaces verts ;
- 1 association demande à ce qu'on aménage un collège en plus du groupe scolaire ;
- 1 association environnementale estime que :
    - dans la partie ouest du projet, sur Mézières, les milieux à enjeux modérés sont insuffisamment pris en compte,
    - que dans la partie EST du projet, les études sur la protection des zones humides et des espèces associées doivent être approfondies.
- La même association demande un complément d'information dans le dossier sur la gestion des eaux de pluie et des informations sur l'assainissement du nouveau quartier.

8 Analyse du CE selon la théorie du bilan[1]

8.1 L'intérêt général (public) de l'opération projetée est réel, précis et permanent

L'opération projetée présente un intérêt économique, social et environnemental durable.

Le projet vise à créer à l'horizon 2030 des emplois durables en rapprochant le futur habitat du quartier de la gare d'Epône Mézières des bassins d'emplois du Grand Paris Nord-Ouest et de Paris.

A court terme, le démarrage du projet créera de l'activité.

Avec la construction prévue de 720 logements, le projet répond d'abord à une demande durable de logements mixtes, dont une partie en accession, une partie en logements sociaux.

Il répond également à un besoin de redynamisation économique et social d'un quartier partiellement en déshérence depuis le départ en 2018 de Turboméca, entreprise aéronautique qui a employé localement plusieurs centaines de salariés.

Pour ce faire, il prévoit des bureaux et de l'activité commerciale qui sera concentrée en linéaire le long des axes les plus fréquentés pour faciliter les synergies et les accès aux commerces et aux services de proximité.

Pour attirer des familles dans les futurs logements, il prévoit la construction d'un groupe scolaire et d'un gymnase.

Situé à proximité immédiate de la gare d'Epône Mézières sur Seine, le projet met l'accent sur l'intermodalité pour fluidifier les flux, faciliter les interconnexions et inciter les riverains à ne pas utiliser leur voiture.

Un compromis sur la densité permet de renforcer la trame verte sur le secteur. La densité nette prévue sur l'ilot est d'environ 100 logements par hectares (logts/ha) et représente une forte augmentation par rapport à la densité actuelle du quartier gare de 15 logts/ha, et une densité raisonnable pour un secteur gare en 3ème Couronne de l'Ile-de-France (A titre de comparaison à Poissy : entre 100 à 200 logts/ha ; Les Mureaux : environ 110 logts/ha ; en général, centre-ville francilien densifié en R+2/R+3 : 150logts/ha). Elle peut difficilement être plus élevée car les fonciers en question restent mitoyens d'un parcellaire pavillonnaire comportant, en cœur d'îlot, d'importants jardins et ayant été identifié par l'étude d'impact comme devant conserver une densité plus faible afin de préserver la trame verte sur le secteur.

1 L'arrêt du 28 mai 1971 « Ville Nouvelle Lille Est »
Dans cet arrêt célèbre, le Conseil d'Etat a approfondi son contrôle de l'utilité publique d'une opération, en y développant la théorie du bilan. Alors que pour la majorité des enquêtes publiques, il n'y a pas, pour le Conseil d'Etat, de méthode de rédaction type, cet arrêt a structuré le raisonnement du juge et une méthodologie s'est dégagée progressivement. On peut donc s'en inspirer pour élaborer les conclusions de l'enquête publique et motiver l'avis.

8.2 Les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête. A date de l'enquête, 43% de la surface nécessaire à la réalisation du projet restent à maîtriser.

8.2.1 Analyse des marges par le CE

L'examen du périmètre de DUP s'établit comme suit :

L'analyse de la maîtrise foncière de GPS&O avant l'EP s'établit comme suit:

Figure 1: maîtrise du foncier par GPS&O et les parties prenantes présenté au CE en juin 2025

L'analyse du projet de constructions montre que celles-ci se concentrent sur la partie ouest centrée sur le pôle gare, la partie est, naturelle, étant dédiée à la compensation et aux bassins de rétention.

