



---

## **Contrat de développement territorial**

### **Versailles Grand Parc Saint-Quentin-en-Yvelines Vélizy-Villacoublay**

**Version 7.1.  
pour consultation des Personnes publiques associées**

---

16 septembre 2014

## Sommaire

<b>Ce qu'est le CDT, ce qu'il n'est pas</b>	<b>6</b>
<hr/>	
<b>Titre 1 Le projet stratégique de développement durable</b>	<b>12</b>
<hr/>	
<b>Titre 1.1 Un territoire clé de l'ouest francilien, riche de sa diversité et porteur de complémentarités</b>	<b>14</b>
<b>Titre 1.2 Le projet stratégique : le territoire de l'innovation industrielle et de la haute qualité de vie</b>	<b>20</b>
<b>1 Faire du territoire le territoire de l'innovation industrielle</b>	<b>21</b>
1.1 Devenir un cluster : faire converger les acteurs vers la constitution d'un écosystème intégré autour des industries de pointe	21
1.2 Construire une visibilité internationale et faire rayonner le cluster sur les industries d'avenir	22
1.3 Rendre le cluster opérationnel, au service de la constitution de la ville durable du 21 <sup>ème</sup> siècle	23
1.4 Créer un contexte propice à l'entrepreneuriat, au développement des entreprises et de l'emploi sur le territoire	23
<b>2 Construire un cadre de vie de qualité et viser un développement urbain soutenable</b>	<b>24</b>
2.1 Produire une offre de logement répondant aux besoins des populations présentes et futures du territoire	24
2.2 Promouvoir une ville durable, équilibrée et facile à vivre	25
2.3 Promouvoir l'excellence environnementale pour limiter l'empreinte écologique du développement	26
2.4 Faire de la culture une partie intégrante du projet de développement territorial	27
2.5 Maintenir et développer un cadre de vie d'exception	28
<b>Titre 1.3 Des conditions pour rendre l'ambition opérable</b>	<b>30</b>
<b>1 La mobilisation du foncier</b>	<b>30</b>
<b>2 La réalisation des grandes infrastructures</b>	<b>32</b>
2.1 La réalisation des grandes infrastructures de transports	32
2.2 La généralisation d'infrastructures numériques de haut niveau	32
2.3 Le désenclavement de sites de projet majeurs et la mise en relation des pôles structurants	33
<b>3 Les conditions de programmation urbaine</b>	<b>33</b>

---

<b>Titre 2 Les priorités et les objectifs du CDT</b>	<b>34</b>
<b>Titre 2.1 Une stratégie de développement économique équilibrée, autour de la promotion de pôles mondiaux d'excellence et du renforcement des dynamiques locales</b>	<b>36</b>
<b>1 Assurer une visibilité internationale au territoire par le développement de pôles mondiaux d'excellence économique</b>	<b>36</b>
1.1 Etre précurseur en matière de développement des KET (Key Enabling Technologies) en tirant parti des dynamiques complémentaires du Campus de Saclay et des pôles de compétitivité, notamment System@tic	36
1.2 Faire émerger le cluster de la mobilité du futur	38
1.3 Elaborer un plan d'action coordonné des acteurs en matière de promotion et de prospection à l'international	39
<b>2 Une stratégie économique de long terme équilibrée et résiliente</b>	<b>40</b>
<b>2.1 Développer l'économie résidentielle et de services pour constituer un cadre de vie équilibré et de qualité</b>	<b>40</b>
2.1.1 Valoriser la présence de nombreux emplois publics comme gage de stabilité et de cohésion pour le territoire	41
2.1.2 Le développement de l'économie des services pour faciliter la vie des habitants et des actifs	41
<b>2.2 La culture et la santé au cœur de l'ambition et des projets</b>	<b>43</b>
2.2.1 Garantir le bien-être des habitants par la consolidation des dynamiques territoriales de santé	43
2.2.2 L'offre culturelle comme terreau pour l'appropriation identitaire du projet par les habitants, l'effervescence créative du territoire, la médiation des innovations et l'épanouissement des personnes	43
<b>2.3 Des atouts distinctifs facteurs de développement économique</b>	<b>47</b>
2.3.1 L'économie touristique	47
2.3.2 L'économie de loisirs et récréative	49
2.3.3 L'innovation en faveur de l'écologie urbaine	49
<b>3 Une stratégie conditionnée par un développement endogène fondé sur la mise en relation des différents aspects de l'offre économique du territoire</b>	<b>50</b>
<b>3.1 La montée en gamme de toute l'offre économique du territoire, notamment en matière d'immobilier d'entreprises au sein des ZAE</b>	<b>51</b>
<b>3.2 Des produits immobiliers adaptés aux différents stades d'évolution de la vie des entreprises</b>	<b>55</b>
<b>3.3 Des sites mieux connectés par des infrastructures et services de transports adaptés</b>	<b>56</b>
<b>4 Mettre la recherche et l'innovation au service du développement économique</b>	<b>56</b>
4.1 Des mesures pour accompagner le lien entre université et recherche privée	57
4.2 Des mesures pour mettre en relation les grands comptes et les PME du territoire, dans une logique de structuration de filières et de développement de l'emploi sur le territoire	57
4.3 La construction d'une offre territoriale spécifique à destination des entreprises innovantes	58
<b>5 Favoriser le développement de l'entrepreneuriat local</b>	<b>59</b>
5.1 Différencier l'approche en fonction des secteurs économiques et des territoires	59
5.2 Développer une offre immobilière et de services pour les entreprises en création ou en développement	59

<b>6</b>	<b>Les grands secteurs porteurs de projets qu'il est nécessaire de mettre en œuvre pour assurer l'opérationnalisation de la stratégie économique</b>	<b>60</b>
	<b>Titre 2.2 Une stratégie d'accueil résidentiel ambitieuse, tournée vers la réussite de l'ambition économique et la satisfaction des besoins des habitants</b>	<b>64</b>
<b>1</b>	<b>Le contexte du Grand Paris : un déficit structurel de logements</b>	<b>68</b>
<b>2</b>	<b>A l'échelle de Paris-Saclay, un objectif de restauration de l'équilibre habitat-emploi</b>	<b>68</b>
<b>3</b>	<b>A l'échelle du CDT, la volonté de répondre efficacement aux besoins structurels et de soutenir la stratégie économique par des objectifs d'accueil résidentiel ambitieux</b>	<b>69</b>
<b>4</b>	<b>A l'échelle des agglomérations, la volonté d'une production abondante et répondant aux besoins de la population présente et future</b>	<b>69</b>
<b>4.1</b>	<b>Rendre effectif le redressement quantitatif de la production de logements</b>	<b>69</b>
<b>4.2</b>	<b>Permettre à chacun de se loger sur le territoire aux différentes étapes de sa vie</b>	<b>71</b>
	<b>Titre 2.3 Une stratégie en matière de transports et de mobilités soutien de la transformation et de la structuration du territoire au différentes échelles</b>	<b>74</b>
<b>1</b>	<b>Conforter les portes d'entrées du territoire à partir des principales gares</b>	<b>74</b>
<b>1.1</b>	<b>Accompagner la réalisation des grands travaux d'infrastructures nécessaires pour connecter le territoire du CDT à la métropole parisienne</b>	<b>74</b>
<b>1.2</b>	<b>Faire des principales gares du territoire de véritables portes d'entrées du territoire</b>	<b>76</b>
<b>2</b>	<b>Irriguer le territoire : constituer un maillage structurant offrant les conditions de développement du cluster</b>	<b>78</b>
<b>2.1</b>	<b>L'amélioration de l'offre de services en matière de transports en communs</b>	<b>78</b>
<b>2.2</b>	<b>Connecter les pôles de développement avec les polarités existantes afin de favoriser les liaisons de pôles à pôles</b>	<b>79</b>
<b>3</b>	<b>Favoriser une desserte fine de l'ensemble du territoire à partir des différentes stations de transport en commun</b>	<b>81</b>
<b>3.1</b>	<b>Affiner les services des transports en communs pour favoriser une desserte des quartiers qui permettent un report modal</b>	<b>81</b>
<b>3.2</b>	<b>Créer les conditions de la multimodalité</b>	<b>81</b>
<b>3.3</b>	<b>Fournir une information fiable</b>	<b>82</b>
<b>3.4</b>	<b>Favoriser le développement de la multimodalité</b>	<b>82</b>
	<b>Titre 2.4 Les principaux éléments qui conditionnent la capacité des acteurs de mettre en œuvre la stratégie</b>	<b>85</b>
<b>1</b>	<b>Dans le registre des infrastructures routières</b>	<b>85</b>
<b>2</b>	<b>Dans le registre des infrastructures et de l'offre de services de transports en commun</b>	<b>86</b>
<b>3</b>	<b>Dans le registre des infrastructures numériques</b>	<b>87</b>
<b>4</b>	<b>Dans le registre de la mobilisation du foncier</b>	<b>87</b>

<b>Titre 3 Le programme d'actions</b>	<b>90</b>
<b>Titre 3.1 La déclinaison de la stratégie en actions thématiques</b>	<b>92</b>
1 Ambition n°1 : Développer l'attractivité du territoire	93
2 Ambition n°2 : Favoriser les dynamiques locales du développement	103
3 Ambition n°3 : Construire un cadre de vie de qualité et épanouissant	111
4 Ambition n°4 : Construire un territoire sobre et performant	118
5 Ambition n°5 : Réunir les conditions de la mise en œuvre opérationnelle du projet	128
6 Le financement des études et actions des chantiers thématiques	131
<b>Titre 3.2 Les projets d'aménagement qui donnent corps à la stratégie</b>	<b>133</b>
1 Principe de hiérarchisation des projets du CDT	133
2 Les projets présentant un degré de maturité opérationnelle suffisant pour faire l'objet d'un engagement contractuel	137
3 Les projets nécessitant encore un travail d'approfondissement programmatique et financier pour parvenir à un degré de maturité permettant la contractualisation	167
4 Les engagements contractuels sur les projets	189
5 Les engagements contractuels relatifs aux études	193
<b>Titre 4 Les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat</b>	<b>195</b>
1 Le rôle du dispositif de pilotage du Contrat de Développement Territorial	196
2 Les instances de pilotage du Contrat de Développement Territorial	196
2.1 Le comité de pilotage	196
2.2 Le groupe projet	197
3 Indicateurs de suivi de la réalisation du Contrat de Développement Territorial et de son impact sur le territoire	197
3.1 Suivi de la réalisation des projets et actions du Contrat de Développement Territorial	198
3.2 Suivi de l'impact du Contrat de Développement Territorial sur le territoire	198
4 Modalités de modification, révision, résiliation du Contrat de Développement Territorial	199
4.1 Modification simplifiée	199
4.2 Modification	199
4.3 Révision	199
4.4 Résiliation	199
5 Inscription du Contrat de Développement Territorial dans des relations partenariales au sein du projet Paris-Saclay	200
<b>Annexe 1 Diagnostic de l'habitat</b>	<b>201</b>
<b>Annexe 2 Cahier de cartes</b>	<b>213</b>

# **Préambule**

---

**Ce qu'est le CDT, ce qu'il n'est pas**



Le contrat de développement territorial Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay porte sur un territoire qui transcende les frontières institutionnelles et administratives. Il inclut des communes qui, à l’approbation définitive du CDT, appartiendront à trois intercommunalités distinctes et dotées de leur projet propre (CAVGP, CASQY, CAGPSO) et à deux départements impliqués dans le développement du projet Paris-Saclay (les Yvelines pour l’essentiel, l’Essonne à la marge). Il réunit aussi des ensembles qui, chacun, constituent des espaces vécus porteurs d’identités et de spécificités fortes (géographiques, urbaines et paysagères, historiques, sociales, culturelles), de trajectoires et de dynamiques économiques et démographiques particulières, de représentations et de pratiques habitantes distinctes.

Ces ensembles urbains, eux-mêmes, ne sauraient être résumés chacun dans une représentation unique, forcément simplificatrice : aux côtés de la commune de Vélizy-Villacoublay, par construction plus homogène et porteuse de son propre projet de développement, chacune des deux intercommunalités est la somme d’identités diverses qui fondent des pactes communautaires de natures différentes, qui sous-tendent et orientent des projets de territoire et d’action publique singuliers.

Dans cette diversité qui s’exprime aux différentes échelles, les territoires réunis dans le CDT ont à composer avec la réalité (i) du fonctionnement métropolitain, dont ils sont acteurs et qui les expose à des enjeux communs en matière de développement économique et d’accueil résidentiel, et (ii) de leur appartenance à un bassin de vie constitué, au sein duquel les projets en cours ou à l’étude en matière de système de transport urbain ou encore d’aménagement devraient accroître les interdépendances.

Qu’il s’agisse de faire face à la constitution programmée, à leur porte, de la Métropole du Grand Paris ou à la déclinaison ambitieuse des objectifs de création de logements à l’échelle de l’Ile-de-France, de se saisir de la déformation des bassins d’habitat et d’emploi et de la nouvelle dynamique de projets que devrait engendrer la réalisation de grandes infrastructures de transport ou des perspectives de développement que dessine la montée en puissance de l’OIN Paris-Saclay, les ensembles constitutifs du « territoire du CDT » partagent plus que jamais une communauté de destin, qui dépasse le cadre de leurs projets propres.

Se saisir au mieux de ces enjeux et opportunités pour renforcer simultanément et conjointement les entités qui souscrivent au CDT, sans nier le caractère composite du territoire et les identités multiples qui en font la richesse ; définir l’intérêt à agir ensemble et délimiter les champs d’action commun, sans préempter les compétences de chacun ni contrevenir à ses orientations de politiques publiques ; faire converger, articuler et coordonner les politiques portées à l’échelle des collectivités du territoire pour capter au mieux la dynamique de développement de la métropole ; intensifier la contribution au développement métropolitain tout en consolidant la qualité de vie pour les habitants et les usagers du territoire : tels sont les enjeux du CDT, qui ne se présente pas comme un projet de territoire commun mais, avant tout, comme un cadre d’engagement réciproque reposant sur une ambition partagée.

Cette ambition a déjà été définie à l’échelle de l’ensemble Paris-Saclay, il convient désormais de la préciser et de l’opérationnaliser à l’échelle de Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Villacoublay.

Pour cela, le CDT s’inscrit dans deux logiques complémentaires :

- Une logique d’opportunité, dans un contexte de globalisation des problématiques économiques et résidentielles à l’échelle de l’Ile-de-France et donc de coopération / compétition accrue entre les sous-ensembles de la métropole : tirer le meilleur parti des projets structurants, au service de l’ambition commune et des objectifs de développement particuliers dans lesquels elle s’incarne, au service également de l’ambition métropolitaine ; pour cela, obtenir les accords avec les grands partenaires pour sécuriser la réalisation, en temps et en heure, des grandes infrastructures qui

échappent à la compétence des collectivités du territoire, la libération, dans les mêmes termes, de grands fonciers de l'Etat. C'est le CDT en tant que contrat porteur d'engagements réciproques entre les signataires, qui doit garantir le financement des grands objets et des grands projets nécessaires pour faire advenir l'ambition.

- Une logique de consolidation des dynamiques de l'ensemble Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay face à la Métropole du Grand Paris et dans le cadre du projet Paris-Saclay : rechercher les articulations fécondes pour renforcer l'attractivité globale du territoire en s'appuyant sur les apports spécifiques de chacune de ses composantes et sur leurs complémentarités. C'est le CDT en tant que cadre de coopération visant la convergence des politiques publiques en faveur de l'ambition partagée.

Ce faisant, le CDT permet plusieurs avancées à la fois.

## **1. Il crée les conditions de l'opérationnalisation d'une stratégie clairement énoncée.**

Le CDT s'engage plus loin que les documents cadre existants (SDT, SDRIF). Son objet défini par le décret du 24 juin 2011, est de préciser l'énoncé du « *projet stratégique de développement durable élaboré par les parties* ». Surtout, il vise à énoncer « *les objectifs et priorités (...) en matière de développement économique, de logement et de transport, en termes quantitatifs et qualitatifs* ». Enfin il « *indique les principales caractéristiques des actions, opérations d'aménagement et projets d'infrastructures* » nécessaires à la mise en œuvre des objectifs.

Il permet donc de réexaminer la vision pour le territoire énoncée dans les différents documents de cadrage (i) dans une logique de déclinaison dans un territoire restreint pour le passage du SDT au CDT, (ii) sur un territoire étendu s'agissant des documents de cadrage produits par chacun des EPCI et par la commune associée, (iii) à la lumière des éléments surplombants comme les projets d'infrastructure de transport par exemple.

A partir d'une relecture croisée des enjeux et des objectifs, les partenaires expriment clairement l'ambition qui les unit. Le CDT formalise ainsi, à partir d'une vision clairement exprimée, une stratégie d'action partagée par les parties prenantes et dans lequel chacun des partenaires donne des gages d'un passage à l'acte.

Il établit ensuite clairement le lien entre stratégie de projet et stratégie de moyens.

La stratégie est déclinée en objectifs opérationnels précis qui qualifient et donnent une première quantification des projets nécessaires à sa mise en œuvre, en les mettant en regard des actions exogènes qu'ils nécessitent. L'énoncé de la stratégie est, dans un même mouvement, mis à l'épreuve des conditions de son opérationnalisation, permettant un ajustement mutuel tout au long de la démarche.

Il établit enfin de manière transparente et sur une base négociée les intentions réelles de chacun des partenaires et son niveau d'engagement au regard de ses contraintes politiques, techniques, financières.

## **2. Il « garantit » la cohérence des politiques publiques aux différentes échelles.**

Le CDT n'est pas un objet isolé. Il s'inscrit dans un dispositif complexe de planification, de politiques publiques, de programmations et de gouvernance, depuis l'échelle métropolitaine (le SDRIF, la TOL, la programmation des projets de transports, la gouvernance métropolitaine, ...) jusqu'à l'échelle du territoire de contractualisation (le SDT, l'OIN, les documents de cadrage intercommunaux et communaux, la gouvernance interne des EPCI, ...).

L'énoncé stratégique et la déclinaison opérationnelle prennent en compte l'ensemble des éléments de politiques publiques connus et proposent un ensemble d'orientations cohérentes entre elles, garantissant ainsi la crédibilité, l'utilité et l'efficacité du CDT.

Le CDT se positionne ainsi comme un instrument systémique de mise en cohérence des visions et des projets :

- cohérence interne : le contrat promeut une stratégie dont les composantes sont compatibles entre elles et des projets contractualisés cohérents avec la stratégie énoncée et compatibles entre eux ;
- cohérence externe : les éléments du contrat sont réputés cohérents avec les grandes politiques publiques aux différentes échelles, il exprime les conditions nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie et à la réalisation des termes, l'ordonnancement des projets est bâti sur la connaissance des stratégies et des programmations exogènes, en particulier en matière d'infrastructures de transports.

S'agissant d'un contrat passé entre les communes et l'Etat (et les autres signataires qui le souhaiteront), les termes du CDT (choix des objectifs et des priorités, déclinaison opérationnelle) sont le reflet des discussions au sein de la gouvernance du territoire.

### **3. Il favorise la coordination programmatique et la synergie entre les différentes offres territoriales en matière d'accueil d'activités et d'accueil résidentiel.**

L'offre économique du territoire du CDT doit être considérée comme un ensemble unique en concurrence avec les autres territoires franciliens et français pour l'accueil d'entreprises. L'enjeu est de rendre cette offre compétitive aux différentes échelles pour permettre de maximiser « la part de marché » captable par le territoire sur le marché francilien, en parfaite articulation avec la stratégie d'accueil résidentiel et de mobilités.

Le CDT se veut donc un instrument de coordination des programmations en matière d'offre économique (notamment tertiaire classique, locaux et offre spécifique) et de synchronisation avec la programmation logements, qui donne la matière pour phaser habilement les projets et démultiplier ainsi leur impact sur le marché francilien.

Le but des partenaires est de se donner les moyens de piloter l'opérationnalisation de la stratégie et éviter toute cannibalisation entre projets du territoire qui se traduirait soit par des blocages des opérations (notamment sur leur volet économique faute de preneurs, avec une prise de risque forte sur les bilans à terminaison ou sur l'équilibre recherché entre développement économique et accueil résidentiel) soit par la création d'une vacance importante dans des zones existantes ce qui entraverait la réalisation de l'ambition économique du territoire.

Le CDT fournit le socle d'un travail partenarial à venir en matière d'accueil des entreprises et d'optimisation des parcours résidentiels des entreprises déjà implantées et pour mettre en œuvre une politique de promotion et de prospection à destination des grands comptes. Il est ainsi facteur de mise en cohérence des politiques d'accueil des entreprises et d'aménagement économique et d'optimisation de l'offre en immobilier d'entreprise existante ou en projet.



# Titre 1

---

## Le projet stratégique de développement durable



## Titre 1.1

### Un territoire clé de l'ouest francilien, riche de sa diversité et porteur de complémentarités

Le territoire du CDT Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay est l'un des deux pôles majeurs du territoire Paris-Saclay dont l'ambition est exprimée dans le Schéma de Développement Territorial (SDT), qui fixe l'horizon de développement à l'échelle de Paris-Saclay et annonce un ensemble de projets complémentaires et cohérents entre eux.

L'ambition de Paris-Saclay articule trois logiques de projet, renvoyant à trois échelles (la métropole, le territoire d'exercice de l'EPPS, le triptyque agglomérations-villes-sites de projet) :

- un projet métropolitain : intensifier pour innover. Paris-Saclay sera un pôle mondial de l'innovation technologique, appuyé sur l'ensemble des ressources de la métropole parisienne ;
- un projet du « grand territoire » : décloisonner pour relancer. Les opérations d'aménagement et les nouveaux équipements permettront de rapprocher les établissements d'enseignement et de recherche, les centres de R&D privés, les entreprises et les territoires pour valoriser un potentiel exceptionnel ;
- un projet urbain : concilier nature, science et ville pour assurer une qualité de vie exceptionnelle. La conception des sites de projet se fera dans une approche prudente du rapport ville / nature, pour assurer la meilleure qualité de vie, en intelligence avec l'environnement.

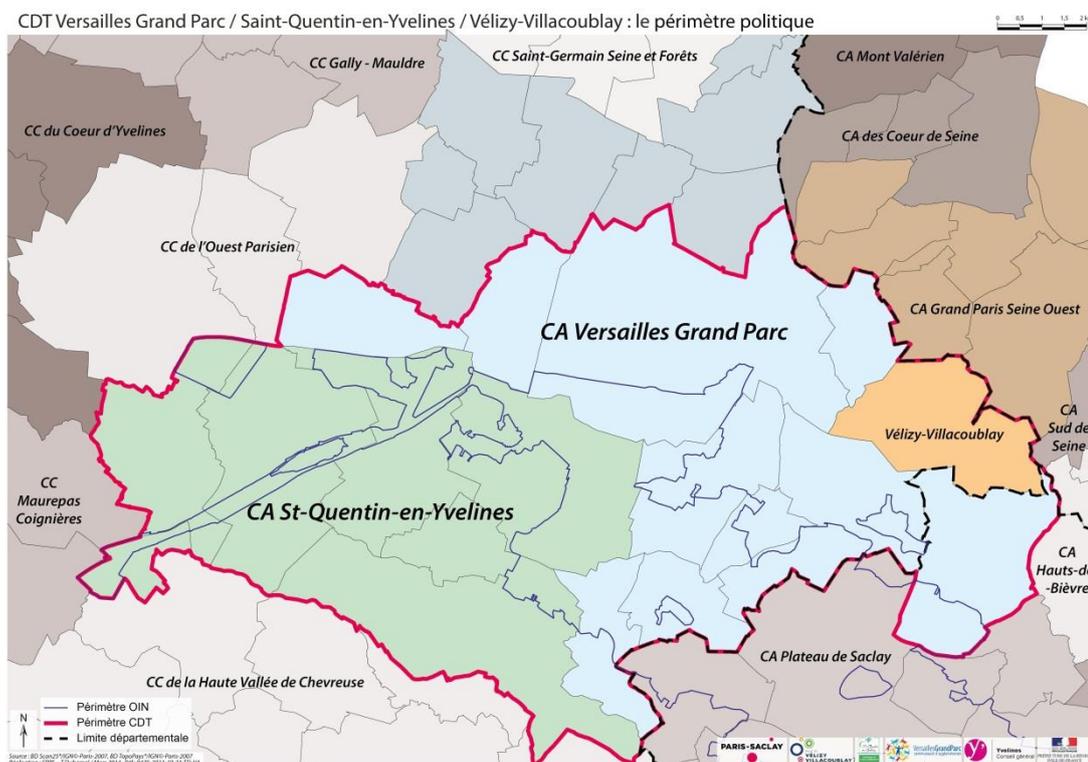
Le périmètre de contractualisation répond à la combinaison de deux approches inhérentes au CDT :

- l'approche projet, qui conçoit le CDT comme un outil opérationnel et d'engagement des différents partenaires pour la mise en œuvre d'une vision stratégique partagée ;
- l'approche politique, qui conçoit le CDT comme un outil favorisant la cohérence des politiques publiques locales et thématiques.

Le territoire du CDT comprend les communes suivantes :

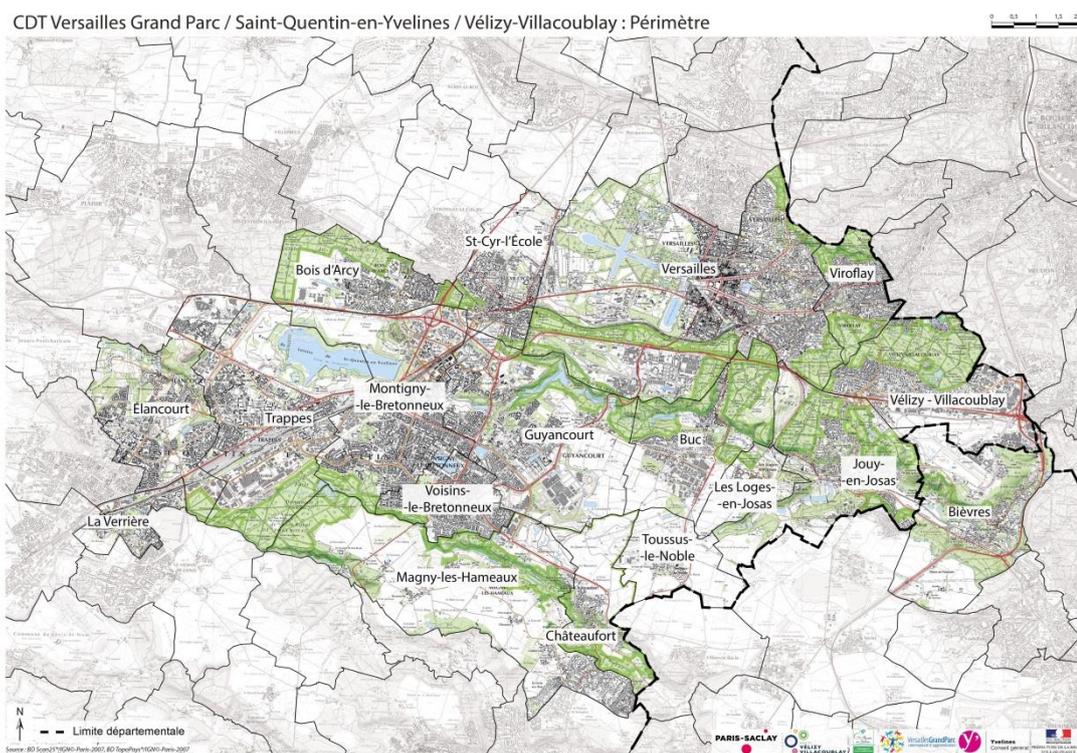
- Elancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, La Verrière et Voisins-le-Bretonneux, soit la totalité de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.
- Bois d'Arcy, Bièvres, Buc, Châteaufort, Jouy-en-Josas, Les-Loges-en-Josas, St-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Versailles et Viroflay soit 10 des 18 communes de la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc.
- Vélizy-Villacoublay, à ce jour adhérente de la Communauté d'agglomération de Grand Paris Seine Ouest (GPSO).

A l'intérieur de ce périmètre réside un potentiel de développement majeur articulé autour des futures gares yvelinoises de la ligne 18 (Orly-Versailles) du Grand Paris Express, de la frange Nord-Ouest du plateau de Saclay et du corridor ferroviaire, de Montigny-le-Bretonneux à La Verrière, des zones d'activités importantes (Inovel Parc à Vélizy-Villacoublay, les zones de Buc-Toussus-Les Loges, la Clef-de-Saint-Pierre à Elancourt, ...) et plusieurs sites de projets d'ampleur exceptionnelle (Versailles Satory, le corridor ferroviaire de Trappes, Guyancourt – ville (Saint-Quentin Est), Versailles les Matelots-Mortemets, le pôle gare de Saint-Quentin à Montigny)



Ce territoire bénéficie d'une situation géographique idéale, se déployant dans un ensemble de plaines et plateaux, bordé au sud par le plateau de Saclay et au nord par le territoire des boucles de la Seine sur lequel se termine la plaine de Versailles. Il en retire une qualité paysagère et environnementale remarquable, avec la présence du Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute Vallée de Chevreuse, dont Saint-Quentin-en-Yvelines est la porte d'entrée, la vallée de la Bièvre et la zone agricole du plateau de Saclay, le domaine du château de Versailles ou encore la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Il est marqué par un socle paysager commun constitué de tissus urbains denses et d'une forte présence de la nature, dont l'étroite imbrication fabrique un cadre de vie de grande qualité. Les tissus urbains denses de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines n'en sont pas moins très distincts, héritiers respectivement de la ville royale du XVIIème siècle et de la ville nouvelle des années 1960-1970. La forte présence de la nature se manifeste par l'importance des surfaces boisées (900 ha de forêt sur Saint-Quentin-en-Yvelines et les forêts domaniales de Meudon et de Versailles sur Versailles Grand Parc) et de nombreux bassins et étangs (avec notamment 500 ha de bassins entretenus par la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines dont les plus grands sont les étangs de Saint-Quentin, 200 ha, et de la Minière, 165 ha).



Ce territoire s'est développé dans un faisceau est-ouest, autour d'une armature urbaine composée des pôles structurants que sont Vélizy-Villacoublay, Versailles puis Saint-Quentin-en-Yvelines et le long des principales infrastructures de transport que sont le RER C, les lignes U et N, la RN10 et la RN12. Le territoire bénéficie ainsi d'une bonne accessibilité métropolitaine grâce à des infrastructures majeures existantes, routières (RN10, RN12, RN118 et au-delà A12, A13, A86) et ferroviaires (RER C, Transilien N et U) que viendra renforcer la ligne 18 du Grand Paris Express).

Avec 319 537 habitants et près de 210 000 emplois en 2010, répartis sur deux agglomérations et une commune, le périmètre du CDT décrit l'un des principaux pôles résidentiels et économiques de l'ouest de la métropole parisienne.

Commune	CA	EPPS	Emplois	Habitants	Logements
<i>Données INSEE 2010</i>					
Élancourt	CASQY		13 018	26 829	10 926
Guyancourt	CASQY		31 766	27 966	11 022
La Verrière	CASQY		2 707	5 993	2 195
Magny-les-Hameaux	CASQY		3 397	9 027	3 397
Montigny-le-Bretonneux	CASQY		21 572	33 337	13 951
Voisins-le-Bretonneux	CASQY		3 871	11 730	4 403
Trappes	CASQY		19 021	29 380	10 803
Bois d'Arcy	VGP		3 836	13 693	5 536
Bièvres	VGP		2 834	4 643	1 848
Buc	VGP		6 252	5 312	2 161
Châteaufort	VGP		864	1 429	551
Jouy-en-Josas	VGP		4 275	8 187	2 868
Les Loges-en-Josas	VGP		713	1 548	554
Saint-Cyr-l'Ecole	VGP		3 081	17 401	7 292
Toussus-le-Noble	VGP		735	958	308
Versailles	VGP		47 878	86 110	40 994
Viroflay	VGP		3 981	15 905	7 068
Vélizy-Villacoublay			39 831	20 089	8 934
<b>TOTAL CDT</b>			<b>209 632</b>	<b>319 537</b>	<b>134 810</b>

Cet ensemble a connu une croissance démographique extrêmement dynamique dans les années 1970 et 1980 en lien avec le développement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Cette dynamique s'est nettement tarie depuis les années 1990 et le territoire traverse une période de stabilisation démographique. A Saint-Quentin-en-Yvelines, la croissance de la population était de 0,1% par an entre 1999 et 2010 alors qu'elle était de 1,2% par an sur la période 1990-1999, et de 4% entre 1982-1990. La situation s'améliore à Versailles Grand Parc avec une croissance annuelle moyenne de la population de 0,32% par an entre 1999 et 2010 alors que la population était en diminution au cours des années 1990. La population diminuait encore à Vélizy-Villacoublay entre 1999 et 2010 (-0,1% / an) mais à un rythme inférieur à celui de la décennie précédente (-0,2% / an).

Le territoire du CDT est également le deuxième pôle économique de l'ouest parisien après l'ensemble formé par la Défense et Issy-les-Moulineaux. Profitant de sa proximité avec la vallée de la Seine, il accueille de nombreux groupes industriels et compte également de nombreuses entreprises de la haute technologie :

- automobile avec Renault (9 900 emplois à Guyancourt), PSA (5 850 emplois à Vélizy-Villacoublay), Fiat France (1 000 emplois à Trappes) et Valeo (500 emplois à la Verrière),
- aéronautique avec Dassault Systemes (3 000 emplois à Vélizy-Villacoublay), Cassidian (2 400 emplois à Elancourt) et Thalès (2 700 emplois à Elancourt et 1 400 emplois au campus de formation de Jouy-en-Josas),
- BTP avec Bouygues Construction (3 500 emplois à Guyancourt),
- environnement et énergie avec Air Liquide (le centre international de recherche du groupe : 350 emplois aux Loges-en-Josas), SAIPEM (2 200 emplois à Montigny-le-Bretonneux) et la SAUR (500 emplois à Guyancourt),
- TIC / multimédia avec Alcatel Lucent (2 900 emplois à Vélizy-Villacoublay) et Blizzard Entertainment (le siège Europe à Versailles : 500 emplois),
- santé avec General Electric Healthcare (2 000 emplois à Buc).

Le secteur des services aux entreprises y est également fortement représenté avec Assystem (2 000 emplois à Montigny-le-Bretonneux), Osiatis (990 emplois à Vélizy-Villacoublay) et Egis (700 emplois à Montigny-le-Bretonneux).

Ces entreprises vont fortement bénéficier du développement du Campus Paris-Saclay et de la proximité d'un potentiel académique et de recherche publique de niveau mondial.

L'emploi public est également très présent, particulièrement à Versailles qui concentre de nombreux équipements et services administratifs inhérents à son statut de Préfecture : Conseil Général des Yvelines, Ville de Versailles, services déconcentrés de l'Etat, services du ministère de la Défense, tribunal de grande instance et tribunal administratif, centre de gestion de la grande couronne, chambres consulaires, rectorat de l'académie de Versailles, SNCF, centre hospitalier.

Cet ensemble économique puissant est multipolaire. Il articule neuf sous-ensemble économiques<sup>1</sup> distincts et complémentaires : Vélizy-Villacoublay constitue le pôle commercial et tertiaire le plus proche de Paris, le cœur urbain dense de Versailles Grand Parc est le pôle administratif et d'économie résidentielle du territoire, l'axe central traversant Versailles Grand Parc est le lieu d'accueil du cluster de la mobilité du futur, Saint-Quentin-en-Yvelines Nord Ouest accueille les grands groupes industriels de l'aéronautique et de la défense, Saint-Quentin-en-Yvelines Université Ecopôle est un pôle universitaire et accueille les équipements structurants en matière de sports-loisirs.

---

<sup>1</sup> Ces 9 ensembles sont définis dans la « Stratégie pour le développement économique de Versailles Grand Parc » et dans la « Contribution de la CASQY au CDT ». Il s'agit de : Vélizy-Villacoublay, le cœur urbain dense de VGP, la plaine de Versailles, l'axe central qui traverse le territoire de VGP d'est en ouest, SQY Université Ecopôle, SQY Est, SQY Nord Ouest et le secteur du corridor ferroviaire

La zone d'emploi de Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay est, avec celle d'Orsay, la première en France pour la présence d'ingénieurs techniques et de cadres d'entreprises. Il s'agit donc d'un espace dense et riche en fonctions supérieures : c'est un pôle majeur d'activités industrielles à forte intensité en main d'œuvre de cadres ainsi qu'un pôle majeur de la R&D privée en Ile-de-France. La part des cadres dans l'emploi total y est bien plus forte que dans le reste de l'Île-de-France (37,6 % pour la CASQY, 37,8 % pour CAVGP et 45 % pour Vélizy-Villacoublay contre 28,6 % pour l'Île-de-France en 2006). Il s'agit donc d'un territoire hors du commun, globalement spécialisé et qualifié, tant au niveau des emplois que des actifs, et à fort potentiel intégrateur. Il présente un profil socio-économique globalement aisé, avec en moyenne 72 % des foyers imposés contre 64,6 % en Île-de-France, malgré de fortes disparités socio-spatiales aux différentes échelles qui peuvent révéler, sur certains segments de la population, une réelle inadéquation entre la nature des emplois proposés et le niveau de compétence des actifs résidents.

S'il s'agit bien globalement d'un territoire d'excellence, le territoire a connu dans les années 2000 une progression moins dynamique de l'emploi : moindre progression des emplois de cadres (hormis à Vélizy-Villacoublay, +15% entre 1999 et 2009) et de l'implantation de nouveaux établissements (- 7 % entre 2000 et 2009 pour VGP et +13 % pour SQY sur la même période contre +25 % entre 1993 et 2000), faible augmentation de l'emploi productif peu qualifié, déjà déficitaire. La dynamique issue de la création de l'université Paris-Saclay et des fertilisations croisées qui en découlent, illustrée notamment par l'arrivée à maturité des différentes pépinières du territoire, doit permettre de redynamiser la création d'emplois sur le territoire de Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay.

Le territoire est enfin doté d'un pôle universitaire et de recherche important. Il accueille en son sein l'université Versailles-Saint-Quentin (UVSQ), l'Institut Supérieur de l'Environnement, l'Institut des Sciences et Techniques des Yvelines (ISTY), l'Institut International de l'image et du son (3IS), l'Institut Pierre Simon Laplace spécialisé dans les Sciences de l'Environnement et du climat, HEC, l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles, l'INRA, l'Ecole nationale supérieure du paysage et une UFR de médecine depuis septembre 2012. Le territoire accueille également des instituts de recherche spécialisés sur les questions de mobilité (IFSTTAR<sup>2</sup>, LIVIC<sup>3</sup>, CNRTAAVT<sup>4</sup> et l'ESTACA<sup>5</sup> à compter de 2015) et il est actif dans la réflexion sur l'optimisation énergétique.

---

<sup>2</sup> Institut français des Sciences et des Technologies des Transports et de l'Aménagement et des Réseaux

<sup>3</sup> Laboratoire sur les interactions véhicule – infrastructure - conducteur

<sup>4</sup> Centre national de recherche technologique aérodynamique et aéroacoustique des véhicules terrestres

<sup>5</sup> L'Ecole Supérieure des Techniques Aéronautiques et de la Construction Automobile



## Titre 1.2

### **Le projet stratégique : le territoire de l'innovation industrielle et de la haute qualité de vie**

Idéalement situé à proximité de Paris, de la vallée de la Seine et du plateau de Saclay, le territoire du CDT Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay bénéficie d'atouts importants qui peuvent fonder une nouvelle étape de son développement :

- il accueille les principaux centres de recherche et développement de grandes entreprises industrielles et un tissu important d'entreprises de sous-traitance et de conseil en ingénierie, spécialisation qui en fait un territoire d'innovation et d'excellence économique ;
- il recèle des réserves foncières considérables<sup>6</sup> qui permettent de construire des perspectives ambitieuses de développement économique, résidentiel et urbain ;
- il est porteur d'un patrimoine historique, culturel, urbain et paysager d'exception qui contribue à la qualité remarquable du cadre de vie qu'il offre à ses habitants et à ses usagers.

Ces atouts lui confèrent également un rôle particulier au sein de la métropole :

- comme contributeur à l'atteinte des objectifs de promotion d'un développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois pour la région capitale et de réduction des déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ;
- comme pièce essentielle du projet de développement d'ensemble de Paris-Saclay, auquel il apporte un potentiel de développement économique exceptionnel et un potentiel d'accueil résidentiel très significatif.

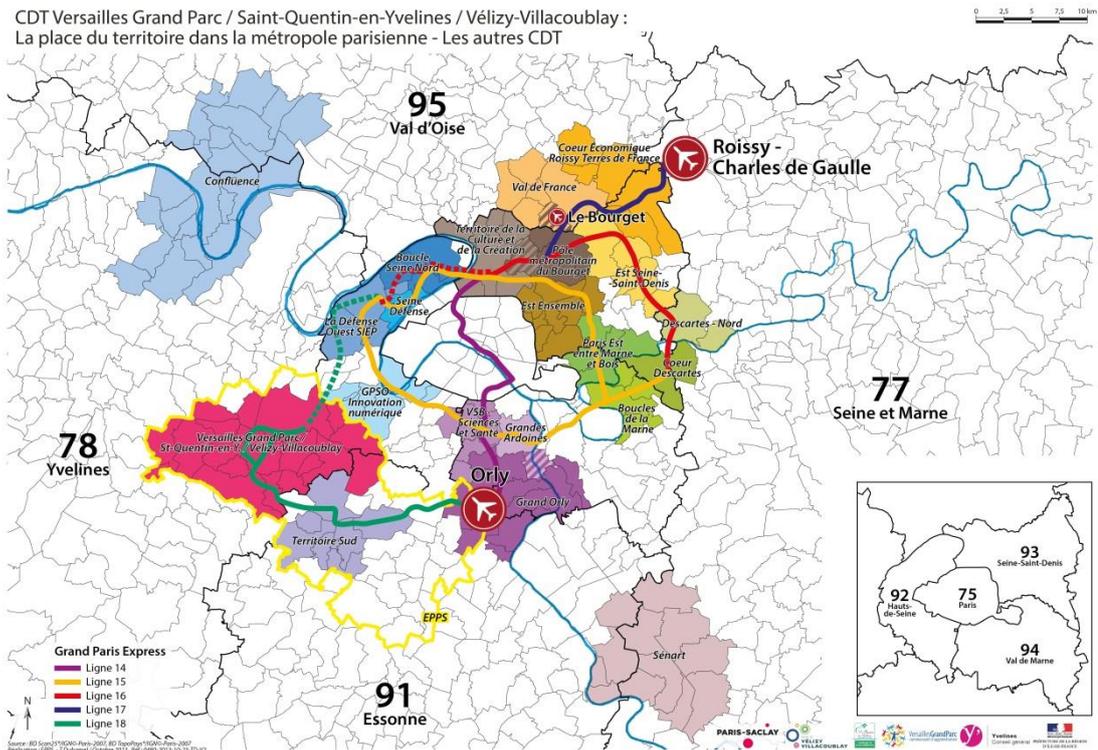
Réciproquement, les projets du Grand Paris doivent permettre de démultiplier les atouts intrinsèques du territoire : l'arrivée programmée du métro automatique Grand Paris Express, bien que relativement éloignée dans le temps, dessine à moyen terme une connexion de grande qualité avec le campus Paris-Saclay, entre les pôles majeurs du territoire du CDT et avec le reste de la métropole (notamment l'aéroport et le pôle économique d'Orly) et autorise à viser une ambition encore supérieure à ce que permettraient les seules ressources du territoire.

Le CDT vise à dessiner un nouveau cadre du développement du territoire, qui non seulement énonce une ambition cohérente et atteignable mais met en place les moyens nécessaires pour tirer pleinement partie de ses atouts et de sa dynamique. Il vise avant tout à installer l'ensemble Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay comme le territoire de l'innovation industrielle supportée par une qualité de vie élevée qui le rend attractif et hospitalier à la fois pour les entreprises et pour les ménages.

Il s'appuie pour cela sur ses ressources propres et sur une synergie avec la partie sud de l'ensemble Paris-Saclay avec laquelle il porte l'ambition commune exprimée dans le Schéma de Développement Territorial (SDT) de Paris-Saclay.

---

<sup>6</sup> Dont l'exploitation ne sera rendue possible qu'à certaines conditions (cf. 2.3 Des conditions pour rendre l'ambition opérable)



# 1 Faire du territoire le territoire de l'innovation industrielle

## 1.1 Devenir un cluster : faire converger les acteurs vers la constitution d'un écosystème intégré autour des industries de pointe

Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay, au sein de Paris-Saclay, doit devenir un territoire où l'excellence des industries de pointe se nourrit de multiples imbrications fécondes avec le monde scientifique et s'appuie sur la richesse du tissu d'entreprises locales, afin de hisser la performance économique globale à la hauteur de la performance scientifique du grand territoire.

Pour cela, il doit progresser dans trois directions :

- D'abord, mieux passer de la Recherche au Développement, en mettant en synergie le potentiel scientifique de la recherche publique, notamment présente sur le plateau de Saclay, et la capacité technologique des centres de R&D des entreprises privées du territoire. Cette plus forte fertilisation passe par la multiplication des projets collaboratifs et la construction progressive d'un « système Paris-Saclay » intégré, caractérisé par une plus forte circulation des talents et des idées et par une meilleure offre de mobilité pour les entreprises de toute taille. La mise en réseau des moteurs du cluster (pour les mobilités du futur par exemple : le campus urbain du Sud du plateau, le pôle mobilité du futur et les grands groupes automobiles de Saint-Quentin-en-Yvelines) entre eux et avec les pôles économiques du grand territoire fait ainsi figure de priorité.
- Ensuite, faciliter les coopérations entre grands groupes et PME. Les petites et moyennes entreprises sont aujourd'hui plus créatrices d'emplois et plus innovantes que les grands groupes. Mais pour se développer elles ont besoin de financements, de partenaires et de clients. La présence sur le territoire de grandes entreprises capables de mobiliser des PME au sein de filières ou de projets structurants s'avère propice au développement d'écosystèmes créateurs de valeur.
- Enfin, stimuler la mise en relation entre les différents acteurs grâce à une offre

immobilière adaptée, susceptible de favoriser les rapprochements entre acteurs économiques au sein de structures spécifiques (incubateurs, pépinières, zones d'activité spécialisées ...) et de répondre aux besoins des entreprises à toutes les phases de leur développement.

→ Voir fiche 1.2 : Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique

## 1.2 Construire une visibilité internationale et faire rayonner le cluster sur les industries d'avenir

La construction d'une visibilité internationale s'inscrit à la fois comme moteur et comme résultante de l'ambition stratégique du territoire. C'est grâce à une démarche structurée de construction d'une image et de valorisation de celle-ci à l'international que le territoire sera susceptible d'attirer les entreprises innovantes étrangères mais c'est fort de l'excellence de son écosystème qu'il sera crédité d'une renommée internationale et crédible dans sa démarche.

La construction d'une visibilité internationale se traduit donc par le développement de la renommée du territoire en s'appuyant sur les différentes particularités et éléments discriminants (la notoriété des grands groupes industriels et d'ingénierie, véritables ambassadeurs du territoire, la renommée de Versailles « marque mondiale », l'accueil d'événements internationaux tels que le Solar Décathlon en 2014, la Ryder Cup en 2018 ou des compétitions cyclistes internationales au sein du vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines, etc.) pour construire une image commune au territoire du CDT.

Dans son aspect économique, cette ambition se traduit par l'élaboration d'une stratégie d'attractivité territoriale et d'accueil des entreprises internationales qui comporte quatre volets :

- Le premier volet vise à définir l'offre faite par le territoire aux entreprises susceptibles de s'implanter. L'ambition du territoire est ainsi d'offrir aux entreprises un environnement haut de gamme et distinctif sur le marché, susceptible d'attirer des entreprises de pointe : qualité de l'offre immobilière, qualité des services proposés, possibilité d'accéder aux dernières évolutions en matière de nouveaux services numériques, etc.
- Le second volet porte sur la mise en place d'une démarche collaborative et partenariale afin de définir, à partir de cette offre, le positionnement du territoire. La construction d'une image à vocation mondiale doit mobiliser pleinement les collectivités du territoire et l'EPPS mais doit aussi s'appuyer sur la chaîne des acteurs institutionnels qui œuvrent pour le développement économique (de l'AFII aux services de développement économique des agglomérations en passant par l'ARD), qui, à chaque étape du processus d'implantation d'une entreprise internationale, peuvent relayer auprès des « prospects internationaux » les atouts distinctifs du territoire. Les acteurs privés (grands groupes, investisseurs et commercialisateurs immobiliers, Club Paris-Saclay, Viparis qui exploite le centre de congrès de Versailles) sont également amenés à jouer un rôle dans la mise en place de la démarche de développement exogène et d'internationalisation.
- Le troisième volet consiste dans la définition d'entreprises cibles vers lesquels vont se porter les efforts de prospection. Pour renforcer la dimension technologique du cluster, cette prospection sera destinée en premier lieu à des cibles présentes dans les industries d'avenir. L'objectif est de s'appuyer sur les grands comptes de renommée mondiale (Renault, Thales, Bouygues, EADS, ...) pour mener une stratégie de chasse en direction des sous-traitants, partenaires et fournisseurs susceptible d'apporter une plus-value à l'écosystème et pour prospecter en direction d'autres grandes entreprises internationales implantées sur le territoire national.
- Enfin le quatrième volet consiste en l'amélioration des réponses apportées aux entreprises par une meilleure connaissance de l'offre territoriale et immobilière. La

caractérisation des disponibilités foncières, des opportunités immobilières, de l'immobilier en mutation ou requérant une mutation devra faire l'objet d'un repérage, d'un classement et d'une gestion. Ceci permettra à terme d'améliorer les process de réponse à la demande, de suivre l'évolution et l'obsolescence des bâtis et de replacer les disponibilités dans les standards attendus par le marché dans un contexte où l'offre territoriale risque d'excéder durablement la demande à l'échelle de la métropole francilienne.

→ Voir fiche 1.1 : Elaborer une stratégie de marketing territorial afin de développer l'attractivité internationale du territoire

### 1.3 **Rendre le cluster opérationnel, au service de la constitution de la ville durable du 21<sup>ème</sup> siècle**

L'opérationnalisation du cluster repose sur des déclinaisons économiques sectorielles (les filières) et sur leur traduction dans l'espace. La dynamique technologique et économique autour des mobilités du futur (le projet VeDeCoM dédié au véhicule « décarboné » et à la mobilité durable) et son insertion au cœur du projet d'aménagement de Satory-Ouest en sont la première et principale incarnation. S'agissant du pôle de compétitivité à vocation mondiale Mov'eo, il s'agit de renforcer les synergies entre acteurs de la recherche privée et organismes de recherche publique travaillant sur cette thématique et de faciliter les coopérations entre acteurs privés de la mobilité du futur déjà présents sur le territoire – notamment en intensifiant les interactions entre les grands groupes et les PME.

Le nouveau quartier de Satory Ouest, structuré en démonstrateur autour de l'interaction entre recherche-innovation et développement urbain, permettra d'organiser la rencontre entre les innovations technologiques élaborées dans le cadre de VeDeCoM et les services et aménagements urbains. L'enjeu est de donner naissance à un nouveau quartier urbain mixte porteur d'un urbanisme de nouvelle génération, appliquant des expérimentations du cluster de la mobilité et allant ainsi bien au-delà d'un projet d'aménagement classique.

Cette démarche collaborative est donc porteuse d'une double ambition :

- économique : s'imposer comme l'outil de référence de la nouvelle filière de l'éco-mobilité et ainsi offrir aux acteurs français et internationaux de la filière (industriels, universités, centres de recherche, PME...) un écosystème unique pour imaginer, concevoir et tester leurs concepts futurs et en démontrer la pertinence ;
- sociétale : concevoir par itération la ville durable du 21<sup>ème</sup> siècle.

En cela elle est à la fois une réalisation du cluster et un formidable élément déclencheur de la dynamique globale.

### 1.4 **Créer un contexte propice à l'entrepreneuriat, au développement des entreprises et de l'emploi sur le territoire**

L'entrepreneuriat constitue un levier important dans le programme de développement économique. Il contribue à la fois à la concrétisation économique de projets et résultats de recherches, à la création de valeur par l'innovation, à la réponse aux besoins de performance mais aussi au maintien du cadre de vie, de l'économie résidentielle et de l'économie sociale et solidaire (ESS) dont respectivement le renouvellement et le développement reposent sur les dynamiques entrepreneuriales.

L'entrepreneuriat est un processus qui commence avec l'émergence et la formalisation d'une idée, se concrétise avec la confrontation de cette idée à la réalité d'un marché et se poursuit avec l'adaptation de cette offre aux premiers résultats commerciaux. Si le parcours vertueux se poursuit l'entreprise entre alors dans une logique de développement qui passe par la

pérennisation des résultats commerciaux, l'élaboration de partenariats professionnels, le recrutement et la fidélisation de collaborateurs et la recherche de locaux immobiliers adaptés.

Il appartient donc au territoire de faciliter chacune des étapes du « parcours de l'entrepreneur » et de l'entreprise en développement en s'efforçant de :

- susciter l'envie d'entreprendre et conseiller les porteurs de projets,
- susciter, par l'animation du tissu local, des rencontres qui facilitent l'incubation des projets et leur développement,
- accueillir les entreprises qui se lancent au sein d'incubateurs et de pépinières puis leur permettre de poursuivre leur développement dans un lieu adapté (centre d'affaires par exemple) et de demeurer sur le territoire lorsque leur croissance leur permet d'accéder au marché immobilier classique (en ZAE par exemple),
- favoriser sur le territoire la mise en relation entre l'entreprise et les personnes au profil professionnel recherché.

→ Voir fiche 2.1 : Soutenir le développement du tissu économique par l'innovation et l'entrepreneuriat

→ Voir fiche 2.2 : Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail

## 2 Construire un cadre de vie de qualité et viser un développement urbain soutenable

### 2.1 Produire une offre de logement répondant aux besoins des populations présentes et futures du territoire

La relance de la production de logement est au cœur de l'ambition du territoire, pour trois raisons :

- elle est une condition de la réalisation de l'ambition économique dans la mesure où la capacité du territoire d'accueillir les actifs qui y travaillent accroît fortement son efficacité économique. Il est avéré que le développement économique pâtit de l'enrayement de la capacité d'accueil résidentiel et surtout de ses impacts sur les parcours résidentiels (la fluidité du marché du logement est une condition déterminante de la compétitivité d'un territoire notamment sur des marchés tendus où les risques d'éviction sont d'autant plus forts : il faut accueillir des nouveaux actifs sans bloquer la fluidité des parcours résidentiels des habitants du territoire) ;
- elle permet au territoire de contribuer aux équilibres métropolitains fixés dans le SDRIF et par la Territorialisation des Objectifs de Logement (TOL) du Grand Paris ;
- elle apporte une réponse au besoin ou au désir de la population résidente de réaliser les différentes étapes de son parcours résidentiel au sein du territoire.

Pour ces raisons, les collectivités affichent des objectifs de production de logement importants et en forte augmentation par rapport à la période récente : 1 500 logements par an pour Versailles Grand Parc, 1 428 logements par an pour Saint-Quentin-en-Yvelines et 233 logements par an pour Vélizy-Villacoublay.

Le territoire se met ainsi en situation de répondre à la pénurie de logement et de réduire les disparités existantes au sein du parc, de couvrir des segments d'offre aujourd'hui non couverts, de mieux répondre aux besoins et demandes des habitants aux différentes périodes de leur vie, d'accompagner le développement économique et les créations d'emplois sur le territoire et de maintenir un équilibre entre habitat et emploi.

La production de logements à venir vise donc à permettre un développement urbain équilibré et maîtrisé, orienté vers la satisfaction des besoins de la population locale et des actifs susceptibles de s'installer dans le territoire, mais aussi à construire un cadre de vie de qualité.

Pour cela, les autorités locales conçoivent une production de logements :

- diversifiée par le type, la taille ou le prix : 30% de ces nouveaux logements seront des logements sociaux (PLAI, PLUS, PLS, Accession aidée) afin de respecter les objectifs légaux de 25% de logements sociaux par communes, des logements conventionnés et locatifs intermédiaires devant également permettre de répondre aux besoins divers des ménages, dans une perspective de renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;
- adaptée aux besoins des populations spécifiques, avec notamment une part significative accordée au logement des jeunes qui souhaitent accéder à un logement autonome (étudiants, apprentis, jeunes travailleurs), la mise en place d'une offre adaptée pour les populations âgées et de services spécifiques propres à chaque classe d'âge (robotique par exemple) ;
- territorialisée à l'échelle communale dans le cadre des PLH, en cherchant à répondre aux besoins dans les emprises foncières disponibles, et à l'échelle des sites de projet identifiés pour accueillir une part importante de la production, le plus souvent dans le cadre d'opérations mixtes articulant emplois, habitat, équipements et services.

## 2.2 Promouvoir une ville durable, équilibrée et facile à vivre

Le territoire se donne pour ambition de renforcer son attractivité par la promotion et le maintien d'une qualité de ville élevée pour ses habitants et ses usagers. Il reprend ainsi à son compte l'ambition de « faire ville » fixée par le SDT à l'échelle de Paris-Saclay, en l'adaptant aux réalités de pôles urbains constitués et à la diversité des sous-ensembles territoriaux afin de réduire les fragmentations territoriales qui s'expriment aux différentes échelles.

Cette ambition se situe au croisement de plusieurs dimensions de l'action publique :

- Une première dimension consiste à favoriser un équilibre entre habitat et emploi. Les actions menées en matière de localisation et de typologie de l'habitat et des activités s'inscrivent dans cette logique. Cet objectif vise à assurer autant que possible une mixité du territoire aux différentes échelles en réduisant les spécialisations fonctionnelles de ses sous-ensembles et à limiter la longueur des déplacements domicile-travail des salariés en favorisant l'accessibilité des emplois depuis les différents points du territoire.
- Cette orientation est soutenue par la promotion d'une mobilité apaisée et à moindres nuisances (limiter la congestion urbaine, le bruit, la pollution...), fondée sur le développement de transports en commun performants, sur la promotion des mobilités partagées et des modes actifs de déplacements (marche, vélo...) ainsi que sur une meilleure gestion des flux de marchandises (organisation spatiale des différentes activités logistiques et des flux associés et usages innovants en la matière : immobilier logistique, logistique du dernier kilomètre, véhicules innovants).
- Une dimension majeure de cette ambition urbaine consiste à faire évoluer la ville constituée par le traitement des grandes coupures urbaines (le plus souvent liées aux infrastructures) qui fragmentent le territoire. Par les projets d'infrastructures et d'aménagement dont il est porteur, le CDT a ainsi vocation à faire évoluer des secteurs entiers de la ville constituée pour mieux en relier les différents sous-ensembles. Ces processus de couture urbaine ont notamment pour objet de faciliter les déplacements entre quartiers, d'améliorer la vie quotidienne des habitants et usagers, de faciliter l'accès aux lieux d'emplois, aux grands équipements publics mais également de construire une ville plus ouverte et plus cohérente sur le plan spatial et fonctionnel.
- Une attention particulière portée à la satisfaction des besoins des populations locales participe aussi de cette ambition, à travers la présence d'un tissu commercial de proximité et de qualité, d'équipements culturels nombreux et dynamiques, d'espaces

verts permettant notamment l'accueil de loisirs et d'une offre de services de qualité adaptée aux différents besoins des populations (services médicaux et plateforme de télémédecine, services éducatifs, ...). Cette densité de services et d'équipements, constitutive de la qualité du cadre de vie, suppose une certaine densité de ville et appelle donc à une maîtrise de l'étalement urbain.

- Enfin, les quartiers qui vont émerger dans les territoires de projet sont appelés à être des quartiers denses, vivants, ouverts à tous, équipés de services innovants. L'ambition est qu'ils soient, à leur échelle, une expression de la qualité urbaine visée par le territoire et des démonstrateurs d'un urbanisme du 21<sup>ème</sup> siècle imprégnés, dans leur conception et leurs usages, des principes du développement durable et des innovations apportées par les nouvelles technologies. Cette ambition est également portée par les acteurs du territoire dans les différents projets d'aménagements portant sur le tissu urbain existant et en particulier à l'occasion des opérations de renouvellement urbain. Elle associera également les acteurs culturels pour penser l'appropriation sociale des espaces publics et pour construire du beau dans la ville (travail sur le mobilier urbain et sur l'ensemble des espaces de vie publique dans une approche design, sur les cahiers des charges des concours d'architecture, réflexion sur le paysage, sur des commandes d'art public...).

**→ Voir fiche 3.2 : Définir et partager une culture commune d'excellence urbaine et architecturale**

### 2.3 Promouvoir l'excellence environnementale pour limiter l'empreinte écologique du développement

Le projet stratégique ne se conçoit pas sans prise en compte des différents enjeux environnementaux associés : il en va de la qualité du cadre de vie et de la soutenabilité du modèle de développement. C'est pourquoi les aspects de la stratégie de développement du territoire visent explicitement la réduction des émissions de gaz à effet de serre (une diminution de 20% au moins des GES en conformité avec le SRCAE<sup>7</sup>) permettant d'atteindre un territoire bas carbone et la limitation au maximum de la consommation d'espaces semi-naturels. Cette stratégie y contribue :

- En matière de développement économique, par les thématiques explorées au sein des différents clusters du territoire, notamment ceux portant sur les mobilités du futur et la Gestion Intelligente de l'Energie. Ces initiatives constituent l'apport industriel, technologique et économique à la ville du 21<sup>ème</sup> siècle décarbonée.
- En matière de logement et d'aménagement de l'espace, les objectifs de maintien d'un taux d'emploi équilibré et de priorité donnée au réinvestissement urbain plutôt qu'à l'étalement, ou encore l'accent porté sur la rénovation thermique du parc répondent à des enjeux de gestion économe des ressources, de limitation de l'artificialisation des sols et de maîtrise de la consommation énergétique.
- En matière de transports et de mobilité par le développement d'une stratégie de mobilité durable. Il s'agit d'abord de prendre en compte l'articulation urbanisme-transport à toutes les étapes de la constitution du projet urbain puis de constituer une approche intégrée de la mobilité dépassant les questions d'infrastructures et de modes de transport utilisés. Celle-ci passe par la constitution d'un système de mobilités prenant en compte les différents flux de voyageurs et de marchandises, organisé en chaîne de déplacements faisant appel à un ensemble de solutions individuelles ou collectives, en propriété ou en partage, reposant sur l'interopérabilité des modes de transports et mettant l'accent sur l'intermodalité et la multimodalité. Cette stratégie de mobilité durable doit pouvoir s'appuyer sur l'expertise industrielle du territoire en matière de mobilités du futur pour, dans un premier temps, faire reculer la part modale

<sup>7</sup> Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie

des voitures particulières et des camions de marchandises et pour s'affirmer à terme comme un laboratoire des mobilités décarbonées.

Cette ambition globale s'appuie sur la prise en compte d'enjeux transverses, notamment dans les domaines suivants :

- La préservation et la valorisation de l'environnement : l'aménagement des territoires de projets prendra en compte la proximité de sites sensibles à la fois sur le plan des paysages naturels et bâtis et des écosystèmes (le périmètre de l'OIN comprend, entre autres, la zone de protection naturelle, agricole et forestière ZPNAF, la réserve Naturelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, une zone Natura 2000, des ZNIEFF, des massifs de plus de 100 ha et des espaces boisés classés de plus de 100 ha) et cherchera à en tirer le meilleur parti dans un souci de valorisation réciproque.
- L'eau : le territoire vise une articulation performante entre ses objectifs de développement et les orientations en matière de gestion définies dans le schéma départemental de l'eau. Il se donnera les moyens d'ajuster la capacité et la qualité des infrastructures de collecte et de traitement des eaux au regard des évolutions démographiques visées dans le cadre du CDT et d'intégrer positivement cette dimension dans l'aménagement des territoires de projet. Il encouragera également des mesures de gestion de l'eau à la parcelle permettant de favoriser la perméabilité des revêtements pour l'infiltration des eaux pluviales et de favoriser le développement d'alternatives aux canalisations pour les eaux pluviales.
- L'énergie : l'optimisation et la rationalisation des consommations énergétiques est un chantier à part entière qui s'étend de la vision stratégique jusqu'à sa traduction dans les dispositions d'urbanisme réglementaire, dans les projets d'aménagement et dans la généralisation des bâtiments intelligents et de la technologie des « smarts grids ». Les expérimentations en cours sur le territoire (Bouygues Challenger à Guyancourt, Versailles Chantiers, ...) en constituent ainsi des prototypes.
- La présence de la nature en ville : cette question centrale pour un territoire qui recèle une composante naturelle riche et structurante de son identité urbaine sera traitée dans ses multiples fonctionnalités sociales, environnementales, économiques et esthétiques, à l'image de la réflexion engagée par Vélizy-Villacoublay sur « la ville biomimétique ».

➔ Voir fiche 4.1 : développer la sobriété énergétique

➔ Voir fiche 3.3 : prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les projets d'aménagement du CDT

## 2.4 Faire de la culture une partie intégrante du projet de développement territorial

Le projet de développement territorial porté par le CDT intègre une forte dimension culturelle.

L'ambition de faire territoire à une échelle nouvelle est d'abord, en soi, un fait culturel à organiser dans la mesure où un territoire est un espace approprié qui touche aux représentations des habitants. C'est particulièrement le cas dans le périmètre du CDT tant les identités saint-quentinoises et versaillaises sont diverses et fortes. Cette nouvelle étape du développement du territoire doit donc intégrer une réflexion sur la construction d'une identité et d'une mémoire collectives ou encore sur l'appropriation des espaces publics.

La culture est également partie intégrante du projet de développement dans la mesure où elle innove de manière transversale les différentes spécificités et ambitions du territoire :

- dans sa dimension patrimoniale, elle contribue fortement au rayonnement international du territoire (Domaine du Château de Versailles, musée national de Port-Royal des Champs, SQY Ville d'Art et d'Histoire...) et au développement de l'économie touristique ;

- sa dimension créative est une condition de la constitution du cluster et d'un territoire de l'innovation, dans la mesure où elle permet de croiser les approches et de penser le « pas de côté » nécessaire au développement de l'innovation ;
- la présence d'équipements culturels de proximité de bon niveau constitue une offre territoriale qui pèse fortement dans l'attractivité globale du territoire, qui joue elle-même un rôle déterminant dans le choix d'implantation d'une entreprise ou de nouveaux habitants ;
- le maillage du territoire par des services culturels et d'enseignement artistique est un outil primordial au service de la cohésion sociale territoriale et de l'épanouissement des habitants, conditions d'un développement territorial équilibré.

Potentiellement en prise directe sur la dynamique de projet que porte le CDT, les acteurs culturels ont également vocation à être mobilisés pour la réalisation de l'ambition stratégique :

- sur la question de l'acceptation sociale des innovations par la mise en symbole des sensibilités « pionnières » permettant les avancées sociales, la transformation des pratiques et des usages ;
- sur la médiation des évolutions scientifiques, techniques et sociales ;
- sur l'appropriation du fait urbain en évolution, en lien avec la dynamique de projet inhérente au CDT ;
- sur la transmission du patrimoine, à l'image des actions menées par le Musée de la Ville à Saint-Quentin-en-Yvelines.

**→ Voir fiche 3.1 : développer la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales**

## 2.5 Maintenir et développer un cadre de vie d'exception

Le territoire bénéficie d'un capital exceptionnel en matière de patrimoine naturel et paysager (en raison de la spécificité, de la variété et de la qualité des paysages) et d'équipements sportifs et de loisirs. La mise en valeur du capital existant, en raisonnant à différentes échelles et à destination de différents publics, est donc une pièce maîtresse de la stratégie d'excellence visée par le territoire.

La présence de la nature à proximité immédiate des lieux de vie, doublée d'un tissu dense d'équipements sportifs et de loisirs, constitue une offre « sport-nature-loisir » cohérente et unique en Ile-de-France constitutive d'un cadre de vie d'exception auquel sont très attachés les habitants du territoire. Ce capital, partie de l'identité du territoire, doit être préservé, développé et valorisé pour que le territoire soit un territoire de bien-être. Ceci suppose d'intégrer cette dimension dès l'amont des projets d'aménagement en gestation mais également de mener à bien des projets structurants déjà engagés (par exemple le développement de l'ensemble Base de loisirs-Vélodrome national, du complexe couvert de ski alpin sur la colline d'Elancourt ou encore la poursuite du développement des sentiers pédestres et de randonnée).

Ces caractéristiques sont également des éléments fondamentaux de l'attractivité du territoire dans toutes ses dimensions. C'est un élément de son attractivité résidentielle, sur lequel le territoire va pouvoir s'appuyer pour relancer sa croissance démographique. C'est également un élément de son attractivité économique tant la qualité de l'environnement dans lequel les salariés vont être amenés à évoluer est élément majeur du choix d'implantation d'une entreprise. C'est également un atout en faveur du développement touristique du territoire, notamment dans son volet tourisme vert. Enfin, c'est un élément sur lequel le territoire peut s'appuyer pour développer sa renommée et sa notoriété, notamment par l'accueil de grands événements (sportifs, culturels, ...).



## Titre 1.3

### Des conditions pour rendre l'ambition opérable

Pour être réellement le document qui non seulement énonce l'ambition mais la rend atteignable, le CDT met en perspective, de manière globale et systémique, les objectifs de la transformation du territoire avec les grands déterminants de sa réalisation.

Les partenaires identifient ainsi un certain nombre de verrous et de freins qui doivent être levés pour réussir la transformation du territoire, voire dans certains cas pour simplement pouvoir l'engager : ce sont les conditions de la mise en œuvre du projet porté par les cocontractants.

Ces conditions sont de quatre ordres :

- la mobilisation du foncier,
- la réalisation de grandes infrastructures permettant la circulation des personnes et des informations,
- le désenclavement de sites de projets majeurs et la mise en relation des pôles structurants,
- les conditions de programmation urbaine.

#### 1 La mobilisation du foncier

Une première famille de conditions réside dans la levée des « verrous » fonciers. De nombreux sites de projets sont localisés sur des terrains dont la mobilisation effective n'est pas garantie à ce jour. Or, les projets qui doivent y prendre place sont indispensables à la transformation du territoire à plusieurs titres :

- ils vont contribuer à la création / requalification / mutation de quartiers entiers en quartiers mixtes pouvant accueillir des équipements (centres de formation et de recherche), des services, des activités tertiaires, des résidences pour étudiants, des résidences hôtelières, et du logement résidentiel et familial ;
- ils sont nécessaires pour mettre le territoire en capacité de répondre aux objectifs de la TOL en matière de production de logements ;
- ils ont une forte capacité d'entraînement pour tout un territoire. Ces projets, souvent de grande ampleur, présentent une masse critique à partir de laquelle la mise en mouvement des acteurs s'engage ce qui démultiplie les effets du projet pour le territoire, et permettent de réaliser des morceaux de ville à part entière proposant aux occupants de jour (actifs) comme de nuit (résidents) le niveau d'urbanité et de qualité de service attendu et d'échapper à une logique de zoning.

La nature de l'offre urbaine qui pourra s'y déployer est ainsi fonction :

- du calendrier et des conditions de libération (en bloc ou par phase),
- des conditions financières accordées aux autorités locales pour mobiliser les terrains publics et les moyens financiers mobilisables pour constituer des réserves foncières à moyen terme et pour assurer le portage pré-opérationnel<sup>8</sup>,
- des moyens mis en place pour évacuer les risques et nuisances qu'ils recèlent (pollution en particulier dont la pollution pyrotechnique sur les terrains propriété de

<sup>8</sup> De ce point de vue, le phasage éloigné de la réalisation de certaines infrastructures majeures constitue un défi particulièrement important : il faut inventer les moyens pour que des territoires majeurs de projet (mais à un horizon plus reculé) restent accessibles en termes de coûts fonciers pour réaliser les aménagements le moment venu et qu'inversement ces perspectives ne conduisent pas à un relatif attentisme, voire un gel sur des secteurs pré-opérationnels.

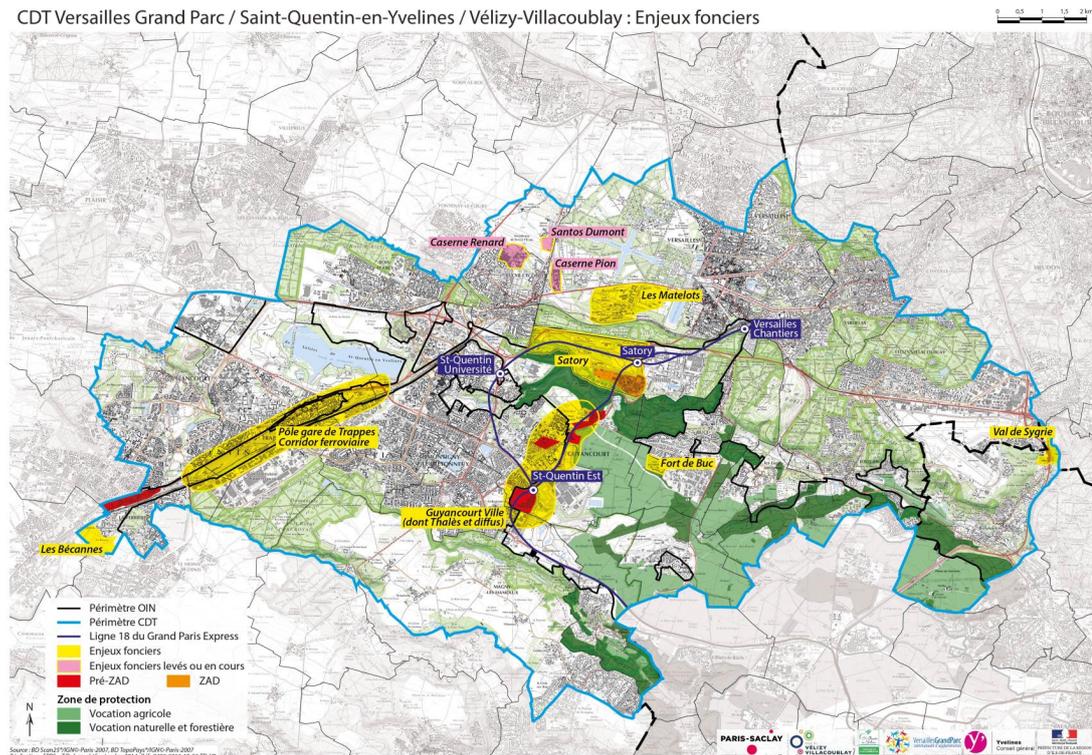
l'armée, mais également la question des lignes à très haute tension et de leur potentiel enfouissement).

La plupart de ces terrains sont propriété de l'Etat (utilisés par le Ministère de la Défense notamment à Versailles Satory ou aux Matelots-Mortemets) ou de ses opérateurs (RFF et SNCF). Leur mobilisation opérationnelle requiert généralement une action coordonnée et simultanée de plusieurs acteurs, qui nécessite la conjonction de décisions réglementaires, programmatiques ou encore financières qui dépassent les prérogatives des acteurs publics locaux.

Le protocole foncier du 2 mai 2011 entre l'Etat et l'EPPS permet de clarifier les modalités de transferts du foncier du premier vers le second sur des terrains identifiés (notamment les secteurs du Moulon, de Satory et de la Minière). La loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public constitue également, un levier important pour lever ces « verrous » fonciers. Certains sites de projets majeurs du territoire (Versailles-Satory par exemple) figurent dans le programme yvelinois de mobilisation du foncier public en faveur du développement de l'offre de logements pour la période 2012-2016.

La mise en œuvre des grands projets du CDT nécessite également un outillage fort des autorités locales en matière de maîtrise ou d'anticipation foncière (droit de préemption urbaine, zone d'aménagement différé, réserves foncières, conventionnement avec un EPF, déclaration d'utilité publique ...), donc d'observation. La mise en œuvre du CDT sera l'occasion de réaliser un inventaire partagé du foncier mutable issu des friches industrielles, tertiaires, ferroviaires ou de parties de zones d'activités obsolètes susceptibles de muter. La question du phasage de ces mutations devra également être traitée minutieusement et en bonne intelligence entre les différentes parties prenantes.

CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Enjeux fonciers



## 2 La réalisation des grandes infrastructures

### 2.1 La réalisation des grandes infrastructures de transports

Une deuxième famille de conditions réside dans l'impact décisif de la réalisation des infrastructures de transports qui apparaissent nécessaires pour engendrer une nouvelle dynamique pour le territoire et conduire à un changement d'ordre de grandeur et, pour partie, de nature du développement sur le territoire de Paris-Saclay.

Compte-tenu de son positionnement en Ile-de-France, de sa géographie physique et humaine, de son potentiel foncier, de la présence de grands inducteurs économiques mais aussi des fragilités en matière de conditions de déplacements que connaît le territoire (fragilité générale de l'offre de transport public – notamment le RER C et les lignes U et N dont le territoire est très fortement tributaire dans sa relation à Paris mais aussi dans ses relations internes – et difficultés de circulation en rocade et relatif enclavement de certains sites), l'enclenchement d'une nouvelle donne dans les conditions de développement repose en partie sur une évolution significative de l'offre de transport.

Ces enjeux d'infrastructures se posent à différentes échelles :

- A l'échelle métropolitaine, pour rendre effective l'accessibilité à 360 degrés du territoire : amélioration de l'accessibilité depuis et vers Paris-centre et la Défense (et au-delà la vallée de la Seine), les aéroports (Orly notamment), les gares TGV et les principales polarités métropolitaines. La réalisation du tramway T6, la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express (interconnecté au réseau ferré), la réalisation de la Tangentielle Ouest (TGO) et de son prolongement et la réalisation du tram-train Versailles-Massy-Evry sont pour cela les projets prioritaires.
- A l'échelle du grand territoire, la relation avec le cœur du campus Paris-Saclay est fondamentale pour permettre le développement du cluster. La ligne 18 du Grand Paris Express est pour cela le projet principal<sup>9</sup>, moteur et structurant y compris aux échelles inférieures. Le projet de transport en commun en site propre (TCSP) Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines est également un projet majeur pour permettre de développer les échanges entre l'est et l'ouest du Plateau de Saclay.
- A l'échelle du territoire du CDT ensuite, des projets d'infrastructures moins structurants doivent être réalisés pour permettre une amélioration des circulations entre les territoires de Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Villacoublay.
- Enfin, un travail fin sur la trame et la voirie devra être mené à l'échelle communale et des quartiers afin de fluidifier les circulations, de limiter les enclaves et cul-de-sacs et de favoriser le développement des mobilités douces.

### 2.2 La généralisation d'infrastructures numériques de haut niveau

Pour la mise en place du très haut débit (THD), le territoire est actuellement dépendant d'initiatives portées par de multiples opérateurs publics (comme Quentioip à Saint-Quentin-en-Yvelines) ou privés soumis à de fortes contraintes de rentabilité de leurs investissements. Il s'agit donc pour les partenaires d'œuvrer pour que les projets de déploiements du THD soient rapidement mis en œuvre dans des conditions économiques qui ne pénalisent ni les collectivités ni les opérateurs et qui renforcent rapidement la crédibilité du territoire aux yeux des entreprises.

---

<sup>9</sup> La réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express confirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour 2030 apparaît, par son ampleur et par sa capacité à connecter le territoire à la fois au Grand Territoire Paris-Saclay et à la métropole, comme le projet d'infrastructure primordial susceptible d'accompagner la réalisation de l'ambition stratégique du territoire. Cependant, sa réalisation tardive risque de retarder l'émergence de certains projets (en particulier d'habitat) et de complexifier la réalisation des objectifs de production de logements inscrits dans la TOL.

La mise à disposition d'infrastructures mutualisées (plateformes de services, data centers, ...) et le soutien de la puissance publique à ces projets permettra de dynamiser le tissu économique et contribuera à l'amélioration de la performance des entreprises du territoire.

### 2.3 **Le désenclavement de sites de projet majeurs et la mise en relation des pôles structurants**

La réalisation de l'ambition économique suppose le développement de sites de projets qui concentrent une partie importante des objectifs de production de logement et de développement économique du CDT et dont certains sont enclavés et nécessitent une intégration renforcée avec la ville existante.

C'est notamment le cas du plateau de Satory à Versailles, qui connaît un enclavement réel et dont la réalisation est entièrement conditionnée par la désaturation de ses accès routiers aux heures de pointe et par l'amélioration de son accessibilité en transport en commun. C'est également le cas du corridor ferroviaire qui constitue l'axe central de Saint-Quentin-en-Yvelines et une importante coupure urbaine, et pour l'aménagement duquel la restructuration de la RN10, porteuse d'une nouvelle couture urbaine à Trappes et à La Verrière, est indispensable.

La réalisation des ambitions économiques énoncées dans le CDT repose également sur la mise en relation des principales polarités du territoire. Or ces liaisons ne correspondent pas toujours aux tracés principaux et historiques du territoire et sont parfois insuffisantes. Il faut donc aborder la question des infrastructures et des services de mobilité à l'aune d'une « nouvelle » lecture du territoire et améliorer des relations telles que Satory - Buc - Sud Plateau ou encore Vélizy-Villacoublay - Satory - Saint-Quentin-en-Yvelines.

## 3 **Les conditions de programmation urbaine**

Il convient enfin d'examiner les conditions de fixation future des objectifs territorialisés de programmation urbaine – en particulier en matière de création de logements – et notamment ceux qui font l'objet d'une contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales dans le cadre du présent CDT.

La définition d'objectifs ambitieux dans le SDRIF<sup>10</sup>, conjuguée avec l'aggravation de la crise du logement en Ile-de-France, conduit les acteurs à s'interroger sur les modalités de déclinaison et de financement de la TOL (territorialisation des objectifs de logements), en lien avec la forme que prendra la future autorité organisatrice du logement en Ile-de-France.

Plus largement, la mise en œuvre de l'acte 3 de la décentralisation et la forme que prendra la gouvernance régionale en matière d'urbanisme, de développement économique et d'habitat et l'articulation, sur ces sujets, entre la Métropole du Grand Paris et ses territoires limitrophes, mais aussi l'évolution de la fiscalité entreprises (redevance pour la création de bureaux notamment) peut conduire à un bouleversement des règles de programmation urbaine, avec potentiellement un renforcement de la pression, sous la contrainte ou l'incitation financière, pour que les territoires se constituent en intercommunalités<sup>11</sup> et se dotent d'outils robustes pour garantir la cohérence de la planification urbaine et de la production de logements et de locaux d'entreprises dans l'espace et dans le temps.

---

<sup>10</sup> La production de logements y devient une condition *sine qua non* du développement économique, qui court le risque d'être asphyxié sous l'effet mécanique du faible dynamisme de la population active.

<sup>11</sup> La loi relative à l'affirmation des métropoles prévoit que les EPCI d'Ile-de-France hors Métropole de Paris devront compter un minimum 200 000 habitants, ce qui n'est à ce jour le cas ni de Versailles Grand Parc ni de Saint-Quentin-en-Yvelines.

## **Titre 2**

---

### **Les priorités et les objectifs du CDT**

Le territoire du CDT s'est affirmé au fil du temps comme un territoire d'excellence – notamment économique – mais dont l'attractivité au sein de la métropole francilienne est en repli du fait notamment du relatif blocage des parcours résidentiels des entreprises et des ménages. Il doit désormais se remettre en mouvement pour, sur la base de ses atouts propres, retrouver un rôle de premier plan dans la construction d'une métropole attractive et compétitive et proposer une qualité de vie élevée pour ses entreprises et pour ses habitants.

Le projet stratégique pour le territoire du CDT s'appuie avant tout sur le moteur d'une stratégie économique déclinée en 5 orientations et incarnée dans un ensemble de projets cohérents entre eux, complémentaires et hiérarchisables à des horizons de 5,10 et 15 ans.

La mise en œuvre de cette stratégie est liée à un certain nombre de facteurs (mobilisation du foncier, amélioration des dessertes en transports publics, organisation de l'appareil de production de l'aménagement, ...) et sa soutenabilité dans le temps long repose sur la mise en œuvre convergente de stratégies connexes en matière d'accueil résidentiel, de services offerts à la population active, d'accessibilité des emplois, de mise en relation physique des sous-ensembles du territoire, de qualité de services à la population, d'aménités urbaines ou encore de formes de travail innovantes.

## Titre 2.1

### **Une stratégie de développement économique équilibrée, autour de la promotion de pôles mondiaux d'excellence et du renforcement des dynamiques locales**

La stratégie économique est structurée en cinq axes qui, répondant aux grands enjeux exprimés dans le SDT et s'incarnant dans les projets et actions du Titre 3, forment un système cohérent :

- une stratégie qui assure au territoire une visibilité internationale par le développement de pôles mondiaux d'excellence économique,
- une stratégie de long terme équilibrée et résiliente,
- une stratégie qui vise la démultiplication de la valeur de l'offre économique existante,
- une stratégie qui met la recherche et l'innovation au service du développement économique,
- une stratégie qui favorise le développement de l'entrepreneuriat local.

#### **1 Assurer une visibilité internationale au territoire par le développement de pôles mondiaux d'excellence économique**

Le territoire compte plusieurs clusters d'excellence d'envergure potentiellement mondiale. Locomotives entraînant toute l'économie du territoire, ces pôles sont amenés à jouer un rôle d'ambassadeur du territoire et à lui assurer une visibilité internationale.

##### **1.1 Etre précurseur en matière de développement des KET (Key Enabling Technologies) en tirant parti des dynamiques complémentaires du Campus de Saclay et des pôles de compétitivité, notamment System@tic**

Les Key Enabling Technologies sont les technologies qui rendent possibles d'autres avancées scientifiques ou technologiques, aujourd'hui au centre de la stratégie d'innovation Européenne.

Le pôle de Compétitivité System@tic Paris-Région soutient des projets de R&D et fédère près de 800 acteurs de l'innovation (grands groupes, PME, établissements d'enseignement supérieur et de recherche, investisseurs privés et collectivités) autour de la conception, de la réalisation et de la maîtrise des systèmes complexes, avec pour finalité de faire de l'Ile-de-France l'un des quelques territoires visibles au niveau mondial sur ces questions.

Il se structure aujourd'hui autour de quatre marchés applicatifs à forte dimension sociétale (Automobile et transports ; Télécommunications ; Confiance numérique et sécurité ; Gestion intelligente de l'énergie) et deux domaines technologiques (Logiciel libre et Outils de conception et de développement de systèmes). La filière de la Gestion intelligente de l'énergie est ainsi, par exemple, en train de se structurer en cluster du futur énergétique des villes sur le territoire, incarnant la dimension industrielle de la transition énergétique qui s'engage sur le territoire.

Plusieurs projets d'envergure témoignent de cette dynamique.

Le projet Smart Campus vise à créer sur le campus de l'UVSQ un réseau local de production d'électricité alimenté par des énergies renouvelables. Ce projet a été développé en partenariat avec Alstom, GDF-Suez et Renault.

Sysmo 2015, porté par la RATP et Renault, vise à développer une plateforme d'information voyageur multimodale (transport en commun, covoiturage, auto-partage) première étape d'un système de transport urbain connecté.

Le Solar Decathlon, compétition internationale créée par l'US Department of Energy, fait concourir des étudiants en ingénierie et en architecture dans la conception et la construction de bâtiments autonomes en énergie. Pour l'édition 2014, les 20 maisons en compétition ont été construites dans les jardins du Château de Versailles.

Le Programme gare associant la SNCF, Alstom, Saur et GDF-Suez cherche à améliorer la performance énergétique des gares et pôles multimodaux par des dispositifs innovants. La Gare de Versailles Chantiers est retenue comme démonstrateur de la démarche.

La rénovation du bâtiment Challenger de Bouygues à Guyancourt doit en faire un bâtiment vitrine de l'innovation de Bouygues Immobilier, en divisant par 10 la consommation d'énergie (géothermie, photovoltaïque) et en réduisant de 60% la consommation d'eau.

Par la concentration des acteurs liés à l'innovation et notamment de la recherche et de l'enseignement supérieur, le projet Paris-Saclay crée un environnement de haute visibilité sur la scène internationale. System@tic Paris-Région assure l'animation de l'écosystème, indispensable à la réussite des clusters, et servira ainsi de lien entre les entreprises et le campus.

Ces deux dynamiques s'alimentent mutuellement et doivent permettre de constituer un moteur de croissance pour le territoire francilien et, par effet d'entraînement, pour la France compte tenu du poids scientifique et économique que représentent ses acteurs.

Metagenopolis est l'un des 4 démonstrateurs français accompagnés par le Commissariat général à l'investissement. Implanté au cœur du centre de l'INRA de Jouy-en-Josas, unique au monde et doté de 25 millions d'euros de financement public, il vise à se donner les moyens de reprogrammer le microbiote intestinal à des fins nutritionnelles préventives ou thérapeutiques, avec des applications majeures et nombreuses dans le domaine de la prévention, du diagnostic thérapeutique et la nutrition.

L'intensification des liens avec les chercheurs et entreprises et une meilleure articulation avec l'environnement économique de Paris-Saclay sont les principaux enjeux pour son développement à court terme.

Le territoire du CDT encourage les interactions entre pôles de compétitivité dans le cadre de Paris-Saclay. Ces dynamiques s'inscrivent pleinement en lien avec l'ambition stratégique énoncée de faire du territoire le territoire de l'excellence industrielle et du passage de la recherche au développement, par le développement des synergies entre recherche publique et privée, par le développement des relations entre PME et grands groupes en s'appuyant sur les filières automobiles, transports, TIC et sur la spécialisation du territoire en ingénierie à valeur ajoutée et en « manufacturing avancé »<sup>12</sup>.

La concentration des activités de recherche et développement privé et des activités d'ingénieur sur le territoire du CDT au sein d'un grand axe orienté est-ouest oblige à raisonner à la fois à l'échelle globale de Paris-Saclay (renforcer les coopérations et les liaisons avec le sud du Plateau) et à renforcer les relations avec la vallée de la Seine et Paris-La Défense. La responsabilité de la partie yvelinoise de Paris-Saclay est forte pour que le cluster ne reste pas enfermé dans son territoire et s'affirme comme un moteur métropolitain et national.

---

<sup>12</sup> Le manufacturing avancé consiste dans l'intégration et l'application de technologies et de méthodes innovantes, en particulier les NTIC, dans les processus de production industrielle.

→ Voir fiche 1.2 : Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique

## 1.2 Faire émerger le cluster de la mobilité du futur

Porté par le pôle de compétitivité Mov'eo, l'installation de l'IEED VeDeCoM<sup>13</sup> est une opportunité exceptionnelle pour concrétiser une stratégie économique assise sur le soutien à l'innovation comme levier de croissance économique.

VeDeCoM se donne pour ambition de répondre au bouleversement, sans précédent au niveau mondial, de la demande et des usages dans les transports individuels, en inventant en même temps les nouvelles mobilités et les nouveaux véhicules qui, ensemble, permettront d'augmenter l'efficacité énergétique des transports individuels tout en réduisant fortement les émissions polluantes.

Cette ambition présente de grandes inconnues, du point de vue des technologies (automobile, information...) comme de celui des usages, et sera complexe dans la mesure où interviendront des facteurs hétérogènes (coûts, acceptabilité, tendances sociétales, compétition). Par conséquent, elle nécessite une démarche partenariale forte associant les principaux acteurs de la filière industrielle automobile (constructeurs, équipementiers...), les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, les collectivités territoriales, les opérateurs de mobilité, les constructeurs et les gestionnaires d'infrastructures, les urbanistes, les économistes, les sociologues et encore les designers et artistes. C'est le sens et la motivation profonde des partenaires dans VeDeCoM.

L'enjeu est désormais d'installer l'IEED VeDeCoM à Satory. Ce site bénéficie de nombreux atouts pour héberger le cluster de la mobilité du futur :

- une situation idéale entre les sites de R&D des grands constructeurs et équipementiers (Technocentre Renault à Guyancourt, centre de design PSA à Vélizy, Valéo à La Verrière), de nombreux sites de recherche publique (Université de Saint-Quentin-en-Yvelines, campus Paris Saclay) et des grandes écoles (HEC, Polytechnique, ...),
- un potentiel foncier considérable,
- la présence de pistes d'essais, qui a contribué à rassembler dans la zone d'activités de Satory Ouest des entreprises industrielles œuvrant dans les technologies des armements terrestres ou du sport automobile, ainsi que des laboratoires de recherche en lien avec Mov'eo, et dont une partie pourrait, dans le cadre d'une restructuration, encore contribuer à faciliter les recherches conduites par VeDeCoM et l'IFSTTAR

L'IEED VeDeCoM prévoit de regrouper progressivement à Satory d'ici à 2015 environ 250 chercheurs et ingénieurs dans les domaines de la chaîne de traction électrique des véhicules, de l'électronique embarquée pour la conduite automatique sécurisée et des nouveaux services associés à l'éco-mobilité.

Concrétiser rapidement un développement pérenne et attractif sur l'ouest du plateau est désormais la condition de la réalisation du cluster à Satory. Il s'agit pour les acteurs publics de proposer une offre immobilière attractive à court terme pour permettre l'implantation des différents acteurs du projet. Les opérations d'aménagement « Hall B bis » et des « Marronniers », au sud de l'allée des Marronniers, doivent permettre l'accueil de l'IEED dans un programme immobilier adapté. Elles comprendront un programme de bureau, des laboratoires de l'IFSTTAR, une plateforme technologique, un IPHE et deux écoles d'ingénieurs (ESIGELEC et ISTY).

<sup>13</sup> Institut d'Excellence des Energies Décarbonées centré sur le Véhicule Décarboné Communicant et sa mobilité

Le projet VeDeCoM a vocation à s'appuyer très vite sur le démonstrateur que sera le nouveau quartier urbain mixte de Satory Ouest. Structuré autour de l'interaction entre recherche-innovation et développement urbain, il sera porteur d'un urbanisme de nouvelle génération et appliquera des expérimentations du cluster de la mobilité au service du projet d'aménagement. Ce processus d'urbanisation ne correspond pas aux mêmes échéances que l'installation de l'institut. Il se fera donc par phases spécifiques ou mixtes s'imbriquant les unes dans les autres, dans une vision de long terme de l'environnement urbain et économique.

L'enjeu est désormais d'identifier les conditions d'ancrage et de déploiement du cluster de la mobilité du futur :

- créer les conditions d'attractivité, d'accueil et d'évolution des entreprises, des laboratoires, des centres de R&D :
  - en développant une offre immobilière adaptée aux besoins des différents types d'entreprises,
  - en facilitant la collaboration et les échanges entre utilisateurs, notamment par l'accès à des équipements partagés à haute valeur ajoutée,
  - en ciblant et sélectionnant des acteurs économiques dont l'implantation sur le site favoriserait les synergies ;
- d'anticiper et planifier le développement progressif des services et des équipements qui accompagneront la construction par étapes du cluster ;
- d'apporter une offre de services adaptée à l'activité et aux besoins des utilisateurs, en maximisant la mutualisation des services et des équipements, ciments de l'écosystème (laboratoire, hôtel à projets, fablab, lieux collaboratifs, services de groupements d'achats, gardiennage, ...), et en permettant ainsi la mise en synergie et la rencontre des acteurs (entreprises, laboratoires de recherche, écoles, ...);
- de permettre la mise en place d'activités connexes nécessaires au bon fonctionnement et à l'animation du site : prestations résidentielles, activités de congrès, d'événementiel et d'exposition, centres de documentation et de formation, showrooms, commerces et équipements de proximité, restauration, stationnement mutualisé, services de transports. L'enjeu résidant dans la mise en réseau performante de toutes les opportunités qu'offre le territoire par des liaisons et des dessertes efficaces, ces activités connexes ne seront pas forcément installées sur le site même.

→ Voir fiche projet 1.1 : Versailles Satory

### 1.3 **Elaborer un plan d'action coordonné des acteurs en matière de promotion et de prospection à l'international**

Aujourd'hui, des « marques » territoriales fortes cohabitent sur le territoire. Versailles est une marque mondiale installée puisque le château est l'un des 10 sites les plus connus au monde. Elle est le gage d'une histoire, d'un patrimoine et d'une certaine qualité de vie. La marque « Paris-Saclay » est le fruit de la symbiose entre la marque de l'OIN et celle de l'université qui porte désormais ce nom. Déjà promue dans les milieux scientifiques et technologiques de par le monde, elle renforce l'identité d'un territoire ancré dans la recherche et l'innovation.

Pour développer la visibilité économique internationale du territoire, les acteurs du territoire doivent capitaliser sur ces différentes images pour construire un plan d'action concerté en quatre volets :

- Le premier volet consiste à définir un positionnement commun pour le territoire et la promesse territoriale associée, à analyser les forces et faiblesses de l'offre territoriale au regard des différents segments de marchés qu'ils souhaitent investir et à définir des

profils d'entreprises cibles (secteurs d'activités, position dans la chaîne de valeur, maturité, taille,...)<sup>14</sup>.

- Sur cette base, les partenaires conduiront des efforts de prospection à destination des entreprises ciblées, en s'appuyant sur les grands groupes du territoire présent à l'international et sur le réseau français des développeurs économiques (AFII, ARD Paris Région, ...).
- Le troisième volet consiste dans la construction d'un service territorial d'aide à l'implantation mettant à disposition des entreprises internationales souhaitant s'implanter sur le territoire un portefeuille de services pouvant correspondre à leurs besoins (immobilier, recrutement, fiscalité, impatriation, mise en relation, ...), en s'appuyant sur les services déjà offerts par les structures existantes telles que l'ARD Paris Région ou les services économiques du Conseil Général.
- Un dernier volet support consiste dans la mise en place d'une démarche d'observation fine et permanente du territoire permettant aux acteurs d'adapter l'offre territoriale et les réponses apportées aux entreprises au cours du processus d'implantation.

**→ Voir fiche 1.1 : Elaborer une stratégie de marketing territorial afin de développer l'attractivité internationale du territoire.**

## 2 Une stratégie économique de long terme équilibrée et résiliente

La stratégie de développement du territoire vise un équilibre entre visibilité internationale autour de pôles d'excellence, satisfaction des besoins de la population résidente et renforcement de la cohésion sociale et territoriale. Elle poursuit un objectif de maintien et de développement de l'économie des services et des loisirs et de l'économie publique, qui occupent une place importante dans le territoire.

La stratégie économique du territoire peut s'appuyer pour cela sur plusieurs atouts et potentialités qui lui sont propres :

- l'image véhiculée par le patrimoine de notoriété mondiale de Versailles ;
- des infrastructures rayonnantes permettant le développement du tourisme d'affaires international (Palais des Congrès de Versailles, aérodrome de Toussus-le-Noble, espace outdoor créé pour l'accueil de Solar Decathlon, ... ) ;
- le patrimoine naturel et paysager exceptionnel du territoire, point d'appui pour développer le tourisme vert à destination des franciliens ;
- des infrastructures récréatives et sportives à fort rayonnement permettant l'affirmation de l'identité « sports-loisirs » de Saint-Quentin-en-Yvelines (base de loisirs, vélodrome national, golf, ... ) ;
- l'économie publique induite par le statut de préfecture de Versailles, vecteur d'équilibre et de stabilité économiques.

### 2.1 Développer l'économie résidentielle et de services pour constituer un cadre de vie équilibré et de qualité

La stratégie économique en matière de satisfaction des besoins de la population locale se décline en plusieurs aspects que sont la santé, l'économie publique, la culture et plus globalement l'économie de services.

<sup>14</sup> Le ciblage des domaines d'activités puis des entreprises à prospecter pourra notamment s'appuyer sur un travail d'identification du potentiel d'application qu'offre la recherche académique présente sur le campus Paris-Saclay.

### 2.1.1 **Valoriser la présence de nombreux emplois publics comme gage de stabilité et de cohésion pour le territoire**

Le tissu économique du territoire est marqué par la présence de l'emploi public.

Les emplois dans l'administration publique, l'enseignement et la santé représentent à Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles près de 35%. Ce chiffre masque cependant un net déséquilibre entre Versailles où l'emploi public représente près de 50% du total des emplois et Saint-Quentin-en-Yvelines où il ne représente que 13%.

Facteur de pérennité de l'emploi sur le territoire, l'emploi public joue un rôle de stabilisateur pour l'ensemble du territoire, au service de sa cohésion sociale et un rôle d'amortisseur en cas de ralentissement économique à une échelle territoriale plus large.

L'emploi public favorise l'attractivité du territoire en pesant favorablement dans les choix d'implantation des entreprises : le maillage fin des équipements publics, constitutif de la qualité de l'offre urbaine, permet la satisfaction des besoins des salariés vivant sur le territoire et des entreprises qui y sont installées, la proximité avec les différents centres de décisions et de formation est un atout pour les entreprises.

La présence massive du secteur public peut également avoir un aspect incitatif sur les acteurs privés s'il est porteur d'exemplarité. C'est notamment le cas en matière de gestion du parc des équipements publics. La mise aux normes bâtiments en matière de consommation d'énergie est ainsi un enjeu fort pour la réussite de la transition énergétique sur le territoire : une rénovation énergétique d'ampleur permettrait une diminution de la facture énergétique globale du territoire, fournirait des emplois en nombre pour des entreprises locales et pourrait avoir un effet d'entraînement auprès des acteurs privés.

### 2.1.2 **Le développement de l'économie des services pour faciliter la vie des habitants et des actifs**

La satisfaction des besoins locaux passe par le développement de services de proximité performants.

Parmi ceux-ci, une attention particulière doit être portée à l'équilibre entre grands équipements commerciaux et commerces locaux de proximité dans la satisfaction des besoins des populations locales.

Le territoire compte 4 pôles commerciaux majeurs : 3 pôles de grandes surfaces, dont Vélizy 2 qui est le premier centre commercial des Yvelines (67 000m<sup>2</sup> de surfaces, près de 300 boutiques pour 4 000 emplois en 2012), et Versailles, pôle de centre-ville (près de 500 commerces hors grandes surfaces en 2012) le plus important du département et deuxième pôle d'Ile-de-France hors Paris après Boulogne-Billancourt.

L'emploi dans le commerce de détail y est assez peu dynamique (+3,2% entre 1999 et 2012)<sup>15</sup>, en comparaison avec l'Ile-de-France où il a augmenté de 15,2 % entre 1999 et 2012. Cette faible augmentation s'est concentrée sur les 4 pôles commerciaux majeurs (Vélizy-Villacoublay, Montigny-le-Bretonneux, Versailles, Bois d'Arcy) dont l'emploi salarié de commerce de détail a progressé de +8,1%. En dehors de ces communes, l'emploi a fortement diminué (-16,9 %), notamment dans des petits et moyens pôles commerciaux tels que Trappes (-27 %), Viroflay (-16 %) ou Jouy-en-Josas (- 43 %).

Les grands centres commerciaux concentrent de plus en plus fortement l'offre commerciale et jouent un rôle primordial pour la satisfaction des besoins des populations locales, notamment

<sup>15</sup> D'après *Les chiffres clés du commerce CDT Paris Saclay*, CG 78

dans les domaines de l'équipement de la maison, de la personne et du sport. En raison de leur taille, leur zone de chalandise excède le territoire du CDT<sup>16</sup> et ils participent à l'attractivité commerciale du territoire et à son développement économique.

Le modèle des grands centres commerciaux, par l'utilisation extensive du sol et l'utilisation massive de la voiture particulière qu'il induit, n'est cependant pas en adéquation avec la vision de l'aménagement du territoire que souhaitent promouvoir les partenaires, fondée sur l'économie des ressources, la revalorisation de la proximité et de la densité et le développement d'alternatives à l'usage intensif de la voiture particulière et à l'autosolisme, quand les commerces locaux de proximité favorisent les relations de voisinage, la déambulation pédestre et la vie de quartier. De plus, la concentration à l'œuvre de l'emploi commercial de détail dans les centres commerciaux porte le risque d'une désertification de certaines communes en commerces de proximité de détail diffus.

Les autorités locales souhaitent donc conforter les commerces locaux de proximité. Pour ce faire, elles visent à intégrer la question commerciale à l'amont des opérations d'aménagement pour que les nouveaux quartiers bénéficient, dès la livraison des premiers logements, d'une offre commerciale de proximité afin d'immédiatement « faire quartier » et « faire ville ». Cela suppose de concevoir des opérations urbaines dont la taille soit suffisante pour permettre l'implantation de commerces variés. Les opérations de renouvellement urbain seront également une opportunité pour permettre à des commerces non viables de se repositionner sur les pôles structurants ou les axes de communication.

Un plan de développement de l'économie sociale et solidaire doit également être mis en place à l'échelle du territoire du CDT pour coordonner les initiatives existantes et permettre le développement d'emplois pérennes tournés vers la satisfaction des besoins locaux. Par ailleurs, l'économie sociale et solidaire est un domaine propice au développement d'une innovation « remontante », fruit des initiatives locales. Les acteurs publics locaux entendent donc favoriser les initiatives innovantes dans le domaine de l'économie résidentielle en promouvant par exemple les modes d'organisation mutualistes et coopératifs, en soutenant le développement de conciergeries solidaires dans les principaux lieux de centralité ou encore en valorisant les productions locales et les circuits courts. Les acteurs publics locaux doivent pouvoir être des facilitateurs dans les différentes phases de réalisation de ces projets (appui à la conception, recherche de financements, de locaux, de main d'œuvre, etc.).

**→ Voir fiche 2.2 : Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail**

Des services spécifiques seront mis en place à destination des salariés qui circulent quotidiennement en dehors du territoire, principalement à destination de La Défense et de Paris, et dont les flux importants mettent sous tension le réseau de transport en commun et les grandes voies d'accès au territoire et peuvent être sources de stress, de désagréments urbains et de perte de temps pour les salariés. Une politique d'adaptation doit permettre à une partie de la population active pendulaire de travailler au sein de son bassin de résidence. Il s'agit aussi bien d'ouvrir de nouveaux espaces de travail du type télécentre et coworking, que d'offrir des conditions adéquates au télétravail à domicile, par l'adduction finale d'un réseau résidentiel de fibre optique et le déploiement d'une infrastructure mobile 4G. Une réflexion sur l'open data devra également être initiée par les collectivités dans le but de favoriser la mise en place de nouveaux services pour la population.

---

<sup>16</sup> C'est particulièrement vrai pour Vélizy 2 dont la zone de chalandise comprend 6,1 millions d'habitants (source : Unibail Rodamco)

## 2.2 La culture et la santé au cœur de l'ambition et des projets

### 2.2.1 Garantir le bien-être des habitants par la consolidation des dynamiques territoriales de santé

La santé dépend, pour une très large part, des conditions de vie, de travail et de déplacements, de la qualité de l'environnement physique et socio-économique, ainsi que de l'accessibilité pour tous à des services de santé de qualité. Le territoire doit donc agir de manière coordonnée et partenariale sur la multiplicité des facteurs porteurs d'amélioration de la santé de la population.

Le territoire est, par l'intermédiaire de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, membre du réseau français des villes santé de l'OMS. Par le biais de ce programme le territoire s'engage à améliorer le bien-être physique, psychique, social et environnemental de ses habitants.

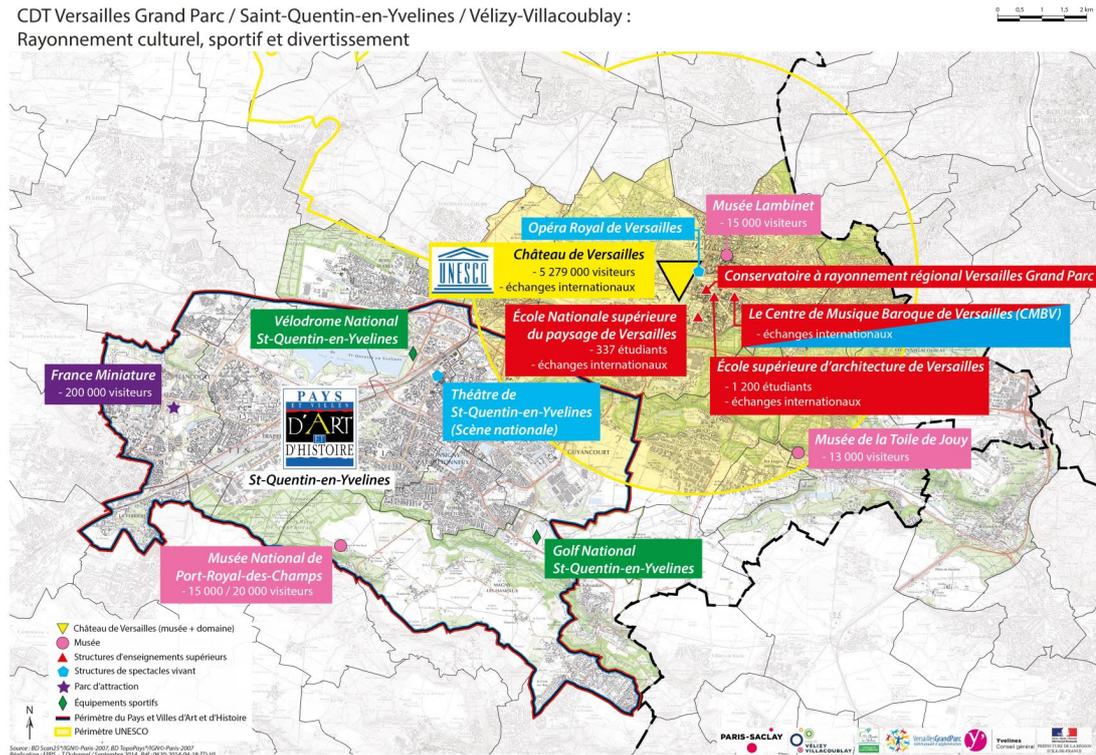
Les acteurs du territoire agissent également dans ce cadre sur la promotion des activités physiques au quotidien par le soutien au développement des modes de transports actifs (vélo, marche, ...). Des Projets Locaux de Santé (PLS), dont l'objectif est de développer le rôle d'acteur et de promoteur des établissements hospitaliers autour de thématiques locales de santé publique, sont également portés par l'hôpital de Versailles autour de la prévention contre le tabagisme et de la vie affective et la sexualité des jeunes.

Cela nécessite d'inclure la dimension santé très en amont dans les projets d'aménagement, et en aval, d'agir sur la mise en réseau et l'accessibilité des équipements de santé et des professionnels qui soignent et accompagnent les personnes en situation de fragilité et sur l'accessibilité et la qualité de l'information à destination de la population. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication, les innovations en matière d'électronique et de robotique associées à la présence d'infrastructures de télécommunications performantes constituent une opportunité pour garantir et améliorer la qualité des soins.

### 2.2.2 L'offre culturelle comme terreau pour l'appropriation identitaire du projet par les habitants, l'effervescence créative du territoire, la médiation des innovations et l'épanouissement des personnes

Le territoire est porteur d'une ambition forte pour le développement de la culture. L'accès de tous à une activité culturelle dans des équipements nombreux et proches est constitutif de la qualité de vie au sein du territoire, au même titre que les richesses patrimoniales et paysagères, la qualité du logement ou la facilité de déplacement.

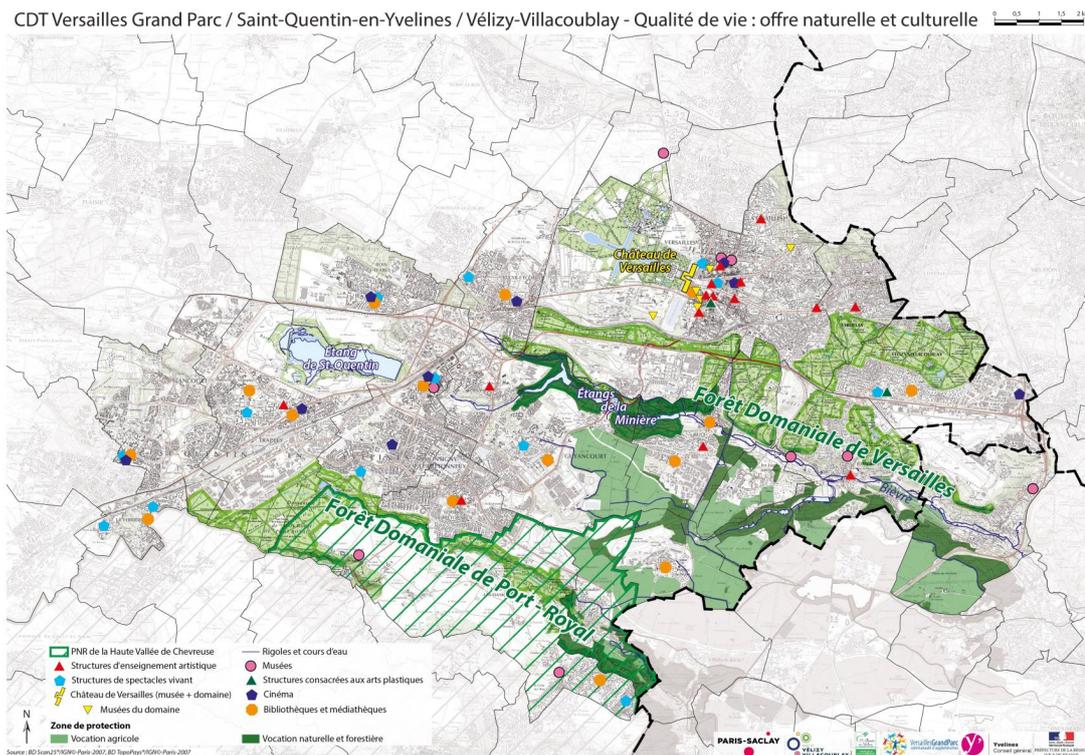
CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Rayonnement culturel, sportif et divertissement



Le territoire du CDT compte des équipements culturels nombreux qui permettent d'offrir des services diversifiés à la population. La Ville Nouvelle a ainsi légué à Saint-Quentin-en-Yvelines 14 équipements de spectacle (dont une Scène Nationale), d'orientations diverses et tous très bien implantés. Versailles Grand Parc bénéficie avec le Domaine national du Château de Versailles d'un équipement hors normes.

Des musées reconnus sont également présents sur le territoire (Musée national de Port-Royal-des-Champs à Magny-les-Hameaux, le Musée de la Ville Nouvelle à Montigny-le-Bretonneux, le Musée de la toile de Jouy à Jouy-en-Josas ou encore le Musée Français de la Photographie à Bièvres, Musée Lambinet à Versailles).

Enfin, les médiathèques et bibliothèques sont nombreuses et bien fréquentées. La CASQY dispose d'un très bon réseau de 8 équipements récents qui, avec 42% de la population inscrite, connaît une fréquentation plus de deux fois supérieure à la moyenne nationale. Sur le territoire de la CAVGP, Versailles abrite la seule Bibliothèque Municipale Classée d'Ile-de-France, avec un fonds ancien d'environ 700 000 documents patrimoniaux à laquelle s'ajoute l'atelier numérique et un réseau de bibliothèque de quartier, Viroflay bénéficie d'une grande médiathèque récente avec un taux d'inscrit exceptionnellement élevé (46% de la population) et les autres communes de VGP possèdent également toutes un équipement dédié.



La priorité n'est pas de créer de nouveaux équipements mais plutôt de développer l'activité des équipements existants et de coordonner une partie de leur offre autour de la question de la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales. Les actions à mener prioritairement auront donc pour objet de mettre en réseau ces équipements. Il pourrait par exemple être envisagé une « université pour tous » partagée, une visibilité globale de l'offre par le biais d'une e-billetterie, la création d'un « pass unique » donnant accès à l'ensemble de la programmation culturelle ou le renforcement des liens entre ces établissements en réseau et les différents établissements scolaires. Peu coûteuses, les actions de ce type permettront de diversifier les publics et ainsi de renforcer la cohésion du territoire.

Le territoire dispose d'ores et déjà de points forts en matière de services culturels à la population, qu'il faut préserver et continuer à développer.

L'éducation artistique en milieu scolaire est de très bon niveau, avec de nombreux partenariats entre les équipements culturels du territoire et les établissements scolaires. Le Théâtre de Saint-Quentin-en-Yvelines développe son action culturelle sur les territoires de la CASQY et de Paris-Saclay, avec de nombreuses classes à projets artistiques et culturels, ainsi qu'avec l'université d'Orsay. Le théâtre le Prisme de la CASQY mène également une action culturelle forte à destination des établissements scolaires, principalement centrée autour de la danse.

Les médiathèques travaillent sur l'accès aux savoirs et aux analyses nécessaires à la compréhension du monde tout au long de la vie, via l'acquisition, la valorisation et la mise à disposition physique ou dématérialisée de documents,

L'offre en matière d'enseignements artistiques est également très présente. La CAVGP a ainsi pris en charge la gestion de 13 conservatoires et écoles de musique (dont le Conservatoire à Rayonnement Régional de Versailles, seul établissement classé CRR du territoire). La ville de Versailles est un véritable pôle en matière d'enseignements artistiques avec la présence de l'École des Beaux Arts, de l'École nationale supérieure d'architecture, de l'École nationale supérieure du paysage, du Conservatoire à rayonnement régional, de l'École d'art mural, de l'Académie du Spectacle Equestre et le Centre de musique baroque. Les établissements d'enseignements artistiques de Saint-Quentin-en-Yvelines travaillent également en réseau sur

leur territoire, bien que les équipements ne soient pas transférés à l'EPCI à l'exception du Conservatoire « arts plastiques».

Le territoire se veut également polyglotte, aussi bien dans les fonctions spécifiques du cluster (recherche, enseignement, innovation) que dans la diversité culturelle des publics qu'il attire (enseignants – chercheurs internationaux, étudiants étrangers, voyageurs d'affaires, ...) que dans la vie quotidienne qu'il offre à ses habitants (événements bilingues, classes internationales, lycée franco-allemand de Buc, institut franco-japonais de Montigny-le-Bretonneux, modes d'habiter ou de se restaurer, ...). Il s'agit de renforcer cette spécificité en transformant le territoire en véritable territoire d'apprentissage des langues (mise à niveau des capacités d'accueil des sections internationales, création d'un lycée international).

Le territoire bénéficie également de points forts en matière d'art et d'évènement dans l'espace public qui sont constitutifs de son identité et de son attractivité et peuvent contribuer à construire l'identité du territoire et à renforcer son attractivité à l'échelle métropolitaine.

L'expérience de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, fleuron francilien de l'art dans l'espace public grâce à des opérations de 1 % et des commandes artistiques remarquables (Marta Pan, Marie-Ange Guillemino, etc.), constitue un point d'appui pour le développement des arts dans l'espace public.

Le centre d'art contemporain de La Maréchalerie à Versailles explore également ces questions en lien avec l'Ecole nationale supérieure d'architecture. Son tissu urbain, habité d'un très grand nombre d'œuvres de sculpteurs, façonne un espace unique en Ile-de-France. D'autres œuvres monumentales pourraient faire l'objet de commandes publiques et privées susceptibles de constituer une collection à ciel ouvert, associée à un espace couvert, comme l'était, en son temps, la fondation Cartier à Jouy-en-Josas.

La question de la présence artistique sur le territoire (développement d'actions de résidences artistiques par exemple) présente un potentiel et une évolution croissante tant la confrontation des populations avec le travail artistique peut être moteur de créativité. Le territoire doit donc être en capacité d'accueillir des créateurs de sens et de lien social. Cet accueil relève à la fois d'une politique de logement accessible et adapté au travail artistique, du développement d'actions culturelles (dans les écoles, les entreprises, les espaces culturels de proximité) et de la mise en place de lieux de résidence, de création et de diffusion culturelle.

Le territoire bénéficie également d'une forte intensité événementielle en matière culturelle. Le festival de théâtre « Le Mois Molière » de Versailles est l'un de ces événements majeurs. Après 18 éditions, le festival est bien implanté sur le territoire. Il accueille plus de 300 représentations dans 65 lieux de spectacles et draine un public de 100 000 personnes. De nombreux autres festivals dans différents champs de la création sont portés sur le territoire et témoignent de potentielles synergies à valoriser.

L'offre et les pratiques culturelles ont une vocation majeure à accompagner l'appropriation par les habitants du projet scientifique et technique en faisant du territoire le territoire de la médiation des évolutions scientifiques, techniques et sociales. Cette médiation pourraient passer dans un premier temps par le développement de projets Arts et Sciences afin de permettre des rencontres fertiles entre artistes et scientifiques et d'explorer les croisements insolites et innovants entre arts et sciences.

Le développement de la Culture Scientifique, Technique et Industrielle (CSTI) fait sens au regard de la couleur économique du territoire et doit encourager à tisser des liens entre les nombreux enseignements artistiques du territoire et la vie artistique de Paris-Saclay, en

s'appuyant sur la mission de rayonnement territorial artistique autant que pédagogique assignée aux campus dans le cadre du schéma d'orientation pédagogique.