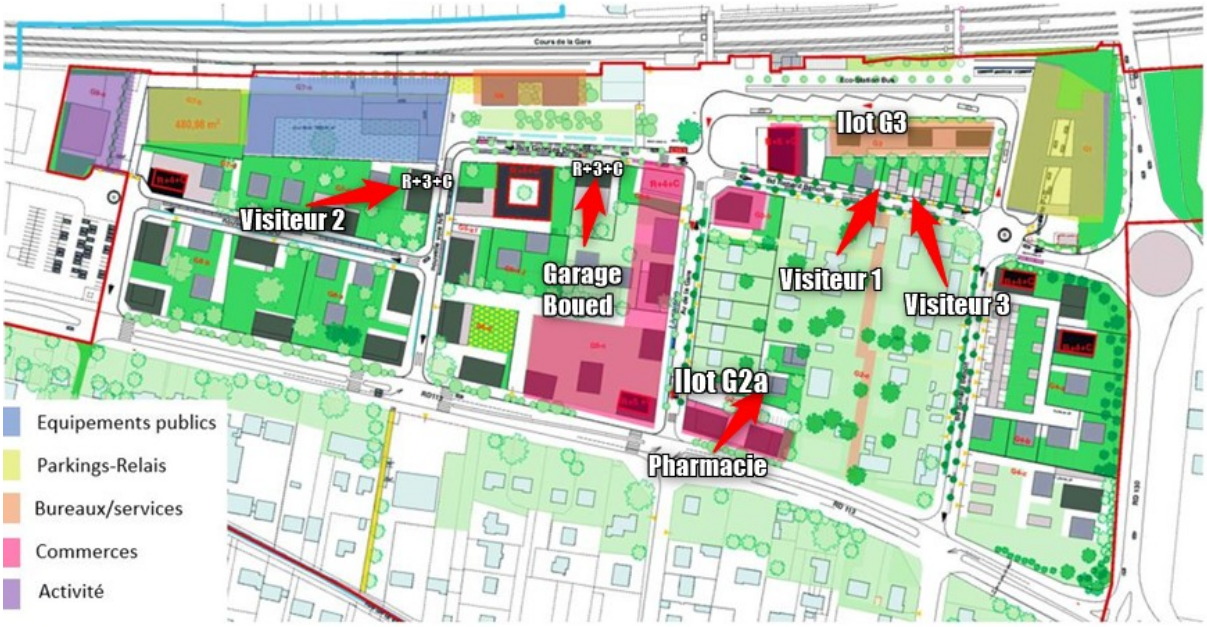


Figure 2: plan général des travaux en zone ouest

Figure 3: photo google earth le 22.8.2024.

La comparaison entre le plan général des travaux (cf figure 2) et l'état actuel de l'habitat (cf figure 3) permet de visualiser :

- les parcelles expropriées et leurs destinations par ilôt et fonctions,
- le lieu d'habitation ou d'exploitation des visiteurs 1,2 et 3, garage et pharmacie venus rencontrer le CE pendant l'EP.

Ce rapprochement visiteurs/exploitants rencontrés par le CE/destination montre que:

- les fonds de parcelles occupées par les visiteurs 1 et 3 seront utilisés en partie pour la gare routière, en partie pour faire des bureaux et des services,
- la parcelle qui appartient au visiteur 2 sera utilisée pour faire un R+3+C
- la parcelle louée par le garage Boued sera utilisée pour faire un R+3+C,
- les parcelles appartenant à la pharmacie (ilot G2a) et la friche au sud accueilleront un petit bâtiment d'activités en R+1, la construction de 36 logements (mixité accession et sociaux) et 2 commerces avec des typologies bâties essentiellement collectives et intermédiaires.

8.2.2 Questions réponses du CE sur les expropriations

Question 1 : Le maître d'ouvrage a-t-il conduit une négociation amiable avant de demander qu'une enquête de DUP soit diligentée pour son projet?

Rse CE : Oui depuis plusieurs années en liaison avec l'EPFIF. En réunion avec les maires d'Epône et de Mézières sur Seine, ce point a été confirmé et les visites des propriétaires concernés annoncées.

Question 2 : Le projet justifie-t-il l'emprise expropriée?

Oui, pour créer une attractivité architecturale et paysagère et éviter de conserver des maisons individuelles qui dégraderaient la densification attendue.

Question 3 : Existe-t-il un projet alternatif?

Non c'est impossible en globalité sans compromettre la densification du projet et un calendrier déjà retardé. La préemption opérée par GPS&0 pendant l'enquête de la parcelle E474 à Epône (1548M2) offrira une alternative, marginale néanmoins si on considère sa surface et sa position au sein d'un îlot pavillonnaire destiné à le rester.

Question 4 Les réserves foncières en possession de l'expropriant lui auraient-elles permis de réaliser son projet sans devoir recourir à la procédure de l'expropriation?

Le rapprochement du foncier maîtrisé et l'ambition de la DUP (cf figures 1 2 et 3 ci-dessus) montrent qu'il n'y a pas de réserve foncière et qu'il reste du chemin à parcourir en termes d'acquisition.

Dans la zone à l'ouest de la D130, le total des parcelles privées dans le périmètre du projet s'établit à 4,8HA. (=somme des parcelles des propriétaires de l'état parcellaire à Epône et Mézières notifiés par courrier, hors parcelle situées l'est de la D130).

Dans la zone à l'ouest de la D130, le périmètre Epône Mézières à transformer, hors la zone pavillonnaire (1,9HA), s'établit à 11HA (cf zone violette dans la figure 4).

Le pourcentage du foncier privé restant à maîtriser pour la réalisation du projet de transformation dans la zone à l'ouest de la D130 s'établit dans ces conditions à 4,8HA/11HA=43%.

Figure 4: surfaces calculées par Google earth de la zone à l'ouest de la D130

Question 5 Et/ou est-il nécessaire d'exproprier la totalité de la superficie demandée pour réaliser le projet?

A l'évidence oui.

8.3 Le principe de précaution est pris en compte pour les principaux risques physiques à un niveau raisonnable

8.3.1 En raison de sa position géographique, les futurs habitants du projet seront exposés à des risques qui justifient l'application du principe de précaution.

Les risques physiques (climat, inondation) et les facteurs de risques sur la santé (nuisances sonores et pollution imputables à l'A13 et à la VF) ont été pris en compte comme il se doit dans les études d'impact.

Des mesures ECR ont été préconisées risque par risque dans les études d'impact. Par exemple, page 74 du résumé non technique de l'évaluation environnementale, l'augmentation de la population dans un secteur soumis aux nuisances routières et ferroviaires implique l'application de 11 mesures d'évitement (E) et de réduction (R) :

E1 : Une offre résidentielle à proximité de la gare, des services et commerces

R1 : Une conception intégrant les modes doux

R2 : Le réaménagement de la RD113 en boulevard urbain

R3 : Une adaptation du plan de circulation permettant de limiter les nuisances

R4: Un recul des bâtiments par rapport aux voiries

R5 : Des recommandations de répartition des espaces intérieurs des logements prenant en compte les nuisances

R6 : Une conception réfléchie du groupe scolaire

R7 : Une isolation renforcée des bâtiments les plus exposés

R8 : Désolidarisation des bâtiments proches des voies par des dispositifs de boîtes à ressorts –

R9 : Recul supplémentaire de l'école par rapport aux voies ferrées.

R10 : Application d'une charte chantier

8.3.2 La procédure d'évaluation du risque a été mise en œuvre par le cabinet d'étude, la MRAé et GPS&O.

Ainsi en réponse à l'évaluation du BE sur les risques sonores, la MRAé a proposé les recommandations suivantes:

- *Caractériser plus finement les niveaux de bruit auxquels seront exposés les futurs habitants et usagers, à l'échelle des îlots exposés aux nuisances sonores routières et ferroviaires, en intégrant une caractérisation des bruits évènementiels liés aux passages de trains compte-tenu de la typologie du bruit ;*
- *Prévoir en conséquence des dispositions et orientations précises et adaptées dans l'OAP « quartier de la gare d'Epône-Mézières » pour éviter, ou à défaut, réduire significativement les effets sanitaires en comparant les niveaux observés ou attendus avec les valeurs de référence de l'Organisation Mondiale de la Santé ;*
- *Reconsidérer le choix de placer des établissements accueillant un public sensible à proximité des voies ferrées au regard de leur impact sur la santé des futurs usagers;*
- *Évaluer l'efficacité des mesures prévues pour réduire le bruit pour éviter l'aggravation des inégalités socio-environnementales de santé et démontrer que l'opération ne se conclut pas par une augmentation du nombre de personnes exposées à un risque sanitaire élevé pour la santé ;*
- *Évaluer le nombre de mois de vie en bonne santé du fait de l'exposition au bruit pour les habitants du futur quartier sur le fondement des travaux de l'Observatoire régional de santé et de Bruitparif et publier ces résultats pour la complète information du public et des usagers.*

Dans son mémoire en réponse, GPS&O a répondu point par point. Sur le choix du groupe scolaire à proximité des voies par exemple, *le site choisi reste pour GPS&O la solution la plus équilibrée entre les différentes contraintes environnementales. Une reconsidération de son implantation impliquerait d'envisager des sites ayant des contraintes sanitaires moins facilement maitrisables (pollutions des sols potentiellement plus élevées et non évaluées sur les autres parcelles), voire pas maitrisables (pollution de l'air à proximité de la RD130) ou des risques de sécurité routière forts à proximité du pôle d'échange multimodal, et ne permettrait pas de garantir la livraison de l'équipement dans les délais requis, ce qui pourrait générer des conséquences sociales importantes en termes d'accueil des élèves.*

8.3.3 Les mesures de précaution mises en œuvre au regard de l'intérêt de l'opération et de la plausibilité et de la gravité du risque présentent un caractère suffisant et non excessif.

Comme la réponse de GPS&O à la MRAé le montre, une conception réfléchie du groupe scolaire a été jugée par les acteurs de terrain plus réaliste qu'un repositionnement souhaitable mais risqué.

8.4 Etude bilancielle des avantages-inconvénients de l'ensemble de l'opération :

8.4.1 Les atteintes à la propriété privée, sont-elles justifiées ?

La réalisation du projet de transformation urbain du quartier de la gare d'Epône Mézières et l'amélioration de la desserte ferroviaire avec tout l'ouest parisien sont une chance pour les communes d'Epône et de Mézières sur Seine. En l'état, le projet est le fruit d'une concertation amont (en 2020 et 2021), structurée (questionnaire, ateliers, bilan) qui a associé au total plus d'une centaine de participants. Le projet présenté est donc démocratique, porté par les deux communes et leurs conseils municipaux à la majorité. La sérénité du climat et la faible mobilisation de l'opposition et des propriétaires rencontrés par le CE pendant l'EP tendent à démontrer que le projet de transformation est accepté et compris par la majorité de la population environnante qui attend désormais un calendrier concret.

Dans ce contexte, les expropriations sont justifiées par l'intérêt général de l'opération. Le CE recommande toutefois un accompagnement communal et social personnalisé des 3 foyers rencontrées pendant l'enquête pour faire valoir leur droits conformément à la loi.