C'est l'occasion pour les acteurs du territoire de rejoindre des initiatives existantes sur le campus telle que « La Diagonale Saclay » qui se veut un centre de dialogue et d'animation scientifique entre science et société. Cette initiative comporte un volet spécifique à destination des scolaires porté par la Région Ile-de-France avec la création de la Maison d'Initiation et de Sensibilisation aux Sciences (MISS) qui se propose de réaliser un lieu qui pourra encourager, chez les jeunes, le questionnement, la mobilisation des connaissances et le goût de l'expérimentation dans une perspective de développement de la Culture Scientifique, Technique et Industrielle (C.S.T.I). La Maison des Sciences de l'Environnement et du développement durable de Saint-Quentin-en-Yvelines s'inscrit dans la même dynamique en œuvrant à la vulgarisation scientifique et à l'éducation aux sciences de l'environnement.

Des rendez-vous récurrents et une programmation adaptée dans tous les lieux culturels de l'OIN autour de la médiation des évolutions scientifiques, techniques et sociétales sont également à mettre en place. De même, les innovations doivent être évenementialisées par de grandes manifestations dans l'espace public et dans les équipements.

**→ Voir fiche 3.1 : Développer la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales**

### 2.3 Des atouts distinctifs facteurs de développement économique

L'économie de services et résidentielle peut également être facteur de développement économique pour le territoire, en s'appuyant sur des filières pour lesquelles il bénéficie d'atouts importants tels que le tourisme, l'économie récréative et l'économie du vivant.

#### 2.3.1 L'économie touristique

Le château de Versailles accueille 6,7 millions de visiteurs par an<sup>17</sup>, ce qui en fait le quatrième site culturel et récréatif de France par sa fréquentation. Il s'agit donc d'un tourisme de masse marqué par une importante clientèle internationale. Or les retombées de ces visites sur l'économie locale ne sont pas optimisées et l'offre touristique apparaît insuffisamment articulée au développement économique. Malgré la brièveté de leurs visites (souvent une demi-journée), une partie de ces visiteurs doit pouvoir être captée par les autres sites attractifs du territoire, ce qui suppose leur mise en synergie associée à une tarification et une promotion intégrées.

Le tourisme vert est également un axe de développement pour le territoire, qui peut s'appuyer pour cela sur le potentiel important que lui offre la qualité de son patrimoine historique et paysager.

A titre d'exemple, 86% du territoire actuel de Versailles Grand Parc fait l'objet d'une protection patrimoniale ou naturelle spécifique et le territoire compte de nombreux monuments historiques accessibles au public et un réseau structuré de chemins de randonnée balisés. Le territoire du CDT bénéficie donc d'atouts pour développer une offre touristique complète associant nature, patrimoine culturel et loisirs, et ainsi très attractive à l'échelle régionale pour une clientèle francilienne. Ainsi et par exemple, Le Moulin de Vauboyen sur la commune de Bièvres, pourrait accueillir une maison communautaire de la Vallée de la Bièvre.

<sup>17</sup> INSEE 2011

Enfin, le territoire du CDT, et en particulier le cœur urbain dense de Versailles, bénéficie d'un formidable potentiel pour le tourisme d'affaires. Le territoire dispose, en effet de la marque « Versailles », déposée en 2012 et dont l'aura est internationale, et d'infrastructures dédiées. Le territoire est ainsi doté d'espaces outdoor permettant l'accueil d'évènement de grandes ampleur tel que le Solar Decathlon sur le site des Matelots-Mortemets. Le tourisme professionnel peut y être renforcé et différencié, afin de trouver son articulation avec l'offre existante au sein de la métropole parisienne.

Le territoire est bien doté en matière de structures d'accueils avec plus de 1 000 chambres de 4 ou 5 étoiles sur le territoire de Versailles Grand Parc, la présence du Palais des Congrès de Versailles, qui bénéficie d'une forte visibilité commerciale grâce à l'appartenance au réseau du gestionnaire VIPARIS mais doit être remis à niveau pour prétendre à une réelle attractivité, et de l'aérodrome de Toussus-le-Noble qui comptabilise plusieurs milliers de mouvements d'affaires par an. Bénéficiant en sus des 6,7 millions de visiteurs annuels au château de Versailles et d'une population au pouvoir d'achat 50% supérieur à la moyenne nationale, le cœur urbain dense de Versailles présente un lieu de chalandise et d'expérimentation économique remarquable.

## Versailles

### Les Matelots - Mortemets

Ce secteur de développement potentiel fait partie du Domaine national de Versailles. Le foncier appartient à l'Etat, à travers trois affectataires : le Ministère de la Défense, l'Etablissement public du Château, du Musée et du Domaine national de Versailles, l'INRA. Il est géré par l'Etablissement Public du Château de Versailles et occupé sous le statut d'AOT.

L'action poursuivie par les partenaires vise les objectifs suivants :

- Valoriser la qualité de vie et le patrimoine paysager d'un site patrimonial délaissé, de sorte à lui redonner sa place historique au sein du parc du Château ;
- Utiliser le fort potentiel de recomposition paysagère pour améliorer le masquage du faisceau ferroviaire ;
- Exploiter le potentiel de renouvellement urbain offert notamment par les emprises ferroviaires pour réorganiser en profondeur des usages actuels disparates et éclatés, assurer une cohérence générale avec les sites de développement proches tels que la caserne Pion et le plateau de Satory et permettre le développement d'évènements ponctuels « outdoor » nécessitant de grandes emprises dans des conditions qui garantissent durablement la valeur patrimoniale du site.
- Assurer la desserte du site et sa relation au centre-ville de Versailles et traiter la problématique du stationnement.

Pour cela, il s'agira d'accompagner la libération des terrains et leur remise en état (démolition, dépollution), que ce soit par la négociation des conditions et du phasage de la libération du site occupé par l'armée, l'achat de terrains ferroviaires, la réorganisation et la restructuration d'activités présentes sur le site (stand de tir, dépôt de bus, jardins familiaux...) ou la recherche d'une nouvelle implantation pour d'autres (dépôt Phébus).

Un premier projet concret réside dans la mise en service, en 2013, de la piste cyclable de l'allée des Mortemets, qui met en relation la Pièce d'eau des Suisses et l'Etoile de Choisy et s'inscrit dans une liaison est-ouest à l'échelle de Versailles Grand Parc. Par ailleurs, le site des Mortemets a accueilli en juillet 2014 le « Solar Decathlon Europe », compétition entre 20 équipes venant de tous pays, qui s'affrontaient sur un défi unique : concevoir et construire une maison utilisant le soleil comme seule source d'énergie.

**→ Voir fiche 1.3 : Développer l'économie touristique par une amélioration de la complémentarité des différentes offres**

### 2.3.2 L'économie de loisirs et récréative

L'affirmation de l'identité « nature-sport-loisirs » du territoire, qui s'appuie notamment sur l'équipement exceptionnel de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines qui accueille désormais le vélodrome et le siège social de la Fédération Française de Cyclisme (FFC), sur le Golf National et les compétitions nationales et internationales qu'il accueille, ainsi que sur le futur équipement à rayonnement national du complexe couvert de ski alpin sur la colline d'Elancourt, doit être utilisée comme un levier de différenciation et de développement.

Le complexe cycliste peut être facteur de développement économique à deux titres. Le territoire peut d'abord attirer des entreprises spécialisées dans le sport en général et dans les sports cyclistes en particuliers. Le développement de cette filière pourrait apporter une plus-value à l'écosystème local et des synergies évidentes sont réalisables entre des centres de R&D sur le vélo et les deux-roues et un cluster de la mobilité du futur. Ensuite, l'implantation de cet équipement entraînera l'accueil d'événements sportifs internationaux (championnats du monde de cyclisme sur piste, événements de BMX, étape du Tour de France, ...), inducteurs d'activité et de visibilité pour le territoire.

### 2.3.3 L'innovation en faveur de l'écologie urbaine

Les collectivités du territoire se sont saisies des questions d'écologie urbaine et ont lancé de nombreuses démarches et initiatives qui visent à reconnaître la valeur économique et sociale des services écosystémiques (services rendus par les écosystèmes de type approvisionnement pour l'agriculture, régulations permettant d'éviter les inondations ou culturels de type de ceux rendus par le parc du château de Versailles par exemple).

La démarche initiée par Versailles Grand Parc autour du thème « Le Vivant et la Ville » est résolument orientée vers le développement d'une filière économique autour des services à la population et aux entreprises locales à partir de solutions écologiques. La grappe d'entreprises « Le Vivant et La Ville », labellisée par la DATAR en janvier 2011, regroupe des entreprises spécialisées dans les interactions entre le vivant et la ville dans le but de proposer des solutions permettant d'assurer le développement des villes dans l'équilibre des fonctions sociétales et environnementales.

L'association rassemble des entreprises de la chaîne de création de valeur des espaces urbains (programmation, conception, ingénierie, réalisation et gestion des aménagements urbains) dans une logique de structuration de filière. Elle cherche à développer et mettre en pratique des produits et services d'avenir sur les questions suivantes :

- le développement d'une offre d'agriculture urbaine de qualité, incluant la mutation de sites pollués par le développement de l'agriculture urbaine hors sol ;
- le développement de nouvelles formes d'enveloppes « végétalisées » du bâti valorisables en milieu urbain (facilitation de l'écoulement des eaux de pluie, contribution à l'amélioration de la qualité de l'air, isolation du bâti, etc.) ;
- la limitation de l'imperméabilisation des sols et de la préservation de leur fertilité en milieu urbain par le développement de produits et services innovants.

Plusieurs démonstrateurs visent à expérimenter de nouvelles technologies vertes et à sonder de nouveaux marchés. L'un d'entre eux consiste à implanter, à Saint-Cyr-l'Ecole, un « système d'agriculture urbaine hors sol » répondant au premier chantier et concentrant plusieurs innovations : utilisation d'un substrat issu des déchets verts produits sur le territoire de Versailles Grand Parc ; nouvelle valeur économique donnée à d'un terrain contraint et potentiellement pollué et constituant une charge pour les collectivités, avec des installations peu invasives, réversibles et réutilisables ; mise en place d'un circuit court entre le site de

production et le consommateur ; mise en place de chantiers d'insertion pour la formation professionnelle à l'agriculture périurbaine et urbaine, permettant de créer plusieurs emplois locaux.

La démarche de Vélizy-Villacoublay, orientée vers le devenir urbain d'une ville s'inspirant du vivant – le biomimétisme –, est globale et porte sur le système urbain. Par son originalité, elle est source de différenciation et d'attractivité.

Le biomimétisme est « l'art de s'inspirer de la nature pour concevoir des produits, des procédés ou des systèmes innovants ». S'appuyant sur ce concept novateur et fortement ancré dans nos réalités urbaines, la Ville de Vélizy-Villacoublay propose une exposition multidisciplinaire intitulée « Ville biomimétique – Ville de demain » permettant au public de découvrir à quoi pourrait ressembler la ville de demain et d'appréhender un monde urbain en construction compatible avec nos écosystèmes.

Le biomimétisme est souvent appréhendé selon une démarche scientifique et moins comme une démarche globale et durable, et n'a encore jamais été associé au « fait urbain ». C'est cette dernière approche sur laquelle travaille la commune. L'objectif étant de porter la réflexion sur ce que pourrait être une ville biomimétique, à savoir une ville qui fonctionne comme un écosystème mature, où les organismes utilisent les déchets en tant que ressources, qui fonctionne à l'énergie solaire ou encore se nourrit d'information, notamment au niveau énergétique (smart grids, domotique), et se fournit localement. A travers cette démarche, la Ville de Vélizy-Villacoublay élabore un cahier des charges de la ville biomimétique applicable à son territoire.

De nombreuses initiatives sont menées à Saint-Quentin-en-Yvelines qui visent notamment à promouvoir le développement de l'agriculture périurbaine de proximité, les réseaux locaux de production et circuits courts de distribution. Ces initiatives sont intégrées au projet de développement économique afin de promouvoir une économie diversifiée et résiliente.

Des mesures communes sont également envisageables en s'appuyant sur l'écologie industrielle, vecteur fort de développement économique et de réduction de l'impact environnemental. Elle consiste ainsi, à trouver sur un périmètre local des synergies entre les flux entrants et les flux sortants des différents acteurs de l'économie circulaire. A l'échelle du territoire du CDT, la présence simultanée de zones d'activités de différentes natures et d'une forte présence d'activités diversifiées (agriculture, activités industrielles, activités tertiaires) est un facteur favorable pour le développement d'une expérience innovante en Ile-de-France, qui engloberait des initiatives locales telles que l'étude de la faisabilité de la mutualisation de la collecte et du traitement des déchets des différentes zones d'activités ou encore la création de ressourceries.

→ Voir fiche 2.3 : Favoriser le développement des filières courtes

### 3 Une stratégie conditionnée par un développement endogène fondé sur la mise en relation des différents aspects de l'offre économique du territoire

La mise en œuvre effective de la stratégie économique suppose une montée en gamme globale de l'offre économique existante et l'accroissement des synergies entre les différents éléments qui la constituent :

- l'offre de produits immobiliers adaptés au positionnement des différentes zones d'activités économiques et aux différents stades du parcours de vie des entreprises,



l'amélioration des équilibres habitat-emploi à l'échelle communale.

C'est en ce sens que la Ville de Vélizy-Villacoublay et les partenaires du CDT portent une ambition de requalification et de modernisation du pôle d'activités Inovel Parc, visant à améliorer la qualité de travail et de vie sur le site et à accompagner les mutations possibles dans le sens d'un accroissement de la qualité et du volume de l'offre d'accueil des entreprises.

Cela consistera dans :

- la requalification des espaces publics et l'amélioration de l'insertion urbaine et paysagère du pôle d'activités ;
- la valorisation des espaces à vocation économiques au sud de l'A86, importants pour l'image de Vélizy-Villacoublay.
- la modernisation et la diversification de l'offre immobilière au gré des opportunités mais dans un souci de cohérence ;
- le développement de l'offre de services mutualisés aux entreprises et d'aménités urbaines et environnementales (proximité d'espaces forestiers, notamment) ;
- l'amélioration de l'accessibilité et des échanges multimodaux avec les territoires voisins.

L'atteinte de ces objectifs sera largement facilitée par l'action des partenaires à différents niveaux :

- la mise en œuvre de projets d'infrastructures et de nouvelles offres de mobilité : création du diffuseur de l'A86, nouveau point d'entrée du pôle d'activités, en lien avec la suppression du cisaillement du Petit-Clamart (cette amélioration substantielle de l'accessibilité à Inovel Parc et au CCV2 permettra de mieux différencier les flux de desserte locale des flux de transit), réorganisation du réseau de bus en lien avec l'arrivée du T6, mise en œuvre d'une liaison en site propre nord-sud (Pont de Sèvres - Les Ulis / Courtabœuf) et optimisation de la gare routière de Vélizy 2, étude de l'opportunité de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (ou autre solution de ce type) de l'A86 par des transports collectifs;
- un travail sur l'articulation urbaine entre le parc d'entreprises, le tissu urbain et le centre commercial Vélizy 2 : création d'espaces publics favorisant l'animation et l'échange, valorisation du foncier aux franges des pôles commerciaux et d'activités le long de l'avenue de l'Europe pour des implantations commerciales et des bureaux, définition d'une nouvelle image urbaine à la lisière commerciale ;
- la mise en œuvre d'un projet global d'intégration du parc d'activités dans la dynamique du territoire : inscription des implantations économiques au sein d'un signal vert marqueur de l'image de Vélizy-Villacoublay depuis l'A86, développement d'un pôle de formation et de recherche (campus Versailles-Vélizy-Villacoublay) intégrant l'ISTY et l'IUT au sein de l'Université Paris-Saclay, production d'une offre de logements diversifiés à l'échelle de la commune pour améliorer l'équilibre habitat-emploi.

D'autres zones d'activités du territoire connaissent également des difficultés. Les ZAE les plus anciennes de Saint-Quentin-en-Yvelines doivent également requalifier leurs espaces compte tenu de l'obsolescence des bâtiments existants dans certains parcs immobiliers et certaines comme Pissaloup et la Clef-de-Saint-Pierre souffrent d'une mauvaise desserte en transports en commun.

### **Trappes, Elancourt**

### **Pissaloup - La Clef de Saint-Pierre**

Le Parc d'activités de Pissaloup appartient au quartier de la Clef de Saint-Pierre, qui

constitue un vaste ensemble urbain mixte de près de 2 000 logements et 71 hectares d'activités économiques.

Le Parc d'activités est l'un des principaux pôles d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines. Aux côtés de deux instituts d'enseignement supérieurs (l'Institut International de l'Image et du Son : 360 étudiants ; l'Institut Supérieur de l'Environnement : 260 étudiants), il accueille près de 260 entreprises, dont certaines à forte valeur ajoutée (Cassidian / EADS Defense and Security, Thalès), et compte au total près de 9 000 emplois.

Il partage avec le quartier d'habitat de la Clef de Saint-Pierre des problématiques d'enclavement, d'articulation avec son environnement immédiat et d'éloignement du centre urbain de Saint-Quentin-en-Yvelines et du pôle gare de Montigny-le-Bretonneux, mais aussi un potentiel de développement et de densification important.

Les partenaires entendent conduire des actions visant à consolider l'offre économique proposée par le Parc d'activités et à conforter son rayonnement :

- Accompagner la dynamique économique par l'implantation régulière de nouvelles entreprises, de nouvelles PME et de services / commerces au sein du Parc d'affaires lui-même ;
- Organiser le développement de deux nouveaux parcs d'affaires : le Parc Oméga, dédié à la R&D d'entreprise offre un potentiel de 42 000 m<sup>2</sup>, sur lesquels 12 000 m<sup>2</sup> de locaux d'entreprises ont déjà été livrés et seront bientôt assortis d'une résidence services et d'un restaurant d'entreprises ; le Parc de l'Envol, dédié aux entreprises artisanales et de services en locaux 80/20 et aux PME souhaitant réaliser leurs immeubles en compte propre, affiche un potentiel de 43 000 m<sup>2</sup>, sur lesquels 23 000 m<sup>2</sup> ont déjà été livrés ;
- Améliorer l'accessibilité locale et régionale par les transports collectifs et les circulations douces et renforcer l'articulation et l'offre de mobilité en direction des différents secteurs d'activités et pôles urbains de l'agglomération ;
- Développer une nouvelle offre de logements familiaux et à destination des jeunes actifs, pour répondre aux besoins des salariés travaillant dans les entreprises du site.

C'est également le cas des ZAE de Buc, Les Loges-en-Josas et Toussus-le-Noble qui réunissent, à elles seules, un tiers des entreprises de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc.

## **Buc, Toussus-le-Noble, Les Loges-en-Josas**

### **Zones d'activité économique**

Ces quatre zones d'activités sont riches d'un tissu économique diversifié d'environ 400 entreprises réunissant 10 000 emplois. Elles apportent au territoire une offre immobilière immédiate pour les entreprises intégrées au projet scientifique et technologique du Plateau de Saclay :

- La ZAE de Buc accueille sur 80 hectares de grandes entreprises (GE Healthcare, 3D plus, Goodrich, Siemens, ...) et une multitude de PME-TPE ;
- La ZAE des Loges-en-Josas, peu dense, accueille Air Liquide et son centre de recherches ainsi que de petites entreprises et dispose encore de réserves pour une extension de grande ampleur ;
- Les ZAE de Toussus-le-Noble accueillent respectivement une activité tournée presque exclusivement vers l'aéronautique (Aérodrome), sur foncier ADP, et une offre tertiaire récente mais présentant une forte vacance (Airparc).

Toutes présentent des limites qui nécessitent une mise à niveau de leur offre afin de conserver ou d'accroître leur attractivité :

- A Buc : un déficit d'accessibilité et de services et une difficulté pour adapter l'offre à l'évolution souhaitée des entreprises ou à l'accueil de nouvelles entreprises ;
- Aux Loges-en-Josas : une offre en transport en commun limitée et un nombre

d'entreprises trop limité pour développer des services mutualisés ;

- A Toussus-le-Noble : un déficit d'accessibilité routière et TC, une difficulté à proposer de nouveaux projets et envisager des évolutions tant que l'incertitude sur le devenir de l'aérodrome perdure.

Le renforcement de l'attractivité de ces zones d'activités passera par :

- La mise à niveau de l'offre : amélioration de la desserte routière et de l'offre de transports, développement de l'offre de services mutualisés aux entreprises, création d'un pôle de vie et de services, renforcement de la visibilité des entreprises présentes au sein de ces zones d'activité, densification du tissu des ZAE de Toussus-le-Noble et des Loges-en-Josas, impulsion et accompagnement des mutations possibles, modernisation et diversification de l'offre immobilière ;
- La valorisation des potentiels fonciers au service du développement économique : reconversion des friches économiques, réhabilitation et/ou requalification de bâtiments ;
- Une nouvelle conception de l'aménagement urbain et de la relation ZAE/ville : ouverture des zones d'activités sur la ville, perméabilité à l'intérieur des ZAE, développement de l'offre de services en fonction de différentes clientèles ;
- Un travail sur les synergies avec le grand territoire Paris Saclay : inscription des zones d'activités dans la dynamique du projet Paris Saclay en synergie avec les autres territoires ;
- Le développement d'une offre résidentielle pour les salariés à proximité, en s'appuyant sur les secteurs d'urbanisation prévus par le SDRIF (Fort de Buc, zone aéroportuaire de Toussus).

La mise en œuvre de ces orientations nécessite une action coordonnée des partenaires, notamment en matière de mobilités :

- organisation du rabattement bus et circulations douces sur les gares futures ou existantes de Saint-Quentin Est et Satory (GPE), Petit-Jouy (tram-train Evry-Massy-Versailles), Versailles Chantiers ;
- création d'une ligne de bus électrique entre la gare de Petit-Jouy et les ZAE des et de Buc, associée à la création d'un parc de stationnement adapté à la gare de Petit-Jouy ;
- création d'un barreau de liaison est-ouest (RD91/RD938) pour faciliter l'accès routier, y compris poids lourd, aux zones d'activités ;
- sécurisation du partage des routes entre les types d'utilisateurs ;
- développement des services interentreprises (PDIE, accueil périscolaire des enfants, restauration, vélos, chemin piétonnier, ...).

Des études en cours ou à réaliser viendront également nourrir la réflexion sur les axes d'intervention à retenir pour faire évoluer la consistance des zones d'activités et, également, sur l'opportunité du passage au statut de zone d'intérêt communautaire.

Globalement, et même si elles se maintiennent aujourd'hui à un bon niveau de dynamisme, ces ZAE souffrent d'un déficit d'image lié à leur mauvaise desserte en transport en commun, à plusieurs grands locaux vacants (des grands sites n'ont pas trouvé de repreneurs depuis des années comme celui de Negma à Toussus-le-Noble), à l'absence de services mutualisés tels des restaurants interentreprises ; elles risquent ainsi le décrochage par rapport aux standards aujourd'hui exigés dans les grandes métropoles mondiales.

L'intérêt stratégique et le risque de déqualification que connaissent certaines ZAE incitent à la mise en place d'une stratégie générale et d'un plan global de réhabilitation et d'amélioration. Tout d'abord, l'accessibilité aux ZAE doit être améliorée par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration des infrastructures de transport qui en permettent l'accès. Une politique de signalétique commune des différents pôles économiques doit également être élaborée à l'échelle du territoire pour une meilleure identification des zones. A l'intérieur des zones, la remise à niveau portera sur l'harmonisation de la signalétique, la requalification des voiries et la valorisation des parcelles privées elles-mêmes.

La rénovation des ZAE constitue également une opportunité pour engager la rénovation thermique des bâtiments à vocation économique vieillissants. Cet élément déterminant de la montée en gamme de l'offre s'inscrit pleinement dans l'ambition du territoire de réduire sa consommation d'énergie et dans sa stratégie de développement économique, en permettant aux entreprises présentes sur le territoire de diminuer leurs facture énergétique et au territoire d'être plus compétitif et donc plus attractif pour l'accueil d'entreprises.

D'autre part, le Conseil Général a initié en 2009 une stratégie en faveur de l'irrigation des principales zones d'activités du territoire par la fibre optique et de leur éligibilité au label « ZA THD ». Suite aux difficultés rencontrées avec le titulaire actuel de la DSP, un nouvel exploitant doit être trouvé rapidement pour dynamiser les offres de services sur les infrastructures déjà mises en place et les compléter si nécessaire.

Une autre source d'attractivité pour les entreprises réside dans l'amélioration des services aux entreprises et aux salariés au sein des pôles économiques. Des plateformes de services mutualisés comprenant restaurant interentreprises, crèches, conciergerie, salles de réunions ou encore hôtellerie peuvent ainsi être envisagées. La mise en place de services numériques mutualisés, (visioconférence, téléprésence par exemple) est également une piste à explorer.

Sur les questions énergétiques, de nombreux services peuvent être mis en place. Dans le domaine des mobilités tout d'abord, avec l'instauration de mesures de management de la mobilité de type Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) ou interentreprises (PDIE) à l'échelle d'une zone d'activité par exemple, qui peuvent comporter des mesures assez simples comme des plateformes de covoiturages ou plus ambitieuses comme la constitution d'une flotte de véhicules partagée. Dans le domaine de la consommation énergétique, de nombreux services d'information et de conseil (par exemple l'Espace Info Energie 78 de l'ADEME) existent désormais pour mettre en œuvre des mesures simples permettant une réduction significative de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

### 3.2 **Des produits immobiliers adaptés aux différents stades d'évolution de la vie des entreprises**

Le territoire doit pouvoir accueillir tout type d'entreprise souhaitant s'y implanter. Il doit favoriser l'ancrage territorial des entreprises en leur permettant de rester sur le territoire à chaque étape de leur développement. Cela nécessite de mettre le client (l'entreprise à la recherche de locaux), ses attentes et besoins, au cœur de la stratégie d'aménagement et de développement de l'immobilier d'entreprise.

Cela suppose d'articuler pleinement les compétences aménagement et développement économique des collectivités selon une double approche :

- D'une part, par un portage foncier ou immobilier maîtrisé, les collectivités peuvent acquérir des biens bâtis ou orienter leur stratégie de capitalisation pour les actifs immobiliers qu'elles détiennent. Par leur rôle d'autorité organisatrice de l'aménagement, elles peuvent infléchir les choix des investisseurs institutionnels et faire face aux nécessaires évolutions du parc et à la mutation des usages immobiliers vers davantage de mixité urbaine. De même, en adéquation avec leurs besoins fluctuants, les collectivités peuvent offrir aux utilisateurs ou propriétaires potentiels des solutions immobilières, portées en partenariat avec les opérateurs immobiliers et investisseurs institutionnels. Les collectivités peuvent également construire des solutions d'hébergement spécifique de type incubateur, pépinière ou hôtel d'entreprise ou encore créer de nouveaux espaces de travail adaptés à la demande des actifs résidents, des dirigeants de TPE ou PME, de jeunes chercheurs (doctorants et post-doctorants) ou de salariés (coworking, télécentres, télétravail, « tiers lieux », etc.).
- D'autre part, il faut intégrer une logique « parcours » de l'entreprise et adapter l'offre d'immobilier d'entreprise existante en fonction des manques constatés. Cette stratégie visant à compléter la gamme nécessaire à des parcours résidentiels complets (notamment pour les locaux de petite et de moyenne taille ainsi que des locaux mixtes

tertiaire / activités) suppose de disposer d'une connaissance très fine de l'offre et donc de disposer des outils d'observation adaptés.

### 3.3 **Des sites mieux connectés par des infrastructures et services de transports adaptés**

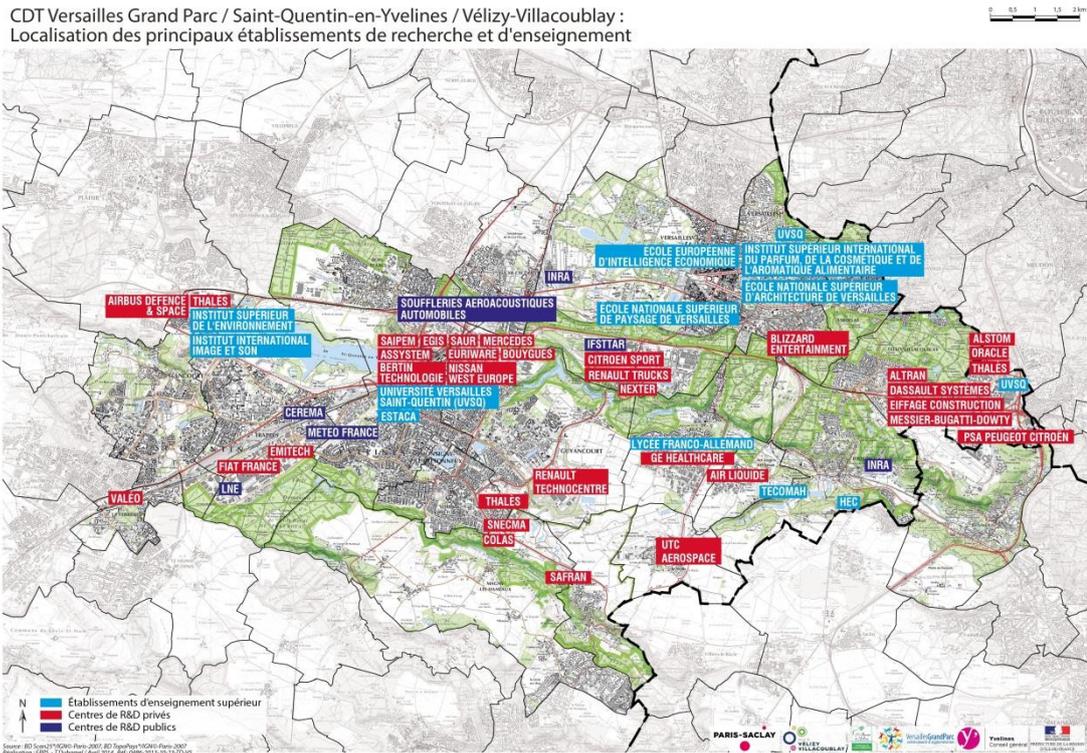
La coopération et la connectivité des sites économiques permettent une démultiplication de l'offre existante source de forte valeur ajoutée pour les entreprises et pour le territoire. Le réseau et l'offre de transport doivent donc être revisités à l'aune d'une nouvelle grille de lecture qui est celle de la mise en relation des principaux pôles économiques et des principaux territoires de projet. Cela peut supposer une amélioration (et une adaptation le cas échéant) progressive du réseau, dans le but de désenclaver certains territoires de projet, de faciliter les flux domicile-travail et les relations entre sites économiques.

La question de la logistique est également une dimension importante de l'offre économique du territoire. Le territoire est identifié comme étant un des territoires de l'armature logistique en Ile-de-France, notamment en raison de la présence du pôle logistique de Trappes. Une approche intégrée des enjeux logistiques doit donc être menée afin de mieux organiser les flux de marchandise sur le territoire (optimisation des conditions de livraisons, maillage du territoire par un réseau de plates-formes multimodales et de centres de distribution urbaine, développement de la logistique urbaine...).

## 4 **Mettre la recherche et l'innovation au service du développement économique**

La proximité avec les centres de recherche de rayonnement international au sein de l'Université de Paris-Saclay dans laquelle s'inscrivent l'UVSQ et HEC, est une spécificité forte du territoire.

Répondre à l'injonction stratégique « Devenir un cluster » suppose de créer les conditions d'une imbrication plus forte entre recherche publique, fortement présente sur la partie sud du Plateau, et la recherche privée sur laquelle le territoire du CDT entend appuyer son regain d'attractivité et de compétitivité économiques. Cela suppose aussi de favoriser la diffusion et la généralisation de l'innovation au sein du tissu économique, notamment dans des logiques de filières.



#### 4.1 Des mesures pour accompagner le lien entre université et recherche privée

Le cœur du projet économique du CDT repose sur l'organisation de la contiguïté territoriale entre les centres de R&D très performants des grandes entreprises privées du territoire et le lieu de recherche publique de renommée mondiale qu'est l'Université Paris-Saclay. L'amélioration du lien entre université et recherche privée est donc consubstantielle à la démarche de CDT et répond à l'ambition du grand territoire de « devenir un cluster ».

L'ambition stratégique partagée consiste à faire émerger sur le territoire du CDT les filières économiques d'avenir notamment via les clusters qui accélèrent leur développement, comme dans le cas de Mov'eo, de Systematic ou encore de la grappe d'entreprise « Le Vivant et la ville ». Le cluster de la mobilité du futur qui va s'implanter à Satory est emblématique de la démarche. Il est d'ores et déjà porté par l'ensemble des décideurs et acteurs du territoire (collectivités territoriales, partenaires industriels et académiques de VeDeCoM et de la filière éco-mobilité), et vise à faire du territoire du CDT le « think tank » incontournable des mobilités de demain.

➔ Voir fiche 1.2 : Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique

#### 4.2 Des mesures pour mettre en relation les grands comptes et les PME du territoire, dans une logique de structuration de filières et de développement de l'emploi sur le territoire

Il revient au territoire d'organiser la coopération économique entre les acteurs privés intervenant en son sein. Le territoire est particulièrement bien outillé pour favoriser le développement de filières économiques qui reposent sur de bonnes coopérations entre grands groupes et PME. Il dispose de grandes entreprises « enssemblières » qui sont capables de mobiliser des PME sur des projets structurants et qui peuvent développer une vision stratégique à moyen et long termes leur permettant d'accompagner des PME ou des ETI

partenaires ou fournisseurs dans leur développement. Le tissu des petites et moyennes entreprises, innovant et créateur d'emplois, est également bien représenté sur le territoire du CDT mais son développement se heurte principalement à des difficultés de financement.

Pour cela, le territoire doit mener un chantier d'identification des filières stratégiques pour lesquelles il doit faciliter le maillage entre les différents acteurs économiques et soutenir les employeurs en anticipant, au niveau des filières, les besoins de recrutement et de formation, dans une optique prospective. Le territoire pourra s'appuyer sur les pratiques déjà mises en place par la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines<sup>18</sup> pour mettre en place une logique de GPEC au niveau de chaque filière, qui s'appuiera sur les moyens dont dispose le territoire en matière de formation et d'emploi. Cela permettra d'engager des partenariats entre les filières et le réseau local de structures d'accès à l'emploi (Pôle Emploi, PLIE, Maison de l'emploi et de la formation, Mission locale, etc.), avec les universités et les structures de formation notamment.

Plus globalement, la mise en œuvre des principaux chantiers d'infrastructures du CDT, du volet opérationnel de développement économique et l'opérationnalisation d'une nouvelle dynamique d'aménagement constituent une opportunité forte pour la structuration de l'écosystème local et le développement de l'emploi. Cette dynamique doit pouvoir bénéficier à la population active du territoire, y compris celle ne disposant pas d'un niveau élevé de formation. Ainsi, il est opportun et nécessaire de mettre en place, à l'échelle du territoire du CDT, une démarche pilote d'insertion et d'emploi en s'appuyant notamment sur le dispositif d'engagement « responsabilité sociale et environnementale » proposé par l'Etat aux acteurs du Grand Paris.

**→ Voir fiche 2.2 : Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail**

#### 4.3 La construction d'une offre territoriale spécifique à destination des entreprises innovantes

Le territoire doit mener une politique spécifique à destination des Jeunes Entreprises Innovantes (JEI). Cette politique comporte plusieurs volets qui sont l'accompagnement dans leur développement des entreprises innovantes d'ores et déjà présentes sur le territoire et l'implantation de Jeunes Entreprises Innovantes qui ne sont pas issues du territoire, en leur offrant la possibilité d'accélérer localement leur développement et d'appuyer certains projets particulièrement innovants. Cela suppose de créer des outils dédiés au soutien de la R&D privée.

Un chantier permettant d'incarner cette politique consiste dans la mise en place dans le territoire des projets collaboratifs innovants ou d'actions porteuses d'innovations sociales. La collectivité pourrait y investir en son titre propre et animer ces communautés d'acteurs – opérateurs et usagers confondus – notamment grâce à des espaces numériques collaboratifs susceptibles de rendre ces projets davantage visibles pour des acteurs en réseau.

---

<sup>18</sup> Saint-Quentin-en-Yvelines exerce la compétence emploi ce qui n'est à ce jour pas le cas pour Versailles Grand Parc. Au titre de cette compétence, l'agglomération mène une politique d'inclusion sociale pilotée par sa Maison de l'Emploi et de la Formation (PLIE, Mission locale, Plan de Lutte contre les Discriminations et pour l'Egalité PLCDE ...), une politique de coordination des différents opérateurs de la politique de l'emploi et également une politique plus prospective d'identification des filières ou métiers en tension, dans un souci de mieux cibler et prioriser les actions en matière d'emploi et de formation, ou de soutien aux employeurs dans les secteurs porteurs afin d'anticiper leurs besoin en formation et en recrutement.

## 5 Favoriser le développement de l'entrepreneuriat local

### 5.1 Différencier l'approche en fonction des secteurs économiques et des territoires

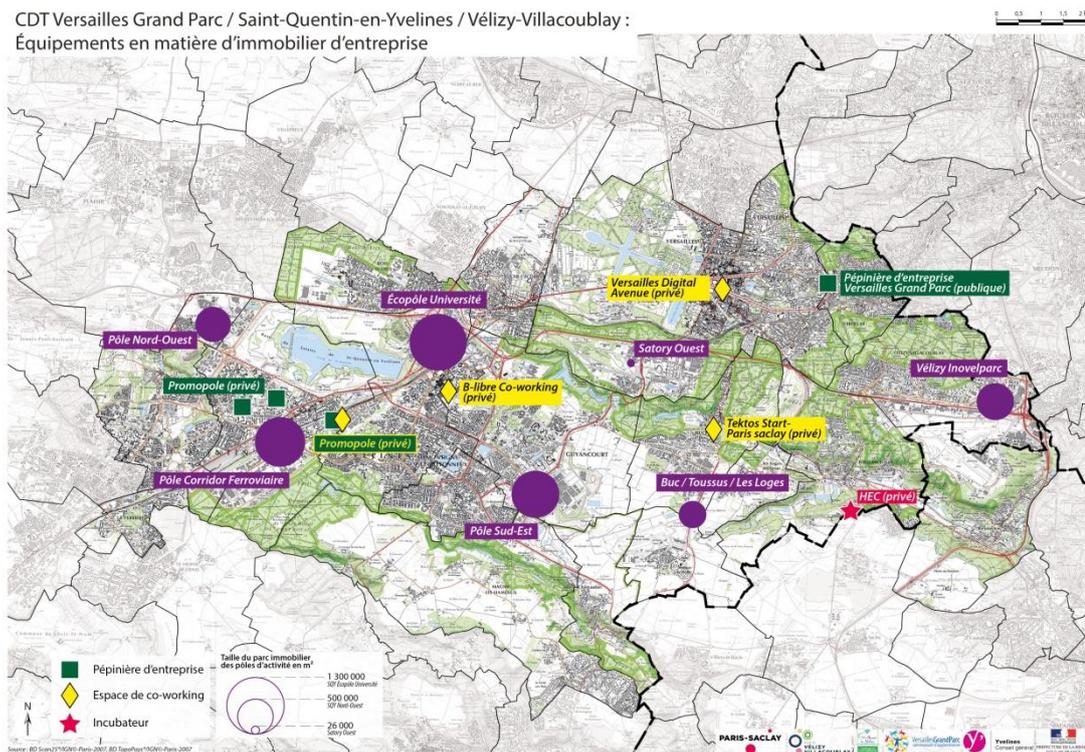
Les caractéristiques locales et les approches proposées par la mise en chantier de l'effet cluster mettent en jeu plusieurs types d'actions :

- L'émergence de nouvelles entreprises à fort potentiel s'inscrit à la fois dans une démarche entrepreneuriale et dans une dynamique de croissance qui cible quelques « champions » locaux propres à devenir les établissements de taille intermédiaire créateurs de richesse et d'emploi pour le futur.
- Travailler dans cette perspective consiste à identifier les 15 à 20 entités stratégiques du territoire pour leur permettre, dans un contexte favorable à la commande (notamment à travers l'effet cluster), d'accéder aux financements (par les réseaux et outils déployés avec l'EPPS), aux talents (par les réseaux, notamment RH), et à l'internationalisation (par la stratégie exogène). Il s'agit de mobiliser une véritable « boîte à outils de croissance ».
- L'entrepreneuriat étudiant est lui aussi un axe de développement économique retenu par l'EPPS, qui sera conduit sur le territoire du CDT. Google, Facebook ou encore Microsoft et Apple sont de ces entreprises nées dans l'effervescence et la dynamique estudiantine et créative.
- La proximité des lieux d'enseignement supérieur, l'émergence de dispositifs de soutien à l'entrepreneuriat étudiant, l'encouragement et la diffusion de l'esprit d'entreprendre font de l'écosystème local un milieu favorable qui sera mis en avant et consolidé, notamment au travers des réseaux du Pôle Entrepreneurial des Ecoles du Plateau de Saclay.
- Enfin, les territoires marqués par une spécificité plus résidentielle et/ou une économie plus traditionnelle constitueront le terreau adéquat de la stimulation des classes créatives, propre à faire émerger une offre consolidée autour de pôle de compétences (informatiques, graphiques). L'attractivité urbaine constitue ainsi un levier en termes de développement et d'entrepreneuriat, qui peut être renforcé par le coaching collectif et la constitution de réseaux et de clubs issus des initiatives « solo », avec une incidence réelle sur le nombre de nouvelles entreprises.

Consolider ces différentes orientations tout en s'appuyant sur l'effet cluster conduit à rapprocher et connecter les cellules d'essaimage des grands comptes territoriaux. Cela permettrait d'identifier des projets dès leur naissance pour les inclure dans l'écosystème entrepreneurial. Par ailleurs, cela pourrait constituer un « vivier » de développeurs de business pouvant appuyer les projets étudiants ou technologiques.

### 5.2 Développer une offre immobilière et de services pour les entreprises en création ou en développement

La dynamique entrepreneuriale résidentielle, innovante ou classique passe par la mise en relief et la matérialisation du parcours entrepreneurial territorial, qui constitue une démarche d'amélioration de la lisibilité et de mise en cohérence et en synergie des outils et acteurs déjà mobilisés. Le parcours de l'entrepreneur sera bien sûr différent selon qu'il s'agit de champions locaux, d'étudiants entrepreneurs ou de classes créatives dont la complémentarité constituera une valeur partagée pour le territoire. Le suivi du parcours par la collectivité lui permettra d'adapter l'offre aux spécificités des entreprises en création ou en développement, avec potentiellement le développement de produits spécifiques.



Parmi ces produits, les pépinières d'entreprises permettent d'héberger des jeunes entreprises mais aussi d'accueillir les autres jeunes entreprises du territoire pour leur fournir des conseils, des coachings individuels, des conférences thématiques et gratuites, utiles à leur développement. Les associations de soutien aux créateurs d'entreprises doivent pouvoir également s'y réunir naturellement. En plus des pépinières généralistes, des pépinières thématiques pourraient plus tard être créées en différents points du territoire. C'est notamment le cas d'un projet porté par la Chambre de commerce et d'industrie, à Satory, dédié aux jeunes entreprises dans le secteur de la mobilité du futur.

Lorsque les entrepreneurs sortent de la pépinière d'entreprises ou lorsqu'ils cherchent à s'implanter sur le territoire depuis l'extérieur, ils se heurtent à une offre immobilière rare, parfois obsolète. C'est alors que la concurrence des territoires est la plus forte et beaucoup de ces jeunes entreprises dynamiques rejoignent l'hyper-centre parisien. La création par les acteurs du territoire d'immobilier d'entreprises dédié (de type hôtel d'entreprises ou immobilier d'entreprises multi-utilisateurs) permet de répondre à ce besoin. Ce type d'équipement se devra d'être compétitif pour résister à la concurrence des très grands hôtels d'entreprises, situés essentiellement à Paris, et, pour cela, bénéficier de la proximité immédiate des nœuds de transport ferroviaire. La restructuration du pôle de Versailles Chantiers pourrait constituer une excellente opportunité dans les années à venir.

## 6 Les grands secteurs porteurs de projets qu'il est nécessaire de mettre en œuvre pour assurer l'opérationnalisation de la stratégie économique

Quelques grands secteurs de projets économiques sont, par leur ampleur ou leur aspect stratégique, les éléments déclencheurs et/ou inducteurs de la stratégie économique globale. Ces « vaisseaux amiraux » doivent permettre, à travers de premiers développements opérationnels à court ou moyen termes, de donner rapidement une visibilité au territoire et des

gages quant à la volonté des acteurs locaux de mettre effectivement en œuvre l'ambition énoncée.

- **Versailles - Satory Ouest, puis l'ensemble de Satory**

**Caractéristiques générales :** activités économiques de haute valeur ajoutée. Accueil du cluster des mobilités.

**Surface de locaux :** un potentiel d'environ 300 000 m<sup>2</sup> dont environ 60/70 % liées au projet technologique et 40/30 % d'activités économiques autres, de type tertiaire.

**Objectifs d'impacts économiques :** accueillir un des éléments du cœur de la stratégie économique du territoire, un cluster moteur du développement économique de tout le territoire. Il s'agit donc d'un projet prioritaire.

**Objectifs d'impacts urbains :** la construction d'un grand quartier porteur d'excellence urbaine. Au total, le projet porte sur plus de 5 000 logements ce qui concentre une part importante de l'effort de production de logements du territoire/

→ Voir fiche projet 1.1 : Versailles Satory

- **La Verrière Gare - Les Bécannes**

**Caractéristiques générales :** une des plus importantes réserve foncière du territoire.

**Surface de locaux :** à renseigner

**Objectifs d'impact économique :** Développer un pôle d'attractivité économique et de formation (renouvellement du quartier de la gare et de la ZA de l'Agiot)

**Objectifs d'impact urbain :** Le projet urbain Gare-Bécannes s'étend sur une superficie d'environ 100 hectares et vise une programmation ambitieuse de logements, d'activités économiques et d'équipements, articulée avec les autres quartiers de La Verrière, qui concourt à un véritable projet de ville. Il s'agit d'un des éléments d'une stratégie plus globale de réinvestissement du corridor ferroviaire (cf. fiche projet Corridor ferroviaire).

→ Voir fiche projet 1.4 : La Verrière Gare – Les Bécannes

- **Secteur Versailles / Saint-Cyr-L'Ecole autour de la Tangentielle ouest : Les Portes de Saint-Cyr / Aéroport / ZAC Renard**

**Caractéristiques générales :**

- *ZAC Charles Renard* : création d'un quartier urbain mixte ;
- *Aéroport* : réhabilitation de l'aéroport à usage récréatif.

**Surface de locaux :**

- *Caserne Pion* : à définir
- *ZAC Charles Renard* : 35 000 m<sup>2</sup> de bureau et 2 500 m<sup>2</sup> d'un programme commercial (dont 1 000 m<sup>2</sup> pour un supermarché de proximité)

**Objectifs d'impact économique :**

- *ZAC Charles Renard* : création de nouveaux commerces et d'un programme commercial de 2 500 m<sup>2</sup>
- *Aéroport* : conforter l'aéroport de Saint-Cyr-L'Ecole en tant qu'infrastructure de tourisme et de loisirs

**Objectifs d'impact urbain :**

- *ZAC Charles Renard* : création d'un quartier mixte avec 1 448 logements répartis en (logements collectifs et individuels), de l'activité tertiaire et commerciale et des équipements (gymnase, groupe scolaire...)

→ Voir fiche 2.6 : Saint-Cyr-l'École / TGO

• **Guyancourt – ville (dont Thalès et diffus)**

**Caractéristiques générales :** secteur mixte qui exerce une forte centralité. Pôle majeur au niveau des emplois tertiaires, ce secteur est stratégique et comprend le Technocentre Renault.

Le site de la Minière est aujourd'hui constitué d'espaces agricoles d'expérimentation, dont la majeure partie est intégrée dans le projet de zone de protection agricole définie en application de la loi du Grand Paris.

**Surface de locaux :** à renseigner.

**Objectifs d'impact économique :** développement du Technocentre Renault et du Parc Val Saint-Quentin. Mutation de la friche Thalès qui offre une forte opportunité (22 ha). Impact à l'échelle du CDT par l'importance des activités présentes. Sur la Minière des éléments de la grappe d'activités « Le Vivant et la Ville » sont amenés à s'implanter sur le site.

**Objectifs d'impact urbain :** développement de la ZAC de Villaroy (environ 500 logements) structuré autour de la centralité existante qui intègre commerces et pôle d'échange qu'est la place G Besse. Le développement du site de la Petite Minière permet sur environ 30 ha le développement d'un programme mixte principalement composé de logements.

→ Voir fiche 1.8 : Guyancourt – ville (dont Thalès et diffus)

• **Pôle Centre urbain de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**

**Caractéristiques générales :** secteur mixte de cœur d'agglomération qui exerce une forte centralité

**Surface de locaux :** 188 000 m<sup>2</sup>

**Objectifs d'impact économique :** développer l'écopôle SQYES en valorisant les activités existantes. Préparer la mutation du secteur des Sangliers et son exploitation économique future

**Objectifs d'impact urbain :** redynamiser le pôle central de St-Quentin-En-Yvelines

→ Voir fiche 2.3 : Pôle centre SQY – Université (dont Pas du Lac)

Des projets non moins ambitieux mais qui ne nécessitent pas d'investissements spécifiques à contractualiser dans le cadre du CDT, donc pour lesquels le CDT ne constitue pas un accélérateur de premier ordre, peuvent contribuer significativement à l'accroissement de l'attractivité de l'offre économique du territoire s'ils sont mis en œuvre de manière coordonnée, dans le souci de développer la complémentarité de l'offre à destination des entreprises.

• **Vélizy-Villacoublay - Inovel Parc**

**Caractéristiques générales :** lieu privilégié d'accueil des entreprises (40 000 emplois) et notamment de grands comptes dans des secteurs variés.

**Surface de locaux :** 150 hectares d'activités économiques (correspondant au périmètre d'Ino) hors activités commerciales.

**Objectifs d'impact économique :**

- maintenir l'attractivité de l'offre économique à destination des entreprises par le développement des infrastructures de transport et des services à destination des entreprises.
- développer le parc d'affaires INOVEL Parc en valorisant les entreprises existantes et leurs activités innovantes pour renforcer l'attractivité du territoire dans les filières innovantes.
- Renforcer le tissu local de TPE et PME en diversifiant l'offre de produits immobiliers

**Objectifs d'impact urbain :**

- produire du logement diversifié pour réduire le déséquilibre emploi – habitant existant et engager la commune dans une perspective de croissance de sa population
- favoriser la rénovation du parc immobilier et son adaptation aux activités innovantes

• **Buc, Toussus le Noble, Les Loges-en-Josas - ZAE**

**Caractéristiques générales :** accueil d'un nombre important d'entreprises et de grands comptes (400 entreprises et près de 10 000 emplois) notamment dans la R&D et l'innovation des secteurs de la défense et de l'aéronautique.

**Surface de locaux :** sur environ 80 hectares d'activité économique

**Objectifs d'impact économique :** faire monter en gamme l'offre de ces zones d'activités pour continuer à être attractif auprès des entreprises.

**Objectifs d'impact urbain :** nd

• **Trappes, Elancourt - Pissaloup - La Clef de Saint-Pierre**

**Caractéristiques générales :** un des plus importants pôles d'emploi important de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui compte au total plus de 9 000 emplois.

**Surface de locaux :** le parc d'activités s'étend au total sur 125 hectares.

**Objectifs d'impact économique :**

- *Pissaloup* : maintenir l'attractivité du secteur. Poursuivre le développement du site avec l'implantation régulière de nouvelles entreprises, de nouvelles PME et de services / commerces
- *La Clef de Saint-Pierre* : assurer le développement du pôle technologique qui accueille des fleurons du Cluster AEDES (AErospatial DEfense Sécurité) comme EADS et Thalès et développer des activités économiques plus mixtes orientées vers la satisfaction des besoins des populations locales

**Objectifs d'impact urbain :** désenclaver l'ensemble formé par les deux quartiers et poursuivre le développement à vocation mixte (logements, activités, commerces) de la Clef de Saint-Pierre.

**→ Voir encadrés pages 51 à 53**

## Titre 2.2

---

### **Une stratégie d'accueil résidentiel ambitieuse, tournée vers la réussite de l'ambition économique et la satisfaction des besoins des habitants**

Au cœur du projet pour le territoire, le projet de développement économique n'est soutenable qu'à la condition que le territoire soit capable de loger dans des conditions attractives les populations actives qui constituent un « déterminant » majeur du moteur économique.

L'objectif énoncé à l'échelle de l'ensemble de Paris-Saclay étant de loger 45% des actifs occupant les nouveaux emplois offerts sur le territoire et de maintenir les équilibres emplois-logements actuels dans les territoires, le succès de la stratégie de développement passe par la constitution d'une offre résidentielle importante en nombre, judicieusement localisée au regard de l'accès aux pôles d'emplois, attractive et susceptible de satisfaire les aspirations d'actifs aux profils divers.

Avec un taux d'emploi global de 1,3, le territoire du CDT est ainsi en devoir d'accroître sa capacité d'accueil résidentiel pour mieux concilier attractivité économique et attractivité résidentielle et pour concilier inscription dans la logique métropolitaine et logique de développement endogène.

Cela suppose :

- que la réalisation des programmes économiques et des programmes de logements soit précisément synchronisée ;
- que l'amélioration de l'offre de transports en commun aux différentes échelles (liaisons internes pôles à pôles, liaisons métropolitaines) soit garantie à l'horizon de mise en œuvre des programmes résidentiels, de manière à assurer une desserte des lieux de résidence, en connexion avec les emplois, équipements, commerces et services ;
- qu'un certain nombre de verrous fonciers puissent être levés et, d'une manière générale, que les sites stratégiques de production de logement soient potentialisés dans des délais compatibles avec les objectifs temporels de production ;
- que l'appareil de production urbaine (collectivités et leurs outils, EPPS) soit dimensionné et organisé de sorte à faire face à l'importance quantitative et qualitative des objectifs affichés ;
- que les équipements, commerces et services se développent en adéquation avec les besoins des nouveaux habitants ;
- que les infrastructures THD soient disponibles à l'horizon 2020 sur l'ensemble du territoire.

## Synthèse du diagnostic de l'habitat

Un diagnostic de l'habitat réalisé à partir des trois Programmes Locaux de l'Habitat est annexé au CDT. Il vise à caractériser la situation sociodémographique du territoire, la situation du parc de logements et les principales tendances du marché du logement par segment. La stratégie en matière d'habitat contenue dans le CDT est conçue pour répondre aux problématiques soulevées par ce diagnostic, en lien avec la stratégie économique.

### **Un territoire en situation de panne démographique et qui présente des disparités sociales**

Un des principaux faits marquants du territoire est le net ralentissement démographique. Cette tendance est commune aux trois collectivités.

La CASQY connaît une croissance faible de sa population (+ 0,1 % de Taux de Croissance Annuel Moyen TCAM entre 1999 et 2010), ce qui traduit un fort ralentissement après le rythme de croissance très élevé des années 1970 et 1980. Versailles Grand Parc a renoué avec la croissance démographique (+ 0,32 % de TCAM entre 1999 et 2010 et même + 0,37 % pour la partie de VGP située dans le périmètre du CDT) après une décennie de perte. Quant à Vélizy-Villacoublay, la perte est continue depuis 1990 mais tend à ralentir (TCAM de - 0,2 % entre 1990 et 1999 et de - 0,1 % entre 1999 et 2010). Cette panne démographique est révélatrice d'un phénomène d'éviction du territoire. En effet, elle n'est pas due au solde naturel, largement positif, mais à un solde migratoire très nettement négatif, qui traduit la perte d'attractivité résidentielle du territoire.

La tendance nationale de diminution de la taille des ménages est également très nette sur le territoire du CDT qui connaît une diminution continue depuis 1990 et se situe désormais à environ 2,5 personnes par ménage (2 à 3 personnes). Ce phénomène a de fortes conséquences en matière de logements puisqu'il nécessite un parc de logements divers pour accueillir des ménages de tailles de plus en plus variées.

Globalement, le territoire du CDT est un territoire aisé, bénéficiant de la présence de très nombreux emplois, et en particulier d'emplois cadres, d'un contexte économique favorable et donc d'un taux de chômage assez faible. Néanmoins, ces emplois ne sont pas tous occupés par des habitants du territoire, ce que traduit le taux d'emploi global de 1,3 (1,01 sur VGP, 1,23 sur la CASQY et 3,86 sur Vélizy-Villacoublay). De plus, les disparités sociales et socio-spatiales sont prégnantes aux différentes échelles. Ainsi, le revenu fiscal médian à Vélizy-Villacoublay en 2010 était de 26 434 €, de 29 240 € à Versailles Grand Parc et de 22 380 € à Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces disparités se retrouvent entre les communes du territoire mais aussi à l'échelle plus fine des quartiers.

### **Un parc de logements composé principalement de logements familiaux et d'ancienneté très variable**

Le parc de logement du territoire est composé à plus de 95 % de résidences principales. La répartition entre propriétaires et locataires est équilibrée (49 % de propriétaires sur la CASQY, 54 % sur VGP et 47 % sur Vélizy-Villacoublay), malgré de fortes disparités locales (à Elancourt ou Voisins-le-Bretonneux par exemple la part des propriétaires s'élève à plus de 60 %).

Le parc de logements est globalement marqué par une surreprésentation des logements de grande taille : 56 % des logements de Saint-Quentin-en-Yvelines sont des T4 ou plus, ce taux est de 50 % à Vélizy-Villacoublay et de 48 % à Versailles Grand Parc, ce qui constitue une offre disproportionnée au regard du nombre de ménages de grande taille. Ainsi, à Vélizy-Villacoublay 66 % des ménages sont composés de moins de 2 personnes alors que les 4 pièces et plus représentent 50 % de l'offre. De même, le secteur central de Versailles Grand Parc compte 42 % de T4 ou plus pour 28 % de ménages avec enfants. Cette disproportion de la taille des logements est pour partie à l'origine d'une sous-occupation des logements (à Versailles Grand Parc en 2006, 47 % des ménages d'une personne résidaient dans des logements de trois pièces ou plus).

L'ancienneté des logements diffère fortement d'un sous-ensemble du territoire à l'autre et traduit l'histoire urbaine du territoire : 71 % du parc de Versailles Grand Parc date d'avant 1975 alors qu'à Saint-Quentin-en-Yvelines 70 % du parc est postérieur à 1975. Le parc de Vélizy-Villacoublay est également marqué par sa relative jeunesse. Par conséquent, les problématiques de rénovation diffèrent fortement d'une collectivité à l'autre. 1975 est la date de la mise en place des premières normes thermiques, c'est pourquoi par exemple, l'essentiel du parc social de Versailles Grand Parc est classé en catégorie D de consommation énergétique et présente des besoins importants en matière de réhabilitation thermique.

Des besoins de rénovation existent également sur une partie du parc social, notamment sur les communes de Trappes et de la Verrière. Ces questions ont été traitées dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine (PRU) de grande ampleur aujourd'hui quasiment abouti. Néanmoins, il n'y a pas de question d'habitat indigne sur le territoire. Le taux de logements indignes est très faible sur la CASQY et Vélizy-Villacoublay du fait de la jeunesse du parc et il se situe à 1,5 % à Versailles Grand Parc contre une moyenne départementale de 2,6 %.

## **Des parcours résidentiels bloqués en raison d'une insuffisante diversité de produits immobiliers et d'une inadéquation entre l'offre et la demande**

### ***Une dynamique de construction récente faible mais qui montre des signes d'accélération***

Les agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc n'ont pas atteint les objectifs de production de logements qu'elles s'étaient fixés dans le cadre de leurs PLHi respectifs (89 % de réalisation pour Versailles Grand Parc entre 2006 et 2011, 41 % pour la CASQY entre 2006 et 2010<sup>19</sup>). Pour la CASQY, 2/3 des logements commencés entre 2000 et 2006 ont répondu aux besoins de desserrement des ménages au détriment des besoins liés à la croissance démographique. Vélizy-Villacoublay a connu un rythme de production de logements faible entre 2000 et 2008. Les rythmes de production sur 2011 et 2012 montrent une nette accélération avec plus de 2 000 logements produits à Versailles Grand Parc et 1 600 à Saint-Quentin-en-Yvelines en deux ans. Depuis 2011, plus de 1 500 logements ont été livrés ou sont en cours de construction à Vélizy-Villacoublay, dont 901 sociaux. Les objectifs d'une production de logements diversifiée n'ont, eux aussi, été que partiellement atteints malgré une accélération en fin de période. Ainsi, le taux de réalisation des objectifs de logements sociaux sur Versailles Grand Parc entre 2006 et 2011 est de 78 % contre 93 % pour la production de logements en accession libre et représentent 28,5 % des nouvelles constructions. De même, si les logements sociaux représentent 30 % de la production neuve à Saint-Quentin-en-Yvelines, ils sont en nette diminution sur la période (1 533 logements sociaux SRU construits entre 2000 et 2009 contre 3 272 sur la période 1990-1999).