8.4.2 Analyse du coût financier réel de l'opération à partir des chiffres actualisés

Le cout financier de l'opération a été estimé à 67,4 M€, dont 12,1M€ pour le rachat des parcelles privées aux conditions du marché. Cf Annexe 1 et le document estimation sommaire des dépenses).

Pour le CE, il ne s'agit pas d'un cout mais d'un investissement qui va produire :

- un retour sur investissement économique pour les entreprises locales installées sur le territoire de la communauté urbaine de GPS&O, difficile à estimer à ce stade ;
- un retour fiscal sur le territoire de GPS&O dans ces conditions, difficile à estimer à ce stade.

8.4.3 Analyse des avantages et des inconvénients d'ordre social, y compris les mesures de précaution prises ainsi que des inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures

La dimension principale du projet est sociale avec la construction de :

- 720 logements, dont 30% de logements sociaux (15% LLS et 15% BRS),

- la création d'un groupe scolaire de 16 classes (2800 m²) et d'un équipement sportif contenant un gymnase de type C et des salles de sport à usages variés (2000m²).

Les inconvénients sociaux principaux du projet résultent des expropriations. En application de l'article L.311-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, un courrier formel et un questionnaire d'état-civil en date du 18 juin ont été expédiés par GPS&O aux 34 propriétaires identifiés avant le début de l'enquête. Pendant l'enquête, le CE a reçu au total 3 foyers (2 propriétaires et un locataire) inquiets qu'il est recommandé de suivre socialement pour les aider à faire valoir leur droit.

8.4.4 Autres atteintes à l'intérêt public, liberté de circuler, risques d'encombrements, pollution de l'air, nuisances sonores

3 contributeurs manifestent leur inquiétude face aux risques d'augmentation des encombrements dans le quartier avec l'augmentation de la population. Le diagnostic de l'état initial met en évidence la saturation de la route de Gargenville (D130) entre la D113 et l'A13, ainsi qu'au Poteau d'Epône (liaison avec Aubergenville et Nézel). Aux heures de pointe, le bouchon pour sortir de l'A13 s'étend jusqu'à l'autoroute (danger, accès bouchés). L'augmentation de la population locale, y compris "rive droite de la Seine", ne peut qu'aggraver le processus de bouchon automobile. Les nuisances sonores et la pollution de l'air augmentent par le fait même des bouchons qui s'accentuent. Il est donc de plus en plus nécessaire et urgent de doubler l'échangeur actuel de l'A13 par un échangeur supplémentaire situé à l'ouest de l'existant.

Pour GPS&O, l'aménagement du quartier ne devrait conduire à une augmentation de la circulation du secteur que de façon marginale, dans la mesure où les orientations du quartier devraient inciter à un moindre usage de la voiture. Non seulement les usagers du quartier auront la gare routière et le RER à proximité, mais le reste de habitants des deux communes seront incités à utiliser les modes doux (piétons, cycles) pour se rendre à la gare, grâce à l'amélioration des espaces et aménités dédiés. Des pistes cyclables et marquages au sol, des stationnements cycles seront prévus sur le quartier de gare, ainsi que sur la RD113. Des trottoirs larges, végétalisés et ombragés sont prévus sur le quartier et la RD113 sera transformée à terme en boulevard urbain.

Pour le commissaire enquêteur, l'observation statistique de la stabilité des encombrements depuis 10 ans (cf rapport) dans un contexte d'augmentation de la population en Idf confirment la position de GPS&O. Les automobilistes s'adaptent et tirent parti des nouveaux comportements (télétravail, co voiturage, vélo électrique,..). Enfin, on ne peut pas compter dans le contexte de nos finances publiques sur un échangeur à l'ouest, à moins de deux km de l'échangeur existant.

8.4.5 Atteinte à la santé publique qui peut prévaloir sur l'intérêt public militant en faveur de la DUP.

L'augmentation de la population dans un secteur soumis aux nuisances routières et ferroviaires implique l'application de 11 mesures d'évitement et de réduction décrites page 74 du résumé non technique de l'évaluation environnementale.

Ces mesures ECR ont été analysées par la MRAé et confirmées par GPS&O dans son mémoire en réponse.

8.4.6 Atteintes à l'environnement du projet et/ou les éventuels dommages collatéraux qu'il provoque et les mesures de compensation envisagées.

Les atouts environnementaux du projet sont écologiques et hydrauliques.

Atouts écologiques avec :

- un quartier ouest engagé dans la **procédure Ecoquartier**, largement végétalisé permettant la continuité des espaces verts
- La Préservation des alignements d'arbres remarquables existants le long des voies et sur les parcelles à construire
- La continuité et porosité écologique au sein des ilots privés
- Une exemption de procédure de dérogation espèces protégées