### ***Un marché de l'accession tendu***

Le marché est d'abord marqué par une prééminence de la revente avec près de 2/3 des transactions effectuées dans l'ancien. Les prix de vente des biens neufs et anciens sont en hausse et nettement plus élevés que la moyenne yvelinoise. Les prix médians pour les logements neufs sont en 2009 de 4 590 €/m<sup>2</sup> pour Versailles Grand Parc, 4 260 €/m<sup>2</sup> pour Vélizy-Villacoublay et 3 400 €/m<sup>2</sup> pour la CASQY ce qui marque de fortes disparités internes entre des niveaux proches du marché alto-séquanais et ceux similaires à la moyenne yvelinoise. La moyenne francilienne se situe à 3 790 €/m<sup>2</sup> et celle des Yvelines à 3 710 €/m<sup>2</sup>. Les prix de l'ancien sont plus faibles que ceux du neuf (3 810 € à Versailles Grand Parc, 3 300 € à Vélizy-Villacoublay, autour de 3 000 €/m<sup>2</sup> sur la CASQY de prix médian en 2009) et malgré un net rapprochement ces dernières années. Les acquéreurs sont très homogènes sur le territoire. Ils proviennent pour la très grande majorité du département et même de l'agglomération. En effet, le marché de l'accession est un marché local, 58 % des acquéreurs de la CASQY viennent de l'agglomération et 80 % des Yvelines. Les acquéreurs sont également très majoritairement cadres à hauteur de 50 % sur le territoire. Ce segment de marché tend donc à se spécialiser de plus en plus dans l'accueil de population aisée.

<sup>19</sup> Ce ralentissement de la production intervient après 30 années de construction intensive dans le cadre de la mise en œuvre de la Ville nouvelle, y compris jusqu'à la période précédant la clôture de l'ON (plus de 800 logements par an en moyenne sur la période 1990-1999, soit 300 de plus que le point mort).

### ***Forte tension également sur le marché du locatif privé***

Le parc locatif privé représente une partie important du parc de logements total<sup>20</sup> (entre 15 et 30 % sur le territoire). Il s'agit d'un parc plus diversifié avec une plus forte présence des petits logements. Les prix des loyers sont nettement orientés à la hausse sur le territoire, en particulier à Versailles Grand Parc, ce qui résulte du faible niveau de la construction neuve, de la hausse des prix des logements à l'achat et de la faible rotation dans le parc social. Par conséquent, le parc locatif privé joue une fonction d'accueil pour les jeunes ménages aux revenus modestes et intermédiaires, qui représentent une majorité des emménagés récents, mais se révèle insuffisant pour répondre à la demande potentielle.

### ***Un parc locatif social disparate et un marché du logement social bloqué***

La part de logements sociaux est très variable sur le territoire. Si la CASQY respecte globalement les objectifs de l'article 55 de la loi SRU avec 39 % de logements sociaux au niveau de l'agglomération en 2009, c'est au prix de fortes disparités internes (70 % à Trappes et 67 % à la Verrière contre 14 % à Voisins-le-Bretonneux) et ce n'est le cas ni de Versailles Grand Parc (les logements sociaux sont fortement concentrés sur Versailles et Saint-Cyr-l'Ecole) ni de Vélizy-Villacoublay (16 % en 2012), pour lesquelles l'enjeu de rattrapage est majeur. Les disparités en matière de composition du parc de logements se retrouvent logiquement dans le parc de logements locatifs sociaux : 70 % du parc de Versailles Grand Parc date d'avant 1970, l'inverse à Saint-Quentin-en-Yvelines ; les logements de grandes tailles sont également surreprésentés dans les deux agglomérations. Le marché du logement locatif social apparaît de plus en plus tendu avec un niveau de rotation faible, d'environ 7% par an à Versailles Grand Parc et sur la CASQY en 2009. Sur les deux territoires, les demandes sont très nombreuses (plus de 4 000 sur la CASQY et 900 à Vélizy-Villacoublay) et les délais d'attente longs. Par conséquent, la population du parc social apparaît stable (on remarque ainsi une amélioration des ressources des occupants du parc social sur les territoires de la CAVGP et de la CASQY) et donc vieillissante (10 % des habitants du parc social de la CAVGP ont plus de 65 ans, 6 % sur la CASQY).

### ***Le logement des publics spécifiques : des besoins et des réponses très divers***

Les collectivités tentent d'apporter une réponse au logement des « publics spécifiques » qui pour diverses raisons (âge et niveau de ressources, autonomie, précarité) ne peuvent avoir recours aux logements offerts par le marché ou aux logements sociaux. Dans le cas des jeunes, les résidences pour jeunes actifs et étudiants sont aujourd'hui saturées sur le territoire alors que l'offre d'enseignement supérieur croît, ce qui amène les collectivités à en créer de nouvelles comme à Vélizy-Villacoublay par exemple avec la création d'une 4<sup>ème</sup> résidence. Le logement des personnes âgées s'inscrit dans le cadre des politiques départementales de solidarité, notamment pour l'accueil en maison spécialisée dont la présence est suffisante sur le territoire. Un nouvel EPHAD financé notamment par l'ARS et le CG78 est ainsi en cours de construction à Viroflay pour le territoire d'action sociale du « Grand Versailles ». Des questions demeurent sur la facilitation du maintien à domicile, qui est un service essentiel s'agissant d'une population globalement vieillissante. En ce qui concerne l'accueil des personnes en grande difficultés, les obligations de la loi MOLLE sont respectées sur le territoire. L'accueil des personnes handicapées s'inscrit dans le cadre de la politique départementale. Les personnes handicapées trouvent assez peu de solutions adaptées sur le territoire malgré les foyers existants (3 sur la CASQY par exemple).

---

<sup>20</sup> La situation de Vélizy-Villacoublay est particulière sur ce point. Les données INSEE 2007 indiquent, en effet que la part du locatif privé dans la commune est de 30 %. Toutefois, ces données intègrent le parc de logement intermédiaire de la SEM de la ville, SEMIV, représentant 33 % de l'ensemble des résidences principales. Dans les faits, le marché du locatif totalement privé représente 6% de l'ensemble des résidences principales. Ceci a une répercussion sur les prix des loyers : 16 €/m<sup>2</sup> sur le parc locatif privé et 11,3 €/m<sup>2</sup> sur le parc SEMIV.

## 1 Le contexte du Grand Paris : un déficit structurel de logements

L'insuffisance de logements, chronique en Ile-de-France, conduit les habitants et les actifs à se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail, dans des conditions de confort et de coût de moins en moins favorables. La relance de la production de logements est une condition nécessaire au bien-être des habitants de la métropole et à l'efficacité de son marché du travail. Avec la saturation du réseau de transport, la crise de logement constitue ainsi le problème principal du Grand Paris : pour répondre aux besoins, on estime qu'il est nécessaire de doubler le rythme actuel de construction pour atteindre 70 000 logements par an. Cet objectif ambitieux est inscrit dans le SDRIF ainsi que dans la loi du Grand Paris.

Sur le territoire de Paris-Saclay, la territorialisation des objectifs en logements définie par l'Etat en 2011 demande la construction de 8 000 logements par an. Plus particulièrement, cette territorialisation est déclinée en 1 867 logements neufs sur le territoire Grand Parc étendu<sup>21</sup>, et 1 965 sur le territoire Saint-Quentin-en-Yvelines étendu<sup>22</sup>.

## 2 A l'échelle de Paris-Saclay, un objectif de restauration de l'équilibre habitat-emploi

À l'échelle de Paris-Saclay, la priorité doit ainsi être mise sur l'équilibre entre habitat et emploi, sur le rapprochement entre domicile et lieu de travail<sup>23</sup>, sur le déblocage des parcours résidentiels et la diversification de l'offre de logements. Cette ambition se traduit par deux objectifs :

- maintenir le taux d'emploi à son niveau actuel (1,2 emplois sur le territoire pour 1 actif y résidant, et un taux de 1,3 davantage déséquilibré sur le territoire du CDT) et mettre ainsi fin à son augmentation continue depuis 1990 ;
- être en mesure de loger au moins 45 % des futurs actifs travaillant sur le territoire.

Ces deux objectifs nécessitent une relance de la construction de logements et une diversification qualitative, aussi bien en termes de statuts (accession à la propriété / locatif ; privé / social) que de taille et de forme urbaine (collectifs / individuels).

L'attractivité de Paris-Saclay dépend de la capacité du territoire à atteindre une offre résidentielle suffisante et diversifiée et à proposer un haut niveau d'aménités. L'habitat, les équipements et les services, accompagnés par le renforcement des mobilités, sont des facteurs clés pour, à la fois assurer l'attractivité externe du territoire et améliorer la vie quotidienne des habitants actuels. Pour garantir sa viabilité et faire en sorte que cette relance bénéficie aussi aux personnes déjà installées sur le territoire, la hausse de la construction répartie sur l'ensemble du territoire s'accompagnera d'une optimisation de l'offre en aménités urbaines. Néanmoins, il est essentiel que l'accroissement de la population vivant et travaillant sur le territoire coïncide avec le développement d'un système de transports en commun complet et hiérarchisé.

Quantitativement, les constructions neuves doivent permettre d'absorber la hausse de l'emploi engendrée par l'effet cluster. Dans le cadre du Schéma de développement territorial, l'augmentation de l'emploi d'ici à 2025 est estimée entre 4 000 et 6 000 emplois par an dans l'ensemble du territoire. Il est indispensable de tendre vers un rythme de construction annuel compris entre 5 300 et 6 700 logements familiaux, avec une montée en puissance progressive pour atteindre cet objectif.

---

<sup>21</sup> « Grand Parc étendu » comprend les communes de la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc incluses dans le CDT (sauf Châteaufort), et les communes de Rocquencourt, Le Chesnay, Fontenay-le-Fleury et Vélizy-Villacoublay

<sup>22</sup> « Saint-Quentin-en-Yvelines étendu » comprend les communes de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et les communes de Coignières et Maurepas

<sup>23</sup> A titre d'exemple, 38 % seulement des salariés du Technocentre Renault habitent dans le périmètre de l'EPPS.

À cela s'ajoutent les logements étudiants : pour garantir la viabilité et le fonctionnement du campus Paris-Saclay, il faudra en effet construire entre 700 et 1 300 logements étudiants par an, localisés sur la partie Sud du plateau et les communes environnantes, à proximité du campus et dans les Yvelines en accompagnement de la croissance de l'université Paris Saclay (Essonne et Yvelines) et proposant une alternative avec des logements situés dans les centres urbains (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines).

Dans cette perspective, l'objectif quantitatif de construction annuelle sur le territoire de Paris-Saclay est fixé dans une fourchette de 6 000 à 8 000 logements<sup>24</sup>.

### **3 A l'échelle du CDT, la volonté de répondre efficacement aux besoins structurels et de soutenir la stratégie économique par des objectifs d'accueil résidentiel ambitieux**

La mise en œuvre des objectifs énoncés s'appuiera sur le travail effectué dans les trois Programmes locaux de l'habitat et la plus grande part de ces logements devrait être construite dans le périmètre du CDT, où se situent les sites de projets majeurs et où la production diffuse est la plus forte.

La production de logements sur le territoire du CDT répond à quatre catégories d'objectifs :

- Diversifier l'offre de logements afin de proposer les meilleures conditions d'accueil d'une nouvelle population, notamment salariée du territoire, et de faciliter les mobilités résidentielles. Cette orientation contribuera à atteindre les objectifs de la loi SRU<sup>25</sup> en atteignant pour l'offre neuve une part de 30 % de locatif social dans les communes comprenant moins de 25 % de logements sociaux ;
- Favoriser le dynamisme des parcours résidentiels ;
- Rééquilibrer territorialement les logements sociaux si nécessaire ;
- Rapprocher les salariés de leur emploi ;
- Maintenir le taux d'emploi aux différentes échelles.

Ces objectifs se déclineront de manière réaliste sur la ville constituée et sur les grands sites de projet et prendront en considération des perspectives de mutation partielle des zones d'activités vers des fonctions mixtes à plus long terme.

Par ailleurs, ces objectifs seront phasés pour prendre en compte au plus juste et sans faux semblants le temps nécessaire à la mobilisation du foncier, le temps des évolutions réglementaires et le rythme effectif du développement économique (corrélation du nombre de logements avec le nombre des emplois créés sur les territoires).

## **4 A l'échelle des agglomérations, la volonté d'une production abondante et répondant aux besoins de la population présente et future**

### **4.1 Rendre effectif le redressement quantitatif de la production de logements**

Les premiers PLH intercommunaux des deux EPCI visaient des objectifs de production de près de 900 logements par an pour chacune des deux agglomérations. Bien que la construction de logements se soit redressée à Saint-Quentin-en-Yvelines comme à Versailles

---

<sup>24</sup> Selon le Schéma de développement territorial adopté au Conseil d'administration de l'EPPS le 13 janvier 2012

<sup>25</sup> Le territoire présente des réalités contrastées en matière de taux de logement social : 38 % de logements sociaux pour la CASQY en 2005, 16,9 % pour la CAVGP, 16,25 % pour Vélizy-Villacoublay en 2012. Les disparités sont également importantes entre les communes de chacun des EPCI.

Grand Parc après 2010, la production des années précédentes a été faible et les objectifs de construction affichés dans les PLH n'ont pas été atteints<sup>26</sup>.

Conscientes de la nécessité d'accroître très fortement les volumes de production, les collectivités ont fixé dans leurs PLH actuellement en vigueur des objectifs très ambitieux au regard du tendanciel passé, qui combinent réponse aux besoins locaux de croissance démographique et réponse aux besoins de production de la métropole francilienne dans le cadre du Grand Paris.

L'objectif de production que se donnent les collectivités locales dans le cadre du CDT est fondé sur leurs PLH récemment approuvés par le Comité Régional de l'Habitat<sup>27</sup> et s'élève à 2 985 logements par an. Il se décompose de la manière suivante :

- Saint-Quentin-en-Yvelines : 1 428 nouveaux logements par an ;
- Versailles Grand Parc : 1 324<sup>28</sup> nouveaux logements par an sur les communes comprises dans le périmètre du CDT ;
- Vélizy-Villacoublay : 233 nouveaux logements par an.

Au-delà de la durée de vie des PLH en cours, ces objectifs seront à adapter pour atteindre un objectif annuel moyen sur la durée du CDT augmenté de 635 logements compatible avec la TOL.

Ces objectifs seront notamment confortés par un apport issu de projets non comptabilisés au stade de l'élaboration des PLH, et pour lesquels le CDT jouera un rôle d'accélérateur, afin d'atteindre l'objectif de 3 620 logements par an.

Les sites de projet identifiés dans le titre 3 du CDT doivent permettre de déployer cet objectif dans le temps long, en distinguant deux types de projets :

- les projets présentant un degré de maturité suffisant pour faire état d'un objectif quantitatif (dont font partie les secteurs de projet de Satory, Guyancourt – ville, Trappes, La Verrière, etc.), les hypothèses demeurant encore variables selon le degré d'avancement des travaux de programmation ;
- les projets dont la programmation est encore à l'étude mais qui constituent un potentiel de production très significatif pour l'avenir.

Prenant acte du taux de réalisation des objectifs insuffisant sur la période précédente, les collectivités locales sont également conscientes de la nécessité de se donner tous les moyens opérationnels d'atteindre effectivement les volumes de production qu'elles se fixent pour l'avenir. Pour cela, elles souhaitent inscrire leur action dans un dispositif de production urbaine global et concerté, auquel chacun des signataires du CDT prend sa part en activant les leviers que lui confèrent ses compétences propres :

- La mise en œuvre d'une politique foncière concertée entre les collectivités et l'Etat – propriétaire d'une partie importante des terrains nécessaires à une production massive de logements, dont le rythme de libération aura des conséquences sur la tenue des objectifs –, appuyée sur une ingénierie adéquate dans laquelle l'EPFY est appelé à jouer un rôle d'appui important ;
- La consolidation de la compétence « habitat » au niveau des intercommunalités, en bonne coordination et en pleine cohérence avec les documents d'urbanisme locaux, qui permettra un véritable pilotage de la production de logements et, le cas échéant, un ajustement des objectifs chemin faisant ;
- La montée en puissance d'un appareil de production urbaine porté par des intercommunalités assumant la fonction d'autorité organisatrice de l'aménagement, avec pour objectif de permettre au territoire de produire plus et mieux, en coordination avec l'EPPS dans sa fonction d'aménageur de l'opération d'intérêt national.

<sup>26</sup> Pour plus de détail, voir l'annexe *Diagnostic de l'habitat*.

<sup>27</sup> PLH Versailles Grand Parc : 2012-2017 ; PLH Saint-Quentin-en-Yvelines : 2012-2017

<sup>28</sup> Ce chiffre intègre l'objectif de la commune de Châteaufort, non adhérente de Versailles Grand Parc au moment de l'approbation du PLH, qui s'élève à 38 logements par an

Les projets identifiés à visée opérationnelle confirment une progression importante de la production de logements. Ces projets constituent des « réserves » de développement qui devront permettre d'intensifier la production et ainsi atteindre l'objectif fixé sur les grands bassins étendus. La production à atteindre sera respectivement de 1867 et de 1965 à l'échelle des bassins de vie de Versailles Grand Parc élargi et Saint-Quentin-en-Yvelines élargi. Néanmoins, si cette évolution ne permettait pas d'atteindre à très court terme l'objectif défini par la territorialisation de l'offre de logement, les signataires s'engagent à poursuivre l'effort au fur et à mesure de l'avancement du CDT notamment en faisant émerger de nouveaux projets.

Conformément à l'article 23 de la loi du Grand Paris, un bilan sera établi tous les trois ans pour s'assurer de la progression de la production de logements. Les services de l'Etat assureront l'évaluation des résultats obtenus au regard de cet objectif qu'ils transmettront, pour avis, au Conseil régional de l'habitat et de l'hébergement.

#### 4.2 **Permettre à chacun de se loger sur le territoire aux différentes étapes de sa vie**

Les collectivités font le constat partagé d'une offre de logements insuffisamment adaptée aux besoins des différents segments de population, ce qui se traduit par :

- Des difficultés liées à certains âges de la vie, plus particulièrement pour l'insertion des jeunes de co habitants (étudiants, apprentis, jeunes travailleurs), ce qui justifie d'engager un chantier spécifique à destination de ce public ;
- Des difficultés liées à l'inadéquation de l'offre à la demande : en particulier, l'accession privée apparaît aujourd'hui bloquée en raison de l'inadéquation croissante du coût du logement aux ressources des ménages du territoire, ce qui entraîne une hausse de la demande dans le parc social, imparfaitement satisfaite en raison d'une offre insuffisante et d'un parc peu fluide ;
- Des difficultés liées aux situations des publics spécifiques (population hébergée, population handicapée ...) insuffisamment prise en compte aujourd'hui par les dispositifs existants.

Les collectivités s'engagent dans l'ambition de rapprocher l'offre des besoins de la population (diversité des structures de ménages, des niveaux de revenus, des besoins d'évolution résidentielle) en recherchant une plus grande diversification de l'offre de logements (typologie, taille, prix...) et en visant la mise sur le marché d'une quantité importante de logements locatifs sociaux et de logements intermédiaires et en s'appuyant fortement sur le conventionnement de logements dans le parc existant. Cet effort de diversification doit également être mené en veillant à l'équilibre social de l'habitat aux différentes échelles afin de limiter les effets de spécialisation socio-spatiale.

La fluidification des parcours résidentiels s'appuiera également sur l'optimisation du parc existant. Les collectivités rechercheront une articulation efficace des dispositifs et politiques existants (du niveau communal au niveau départemental) pour apporter une réponse adaptée aux différents publics (étudiants, jeunes en insertion sociale et professionnelle, publics en difficultés, vieillissants, porteurs de handicap) et permettre une plus grande fluidité à l'intérieur du parc locatif. Ainsi à Vélizy-Villacoublay, une charte promoteurs a été mise en place en janvier 2013 afin de cadrer la production en accession sociale et à prix maîtrisé.

Une attention particulière sera également apportée aux situations de précarité énergétique rencontrées sur le territoire.

La loi reconnaît la précarité énergétique comme une difficulté à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat.

Les deux aspects du phénomène sont rarement conjugués sur le territoire puisque le parc ancien, construit avant 1975 et la mise en place des premières normes thermiques, est presque exclusivement concentré sur Versailles Grand Parc dans des communes qui ne connaissent pas de forts taux de précarité. A l'inverse, les communes qui connaissent les situations sociales les plus difficiles bénéficient d'un parc de logements relativement récent. Néanmoins, la rénovation thermique des logements les plus anciens et notamment du parc social de Versailles Grand Parc est une priorité, ainsi que le suivi individualisé des ménages les plus fragiles socialement et donc sujets à des situations de précarité énergétique.

### → Voir fiche 4.1 : Développer la sobriété énergétique

La poursuite des opérations de rénovation urbaine engagées de longue date à Trappes et à La Verrière constituera également un levier en faveur à la fois de la réduction des inégalités sociales et spatiales au sein du territoire et de la relance de l'attractivité de communes dont la forte spécialisation sociale ne doit pas freiner la contribution importante à l'ambition d'ensemble.

Les conventions ANRU<sup>29</sup> de Trappes et de La Verrière arrivent à leur terme et laissent des villes profondément transformées dans leur structure comme dans leur composition sociale. Pour autant, le projet de renouvellement urbain n'est pas encore venu à bout des phénomènes de spécialisation et de ségrégation socio-spatiale dont souffrent les villes et leurs habitants, notamment les plus fragiles d'entre eux. La rénovation urbaine est ainsi un des principaux leviers dont disposent les autorités locales pour poser la question plus large de l'équilibre social de l'habitat aux différentes échelles.

Conformément à l'ambition de construire une ville durable, accueillante pour tous, agréable et facile à vivre, le CDT doit concourir à la réduction des phénomènes de spécialisation des territoires dans l'accueil des populations les plus fragiles. La poursuite du processus de renouvellement urbain doit donc contribuer à tendre vers un équilibre social de l'habitat plus affirmé et doit permettre d'imprimer cette exigence dans l'ensemble des politiques publiques mises en œuvre par les partenaires.

La poursuite de ce processus doit également, à une échelle plus locale, s'appuyer sur les opportunités dont vont bénéficier Trappes et La Verrière (mutation des terrains ferroviaires, programmation logement et économique ambitieuse et diversifiée, pôle multimodal) pour consolider la démarche dans toutes ses dimensions (aménagement urbain, cohésion sociale, gestion urbaine, ...). Autour notamment du projet de ville de La Verrière et du plan stratégique local de Trappes, il s'agit d'identifier les leviers à actionner pour poursuivre l'inscription des quartiers en rénovation dans le droit commun de la ville, tant du point de vue de leur fonctionnement (des quartiers dotés des moyens d'un fonctionnement « banalisé ») que de leur gestion par les acteurs impliqués (des quartiers qui tendent à bénéficier du même niveau d'intervention publique courante que le reste du territoire).

---

<sup>29</sup> Les projets de rénovation urbaine, commencés en 2005 pour La Verrière et en 2006 pour Trappes, visaient la diversification de l'offre de logements par la destruction des logements les plus dégradés (618 logements à Trappes) et d'importantes constructions de logements (2 779 dont 469 logements sociaux). Le montant global du projet s'élève à 255 millions d'euros, cofinancés par l'ANRU, la Ville de Trappes, la CASQY, le Conseil général, la Région, les bailleurs sociaux et la Caisse des dépôts et de consignations.



## Titre 2.3

### Une stratégie en matière de transports et de mobilités soutien de la transformation et de la structuration du territoire aux différentes échelles

Les transports et la mobilité – en tant que moyen d’accéder à des activités sociales ou d’échanger des biens et services – sont au cœur du projet stratégique et apparaissent comme un levier fondamental de transformation du territoire et de structuration de son fonctionnement aux différentes échelles : d’abord dans son lien avec le reste de la métropole francilienne, ensuite dans la mise en relation des pôles structurants du territoire, enfin dans la desserte fine de ses sous-ensembles.

Ces trois échelles d’appréhension permettent de discriminer nettement les enjeux d’infrastructures (construction ou rénovation), de modes de transports (transport en commun ferré, transport en commun routier, utilisation de la voiture individuelle, utilisation de modes de transport partagés, modes actifs...), de services et outils qui y sont associés (offre de service du transport en commun : niveau de l’offre, fréquence, tarification, mise en place d’outils, en particulier numériques, pour permettre une meilleure appréhension des offres proposées sur le territoire et faciliter l’intermodalité) et de gouvernance.

#### 1 Conforter les portes d’entrées du territoire à partir des principales gares

Les enjeux de relation du territoire à la métropole renvoient d’abord à la performance des infrastructures de transport : à réseau inchangé, le territoire ne bénéficierait pas de l’attractivité suffisante au regard des autres pôles de développement de la métropole pour engager sa mutation et notamment espérer atteindre les objectifs de développement résidentiel assignés par l’Etat.

Programmés ou seulement annoncés, les investissements relatifs à la construction de lignes nouvelles ou à l’aménagement de lignes ou sites existants visent à assurer une liaison performante aux principaux pôles de la métropole et une distribution optimale des flux au sein du territoire du CDT à partir de ses principales portes d’entrée.

#### 1.1 Accompagner la réalisation des grands travaux d’infrastructures nécessaires pour connecter le territoire du CDT à la métropole parisienne

La réalisation du Grand Paris Express a été formellement engagée par le Premier ministre le 6 mars 2013, actant ainsi de grandes évolutions du réseau d’infrastructures qui modifieront la relation du territoire avec le reste de la métropole francilienne à différents horizons de temps :



Dès 2015, le tramway T6 sera entièrement mis en service et permettra de relier Châtillon-Montrouge à Viroflay-Rive Droite. Une première phase permettra dès 2014 de relier Châtillon-Montrouge à Vélizy-Villacoublay (station Wagner). Ce projet a vocation à faciliter la desserte des pôles d'emplois et de commerce de Vélizy-Villacoublay et à faciliter les liaisons entre les Hauts-de-Seine et les Yvelines dans l'ouest parisien.

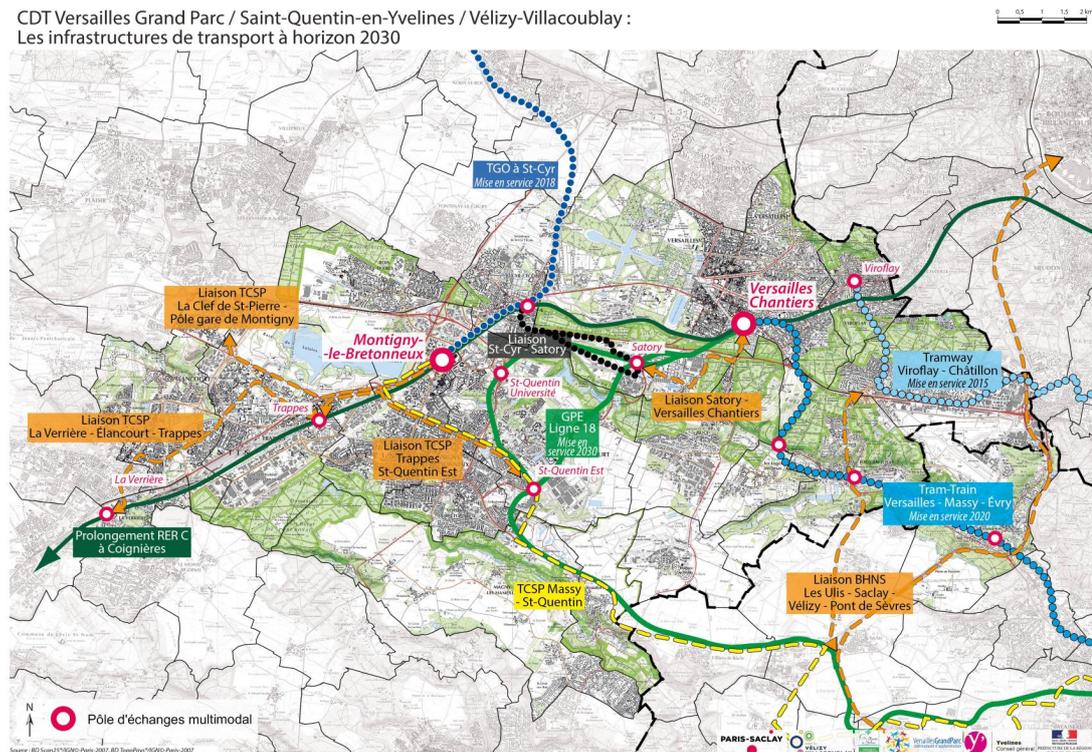
A l'horizon 2018, l'accessibilité externe du territoire sera améliorée grâce à une meilleure connexion aux lignes RER existantes via le prolongement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Saint-Cyr-l'École. Ce projet de tram-train prolonge la Grande Ceinture Ouest en service depuis 2004 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi : il permettra de relier la gare de Saint-Germain-en-Laye (RER A) à la gare de Saint-Cyr-l'École (RER C). La reconversion de la voie ferrée militaire sur le plateau de Satory permettra de mettre en relation du site de Satory avec la gare de Saint-Cyr l'École.

A l'horizon 2020, la branche Massy-Versailles du RER C évoluera en tram-train comme partie de la ligne Evry-Massy-Versailles, avec une augmentation de la fréquence à 10 minutes.

A l'horizon 2023, le premier tronçon de la ligne 18 du métro automatique reliera le CEA Saclay à la gare de Massy-Opéra.

A l'horizon 2030, la ligne 18 du métro automatique reliera Orly à Versailles Chantiers en passant par le sud du plateau de Saclay et en desservant les gares nouvelles de Saint-Quentin et du plateau de Satory.

CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Les infrastructures de transport à horizon 2030



Des axes majeurs d'amélioration de la desserte du territoire, dans une perspective d'accessibilité à 360 degrés, sont encore l'objet de discussions : le prolongement, à l'étude actuellement, de la Tangentielle Ouest depuis Saint-Cyr jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines ou jusqu'à Versailles-Chantiers, l'amélioration de la desserte ferrée de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines Montigny par les TER Centre et le prolongement du RER C jusqu'à La Verrière, qui posent la question de la résorption de l'engorgement du nœud ferroviaire de Versailles Porchefontaine (condition de fiabilisation de l'offre ferrée des lignes TER/Transilien du sud-ouest de l'Ile-de-France).

Le prolongement de la TGO est également une possibilité d'amélioration de la desserte par le nord du territoire du CDT. Une première étude d'opportunité a déjà été réalisée pour un prolongement de la TGO vers Versailles Chantiers, une seconde devra être menée, d'un niveau de définition équivalent, pour un prolongement de la TGO vers La Verrière.

Si le report modal vers les transports en commun de type métro ou TCSP est une priorité, la problématique du maillage routier ne peut pas être négligée pour répondre aux besoins existants et futurs du territoire. Il est donc nécessaire d'investir dans le développement du réseau viaire et de promouvoir un niveau de service satisfaisant sur l'ensemble du réseau routier. Cette amélioration passera autant par un comblement des déficits en matière d'infrastructures que par l'optimisation des infrastructures existantes.

Pour les autoroutes et routes nationales, qui constituent l'ossature du réseau routier et mettent en relation les grands pôles régionaux et nationaux, les projets structurants déjà à l'étude par les services de l'Etat sont les suivants :

- l'aménagement de l'échangeur RD 91/RN 12 à Versailles Satory,
- l'enfouissement de la RN 10 à Trappes,
- la réalisation du carrefour de la Malmédonne à La Verrière,
- l'aménagement d'un complément au diffuseur sur l'A86 à Vélizy-Villacoublay,

La réalisation du barreau RD 938 - RD 91 entre Buc et Guyancourt complètera par ailleurs le maillage routier et permettra une meilleure accessibilité aux zones d'activité de Buc, Toussus-le-Noble et Les-Loges-en-Josas et au plateau de Satory.

La réalisation de ces infrastructures, indispensables à la réalisation de l'ambition économique et urbaine portée par le CDT, impose de mettre en synergie les différentes sources de financement public mobilisables à cet effet.

## 1.2 **Faire des principales gares du territoire de véritables portes d'entrées du territoire**

Les gares existantes ou futures constituent les points nodaux du maillage du territoire, qui font l'interface entre des modes et des échelles de mobilité distincts et auxquels est conférée une fonction de centralité structurants pour les territoires.

- Le pôle de Versailles Chantiers, principale porte d'entrée et pôle urbain métropolitain.

Son excellent niveau de desserte fait du pôle de Versailles Chantiers la porte d'entrée principale du cluster pour la partie yvelinoise. Son rôle et son rayonnement se verront encore renforcés avec l'arrivée progressive de nouveaux modes de transport. Pour cela, le projet de restructuration en profondeur du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) est en cours et devra prendre en compte l'arrivée de l'ensemble des projets de transport (métro automatique, Tram-Train Versailles-Massy-Evry, nouvelle gare routière). Par ailleurs, le projet doit permettre de conforter le quartier de la gare dans son rôle de centralité urbaine majeure au sein du cluster.

**→ Voir fiche 1.2 : Versailles Chantiers**

- Le pôle de St-Quentin-en-Yvelines / Montigny-le-Bretonneux, pôle multimodal et urbain majeur du plateau de Saclay.

Avec l'arrivée du métro automatique à proximité (1,5 km) et l'amélioration de la desserte existante, le pôle multimodal doit être restructuré pour préserver et renouveler son attractivité résidentielle et économique, mais aussi s'inscrire comme lien avec l'ouest de l'agglomération et avec les nouveaux pôles de développement du plateau de Saclay. Le renouveau de cette centralité, dans le cadre du comité de pôle piloté par la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, est en cours et comprend notamment :

- le réaménagement du pôle gare,
- la requalification de la RD 10 permettant la création d'une gare routière au Nord des voies ferrées et améliorant ainsi l'intégration urbaine du quartier du Pas du Lac tout en

conservant les indispensables capacités de fluidité et de transit de cet axe départemental important,

- l'optimisation de la fréquentation des parkings relais,
- la requalification des espaces publics autour du pôle gare,
- l'implantation d'une vélostation dans le cadre du schéma directeur cyclable de l'agglomération.

En fonction du tracé retenu, l'arrivée du métro automatique à proximité posera par ailleurs la question du lien entre la gare existante de Montigny et la possibilité d'implanter la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines Université. Cela supposera donc de repenser la réorganisation de la desserte mais aussi plus largement la réorganisation urbaine et la hiérarchie entre les différents pôles de l'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines.

**→ Voir fiche 2.3 : Pôle centre SQY – Université (dont Pas du Lac)**

- Le pôle gare de Trappes-en-Yvelines, interface entre l'ouest et l'est du territoire

Le déploiement du pôle gare de Trappes-en-Yvelines se fera en lien avec la construction d'un pôle urbain sur les terrains rendus disponibles par Météo France et le développement du pôle urbain autour de la halle Freyssinet. Les modalités de rabattement vers les gares de la ligne 18 du réseau Grand Paris express sont à étudier (cf. étude du STIF en cours sur la faisabilité de lignes TCSP sur le territoire de la CASQY).

**→ Voir fiche 1.3 : Trappes – Boubas Louise Michel**

- Les nouveaux pôles gares de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles, portes d'entrée du territoire.

Elles ont vocation à devenir des centres de gravité des quartiers nouveaux ou renouvelés et doivent permettre l'articulation des modes de transport aux différentes échelles du territoire (rabattement bus et piéton, parking relais). En outre, elles joueront un rôle dans le désenclavement de secteurs stratégiques (Satory, Villaroy) et offriront des perspectives de développement et de renouvellement comme à Saint-Quentin-en-Yvelines Est sur le site de Villaroy, de Renault et de Thalès.

**→ Voir fiche 1.8 : Guyancourt – ville (dont Thalès et diffus)**

- Le pôle gare de La Verrière, deuxième gare de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le pôle d'échanges de La Verrière dessert des zones au potentiel important (ZA de l'Agiot, site des Bécannes). Il se trouve pourtant enclavé par rapport aux autres pôles de développement du cluster et doit faire l'objet d'une modernisation, dans le cadre du contrat de pôle piloté par la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le projet de dénivellement par l'Etat de la RN 10 au carrefour de la Malmédonne et le rétablissement d'une continuité RD 231 - RD 13 devrait également contribuer à améliorer l'accessibilité à la gare de La Verrière.

**→ Voir fiche 1.4 : Gare Verrière – Les Bécannes**

- La gare de Saint Cyr l'Ecole est appelée à jouer un rôle de porte d'entrée du territoire avec la mise en service de la tangentielle ouest en 2018.

Ce projet en favorisant les liaisons nord-sud dans les Yvelines fera de la gare de Saint-Cyr-l'Ecole la principale porte d'entrée du territoire du CDT pour les usagers venant du nord des Yvelines. La gare jouera également un rôle de pôle multimodal par la présence des flux de

voyageurs générés par l'interconnexion entre la tangentielle ouest, le RER C et les lignes Transilien U et N.

→ Voir fiche 2.6 : Versailles / Saint-Cyr-l'Ecole / TGO

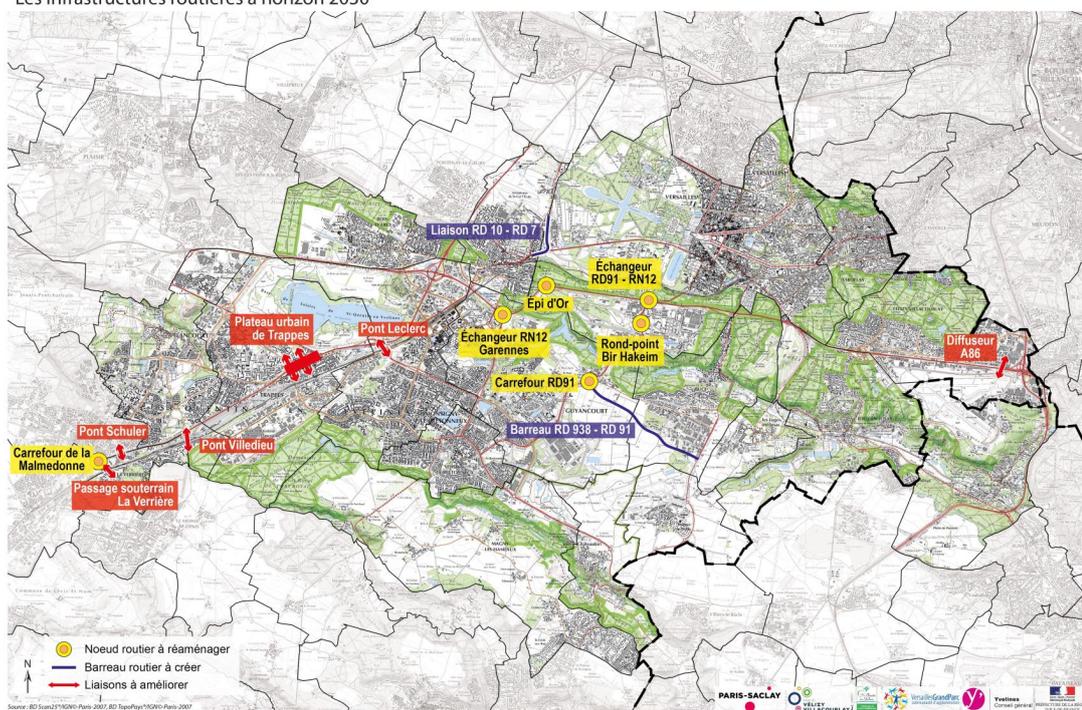
Les gares constituant des nœuds d'échanges structurant du territoire, leur localisation semble particulièrement adaptée à la mise en place d'espaces de télétravail ou télécentres. Ils peuvent faciliter la régulation des flux, optimiser les temps de travail sur les territoires, participer à la dynamisation du tissu commercial local, favoriser le travail collaboratif. Les échanges entre partenaires publics et acteurs privés sont ainsi nécessaires pour réfléchir ensemble aux modalités d'un maillage adéquat du territoire.

## 2 Irriguer le territoire : constituer un maillage structurant offrant les conditions de développement du cluster

Les enjeux en matière de mobilités à l'échelle du territoire du CDT portent principalement sur le développement de l'offre de services en matière de transports en communs et sur l'amélioration de l'accessibilité de certains sites en résolvant les principaux points noirs de circulation. À l'échelle du territoire du CDT, la constitution d'un maillage structurant connectant les portes d'entrée aux principales polarités existantes et à venir permettra le développement coordonné du cluster. Ce maillage a vocation à articuler plusieurs niveaux d'offre et à se déployer progressivement. Il doit s'accompagner d'outils d'information favorisant l'intermodalité.

CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Les infrastructures routières à horizon 2030

0 0,5 1 1,5 2km



### 2.1 L'amélioration de l'offre de services en matière de transports en communs

L'amélioration de l'offre de services en matière de transports en commun sur le territoire du CDT passe principalement par une amélioration des performances des réseaux de bus. Une amélioration de l'attractivité du réseau de bus repose sur des actions d'amélioration de l'offre

et de la qualité de service (temps de parcours, fréquence, régularité, confort, accessibilité, information des voyageurs...) et sur une amélioration des lieux d'intermodalité (réaménagement des gares et des accès). Les réseaux de bus sont ainsi amenés à être restructurés en fonction de l'importance relative des liaisons revues à l'aune des nouveaux secteurs de développement et organisés en fonction d'objectifs de temps de parcours entre destinations (que les déplacements de tel à tel pôle n'excède pas les 30 minutes par exemple) et de temps de rabattement vers les gares du territoire (que chaque pôle soit à moins de 15 minutes d'une gare par exemple).

La mise en place de ces objectifs passe par la réalisation d'aménagements en faveur des bus et en particulier de couloir de bus. Les aménagements en faveur des bus doivent permettre de favoriser les déplacements internes et externes aux agglomérations et de raccourcir les temps de déplacements et ainsi d'être plus compétitif que les déplacements en automobile. A titre d'exemple, les aménagements bus sur la RD 912 vont permettre d'améliorer le temps de parcours pour se rendre au secteur d'emplois et d'habitat de Pissaloup / Clef-de-Saint-Pierre.

Des expérimentations en matière de transport collectif sont à mener avec notamment la mise en place de BAU dynamique (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence de manière temporaire pour limiter la congestion) sur la RN 12 / A 86 pour relier Saint-Quentin-en-Yvelines à Vélizy-Villacoublay. La réalisation d'un transport par câble doit également être étudiée en termes de faisabilité et d'opportunité. L'aménagement et la mise en service de la voie ferrée militaire existante sur le site de Satory en plateforme multimodale est également à l'étude. Elle mesure 7,6 km de long et relie la gare de Saint-Cyr-l'Ecole au quartier Est de Satory en longeant la RN12. Il s'agit d'une voie unique en bon état puisque refaite à neuf par le Ministère de la Défense il y a moins de 3 ans. L'objectif des études en cours est donc de saisir l'opportunité de la présence d'une infrastructure ferroviaire pour proposer, à un horizon de court terme, l'aménagement d'une plateforme multimodale permettant le développement d'une offre de transport adaptée pour les habitants et actifs actuels et futurs du quartier et un mode de rabattement supplémentaire vers la gare de Saint-Cyr-l'Ecole<sup>30</sup>. Cet aménagement devra par ailleurs garantir le maintien d'un usage militaire de la voie.

## 2.2 **Connecter les pôles de développement avec les polarités existantes afin de favoriser les liaisons de pôles à pôles**

L'arrivée du métro automatique et l'amélioration du réseau ferré existant rouvriront la question des liaisons structurantes en bus et de l'organisation d'un maillage de desserte et de rabattement sur les gares, portes d'entrée du territoire.

Le projet de TCSP Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines permettrait de constituer une première armature est-ouest structurante entre les deux parties du cluster.

Plusieurs sections du TCSP ont déjà été réalisées, notamment l'avenue de l'Europe à Saint-Quentin-en-Yvelines et la portion Polytechnique – Massy à l'ouest. Trois sections restent à finaliser : la prolongation de l'école Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay dont les travaux sont programmés, la section entre Châteaufort et le Rond-point des Mines côté Yvelines et la dernière section entre le TCSP Avenue de l'Europe et la nouvelle gare routière située sur l'Avenue Paul Delouvrier. Le projet de TCSP reliant Saint-Quentin-en-Yvelines à Versailles par le plateau de Satory s'inscrit également dans cette logique de desserte efficace à l'échelle du bassin de vie et apporte une réponse aux besoins de déplacements générés par le développement du cluster en offrant une desserte via Satory et la Minière. Un tracé via la RD91 est privilégié par les études du STIF et par la CASQY dans la mesure où cet itinéraire

<sup>30</sup> L'objectif est de mettre en place un processus de réinvestissement graduel articulé avec les recherches réalisées par VeDeCoM : dans un premier temps, installation de véhicules expérimentaux décarbonnés, puis de navettes autonomes, enfin d'une ligne de bus.

assure la desserte de quartiers d'habitat et d'emplois important comme Villaroy, relie les pôles d'emplois du pôle de compétitivité Mov'eo, met en valeur le secteur à potentiel de mutation de la Minière et se connecte au TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines existant sur l'avenue de l'Europe. De même, l'axe nord-sud reliant Les Ulis / Courtabœuf, le sud du plateau de Saclay, Vélizy-Villacoublay et le Pont de Sèvres en passant par la gare de Jouy-en-Josas et le campus d'HEC est aussi essentiel pour mettre en connexion les principales polarités existantes et à venir.

Plusieurs points bloquants pour les échanges avec les secteurs environnants doivent être résolus dans les prochaines années. Ainsi, le cisaillement de l'A86 au niveau du Petit Clamart, doit être supprimé afin de fluidifier les entrées – sorties du périmètre du CDT.

Bien que situé dans les Hauts-de-Seine, le cisaillement de l'A86 est régulièrement à l'origine de gros embouteillages, bloquant les connexions entre l'A86 et la RN 118 et donc les liens avec le territoire du CDT, ce qui nuit aux échanges entre le territoire et l'ouest parisien. Cette suppression concordera aux interventions sur le triptyque routier que sont le carrefour RN12 / Avenue des Garennes, le barreau RD 938 - RD 91 et l'échangeur RN12 / RD 91. Ainsi, l'axe Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles – Vélizy pourra pleinement jouer son rôle. L'intervention sur ces nœuds routiers doit également permettre de renforcer l'axe fort nord-sud qui rejoint la Vallée de Chevreuse par la RD 91.

L'amélioration des liaisons est-ouest pour l'ensemble des modes doit ainsi être une priorité du territoire. A Saint-Quentin-en-Yvelines, la juxtaposition de la RN 10 et du faisceau ferré au milieu de l'agglomération crée une véritable coupure pour l'ensemble du territoire, à la fois point noir de circulation et secteurs difficilement franchissables pour les piétons et cyclistes.

L'intervention sur la coupure est primordiale pour rétablir les liaisons est-ouest pour l'ensemble des modes. Le tissu urbain doit être reconnecté en particulier au niveau de la RN 10, avec l'importance de la réalisation du Plateau urbain à Trappes et de la mise en place du carrefour de la Malmedonne à La Verrière. Les franchissements existants doivent être repris pour permettre un usage par l'ensemble des modes, que ce soit en voiture, en bus, à pied ou à vélo. Le pont Schuler est l'un de ces aménagements qui permet de résoudre un point dur de circulation avec notamment la constitution d'une liaison de bus à Haut Niveau de service entre Trappes et La Verrière. Cette liaison présente l'intérêt de desservir les quartiers les plus denses de l'agglomération et d'être à proximité de zones d'emplois de premier plan (la Z.A. Trappes-Elancourt notamment). Deux aménagements sont également importants : le pont de la Villedieu et le pont Leclerc. Le pont Leclerc permettra notamment d'accueillir une voie réservée pour les bus pour permettre le bouclage du TCSP Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu'à la gare de Montigny, permettant des connexions est-ouest du réseau de bus et en connexion avec la nouvelle gare routière de la RD 10.

Enfin, la création de certaines liaisons pôles à pôles doit aussi être vecteur de cohésion sociale et urbaine pour certains secteurs qui souffrent aujourd'hui d'une mauvaise accessibilité comme la Clef-de-Saint-Pierre - Pissaloup, racrochant ainsi la partie ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines aux autres pôles de développement du cluster par la gare de Montigny-le-Bretonneux.

### **3 Favoriser une desserte fine de l'ensemble du territoire à partir des différentes stations de transport en commun**

À l'échelle du maillage local, une attention particulière doit être donnée à la desserte fine, et parfois au désenclavement, des quartiers existants et à leurs connexions avec les nouveaux quartiers, les centres urbains et les gares, pour ainsi favoriser les déplacements des usagers dans une optique de cohésion sociale et de report modal de la voiture privée au transport en commun. A cette échelle, les enjeux reposent sur le lien entre déplacements et aménagement et sur la complémentarité des différents modes de transports mis à disposition des usagers.

#### **3.1 Affiner les services des transports en communs pour favoriser une desserte des quartiers qui permettent un report modal**

L'impact des liaisons structurantes métro et TCSP devra être multiplié par un renforcement du rabattement vers ces pôles grâce à la restructuration des réseaux de bus. Un travail particulier devra être entrepris sur la lisibilité des réseaux (entre CAVGP et CASQY) et les lieux de correspondance pour offrir des services de bus adaptés, en réponse aux différents types de besoins : développement de l'amplitude horaire et du niveau de service en heures creuses des transports collectifs, services de desserte des organismes d'enseignement supérieur et de recherche, des entreprises (en lien avec la démarche PDIE).

En effet, la question de la desserte fine des quartiers et de leur désenclavement ne se réduit pas aux infrastructures mais pose un enjeu fort en matière d'adaptation de l'offre de service. Pour accompagner le développement du territoire, la hiérarchisation du réseau viaire devra aussi être revue pour distinguer les infrastructures de desserte régionale, devant fluidifier les échanges, des infrastructures de desserte locale, devant permettre la promotion des modes collectifs et doux.

La maitrise du stationnement est également un levier important pour favoriser le report modal en ville. C'est d'abord un enjeu de réglementation et de gouvernance à l'échelle locale. Un travail sur le stationnement, articulé avec la stratégie de mobilité durable mise en place, peut ainsi permettre de dissuader l'usage de la voiture pour certains types de déplacements à courte distance ou encore de donner la priorité aux chalands et visiteurs dans les zones centrales. C'est ensuite un enjeu d'infrastructures et de services associés. Ainsi, les pôles d'échanges multimodaux constitués au niveau de certaines des grandes gares du territoire pourront être équipés de parking relais ou de parking à haut niveau de service ainsi que les principaux territoires de projet et zones d'activités du territoire.

En préfiguration de la ligne 18 du Grand Paris Express, un parking à haut niveau de service (PHNS) sera implanté sur le site de Satory proposant à la fois des solutions classiques : parc-relais pour le centre de Versailles et pour le secteur de Satory, connexion avec le réseau bus, mais aussi des services plus innovants : covoiturage dynamique, véhicules électriques en libre-service, navettes électriques voire sans chauffeur de rabattement sur la zone des Marronniers, etc.

#### **3.2 Créer les conditions de la multimodalité**

La multimodalité repose sur un certain nombre de conditions.

Des infrastructures adéquates tout d'abord. Les gares doivent ainsi être structurées en pôles d'échanges multimodaux comprenant des stations de vélo, un lien vers les transports en commun locaux et le cas échéant des services de voiture partagés.

Ensuite, le réseau de pistes cyclables doit être conforté, en travaillant sur une hiérarchisation et une différenciation des réseaux domicile-travail et loisirs pour ainsi renforcer le rôle du vélo comme mode de rabattement vers les gares depuis les pôles générateurs de trafic (universités,

zones d'emploi, équipements publics, etc.). Il s'agit également d'intervenir sur les itinéraires existants pour résorber les points noirs de sécurité pour les vélos.

Versailles Grand Parc a adopté un Schéma Directeur de Circulations Douces qui prévoit la constitution d'un réseau de promenades de 90 kilomètres, structuré en six boucles sur l'ensemble de son territoire. La CASQY a également favorisé le développement des pistes cyclables à travers son Schéma Directeur Cyclable et a publié une carte des itinéraires cyclables distinguant itinéraires aménagés, itinéraires principalement piétons et itinéraires routiers non aménagés.

Enfin, une attention particulière doit être portée à l'aménagement de l'espace public pour faciliter la mobilité piétonne. Ceci nécessite un travail sur la signalisation piétonne (distance, temps de trajet) et la requalification de l'espace public à proximité des pôles d'échanges. Aménager la ville en faveur des modes actifs passe également par la réalisation de liens pour ouvrir les quartiers existants afin de faciliter les déplacements. Pour les nouveaux quartiers, il s'agit de concevoir un urbanisme favorable à l'usage des modes actifs et des transports collectifs.

### 3.3 Fournir une information fiable

Utiliser différents modes de transports suppose de bénéficier d'une information de qualité, en temps réel, sur les différents modes à la disposition de l'utilisateur à un moment et dans un lieu donné.

L'apport d'une information multimodale va se traduire par la mise en place d'un système Information Voyageurs intelligent (SIVI) rendant accessible l'information multimodale sur internet ou smartphone en temps réel. Des actions en faveur du management de la mobilité vont également être engagées et amplifiées. La CASQY s'est ainsi doté d'un service de covoiturage en ligne ([covoiturage.agglo-sqy.fr](http://covoiturage.agglo-sqy.fr)) favorisant ainsi les alternatives à l'autosolisme par la mise à disposition d'une plateforme d'information en temps réel et collaborative sur les trajets des différents usagers.

Ces actions de management de la mobilité passent également par des missions de conseil en mobilité en direction des habitants, ainsi que l'animation des Plans de Déplacement Inter-entreprise (PDIE) auprès des salariés travaillant sur le territoire.

### 3.4 Favoriser le développement de la multimodalité

La promotion d'une mobilité alternative au tout-voiture passe par le développement d'un panel de modes de transport, dont l'offre s'adapte aux caractéristiques de chaque déplacement, tel que Twizy Way by Keymoov, service de véhicules électriques en libre-service présent dans les communes de Montigny-le-Bretonneux, Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux.

En parallèle, pour faciliter le déploiement de véhicules électriques pour un usage privé des expérimentations voient le jour (projet Seine Aval Véhicules Electriques, Institut VeDeCoM, etc.) et il est possible de déployer des bornes électriques sur l'espace public. Le développement de vélostations dans les différentes gares va apporter une solution en termes de location de vélos pour des périodes de moyenne à longue durée et d'entretien et de maintenance des vélos.

En matière de logistique urbaine, le territoire se doit d'associer les différents acteurs de la filière (chargeurs, commanditaires, collectivités) au développement d'usages alternatifs en faveur d'une logistique du dernier kilomètre optimisée (organisée et mutualisée) et réalisée avec des véhicules innovants.

Pour rendre lisible l'existence de ce panel de modes, l'approche multimodale mise en œuvre dans les gares à travers les pôles multimodaux va se traduire par la création de points de rencontre pour les secteurs éloignés des gares. Ces points de rencontre seront des lieux de

concentration de l'offre de bus, où l'on trouvera une offre de taxis, de voitures en libre-service, ainsi que des bornes de recharge ou encore des points de rencontre pour les covoitureurs.

Le développement des déplacements par les modes actifs doit également être encouragé. Tout trajet pour aller d'un point à un autre intègre l'utilisation de la marche à pied comme un des modes de déplacement, a minima au commencement ou à l'achèvement de ce trajet. Pour cette raison, une attention particulière doit être portée à la qualité des cheminements piétons sur le territoire.

Outre l'aménagement des itinéraires et de la signalétique associée, des campagnes de sensibilisation doivent être menées à destination de tous pour permettre la diffusion des modes actifs. A titre d'exemple, les plaquettes et cartes réalisées par la CASQY à destination des salariés des principales entreprises du territoire sur les différents points d'intérêts existants dans un rayon de vingt minutes de marche autour de chaque entreprise constituent des outils de sensibilisation efficace.

Un volet « modes actifs » doit également être intégré aux démarches de management de la mobilité (PDE, PDIE) menées sur le territoire.

**→ Voir fiche 4.3 : Favoriser le développement de la multimodalité**



## Titre 2.4

### Les principaux éléments qui impactent la capacité des acteurs de mettre en œuvre la stratégie

La réalisation du projet pour le territoire suppose de mobiliser des leviers qui sont entre les mains des communes et des EPCI mais également dans celles de leurs grands partenaires, en tant que maîtres d'ouvrage ou en tant que bailleurs de fonds : l'Etat, le Conseil Général des Yvelines, la SGP, la SNCF, RFF, le STIF, la Région Ile-de-France, ...

Sont visés ci-après les principales conditionnalités de la mise en œuvre de la stratégie, c'est-à-dire les éléments sans lesquels les actions d'aménagement portées par les collectivités ne pourraient pas déployer leur potentiel (transports, infrastructures numériques), voire ne pourraient pas être réalisées (foncier).

#### 1 Dans le registre des infrastructures routières

- Aménagement de l'échangeur RD91/RN12 à Satory

L'enjeu de ce projet est de résoudre un des principaux points noirs de la RN12, à la jonction du RD 91 et d'améliorer l'accessibilité à Satory en tenant compte de son développement.

→ Voir fiche 1.1 : Versailles Satory

- Aménagement de la RN10 (enfouissement à Trappes)

L'enjeu est de réduire la fracture urbaine actuelle qu'induit la RN 10. Ce réaménagement urbain nécessaire comprend la couverture de la RN 10 sur une longueur de 300 mètres environ au niveau du centre-ville de Trappes. Ce projet vise à favoriser l'intégration urbaine et la mutation des quartiers créés sur les terrains ferroviaires en développant de nouvelles centralités et en favorisant les liaisons douces.

→ Voir fiche 2.2 : Pôle Gare de Trappes – Corridor ferroviaire

- Aménagement de la RN10 (carrefour de la Malmedonne)

L'enjeu est de réduire la fracture urbaine actuelle qu'induit la RN 10. Le traitement du carrefour de la Malmedonne entre La Verrière et Maurepas doit ainsi permettre de reconnecter le tissu urbain.

→ Voir fiche 1.4 : La Verrière / Gare – Les Bécannes

→ Voir fiche 1.7 : Elancourt / ZAC les Réaux – quartier IV Arbres

→ Voir fiche 2.2 : Pôle Gare de Trappes – Corridor ferroviaire

- La poursuite du projet du PSGI La Verrière

L'enjeu est ici de rétablir la liaison nord-sud de la RD13, en permettant le passage et la réorganisation du réseau de bus et en améliorant la fluidité de tous les déplacements.

→ Voir fiche 1.4 : La Verrière / Gare – Les Bécannes

- Aménagement de l'échangeur des Garennes à Saint-Quentin-en-Yvelines

L'échangeur RN12 / avenue des Garennes est l'un des points majeurs de dysfonctionnement de la circulation sur le territoire de St-Quentin-en-Yvelines. La réalisation d'un giratoire va permettre d'améliorer l'accessibilité routière globale de l'est de Saint-Quentin et va permettre le développement du pôle économique « Chênes / Bouviers / Sangliers ».

→ Voir fiche 2.3 : Pôle centre SQY – Université (dont Pas du Lac)

- Création d'un nouveau franchissement de l'A86 à Vélizy-Villacoublay

Ce nouveau franchissement à vocation à améliorer l'accessibilité au secteur d'activités Inovel Parc et au Centre Commercial Vélizy 2, à contribuer, par une meilleure répartition des flux, à l'amélioration des circulations sur le réseau local et magistral, en soulageant notamment l'échangeur RN118 / A86 des trafics locaux. En lien avec la suppression du cisaillement sur ce même axe, il permettra d'améliorer l'accessibilité vers l'Ouest en direction de Versailles sur l'A86.

→ Voir encadré page 51 : Vélizy-Villacoublay Inovel Parc

## 2 Dans le registre des infrastructures et de l'offre de services de transports en commun

Ces différents projets d'infrastructures ou d'amélioration du service associé conditionnent chacun la réalisation de nombreux secteurs de projet.

- Réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Versailles Chantiers et des gares de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles

La ligne 18 du Nouveau Grand Paris permet d'assurer des liaisons de qualité au sud de la métropole parisienne et relie les pôles internes au grand territoire Paris – Saclay.

- Réalisation du tram-train Versailles-Massy

Le tram-train Versailles – Massy permet une meilleure accessibilité aux pôles du sud de la métropole parisienne et favorise les liaisons de banlieue à banlieue. Cela va permettre une connexion rapide à Massy, Orly et Evry. Il est également structurant pour permettre une liaison à haut niveau de service à la grande échelle du plateau et pour améliorer la desserte des Z.A. de Buc, Toussus-les-Loges et des campus de l'INRA et d'HEC.

- Réalisation et prolongement de la Tangentielle Ouest

La TGO va avoir un impact à différentes échelles. Elle va permettre d'améliorer la relation à Paris par un meilleur accès aux lignes de RER A et C. Elle va structurer les relations aux pôles secondaires et permettre une relation nord – sud interne au territoire.

- Création d'une liaison TCSP Nord Sud du Pont de Sèvres jusqu'à Courtabœuf en passant par Vélizy-Villacoublay et Saclay

Un projet qui s'inscrit sur un axe majeur de développement nord-sud et de connexion avec les polarités voisines, Pont de Sèvres et Paris au nord, Les Ulis / Courtabœuf au sud. Il y a donc des besoins de liaisons importants qui devraient continuer à s'intensifier avec le développement du territoire. De plus la RN118, est un axe routier qui présente un niveau de saturation de plus en plus important.

- Finalisation de la liaison TCSP entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines

Ce projet est essentiel pour assurer la liaison à moyen terme entre les deux pôles de Massy et de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il s'agit de l'axe structurant permettant de développer les échanges entre l'est et l'ouest du Plateau. De plus, cette liaison permet de relier Saint-Quentin-en-Yvelines aux campus et centres de recherches du Plateau.

- Réutilisation de la voie ferrée militaire entre Versailles Satory et Saint-Cyr-l'Ecole

Ce projet contribue à l'amélioration de la desserte en transport en commun du site de Satory dans une perspective de développement durable, tout en offrant une « vitrine » aux travaux de l'institut VeDeCoM par la mise en place de véhicules expérimentaux décarbonnés.

- Amélioration de l'offre existante sur les lignes N, U et les RER C et B

Ces lignes permettent d'assurer des liaisons directes du territoire avec le cœur de Paris. Leur amélioration est donc primordiale au titre de l'accessibilité externe du territoire. Il joue également un rôle de liaison inter-pôles en connectant rapidement Versailles à St-Quentin. Il s'agit de revenir à minima aux temps de parcours qui étaient observés auparavant, d'améliorer la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) de l'offre et d'obtenir une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours.

### 3 Dans le registre des infrastructures numériques

- Déploiement du Très Haut débit sur l'ensemble du territoire à horizon 2020. Cela suppose que les opérateurs privés tiennent les engagements qu'ils ont pris lors des appels à manifestation d'intérêt sur le sujet et qu'ils soient clients des Réseaux d'Initiative Publique.

### 4 Dans le registre de la mobilisation du foncier

- Libération et mise en état des fonciers Etat sur le plateau de Satory

La libération des terrains du Plateau de Satory est indispensable pour le développement du cluster de la mobilité du futur qui doit y prendre place et pour la réalisation des objectifs de production de logements du territoire. Il s'agit donc d'un préalable à l'atteinte des objectifs de l'ambition économique et de l'ambition en matière d'habitat du territoire. Compte tenu de la volonté d'y créer un quartier dans toutes ses dimensions, ces terrains doivent nécessairement être libérés de toute pollution pyrotechnique éventuelle.

→ Voir fiche 1.1 : Versailles Satory

- Libération et mise en état des fonciers RFF et SNCF sur le corridor ferroviaire RN10 à Trappes

La couture du corridor ferroviaire RN10 de Trappes est un projet majeur pour favoriser de meilleures liaisons entre les différents quartiers situés de part et d'autres du corridor ferroviaire et pour permettre leur mutation. Par son ampleur et sa localisation, il est également porteur d'un potentiel de production urbaine (cf. Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de RFF – SNCF).

→ Voir fiche 1.3 : Trappes – Boubas Louise Michel

→ Voir fiche 2.2 : Pôle Gare de Trappes – Corridor ferroviaire

- Libération et mise en état du foncier Etat sur le site des Matelots-Mortemets

Le site des Matelots-Mortemets est un des principaux sites de projet. Dans la perspective de leur utilisation future ces terrains doivent être libérés de toute pollution pyrotechnique.

**→ Voir encadré page 47 : Versailles Site des Matelots Mortemets**



# **Titre 3**

---

## **Le programme d'actions**



## Titre 3.1

### La déclinaison de la stratégie en actions thématiques

Ambition	Chantiers thématique du CDT	Pilote(s)
1 - Développer l'attractivité du territoire	1-1 <i>Elaborer une stratégie de marketing territorial afin de développer l'attractivité internationale du territoire</i>	EPPS
	1-2 <i>Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique</i>	EPPS (avec CG et FCS)
	1-3 <i>Développer l'économie touristique par une amélioration de la complémentarité des différentes offres</i>	CG (Yvelines Tourisme)
	1-4 <i>Développer l'offre de logements étudiants en lien avec l'offre d'enseignement supérieur</i>	EPPS
2 - Favoriser les dynamiques locales du développement	2-1 <i>Soutenir le développement du tissu économique par l'innovation et l'entrepreneuriat</i>	CASQY VGP
	2-2 <i>Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail</i>	CASQY
	2-3 <i>Favoriser le développement des filières courtes</i>	CASQY & VGP
3 - Construire un cadre de vie de qualité et épanouissant	3-1 <i>Développer la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales</i>	CASQY
	3-2 <i>Définir et partager une culture commune d'excellence urbaine et architecturale</i>	CAUE 78
	3-3 <i>Prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels</i>	EPPS
	3-4 <i>Animer une réflexion partenariale sur les enjeux en matière d'aménagement commercial.</i>	EPPS
4 - Construire un territoire sobre et performant	4-1 <i>Développer la sobriété énergétique</i>	VGP
	4-2 <i>Analyser et actualiser les besoins de déplacements comme outil de suivi des projets du CDT</i>	EPPS
	4-3 <i>Favoriser le développement de la multimodalité</i>	CASQY & VGP
	4-4 <i>Analyser les enjeux de développement logistique du territoire</i>	CASQY
5 - Réunir les conditions de la mise en œuvre opérationnelle du projet	5-1 <i>Mettre en place et poursuivre une démarche permanente et concertée de lobbying des acteurs du territoire vis-à-vis des maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport</i>	CASQY & VGP & EPPS
	5-2 <i>Préciser les conditions de mobilisation des fonciers publics</i>	EPPS

Les 17 actions thématiques retenues par les partenaires visent chacune l'ouverture de chantiers partenariaux permettant la bonne prise en compte des objectifs du CDT dans les politiques publiques et dans la stratégie d'action des différents partenaires.

Elles contribuent à l'atteinte de 5 grandes ambitions pour le territoire, indiquées dans le tableau ci-contre.

Elles portent sur des sujets qui intéressent l'ensemble des acteurs et pour lesquels il existe un enjeu de mise en cohérence et de coordination des interventions dans la perspective d'une efficacité accrue de l'action collective et de celle de chacun des partenaires au service de la stratégie d'ensemble.

Ces fiches actions ont été élaborées de manière partenariale. Leur déploiement fera également l'objet d'un travail partenarial qui sera animé et organisé par les pilotes identifiés. Les institutions « pilotes » s'engagent ainsi à définir un dispositif de travail, à donner l'impulsion nécessaire au travail partenarial et à porter techniquement et politiquement ces chantiers.

Le pilote est en charge de l'organisation de l'action. Il propose une méthode de travail aux partenaires concernés par l'action, met en place de manière concertée les conditions du bon déroulement des travaux (tenue du calendrier, organisation des réunions, cahiers des charges des productions à réaliser, suivi des productions, etc.) et en rend compte régulièrement aux partenaires, notamment sous-forme de relevés de conclusions des réunions.

<b>Ambition n° 1</b>		
<b>Développer l'attractivité du territoire</b>	<b>92</b>	
1	Elaborer une stratégie de marketing territorial afin de développer l'attractivité internationale du territoire	93
2	Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique	95
3	Développer l'économie touristique par une amélioration de la complémentarité des différentes offres	97
4	Développer l'offre de logements étudiants en lien avec l'offre d'enseignement supérieur	99
<b>Ambition n° 2</b>		
<b>Favoriser les dynamiques locales du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail</b>	<b>101</b>	
1	Soutenir le développement du tissu économique par l'innovation et l'entrepreneuriat	102
2	Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail	104
3	Favoriser le développement des filières courtes	107
<b>Ambition n° 3</b>		
<b>Construire un cadre de vie de qualité et épanouissant</b>	<b>109</b>	
1	Développer la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales	110
2	Définir et partager une culture commune d'excellence urbaine et architecturale	111
3	Prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels	113
4	Animer une réflexion partenariale sur les enjeux en matière d'aménagement commercial	115
<b>Ambition n° 4</b>		
<b>Construire un territoire sobre et performant</b>	<b>116</b>	
1	Développer la sobriété énergétique	117
2	Analyser et actualiser les besoins de déplacements comme outil de suivi des projets du CDT	119
3	Favoriser le développement de la multimodalité	120
4	Analyser les enjeux de développement logistique du territoire	124
<b>Ambition n° 5</b>		
<b>Réunir les conditions de mise en œuvre opérationnelle du projet</b>	<b>126</b>	
1	Mettre en place et poursuivre une démarche permanente et concertée de lobbying des acteurs du territoire vis-à-vis des maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de transport	127
2	Préciser les conditions de mobilisation des fonciers publics	128

## 1 **Ambition n°1 : Développer l'attractivité du territoire**

Le développement de l'attractivité économique, résidentielle, touristique du territoire est une ambition forte du CDT.

L'accroissement de sa visibilité nationale et internationale est à la fois un moteur et une résultante de l'ambition stratégique que portent les signataires du CDT : c'est à travers une démarche structurée pour construire une image d'excellence et la valoriser que le territoire sera en situation d'attirer des entreprises mondiales souhaitant s'implanter durablement, des touristes étrangers et français venant découvrir la richesse de son patrimoine culturel et naturel, des étudiants venant se former au sein de l'université Paris-Saclay, mais c'est par son excellence dans ces différents domaines que le territoire pourra conforter sa renommée internationale et atteindre ses cibles.

Les partenaires du CDT entendent conduire cinq actions concrètes pour concourir à la réalisation de cet objectif stratégique :

- **Action 1.1** L'élaboration d'une stratégie de marketing territorial visant à développer la visibilité économique internationale du territoire et sa déclinaison en une stratégie de prospection des entreprises ;
- **Action 1.2** L'identification du potentiel économique des structures de recherche académique, pour accroître le rayonnement des clusters du territoire ;
- **Action 1.3** L'amélioration de la complémentarité des offres touristiques, visant à développer l'attractivité du territoire vis-à-vis des différents types de publics ;
- **Action 1.4** Le développement de l'offre de logements étudiants, afin d'augmenter l'attractivité des universités et grandes écoles du territoire vis-à-vis des étudiants et chercheurs français et étrangers.

<b>Action 1.1</b>		
<b>Elaborer une stratégie de marketing territorial afin de développer l'attractivité internationale du territoire et outiller la prospection et l'accueil des entreprises</b>		<b>Pilote : EPPS</b>
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p><b><u>Objectifs généraux</u></b></p> <p>En lien avec la démarche d'attractivité exogène de Paris-Saclay (pilotée par l'EPPS et l'ARD) et en considération de l'autonomie nécessaire à chaque territoire dans son marketing territorial, <b>développer le Label « Paris-Saclay Entreprises »</b> en définissant un discours argumentaire et une offre « marketée » business des Yvelines dans le cadre du projet Paris-Saclay pour développer la visibilité internationale économique du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construire une image business, affiner le positionnement et la promesse territoriale offerte aux prospects ;</li> <li>• Construire une démarche de prospection d'entreprises coordonnée avec la stratégie globale de Paris Saclay développée lors des comités techniques sur l'attractivité.</li> </ul> <p><b>Définir un protocole d'accueil des entreprises sur le territoire</b></p> <p>L'enjeu est de pouvoir répondre aux demandes spécifiques des entreprises, tout particulièrement des « grands comptes », souhaitant s'installer sur le territoire en leur offrant un panel de services (localisation, services attenants à la localisation, offre de transport, recrutement sur place ...).</p> <p>Pour cela, le développement, dans une approche partenariale, d'une charte d'accompagnement de ces entreprises est nécessaire. Ce travail pourra se matérialiser par la rédaction d'un modèle type de livret d'accueil qui comportera un volet « grand territoire » et des déclinaisons locales, spécifiques et adaptables par chaque territoire.</p> <p>Ce modèle pourrait ainsi aborder les thématiques suivantes (présentation des agglomérations et de leurs grands projets ; transports et déplacements ; environnement économique, principaux pôles de R&amp;D et enseignements ; enfance, culture, sports et loisirs)</p> <p>Pour cela les partenaires pourront tirer les enseignements du dispositif partenarial mis en place pour l'implantation de Safran.</p>	
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <p>Elaborer un plan d'actions concerté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recensement des informations de chaque territoire ;</li> <li>• Définition du positionnement et de l'image du territoire ;</li> <li>• Mise en place d'un portefeuille de services pour faciliter l'implantation d'entreprises ;</li> <li>• Développement d'un modèle type de Livret d'accueil et échange de bonnes pratiques sur un process d'accueil type ;</li> <li>• Appropriation des outils par les territoires ;</li> <li>• Veille économique permanente ;</li> <li>• Renforcement et promotion du Label au travers de l'événementiel :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'un évènement international, en lien avec la spécialisation économique du territoire, pour développer la visibilité de Paris Saclay,</li> <li>- Utilisation du Label « Paris Saclay Entreprises » lors des événements de rayonnement international tels que le MIPI, l'Open de Golf, la Ryder Cup...</li> </ul> </li> </ul> <p><b><u>Coût de l'action</u></b></p> <p>Coût d'un diagnostic : ~15-20K€</p> <p>Budget d'un évènement : ~60-80K€</p>	

Action 1.1							
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></b>						
	Année 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etude « gamme de sites »</li> <li>Diagnostic Image (d'entreprises, laboratoires, media et leaders d'opinion)</li> <li>Choix des domaines stratégiques en concertation avec les développeurs économiques</li> <li>Répartition des rôles</li> <li>Elaboration d'un plan coordonné (immobilier, services, communication)</li> </ul> <p>Ces différentes actions sont menées en concertation avec les acteurs concernés.</p>					
	Année 2	Evénement international de Paris-Saclay					
	Suites	Evaluation et suites à donner					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés</u></b>						
	Signataires du CDT, EPPS, EPPS, ARD / Paris Region, Paris Développement Capitale Economique, CCIP/CCIV						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
					<b>100 K€</b>	Plan de financement non défini à ce stade	
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

<b>Action 1.2</b>							
<b>Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique</b>	<b>Pilote :</b> <b>EPPS et CASQY</b> avec CG78 et FCS						
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>Cette action consiste à identifier les enjeux de la recherche académique publique et privée du département, pour ensuite les analyser au prisme des domaines stratégiques du cluster Paris-Saclay, que sont pour rappel l'aéronautique/défense/sécurité, l'énergie, la santé, les TIC et la mobilité.</p> <p>Les établissements d'enseignement et de recherche du territoire sont nombreux : l'Université Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines (UVSQ), l'Institut Supérieur de l'Environnement, l'Institut des Sciences et Techniques des Yvelines (ISTY), l'Institut International de l'image et du son (3IS), l'Institut Pierre Simon Laplace spécialisé dans les Sciences de l'Environnement et du climat, HEC, l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles (INSAV), l'INRA Versailles et Jouy-en-Josas, l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage (ENSP), l'IFSTTAR, le LIVIC (Laboratoire sur les Interactions Véhicule/Infrastructure/Conducteur), CNRTAAVT (Centre National de Recherche Technologique Aérodynamique et Aéroacoustique des Véhicules Terrestres) et l'ESTACA à compter de 2015.</p> <p>L'objectif final est - après avoir pris connaissance de toutes ses caractéristiques- de valoriser cette recherche pour qu'elle débouche sur de la création de valeur économique - grâce à de la création d'entreprise - et donc sur de l'emploi.</p> <p>Le pilotage de cette action devra notamment prendre en compte le travail en cours de la FCS sur la valorisation de la recherche.</p> <p><b><u>Objectifs généraux</u></b></p> <p>L'objectif de cette action est, dans un premier temps, de bien connaître les laboratoires de recherche académique du territoire et leurs liens avec les entreprises privées notamment étrangères. Ceci dans une double perspective :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• recenser l'offre académique afin d'alimenter le site web Paris-Saclay pour communiquer de manière exhaustive sur l'état de la recherche publique du territoire</li> <li>• porter à connaissance et favoriser les imbrications entre acteurs publics et privés afin de permettre l'identification du potentiel économique des structures de recherche et de créer à terme les conditions de développement du cluster.</li> </ul> <p>Dans un second temps, il s'agit de valoriser ce potentiel académique pour construire un argumentaire de différenciation et de spécialisation permettant d'accroître la visibilité internationale du territoire et son attractivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en renforçant la renommée du territoire,</li> <li>• en prospectant sur des actions des entreprises clientes des laboratoires.</li> </ul>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <p>Premier temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• élaboration d'une base de données détaillée des laboratoires publics (identification des laboratoires, de leurs domaines de recherche, des laboratoires disposant de contrats de recherche privés, des laboratoires disposant de partenariats à l'international, des laboratoires disposant d'équipements mutualisés et/ou mutualisables,...).</li> <li>• élaboration d'une base de données de la recherche privée.</li> </ul> <p>Second temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• plan d'actions : outils marketing et prospection, démarche cluster...</li> </ul> <p><b><u>Coût de l'action</u></b></p> <p>Coût d'une embauche d'un apprenti ou stagiaire pour une année pour le recensement des structures.</p> <p><b><u>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</u></b></p> <table border="1" data-bbox="419 1899 1441 2011"> <tr> <td>Année 1</td> <td>Recensement de l'offre et plan d'actions afin d'en valoriser le potentiel</td> </tr> <tr> <td>Année 2</td> <td>Déploiement du plan d'actions</td> </tr> <tr> <td>Suites</td> <td>Evaluation et suites à donner</td> </tr> </table>	Année 1	Recensement de l'offre et plan d'actions afin d'en valoriser le potentiel	Année 2	Déploiement du plan d'actions	Suites	Evaluation et suites à donner
Année 1	Recensement de l'offre et plan d'actions afin d'en valoriser le potentiel						
Année 2	Déploiement du plan d'actions						
Suites	Evaluation et suites à donner						

**Action 1.2**

<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés</u></b>							
	Signataires du CDT, EPPS, Fondation de Coopération Scientifique, UVSQ, UPGO, laboratoires, entreprises, pôles de compétitivité							
	<b>Financement prévisionnel</b>							
	<b>Etat / EPPS</b>	<b>FCS</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>10 à 15 K€</b>	Répartition de la participation non arrêtée à ce stade
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.							

<p><b>Action 1.3</b></p>	<p><b>Pilote :</b> <b>CG78</b> (Yvelines Tourisme)</p>
<p><b>Développer l'économie touristique par une amélioration de la complémentarité des différentes offres</b></p>	
<p><b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b></p>	<p>L'attractivité touristique constitue un atout distinctif important du territoire, qui se présente comme un pôle « culture, nature, sports » d'ampleur, de qualité et de rayonnement uniques au sein de la métropole parisienne grâce à ses différents équipements (château de Versailles, musée de Port Royal, vélodrome de Montigny, Base de Loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, Commanderie des Templiers, aéroport d'affaires...) et aux événements qui y sont organisés (Solar Decathlon, Ryder Cup, Open de Golf ...). Cet atout contribue à la stratégie d'ensemble du territoire, dans la mesure où il concourt à accroître sa visibilité nationale et internationale et où il est facteur de développement économique. Cependant, la filière touristique peut être renforcée par une amélioration de la complémentarité des offres du territoire en matière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de tourisme international de masse, lié au Domaine National de Versailles,</li> <li>• de tourisme « vert » (culture, nature, sports), lié notamment aux équipements sportifs de Saint-Quentin-en-Yvelines (vélodrome de Montigny, base de loisirs, golf de SQY, projet d'équipement sportif de la Colline d'Elancourt...) et aux atouts paysagers du territoire du CDT.</li> <li>• de tourisme d'affaires.</li> </ul> <p>Les enjeux diffèrent selon le segment concerné :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiser les retombées des visites sur l'économie locale pour le tourisme international (création d'emplois et développement de l'économie résidentielle),</li> <li>• Définir une stratégie territoriale partagée et complémentaire entre les différents acteurs afin de développer le potentiel du tourisme vert,</li> <li>• Tirer profit de la dynamique du projet Paris-Saclay en s'appuyant sur les infrastructures existantes (l'aéroport d'affaires de Toussus-le-Noble et le Palais des Congrès de Versailles notamment) et par la perspective d'évènements à forte visibilité comme le Solar Décathlon ou la Ryder Cup.</li> </ul> <p>Chacun de ces segments peut faire l'objet d'actions d'amélioration et d'optimisation, avec trois axes de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Action 1</b> : construire entre l'Etablissement Public du Domaine de Versailles et les différentes collectivités des offres intégrées (entre musées du territoire ; culture-nature ; culture-sport ...) afin d'augmenter la durée de présence des touristes internationaux sur le territoire, en définissant des offres intégrées</li> <li>• <b>Action 2</b> : assurer la continuité des infrastructures dédiées entre les collectivités signataires (ligature des chemins de randonnées pédestres, cyclables, équestres) et construire un argumentaire unifié à l'attention des franciliens.</li> <li>• <b>Action 3</b> : concevoir un argumentaire et une offre spécifique en matière de tourisme d'affaire dans le cadre du projet Paris-Saclay.</li> </ul> <p>Des chantiers transverses pourront également être ouverts à moyen terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Chantier 1</b> : élaborer un schéma stratégique d'aménagement touristique (au minimum au niveau de chaque collectivité, dans un esprit de concertation et de mise en convergence).</li> <li>• <b>Chantier 2</b> : rechercher une plus forte coopération entre les offices de tourisme (déclinant une offre supra-communale), incarnée par exemple dans un « club des offices ».</li> </ul>

**Action 1.3**

<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b>						
	<b>Action 1 :</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude fine de la fréquentation du Château de Versailles par la direction Marketing de l'Etablissement Public du Domaine de Versailles (pays d'origine, temps passés sur le site, circuit de distribution ...) afin de déceler le potentiel de différentes offres intégrées</li> <li>• Choix d'une offre intégrée (ex : les musées du territoire ; culture et tourisme d'affaires ...) pour laquelle le potentiel est fort</li> <li>• Choix des canaux de distribution en fonction de la cible (grand public, pays d'origine, motif de déplacement ...) commercialisation de l'offre.</li> </ul>						
	<b>Action 2 :</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification entre agglomérations des travaux à mener pour assurer la ligature des chemins de randonnée. Evaluation financière. Définition et formalisation d'un argumentaire touristique commun aux signataires.</li> <li>• Planification prévisionnelle des travaux. Décision politique. Communication à partir des relais institutionnels (sites CDT78, CRT78, sites des agglomérations ...) dans un premier temps.</li> </ul>							
<b>Action 3 :</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des cibles et de leur potentiel. Identification de l'offre territoriale mobilisable.</li> <li>• Formalisation d'un argumentaire.</li> </ul>							
<b><u>Coût de l'action</u></b>							
Coût des études à déterminer							
<b><u>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</u></b>							
Année 1		Action 1 : étude des fréquentations et des potentiels ; choix d'une offre intégrée à fort potentiel					
		Action 2 : identification des travaux à mener ; évaluation financière ; formalisation d'un argumentaire touristique					
		Action 3 : identification des cibles					
Année 2		Action 1 : choix des canaux de distribution et commercialisation de l'offre					
		Action 2 : planification des travaux ; communication de l'argumentaire touristique					
		Action 3 : formalisation d'un argumentaire					
Suites		Suivi et évaluation					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés</u></b>						
	Signataires du CDT et le cas échéant leurs offices du tourisme, EPPS, CCIP/CCIV, EPDV, VIPARIS, CDT 78, établissements culturels concernés, ARD ...						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT - EPPS</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>?</b>	Montant des études restant à déterminer	
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

<b>Action 1.4</b>	
<b>Développer l'offre de logements étudiants en lien avec l'offre d'enseignement supérieur</b>	<b>Pilote : EPPS</b>
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>L'offre de logement étudiant est un élément qui contribuera à l'attractivité du projet Paris-Saclay. Il s'agit de développer des programmes innovants et adaptés à la diversité des étudiants de ces établissements, à leurs parcours résidentiels, à l'évolution de leurs modes de vie. En effet, la diversité des modes de vie des étudiants impliquent différentes des façons d'habiter : les étudiants sont à la recherche tour à tour de cellules autosuffisantes, confortables, mais aussi de colocations avec salle de bain et cuisines mutualisées ou de chambres ouvertes sur des lieux collectifs favorisant la socialisation et le vivre-ensemble... L'objectif est de pouvoir développer des complémentarités et de mutualisations à l'échelle de l'EPPS, facilitées par le bouclage du TCSP Massy – Saint-Quentin, par le projet de liaison Les Ulis – plateau de Saclay – Vélizy-Villacoublay et, à plus long terme, par l'arrivée du métro</p> <p>Pour accompagner cette croissance et garantir un fonctionnement optimal du projet Paris-Saclay dans ses différentes composantes, le besoin de production de logements à destination des étudiants a été estimé entre 700 et 1 300 par an. Il s'agit de l'objectif identifié pour le territoire de l'Opération d'Intérêt National (OIN) dans le Schéma de développement territorial (la majorité de ces logements seront produits sur la partie sud du plateau de Saclay). Les logements de la partie yvelinoise viendront accompagner la croissance de l'université Paris Saclay et des grandes écoles présentes sur le territoire.</p> <p>Complémentaires des résidences étudiantes déjà existantes, ils proposeront une alternative à des logements situés dans les centres urbains, avant tout pour les étudiants mais également pour des chercheurs en résidence. Une attention particulière sera portée à la qualité architecturale de ces bâtiments. Cette action sera donc menée en articulation avec l'action portant sur la promotion et la diffusion de l'excellence urbaine et architecturale.</p> <p>La création d'une telle offre supplémentaire suppose que les acteurs de l'enseignement supérieur et de l'habitat coordonnent leur action pour assurer une programmation en pleine cohérence avec les besoins des publics cibles.</p> <p>La problématique concerne l'ensemble du territoire du CDT mais les actions sont ciblées sur les territoires comportant des établissements d'enseignements supérieurs (le pôle centre urbain de SQY, Jouy-en-Josas, Versailles Satory ...)</p> <p>Le projet porté par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) pour l'extension et la rénovation de la résidence des élèves de HEC s'inscrit dans cette ambition et peut constituer un levier important en faveur de l'attractivité du territoire.</p> <p><b><u>Objectifs généraux du projet</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Phase 1 : réactualiser l'analyse des besoins des publics cibles (étudiants et chercheurs en résidence) sur l'ensemble du périmètre yvelinois et des communes limitrophes</b> La création d'une offre supplémentaire suppose que les acteurs de l'enseignement supérieur et de l'habitat coordonnent leur action pour assurer une programmation en pleine cohérence avec les besoins des publics cibles.</li> <li>• <b>Phase 2 : accompagner la sortie des projets de développement, d'extension de logements étudiants et veiller à leur bonne inscription dans le tissu urbain existant (à proximité des services de transports et d'un tissu commercial dynamique)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Chantier 1 : faire aboutir le projet d'extension et de rénovation de la résidence des élèves d'HEC</b> Le projet porté par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) pour l'extension et la rénovation de la résidence des élèves de HEC s'inscrit dans cette ambition et peut constituer un levier important en faveur de l'attractivité du territoire : En tête du classement des Business School en Europe, HEC dispose d'une grande renommée. A cheval sur les communes de Jouy-en-Josas et de Saclay, l'école est située à proximité du campus Paris-Saclay. Le campus abrite actuellement 1 410 logements (toutes gestions confondues) dont 860 gérés par HEC directement. La Chambre de commerce et d'industrie de Paris a projeté de réaliser un programme de rénovation et d'extension de la résidence des élèves d'HEC, afin d'accueillir de nouveaux étudiants.</li> </ul> </li> </ul>

Action 1.4							
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>Ce projet s'inscrit dans les objectifs stratégiques du CDT :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conforter HEC Paris au sein du campus Paris Saclay, en adaptant l'évolution du campus aux besoins de logements des étudiants et en permettant d'attirer de nouveaux étudiants, y compris étrangers, à HEC</li> <li>▪ Améliorer l'offre qualitative et quantitative des logements étudiants existants sur le site d'HEC et plus globalement permettre l'accueil sur le territoire même du CDT d'un nombre accru d'étudiants du Campus Paris Saclay</li> <li>▪ Contribuer à la production de logements à caractère social à l'échelle du territoire et à la réalisation des objectifs du PLHi2 de la CAVGP.</li> </ul> <p>- <b>Chantier 2 : accompagner lesancements des projets en cours sur le territoire</b></p> <p>La CASQY connaît depuis fin 2012, une augmentation de sa population d'étudiants et de chercheurs liées à l'ouverture des nouveaux locaux de l'UFR des Sciences de la Santé Simone Veil en 2012, au renforcement du nombre d'étudiants de l'école de l'image 3IS (plus 300 étudiants de 2013 à 2015) et à l'arrivée programmée en Septembre 2015 de l'ESTACA (environ 1500 étudiants).</p> <p>Afin de répondre à leurs demandes de logement, 6 résidences étudiantes, chercheurs et jeunes actifs ont été programmées depuis 2013 (et dont la livraison s'étend jusqu'en 2016) à Saint-Quentin-en-Yvelines pour un total de 1 137 logements.</p> <p>Sur le territoire de Versailles Grand Parc, un projet est en cours sur un site de l'INRA (Versailles) et la commune de Saint-Cyr l'Ecole a réalisé 203 logements étudiants en 2012, dans la résidence de l'Aérostation.</p>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Phase 1 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recensement de l'offre de logements étudiants de chaque territoire intégrant l'offre actuelle et les projets de développement et d'extension en cours,</li> <li>- Evaluation de la demande supplémentaire des publics cibles,</li> <li>- Définition d'un plan d'actions.</li> </ul> </li> <li>• <b>Phase 2 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accompagner la réalisation des projets quand nécessaire et travailler de manière partenariale leur insertion dans le tissu local : offre de transports, lieux de vie associative et estudiantine...</li> </ul> </li> </ul> <p><b><u>Coût de l'action</u></b> A actualiser</p>						
<b><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></b>							
	Année 1	Diagnostic, évaluation des besoins (cibles, financements) et modes de gestion : étude estimée à 60K€					
	Année 2	-					
	Suites	-					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés</u></b>						
	Signataires du CDT, EPPS, CCIP/CCIV, CAUE 78						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT - EPPS</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
						<b>60 K€</b>	Coût de l'action à actualiser
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	Recensement de la production annuelle de logements étudiants et des prix de sortie						

## 2 **Ambition n°2 : Favoriser les dynamiques locales du développement**

Le CDT vise à favoriser les dynamiques locales du développement du territoire en promouvant une stratégie économique de long terme, équilibrée et résiliente qui doit permettre la consolidation du tissu économique local, la réponse aux besoins de la population résidente et le renforcement de la cohésion sociale et territoriale.

Le territoire se donne ainsi l'ambition de favoriser le développement des hommes, des entreprises et des productions et savoir-faire locaux.

Trois actions sont identifiées pour concourir à la réalisation de cet objectif stratégique :

- **Action 2.1** Soutenir le développement du tissu économique par l'innovation et l'entrepreneuriat, afin de favoriser les dynamiques locales du développement ;
- **Action 2.2** Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail, afin de valoriser les productions et services innovants et vecteurs de cohésion sociale permettant un développement économique du territoire profitant à tous ;
- **Action 2.3** Le développement des filières courtes, visant à promouvoir les productions agricoles locales et des logiques de distribution et de consommation responsables.

<b>Action 2.1</b>	
<b>Soutenir le développement du tissu économique par l'innovation et l'entrepreneuriat</b>	Pilote : <b>CASQY et CAVGP</b>
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>Caractérisé par une proximité géographique entre activités économiques, recherche privée et recherche publique, les territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc disposent d'un potentiel de création et d'attraction d'entreprises important.</p> <p>Afin de répondre aux besoins de ces projets et entreprises, la CASQY et la VGP souhaitent développer des projets structurants sur leur territoire offres de service et d'immobilier dédiés.</p> <p>Deux projets ont d'ores et déjà été identifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement d'un Pôle de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat à Saint-Quentin-en-Yvelines, alliant offre de services et lieux dédiés.</li> <li>• Le développement, dans le cadre de l'émergence d'un cluster des mobilités du futur à Versailles-Satory d'un IPHE.</li> </ul> <p>Ce Pôle viendra compléter l'offre existante sur le territoire de Paris Saclay et s'articulera avec les autres lieux d'accueil et d'échanges dédiés aux entreprises (mais aussi aux acteurs de la recherche, étudiants...) notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incubateurs, Pépinières, Hôtels d'entreprises existants ou en projet, notamment projets d'IPHE de Palaiseau.</li> <li>• Structures d'accompagnement et de financement des entreprises et des porteurs de projets.</li> <li>• Tiers lieux : fablabs, espaces de coworking, projet de Proto 204.</li> </ul> <p><b><u>Objectifs généraux</u></b></p> <p><b>Projet structurant n°1 : Pôle de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat de Saint-Quentin-en-Yvelines</b></p> <p>Imaginé et développé en partenariat avec l'Université, les écoles et les entreprises du territoire, ce Pôle de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat sera implanté au cœur d'un pôle de centralité et de l'écosystème de l'innovation. Il associera les acteurs de l'enseignement supérieur, les structures de conseil et d'accompagnement d'entreprises, la recherche publique et privée des entreprises, les acteurs du financement d'entreprises et les investisseurs dans le domaine de l'hébergement et l'immobilier d'entreprises.</p> <p>Ce Pôle de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat contribuera à améliorer l'offre de services à l'innovation et à l'entrepreneuriat et à développer un parcours résidentiel complet et fluide des entreprises sur le territoire.</p> <p>Il vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la mise en cohérence et en synergie avec les outils et acteurs des écosystèmes de l'innovation et de l'entrepreneuriat.</li> <li>• Compléter ou adapter cette offre existante pour répondre aux besoins de l'entreprise innovante à ses différents stades de développement.</li> <li>• Accueillir les entrepreneurs et les porteurs de projets innovants dans un lieu emblématique regroupant les différents services d'accompagnement.</li> <li>• Offrir des possibilités d'hébergement au cœur du cluster, à proximité immédiate de la recherche et des pôles de centralité.</li> <li>• Adapter l'offre d'hébergement aux besoins et attentes des jeunes entreprises, notamment innovantes : types de locaux, fonctionnalité, niveau d'équipement...</li> </ul> <p><b>Projet structurant n°2 : IPHE Versailles-Satory</b></p> <p>La CCIV a pris la décision de principe de réaliser une pépinière et un hôtel d'entreprises sur le plateau de Satory. Elle a retenu un projet qui vise à réaliser un programme immobilier constitué d'ateliers en rez-de-chaussée et de bureaux en étage dans un bâtiment certifié démarche HQE et label BBC.</p>

**Action 2.1**

<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <p><b>Projet structurant n°1 : Pôle de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat de Saint-Quentin-en-Yvelines</b></p> <p>Le développement d'un Pôle de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat à Saint-Quentin-en-Yvelines est envisagé dans le cadre d'une approche globale, comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement d'une offre complète de services à l'innovation et à l'entrepreneuriat</li> <li>• Un projet immobilier dédié, bâtiment emblématique ou en réseau multifonctions dédié à l'entrepreneuriat et à l'accueil des entreprises innovantes : Incubation d'innovation, Pépinière et hôtel d'entreprises pour les entreprises innovantes, services d'accompagnement (dont ceux de l'UVSQ et de la Maison de l'Entreprise), services mutualisés, espaces de convivialité, coworking, plateforme technologique/ fablab...</li> </ul> <p><b>Projet structurant n°2 : IPHE Versailles Satory</b></p> <p>Ce bâtiment sera composé à 59 % de bureaux et à 41 % d'ateliers.</p> <p>Pour la pépinière, les entreprises seront de toutes tailles. Cependant, les entreprises cibles pour l'hôtel seraient les TPE/TPI, PME/PMI ou antennes de grandes entreprises du secteur du pôle de compétitivité Mov'eo, du RAVI, de VeDeCoM, c'est-à-dire du secteur de la recherche et du développement de l'automobile et des transports collectifs, des entreprises d'ingénierie et des filières pertinentes associées à ce secteur.</p> <p><b>Action thématique :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une action spécifique sera à mettre en place afin de favoriser un fonctionnement en réseau à l'échelle du grand territoire de ces différentes offres immobilières et de services.</li> </ul> <p><b><u>Coût de l'action</u></b></p> <p>A déterminer</p>																											
	<p><b><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></b></p> <table border="1"> <tr> <td style="width: 15%;">Année 1</td> <td colspan="6">Mise en réseau de l'ensemble des acteurs de l'écosystème de l'innovation intervenant sur le territoire Structuration de l'offre de services à l'innovation Etude de faisabilité immobilière</td> </tr> <tr> <td>Année 2</td> <td colspan="6">Montage de l'opération immobilière Dépôt des permis</td> </tr> <tr> <td>Suites</td> <td colspan="6">Livraison des projets</td> </tr> </table>							Année 1	Mise en réseau de l'ensemble des acteurs de l'écosystème de l'innovation intervenant sur le territoire Structuration de l'offre de services à l'innovation Etude de faisabilité immobilière						Année 2	Montage de l'opération immobilière Dépôt des permis						Suites	Livraison des projets					
	Année 1	Mise en réseau de l'ensemble des acteurs de l'écosystème de l'innovation intervenant sur le territoire Structuration de l'offre de services à l'innovation Etude de faisabilité immobilière																										
	Année 2	Montage de l'opération immobilière Dépôt des permis																										
Suites	Livraison des projets																											
<p><b><u>Partenaires et financements associés</u></b></p> <p>Signataires du CDT, EPPS, CRIF, CG78, CDC, structure de formation, écoles et Universités, recherche publique, entreprises et recherche privée, structures de conseil et d'accompagnement d'entreprises, structures d'accompagnement de l'innovation, financeurs de la création et du développement d'entreprises, les investisseurs en immobilier d'entreprises, gestionnaires de structures d'hébergement d'entreprises</p>																												
<b>Financement prévisionnel</b>																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 12.5%;">ETAT</th> <th style="width: 12.5%;">CG</th> <th style="width: 12.5%;">VGP</th> <th style="width: 12.5%;">CASQY</th> <th style="width: 12.5%;">VV</th> <th style="width: 12.5%; background-color: #333; color: white;">Total</th> <th style="width: 12.5%;">Remarques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td style="background-color: #333; color: white;"> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>							ETAT	CG	VGP	CASQY	VV	Total	Remarques															
ETAT	CG	VGP	CASQY	VV	Total	Remarques																						
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.																											

<p><b>Action 2.2</b></p>	
<p><b>Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail</b></p>	<p>Pilote : <b>CASQY</b></p>
<p><b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b></p>	<p>La convergence des actions en termes de développement économique, d'emploi et d'insertion mises en place sur les territoires du CDT est une condition sine qua non pour en maximiser l'impact sur le territoire.</p> <p>Dans un contexte économique difficile, certaines approches économiques s'attachent plus particulièrement à rapprocher localement l'offre et la demande en termes de services mais aussi d'emploi afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire bénéficier les résidents des retombées du développement économique :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Créer de l'emploi non délocalisable, notamment sur des segments faiblement/moyennement qualifiés permettant une meilleure adéquation entre l'offre et la demande d'emplois,</li> <li>▪ Ramener l'emploi vers l'habitant au lieu d'envoyer les habitants vers l'emploi</li> </ul> </li> <li>• Renforcer l'attractivité des territoires par la qualité de services induits,</li> <li>• Favoriser l'ancrage territorial des entreprises</li> </ul> <p>Trois leviers peuvent ainsi être mobilisés sur les territoires :</p> <p><b><u>1/ Soutenir le développement d'une économie présentielle</u></b></p> <p>Aujourd'hui le développement d'un territoire s'articule autour d'un équilibre entre la sphère présentielle et la sphère productive.</p> <p>L'économie productive englobe toute les activités qui ne servent pas directement le consommateur final présent sur le territoire. Les activités sont orientées vers les marchés extérieurs au territoire sur lequel elles sont implantées (marché national et international). La localisation de l'emploi dépend des choix des entreprises et de l'attractivité des territoires (ressources naturelles, main d'œuvre disponible,...).</p> <p>L'économie présentielle se définit comme l'ensemble des structures qui exercent tout ou partie de leur activité en direction des personnes « présentes » sur un territoire. Les activités exercées sont la production ou l'achat/ vente de biens ou services. Elles ne se limitent donc pas au commerce mais recouvrent aussi les services à la personne comme la santé, services domestiques...ainsi que la fourniture de biens (ameublement par exemple...). A travers l'économie présentielle, il s'agit de tirer profit du potentiel de développement économique que représentent les revenus des personnes consommant directement sur le territoire (les résidents ainsi que les salariés qui y travaillent et sont susceptibles d'y acheter des biens et des services, notamment pendant la pause méridienne).</p> <p>Les sphères productives et préSENTIELLES sont liées entre-elles. En effet, l'économie productive est génératrice d'emplois et les salariés ont besoin de consommer sur le territoire. A l'inverse, l'économie résidentielle est un facteur d'attractivité pour le territoire et favorise le développement de l'économie productive. Une entreprise sera d'autant plus incitée à venir s'installer sur un territoire si elle y trouve des services, commerces et une offre de soin suffisante pour assurer le bien-être de ses salariés.</p> <p>En outre, l'économie présentielle propose beaucoup d'emplois faiblement/moyennement qualifiés (permettant de résorber une partie des déséquilibres offre/demande d'emplois). Elle constitue aussi un amortisseur en cas de chocs conjoncturels affectant notamment les entreprises de l'économie productive : les habitants ont toujours besoins de consommer sur le territoire malgré la crise. Cet effet amortisseur est toutefois à nuancer en partie car elle peut aussi en subir les conséquences (dans le cas, par exemple, où l'activité d'un commerce est tournée essentiellement vers les salariés des entreprises environnantes).</p> <p><b><u>2/ Encourager les initiatives en faveur de l'ESS</u></b></p> <p>Dans le champ de l'économie présentielle, différents types d'acteurs économiques promeuvent des formes entrepreneuriales valorisant les principes de gouvernance participative, d'utilité sociale et/ou collective, de non lucrativité individuelle (orientation des bénéfices vers le développement de l'entreprise), d'ancrage économique local et de dynamisation des territoires.</p> <p>Ces acteurs se retrouvent dans 5 familles de structures regroupées au sein de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) : associations, coopératives, mutuelles, fondations, sociétés commerciales. Le périmètre de l'ESS devrait être défini prochainement par une loi pour permettre notamment aux sociétés commerciales qui portent les valeurs de l'ESS d'être reconnues comme telles.</p>

**Action 2.2**

**CONTEXTE ET  
OBJECTIFS**

Au sein de l'ESS, les Structures de l'Insertion par l'Activité Economique (SIAE) regroupant notamment les entreprises d'insertion, les associations intermédiaires (AI), les régies de quartiers ou les entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI) développent une offre de services permettant aux personnes les plus éloignées de l'emploi, en raison de difficultés sociales et professionnelles particulières (formation, âge, santé, précarité, etc.) de bénéficier d'un accompagnement renforcé et individualisé facilitant leur insertion professionnelle. L'ESS peut également être porteuse de projets innovants socialement. Il est donc essentiel d'insuffler l'esprit d'innovation aux entrepreneurs même lorsqu'il s'agit que de projets technologiques.

**3/ S'appuyer sur la réalisation des projets inscrits dans le CDT pour favoriser l'emploi local et l'insertion**

La réalisation des projets inscrits dans le CDT impliquera un nombre important de travaux, qu'il s'agisse des nombreux projets d'infrastructures de transports (L 18 du GPE, TGO, ...) ou des projets d'aménagement concourant au développement du territoire. La mise en œuvre de ces différents projets devrait également emporter une accélération des projets « courants ».

Cette dynamique de chantiers et de développement d'activités doit pouvoir bénéficier à la population active du territoire, y compris celle ne disposant pas d'un niveau élevé de formation. C'est pourquoi il paraît opportun de mettre en place à l'échelle du territoire du CDT une démarche pilote d'insertion et d'emploi, en lien avec la stratégie de développement poursuivie par les partenaires.

L'Etat propose aux acteurs du projet Grand Paris un dispositif d'engagement « responsabilité sociale et environnementale ».

**Objectifs généraux**

Trois chantiers prioritaires peuvent être envisagés à l'échelle du territoire du CDT :

- **Chantier 1 : Valoriser et développer l'économie résidentielle :**
  - Approfondir la connaissance du tissu de l'économie résidentielle à l'échelle du territoire du CDT
  - Valoriser les acteurs existants en mettant en exergue la complémentarité avec les autres acteurs économiques du territoire (TPE/PME, Grands comptes,...
  - Elaborer de scénarios de développement de l'économie résidentielle à 5 ans
- **Chantier 2 : Favoriser le développement de l'ESS :**
  - Renforcer des liens entre les acteurs de l'ESS et l'écosystème local : développer l'accès des entreprises de l'ESS à de nouveaux marchés, développer des mécénats d'entreprises et le mécénat de compétences, rapprocher les acteurs de l'ESS des centres de recherche privés et publics, trouver des réponses adaptées à l'hébergement des acteurs de l'ESS.
  - Structurer un réseau d'acteurs de l'ESS sur le territoire : mutualiser et rendre accessible l'information sur les ressources existantes sur le territoire du CDT, accueillir et accompagner les porteurs de projets innovants sur le territoire (ex : création d'une ressourcerie, etc.), favoriser et encourager la formation des acteurs de l'ESS sur le territoire.
- **Chantier 3 : Permettre aux acteurs de l'Insertion par l'Activité Economique (IAE) de bénéficier des opportunités générées par l'engagement des travaux prévus au CDT :**
  - Développer un partenariat élargi avec les entreprises accueillies ou se développant sur le territoire et les donneurs d'ordres, s'appuyant sur une charte « Emploi » ou « Entreprise Territoire » (projet initié à Saint-Quentin-en-Yvelines) prenant en compte les besoins et contraintes des entreprises et les besoins des publics en difficulté sur le marché du travail (besoins en stages, en apprentissage, en formation, en contrat d'insertion, etc.)
  - Insérer les clauses d'insertion dans les marchés du réseau du Grand Paris Express et des projets d'aménagement identifiés par le CDT, notamment autour des gares du Grand Paris.
  - Renforcer les acteurs de l'IAE existants en favorisant le développement des recettes commerciales (soutien aux fonctions commerciales et marketing) et leur professionnalisation dans la perspective d'accroître les publics accompagnés.

Action 2.2							
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b>						
	<b>Action 1 :</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recensement, cartographie et synthèse sur les commerces, services (y compris hébergement et restauration et services internalisés dans les entreprises) et artisans.</li> <li>• Identification de nouvelles activités à développer</li> <li>• Ouverture d'une réflexion sur les moyens permettant de faciliter les liens entre les acteurs de l'ESS et l'écosystème local (événement, relais par les acteurs et structures institutionnels...).</li> <li>• Elaboration de plans d'actions sur les volets économie présentielle et ESS.</li> </ul>						
	<b>Action 2 :</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagement des actions retenues.</li> <li>• Recueil des besoins et lancement d'une réflexion en matière de besoins en formation et en ressources mutualisables.</li> <li>• Mise en ligne de l'information et relais à partir des sites institutionnels</li> </ul>						
<b>Action 3 :</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition des modalités de mise en œuvre opérationnelle de la charte « Emploi » ou « Entreprise-Territoire » en s'appuyant sur les initiatives déjà engagées dans les territoires (recherche de financement, partenariats, coordination et développement de facilitateurs d'insertion, etc.)</li> </ul>							
<b><u>Coût de l'action</u></b>							
A déterminer (a priori assez faible)							
<b><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></b>							
Année 1		Diagnostic et cartographies					
Année 2		Lancement des actions retenues Mise en ligne de l'information et relais à partir des sites institutionnels Engagement des premières clauses d'insertion					
Suites		Suivi et évaluation					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés :</u></b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signataires du CDT, club d'entreprises, CCIP, EPPS, UVSQ ...</li> </ul>						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
						Sans objet, repose sur la mise à disposition de ressources des partenaires.	
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

<b>Action 2.3</b>						
<b>Développer des filières courtes visant à promouvoir les productions agricoles locales et des logiques de distribution et de consommation responsables</b>		Pilotes : <b>CAVGP &amp; CASQY</b>				
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p><b><u>Constats / enjeux :</u></b> Le circuit court se définit comme un mode de commercialisation des produits agricoles qui s'exerce soit par la vente directe du producteur au consommateur, soit par la vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire entre l'exploitant et le consommateur.</p> <p>La consommation de produits locaux devient aujourd'hui une préoccupation grandissante, alors que l'urbanisation entraîne le recul des terres agricoles. Afin de préserver la vocation des terres agricoles, un périmètre de protection naturelle agricole et forestière a été institué le 27 décembre 2013 sur une partie du territoire du CDT.</p> <p>Face à ces enjeux, la Région Ile-de-France soutient par le Grand Projet 3, les quatre communautés d'agglomération (CASQY/CAVGP/CAEE/CAPS) signataire du dispositif, dans la réalisation d'une étude portant sur les filières courtes alimentaires de proximité. Aux regards des compétences et des champs d'intervention des EPCI, l'étude a ciblé le domaine de la restauration collective, gastronomique et hors domicile. Des projets sont d'ores et déjà en œuvre sur le territoire, à l'exemple de la ferme de Gally à Saint-Cyr-l'Ecole (agriculture hors-sol, ateliers pédagogiques...).</p> <p>Cette étude permettra d'engager par la suite des réflexions avec les acteurs du territoire du CDT.</p>					
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Objectifs généraux</u></b> L'objectif de cette action est dans un premier temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etablir un diagnostic de l'offre et de la demande concernant les produits locaux (demande des ménages, restauration collective et gastronomique...)</li> <li>- D'identifier les freins aux achats des produits locaux, recenser les difficultés des opérateurs en amont.</li> <li>- Recenser les initiatives locales à développer pour développer les circuits courts.</li> </ul> <p>Dans un second temps,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'élaborer une stratégie à l'échelle des territoires</li> <li>- Définir un plan d'actions mettant en avant les champs d'intervention possibles de la collectivité, associée à un guide permettant l'aide à la décision, en vue de cibler au mieux l'intervention publique sur les circuits courts</li> </ul> <p>Cette action sera réalisée à l'échelle des quatre communautés d'agglomérations, il pourra être envisagé de par la suite poursuivre ses réflexions à l'échelle du territoire CDT.</p>					
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b> Dans un premier temps, il sera nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'élaborer des enquêtes auprès d'exploitants agricoles pour cerner l'offre ;</li> <li>• de réaliser des enquêtes auprès des établissements d'enseignements, maisons de retraites, établissements dit de restauration « traditionnel ».</li> </ul> <p>Puis dans un second temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• établir et dresser un plan d'actions : réalisation d'ateliers participatifs (exploitants et élus) à l'échelle des territoires.</li> </ul> <p>Enfin, la déclinaison des actions à l'échelle des communes du CDT, pourront prendre la forme d'atelier, de groupe de travail.</p>					
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Coût de l'action</u></b> 51 300€ HT soit 61 560 TTC pour l'étude. Coût à déterminer pour la poursuite des réflexions à l'échelle du CDT.</p>					
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</u></b></p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Année 1</td> <td>Réalisation de l'étude</td> </tr> <tr> <td>Année 2</td> <td>Poursuite des réflexions issues du plan d'actions à l'échelle du CDT</td> </tr> </table>		Année 1	Réalisation de l'étude	Année 2	Poursuite des réflexions issues du plan d'actions à l'échelle du CDT
Année 1	Réalisation de l'étude					
Année 2	Poursuite des réflexions issues du plan d'actions à l'échelle du CDT					

	Suites	Suivi et évaluation						
<b>Action 2.3</b>								
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés :</u></b> Communes signataires du CDT, Région Ile-de-France, EPPS, Communautés d'agglomération concernées, Terre et Cités, Association Plaine de Versailles et plateau des Alluets, Agence des Espaces Verts, Chambre d'agriculture.							
	<b>Financement prévisionnel</b>							
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>RIF</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY/CA EE/CAPS</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
			25,6 K€	12,3 K€	18,5 K€		<b>61,5 K€</b>	
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.							

### 3 **Ambition n° 3 : Construire un cadre de vie de qualité et épanouissant**

Le territoire est reconnu aujourd'hui pour sa qualité de vie qui est notamment le fruit d'une articulation harmonieuse entre les espaces naturels et les espaces urbanisés et de la capacité à concilier excellence économique et qualité de vie, notamment dans les domaines culturel et sportif pour lesquels le territoire dispose d'atouts remarquables.

Le CDT se donne pour objectif de construire un cadre de vie de grande valeur en mettant son ambition d'excellence au service de l'épanouissement de tous ses habitants et usagers.

Quatre actions ciblées sont identifiées pour concourir à la réalisation de cet objectif stratégique :

- **Action 3.1** Le développement de la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales ;
- **Action 3.2** La définition et la diffusion de la notion d'excellence urbaine et architecturale ;
- **Action 3.3** La prise en compte de la biodiversité et des milieux naturels dans les projets d'aménagement ;
- **Action 3.4** Animer une réflexion partenariale sur les enjeux en matière d'aménagement commercial.