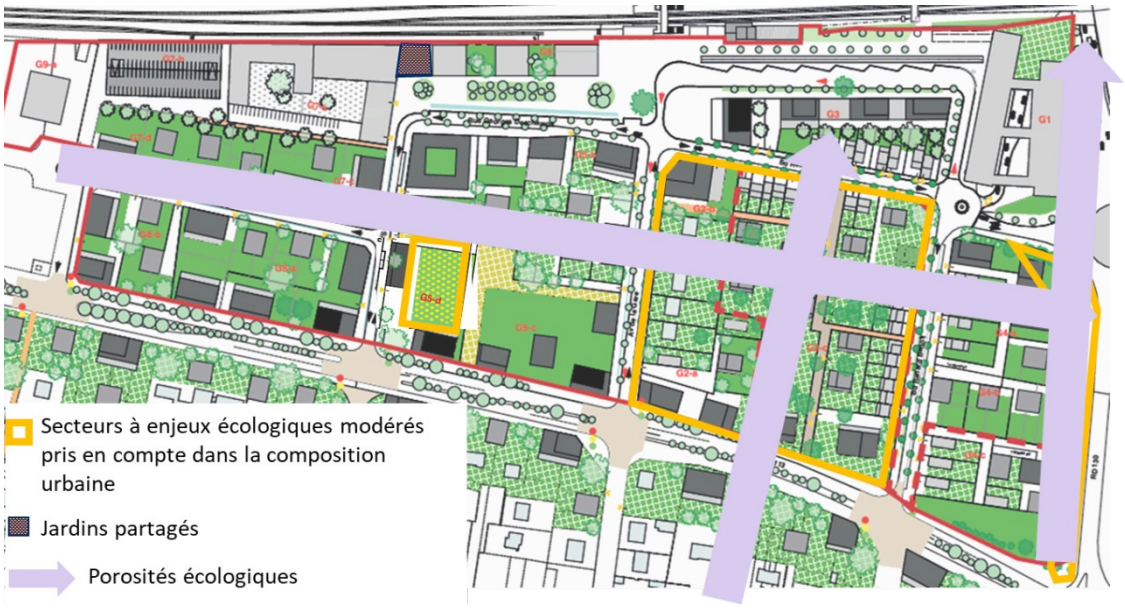


Figure 5: écologie du quartier de la gare

Ecologique à l'est avec la réhabilitation d'une zone humide polluée. La ZH2 est en effet fortement anthropisée et présente des « fonctions biogéochimiques et écologiques qualifiées de dégradées » (avec présence de remblais et déchets et d'espèces invasives). « Elle est qualifiée d'enjeu faible à modéré ». Le projet en prévoit la réhabilitation et l'extension dans les bassins eux-mêmes. En effet, comme le système des bassins sera végétalisé et offrira des profils et des végétations favorables aux zones humides, il permettra l'extension de milieux humides sur certaines parties, notamment à proximité de la Mauldre. L'impact sera donc minime avec des mesures d'atténuation permettant la réhabilitation d'une zone humide dégradée.

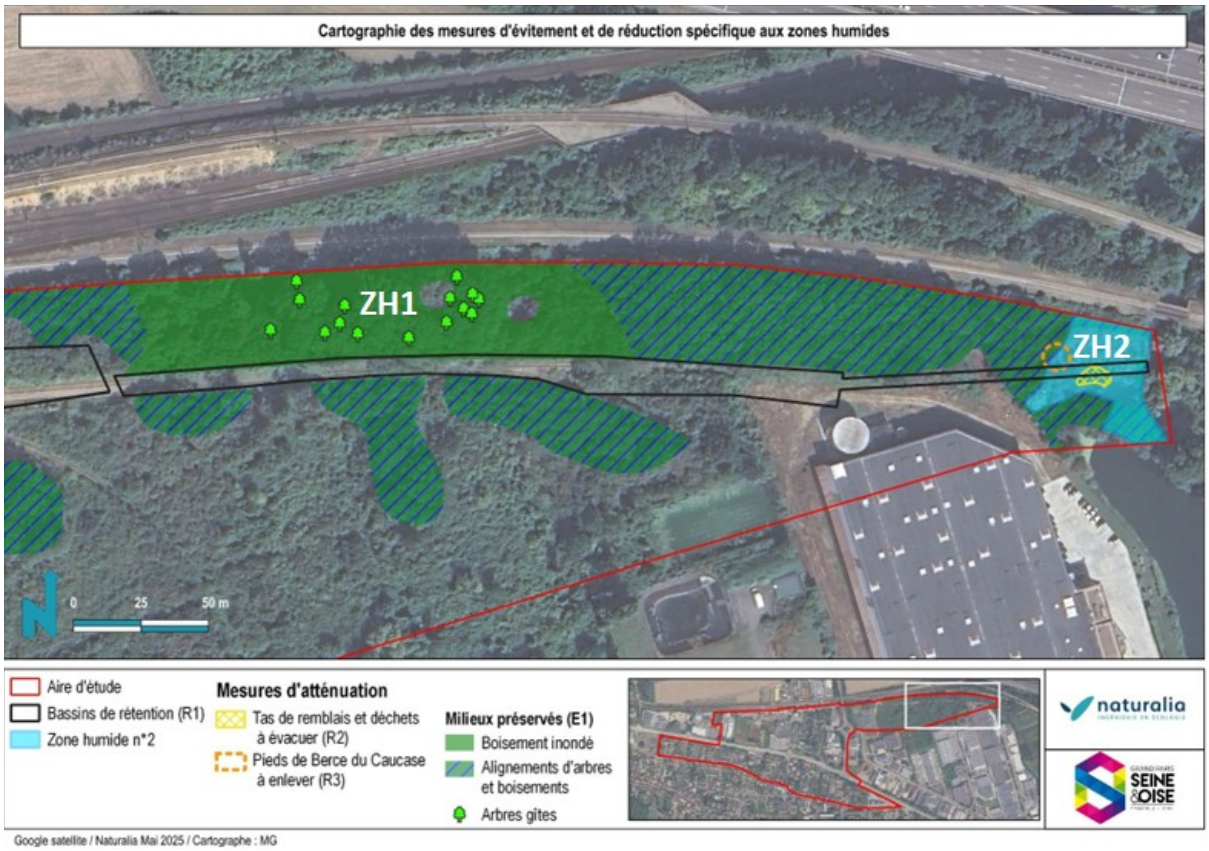


Figure 6: cartographie des mesures d'évitement et de réduction spécifique aux zones humides à l'est

Atouts hydrauliques avec

- La transparence hydraulique (le DLE est hors périmètre de l'EP, en cours de préparation)
- La gestion des EP par des bassins de rétention végétalisés à l'est
- L'amélioration de la gestion des crues par la mise en place de bassin de rétention spécifiques
- L'amélioration de la situation hydraulique du quartier par un meilleur dimensionnement des réseaux et un contournement des réseaux existants non-conformes
- Le recours au principe de rétention sur le domaine privé – gestion à la parcelle imposée avec débit régulé

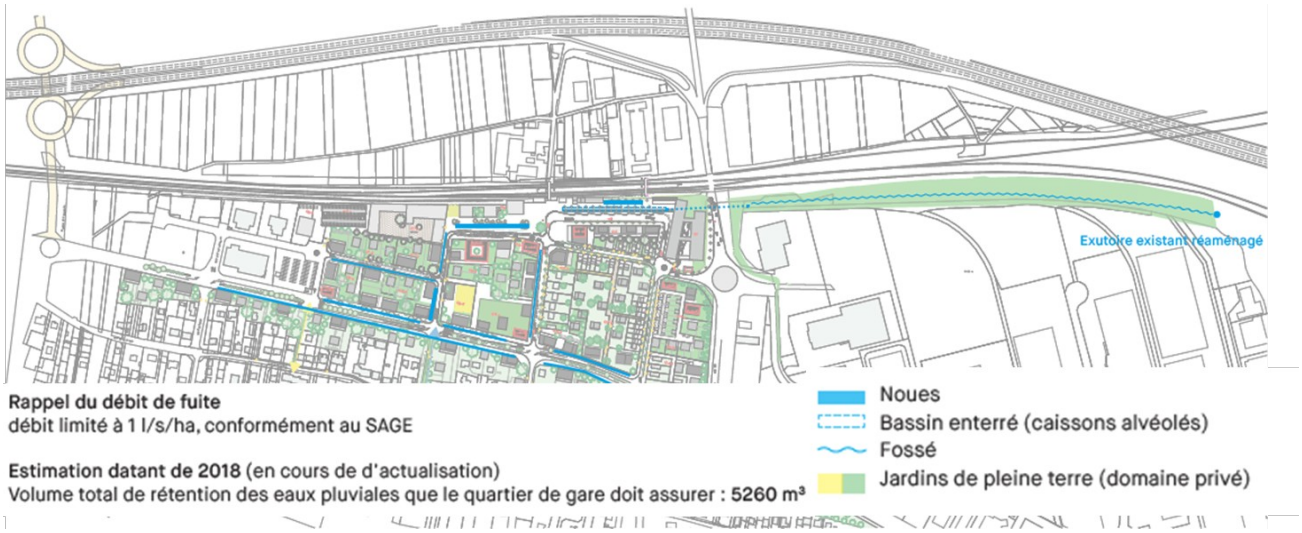


Figure 7: fonctionnement hydraulique du quartier

- Une réduction de la surface imperméabilisée en zone ouest de 6% et une augmentation de la surface non imperméabilisée à l'est de 11% réduisant les risques d'inondation dans le secteur.