<b>Action 3.1</b>						<b>Pilote : CASQY</b>	
<b>Développer la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales</b>							
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>L'action porte sur l'ensemble du territoire du CDT.</p> <p>La particularité du territoire de l'OIN Paris Saclay est d'être un des lieux phares mondiaux de l'innovation scientifique et technique sans pour autant que cette valeur ajoutée soit perçue par ses habitants. Par ailleurs, le territoire du CDT est particulièrement bien doté équipements culturels. Enfin, nous savons que la réussite d'un territoire de projet tient à sa capacité à être porté par chacun de ses habitants (ex Nantes, etc.), à sa capacité à construire l'identité du territoire autour de son projet. Aussi, semble-t-il nécessaire de faire développer une véritable politique de médiation des évolutions scientifiques, techniques et sociales par les différents équipements culturels du CDT auprès de habitants et des usagers afin de constituer au fur et à mesure une identité forte autour du projet.</p>						
	<p><b>Objectifs généraux</b></p> <p>Pour cela de nombreuses actions sont envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer une instance de rencontre et de coopération entre les différents équipements culturels du CDT (spectacle vivant, lecture public, CCST)</li> <li>• Intégrer au cahier des charges de chacun des équipements la nécessité de développer la dimension médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales dans leur offre</li> <li>• Organiser des rendez-vous récurrents et une programmation adaptée dans tous les lieux culturels de l'OIN autour de la médiation des évolutions scientifiques, techniques et sociétales.</li> <li>• Faciliter l'appropriation des innovations par le plus grand nombre par le biais d'une grande manifestation annuelle dans l'espace public et dans les équipements permettant de créer un rituel social et de la mémoire collective liée au projet (rencontre entre artistes, chercheurs, étudiants, scolaires).</li> <li>• Perpétuer le projet historique de Port Royal (cluster de Versailles ville nouvelle à l'époque spécialisé dans la vulgarisation des idées nouvelles issues de ses rencontres entre scientifiques et intellectuels de toute l'Europe) en réactivant sa fonction de centre de rencontre entre sciences dures et sciences sociales (dialogue entre scientifiques de l'OIN et penseurs du monde entier)</li> <li>• Diffuser le contenu de ces rencontres via des MOOC labellisés Port Royal destinés à faire rayonner les innovations intellectuelles de Paris Saclay au travers un patrimoine historique mondialement reconnu pour avoir posé les bases de l'humanisme des lumières...</li> </ul>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b>Descriptif détaillé de l'action</b>						
	Mise en place d'un dispositif de travail partenarial chargé de retenir les actions considérées comme les plus pertinentes et d'évaluer leur faisabilité et élaborer un plan d'actions.						
	<b>Coût de l'action</b>						
	A déterminer						
	<b>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</b>						
	Année 1	Lancement de la démarche					
	Année 2	Définition des actions pertinentes à mettre en œuvre					
	Suites	-					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b>Partenaires et financements associés</b>						
	Signataires du CDT, EPPS, Région, établissements d'enseignements supérieurs						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
							Coût et financement restant à déterminer
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

<p><b>Action 3.2</b></p>	<p>Pilote : <b>CAUE 78</b></p>
<p><b>Définir et partager une culture commune d'excellence urbaine et architecturale</b></p>	
<p><b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b></p>	<p>L'action porte sur l'ensemble du territoire du CDT et plus spécifiquement sur les quartiers neufs et le redéploiement des quartiers existants.</p> <p>L'ambition du projet du CDT au sein de ceux, plus vastes, de Paris-Saclay et du Grand Paris repose sur la réussite des grandes opérations d'aménagement qu'il porte.</p> <p>Les quartiers neufs et le redéploiement des quartiers existants inscrits dans le CDT doivent ainsi être, à leur échelle, une expression de la qualité de vie visée par le territoire en même temps que des démonstrateurs d'un urbanisme du 21<sup>ème</sup> siècle imprégnés, dans leur conception et leurs usages, des principes du développement durable et des innovations apportées par les nouvelles technologies.</p> <p>A ces fins, les partenaires du CDT portent l'ambition commune de favoriser l'excellence architecturale et urbaine dans les différents projets d'aménagements et de construction.</p> <p><b><u>Objectifs généraux</u></b></p> <p>Ces objectifs se matérialiseront dans différentes actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La définition de principes communs porteurs d'une même ambition de qualité, tant dans la conception que dans le processus de réalisation des projets aux différentes échelles, du grand paysage à la parcelle ;</li> <li>• La proposition de moments de réflexion et d'échanges pour l'appropriation de ces principes par tous les acteurs de l'aménagement, de la construction, de la culture, de l'éducation... ;</li> <li>• L'association à la réalisation des projets de tous les acteurs pour penser l'appropriation sociale des espaces publics et pour construire du beau dans la ville (travail sur les cahiers des charges des concours d'architecture, réflexion sur le paysage, sur des commandes d'art public, sur le mobilier urbain et sur l'ensemble des espaces de vie publique...)</li> </ul>
<p><b>MODE OPERATOIRE</b></p>	<p><b><u>Descriptif détaillé des actions</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><u>Définition d'un cahier de références urbaines et architecturales</u></b> : lancement d'une démarche de rédaction d'un cahier de références urbaines et architecturales pour le territoire du CDT, à partager avec tous les acteurs. Appui sur les travaux déjà fournis par le CAUE, la DRAC, le musée de la ville de SQY et les partenaires maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, recherche en région et à l'étranger ;</li> <li>• <b><u>Recommandation pour l'écriture réglementaire des documents d'urbanisme, les cahiers de charges de cession, éclairage sur les conduites d'opération et diversité des modes de production de la ville et incidence sur la qualité urbaine.</u></b></li> <li>• <b><u>Sensibilisation et échanges pour acquérir une culture commune</u></b> : organisation d'un cycle de 6 conférences ou, et expositions destinées à un public concerné par les sites de projets du CDT (habitants et élus des communes concernées), de 3 journées de visites et voyages par an, (destiné à des élus et à des techniciens), en région ou à l'étranger, pour partager, rendre concret et opérationnel le cahier de références urbaines et architecturales. Par exemple : Grenoble (ZAC de Bône), Bordeaux et Nantes. Voyages à Barcelone, Breda...</li> <li>• <b><u>3- Ravonnement des sites de projets et contributions extérieures aux opérateurs :</u></b></li> <li>• 3.1 participation du CAUE aux concours d'architecture, afin de relayer le cahier de références urbaines et architecturales, en dialogue avec les maîtres d'ouvrage publics et privés dans ce cadre ;</li> <li>• 3.2 énergie, usage, architecture : proposition de sites d'études et encadrement d'étudiants en architecture (ENSAV) sur le thème de la réhabilitation et la densification des copropriétés horizontales et verticales des années 60-70, liant création de foncier, qualité architecturale et d'usage, et rénovation énergétique / année scolaire 2014/2015 et à renouveler.</li> <li>• 3.3 nature en ville : proposition de conduire un atelier pédagogique régional avec des étudiants en paysage (ENSP) sur le thème des trames et connexions : mobilités douces, trames vertes et bleues..., année scolaire 2015/2016 et reconduit sur 3 ans.</li> </ul>

Action 3.2							
MODE OPERATOIRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.4 participation à la 13ème session du concours Europan sur le thème « la ville adaptable » à destination des jeunes professionnels européens : analyse, conseil sur les projets...;</li> <li><b>Organisation du partenariat</b> Définition dans chaque collectivité d'un correspondant de l'atelier « culture architecturale et urbaine » (QAU) chargé de participer régulièrement à des réunions de partage de l'information afin de faire avancer les actions.</li> </ul>						
	<p><b>Coût de l'action</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CAUE : encadrement par un architecte conseiller du CAUE, soit 20 000 € / an pris sur son budget propre.</li> <li>Salaire pour embauche d'un architecte (CDD) au CAUE 78 dédié à cette mission globale : 70 000 € /an</li> <li>Coût logistique de 6 conférences, de 2 journées et un voyage par an (honoraires d'intervenants, salle, location de cars...) : 30 000 € / an afin de ne faire payer que 50% des frais aux partenaires financeurs du CDT 78</li> <li>Atelier pédagogique de l'Ecole nationale supérieure des paysages de Versailles (depuis 2015/2016 sur 3 ans) : 35 000 €</li> <li>Energie, usage, architecture : proposition de sites d'études et encadrement d'étudiants en architecture (ENSAV) : coût à vérifier, contacts en cours</li> </ul>						
MODE OPERATOIRE	<b>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</b>						
	Année 1	Organisation de l'atelier « QAU » avec les personnes désignées par les partenaires, définition du programme et organisation des 2 premières conférences et des 2 premières visites pour alimenter le cahier de références ; encadrement de travaux avec les étudiants de l'ENSAV ; mise en commun des références.					
	Année 2	Organisation de réunions régulières de l'atelier « QAU » avec les personnes désignées par les partenaires, organisation des 6 conférences, de 2 visites et 1 voyage ; <b>augmentation et début de rédaction</b> du cahier de références ; participation aux projets ; encadrement de travaux d'étudiants en architecture de l'ENSAV et en paysage de l'ENSP.					
	Suites	Organisation de réunions régulières de l'atelier « QAU » avec les personnes désignées par les partenaires, organisation des 6 conférences, de 2 visites et 1 voyage ; <b>rédaction et mise en œuvre du cahier de références</b> avec les partenaires ; participation aux projets ; encadrement de travaux d'étudiants en architecture de l'ENSAV et en paysage de l'ENSP.					
FINANCEMENT PREVISIONNEL	<b>Partenaires et financements associés</b> Signataires du CDT, EPPS, DRAC, CAUE ...						
	Organisation du partenariat : définition dans chaque collectivité d'un correspondant de l'atelier « culture architecturale et urbaine » (QAU) chargé de participer régulièrement à des réunions de partage de l'information afin de faire avancer les actions.						
	<b>Financement prévisionnel - année 1<sup>31</sup></b>						
	<b>ETAT / EPPS</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>CAUE</b>	<b>Total</b>	Remarques
						<b>45</b>	
INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	Réunions de suivi tous les 6 mois entre les partenaires financiers						

<sup>31</sup> Se référer à la maquette financière des fiches thématiques pour visualiser les engagements financiers en année 2 et 3

<p><b>Action 3.3</b></p>	<p>Pilote :</p>
<p><b>Prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les projets d'aménagement du CDT</b></p>	<p><b>EPPS</b></p>
<p><b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b></p>	<p>L'action porte sur l'ensemble du territoire du CDT et plus spécifiquement sur les opérations d'aménagement.</p> <p>Le CDT est un projet de transformation du territoire qui repose sur la réalisation de nombreuses infrastructures et opérations d'aménagement. Or, ces projets ont un impact lourd sur les milieux naturels et la biodiversité. Ainsi, la création d'infrastructures routières ou ferrées participent à fragmenter les écosystèmes en rendant leur traversée difficile pour la faune. Le territoire compte également un nombre important d'espaces protégés (RNN, Natura 2000, ZPNAF) ce qui induit des dispositions spécifiques à prendre en compte pour réaliser des opérations d'aménagement en phase chantier ou en exploitation.</p> <p>Les collectivités du territoire se sont donné pour objectif dans le titre I du CDT de « <i>promouvoir l'excellence environnementale pour limiter l'empreinte écologique du développement</i> ». Pour cela, il apparaît pertinent de porter une action, non pas à l'échelle de chaque projet d'aménagement, mais de l'ensemble du CDT pour limiter les impacts négatifs du développement et envisager des mesures compensatoires à l'échelle du CDT.</p> <p><b>Objectifs généraux</b></p> <p>Ces objectifs se matérialiseront dans différentes actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'engagement du territoire dans la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) et le lancement d'une mutualisation des efforts de compensation,</li> <li>• Parallèlement, la démarche peut permettre l'étude des services écosystémiques du territoire afin d'évaluer leur potentiel</li> </ul>
<p><b>MODE OPERATOIRE</b></p>	<p><b>Descriptif détaillé de l'action</b></p> <p>Tout d'abord, le territoire doit se mettre en position de mieux connaître la biodiversité à l'échelle de l'ensemble du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une étude sur la Trame Verte et Bleue devra être réalisée sur l'ensemble du territoire (et notamment sur le territoire de la CAVGP, puisque la CASQY et GPSO en ont déjà réalisé une). Cela permettra une cartographie fine des réservoirs biologiques, des corridors écologiques et des obstacles à la continuité de ces corridors. Cette démarche innovante de réalisation d'une TVB à l'échelle de plusieurs agglomérations permettra d'aborder la problématique de la fragmentation des milieux sur une base commune et globale, et les études réglementaires à une échelle inférieure (étude d'impact, ...) pourront prendre appui sur cette connaissance capitalisée.</li> <li>• Cette étude permettra une meilleure connaissance de la biodiversité du territoire, dans l'optique d'une application plus efficace de la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser). Cette démarche devra être mise en œuvre dans le cadre de l'ensemble des projets du CDT.</li> </ul> <p>De même, les services écosystémiques du territoire devront faire l'objet d'une étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'extension de l'étude sur le potentiel en usages et services des "espaces verts et bleus", réalisée par la CASQY (2011), à l'ensemble du territoire permettrait de mieux identifier les services rendus par les écosystèmes, les chiffrer et définir les usagers de ces services écosystémiques. Les services écosystémiques sont de trois ordres : services de production (production alimentaire, de bois...), de régulation (de la qualité de l'air, de l'eau... ; ex. des systèmes d'étangs et de rigoles qui permettaient une alimentation en eau continue du parc de Versailles) et culturels (esthétisme, loisirs...).</li> </ul>

Action 3.3							
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p>Ceci permettra la mise en œuvre de diverses mesures telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement d'opérations d'ingénierie écologique participera aux impacts positifs que peuvent avoir les projets sur la biodiversité et les milieux semi-naturels, tout en renforçant les interfaces ville-nature. Un exemple de telles opérations consisterait à mettre en place des aménagements paysagers visant à favoriser le passage de la faune et la continuité des corridors écologiques.</li> <li>• Ces opérations d'ingénierie écologique pourraient faire partie des mesures de compensation des impacts négatifs des projets. Dans cette optique, la mutualisation des efforts de compensation à l'échelle du territoire pourrait être réalisée. Cela permettrait notamment l'optimisation du coût global lié à ces mesures.</li> </ul>						
	<p><b>Coût de l'action</b></p> <p>Coût des études à évaluer</p>						
	<p><b><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></b></p>						
	Année 1		Lancement des études				
	Année 2		Mise en œuvre des mesures opérationnelles				
Suites							
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<p><b><u>Partenaires et financements associés</u></b></p> <p>La réalisation des études et actions énoncées dans cette fiche pourra se faire avec l'appui sur des compétences locales : établissements d'enseignement et de formation (ex. TECOMAH à Jouy-en-Josas, master EBE à Orsay), associations et grappes d'entreprises (Le Vivant et la Ville)...</p>						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>Vélizy</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
							Montant des études et plan de financement à déterminer
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	<p>A compléter lors du lancement de l'action.</p>						

<b>Action 3.4</b>						<b>Pilote : EPPS</b>	
<b>Animer une réflexion partenariale sur les enjeux en matière d'aménagement commercial.</b>							
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>Le tissu commercial d'un territoire est un des éléments fondamentaux de son cadre de vie et de ses aménités. Le territoire du CDT Paris-Saclay Yvelines présente une grande diversité en matière d'équipement commercial, allant du simple commerce multiservices de bourg au centre commercial d'intérêt régional en passant par des tissus commerciaux de centre-ville très dynamiques tels que Versailles (3<sup>ème</sup> pôle d'Ile-de-France après Paris et Boulogne-Billancourt).</p> <p>Parmi les axes de la réflexion à conduire pourraient figurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la préservation du commerce de centre ville « à la française » très fortement porteur d'aménités et son articulation avec l'offre de grande surface ;</li> <li>• l'aménagement des entrées de ville, qui participent à « l'image » du territoire de Paris Saclay et dont le devenir pourrait faire l'objet d'une charte de bonnes pratiques entre les communes ;</li> <li>• la prise en charge des locaux vacants et de revitalisation des friches commerciales.</li> </ul>						
	<p><b>Objectifs généraux</b></p> <p>Les partenaires s'engagent à conduire une démarche visant à identifier et partager les enjeux du territoire en matière d'aménagement commercial pour, à terme, asseoir une stratégie commerciale commune.</p>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b>Descriptif détaillé de l'action</b>						
	La réflexion partenariale pourra s'appuyer sur une première étude dressant un état des lieux actuel et prospectif de l'offre commerciale et identifiant les leviers d'action à mobiliser pour orienter le développement et l'aménagement commercial du territoire.						
	<b>Coût de l'action</b>						
	A déterminer						
	<b>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</b>						
	Année 1	Lancement de l'étude					
	Année 2	-					
	Suites	-					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b>Partenaires et financements associés</b>						
	Signataires du CDT, EPPS, Région, établissements d'enseignements supérieurs						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
							Coût et financement restant à déterminer
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

## 4 **Ambition n°4 : Construire un territoire sobre et performant**

Les signataires du CDT se donnent pour ambition de construire un territoire à la fois sobre et performant, équilibré et facile à vivre, conditions d'un développement urbain soutenable. Le territoire doit tendre vers cette ambition globale en amorçant sa transition énergétique dans les domaines de l'habitat et des mobilités, en s'appuyant notamment sur les nouveaux usages numériques.

Les partenaires engagent quatre actions concourant à la réalisation de cet objectif stratégique :

- **Action 4.1** Le développement de la sobriété énergétique du bâti, pour accroître la performance énergétique du territoire et lutter contre la précarité énergétique ;
- **Action 4.2** L'analyse des besoins de déplacements en lien avec les projets du CDT et identifier les solutions à mettre en œuvre pour y répondre
- **Action 4.3** L'appui au développement de la multimodalité, dans la perspective de déplacements plus sobres en carbone et pour limiter l'usage de la voiture particulière ;
- **Action 4.4** L'analyse des enjeux de développement logistique du territoire.

<b>Action 4.1</b>		<b>Pilote : CAVGP</b>
<b>Développer la sobriété énergétique</b>		
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>L'action porte sur l'ensemble du territoire du CDT et contient un développement spécifique sur la question de la rénovation énergétique des bâtiments destinés au logement et aux activités.</p> <p>Le territoire a fait le choix d'articuler son développement autour de la transition énergétique pour les 15 prochaines années. La transition énergétique porte sur de nombreux enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• réduction des émissions de gaz à effet de serre</li> <li>• développement des énergies renouvelables</li> <li>• maîtrise des consommations d'énergie</li> <li>• adaptation au changement climatique</li> </ul> <p>Au-delà d'être une question environnementale, la transition énergétique est un véritable levier de développement économique et social dans la mesure où elle doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• par la rénovation énergétique du bâti notamment, de lutter contre la précarité énergétique en permettant à de nombreux ménages de diminuer leur facture énergétique,</li> <li>• de donner des marges de manœuvre financière aux entreprises et aux collectivités du territoire en diminuant leurs charges liées à la consommation énergétique,</li> <li>• de fournir de l'activité à de nombreuses petites entreprises et artisans du territoire pour les travaux de rénovation notamment,</li> <li>• de participer à constituer la filière de la gestion intelligente de l'énergie qui s'engage sur le territoire (projet Smart Campus, Solar Decathlon, rénovation du bâtiment Challenger, ...).</li> </ul> <p><b><u>Objectifs généraux</u></b></p> <p>Un chantier de coordination des différentes actions mises en place par les partenaires permettraient probablement à court terme de démultiplier leurs impacts sur l'ensemble du territoire du CDT.</p>	
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <p>Ce chantier s'organise selon une partie consacrée aux études à réaliser et une partie concernant des éléments de mise en œuvre opérationnelle :</p> <p>Etudes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La réalisation d'un diagnostic du potentiel local de mobilisation des énergies renouvelables trouve un intérêt dans le but de diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles. Un tel diagnostic a déjà été réalisé pour les communes de la CASQY (2012).</li> <li>• Une étude de diagnostic de la précarité énergétique sur le territoire (cartographie de l'ancienneté du bâti croisée avec des données sociales) mettra en évidence les secteurs sur lesquels devront porter les efforts de lutte contre la précarité énergétique. Cela favorisera la maîtrise des consommations énergétiques sur l'ensemble du territoire.</li> </ul> <p>Mise en œuvre opérationnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A partir du diagnostic de précarité énergétique, le chantier devra aboutir à chiffrer et formaliser l'ambition de rénovation et de renouvellement urbain du territoire. Il s'agit d'un enjeu à fortes conséquences opérationnelles pour le territoire. Ainsi, d'après le SRCAE, atteindre 25% de réhabilitation de type BBC conduirait à multiplier par 3 le rythme actuel de réhabilitation de logements et par 2 celui des surfaces tertiaires.</li> <li>• Assigner aux nouvelles constructions des opérations d'aménagement des objectifs de performance énergétique ambitieux. L'obtention de labels de basse consommation, comme par exemple Effinergie + sera systématiquement étudiée pour chaque opération.</li> <li>• L'importante surface agricole du territoire pourrait être mise à profit pour réaliser un projet de méthanisation (ce qui nécessite une étude de potentiel et de faisabilité au préalable).</li> </ul>	

Action 4.1							
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compte tenu du développement de la mobilité électrique, une réflexion stratégique sur la distribution de l'énergie devra être menée. Cette réflexion pourrait se traduire par la réalisation d'un projet Smart Grid à l'échelle du territoire, prenant appui sur les projets déjà en cours comme Smart Campus et l'expertise capitalisée par des acteurs du territoire comme Fondaterra ou Systematic. Ce projet Smart Grid pourrait également être réalisé à une échelle extraterritoriale, par exemple en synergie avec le Projet Smart Energy Saclay.</li> <li>La mise en place d'un dispositif de travail partenarial chargé de favoriser la mise en synergie des interventions publiques sur le territoire apparaît pertinente. Celui-ci pour ainsi tenir des ateliers thématiques entre les différents acteurs du territoire (plan d'action coordonnés pour la rénovation des équipements publics ; formation et développement économique ; gestion intelligente de l'énergie ; accompagnement des bailleurs sociaux pour la rénovation de leur parc ; accompagnement des ménages souhaitant rénover leur logement ; ...)</li> </ul>						
	<b>Coût de l'action</b>						
	Coût des études à déterminer						
	Ressources internes des collectivités pour le travail partenarial						
	<b>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</b>						
	Année 1	Réalisation du diagnostic de précarité énergétique sur le territoire. Lancement de la réalisation du potentiel local de mobilisation des énergies renouvelables Lancement de la démarche et tenue des ateliers de travail partenariaux.					
	Année 2	Définition d'actions à mettre en œuvre					
	Suites	-					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b>Partenaires et financements associés</b>						
	Signataires du CDT, EPPS, Région, entreprises privées						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
							Montant des études et plan de financement à déterminer
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

<b>Action 4.2</b>							<b>Pilote : EPPS</b>
<b>Analyser les besoins de déplacements en lien avec les projets du CDT et identifier les solutions à mettre en œuvre pour y répondre</b>							
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>Le CDT est, par le développement d'opérations d'aménagement majeures et la réalisation d'infrastructures de transports lourdes, un projet de transformation du territoire. Il s'avère dès lors de connaître finement les pratiques, et par conséquent les besoins de déplacements du territoire, afin de tirer parti de cette dynamique de transformation du territoire pour y répondre.</p> <p>De plus, cette transformation du territoire va avoir un impact lourd sur la structure du territoire et donc des mobilités. Une étude fine des déplacements sur le territoire avant le lancement des principaux projets d'aménagements permettra donc de disposer d'une vision initiale des déplacements sur le territoire qui constituera la situation de référence à l'aune de laquelle les modifications pourront être observées dans le futur.</p>						
	<p><b>Objectifs généraux</b></p> <p>Mener une analyse objective des besoins de déplacements sur le territoire aux différents horizons de temps de développement du CDT afin de hiérarchiser les solutions à mettre en œuvre pour y répondre (projets d'infrastructures, amélioration des services des transports en commun, développement de la multimodalité, etc.), en s'appuyant notamment sur une exploitation fine de l'EGT 2010.</p> <p>Cette étude doit fournir l'état initial de la structure des déplacements sur le territoire avant réalisation des projets du CDT (caractérisation des mobilités domicile-travail : flux internes, sortants, entrants, part des différents modes de transports utilisés) et préfigurer les outils d'observation qui permettront de suivre l'atteinte des objectifs fixé par le CDT en matière de déplacement (réduction des trajets effectués en voiture particulière, augmentation des trajets effectués en transports en commun et augmentation des trajets effectués en mode de déplacement actifs.</p>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b>Descriptif détaillé de l'action</b></p> <p>Lancement d'une étude <b>d'évaluation des besoins de déplacements sur le territoire</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Synthèse des études existantes et actualisation des données</li> <li>• Analyses complémentaires</li> <li>• Analyse comparatives des besoins définis et des projets inscrits au CDT</li> </ul>						
	<p><b>Coût de l'action</b> <b>60K€</b></p>						
	<p><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></p>						
	Année 1	Réalisation de l'étude					
	Année 2	-					
Suites	-						
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<p><b>Partenaires et financements associés</b></p> <p>Signataires du CDT, EPPS, Région, entreprises privées</p>						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT / EPPS</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
						<b>60 K€</b>	Coût de l'étude à actualiser
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	<p>A compléter lors du lancement de l'action.</p>						

<p><b>Action 4.3</b></p>	<p>Pilotes : <b>CASQY &amp; CAVGP</b></p>
<p><b>Favoriser le développement de la multimodalité</b></p>	
<p><b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b></p>	<p>Dans un territoire où l'usage de la voiture reste prédominant, le développement urbain doit permettre une refonte du système de mobilité pour favoriser le développement de la multimodalité à toutes les échelles et ainsi permettre un report modal massif de la voiture particulière vers des modes alternatifs.</p> <p><b>Objectifs généraux</b></p> <p><b>1. Développer l'offre de transport en commun :</b></p> <p>Ce développement consiste d'une part en la réalisation des grandes infrastructures de transport en commun qui permettront la structuration du territoire à la grande échelle et la liaison des polarités du CDT au reste de la métropole francilienne et d'autre part à l'amélioration de l'offre en transport en commun.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les grands projets d'infrastructures prévus sur le territoire du CDT, notamment la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express, de la tangentielle ouest (TGO), du tram-train Versailles-Massy-Evry et du tramway T6 sont à même de répondre en partie aux objectifs quantitatifs de développement des transports en communs dont les projets du CDT sont dépendants.</li> <li>• A ceux-ci s'ajoutent des objectifs plus qualitatifs répondant à la nécessité d'une adéquation entre offre de mobilité et demande de mobilité. Or le territoire du CDT se caractérise par la diversité des demandes : suivant les usagers concernés, la nature, le mode, la durée, la temporalité et les parcours varient. Il s'agit ainsi de passer d'une logique focalisée uniquement sur l'offre d'infrastructures de transports à un fonctionnement intégré d'une offre de mobilité centrée sur les besoins des usagers du territoire.</li> </ul> <p>Cela passe notamment par l'intensification du réseau de bus et sa coordination avec les dessertes ferrées pour irriguer les communes autour des gares actuelles et futures. La promotion d'une mobilité alternative à l'usage de la voiture particulière et particulièrement à l'autosolisme se traduit aussi par le développement d'un panel de modes de transports attractifs, dont l'offre s'adapte aux caractéristiques de chaque déplacement.</p> <p>L'augmentation de l'offre de bus doit permettre de faire évoluer les usages en matière de déplacements sur le territoire. Les signataires du CDT se donnent ainsi pour objectif, conformément au Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de réduire de 2% les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés et une augmentation de 20% des trajets en transport en commun d'ici à 2020.</p> <p><b>2. Développer les modes doux (vélo, marche à pied) :</b></p> <p>Les mobilités actives sont particulièrement mises en avant pour les déplacements courts, le vélo et la marche en étant les modes les plus adaptés. Pour autant, la généralisation de leur usage nécessite de mettre en œuvre des infrastructures et des services adaptés, pensés en complémentarité avec le réseau de transport en commun et l'aménagement des espaces publics. Cela implique l'aménagement d'un réseau dédié, continu, mais également agréable et sécurisé, ainsi que, pour le vélo, le développement d'une offre de location et l'ouverture d'espaces de stationnement sécurisés au plus près des pôles d'échanges.</p> <p>Les signataires du CDT se donnent ainsi pour objectif, conformément au Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de faire augmenter de 10% les trajets en mode de déplacement actifs (marche, vélo...) d'ici à 2020.</p> <p><b>3. Créer des points d'échanges multimodaux</b></p> <p>Ces lieux d'échanges entre les différents modes deviennent alors les points d'articulation de la vie urbaine. Leur positionnement dans les quartiers et leur aménagement sont un enjeu primordial. Les différents points de rencontre, parking de covoiturage, parcs relais, quais d'embarquement et points d'information doivent être connectés, pratiques et compacts pour gagner en ergonomie et s'adapter aux différents publics. Dans ce cadre, les parkings-relais feront l'objet d'une attention particulière, notamment dans la perspective d'arrivée du Métro du Grand Paris Express. Ils permettront un rabattement des véhicules sur les infrastructures structurantes de transport collectif et participeront à la fluidité des déplacements</p>

Action 4.3

CONTEXTE ET  
OBJECTIFS

**4. Mettre en cohérence et rendre lisible l'offre et les services de mobilités**

La mise en cohérence et la lisibilité du système de mobilités passe par :

- l'adaptation de l'offre de mobilité aux usages précis du territoire,
- l'interopérabilité des différents services de mobilité (réseau de transport en commun, service de location de vélos, auto-partage, etc.),
- la diffusion d'une information voyageurs tout mode en temps réel,
- le déploiement d'une signalisation et d'une information voyageurs physique complète et efficace sur l'ensemble des lieux de mobilité du territoire (gares, stations, itinéraires de circulations douces, centralités) à l'image du projet de système d'information voyageur intelligent (SIVI) porté par la CASQY (plateforme informatique d'information multimodale en temps réel qui intègre : une information sur l'ensemble des modes de déplacements, des services à la mobilité et un calcul d'itinéraire multimodal et ainsi proposer l'ensemble des itinéraires possibles aux usagers).

L'ensemble de ces éléments ont vocation à être coordonné au sein d'une agence de mobilité intégrant des services de management de mobilité orientés vers les usagers.

**5. Sensibiliser et intégrer l'ensemble des acteurs grâce aux démarches PDIE**

La multimodalité demandant une diffusion optimale de l'information concernant les services de mobilité d'une part et la prise en compte de la spécificité des besoins des usagers du territoire d'autre part, elles concernent donc l'ensemble un nombre important d'acteurs. La sensibilisation et la concertation grâce à la généralisation des démarches de Plans de Déplacements Inter-Entreprises, voire Inter-Structures (en y associant aussi les administrations, équipements publics, etc.) doit donc être favorisée à l'échelle du territoire du CDT.

**6. Expérimenter de nouveaux services de mobilité :**

Les entreprises et centres de recherche spécialisés dans les mobilités d'avenir présents et à venir sur le territoire du CDT sont à même de répondre à cet enjeu. Le site de Satory Ouest accueillera notamment des entreprises et des centres de recherche dédiés au véhicule décarboné et à la mobilité durable, et notamment le projet VeDeCoM (Véhicule Décarboné et Communiquant) labélisé d'Institut d'Excellence en matière d'Energie Décarbonée (IEED) en février 2013. Cet ensemble formera avec Saint-Quentin-en-Yvelines, le pôle de mobilité du futur, deuxième pilier du cluster Paris-Saclay. Dans ce cadre, pourrait être expérimenté un service de covoiturage dynamique et d'autopartage en free floating.

Cet ensemble d'objectifs et d'actions doivent contribuer à améliorer la qualité de vie du territoire en préservant la qualité de l'air et en garantissant la qualité de l'ambiance sonore. Ces deux éléments étant fortement dépendants de la proximité des axes routiers et de l'usage de la voiture particulière, il paraît pertinent de réaliser des études quant à l'évolution de la qualité de l'air sur les zones du territoire actuellement identifiées comme ayant des taux de pollution élevés et quant à l'évolution des nuisances sonores, suites au développement des projets du CDT en matière de transports en commun et de multimodalité. Ces études pourront être des éléments permettant d'évaluer l'efficacité du CDT.

Comme le montrent les deux exemples ci-après, le développement et la promotion de la multimodalité participe de la construction d'un cadre de vie de qualité et promeut une ville durable, équilibrée et facile à vivre et la multimodalité participe à l'effet cluster par sa capacité à innover constamment.

*L'exemple de la liaison multimodale Saint-Cyr l'Ecole – Plateau de Satory*

*Dans ce cadre, en lien avec VeDeCoM et dans le cadre du développement de la partie Ouest du plateau de Satory, une étude est sur le point d'être lancée concernant la faisabilité d'une liaison entre Satory Ouest et la gare de Saint-Cyr l'Ecole via une utilisation mixte (civile/militaire) de la voie ferrée militaire existante reliant la gare au plateau.*

<b>Action 4.3</b>							
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p><i>En effet, dans l'attente de la livraison de la ligne 18 en 2030 dans les Yvelines, et afin d'anticiper le développement urbain du secteur et d'en faciliter les premières phases, il convient de définir un maillage renforcé en transports en commun afin de faciliter l'accès au plateau de Satory pour les habitants et les actifs du quartier, actuels comme futurs. Sur le site de Satory, une voie ferrée militaire existe aujourd'hui et relie la gare de Saint-Cyr-l'Ecole au quartier Est de Satory en longeant la RN12. C'est une voie unique en parfait état puisque refaite à neuf par la Défense il y a moins de 3 ans.</i></p> <p><i>Actuellement, l'Institut VeDeCoM réalise une pré-étude de faisabilité relative à l'utilisation de cette voie ferrée militaire comme plateforme multimodale pour une utilisation mixte (bus et micro-bus, véhicules électriques partagés VeDeCoM à conduite déléguée, matériel ferroviaire). Cette réflexion sert de donnée d'entrée principale pour une mission de faisabilité de cette liaison pilotée par l'EPPS.</i></p> <p><i>Ainsi, le développement et la promotion de la multimodalité participe de la construction d'un cadre de vie de qualité et promeut une ville durable, équilibrée et facile à vivre. Par sa capacité à innover constamment, la multimodalité participe à l'effet cluster.</i></p> <p><b><i>L'exemple de la liaison entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines pour relier les centralités de recherche et économiques par l'ensemble des modes</i></b></p> <p><i>Dans l'attente de la ligne 18, planifiée sur le long terme à l'horizon 2030 (et le tronçon vers la Défense ultérieurement, non financé à ce jour), il faut d'ores et déjà soutenir à court et moyen termes les centralités économiques et de recherche de l'OIN Paris/Saclay par un aménagement en faveur des bus qui préfigure cette nécessaire liaison à venir. Le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) entre Massy-Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines doit donc permettre d'inscrire un maillage fort entre les agglomérations de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de Paris-Saclay. Ainsi, en permettant rapidement une desserte efficace et sécurisée pour l'ensemble des modes sur le plateau de Saclay, la liaison aujourd'hui efficace en voiture, le sera également demain pour les transports collectifs. Avec le TCSP Massy-/ Saint-Quentin-en-Yvelines, il sera possible de relier par l'ensemble des modes de l'Est et l'Ouest du plateau, avec à chaque extrémité deux pôles multimodaux rénovés permettant une bonne interconnexion entre le réseau ferré, les réseaux de bus et cyclables des agglomérations et offrant des services diversifiées par le biais d'agences de mobilité multimodale.</i></p> <p><i>Par ailleurs, une interconnexion au niveau du Pont Leclerc permettra d'articuler cette liaison est-ouest avec une liaison nord-sud réalisée par le TCSP La Verrière – Trappes – Montigny.</i></p>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en compte des enjeux en matière de mobilités et de multimodalités dans chaque projet d'aménagement</li> <li>• Dans le cas du projet de liaison ferrée Saint-Cyr – Satory, l'étude de faisabilité est prévue sur une durée de 10 mois au total.</li> <li>• Dans le cas de la liaison Massy SQY, poursuivre le travail engagé par le CG 78 sur l'opportunité du projet et poursuivre vers des études de faisabilités pour l'ensemble des sections manquantes (1 an) et compléter ce travail par une articulation robuste avec le TCSP La Verrière / Trappes / Montigny.</li> <li>• Dans le cadre du prolongement de la TGO vers Saint-Quentin-en-Yvelines, réaliser une étude approfondie de faisabilité (10 mois).</li> </ul> <p><b><u>Coût de l'action</u></b> A déterminer</p> <p><b><u>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</u></b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Année 1</td> <td>Préparation et lancement de l'appel d'offres « Etude de faisabilité d'une liaison au plateau de Satory depuis la gare de Saint-Cyr – l'Ecole ». Poursuite des études de faisabilité du TSCP Massy SQY et validation du principe par le STIF. Engagement des études TGO.</td> </tr> <tr> <td>Année 2</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Suites</td> <td>-</td> </tr> </table>	Année 1	Préparation et lancement de l'appel d'offres « Etude de faisabilité d'une liaison au plateau de Satory depuis la gare de Saint-Cyr – l'Ecole ». Poursuite des études de faisabilité du TSCP Massy SQY et validation du principe par le STIF. Engagement des études TGO.	Année 2	-	Suites	-
Année 1	Préparation et lancement de l'appel d'offres « Etude de faisabilité d'une liaison au plateau de Satory depuis la gare de Saint-Cyr – l'Ecole ». Poursuite des études de faisabilité du TSCP Massy SQY et validation du principe par le STIF. Engagement des études TGO.						
Année 2	-						
Suites	-						



**Action 4.3**

<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés</u></b>						
	Il est vital pour le développement de la multimodalité et la bonne réalisation des points de connexions entre les différents réseaux que l'ensemble des acteurs concernés agissent de façon concertée : Etat, Collectivités, Maîtres d'Ouvrage, Autorités Organisatrices de Transport, Opérateurs et entreprises de mobilité, communautés d'usagers (entreprises, associations)						
	Dans le cas du projet de liaison ferrée Saint-Cyr – Satory, le pilotage de l'étude de faisabilité est assuré par l'Etablissement Public Paris-Saclay.						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
						<b>80</b>	Etude de faisabilité de la liaison St Cyr / Satory
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	Lancement des projets dans les délais prévus Amélioration de l'accessibilité (gain temps de parcours TC)						

<b>Action 4.4</b>							Pilote : <b>CASQY</b>																									
<b>Analyser les enjeux de développement logistique (flux de biens et de marchandises ou d'organisation spatiale des activités)</b>																																
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>Le CDT doit être l'occasion d'élaborer une stratégie logistique pour le territoire tant en matière d'organisation spatiale des différentes activités logistiques et des flux qui y sont associés (maillage du territoire par un réseau de plates-formes multimodales et de centres de distribution urbaine ...) qu'en matière d'usages innovants (immobilier logistique, organisation de la logistique du dernier kilomètre dont le sujet peut être étendu à d'autres activités économiques y compris les acteurs privés, véhicules innovants ...) et de mobiliser les nombreux acteurs de cette filière (chargeurs, commanditaires, collectivités ...).</p> <p>Ainsi, le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines figure parmi les territoires stratégiques à enjeux en matière de développement logistique tel qu'il ressort des travaux menés par l'Etat et la Région en 2011-2012 sur le fret et la logistique en Ile-de-France à l'horizon 2025 et poursuivis aujourd'hui dans le cadre la démarche conduite par le CERLog sur les « grands territoires et l'armature logistique en Ile-de-France ». Le PLD de la CASQY ambitionne ainsi par exemple, d'accompagner le développement d'un pôle logistique inscrit au PDUIF en organisant les flux de marchandises sur le territoire (optimisation des conditions de livraisons, développement du site logistique de Trappes-Elancourt, développement de la logistique urbaine, organisation de l'offre de stationnement), en lien avec le potentiel identifié dans l'étude en cours sur le corridor ferroviaire.</p> <p>Ainsi l'inscription du site logistique de Trappes-Elancourt comme pôle multimodal stratégique implique la mise à niveau des infrastructures permettant la connexion entre le ferroviaire et la route :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En matière de liaison ferroviaire, il s'agit de maintenir en état des embranchements ferroviaires pour reprendre leur exploitation :</li> <li>• En matière de liaison routière, il s'agit de réaménager le pont de la Villedieu pour permettre aux flux routiers générés par le transport ferroviaire d'accéder au réseau magistral.</li> </ul>																															
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<p><b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude d'évaluation de la remise en état des embranchements et du mode de gestion (étude 10 mois)</li> <li>• Dans le cas de la réalisation du pont de la Villedieu reprendre l'étude d'opportunité de la CASQY.</li> </ul> <p><b><u>Coût de l'action</u></b> A déterminer</p> <p><b><u>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</u></b></p> <table border="1"> <tr> <td>Année 1</td> <td colspan="7">Préparation et lancement de l'appel d'offres « Etude sur la remise en état et la gestion des embranchements ferroviaires ». Poursuite des études de faisabilité du pont de la Villedieu</td> </tr> <tr> <td>Année 2</td> <td colspan="7">-</td> </tr> <tr> <td>Suites</td> <td colspan="7">-</td> </tr> </table>								Année 1	Préparation et lancement de l'appel d'offres « Etude sur la remise en état et la gestion des embranchements ferroviaires ». Poursuite des études de faisabilité du pont de la Villedieu							Année 2	-							Suites	-						
Année 1	Préparation et lancement de l'appel d'offres « Etude sur la remise en état et la gestion des embranchements ferroviaires ». Poursuite des études de faisabilité du pont de la Villedieu																															
Année 2	-																															
Suites	-																															
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<p><b><u>Partenaires et financements associés</u></b> Etat, RFF, SNCF, Région, Collectivités, Maîtres d'Ouvrage, Autorités Organisatrices de Transport,</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7"><b>Financement prévisionnel</b></th> <th></th> </tr> <tr> <th>ETAT</th> <th>CG</th> <th>VGP</th> <th>CASQY</th> <th>VV</th> <th>Total</th> <th>Remarques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								<b>Financement prévisionnel</b>								ETAT	CG	VGP	CASQY	VV	Total	Remarques									
<b>Financement prévisionnel</b>																																
ETAT	CG	VGP	CASQY	VV	Total	Remarques																										
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lancement de la démarche dans les délais prévus</li> <li>• ...</li> </ul>																															

## **5 Ambition n° 5 : Réunir les conditions de la mise en œuvre opérationnelle du projet**

Le projet porté par les signataires du territoire vise des objectifs de production urbaine ambitieux, qui ne pourront être pleinement atteints que si les conditions de la mise en œuvre des projets d'aménagement sont effectivement réunies et que les acteurs se mettent en situation d'anticiper et de coordonner efficacement leurs actions en ce sens.

Les signataires engagent deux actions qui visent à sécuriser la mise en œuvre opérationnelle du CDT :

- **Action 5.1** La mise en place d'une démarche concertée de lobbying entre les acteurs du territoire vis-à-vis des maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de transports, afin de sécuriser la réalisation des projets de transports en commun structurants pour le territoire ;
- **Action 5.2** La mise en place d'une démarche concertée visant à rendre effective la mobilisation du foncier nécessaire à la réalisation des projets d'aménagement.

<b>Action 5.1</b>						<b>Pilotes :</b>	
<b>Mettre en place et poursuivre une démarche permanente et concertée de lobbying des acteurs du territoire vis-à-vis des maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport</b>						<b>CASQY, CAVGP, et EPPS</b>	
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>L'action porte sur l'ensemble du territoire du CDT.</p> <p>L'ensemble du territoire est concerné par la réalisation de grandes infrastructures de transports d'envergure métropolitaine à l'horizon de réalisation du CDT. Ces infrastructures, notamment la ligne 18 du Grand Paris Express, la Tangentielle Ouest et ses éventuels prolongement à Versailles ou SQY, sont structurantes pour le développement du territoire et conditionnent fortement la réalisation de l'ambition énoncée par les partenaires du CDT. Cependant, l'effectivité même de ces projets ainsi que leurs calendriers et leurs modalités de réalisation échappent en grande partie aux décideurs du territoire.</p> <p>Ainsi l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines souffre d'un déficit de l'offre en mode lourd de transport qui à terme sera un facteur pénalisant pour son développement. Actuellement, la CASQY dispose d'une offre ferroviaire de moins de 300 trains par jour et à souffert d'une forte dégradation à la suite des cadencements de 2009 (temps accrus de transport). Par ailleurs, les perspectives d'amélioration avec notamment un raccordement aux nouveaux projets envisagés sont extrêmement limitées.</p>						
	<p><b>Objectifs généraux</b></p> <p>Il est donc décisif pour le futur de territoire de peser lourdement sur les décisions d'engagement et sur les conditions de réalisation de ces projets. Pour cela, il est indispensable que les partenaires locaux se mettent en situation de définir des positions communes et de les porter d'une seule et voix auprès des différents maîtres d'ouvrages (SGP, STIF).</p> <p>Ce travail d'alignement puis de lobbying concerté, qui vaut pour les projets d'infrastructures nouvelles (TGO, ligne 18 du Grand Paris Express), pourrait être utilement étendu à l'amélioration de l'offre de service (RER C, lignes N et U du Transilien) et à la question centrale de la recomposition des réseaux de surface.</p>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b>Descriptif détaillé de l'action</b>						
	<b>Coût de l'action :</b>						
	Dans le cadre des actions de lobbying, des études de faisabilité techniques seront menées sur les différents projets concernés.						
	<b>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</b>						
	Année 1	Définition d'une position commune entre les élus du territoire sur les grands projets d'infrastructure.					
		Réalisation d'études de faisabilité technique des projets faisant l'objet d'un lobbying : étude approfondie de faisabilité de la TGO vers Versailles et vers Saint-Quentin-en-Yvelines, étude du nœud de Porchefontaine, étude du prolongement du RER C jusqu'à Coignières.					
	Année 2	Actions de lobbying engagées					
	Suites	-					
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b>Partenaires et financements associés</b>						
	Signataires du CDT, EPPS						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	<b>Remarques</b>
							Sans objet
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	Sans objet.						

Action 5.2						<b>Pilote : EPPS</b>	
Préciser les conditions de mobilisation des fonciers publics							
<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b>	<p>L'action porte sur l'ensemble du territoire du CDT.</p> <p>La réalisation de l'ambitieux programme de production de logements porté dans le cadre du CDT repose notamment sur la levée des verrous fonciers et en particulier sur la mobilisation d'un certain nombre de fonciers publics. De nombreux secteurs de projets porteurs d'une forte programmation en matière de logements sont concernés par la cession du foncier de l'Etat (notamment du Ministère de la Défense pour Satory), de ses opérateurs historiques (RFF, SNCF) et du foncier des différentes collectivités.</p> <p>Dans le droit fil de la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et du « choc foncier en Ile-de-France » promu par la Ministre du Logement et de l'Egalité des Territoires, il s'agit ici de profiter du caractère contractuel du CDT pour engager une démarche de coopération étroite entre les collectivités et l'Etat et aboutir à la mobilisation effective des grands fonciers publics nécessaires à la réalisation du programme du CDT.</p>						
	<p><b><u>Objectifs généraux</u></b></p> <p>Le CDT pourrait ainsi être le cadre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'une démarche de mobilisation du foncier d'ores et déjà identifié sur le territoire, menée conjointement par l'EPFY, l'EPPS et les collectivités du territoire</li> <li>• de la mise en place d'un dispositif de veille et d'identification des terrains publics nécessaires ou utiles à la réalisation de l'ambition et de caractérisation des éventuels freins à leur libération.</li> </ul>						
<b>MODE OPERATOIRE</b>	<b><u>Descriptif détaillé de l'action</u></b>						
	<b>Coût de l'action :</b>						
	Repose sur les ressources des collectivités						
	<b><i>Calendrier prévisionnel de mise en œuvre</i></b>						
	Année 1	Lancement de la démarche partenariale de mobilisation du foncier identifié Lancement du dispositif de veille en s'appuyant sur les ressources existantes chez les partenaires					
	Année 2	Plan d'actions pour permettre l'aménagement des fonciers visés					
	Suites						
<b>FINANCEMENT PREVISIONNEL</b>	<b><u>Partenaires et financements associés</u></b>						
	Signataires du CDT, EPPS, EPFY						
	<b>Financement prévisionnel</b>						
	<b>ETAT</b>	<b>CG</b>	<b>VGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>VV</b>	<b>Total</b>	Remarques
							Sans objet
<b>INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION</b>	A compléter lors du lancement de l'action.						

## **6 Le financement des études et actions des chantiers thématiques**

Les tableaux d'engagements ci-dessous sont l'objet d'un travail continu et déjà engagé des partenaires et pourront donc être complétés ou amendés à l'issue de l'enquête publique avant la signature du CDT.

Chaque engagement concernant les études relatives aux infrastructures et projets et aux actions thématiques se concrétise soit à la signature du CDT soit dans le cadre de conventions spécifiques entre les actualisations du CDT.

Les tableaux des engagements enregistrent les engagements contractuels effectifs à la date de signature du CDT. Ils sont revus à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications.

Chantiers thématiques du CDT et opérations d'aménagement																		
<p>Ces tableaux d'engagements sont l'objet d'un travail continu et déjà engagé des partenaires et pourront donc être complétés ou amendés à l'issue de l'enquête publique avant la signature du CDT. Chaque engagement concernant les études relatives aux infrastructures et projets et aux actions thématiques se concrétise soit à la signature du CDT soit dans le cadre de conventions spécifiques entre les actualisations du CDT. Les tableaux des engagements enregistrent les engagements contractuels effectifs à la date de signature du CDT. Ils sont revus à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications.</p>																		
Ambition	Chantiers thématique du CDT	Pilote(s)	Objet à financer (Etude, ETP, travaux ...)	Financement prévisionnel														
				Période triennale n°1	Période triennale suivante	Total TTC (en K€)	Etat	EPPS	RIF	CG	VGP	CASQY	VV	Autres	%			
1 - Développer l'attractivité du territoire	1-1 Elaborer une stratégie de marketing territorial afin de développer l'attractivité internationale du territoire	EPPS	Année 1 : Etude "gamme de sites", Diagnostic Image (d'entreprises, laboratoires, médias, ...) Année 2 : événement international de lancement Paris-Saclay Suites : évaluation et suites à donner	X		A déterminer 15 à 20 K€												
	1-2 Identifier le potentiel économique des structures de recherche académique	EPPS (avec CG et FCS)	1/Elaboration d'une base de données des laboratoires publics et élaboration d'une base de données de la recherche privée 2/ Mise en place d'outils marketing et prospection. Suites : évaluation et suites à donner.	X		60 à 80												
	1-3 Développer l'économie touristique par une amélioration de la complémentarité des différentes offres	CG (Yvelines Tourisme)	Elaboration du protocole			Sans objet Travail partenarial												
	1-4 Développer l'offre de logements étudiants en lien avec l'offre d'enseignement supérieur	EPPS	Année 1 : Etude des fréquentations et des potentiels, choix d'une offre intégrée à fort potentiel, évaluation financière, formalisation d'un argumentaire touristique et identification des cibles. Année 2 : choix des canaux de distribution et commercialisation de l'offre, planification des travaux, communication Suites : évaluation et suivi	X	X	A déterminer												
2 - Favoriser les dynamiques locales du développement	2-1 Soutenir le développement du tissu économique par l'innovation et l'entrepreneuriat	CASQY VGP	Année 1 : Diagnostic, évaluation des besoins (cibles, financements) et modes de gestion	X														
	2-2 Faire converger les objectifs du développement économique, de la création d'emploi et de l'insertion de tous sur le marché du travail	CASQY	Année 1 : définition des moyens facilitant les liens entre les acteurs de l'ESS et l'écosystème local; recueil des besoins et réflexion sur les ressources mutualisables Année 2 : lancement des actions, mise en ligne de l'information et de relais à partir des sites institutionnels Suites : évaluation et suivi			Travail partenarial												
	2-3 Favoriser le développement des filières courtes	CASQY & VGP	Année 1 : mise en place d'une charte emploi et d'un dispositif de travail partenarial Année 2 : lancement des actions prioritaires Suites : évaluation et suites à donner			Travail partenarial												
3 - Construire un cadre de vie de qualité et épanouissant	3-1 Développer la médiation des innovations scientifiques, techniques et sociales	CASQY	Année 1 : étude, enquêtes exploitants agricoles, établissements d'enseignement, de restauration...; mise en place d'un plan d'actions (ateliers participatifs, ...) Année 2 : poursuite des réflexions issues du plan d'actions, échelle du CDT Suites : évaluation et suivi			61,5 (GP3 en cours)											100%	
	3-2 Définir et partager une culture commune d'excellence urbaine et architecturale	CAUE 78	Année 1 : lancement de la démarche Année 2 : définition des actions à mettre en oeuvre Année 1 : Atelier "QAU", 2 conférences et 2 visites. Encadrement, salaire, logistique 13ème concours Europan Année 2 : atelier "QAU", 6 conférences, 2 visites, 1 voyage, rédaction cahier de référence. Encadrement, salaire, logistique, atelier pédagogique ENSP Année 3 : atelier "QAU", 6 conférences, 2 visites, 1 voyage, rédaction & mise en oeuvre cahier de référence. Encadrement, salaire, logistique, atelier pédagogique ENSP. Suites : évaluation et suivi.			A déterminer 45 + étudiants ENSAV (à préciser/2014) 70 100 à 135 (étudiants ENSAV à préciser) chaque année												
	3-3 Prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels	EPPS	Année 1 : Lancement Etude Biodiversité / Trame Verte et Bleue à l'échelle du territoire du CDT Etude de la valeur des services éco-systémiques (culturels, régulation...) Année 2 : définition des actions à mettre en oeuvre															
	3-4 Animer une réflexion partenariale sur les enjeux en matière d'aménagement commercial.	EPPS																
4 - Construire un territoire sobre et performant	4-1 Développer la sobriété énergétique	VGP	Année 1 : lancement de la démarche Etude "Diagnostic de la précarité énergétique" Etude "Diagnostic du potentiel local de mobilisation des ENR" Année 2 : définition des actions à mettre en oeuvre															
	4-2 Analyser et actualiser les besoins de déplacements comme outil de suivi des projets du CDT	EPPS	Etude d'évaluation des besoins (synthèse et expertises complémentaires) Etude sur l'évolution des nuisances sonores Mettre à jour et suivre l'évolution des besoins	X														
	4-3 Favoriser le développement de la multimodalité	CASQY & VGP	Année 1 (cadre du contrat PLR) : étude de faisabilité d'une liaison St Cyr/Satory (en cours) Année 2 : à définir			80												
	4-4 Analyser les enjeux de développement logistique du territoire	CASQY	Elaboration d'une stratégie commune (organisation spatiale des différentes activités, flux associés et usages innovants)			A déterminer												
5 - Réunir les conditions de la mise en oeuvre opérationnelle du projet	5-1 Mettre en place et poursuivre une démarche permanente et concertée de lobbying des acteurs du territoire vis-à-vis des maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport	CASQY & VGP & EPPS	Etudes de faisabilité technique des projets faisant l'objet d'un lobbying (TGO vers Versailles et vers Saint-Quentin-en-Yvelines, prolongement du RER C...)			A déterminer												
	5-2 Préciser les conditions de mobilisation des fonciers publics	EPPS																

## Titre 3.2

---

### Les projets d'aménagement qui donnent corps à la stratégie

#### 1 Principe de hiérarchisation des projets du CDT

Le CDT est un document contractuel à visée opérationnelle. Il doit donc afficher, expliciter et hiérarchiser les projets concourant à la réalisation de l'ambition portée par les partenaires.

Les projets retenus par les partenaires présentant des degrés de maturité divers, ils sont hiérarchisés de la manière suivante :

**La liste 1 réunit les projets sur lesquels il existe un accord des acteurs concernés sur une hypothèse programmatique et/ou présentant un degré de maturité opérationnelle suffisant pour faire l'objet d'un engagement contractuel sur un programme et un plan de financement, non seulement du projet lui-même mais aussi des projets connexes (infrastructures en particulier) qui en conditionnent la réalisation.**

Les fiches de liste 1 sont à visée opérationnelle. Elles présentent les orientations du projet et son apport à la stratégie d'ensemble, indiquent un programme prévisionnel et établissent les engagements financiers des différents partenaires sur le projet lui-même et sur les projets connexes qui en conditionnent la réalisation.

**La liste 2 regroupe les projets nécessitant encore un travail d'approfondissement programmatique et financier pour parvenir à un accord des acteurs concernés sur le programme et atteindre un degré de maturité permettant la contractualisation. Ces projets constituent des « réserves » de développement pour l'avenir et sont susceptibles de faire l'objet d'une contractualisation aux stades des revoyure successives du CDT.**

Les fiches de la liste 2 présentent les enjeux du projet et le potentiel dont il est porteur pour le projet de territoire à moyen et long termes, ainsi que les conditions prévisionnelles de sa réalisation. Elles ne font pas l'objet d'engagements contractuels de la part des partenaires.

**Liste 1 : projets opérationnels disposant de la maturité suffisante pour faire l'objet d'une contractualisation** **135**

---

1.1 Versailles / Satory	136
1.2 Versailles / Chantiers	140
1.3 Trappes / Boubas Louise Michel	144
1.4 La Verrière / Gare - Les Bécannes	148
1.5 Magny-les-Hameaux / Centre Bourg	152
1.6 Elancourt / La Clef de Saint-Pierre	155
1.7 Elancourt / ZAC les Réaux – Quartier IV Arbres	159
1.8 Guyancourt – ville (dont Thalès et diffus)	161

**Liste 2 : projets nécessitant encore un travail d'approfondissement** **165**

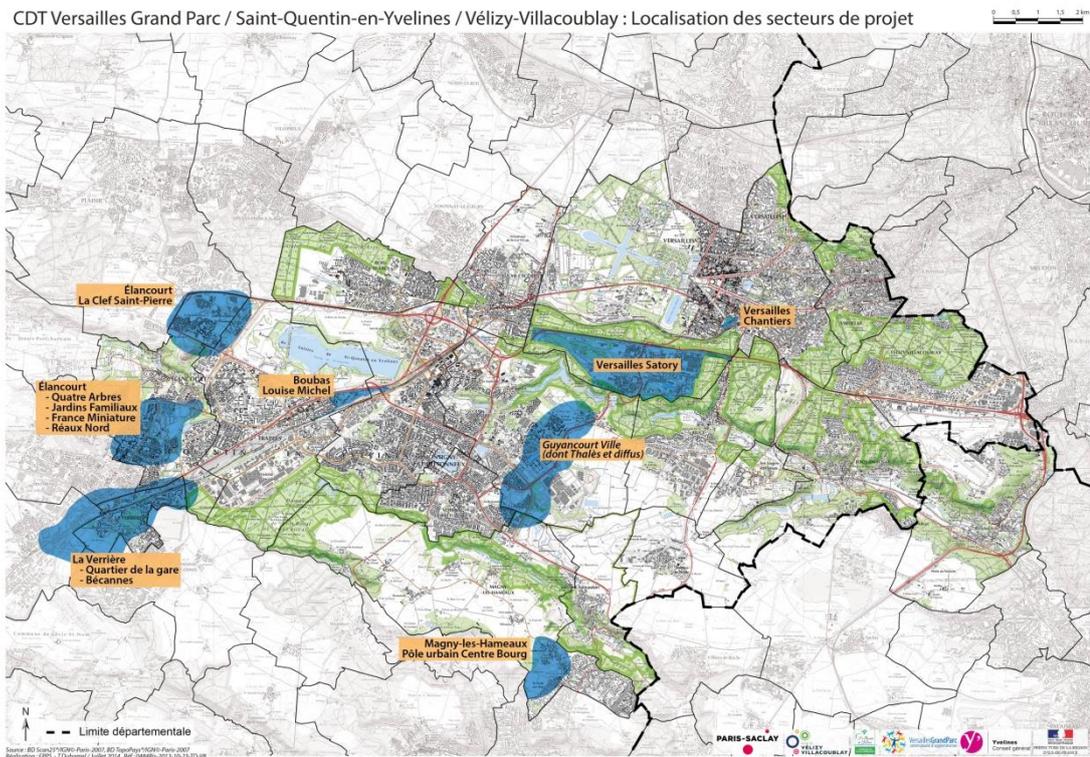
---

2.1 Saint-Quentin-en-Yvelines / Base de loisirs Vélodrome	166
2.2 Trappes / Corridor ferroviaire (hors Boubas Louise Michel)	169
2.3 Pôle centre SQY – Université (dont Pas du Lac)	172
2.4 Magny-les-Hameaux / Mérantais	175
2.5 Elancourt / ZAC les Réaux - secteur Nord	177
2.6 Saint-Cyr l'Ecole, Versailles / TGO Santos Dumont & Caserne Pion	180
2.7 Bièvres / Val de Sygrie	183
2.8 Voisins-le-Bretonneux / Centre-ville et Chamfleury-Mérantais	185

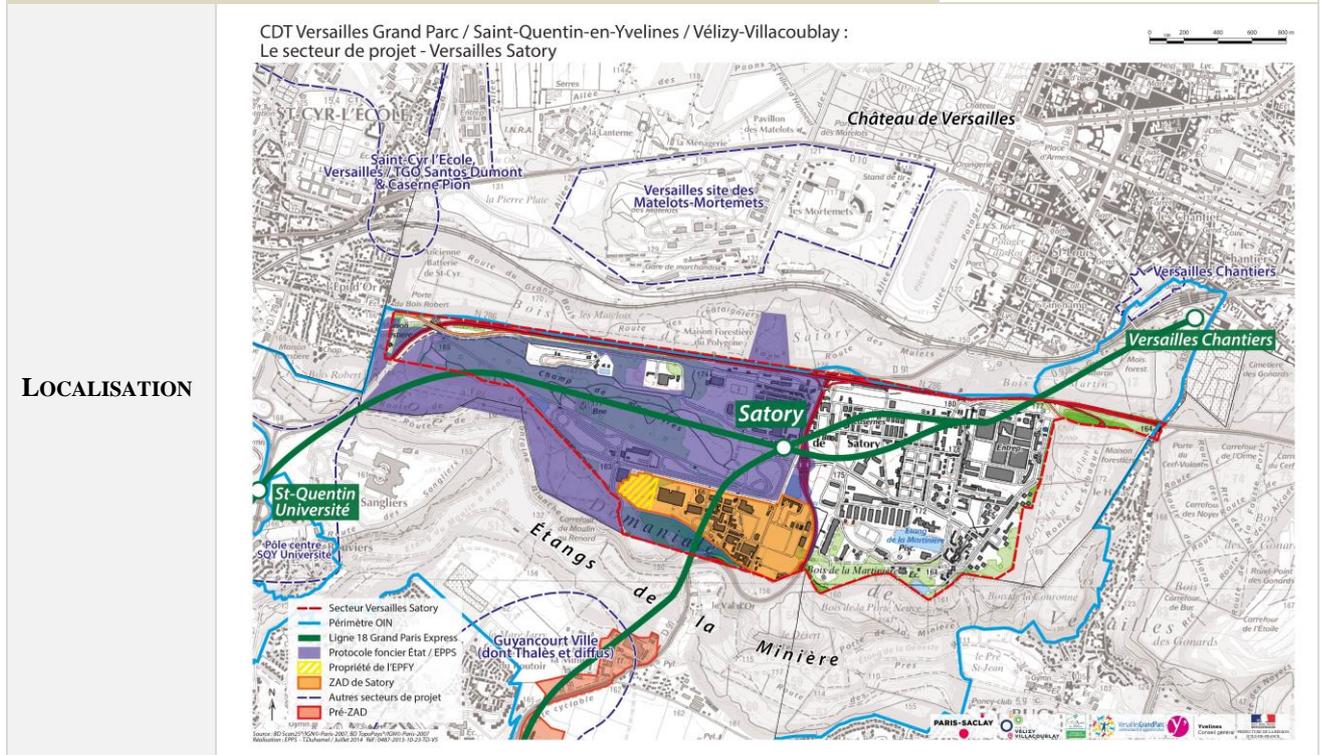
CDT VSQV / Synthèse des programmations par opération				
<b>Rappel :</b>				
Liste 1 : les projets sur lesquels il existe un accord des acteurs concernés sur une hypothèse programmatique et/ou présentant un degré de maturité opérationnelle suffisant pour faire l'objet d'un engagement contractuel sur un programme et un plan de financement, non seulement du projet lui-même mais aussi des projets connexes (infrastructures en particulier) qui en conditionnent la réalisation. Ils figurent au 1 du Titre 3.2.				
Liste 2 : les projets nécessitant encore un travail d'approfondissement pour parvenir à un accord des acteurs concernés sur le programme et atteindre un degré de maturité permettant la contractualisation. Ces projets constituent des « réserves » de développement pour l'avenir et sont susceptibles de faire l'objet d'une contractualisation aux stades des revoyures successives du CDT. Ils figurent au 2 du Titre 3.2.				
Programmation des secteurs de projets				
Secteur de projet	Logements - hypothèse basse (nombre)	Logements - hypothèse haute (nombre)	Locaux d'entreprises - hypothèse basse (en m <sup>2</sup> )	Locaux d'entreprises - hypothèse haute (en m <sup>2</sup> )
<b>Liste 1 : projets présentant un degré de maturité opérationnelle suffisant pour faire l'objet d'un engagement contractuel</b>				
Versailles / Satory	4 000	5 000	200 000	300 000
Versailles / Chantiers	350	350	10 000	20 000
Trappes / Boubas Louise Michel	1 500	1 500	30 000	40 000
La Verrière / Gare - Les Becannes	900	1 800	0	80 000
Magny-les-Hameaux / Centre Bourg	305	305	0	0
Elancourt / La Clef de Saint Pierre	270	270	50 000	50 000
Elancourt / ZAC les Réaux - Quartiers IV Arbres	419	419	0	0
Guyancourt - ville (dont Thalès et diffus)	2 880	2 880	150 000	250 000
<b>Liste 2 : projets nécessitant encore un travail d'approfondissement programmatique et financier pour parvenir à un degré de maturité permettant la contractualisation</b>				
Saint-Quentin-en-Yvelines / Base de loisirs Vélodrome	818	818	6 000	8 500
Trappes / Corridor ferroviaire (hors Boubas Louise-Michel)	0	0	0	0
Pôle centre SQY - Université (dont Pas du Lac)	120	120 + diffus	188 000	188 000 + potentiel 9 ha (Pas du Lac et Sangliers)
Magny-les-Hameaux / Mérantais	0	0	0	0
Elancourt / ZAC les Réaux - secteur Nord	17 ha (mixte) - hypothèse basse / 19 ha (mixte) - hypothèse haute			
TGO Saint-Cyr l'Ecole Versailles / Santos Dumont & Caserne Pion	1 648	1 648	0	95 000
Bièvres / Val de Sygrie	30 000m <sup>2</sup>			
Voisins-le-Bretonneux / Centre-ville - Mérantais - La Remise	827	827	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>14 037</b>	<b>15 937</b>	<b>634 000</b>	<b>1 031 500</b>



## 2 Les projets présentant un degré de maturité opérationnelle suffisant pour faire l'objet d'un engagement contractuel



<b>Projet 1.1</b>	<b>Versailles</b>
<b>Versailles Satory</b>	<b>Versailles Grand Parc</b>
	<b>OIN Paris Saclay</b>



**CONTEXTE**

Satory est le huitième quartier de Versailles, ce plateau de 300 hectares est fortement marqué par la présence de l'armée. On distingue deux parties séparées par la RD91 :

- **Satory est** comprend des activités de l'armée et des logements, des équipements publics consacrés aux militaires.
- **Satory ouest** est marquée par une activité économique composée d'entreprises industrielles œuvrant dans les technologies des armements terrestres (Nexter, Renault Truck) et du Sport automobile (Citroën Sport) ainsi qu'un institut de recherche (IFSTTAR) et par des équipements militaires sur la frange nord du plateau (STAT, ancien champ de manœuvre).