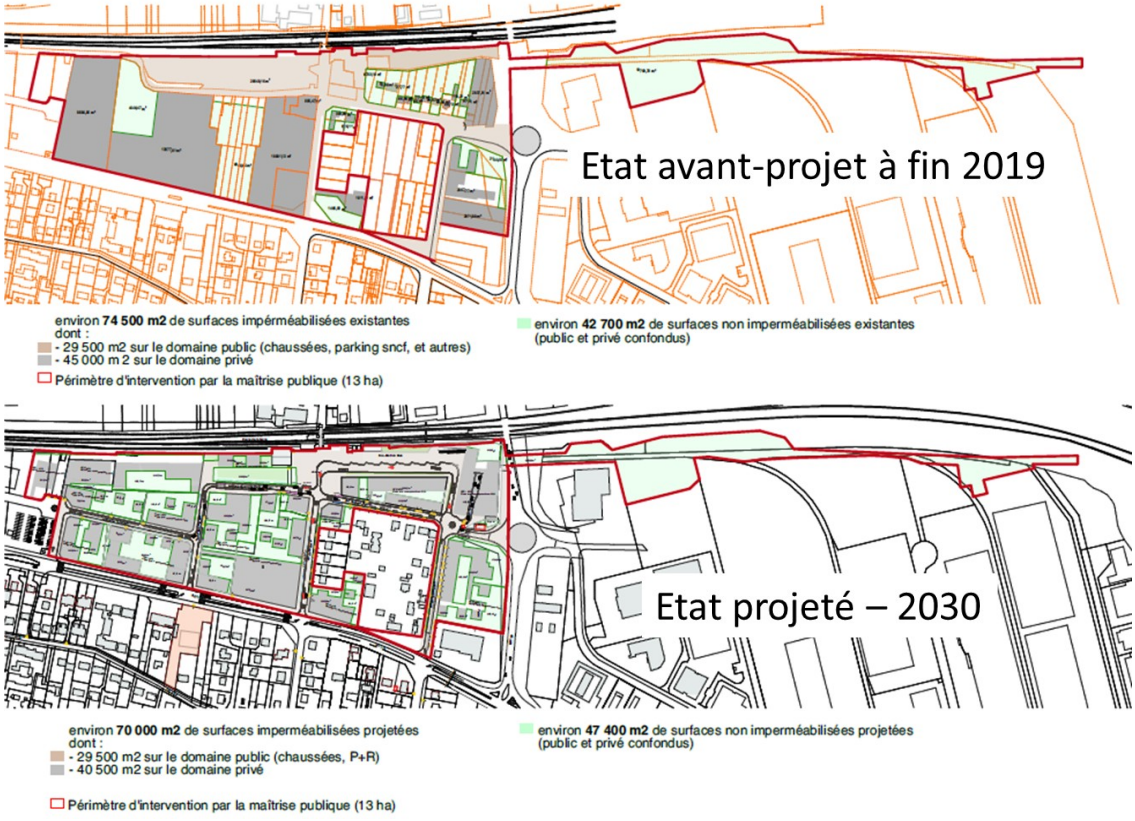


Figure 8: évolution de l'artificialisation avec le projet

8.4.7 Examen de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants,

Le projet de réalisation du Quartier de la Gare et son Pôle d'Echange Multimodal est compatible avec les orientations du SDRIF.

La révision du SDRIF E a été lancée par la Région Île-de-France et repose sur plusieurs piliers : le renforcement de l'attractivité de la Région, la relève des enjeux environnementaux contemporains, la résilience de l'Île-de-France et la protection des franciliens ainsi que la prise en compte des nouvelles données législatives et les différents schémas sectoriels intervenus depuis l'approbation du SDRIF en 2013. Ainsi, dans la lignée de la loi relative à la lutte contre le dérèglement climatique et à la résilience du 22 août 2021, les objectifs annoncés pour le nouveau SDRIF-E – zéro artificialisation nette (ZAN), zéro émission nette (ZEN) et zéro ressources nettes (économie circulaire) sont bien pris en compte dans le cadre de la MEC présentée.

Le projet de réalisation du Quartier de la Gare et son Pôle d'Echange Multimodal est compatible avec les orientations de l'Opération d'intérêt national (OIN) Seine-Aval :

- développer des lieux économiques urbains,
- le commerce comme levier de développement urbain.

Le projet de réalisation du Quartier de la Gare et son Pôle d'Echange Multimodal n'est pas compatible avec le PLUi de 2020. Soumis à enquête, il n'a suscité aucune remarque.

Le projet de mise en compatibilité qui accompagne la déclaration d'utilité publique du projet de quartier de gare porté par GPSEO est rendu nécessaire afin d'ajuster à la marge certains éléments du PLUi. Les principales modifications concernent la possibilité de hauteurs plus importantes en certains points stratégiques du quartier, tout en restreignant les hauteurs en d'autres points, via un schéma des hauteurs contenu dans l'OAP de secteur à enjeux métropolitains du quartier de gare Epône-Mézières, ainsi que des emprises plus importantes à proximité de la gare, tout en restreignant les emprises en d'autres secteurs du projet via des règles de retraits entre bâtiments plus contraignantes. La densité résultant de ces modifications reste conforme à celle déjà autorisée par le PLUi actuel.

8.4.8 Respect de la Charte de l'environnement

Le projet est conforme aux 10 articles de la Charte de l'environnement de 2004[2].

9 CONCLUSIONS MOTIVEES

Le commissaire enquêteur sur la base des objectifs affichés par GPS&O constate l'intérêt général de l'opération de transformation projetée pour les raisons suivantes :

- l'opération projetée présente un intérêt économique, social et environnemental durable.
- Le projet vise à créer à l'horizon 2030 des emplois durables en rapprochant le futur habitat du quartier de la gare d'Epône Mézières des bassins d'emplois du Grand Paris Nord-Ouest et de Paris.