Ce quartier pourvu d'atouts paysagers reste isolé de Versailles. Il ne bénéficie pas d'une desserte en matière de transport favorable à un développement urbain mixte. Il constitue une des dernières réserves foncières de la ville.

La libération des terrains militaires par le Ministère de la Défense entraîne une opportunité de mutation du site sur la partie ouest du Plateau. Parallèlement, le développement de Satory sera accompagné de l'arrivée d'une gare du métro du Grand Paris qui permettra de désenclaver Satory grâce à une connexion avec Versailles Chantiers et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le secteur Est du plateau restera occupé par les militaires. Un protocole d'accord relatif aux aménagements du secteur « Fesch-Koufra-Delpal » a été signé entre l'Etat et la ville de Versailles.

<b>Projet 1.1</b>	
<b>Versailles Satory</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur Satory ouest, réussir la mutation du site en y développant le cluster des mobilités du futur et un nouveau quartier urbain exemplaire en matière de développement durable :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réussir l'implantation du cluster des mobilités du futur dans la lignée de l'arrivée de l'IEED VeDeCoM.</li> <li>▪ la création d'un nouveau quartier urbain, vivant et exemplaire en matière de développement durable, de mixité et de cohabitation des fonctions ;</li> <li>▪ le développement d'une offre diversifiée d'habitat, pour les salariés actuels et futurs de Versailles – Saint-Quentin permettant de contribuer aux objectifs de production de logements de la TOL ;</li> <li>▪ la compacité des formes urbaines pour l'habitat et les activités permettant la libération d'espaces publics et d'espaces verts importants et de qualité à partir des éléments structurants tels que la ceinture verte, les liaisons douces et le projet « Le Vivant et la Ville » porté par la Ville de Versailles.</li> </ul> </li> <li>• Sur Satory est :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Requalification des logements du quartier militaire</li> <li>▪ Offrir une mixité d'occupation de Satory est en réalisant des logements étudiants</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b>Eléments programmatiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Satory Ouest :</b> Les principales orientations programmatiques énoncées pour le développement de Satory Ouest prévoient sur une répartition de l'ordre de 40% d'activités économiques et 60% de logements intégrant des équipements et services d'accompagnement. Ces objectifs, dépendant de la libération effective du terrain de la STAT et du CRA (Centre de ravitaillement alimentaire) permettent de fixer les ordres de grandeurs suivants :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ une répartition d'environ 60% d'activités économiques liées au projet technologique et 40% d'activités économiques autres, de type tertiaire, soit de 200 000 à 300 000 m<sup>2</sup> d'activités.</li> <li>▪ un total d'environ 4 000 à 5 000 logements répartis entre logements familiaux et spécifiques, dont au moins 25% de logements conventionnés, et la nécessité d'atteindre dès la première phase « une taille critique minimale » d'environ 2 000 à 2 500 logements « d'un seul tenant » pour consacrer la mutation du site et de son image aux yeux du marché immobilier tertiaire, pour atteindre la masse critique suffisante à l'installation de commerces et services et assurer le fonctionnement des équipements de proximité.</li> </ul> </li> </ul> <p>Par ailleurs, l'opportunité de la mise en place d'un réseau de chaleur sera étudiée à travers les études menées sur le potentiel du site en matière d'accueil d'énergies renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Satory Est :</b> Les orientations programmatiques concernant le secteur « Fesch, Koufra et Delpal » de Satory Est visent à rénover les logements existants (427 sur la Caserne Delpal) et à créer des logements étudiants. Les éléments de programme préliminaire sont en cours de définition. 300 logements dont 75 logements conventionnés seraient réalisables dans la période du PLHi2.</li> </ul> <p><b>Montages et suites</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fin 2013 :</b> Charte urbaine et paysagère de Satory Ouest</li> <li>• <b>Juin 2014 :</b> choix d'une procédure d'aménagement (ZAC), d'un aménageur (EPPS) et formalisation des éléments de synthèse pour demander l'inscription au CPER (2014-2020)<b>2<sup>ème</sup> semestre 2014 :</b> finalisation des études techniques et des bilans (clarification des questions de stationnement, d'aménagements ...) et lancement d'une consultation de MOE</li> </ul>

**Projet 1.1**

**Versailles Satory**

**ACTIONS  
NECESSAIRES A  
LA  
REALISATION  
DU PROJET**

**Infrastructures de transports**

- Pour permettre un premier développement de Satory les infrastructures suivantes sont nécessaires :
  - La mise à niveau de l'échangeur RD91/ RN12 (coût estimé entre 10 et 15 millions d'euros en juin 2014, objectif de mise en service en 2018) afin d'améliorer la circulation routière actuelle et liée au projet ;
  - La bretelle d'accès à Satory depuis l'Epi d'Or (coût estimé entre 5 et 10 millions d'euros)
  - aménagement de la voie ferrée militaire (coût estimé entre 8 et 10 millions d'euros, objectif de mise en service en 2018) ;
  - la réorganisation du réseau de bus existant pour la desserte en particulier du secteur nord,
- Enfin des réflexions complémentaires doivent être menées afin d'améliorer l'accessibilité routière au site et portent notamment sur :
  - le réaménagement de la RD 91 dans sa fonction de lien avec le centre-ville de Versailles ;
  - la restructuration de l'échangeur de l'Epi d'Or ;

**Maîtrise foncière**

- Une position claire des différents acteurs en terme de besoins des pistes existantes ou reconfigurables ;
- Les échéances de libération des différentes emprises ce qui impliquera un phasage dans le temps du développement de Satory Ouest,
- Connaître l'état réel des sites et notamment de la pollution pyrotechnique existante.

**Actions et études**

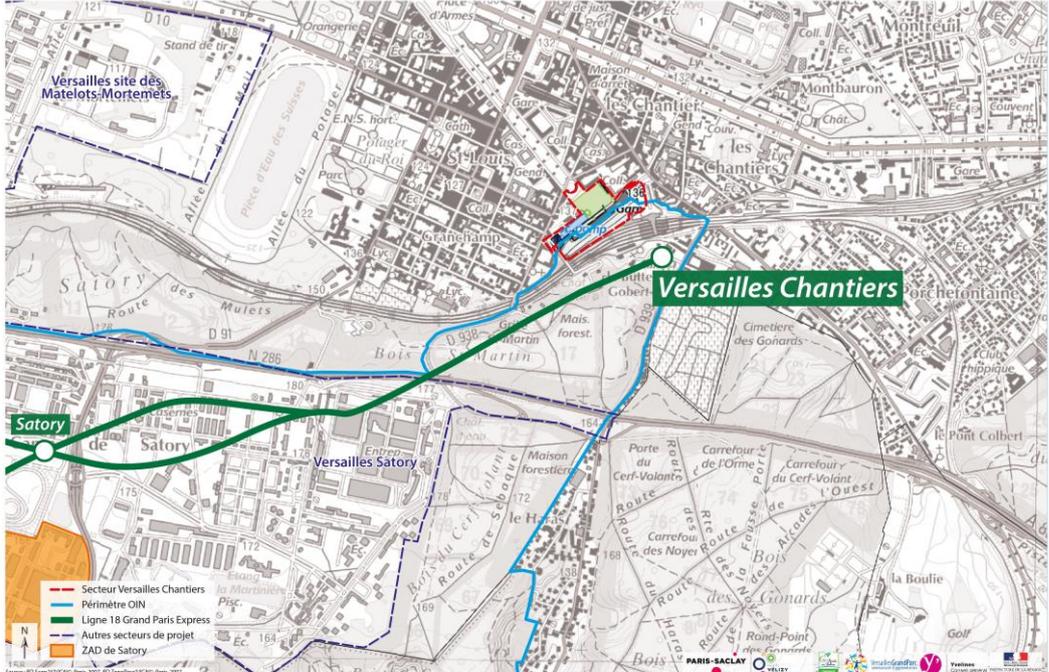
Besoin d'études :

- Etudes de programmation de l'environnement économique et urbain du cluster de la mobilité du futur à Satory. Formaliser les besoins d'infrastructure nécessaires aux activités économiques de R&D (IFSTTAR, VeDeCoM, etc.)
- Programmation (équipements publics, logements, commerces)
- Etude de faisabilité prototypes / modèles urbains
- Compléments et expertise de l'étude DIRIF sur l'échangeur
- Faisabilité et dimensionnement d'un parking à haut niveau de service (PHNS)
- Zoom de la porte d'entrée du plateau : rond-point de Bir-Hakeim
- Etude urbaine suite pour l'aménagement du plateau, secteur « Fesch, Koufra, Delpal »
- Voie multimodale Saint-Cyr / Satory via la voie ferrée militaire
- Méthodologie, procédure de dépollution et estimations.

**Contraintes réglementaires**

- Le PLU de Versailles a instauré un périmètre de constructibilité limitée sur la majorité de Satory ouest, hormis les terrains de Nexter, Renault Trucks, Citroën Sports. Ce périmètre a été mis en place en place afin d'éviter l'urbanisation au coup par coup. Ce périmètre gèle les terrains jusqu'à la mise en œuvre d'un projet urbain global.
- La partie ouest est également soumise à des contraintes paysagères, architecturales et environnementales fortes, marquées par des périmètres de protection (périmètre de protection de bâtiments historiques, périmètre du site classé et du site inscrit de la vallée de la Bièvre, co visibilité avec le Château de Versailles) et par des dispositions réglementaires (servitude d'utilité publique, zone naturelle...).

Projet 1.1									
Versailles Satory									
	Coût et financement prévisionnels								
	Infrastructures	Coût total (M€ HT)	Etat	Région Ile-de-France	CG 78	CAVGP	CASQY	Ville de Vélizy	Autres
ENGAGEMENTS CONTRACTUELS	<i>Métro GPE ligne 18</i>	2 300							
	Voie multimodale Saint-Cyr - Satory	8							
	TCSP Versailles Satory/Versailles Chantiers (dont réaménagement rue de la porte de Buc et carrefour du Cerf Volant en phase 1)	3,3							
	Mise à niveau de l'échangeur RD91/RN12	12,5							
	Aménagement RD91 et du rond-point de Bir-Hakeim (Desserte Satory 2e phase)								
	Bretelle d'accès à Satory depuis l'Epi d'Or	7,5							
	GOUVERNANCE	L'aménageur (EPPS) affinera ce projet en associant tous les partenaires nécessaires : Ville de Versailles, CA Versailles Grand Parc, Ministère de la Défense, Conseil général, EPFY, ABF, EPCV, etc. Certains projets d'infrastructures structurants ne figureront pas dans l'opération d'aménagement mais la ZAC intègre le financement des équipements publics.							

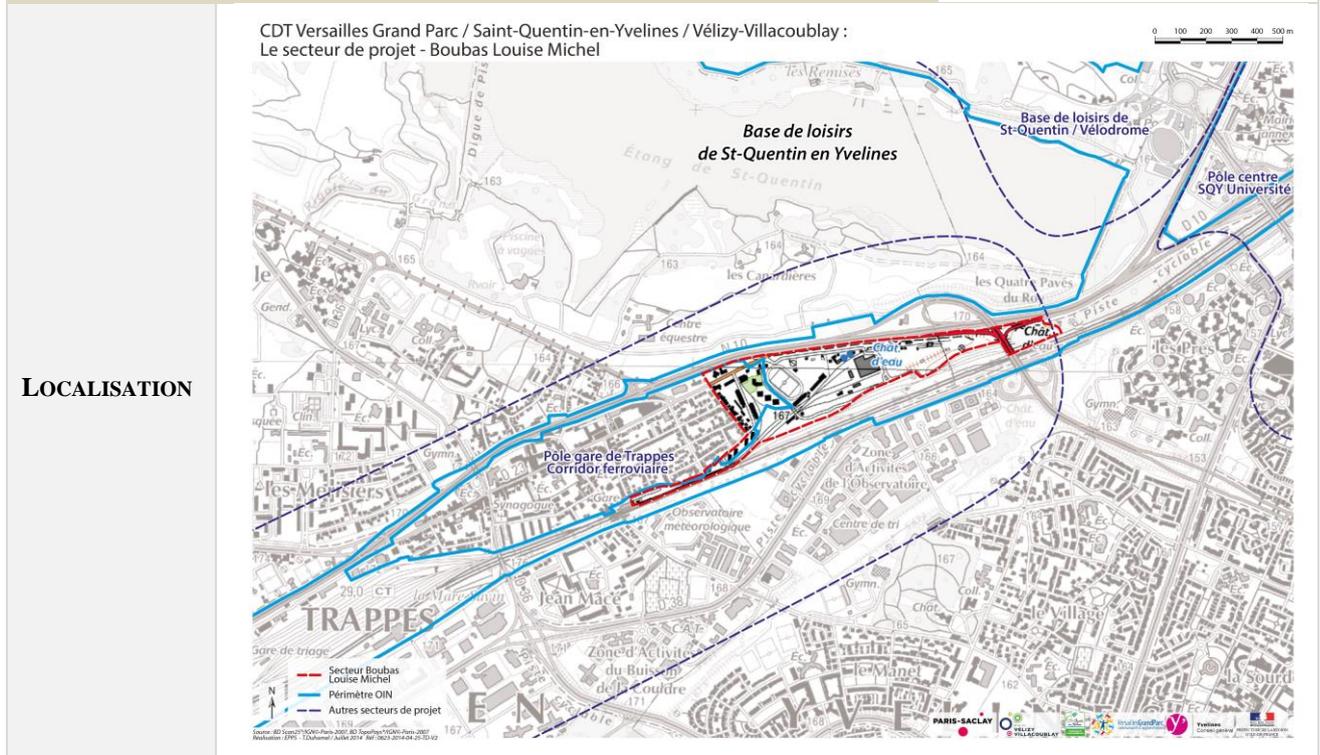
<p><b>Projet 1.2</b></p>	<p><b>Versailles</b></p>
<p><b>Versailles Chantiers</b></p>	<p><b>Versailles Grand Parc</b></p>
	<p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Versailles Chantiers</p>  <p>The map shows the Versailles Chantiers area with various project sectors highlighted: a red outline for the Versailles Chantiers sector, a blue outline for the OIN perimeter, a green line for the Grand Paris Express Line 18, and an orange area for the Satory ZAD. Key landmarks include the Bois de St. Sulpice, Bois de St. Martin, and Bois de St. Solaire. Major roads like Route des Mulets (D 91) and Route de Satory (D 10) are also shown. A scale bar at the top right indicates distances up to 500m.</p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Versailles Chantiers est une des plus grandes gares d’Ile-de-France, avec 64 000 voyageurs/jour et 564 trains. Cette gare, construite en 1934 et inscrite à l’inventaire des monuments historiques en 1998. Une extension et des aménagements sont nécessaires pour assurer un meilleur service, améliorer la fluidité du trafic et l’accueil des voyageurs d’autant plus que la gare sera connectée au Grand Paris Express.</p> <p>En tant que pôle d’échanges, Versailles Chantiers doit assurer la diffusion des flux vers l’agglomération. Les arrêts de bus et de cars sont aujourd’hui dispersés. La création d’une gare routière est envisagée afin d’optimiser la lisibilité de l’offre de transports en commun existante.</p> <p>Le projet de Pôle d’Echanges Multimodale (PEM) est une opportunité pour développer de nouveaux services de mobilité et pour requalifier tout un secteur, aujourd’hui enclavé et en déshérence. De nombreuses opérations d’aménagements connexes seront nécessaires.</p>

<p><b>Projet 1.2</b></p>	
<p><b>Versailles Chantiers</b></p>	
<p><b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b></p>	<p>Le projet est un élément important de la stratégie du territoire, dans la mesure où :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De conforter les portes d'entrée du territoire en y développant un Pôle d'Echange Multimodal qui sert de démonstrateur pour l'utilisation des innovations et services en matière de mobilités douces. Développer une nouvelle centralité et produire du logement.</li> <li>• De consolider la centralité d'une porte d'entrée majeure du territoire du CDT. Structurer le maillage TC du grand territoire à partir du pôle d'échanges multimodal Versailles -Chantiers offrant un haut niveau de desserte vers le cœur de l'agglomération et les pôles économiques majeurs de l'ouest francilien.</li> <li>• De restructurer le pôle d'échanges multimodal : améliorer les offres de transports existantes, renforcer la qualité de services aux voyageurs et la mise en accessibilité de la gare.</li> <li>• De développer un nouveau quartier urbain mixte : développer une offre résidentielle et d'immobilier d'activités attractives en valorisant les espaces de friches autour de la gare et en améliorant l'interface ville – gare.</li> <li>• De développer les modes alternatifs à la voiture individuelle et réaliser une meilleure intégration de la gare dans son environnement urbain en optimisant les flux (piétons, entre les différents modes de transports...).</li> </ul>
<p><b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b></p>	<p><b>Eléments programmatiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bureaux : 10 000 à 20 000 m<sup>2</sup></li> <li>• Commerces : 1 000 m<sup>2</sup> (en pied d'immeubles)</li> <li>• Logements : 20 000 à 25 000 m<sup>2</sup> (soit environ 350 logements)</li> </ul> <p><b>Répartition des différents éléments du contenu programmatique</b> entre les différents acteurs de la gouvernance SNCF/ RFF et Ville de Versailles :</p> <p>Actions menées par la SNCF/ RFF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rénovation du bâtiment voyageur</li> <li>• Extension de la gare ferroviaire dont : la création d'une seconde passerelle et la création du hall 2</li> </ul> <p>Actions menées par la Ville de Versailles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de l'aménagement urbain paysager avec la création du jardin public de l'Etang Carré</li> <li>• Création de la gare routière et de ses accès par la Ville : 14 quais bus devant le hall 2 et création des accès à la gare routière depuis l'avenue de Sceaux.</li> <li>• La réalisation d'un projet immobilier avec la construction d'environ 40 000 m<sup>2</sup> sur les îlots de part et d'autre de la gare routière avec : entre 60% de logements ; entre 40% de bureaux et environ 5% de commerces de proximité</li> </ul> <p>Actions menées par VGP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement urbain de la rue de la Porte de Buc et du carrefour du Cerf Volant. La construction d'une portion en site propre et d'une piste pour circulation douce est prévue. Les travaux doivent avoir lieu à l'été 2015 et porte sur 2 millions d'euros.</li> </ul> <p><b>Montages et suites</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2013 à 2016</b> : Travaux SNCF et RFF: relogements provisoires, rénovation et extension de la gare</li> <li>• <b>2014</b>: création de la voie de franchissement (voie de chantier)</li> <li>• <b>2015-2016</b> : travaux des équipements intermodaux = gare routière et ses accès depuis l'avenue de Sceaux et la rue de l'Abbé Rousseaux + réaménagement des voiries d'accès aux abords (place des Francine et Poincaré, rue de l'abbé rousseaux, rampe et parvis)</li> <li>• <b>2016</b> : mise en service du PEM, gare routière et ses accès, voiries aux abords</li> <li>• <b>A partir de 2015 - 2016</b> : travaux de construction du projet immobilier</li> </ul>

Projet 1.2																											
Versailles Chantiers																											
ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer très en amont l'implantation de la future Gare du Grand Paris dans les scénarios d'évolution du PEM,</li> <li>• Améliorer la performance du rabattement bus à la gare et de l'interconnexion en préservant le niveau de service du trafic routier,</li> <li>• Tram-train Massy – Evry - Versailles</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maitrise foncière nécessaire à la réalisation du projet urbain,</li> </ul> <p><b><u>Actions et études</u></b></p> <p>Besoin d'études :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circulation/déplacements</li> <li>• dimensionnement/tarifcation du parc de stationnement relais</li> <li>• éventuelles études complémentaires sur l'état du sol ou du sous-sol...</li> <li>• Etude SGP sur le PEM</li> <li>• Projet ferroviaire</li> <li>• Conseil urbanisme - paysage</li> </ul> <p><b><u>Gouvernance</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alignement des partenaires composant la gouvernance (maîtrise d'ouvrage partagée SNCF / RFF/ STIF et Ville de Versailles).</li> </ul> <p><b><u>Montant des travaux</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Montant des travaux Hors Taxe (conditions économiques de 2015, à l'exception des travaux de la Porte de Buc / chiffrages en cours de précision pour le parc de stationnement et le parking à vélos)</li> </ul> <table border="0"> <tr> <td>Porte de Buc (travaux réalisés)</td> <td style="text-align: right;">0,8</td> </tr> <tr> <td>Cheminement Chantiers-Charton (travaux réalisés)</td> <td style="text-align: right;">0,5</td> </tr> <tr> <td>Franchissement des étangs Gobert</td> <td style="text-align: right;">7,5</td> </tr> <tr> <td>Gare routière et ses accès à 14 postes à quai</td> <td style="text-align: right;">5,85</td> </tr> <tr> <td>Réaménagement des voiries</td> <td style="text-align: right;">5,59</td> </tr> <tr> <td>Parc-relais de stationnement provisoire</td> <td style="text-align: right;">0,51</td> </tr> <tr> <td>Ascenseur</td> <td style="text-align: right;">0,6</td> </tr> <tr> <td>Parc de stationnement relais (y compris circulations verticales)</td> <td style="text-align: right;">14</td> </tr> <tr> <td>Parking vélos</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td style="text-align: right;"><b>36,35</b></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des projets connexes au Pôle d'Echanges Multimodal seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Ville : <table border="0"> <tr> <td>Restauration du mur des Francine</td> <td style="text-align: right;">0,4</td> </tr> <tr> <td>Création d'un jardin public dans l'étang carré</td> <td style="text-align: right;">4,2</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td style="text-align: right;"><b>4,6</b></td> </tr> </table> </li> </ul>	Porte de Buc (travaux réalisés)	0,8	Cheminement Chantiers-Charton (travaux réalisés)	0,5	Franchissement des étangs Gobert	7,5	Gare routière et ses accès à 14 postes à quai	5,85	Réaménagement des voiries	5,59	Parc-relais de stationnement provisoire	0,51	Ascenseur	0,6	Parc de stationnement relais (y compris circulations verticales)	14	Parking vélos	1	<b>TOTAL</b>	<b>36,35</b>	Restauration du mur des Francine	0,4	Création d'un jardin public dans l'étang carré	4,2	<b>TOTAL</b>	<b>4,6</b>
	Porte de Buc (travaux réalisés)	0,8																									
	Cheminement Chantiers-Charton (travaux réalisés)	0,5																									
	Franchissement des étangs Gobert	7,5																									
	Gare routière et ses accès à 14 postes à quai	5,85																									
	Réaménagement des voiries	5,59																									
	Parc-relais de stationnement provisoire	0,51																									
	Ascenseur	0,6																									
	Parc de stationnement relais (y compris circulations verticales)	14																									
	Parking vélos	1																									
<b>TOTAL</b>	<b>36,35</b>																										
Restauration du mur des Francine	0,4																										
Création d'un jardin public dans l'étang carré	4,2																										
<b>TOTAL</b>	<b>4,6</b>																										

Projet 1.2									
Versailles Chantiers									
ENGAGEMENTS CONTRACTUELS	Coût et financement prévisionnels								
	Infrastructures	Coût total (M€ HT)	Etat	Région Ile-de- France	CG 78	CAVGP	CASQY	Ville de Vélizy	Autres Ville de Versailles
	<b>PEM Versailles Chantiers et création gare routière dont Porte de Buc</b>	<b>21</b>							
GOUVERNANCE	<p>Une convention de financement a été signée en 2006 entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le département des Yvelines, le Syndicat des transports d'Ile-de-France, la SNCF, RFF et la Ville de Versailles. Afin de prendre en compte les modifications du projet de PEM, un avenant a été validé fin 2011 et est en cours de signature des différents partenaires.</p> <p>Le CDEY a été signé et prévoit une participation à hauteur de 3,8 millions d'euros.</p>								

<b>Projet 1.3</b>	<b>Trappes</b>
	<b>Montigny-le-Bretonneux</b>
	<b>CASQY</b>
<b>Trappes – Boubas Louise Michel</b>	<b>OIN Paris Saclay</b>



**CONTEXTE**

Le corridor ferroviaire est un espace long de dix kilomètres, suivant l’axe du faisceau ferré qui traverse l’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il coupe le cœur de l’ancienne ville nouvelle, générant un entre-deux environné de nombreux espaces délaissés, avec peu de mixité fonctionnelle ou de densité. Il est pénible de le longer est très difficile de le traverser perpendiculairement. À l’heure actuelle, cet espace fait l’objet d’études et de projets ponctuels, principalement à visée opérationnelle.

SNCF et RFF ont identifié dans ce territoire plusieurs sites (cf. Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de RFF – SNCF) comme étant potentiellement mutables. Des études préalables sont menées par la Ville depuis 2012. L’un d’eux, le site Boubas – Louise Michel, à l’Est de la gare de Trappes, est situé pour partie sur cette commune et pour partie sur celle de Montigny. La perspective de la cession de ce foncier et la mutation du site industriel de la société Yprema (situé à l’extrémité Est des terrains ferroviaires) permettent d’envisager une transformation profonde du quartier.

La réalisation du projet est conditionnée à la réussite de la mobilisation de ce foncier public, à travers la convergence des objectifs de tous les partenaires, dont SNCF et RFF. L’autre condition majeure est son désenclavement, rendu nécessaire par la RN10 qui le borde au Nord, par la proximité des voies ferrées au Sud. De plus, il est majoritairement occupé par des activités industrielles, souvent en lien avec l’activité ferroviaire, et n’a pas une image attractive.

Si ce secteur pâtit des nuisances habituelles des sites du corridor ferroviaire, il bénéficie d’atouts rares qui en font un site de projet majeur pour Saint-Quentin :

- Plus grande emprise mutable du corridor ferroviaire, le site est au centre du corridor, au croisement de la RN10, axe majeur du corridor, et de la RD912 (support de la future liaison Clef de St-Pierre - pôle gare de Montigny). Il est à 10 min à pied de la gare de Trappes, tout en étant à la même distance de celle de Montigny (une fois désenclavé, on peut supposer un temps de parcours équivalent).
- Boubas - Louise Michel est directement en contact avec le tissu urbain constitué du centre-ville et jouxte un quartier pavillonnaire dont il n’est séparé que par les petits collectifs d’ICF la Sablière.
- Le site est voisin de projets urbains dans le cadre du renouvellement urbain de Trappes (centre-ville en redynamisation, enfouissement de la RN10), de secteurs d’activités économiques importants (ZA de l’Observatoire) et de la base de loisirs et du vélodrome.

<b>Projet 1.3</b>	
<b>Trappes – Boubas Louise Michel</b>	
<b>CONTEXTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une halle Freyssinet, située sur du foncier RFF a été identifiée comme bâtiment remarquable au PLU de Trappes. Ce bâtiment imposant marque le site et pourrait accueillir un équipement de quartier et des commerces. Leur attractivité pourrait dépasser les limites du site en proposant une offre complémentaire à celle, aujourd’hui sous-dimensionnée, de la ville de Trappes et à celle plus dense de l’agglomération.</li> </ul>
<b>ENJEUX AU REGARD DE L’AMBITION STRATEGIQUE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L’amélioration de la desserte du site conditionne l’opérationnalité du projet. Le projet d’enfouissement de la RN10 et la volonté partagée de réduire la coupure urbaine induite par les faisceaux ferrés et routiers à l’échelle du corridor contribuent dans un premier temps à cet objectif. Plusieurs possibilités de liaisons vers les entités voisines sont à l’étude et concerneront plusieurs modes de déplacement (accès depuis la RN10, accès piétons / cycles à la gare de Trappes, rabattement vers la ligne 18...). <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vers la gare de Trappes, en longeant les voies ferrées au sud du site, puis en s’appuyant sur les voiries existantes et du remembrement parcellaire.</li> <li>▪ Vers la gare de Montigny, en aménageant un passage le long du faisceau ferré sous le pont Leclerc.</li> <li>▪ Vers le sud de Trappes et la ZA de l’Observatoire, en étudiant le franchissement du faisceau ferroviaire (passage souterrain existant à l’est du pont Leclerc)</li> <li>▪ Vers la base de loisirs de Saint-Quentin, en étudiant le franchissement de la RN10.</li> <li>▪ Vers Guyancourt et le sud du plateau de Saclay, en étudiant la venue du TCSP en même temps que le doublement du pont Leclerc.</li> </ul> </li> <li>• La création d’un nouveau quartier urbain, en accompagnement de la mutation de Trappes afin de replacer les dynamiques engagées dans un projet de ville à l’échelle de l’ensemble du territoire. Le projet s’inscrit dans la redynamisation de l’activité en centre-ville et la mutation du pôle gare de Trappes.</li> <li>• Le développement d’une offre diversifiée d’habitat, pour les salariés actuels et futurs de Versailles - Saint-Quentin permettant de contribuer aux objectifs de la production de logements de la TOL.</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p>La programmation du secteur est en cours d’élaboration. De grandes orientations ont déjà été posées mais sont à affiner au fur et à mesure de la réalisation des études prévues au protocole.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un quartier mixte et actif, implanté à proximité immédiate des zones d’activités dynamiques de Saint-Quentin.</li> <li>• 1 500 logements envisagés dans la limite admise par la ville de Trappes, dans un site dont le potentiel est supérieur, répartis entre logements familiaux, logements étudiants et spécifiques, dont au moins 30% de logements conventionnés.</li> <li>• 30 000 m<sup>2</sup> d’activités localisés le long de voies ferrées et de la RN10, profitant du rôle économique important que jouent l’agglomération et les communes de Trappes et Montigny dans Paris-Saclay.</li> <li>• 5 000 m<sup>2</sup> de commerces de proximité, en complémentarité avec l’appareil commercial existant à Trappes et aux alentours.</li> <li>• Equipements publics d’accompagnement (petite enfance, scolaire, pôle sportif et culturel de quartier).</li> <li>• Réhabilitation de la halle Freyssinet en un pôle de commerces et équipement de quartier, en lien avec le quartier Jaurès proche et la ville.</li> </ul> <p><b>Montages et suites</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rentrée 2014 : conclusion de la plupart des études lancées dans le cadre du protocole d’études ferroviaires et urbaines. Comité technique avec les directeurs de la CASQY début septembre 2014 et comité de pilotage avec les élus de la CASQY et des communes fin septembre.</li> </ul>

Projet 1.3

Trappes – Boubas Louise Michel

ACTIONS  
NECESSAIRES A LA  
REALISATION DU  
PROJET

**Infrastructures de transports**

- Poursuivre le projet de requalification de la RN10 qui contribue à améliorer la desserte du territoire
- Réaménagement du pont Leclerc (dans le cadre du bouclage du TCSP Massy-SQY) à même de faciliter la liaison La Verrière / Trappes / Guyancourt.
- Etude d'accessibilité en cours (MOA CASQY)

**Services de transport**

- Amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) de l'offre existante sur les lignes N, U et obtenir une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours.

**Actions et études**

Des études à l'échelle du corridor alimentent la réflexion sur le site Boubas - Louise Michel.

- Étude prospective et pré-opérationnelle sur le « corridor ferroviaire » (MOA CASQY)
- Étude du prolongement du RER C à Trappes et La Verrière et au-delà vers Coignières.
- Etude du prolongement de la TGO vers Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'emplacement des gares possibles (Trappes et Montigny)
- Etude sur les solutions de rabattement vers la ligne 18 du Grand Paris Express

A l'échelle du secteur, un protocole d'études a été élaboré par l'EPPS et les partenaires du projet et signé le 13 février 2014 par la CASQY, la Ville de Trappes, RFF, SNCF et l'EPPS, et le 28 avril 2014 par la commune de Montigny-le-Bretonneux. Le protocole prévoit deux phases d'études :

- La première cherche à déterminer la faisabilité d'une opération d'aménagement, et ainsi de définir les conditions de mutabilité de tout ou partie des terrains :
  - Etude de reconversion urbaine et de capacité de site (MOA EPPS), 20 k€ HT (financement 80% EPPS 20% ville de Trappes)
  - Diagnostic architectural et technique de la halle Freyssinet (MOA EPPS), 30 k€ HT (financement 80% EPPS 20% ville de Trappes)
  - Etude VRD (MOA EPPS, en cours), 20 k€ HT (financement 100% EPPS)
  - Etude d'accessibilité et de désenclavement (MOA CASQY, en cours), 55 k€ HT (financement 100% CASQY)
  - Etude d'historique de pollution de site (MOA RFF/SNCF, en cours), coût non renseigné (financement 100% RFF/SNCF)
  - Etude d'occupation du site (MOA RFF/SNCF, en cours), 5 k€ HT (financement 100% RFF/SNCF)
  - Diagnostics marchés immobilier d'entreprises et logement (MOA EPPS), 20 k€HT (financement 100% EPPS)
  - Evaluation des impacts économiques et démographiques sur les équipements publics (MOA EPPS, en cours), 25 k€HT (financement 80% EPPS 20% ville de Trappes)
  - Diagnostic archéologique (MOA EPPS), 7 k€ (financement 100% EPPS)
  - Etude de potentiel commercial (MOA EPPS, lancée), 5k€HT (financement 100% EPPS – hors protocole)
  - Etude acoustique (MOA EPPS, lancée), 7k€HT (financement 100% EPPS – hors protocole)

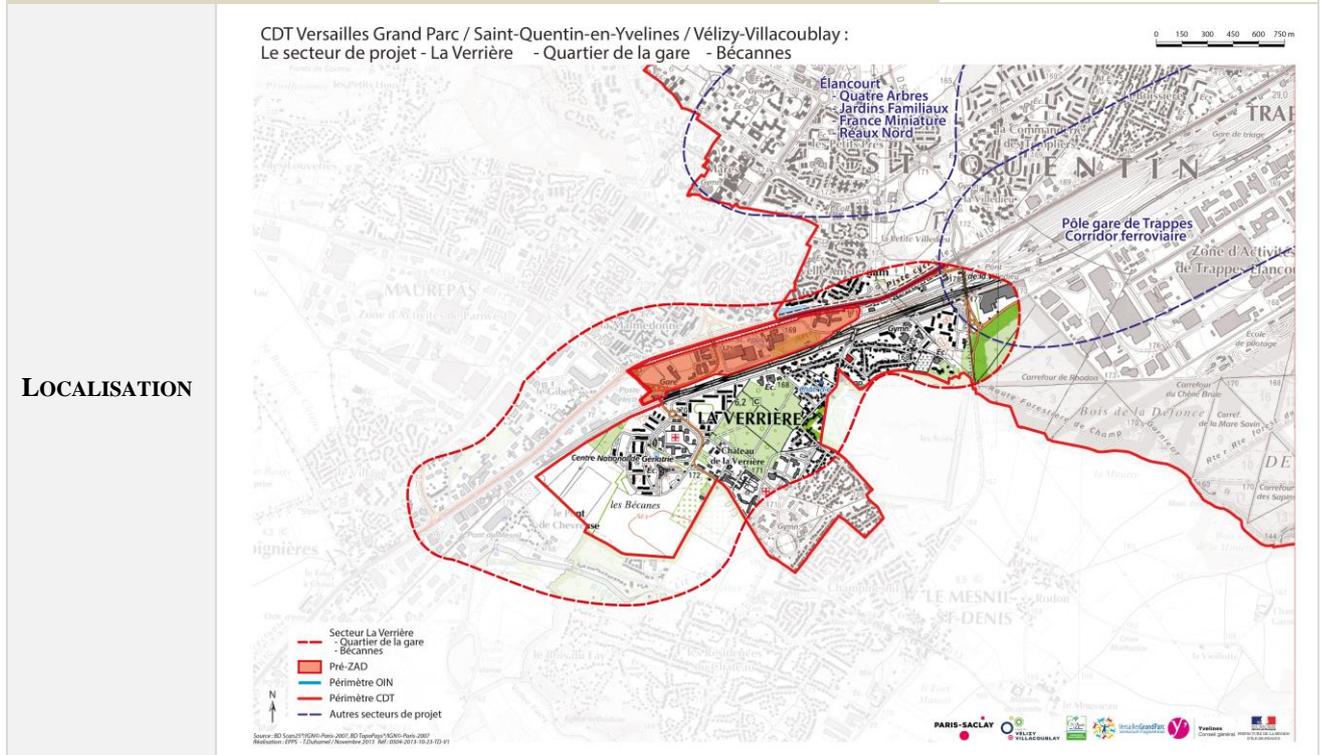
Le coût total des études de la première phase est estimé à 172 k€ HT

- Dans la deuxième phase, ces périmètres de cessibilité seront définis ou confirmés à l'issue des études de niveau « dossier d'initialisation (DI) ». Elle sera lancée si la faisabilité économique du projet est avérée :
  - Relevé géomètre, identification et récolement (MOA SNCF/RFF), 90k€ HT (bilan aménageur)
  - Diagnostic géotechnique d'ensemble (MOA Aménageur), 45k€ HT (bilan aménageur)
  - Etudes ferroviaires dont reconstitutions éventuelles (niveau DI) (MOA RFF/SNCF), 70k€ HT (bilan aménageur)

Le coût total des études de la deuxième phase est estimé à 205 k€ HT

Projet 1.3									
Trappes – Boubas Louise Michel									
ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET	<p><b>Foncier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboration d'un protocole foncier entre RFF/SNCF et les communes de Trappes et Montigny et l'EPPS, incluant les échéances prévisionnelles des libérations des terrains.</li> <li>Elaboration d'une méthodologie de la dépollution, sur la base d'une étude historique et de sondages.</li> </ul> <p><b>Réglementaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce secteur est identifié comme stratégique dans le SDRIF. Dans le PLU de Trappes, il est classé pour partie en URM1 (résidentiel mixte à dominante d'habitat collectif) et pour partie en UAE1 zone destinée à recevoir des activités tertiaires, commerciales et artisanales. La halle Freyssinet a été repérée comme bâtiment remarquable.</li> <li>Mise en place d'un périmètre d'étude par le PLU dans l'attente d'un plan d'aménagement. Ce périmètre sera mis en place afin d'éviter l'urbanisation au coup par coup.</li> <li>Ce secteur a été identifié au titre de la loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 et à ses décrets d'application par le Préfet de la Région d'Île de France au titre de la Mobilisation du foncier public pour la réalisation de logements.</li> </ul>								
	<b>Coût et financement prévisionnels</b>								
ENGAGEMENTS CONTRACTUELS	Infrastructures	Coût total (M€ HT)	Etat	Région Ile-de- France	CG 78	CAVGP	CASQY	Ville de Vélizy	Autres
	RN10 Requalification entre Trappes et Essart : traversée de Trappes	100							
	Plateau urbain : TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes (hors PSGN)	14,8							
	6 <sup>ème</sup> section du TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes (hors PSGN)	11,8							
	5 <sup>ème</sup> section du TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes passage dans la ZAC Aerostat	8,3							
GOUVERNANCE	Mise en place d'un comité de pilotage.								

<b>Projet 1.4</b>	<b>La Verrière</b>
<b>Gare de La Verrière - Les Bécannes</b>	<b>CASQY</b>
	<b>OIN Paris Saclay</b>



**CONTEXTE**

Situé au sud-ouest de l'agglomération, le secteur regroupant le quartier gare de La Verrière et le site des Bécannes, est la porte d'entrée de l'agglomération et de l'aire urbaine francilienne. Il constitue l'articulation entre les espaces urbains de la métropole et les espaces naturels du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Le projet urbain Gare-Bécannes s'étend sur une superficie d'environ 100 hectares. Il porte sur des quartiers existants à restructurer (ZA Agiot, quartier Orly Parc) et des espaces agricoles voués à l'urbanisation (Les Bécannes).

Pour différentes raisons, il constitue une opportunité de développement importante pour le territoire :

- Un potentiel d'urbanisation de grande ampleur (logements, développement économique, formation) et un portage politique fort,
- Une maîtrise foncière publique avancée et une volonté de grands partenaires de participer au projet de développement de la commune,
- Une zone d'activité mixte (conception, production, service) et proche des grands axes de circulation,
- Une forte présence de filières économiques porteuses d'avenir pour le territoire (automobile, santé).

La réalisation du projet se heurte à des problématiques urbaines et sociales complexes :

- Une entrée de ville illisible et congestionnée aux heures de pointe : coupure urbaine liée au traitement de la RN10,
- De grandes infrastructures à reconfigurer et une accessibilité à améliorer,
- Une zone d'activité enclavée, peu accessible, hétérogène et peu qualitative, dotée d'une grande nappe de stationnement non optimisée,
- Des quartiers actuellement classés en politique de la ville et en renouvellement urbain.

<b>Projet 1.4</b>	
<b>Gare de La Verrière - Les Bécannes</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>Le projet urbain est constitué de deux secteurs aux vocations différentes.</p> <p><b>Le secteur compris entre la RN 10 et les voies ferrées</b>, intégrant la ZA de l'Agot et le pôle gare (futur pôle multimodal), est aujourd'hui enclavé et peu attractif. L'ambition du projet urbain est d'y développer <b>un quartier à dominante économique</b>. Facilement accessible et lisible grâce aux grandes infrastructures projetées, ce futur écopôle permettra d'accueillir à terme environ 90 000 m<sup>2</sup> d'activités réparties entre bureaux et locaux d'activités pour les PME, PMI et TPE, tout en confortant le tissu existant. Le projet urbain doit également contribuer à favoriser l'installation d'entreprises des secteurs d'activités porteurs déjà présents sur le territoire : santé (avec la MGEN), automobile (avec notamment Valeo), énergie, éco-activités.</p> <p><b>Au sud des voies ferrées</b>, l'objectif est de proposer <b>une nouvelle offre de logements</b> ainsi que les équipements, services et commerces nécessaires à une ville dont la population devrait dépasser les 10 000 habitants d'ici 2030. La nouvelle offre de logements visant au rééquilibrage communal sera de l'ordre de 1 800 logements familiaux, organisés autour d'une nouvelle polarité liée au pôle multimodal et servant les quartiers résidentiels existants et futurs. L'objectif est de proposer des nouvelles formes d'habiter tout en favorisant le parcours résidentiels des habitants de La Verrière et plus largement de ceux de Saint-Quentin-en-Yvelines et d'attirer de nouvelles populations désireuses de bénéficier d'un cadre de vie de qualité, de la proximité d'une gare et des espaces naturels du PNR.</p> <p><b>Ce projet est un élément fondamental de la stratégie du territoire, dans la mesure où :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il contribue à une stratégie de construction de logements ambitieuse et de grande ampleur à l'échelle du CDT ;</li> <li>• Il doit permettre de renforcer des filières économiques structurantes pour le territoire ;</li> <li>• Il œuvre en faveur du rééquilibrage socio-économique de la commune (diversification de l'offre de logements, diversification de l'emploi, dynamisation de la vie urbaine, des commerces, services et équipements) et de l'évolution de l'ensemble des tissus urbains en confortant leurs qualités paysagères et fonctionnelles.</li> <li>• Il doit permettre d'améliorer significativement la desserte de la commune, de recomposer la trame viaire, de réduire les nuisances, d'améliorer les entrées de ville et les liaisons avec les territoires environnants, d'améliorer le fonctionnement du pôle multimodal, notamment par l'accueil du TCSP Trappes - La Verrière.</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation de court terme</u></b></p> <p>Programmation logement inscrit dans le PLH2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur Orly parc : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 100 logements frange Orly Parc</li> <li>▪ 500 logements 1<sup>ère</sup> tranche Bécannes</li> </ul> </li> </ul> <p><b><u>Programmation de moyen terme</u></b></p> <p>1 200 logements</p> <p>Potentiel de production de locaux d'entreprises : 80 000 m<sup>2</sup></p> <p><b><u>Montages et suites</u></b></p> <p>Le PLU approuvé en juin 2013 intègre, dans son PADD, la réflexion sur ce projet urbain. Il nécessitera certainement une modification ou une révision suite aux études urbaines plus poussées pour définir les potentialités réelles du secteur. Selon le rythme d'avancement des études, ces éléments pourront être intégrés dans le PLUi en cours d'élaboration ou dans une modification du PLU.</p> <p>Le secteur est identifié comme stratégique dans le SDRIF.</p> <p>Le projet urbain d'ensemble pourra se décliner en une ou plusieurs ZAC d'initiative communautaire.</p>

**Projet 1.4**

**Gare de La Verrière - Les Bécannes**

**ACTIONS  
NECESSAIRES A LA  
REALISATION DU  
PROJET**

**Infrastructures de transports**

- Prolongement du RER C jusqu'à Coignières, dont le réaménagement du nœud de Porchefontaine (horizon 2030)
- TCSP La Verrière – Elancourt – Trappes, dont le réaménagement du Pont Schuler (horizon 2017)
- Carrefour de la Malmedonne, continuité de la RD13
- Création d'un passage sous les voies ferrées à gabarit bus à 2x1 voie, continuité de la RD13
- Doublement du Pont de la Villedieu (2020)
- Projet d'un nouveau franchissement piéton des voies ferrées

**Services de transport**

- Amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) de l'offre existante sur les lignes N, U, RER B et RER C et obtenir une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours.

**Actions et études**

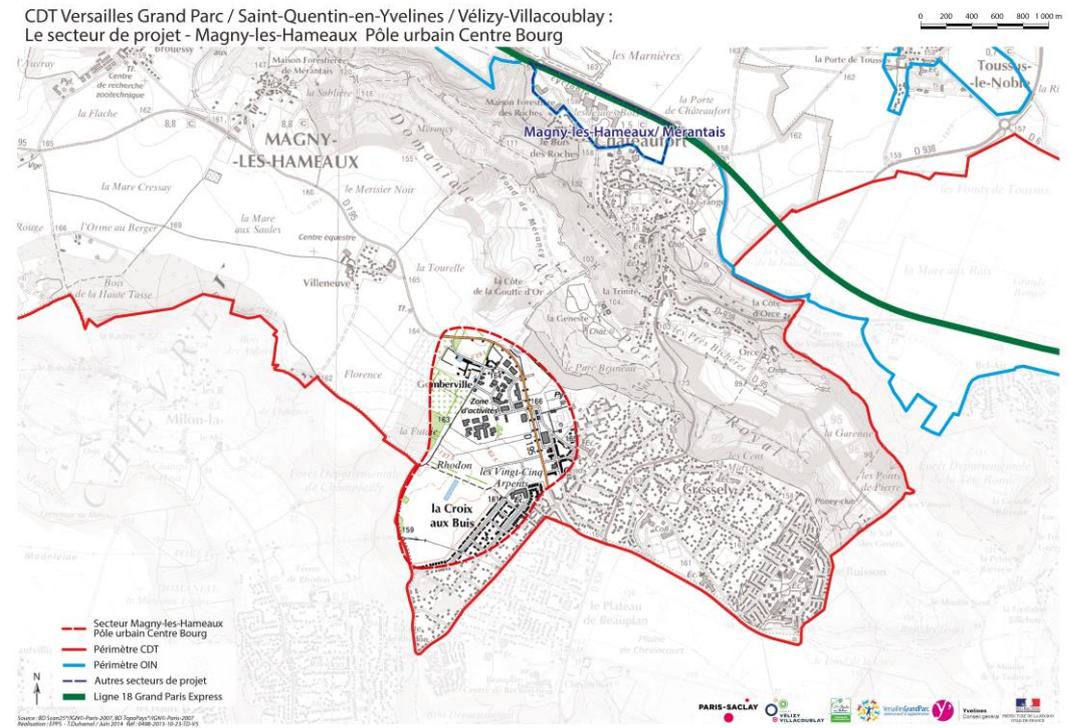
Des études à l'échelle du corridor alimentent la réflexion sur le site Boubas - Louise Michel.

- Étude du prolongement du RER C à Trappes et La Verrière (en lien avec celle sur le renforcement de la desserte ferrée de SQY Montigny)
- Etude de prolongement RER vers Coignières.
- Etude du prolongement de la TGO vers Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'emplacement des gares possibles (Trappes et Montigny)
- Étude prospective et pré-opérationnelle sur le périmètre du corridor ferroviaire : étude financée dans le cadre du GP3 ;
- Etudes stratégiques du projet urbain Gare-Bécannes, préalable à la mise en œuvre d'un projet opérationnel :
  - Mission AMO « AEU / Développement durable / concertation » (étude sur 4 ans) découpée en plusieurs phases : diagnostic et orientations stratégiques réalisées, charte de développement durable et déclinaison en fiche action réalisée ;
  - Mission de maîtrise d'œuvre urbaine sous la forme d'un accord-cadre (étude sur 4 ans) : plusieurs marchés subséquents prévus, les deux premiers en cours : élaboration du projet urbain d'ensemble réalisé, études de faisabilité et études techniques spécifiques en cours, élaboration du projet d'aménagement par secteur en cours de lancement ;
  - Mission contrat de pôle : diagnostic et élaboration de scénarii fonctionnels du pôle gare réalisé ;
  - Etude d'impact puis études de maîtrise d'œuvre pour le projet du Pont Schuler (suivies du carrefour de la Malmedonne et PSGI) : en cours ;
  - Etudes de circulation (modélisation statique et simulations dynamiques) pour mesurer l'impact des grands projets de voirie, des logements et activités créées sur le pôle Gare-Bécannes, des mesures propres au pôle multimodal : réalisées ;
  - Etude foncière (mutabilité et coûts) dans le cadre du conventionnement avec l'EPFY : en cours ;

**Foncier**

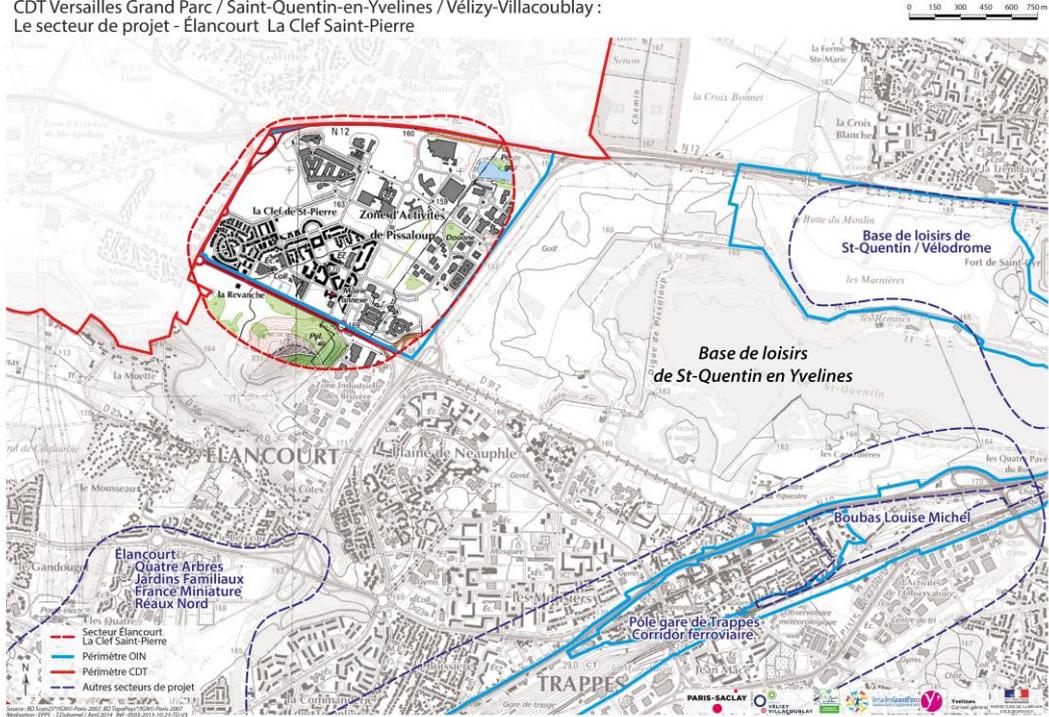
- Mise en place d'une stratégie foncière offensive :
  - création d'une pré-ZAD sur le secteur de l'Agiot en juillet 2013,
  - Signature d'une convention de veille foncière avec l'EPFY sur le secteur Gare-Bécannes-Agiot le 14 janvier 2014 (durée 3 ans) élaboration d'un protocole d'accord avec la MGEN (approbation prévue fin 2014)
- Coordination des maîtrises foncières publiques aux différentes échelles :
  - définition d'une vision globale commune dans laquelle chaque acteur (public et privé) trouve sa place,
  - mise en place d'une DUP pour assurer une maîtrise foncière publique sur les secteurs stratégiques

Projet 1.4									
Gare de La Verrière - Les Bécannes									
ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET	<p><b><u>Nuisances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes de bruit et de pollution à mener. Etude de pollution des sols à mener à priori sur les secteurs d'activités économiques sur cette problématique ;</li> <li>• Etude de dévoiement de la ligne THT à réaliser. Présence de lignes à haute tension ne permettant pas l'optimisation de l'ensemble du foncier disponible sur les Bécannes. Une réflexion approfondie des solutions techniques à cette problématique et une recherche de financement sont nécessaires.</li> </ul>								
	<b>Coût et financement prévisionnels</b>								
ENGAGEMENTS CONTRACTUELS	Infrastructures	Coût total (M€ HT)	Etat	Région Ile-de-France	CG 78	CAVGP	CASQY	Ville de Vélizy	Autres
	Prolongement du RER C jusqu'à Coignières (horizon 2030)								
	1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> section du TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes (hors PSGN)	14,5							
	Carrefour de la Malmedonne (horizon 2018)	22,5							
	Traitement du tronçon de la RD 13	3,5							
	Création d'un passage sous les voies ferrées à gabarit bus à 2x1 voie (continuité de la RD 13)	14,5							
	Doublement du pont de la Villedieu	22,5							
	GOUVERNANCE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositif de pilotage partenarial du projet garantissant l'association de toutes les parties prenantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pilotage politique assuré par le sous-préfet de Rambouillet, le Maire de La Verrière et le Président de la CASQY pour le projet urbain d'ensemble à travers un COPIL élargi se réunissant plusieurs fois par an.</li> <li>▪ Pilotage technique du Projet urbain assuré par la CASQY et la Ville, avec la participation des principaux partenaires du projet (Etat, Région, Département, l'AFTRP, SNCF, RFF, ADEME, grands propriétaires fonciers dont la MGEN, EPFY, ...).</li> </ul> </li> </ul>							

<p><b>Projet 1.5</b></p>	<p><b>Magny-les-Hameaux</b></p>
<p><b>Magny-les-Hameaux / Centre Bourg</b></p>	<p><b>CASQY</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Magny-les-Hameaux Pôle urbain Centre Bourg</p>  <p>En grande partie composée d’espaces naturels et agricoles, la commune de Magny-les-Hameaux fait partie du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse. Elle s’étend d’est en ouest sur plus de 1600 hectares. Elle est caractérisée par un isolement géographique lié notamment à sa topographie : le plateau agricole de Magny-les-Hameaux est situé entre les deux vallées étroites de la Mérantaise et du Rhodon. La commune doit donc répondre à des enjeux et des exigences spécifiques de valorisation et de développement de son territoire.</p> <p>Au-delà de ce patrimoine naturel privilégié, Magny-les-Hameaux bénéficie d’un patrimoine culturel et d’équipements de qualité (hameaux historiques, Musée national de Port Royal des Champs, Maison de l’Environnement des sciences et du développement durable, Église Saint-Germain ...)</p> <p>A dominante rurale, la commune a connu une urbanisation récente au cours du XXème siècle, par le développement de quartiers d’habitat successifs et notamment un quartier classé en Zone Urbaine Sensible faisant l’objet d’un Contrat Urbain de Cohésion Sociale, concentrant les 2/3 des logements sociaux. Ce développement s’est effectué essentiellement à l’est de la commune, en vis-à-vis notamment du développement du haut de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse. Avec environ 9000 habitants, un parc de logements composé de 34% de logements sociaux, 400 établissements et 3400 emplois, Magny-les-Hameaux vise à un développement maîtrisé lui permettant de renforcer son positionnement à l’échelle de l’agglomération et de se désenclaver en favorisant l’accès aux emplois par des transports en commun pertinents afin de faire diminuer l’usage de la voiture. Le nord de la commune est caractérisé par le parc Magny-Mérantais qui comporte de grandes entreprises le long de la RD36. La partie sud est en voie de dynamisation suite à l’implantation dans la zone d’activités de Gomberville de Téléhouse, leader de la conservation de données informatiques (datacenter).</p> <p>Ce secteur, situé à l’articulation entre l’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines / OIN Paris-Saclay et le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, a vocation à permettre des développements de logements et d’activités sous la forme de développement et de renouvellement urbains, sans étalement urbain et dans le respect de la charte du PNR, articulés à un travail de valorisation des terres agricoles à proximité dans une approche qualitative (agriculture de proximité et biologique). L’amélioration des liens entre ce secteur, le reste de l’agglomération et de l’OIN ainsi que les territoires environnants plus au sud est une des clés de la réussite de son évolution.</p>

<b>Projet 1.5</b>	
<b>Magny-les-Hameaux / Centre Bourg</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer le Centre Bourg de Magny-les-Hameaux aujourd'hui en cours de constitution autour de l'Hôtel de Villepar : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'achèvement du quartier de l'Hôtel de Ville par la constitution d'un « Parc Habité » (ensemble fédérateur du Centre Bourg).</li> <li>▪ L'intégration du parc d'activités de Gomberville dans le secteur urbain de la commune et donc dans le quartier de l'Hôtel de ville (avec plus de commerces de proximité).</li> <li>▪ Le renforcement du pôle commercial.</li> <li>▪ La densification du Centre Bourg pour marquer la centralité du lieu.</li> <li>▪ La meilleure qualification des espaces publics du Centre Bourg pour les identifier et faciliter leur lisibilité.</li> <li>▪ Le traitement particulier des «entrées de ville» afin de « mettre en scène » ces lieux stratégiques de la ville.</li> <li>▪ L'affirmation des équipements intercommunaux.</li> </ul> </li> <li>• Favoriser le désenclavement de la commune et l'inclure davantage dans la dynamique de l'agglomération</li> <li>• Assurer un développement équilibré de la commune vers davantage de mixité fonctionnelle, en s'appuyant sur le projet de valorisation du Centre Bourg - Valoriser le patrimoine naturel et culturel du territoire, développer le tourisme de proximité et l'agriculture périurbaine</li> <li>• Assurer un développement équilibré de la commune, tout en s'appuyant sur ses spécificités</li> <li>• Permettre la mixité sociale et fonctionnelle (habitat, activités, équipements, commerces...) au sein des quartiers</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation de court terme</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Logements inscrits dans le PLH2 : 305 logements inscrits à Magny les Hameaux dans le secteur du pôle urbain et centre bourg (qui concerne tous les terrains à l'exception des terrains situés à Brouessy et diffus Hameaux).</li> <li>• Installation d'une activité d'agriculture périurbaine biologique de proximité dans la partie sud du centre bourg.</li> <li>• Développement économique : poursuite du développement du site de Gomberville dédié aux PME</li> </ul> <p><b><u>Programmation de moyen terme</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des secteurs de développement potentiel et des secteurs de requalification urbaine potentiels pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux.</li> <li>• Les secteurs de requalification potentielle ne présagent pas de la destination future du site, ainsi le secteur de la Pointe de Chevincourt est destiné à recevoir des équipements publics.</li> </ul> <p><b><u>Montages et suites</u></b></p> <p>Lancement de la concertation et des études sur le centre bourg en 2014.</p>

<b>Projet 1.5</b>	
<b>Magny-les-Hameaux / Centre Bourg</b>	
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer l'axe de circulation nord-sud (RD 91 et RD938) au sein de Saint-Quentin-en-Yvelines et son raccordement à la RD36 pour traiter la problématique d'enclavement,</li> <li>• Poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable avec la réalisation du tronçon permettant de relier Magny-les-Hameaux au reste de l'agglomération.</li> </ul> <p><b><u>Services de transport</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité) de l'offre existante en lien avec les deux pôles multimodaux des RER B et RER C ainsi que les gares de Versailles,</li> </ul> <p><b><u>Actions et études</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place, dans le cadre d'une concertation publique du projet Centre-Bourg, une méthode d'accompagnement et d'aide à la décision devant permettre de placer les enjeux du développement durable au cœur du processus d'élaboration du projet urbain.</li> <li>• Réaliser des études de maîtrise d'œuvre urbaine nécessaires à la définition du projet d'aménagement, sa mise en œuvre opérationnelle et la gestion de son évolution.</li> <li>• Etudier les transports et déplacements pour résoudre les problèmes d'enclavements de Magny-les-Hameaux.</li> <li>• Analyser les incidences des stations du Grand Paris Express développées sur Saint-Quentin-en-Yvelines (risque de report modal du RER B vers le métro entraînant une augmentation du trafic routier sur les axes RD 195, 91, et 938).</li> <li>• Lancement d'une étude de faisabilité urbaine et architecturale sur le secteur Gomberville, maîtrise d'ouvrage EPFY (résultat de l'étude au 1er trimestre 2015)</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener des réflexions partenariales avec des acteurs privés pour la requalification autour du supermarché du Centre-Bourg</li> <li>• Signature d'une convention de veille foncière avec l'EPFY sur le secteur Gomberville-Centre Bourg le 26 juillet 2014 (durée 3 ans).</li> </ul> <p><b><u>Réglementaire :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des premières opérations sont possibles dans le cadre du droit des sols actuel</li> <li>• Faire évoluer le droit des sols dans le cadre de l'élaboration du PLUI pour permettre le développement du centre bourg</li> </ul> <p><b><u>Nuisances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Résoudre les nuisances aériennes de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.</li> </ul>
	<b>Coût et financement prévisionnels</b>
<b>ENGAGEMENTS CONTRACTUELS</b>	<b>Infrastructures</b>
	Sans objet
<b>GOUVERNANCE</b>	Demande de financements pour l'aménagement des terrains dédiés au projet d'agriculture biologique de proximité (VRD, hangar agricole, ...).