2 Charte de l'environnement de 2004 | Conseil constitutionnel

- A court terme, le démarrage du projet créera de l'activité et des contraintes qui seront maîtrisées.
- Avec la construction prévue de 720 logements HQE dont 30% de LS et 30% d BRS, le projet répond à une demande durable de logements mixtes.
- Il répond également à un besoin de redynamisation économique et social d'un quartier, partiellement en déshérence depuis le départ en 2018 de Turboméca qui a employé localement plusieurs centaines de salariés.
- Pour ce faire, il prévoit des bureaux en face de la gare et de l'activité commerciale qui sera concentrée en linéaire le long des axes les plus fréquentés pour faciliter les synergies et les accès aux commerces et aux services de proximité.
- Pour attirer des familles dans les futurs logements, il prévoit la construction d'un groupe scolaire et d'un gymnase.
- Situé à proximité immédiate de la gare d'Epône Mézières sur Seine, le projet met l'accent sur l'intermodalité pour fluidifier les flux, faciliter les interconnexions et inciter les riverains à ne pas utiliser leur voiture.
- Un compromis sur la densité permettra de renforcer la trame verte sur le secteur et réduire l'artificialisation des sols.

Les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête. A date de l'EP, 43% de la surface nécessaire à la réalisation du projet restent à maîtriser.

Le principe de précaution est pris en compte pour les principaux risques physiques à un niveau raisonnable.

L'analyse bénéfice risque démontre que les bénéfices l'emportent sur les risques qui sont maîtrisés:

- les expropriations envisagées paraissent justifiées par l'intérêt général de l'opération ;
- le cout estimé de 67M€ est en réalité un investissement qui va produire un retour sur investissement économique pour les entreprises locales installées sur le territoire de GPS&O, ainsi qu'un retour fiscal pour GPS&O, difficiles à estimer toutefois à ce stade.
- la dimension principale du projet est sociale. La construction de 720 logements, dont 30% de logements sociaux (15% LLS et 15% BRS) et la création d'un groupe scolaire de 16 classes et d'un équipement sportif compensent les inconvénients supportés par les propriétaires expropriés qui se sont peu mobilisés pendant l'enquête.
- l'aménagement du quartier ne devrait conduire à une augmentation de la circulation du secteur que de façon marginale ;
- l'augmentation de la population dans un secteur soumis aux nuisances routières et ferroviaires a été pris en compte au travers de 11 mesures d'évitement et de réduction des effets sur la santé. Ces mesures ont été analysées par la MRAé et confirmées par GPS&O dans son mémoire en réponse.
- Les atouts environnementaux du projet sont écologiques et hydrauliques :
    - Le quartier ouest largement végétalisé permettra la continuité des espaces verts existants ;
    - à l'est, des mesures d'atténuation permettront la réhabilitation d'une zone humide dégradée, un chemin d'accès ouvert au public permettra d'y valoriser les espaces de biodiversité et d'éduquer les jeunes à l'écologie ;

- la gestion des EP par des bassins de rétention végétalisés à l'est ;
- l'amélioration de la situation hydraulique du quartier par un meilleur dimensionnement des réseaux et un contournement des réseaux existants non-conformes
- le recours au principe de rétention sur le domaine privé
- une réduction de la surface imperméabilisée en zone ouest de 6% et une augmentation de la surface non imperméabilisée à l'est de 11% réduisant les risques d'inondation dans le secteur.

- Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme existant à l'exception du PLUIh. Soumis à enquête, la mise en compatibilité du zonage n'a suscité aucune remarque.

En conclusion, le commissaire enquêteur émet un avis favorable à la déclaration d'utilité valant mise en compatibilité du PLUi concernant le projet urbain Quartier de gare Épône-Mézières et pôle d'échange multimodal sur les communes d'Épône et de Mézières-sur-Seine. Cet avis est assorti de 3 recommandations suivantes :

- **R1 : accompagnement social personnalisé communal par un élu chef de projet des propriétaires et des locataires expropriés pour les aider à faire valoir leur droit**
- **R2 : communication fin 2025 par GPS&O d'une macro planning phasant les travaux par îlot, communication récurrente du calendrier actualisé aux habitants**
- **R3 : aménagement de l'accès à la ZH2 avec des tables de lecture pour initier les visiteurs et les écoliers à la biodiversité locale conformément à l'article 8 de la charte sur l'environnement « L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte. »**

A Poigny le forêt le 5 septembre 2025

ANNEXE 1 : COUT FINANCIER DE L'OPERATION

	Dépenses (HT)	
pôle d'échanges multimodal (MOA GPSEO)	Espaces publics PEM (hors parking rabattant)	15 200 000 €
Aménagement des RD113 et RD130 (MOA CD78)	Travaux RD130 - tronçon gare	1 500 000 €
	Travaux RD113 - bd urbain	4 000 000 €
Projet Urbain (MOA GPSEO)	Fonciers enquete parcellaire	12 100 000 €
	Fonciers hors enquete parcellaire (acquisitions amiables ou publics)	6 300 000 €
	Foncier couts annexes : portage, démolition, dépollution	3 750 000 €
	Espaces publics projet urbain	3 790 000 €
	Groupe scolaire + gymnase	18 750 000 €
	Cout de montage	2 000 000 €
	TOTAL PROJET URBAIN	**46 690 000 €**
	TOTAL QUARTIER DE GARE	**67 390 000 €**