<p><b>Projet 1.6</b></p>	<p><b>Elancourt et Trappes</b></p>
<p><b>Elancourt / La Clef de Saint-Pierre</b></p>	<p><b>CASQY</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Elancourt La Clef Saint-Pierre</p>  <p>Le quartier de la Clef-de-Saint-Pierre et le Parc d'Activités de Pissaloup sont respectivement situés sur les communes d'Elancourt et Trappes et constituent un ensemble unique en bordure nord-ouest de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines desservi par la RN12.</p> <p>Cet ensemble est délimité au Nord par la RN 12, à l'Ouest par la Zone d'Activités de Sainte-Apolline à Plaisir, au Sud par la RD 912 et la colline d'Elancourt, point culminant d'Île-de-France, et à l'Est par la Base de Loisirs régionale.</p> <p>La Clef-de-Saint-Pierre est un quartier mixte, urbanisé au cours des années 1990 dans le cadre d'une ZAC en cours de finalisation. Il se compose :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'un quartier d'habitat au Sud-Ouest, regroupant environ 1 900 logements et 5 000 habitants et un certain nombre d'équipements tels qu'une mairie annexe, un bureau de poste, deux écoles et un collège, reliés par des espaces publics de qualité (places, rues, mail piéton). L'habitat est composé d'immeubles collectifs R + 3 en moyenne, accueillant des commerces en rez-de-chaussée le long des espaces majeurs tels que la place de Paris ou la rue d'Athènes, de maisons individuelles et maisons de ville à l'arrière et au pied de la colline.</li> <li>d'une vaste zone d'activités au Nord-Est qui inclut le Parc d'Activités de Pissaloup, sur 71 ha. Il s'agit de l'un des principaux pôles d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines qui accueille près de 260 entreprises, dont certaines à forte valeur ajoutée, et compte plus de 7 000 emplois. D'importants projets de développement vont renforcer le rayonnement de ce secteur où sont installées de grandes entreprises telles que Cassidian / EADS Defense and Security ou Thalès.</li> </ul> <p>Il faut également noter la présence de 2 instituts d'enseignement supérieurs : l'Institut International de l'Image et du Son (360 étudiants) et l'Institut Supérieur de l'Environnement (260 étudiants).</p>

<p><b>Projet 1.6</b></p>	
<p><b>Elancourt / La Clef de Saint-Pierre</b></p>	
<p><b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'articulation avec les territoires voisins : ce secteur, porte d'entrée de l'OIN Paris-Saclay, est situé à la limite nord-ouest de l'Opération d'Intérêt National et peut donc être un lieu privilégié d'articulation avec la Vallée de la Seine (OIN Seine Aval) par la commune de Plaisir notamment, à la condition que son accessibilité soit améliorée en direction des autres pôles OIN et hors OIN.</li> <li>• Améliorer l'accessibilité locale et régionale de ce secteur : le désenclaver (en matière de transports collectifs et des circulations douces) par rapport au reste de la ville d'Élancourt, aux espaces environnants et au reste de l'agglomération, notamment le quartier Saint-Quentin (gare). Renforcer l'articulation et la desserte entre les différents secteurs d'activités (Clef de Saint Pierre – Pissaloup – Bruyères – Côtes) et avec les pôles urbains de Montigny-le-Bretonneux, Trappes et Elancourt.</li> <li>• Développer une nouvelle offre de logements jeunes actifs et familiaux afin de répondre aux besoins des salariés travaillant dans les entreprises implantées sur le site.</li> <li>• Réaménager la colline d'Élancourt dans la dynamique de développement touristique et de loisirs de l'agglomération, en lien notamment avec le projet vélodrome pour le développement des activités VTT en particulier et de descente en général.</li> <li>• Maintenir l'attractivité de ce secteur pour éviter une éventuelle déqualification, plus que pour assurer de nouveaux développements.</li> </ul>
<p><b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b></p>	<p><b><u>Programmation de court terme</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Renouvellement urbain et mutation sur un quartier existant d'environ 40ha.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Au sud à proximité de la RD912, une vocation mixte (logements, équipements, commerces) à ajuster (2 000 logements actuellement) dont 38% de logement en locatif social en développant une nouvelle offre de logements jeunes actifs et familiaux afin de répondre aux besoins des salariés travaillant dans les entreprises implantées sur le territoire.</li> </ul> </li> <li>• <b>Programmation logement :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Opération la Banane : 270 logements (PLH 2)</li> </ul> <p>Dont à ce jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 25 logements en PLUS - livraison 2015</li> <li>▪ 225 logements en accession libre - livraison 2015</li> </ul> </li> <li>• <b>Programmation économique :</b> <p>Poursuivre le développement de deux parcs d'affaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parc Oméga dédié à la R&amp;D d'entreprise. Offre disponible à partir de quelques centaines de m<sup>2</sup> jusqu'à des immeubles de 2 600 m<sup>2</sup> regroupables. Déjà livré 12 000 m<sup>2</sup>. Poursuite du développement pour les 30 000 m<sup>2</sup> restant. Développement d'une résidence service et restauration associée au Parc ;</li> <li>▪ Parc de l'envol dédié aux entreprises artisanales et de service en locaux 80/20 ainsi qu'aux PME souhaitant réaliser leurs immeubles en compte propre. Projet déjà livré ou en cours de livraison représentant 23 000 m<sup>2</sup>. Potentiel complémentaire d'environ 20 000 m<sup>2</sup>.</li> </ul> </li> </ul> <p><b><u>Programmation de moyen terme</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des secteurs de développement potentiel pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux.</li> </ul> <p><b><u>Montages et suites</u></b></p> <p>ZAC existante sur une grande partie du périmètre. Aménageur : CASQY</p>

**Projet 1.6**

**Elancourt / La Clef de Saint-Pierre**

**ACTIONS  
NECESSAIRES A LA  
REALISATION DU  
PROJET**

**Infrastructures de transports**

- TCSP St Quentin-Montigny / Clef-de-St-Pierre via un couloir de bus sur la RD 912
- Bouclage du TCSP Massy – SQY à la gare de Montigny par le réaménagement du Pont Leclerc (voie bus réservée)

**Services de transport**

- Améliorer l'offre existante sur les lignes N, U et RER C : revenir a minima aux temps de parcours qui étaient observés auparavant, améliorer la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) de l'offre existante sur les lignes N, U, RER B et RER C et obtenir une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours.

**Besoin en études**

- Etude prospective d'évolution à long terme du secteur (potentiels d'optimisation et de mutation, vocation, positionnement stratégique, programmation urbaine) dans une logique d'axe nord-sud de la Clef-de-Saint-Pierre à La Verrière ;
- Etude d'offre structurante de transport collectif entre la Clef-de-Saint-Pierre et la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Etude complémentaire ayant pour objet :
  - le diagnostic de la desserte (gare / Clef de St Pierre) et des besoins de déplacements en fonction des développements économiques et urbains projetés sur la Clef de St Pierre, la ZAC de l'Aerostat à Trappes et les pôles urbains du nord de la RN 12 (Saint-Cyr, Bois d'Arcy).
  - l'élaboration de propositions de solutions pour améliorer la performance des TC (tracé RD 912 / base de loisirs), aménagements de voirie de carrefours, fréquences permettant d'optimiser la desserte du pôle d'emploi de la Clef de Saint Pierre et d'améliorer la desserte de la base de loisirs et du futur secteur du Vélodrome.

**Foncier**

- Mettre en place un partenariat avec les propriétaires privés pour anticiper la maîtrise foncière.

**Pollution**

- Traiter les terres polluées observées sur la colline d'Elancourt

**Réglementaire :**

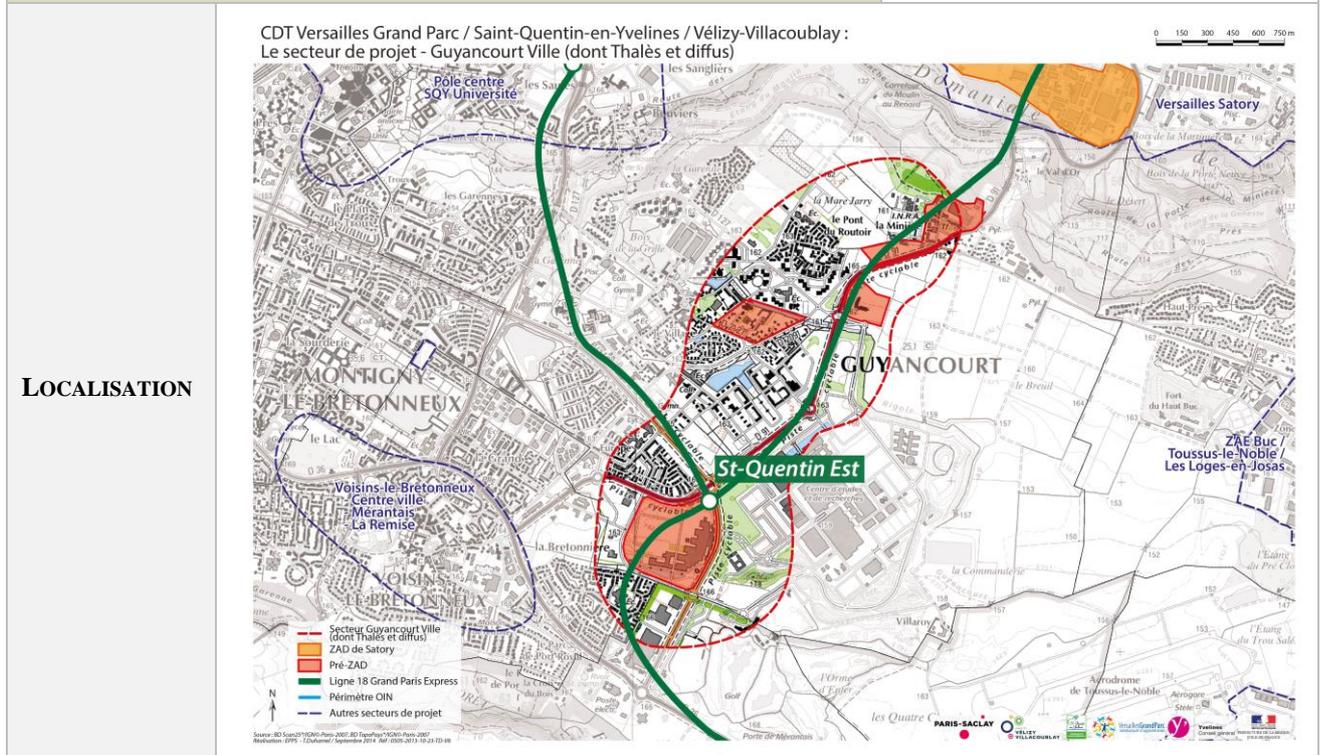
- Adapter le droit des sols au regard des différents projets à venir, notamment dans le cadre de l'élaboration du PLU Intercommunal. Une procédure de révision simplifiée du PLU d'Elancourt est en cours, portant sur le réaménagement de la colline.

<b>Projet 1.6</b>									
<b>Elancourt / La Clef de Saint-Pierre</b>									
<b>ENGAGEMENTS CONTRACTUELS</b>	<b>Coût et financement prévisionnels</b>								
	<b>Infrastructures</b>	<b>Coût total (M€ HT)</b>	<b>Etat</b>	<b>Région Ile-de- France</b>	<b>CG 78</b>	<b>CAVGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>Ville de Vélizy</b>	<b>Autres</b>
	<b>Liaison Clé de St- Pierre - pôle gare de Montigny via la RD 912</b>	<b>2,7</b>							
<b>GOUVERNANCE</b>	Ce secteur est identifié par les communes (Elancourt et Trappes) et la Casqy comme secteur à renforcer, à valoriser et à intégrer dans la dynamique de l'agglomération et de l'OIN.								

<p><b>Projet 1.7</b></p>	<p><b>Elancourt</b></p>
<p><b>Elancourt / ZAC les Réaux – Quartier IV Arbres</b></p>	<p><b>CASQY</b> <b>Hors du périmètre OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Quartiers concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le quartier des 7 Mares, centralité principale de la commune, qui fera l’objet d’une réflexion, afin de le désenclaver, mais aucune décision n’est prise aujourd’hui.</li> <li>• Secteur des IV Arbres : développement d’une centralité élargie</li> <li>• Des quartiers en dynamique de développement, de valorisation ou de renouvellement (partie nord des Nouveaux Horizons avec construction achevée de nouveaux logements, quartier des Petits Prés avec projet de restructuration des espaces extérieurs, ZAC Nord-Réaux avec projet de logements, jardins familiaux avec projet de commissariat, renouvellement du secteur des IV Arbres).</li> <li>• La partie nord du secteur, comportant un grand nombre d’équipements sportifs et de loisirs (stades, France Miniature,...) et d’espaces naturels avec un fort potentiel de valorisation et d’intégration urbaine.</li> </ul> <p><b>Vocation :</b></p> <p>Ce secteur se trouve à l’ouest de l’Opération d’Intérêt National, au cœur de la partie ouest de l’agglomération Saint-Quentinoise. Il présente un intérêt stratégique comme secteur potentiel de développement important (logements et activités économiques) à moyen / long termes et comme lien entre les secteurs de développement autour de la gare de La Verrière et ceux de la Clef de Saint Pierre et de Plaisir, en direction de l’Opération d’Intérêt National Seine Aval.</p>

<b>Projet 1.7</b>									
<b>Elancourt / ZAC les Réaux – Quartier IV Arbres</b>									
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>Ce secteur s'articule autour de la ZAC des Réaux Nord actuellement en phase opérationnelle et le reste du territoire qui connaît un potentiel important à moyen / long termes.</p> <p>Ainsi, la ZAC Nord-Réaux répond aux besoins en termes de développement de logements et d'équipements sur la commune et participe à un projet plus large de renforcement de la centralité de la commune. Cette ambition est néanmoins conditionnée par l'enfouissement de la contrainte des lignes à haute tension.</p>								
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation de court terme</u></b></p> <p>Programmation des logements ZAC nord Réaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ZAC des Réaux en cours de développement pour environ 450 logements ; <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une première tranche de livraison pour 192 logements PLUS – PSLA – Accession libre (livraison 2014 – 2015)</li> <li>▪ Une deuxième tranche d'environ 140 logements PLUS- PSLA – Accession libre (livraison 2016)</li> <li>▪ Une dernière tranche d'environ 100 logements (livraison 2017)</li> </ul> </li> <li>• La rénovation du quartier des Petits Près - rénovation du foyer ADOMA.</li> <li>• La poursuite de rénovation, réaménagement et mutation de l'immobilier du quartier des Sept Mares : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ livraison de 160 logements étudiants (France Habitation – livraison 2013)</li> <li>▪ livraison cinéma 3 salles (2013)</li> </ul> </li> </ul> <p><b><u>Montages et suites</u></b></p> <p>Poursuite du projet urbain.</p>								
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TCSP Trappes – Elancourt - La Verrière</li> </ul>								
<b>ENGAGEMENTS CONTRACTUELS</b>	Coût et financement prévisionnels								
	<b>Infrastructures</b>	<b>Coût total (M€ HT)</b>	<b>Etat</b>	<b>Région Ile-de-France</b>	<b>CG 78</b>	<b>CAVGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>Ville de Vélizy</b>	<b>Autres</b>
	<b>Sans objet</b>								
<b>GOUVERNANCE</b>									

<b>Projet 1.8</b>	<b>Guyancourt</b> Partiellement Magny-les-Hameaux et Voisins-le-Bretonneux
<b>Guyancourt – ville</b> ( <i>Villaroy, site de Thales et gare du métro, secteur de la Petite Minière et diffus</i> )	<b>CASQY</b>  <b>OIN Paris Saclay</b>



**2°CONTEXTE**

Secteur mixte à dominante économique, il relie Versailles et le plateau de Satory au pôle économique « sud-ouest » de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui regroupe plusieurs zones d’activités : parc d’activités de Villaroy mais également parc d’activités des Portes de Voisins, parc d’activités de la Grande Île, zone d’activités du Moulin à Vent et Parc d’activités du Mérantais. Pôle majeur au niveau des emplois tertiaires, ce secteur est particulièrement stratégique : il englobe le Technocentre Renault. A proximité, le Parc Val Saint-Quentin accueille 13 entreprises qui concentrent près de 18 000 emplois, notamment dans des secteurs à forte valeur ajoutée comme l’ingénierie. Ce secteur comporte également un pôle mixte qui regroupe des logements, des équipements, des commerces et services (quartiers de Villaroy, Europe, Centre-Ville et Pont du Routoir).

La ZAC de Villaroy, en cours de réalisation, aboutira d’ici 2014 à la création de 424 nouveaux logements, et à l’horizon 2016 à la réalisation d’un nouveau programme d’environ 155 logements supplémentaires, un hôtel, de commerces, de bureaux et un pôle de santé.

Le développement de ce quartier sera structuré autour de la centralité urbaine existante, qui intègre des commerces de proximité et un pôle d’échanges (autobus, taxis, vélos, parc de stationnement) en entrée de quartier, Place Georges Besse. Cette ZAC, et les terrains encadrant la place des frères Perret, offrent par ailleurs un potentiel foncier de l’ordre de 8 hectares, en bordure des principaux axes de desserte en TC (TCSP SQY-Massy-Satory-Versailles) et à proximité immédiate de la future gare du Grand Paris Express).

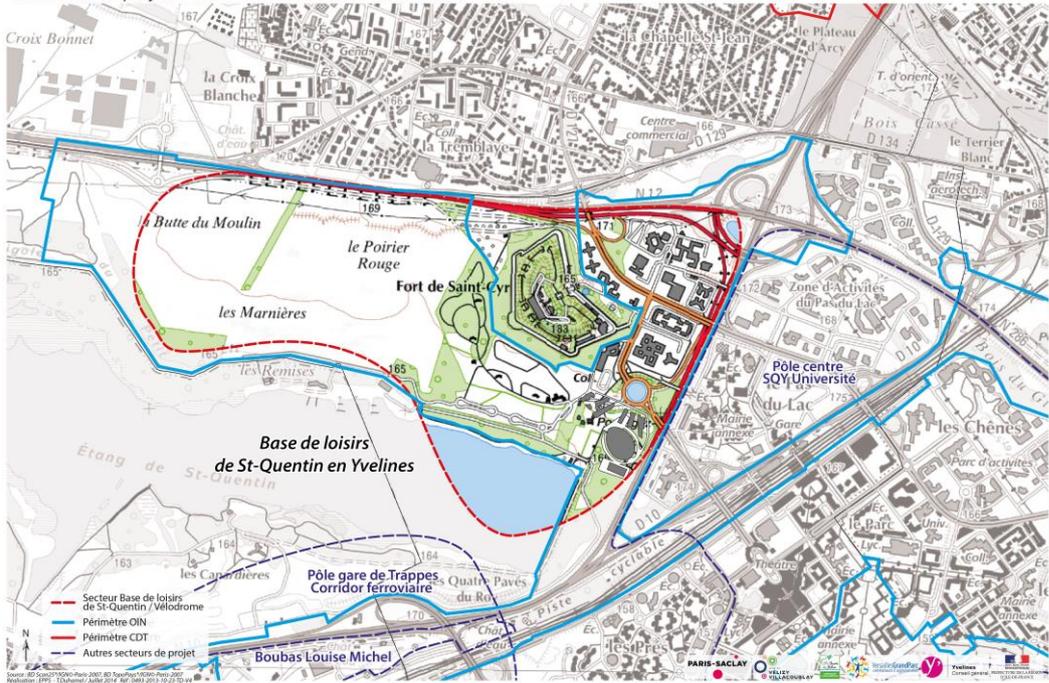
Ce secteur, situé à l’articulation entre l’agglomération saint-quentinoise et l’ensemble de l’OIN Paris-Saclay (Versailles et Saclay notamment) est un territoire très dynamique au niveau économique (nombreuses entreprises innovantes) et en cours de développement avec un pôle urbain important de l’agglomération : le quartier de Villaroy. Avec les perspectives d’amélioration des liens avec le reste de l’agglomération et les territoires environnants et surtout avec l’arrivée projetée d’une gare du métro Grand Paris Express, ce secteur a vocation à se développer et à se renouveler dans ses parties nord (notamment petite minière) et sud (terrains ex-Thalès), tant du point de vue du développement économique que de l’habitat et des équipements/services/commerces. Il constituera à terme un des pôles urbains structurants de l’agglomération et de l’OIN, en complément des trois pôles urbains majeurs identifiés sur l’OIN à ce jour (autour des gares de SQY, Versailles et Massy).

<p><b>Projet 1.8</b></p>	
<p><b>Guyancourt – ville</b> (<i>Villaroy, site de Thales et gare du métro, secteur de la Petite Minière et diffus</i>)</p>	
<p><b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b></p>	<p>Intégrer des projets supra communaux et en tirer parti pour le développement de l'agglomération et du secteur. Construire une stratégie de développement autour de l'implantation du futur métro de la ligne 18 du Grand Paris Express et de l'intersection des TCSP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer au développement du Cluster de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay</li> <li>• Créer les conditions d'accueil et d'acceptabilité pour l'implantation de la station de métro envisagée avenue de l'Europe</li> <li>• Engager la réflexion sur le développement du secteur stratégique de la Minière</li> <li>• Améliorer et établir des liens avec l'existant entre les différents quartiers (La Minière et Villaroy, le Technocentre, le Pont du Routoir) et les territoires environnants (Vallée de la Bièvre, Buc, Versailles - Plateau de Satory, Est du Plateau de Saclay, etc.) ;</li> <li>• Désenclaver et améliorer les liaisons (lisibilité et efficacité du réseau de transports collectifs, fluidité et maillage du réseau routier) avec Versailles, l'est du Plateau de Saclay et le reste de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, notamment le centre-ville de Montigny ;</li> <li>• Améliorer l'offre de logements et de services pour les entreprises présentes sur la commune et pour les futurs employés ;</li> </ul> <p>Développer des activités complémentaires au tissu économique existant, en veillant aux équilibres locaux ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'équilibre entre le développement économique et l'offre de logement ;</li> <li>• Valoriser les qualités paysagères du site et des espaces naturels et le maintien de continuités vertes nord-sud, entre la Vallée de la Bièvre et la Vallée de la Mérantaise, en passant par le Golf.</li> <li>• Veiller à l'inscription urbaine des projets d'infrastructure (métro, carrefour de la Minière, ...) pour ne pas créer de coupure nuisible aux relations entre les territoires.</li> <li>• Veiller à l'unité des terres agricoles pour en permettre l'exploitation.</li> <li>• Maintenir le niveau et la qualité des équipements de la commune</li> <li>• Assurer la capacité d'évolution du territoire</li> <li>• Faciliter le déroulement de la Ryder Cup notamment en ayant un territoire plus accessible et doté d'une offre hôtelière.</li> </ul>
<p><b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b></p>	<p><b>Programmation court terme :</b></p> <p>Une production d'environ 800 logements et des activités économiques (ZAC de Villaroy notamment) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 330 logements secteur Trou Berger et entrée du quartier ( livraison 2014 et 2015)</li> <li>• 100 logements en diffus en frange de la ZAC de Villaroy ( 2014)</li> <li>• 350 logements développés en mutation d'un ancien site industriel (2014 à 2016).</li> <li>• Un hôtel de 120 chambres (2015)</li> <li>• Des commerces et services (pour partie en mutation d'anciens bâtiments d'immobilier obsolètes et démolis) (2015)</li> <li>• Une maison de santé</li> <li>• La rénovation du foyer ADOMA</li> <li>• La disponibilité de foncier pour la réalisation de bâtiments de PME en compte propre.</li> </ul>

<p><b>Projet 1.8</b></p>	
<p><b>Guyancourt – ville</b> (<i>Villaroy, site de Thales et gare du métro, secteur de la Petite Minière et diffus</i>)</p>	
<p>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</p>	<p><b>Programmation à moyen / long terme :</b></p> <p>Outre les emprises identifiées dans le tissu urbain existant et la poursuite de la ZAC de Villaroy, le potentiel de développement du secteur de Guyancourt – ville s’appuie principalement sur les secteurs de La Minière et de Villaroy :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une seule emprise située dans le prolongement du Technocentre de Renault au nord permet de développer de l’activité économique, et doit être impérativement réservée à l’accueil d’un grand compte,</li> <li>• le site de la Petite Minière, à l’Ouest de la RD91, dont une partie est en pré-ZAD, ouvre des perspectives de développement. L’objectif inscrit dans le PLU est de permettre la liaison entre le hameau de la Minière et la partie urbanisée du reste de la commune,</li> <li>• le secteur de Villaroy est fortement marqué par l’emprise du site de Thalès, aujourd’hui désaffecté ; son positionnement stratégique, en lien avec l’accueil de la future gare de métro, permet de réfléchir aux conditions d’un futur développement mixte conditionné par l’amélioration de sa desserte (liée au traitement de la RD91 entre le rond-point de Villaroy et le croisement RD91/RD36)</li> </ul> <p>L’objectif global est la production de 2 880 logements à l’horizon 2030 répartis entre le périmètre de la pré-ZAD en cours de définition (terrains Thalès) et le territoire de la commune (autres secteurs, diffus) et accompagnés du développement d’activités économiques (entre 150 et 250 000 m²).</p>
<p>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</p>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation de la ligne 18 du GPE</li> <li>• TCSP Massy – St Quentin (notamment le bouclage jusqu’à la gare de Montigny via le pont Leclerc)</li> <li>• Articulation des connexions routières et des modes doux autour de la futur gare de SQY Est.</li> <li>• RD91 entre le rond-point de Villaroy et le croisement RD91/RD36 : réaménagement en boulevard urbain, aménagement du parvis de la future gare et du rond-point de Villaroy, report du trafic de transit de la RD91 vers l’avenue de l’Europe.</li> </ul> <p><b><u>Besoin en études</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conduite d’une étude de définition du projet urbain sur les différents secteurs de la pré-ZAD par l’EPPS en partenariat avec les services de l’Etat, la CASQY et la Ville de Guyancourt courant 2014. Outre les scénarios de tracé de la ligne 18 et de ses implantations de gare, les études prendront en compte le positionnement stratégique du terrain Thalès. Les scénarii d’aménagement devront ainsi étudier l’évolution possible de la maille urbaine de cet îlot afin de l’inscrire dans la ville et le sortir de son enclavement, et ainsi permettre une diversité de projet de s’implanter sans compromettre l’avenir.</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accord des parties sur un périmètre de pré-zad proposé par la CASQY et Guyancourt à titre conservatoire, sur le motif de limiter toute spéculation foncière dans la perspective de la ligne 18 du métro du grand Paris.</li> </ul> <p><b><u>Réglementaire :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PLU actuel permet de poursuivre le développement de Villaroy.</li> <li>• Le secteur de la petite Minière est identifié au PLU en espace agricole. Une révision du PLU sera nécessaire à la mise en œuvre de tout projet sur ce secteur.</li> <li>• Par ailleurs, des modifications de PLU seront nécessaires en fonction du degré de développement des projets sur l’ensemble du secteur. Elles pourront être intégrées dans le cadre du PLU intercommunal.</li> </ul>

<b>Projet 1.8</b>										
<b>Saint Quentin Est (Villaroy, Gare du métro, site de Thales et secteur de la Petite Minière)</b>										
<b>Coût et financement prévisionnels</b>										
<b>ENGAGEMENTS CONTRACTUELS</b>	<b>Infrastructures</b>	<b>Coût total (M€ HT)</b>	<b>Etat</b>	<b>Région Ile-de-France</b>	<b>C G 7 8</b>	<b>CAVGP</b>	<b>CASQY</b>	<b>Ville de Vélizy</b>	<b>Autres</b>	
	Métro GPE Ligne 18	2 300								
	RD 91 entre le rond-point de Villaroy et le croisement RD91 / RD36									
	Traitement du carrefour de la Minière									
	TCSP Massy SQY Châteaufort - Magny	7,5								
	TCSP Massy SQY Raccordement à la gare de SQY Montigny dont Pont Leclerc	18								
	<b>GOVERNANCE</b>	Accord CASQY – Guyancourt sur un périmètre de pré-zad.								



<p><b>Projet 2.1</b></p>	<p><b>Montigny-le-Bretonneux, Trappes</b></p>
<p><b>Base de loisirs de Saint-Quentin / Vélodrome</b></p>	<p><b>CASQY</b></p> <p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Base de loisirs de St-Quentin / Vélodrome</p>  <p>Source : SD CSDP (SCAD) Paris 2002 ; SD Trappes (SCAD) Paris 2002 ; Relevés : SPPE - 11/04/2004 ; Atlas 2014 - RP 2009 ; 2013 - 2015 ; 14</p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Ce secteur est une entrée majeure d'agglomération depuis les grands axes de déplacement. A ce titre, il est une vitrine du territoire.</p> <p>La Base régionale de loisirs de Saint-Quentin est un vaste ensemble qui regroupe des activités diversifiées (étang, golf, zone de protection naturelle, espace agricole, club hippique, ...). Située en continuité du pôle centre urbain de l'agglomération, elle fait l'objet en son entrée nord d'un grand projet de développement constitué d'un équipement sportif majeur (vélodrome) et d'immobilier tertiaire et de logements. Ce secteur bénéficie d'un atout majeur : il a été classé au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SCRE) en 2013, l'étang ayant été classé comme bassin de biodiversité.</p> <p>Ce secteur est complémentaire du pôle centre urbain majeur de l'agglomération : il peut être le support d'une réflexion et d'un développement permettant l'articulation et la mise en synergie des fonctionnalités urbaines existantes d'un des 3 pôles urbains majeurs de l'OIN Paris-Saclay et d'espaces de qualité ayant un grand potentiel de mutation. De plus, les activités de ce secteur ont un rayonnement métropolitain, à l'échelle du Nouveau Grand Paris (notamment les équipements « sports / loisirs » du vélodrome, de la Base de Loisirs et les futurs développements entre la RN12 et l'Etang de Saint-Quentin).</p>

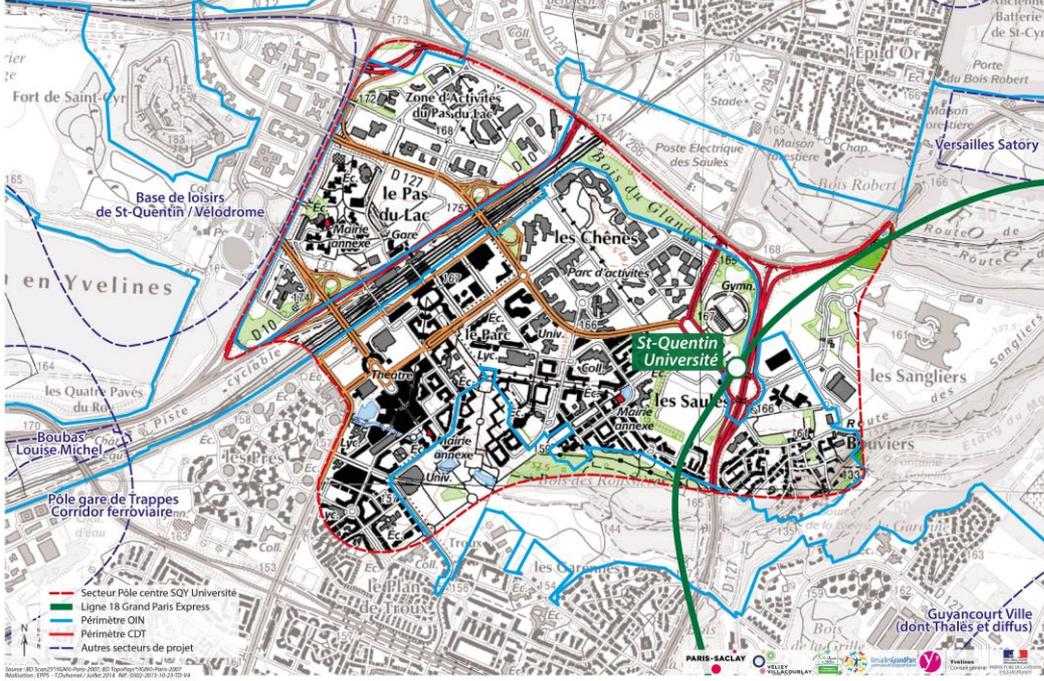
<b>Projet 2.1</b>	
<b>Base de loisirs de Saint-Quentin / Vélodrome</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>Ce projet apparaît comme un élément fondamental de la stratégie du territoire, dans la mesure où il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De conforter la qualité de vie du territoire : la base de loisirs, un potentiel important pour valoriser le tissu urbain ;</li> <li>• D'assurer l'articulation entre la gare, le quartier du Pas du Lac, les zones d'activités et la base de loisirs afin de faire système autour de ce centre urbain, porte d'entrée du territoire ;</li> <li>• De protéger des nuisances des grandes infrastructures ;</li> <li>• De valoriser tout le périmètre de la base de loisirs, site potentiellement vitrine de l'agglomération depuis la RN12 : développement de nouvelles activités de sports, loisirs de plein air, valorisation paysagère, amélioration de l'articulation entre l'étang de Saint-Quentin et les espaces urbains limitrophes (entrée de la ville de Trappes) ;</li> <li>• Le développement de l'économie récréative, élément participant à la renommée du territoire ;</li> <li>• La constitution de réserves foncières, pour densifier ou faire muter une zone d'activités, faire émerger des projets.</li> <li>• D'exploiter au mieux la réalisation du vélodrome à l'ouest du faisceau ferré pour assurer la requalification de certains espaces, notamment ceux à vocation d'activités économiques.</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation à moyen terme</u></b></p> <p>Le secteur compte des secteurs de développement potentiel et des secteurs de requalification urbaine pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux.</p> <p>Des actions complémentaires sont envisagées mais pas encore définies et à affiner, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le renouvellement et la densification de la zone d'activités existante ;</li> <li>• Le développement de nouvelles opérations en « entrée de ville », notamment autour de la place de la Paix céleste ;</li> <li>• La poursuite du développement du programme immobilier du Vélodrome</li> <li>• Le Schéma de développement et de cohérence de la Base régionale de loisirs est en cours d'élaboration par le syndicat mixte de la base de loisirs qui devra définir le niveau de renforcement de son attractivité. Se posent les questions suivantes : Quelle programmation pour l'équipement « Base de Loisirs » ? Quels sont les enjeux de la région sur ce secteur ? les objectifs de la Base ? Quels sont les enjeux du développement d'activités de loisirs ? Quelle complémentarité avec le Vélodrome, le pôle centre urbain, l'ensemble du territoire de l'agglomération et du bassin de vie ?</li> <li>• Ouverture d'un camping prévue en 2016.</li> </ul> <p>Des actions complémentaires sont à mener en matière de transports et de déplacements en travaillant notamment sur la liaison entre le quartier gare et le vélodrome, sur l'accessibilité de l'entrée sud de la base de loisirs par un aménagement en faveur des bus sur la RD 912 ou sur l'opportunité de développer un transport par câble.</p>

<b>Projet 2.1</b>	
<b>Base de loisirs de Saint-Quentin / Vélodrome</b>	
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Résorption du nœud de Porchefontaine</li> <li>• Réaménagement du Pont Leclerc pour permettre le passage du TCSP Massy - Saint-Quentin vers la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines - Montigny. Ce projet facilitera également la liaison La Verrière / Trappes / Guyancourt.</li> <li>• Connexions privilégiées Clé de St Pierre / Trappes / Montigny par D912 puis N10, se fondant sur les transports existants de la CASQY.</li> </ul> <p><b><u>Services de transport</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) sur les lignes N, U, RER B et RER C et obtenir une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours.</li> <li>• Arrêt des TER Centre à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines - Montigny pour répondre à l'importance des échanges entre la région Centre et Saint-Quentin-en-Yvelines et bénéficier d'une desserte rapide vers Paris.</li> </ul> <p><b><u>Etudes</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes prospectives sur les devenir possibles et souhaitables dans un contexte élargi, afin de mieux définir la vocation du site et d'éviter son mitage, dans le cadre d'un respect de la valeur patrimoniale et environnementale du secteur.</li> <li>• Schéma de développement touristique sports – loisirs</li> <li>• Schéma directeur de la Base régionale de loisirs</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Base de loisirs est propriété de la région Ile-de-France et le cahier des charges précisant les possibilités d'évolution est contraignant. La gestion des projets d'avenir sur le périmètre de la Base de loisirs régionale de Saint-Quentin-en-Yvelines est de la compétence du syndicat mixte de gestion.</li> <li>• Le foncier du secteur d'activités est privé.</li> </ul> <p><b><u>Droit des sols</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La partie nord située entre l'Etang de Saint-Quentin et la RN12, actuellement occupé par des cultures, est classée comme espace naturel aussi au SDRIF (2013) et au PLU de Montigny-le-Bretonneux. Néanmoins, ce secteur apparaît comme étant un espace stratégique pour l'agglomération à plus long terme, notamment par sa proximité directe avec le futur quartier du Vélodrome, qui constituera à court terme une nouvelle centralité pour les loisirs et avec la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny le Bretonneux.</li> </ul>
	<b>GOUVERNANCE</b>

<p><b>Projet 2.2</b></p>	<p><b>Trappes</b></p>
<p><b>Trappes Corridor Ferroviaire</b></p>	<p><b>CASQY</b></p> <p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Pôle gare de Trappes Corridor ferroviaire</p> <p>Source: BD Carthage 100M - Paris 2007, BD TopoPlus 100M - Paris 2007, Répertoire IGN - Equipement Agricole - 1/40000 - 2010-2018</p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Cet espace de dix kilomètres de long ne se limite pas au simple faisceau ferré. De nombreux quartiers sont directement influencés par le faisceau et sa relation à la ville. Ainsi, le périmètre ne doit pas se limiter uniquement aux emprises ferroviaires et c'est pour cela que l'entité « corridor ferroviaire » correspond à un périmètre d'environ 500 mètres de large de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, 4 des 7 communes du territoire (du nord-est au sud-ouest : Montigny-le-Bretonneux, Trappes, Élancourt et La Verrière) sont inscrites dans ce secteur allant du Pont du Général Leclerc au Pont de la Villedieu.</p> <p>Situé au cœur de l'agglomération, le corridor ferroviaire est vécu et fonctionne aujourd'hui davantage comme une coupure, une arrière-cour des communes, un « entre deux » historiquement moins bien traité, un espace peu valorisé. Il est l'héritage d'un urbanisme de zoning avec, en dehors de quelques quartiers, peu de mixité fonctionnelle et de densité, de grandes zones d'activités, des espaces délaissés, des friches ferroviaires et des quartiers d'habitat principalement regroupés autour des 3 gares. Il jouxte de grands espaces verts, naturels ou aménagés (dont la Base de Loisirs) et comprend lui-même des espaces naturels ; tous ces espaces n'entrant pas réellement en interaction avec l'espace urbain et étant peu reliés les uns aux autres. C'est un lieu infranchissable, avec des écarts entre les points de passage de 2 à 3 kilomètres, qui constitue une véritable coupure au sein du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. Cet espace est également le support d'une des activités les plus importantes : la liaison de l'agglomération au reste de la région capitale. C'est aussi par les gares, qui le ponctuent, qu'entrent des milliers de voyageurs sur les communes de Saint-Quentin-en-Yvelines.</p> <p>À l'heure actuelle, cet espace, composé de plusieurs entités, fait l'objet d'études et de projets ponctuels, principalement à visée opérationnelle (études et projets lancés ou en cours de lancement). Ces études et projets sont portés au sein de différentes directions de la Communauté d'agglomération, des services des communes et de tous les autres acteurs et partenaires présents sur le territoire.</p>

<b>Projet 2.2</b>	
<b>Trappes Corridor Ferroviaire</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>Ce projet s'inscrit pleinement dans la stratégie du territoire, dans la mesure où il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'accompagner la mutation de Trappes et replacer les dynamiques engagées dans un projet de ville à l'échelle de l'ensemble du territoire et au profit des populations résidentes. Notamment en permettant de : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ poursuivre la réhabilitation ou la reconstruction d'équipements, organiser la mixité sociale au travers de la fréquentation des équipements : écoles...</li> <li>▪ poursuivre les efforts en faveur de la population résidente pour l'accès à l'éducation, à l'emploi, notamment pour la population qui connaît des difficultés (les jeunes en particulier).</li> <li>▪ faire rentrer à moyen terme les espaces au sud-est du faisceau ferroviaire et de la gare de Trappes (une partie de la zones d'activités de Trappes-Elancourt, la ZAE du Buisson de la Couldre et de l'Observatoire) dans une dynamique de mutation urbaine ;</li> <li>▪ valoriser le paysage en s'appuyant sur des composantes rares dans l'agglomération (grand paysage et lignes d'horizon) ;</li> </ul> </li> <li>• De réorganiser les déplacements à l'échelle du sud de l'agglomération en permettant de : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D'articuler les différentes grandes entités urbaines avec la gare de Trappes comme rotule ;</li> <li>▪ De gérer les problématiques de franchissements en lien avec l'accessibilité des secteurs environnants et des gares ;</li> <li>▪ D'enfourer pour partie la RN 10 et recoudre la coupure engendrée par les faisceaux ferrés et routiers ;</li> <li>▪ D'améliorer l'accessibilité du secteur et les liaisons (notamment en transports collectifs) avec le reste de l'agglomération et les territoires voisins, comme l'Est et le Sud du plateau de Saclay, mais également Plaisir et la Vallée de la Seine ;</li> <li>▪ D'organiser le rabattement autour de la gare de Trappes et développer la desserte en transports en commun de haute qualité fondée sur une offre maillée avec les grands pôles générateurs de trafic (gares, ZA, pôles commerciaux, UVSQ, etc.) et des infrastructures performantes ;</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation à moyen terme</u></b></p> <p>Des secteurs de développement potentiel et des secteurs de requalification urbaine potentiels pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux et du Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de RFF - SNCF.</p> <p>Le secteur concerne aujourd'hui essentiellement des ZA peu qualifiées, de friches et de grandes emprises potentiellement mutables, mais il se situe à proximité immédiate de quartiers d'habitation et de la gare de Trappes. Un travail fin de programmation pourrait permettre d'apporter de la mixité sur les franges de ces espaces spécialisés, à condition d'intervenir sur les axes de circulation, l'offre de transport en commun et d'équipements et la qualité des espaces publics.</p> <p>Sur le périmètre élargi, le développement d'une offre importante de logement est envisageable à moyen-long terme.</p>

<b>Projet 2.2</b>	
<b>Trappes Corridor Ferroviaire</b>	
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuite du projet de requalification de la RN10.</li> <li>• Traitement du pont de la Mare Savin et créer des franchissements plus réguliers afin d'améliorer le franchissement multimodal des voies ferrées</li> <li>• La résorption du nœud de Porchefontaine.</li> <li>• Le prolongement du RER C jusqu'à Coignières.</li> <li>• Le prolongement de la TGO à SQY.</li> </ul> <p><b><u>Services de transport</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) sur les lignes N, U, et RER C et obtenir une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours.</li> </ul> <p><b><u>Etudes</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude prospective et pré-opérationnelle sur le périmètre du corridor ferroviaire : étude financée dans le cadre du GP3 ; démarrage fin 2013. La ville de Trappes n'a pas souhaité s'associer à cette démarche.</li> <li>• Un dispositif spécifique d'études pré opérationnelles est en place entre la Ville de Trappes, la commune de Montigny, la CASQY, SNCF-RFF et l'EPPS pour déterminer le format d'une opération d'aménagement sur le secteur « Boubas Louise Michel ». (voir fiche Projet 1.3, Trappes – Boubas Louise Michel)</li> <li>• Etude sur le potentiel foncier à mener en parallèle de l'étude corridor ferroviaire</li> <li>• Étude de marché et de programmation.</li> <li>• Étude du prolongement du RER C à Trappes et La Verrière (en lien avec celle sur le renforcement de la desserte ferrée de SQY Montigny).</li> <li>• Etude du prolongement de la TGO vers Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'emplacement des gares possibles (Trappes et Montigny)</li> <li>• Etude du rabattement entre les gares GPE et les gares existantes (Trappes et Montigny)</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination des maitrises foncières publiques aux différents échelons et définition d'une vision globale commune dans laquelle chaque acteur (public et privé) trouve sa place</li> <li>• Faire émerger le foncier mutable et définir une stratégie foncière commune entre les partenaires</li> </ul> <p><b><u>Droit des sols</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les PLU approuvés intègrent dans leur PADD les problématiques du corridor. Cependant, en fonction des évolutions et des choix quant au devenir de ces secteurs, des adaptations devront être apportées au document d'urbanisme, dans le cadre de l'élaboration du PLU Intercommunal.</li> <li>• Dans le projet de SDRIF 2013, ce secteur est identifié comme stratégique.</li> </ul>
<b>GOVERNANCE</b>	<p>Mise en place d'outil de gouvernance permettant l'articulation des dynamiques de réflexion et de projet des différents acteurs (privés et publics) afin de favoriser l'enrichissement mutuel des projets et de renforcer la cohérence d'ensemble du secteur.</p>

<p><b>Projet 2.3</b></p>	<p><b>Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt</b></p>
<p><b>Pôle centre SQY – Université (dont Pas-du-lac)</b></p>	<p><b>CASQY</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Pôle centre SQY Université</p>  <p><b>Le secteur pôle centre urbain</b> est aujourd’hui la principale centralité de Saint-Quentin-en-Yvelines, grâce à la mixité des fonctions qui le composent et la présence d’équipements structurants. Ce secteur regroupe, en effet, dans son aire d’influence (1 500m autour de la Gare) plus de 35 000 emplois (près de 40% des emplois de l’agglomération) et compte plus de 25 000 habitants. Plus précisément, le périmètre opérationnel du projet SQYES couvre 14 000 emplois, 12000 habitants et 160 000m<sup>2</sup> de commerces. L’Ecopôle SQYES concentre également les équipements les plus structurants du territoire. Le pôle multimodal de Saint-Quentin-en-Yvelines est la principale porte d’entrée de l’agglomération et accueille 70 000 voyageurs par jour. L’université de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines (18 000 étudiants) compte plus de 7 000 étudiants à Saint-Quentin-en-Yvelines l’UFR de Médecine, l’Institut du Climat et l’ESTACA). Le Centre Commercial Régional, le Théâtre, des espaces verts de grande qualité comme le Parc du Centre et la Base de Loisirs sont également des équipements à fort rayonnement.</p> <p>Néanmoins, aujourd’hui ce pôle vieillissant est en perte d’attractivité et notamment le centre commercial qui présente un risque de fragilité économique face à la concurrence accrue des territoires environnants.</p> <p>Au sein de cet espace, <b>le secteur du rond-point des Sangliers</b>, avec la suppression du tracé de l’A126, à l’interface des axes de communications et des secteurs de développement économique, devient un lieu stratégique de réflexion et de développement futur, susceptible de créer un lien fort entre l’entrée d’agglomération et le Pôle Urbain Majeur de l’agglomération.</p> <p>Toutefois, ce grand espace (pôle centre urbain et secteur des sangliers) souffre d’un manque de continuités urbaines, de l’obsolescence du parc immobilier tertiaire et de la déqualification de certains espaces publics.</p> <p><b>Vocation :</b></p> <p>Au global, ce secteur, qui est un des principaux pôles urbains de l’OIN, a vocation à poursuivre son développement et son renouvellement grâce notamment à l’arrivée de nouveaux grands équipements structurants, du projet « Ecopôle SQYES » et à plus long terme de la possibilité d’implanter la gare SQY Université du GPE. Ainsi, le rôle de pôle urbain majeur de l’OIN sera renforcé à terme et fera de ce secteur une des portes d’entrée principales de l’OIN, inscrite dans le Nouveau Grand Paris.</p>

<p><b>Projet 2.3</b></p>	
<p><b>Pôle centre SQY – Université (dont Pas-du-lac)</b></p>	
<p><b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b></p>	<p>Ce projet s'inscrit pleinement dans la stratégie du territoire, dans la mesure où il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De valoriser le potentiel de développement et de consolider le statut de centralité d'une porte d'entrée majeure du territoire de l'OIN Paris-Saclay ;</li> <li>• De structurer le maillage TC du grand territoire à partir des pôles d'échanges multimodaux existant (Montigny-le-Bretonneux) et à venir (Ligne 18) offrant un haut niveau de desserte vers le cœur de l'agglomération et les pôles économiques majeurs de l'ouest francilien ;</li> <li>• De développer la complémentarité entre les pôles et leurs interrelations/interconnexions ;</li> <li>• De renforcer la place de l'enseignement supérieur et de la recherche sur le territoire, en s'appuyant sur les structures présentes et à venir, en particulier la faculté de médecine et l'ESTACA ;</li> <li>• <b>Pour le secteur pôle centre urbain :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De redéployer le développement des projets urbains autour de la principale gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, en assurant la transition vers un véritable « écopôle ».</li> <li>▪ De renforcer l'attractivité de ce secteur en s'appuyant sur la notion de quartier durable dans un contexte de tissu urbain constitué, et en s'attachant notamment à la résorption de l'obsolescence du parc bâti en terme énergétique et au sujet de la mobilité innovante et en l'associant à des services aux habitants et aux entreprises.</li> <li>▪ De renforcer l'attractivité du pôle commercial en requalifiant et modernisant les différents centres et en travaillant sur la continuité des différentes entités.</li> <li>▪ De valoriser le pôle SQYES et développer les liaisons / fonctions entre la gare existante et l'éventuelle nouvelle gare.</li> <li>▪ De prendre en compte et réduire les nuisances liées aux infrastructures de transport existantes.</li> </ul> </li> <li>• <b>Pour le secteur Sangliers :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D'assurer le rôle de ce lieu apte à créer un lien fort entre l'entrée d'agglomération et le Pôle Centre Urbain, en lien avec la suppression du tracé de l'A126 et la restructuration des échanges routiers dans ce secteur.</li> <li>▪ De structurer le développement du secteur dans le cadre d'un projet urbain, en lien avec le cœur de l'agglomération.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>PROGRAMMATI ON ET CALENDRIER</b></p>	<p><b><u>Programmation à moyen terme</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Logements :</b> 120 logements (pôle centre SQY et Pas-du-Lac)</li> <li>• <b>Développement économique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De nombreuses rénovation-démolition-reconstruction sont conduites. Elles représentent un potentiel de redéploiement d'offre neuve d'environ 188 000 m<sup>2</sup> à ce jour. Ces opérations sont amenées à se poursuivre sur l'ensemble des immeubles sur lesquels les propriétaires fonciers investiront afin de conserver un patrimoine correspondant aux obligations énergétiques et aux enjeux environnementaux.</li> <li>▪ Redynamisation du secteur de l'hypercentre en accélérant son renouvellement et en travaillant sur une stratégie concernant le pôle commercial actuellement en difficulté.</li> </ul> </li> <li>• <b>Pôle universitaire :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le pôle universitaire est amené à poursuivre son développement sur plusieurs années. Un potentiel foncier est disponible afin de permettre la poursuite du campus autour du parc.</li> </ul> </li> <li>• <b>Secteur gare Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny-le-Bretonneux :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accélérer le renouveau et le renforcement du quartier, requalifier les espaces publics.</li> <li>▪ Renouvellement urbain sur le périmètre de « l'ensemble immobilier sud gare », démolition-reconstruction d'immeubles de bureaux, programmation mixte bureaux et logements.</li> <li>▪ Redéployer le pôle multimodal au cœur de l'écopôle SQYES.</li> </ul> </li> <li>• <b>Programmation moyen et long terme : secteur Sangliers (opportunité gare SQY-université)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Complément de l'échangeur Garennes RN 12.</li> <li>▪ Densification et renouvellement urbain.</li> <li>▪ Renforcement par l'apport de logements, d'activités économiques et d'équipements publics (si nécessaire).</li> </ul> </li> </ul>

**Projet 2.3**

**Pôle centre SQY – Université (dont Pas-du-lac)**

**ACTIONS  
NECESSAIRES A LA  
REALISATION DU  
PROJET**

**Infrastructures de transports**

- Réaménagement du pôle gare de Montigny, résorption du nœud de Porchefontaine et prolongement du RER C jusqu'à Coignières,
- La réalisation du projet d'échangeur RN12 / Garennes,
- Le réaménagement du Pont Leclerc permettant le bouclage du TCSP Massy – SQY en gare de Montigny,
- L'expérimentation d'une bande d'arrêts d'urgence dynamique sur la RN12.

**Services de transport**

- Amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité, en semaine, soirs et week-end) sur les lignes N, U, et RER C et obtention d'une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours,
- L'arrêt des TER Centre à Saint-Quentin-en-Yvelines.

**Etudes**

- Etude prospective et de cadrage à l'échelle du corridor ferroviaire et de l'agglomération,
- Etude prospective et de programmation urbaine de ce secteur,
  - Étude du prolongement du RER C à Trappes et La Verrière
  - Etude du prolongement de la TGO vers Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'emplacement des gares possibles (Trappes et Montigny)
  - Plan guide pôle urbain
  - Projet écopôle SQYes
  - Fonctionnement du bipôle SQY Montigny / SQY Université
- Etude de restructuration urbaine du secteur de l'hypercentre,
- Etude stratégique sur la programmation commerciale et l'animation urbaine du pôle commercial,
- Etude OPATB,
- Partenariat à envisager avec RFF/SNCF sur la question des moyens d'amélioration de la desserte ferrée de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines - Montigny (nœud ferroviaire de Porchefontaine),
- Analyse des incidences urbaines des évolutions du réseau primaire de voirie et notamment de l'échangeur N12/Garennes,
- Etude foncière et prospectives pour évaluer les devenir possibles et leurs incidences financières,
- Etude urbaine et de programmation du secteur entrée d'agglomération (Bouvières, Saules, Sangliers) en lien avec la requalification des échanges routiers RN12 / Garennes.

**Foncier**

- Mise en place d'une veille foncière active ;
- Elaboration d'une stratégie avec les propriétaires fonciers du pôle gare Montigny (ensembles immobiliers complexes) pour définir les leviers d'actions à mettre en place par la puissance publique et par les propriétaires privés pour permettre la mutation du foncier;
- Signature d'une convention avec l'EPFY sur le secteur du pôle gare de Montigny ;
- Favoriser la maîtrise foncière par la CASQY du patrimoine de l'Etat notamment dans l'éventualité de l'implantation de la gare SQY Université.

**Espaces publics :**

- Requalification des espaces publics (avenue du centre, place Pompidou) et réaménagement du canal.

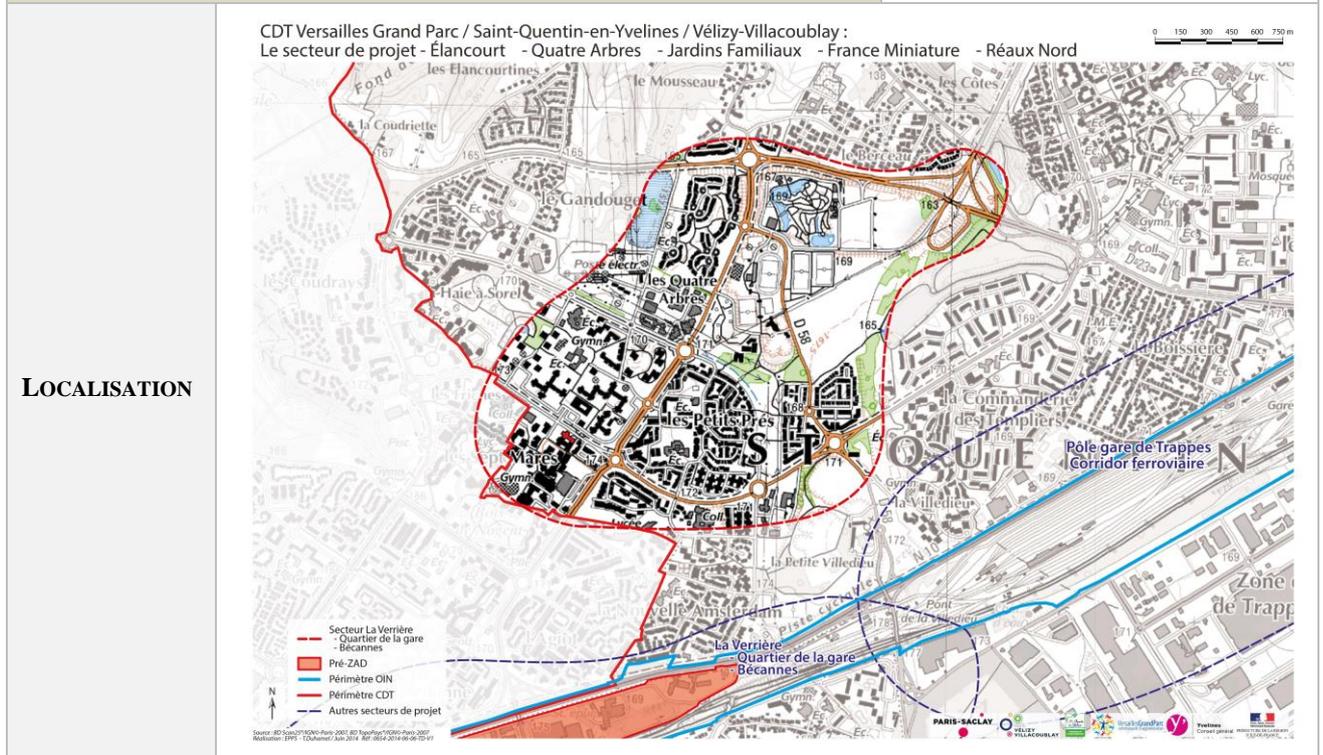
**Droit des sols**

- Les espaces compris entre la Gare Montigny-Saint-Quentin-en-Yvelines et le secteur identifié pour l'implantation de la station SQY-université sont identifiés au SDRIF comme des secteurs de densification préférentielle.
- Le secteur des Garennes identifié au PADD du PLU de la commune de Guyancourt comme un espace à intensifier. Le règlement sera à faire évoluer en fonction des éventuels projets.

<p><b>Projet 2.4</b></p>	<p><b>Magny les Hameaux / Châteaufort</b></p>
<p><b>Magny-les-Hameaux / Mérantais</b></p>	<p><b>CASQY</b></p> <p><b>OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet Magny-les-Hameaux/ Mérantais</p> <p>Source: BD Carthage - IGN - Paris 2007 - BD Carthage - IGN - Paris 2007 Reproduction: OIN - Cédexnat - Appréciat - 04/10/2012-04/09/2015</p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Ce secteur se situe entre la RD 36 et la vallée de la Mérantaise, de part et d'autre du Domaine de la Solitude du Mérantais (accueil du pôle Gérardicap) entre les secteurs d'activités de Magny-Mérantais et celui des Jeunes Bois (à cheval sur Magny et Châteaufort).</p> <p><b>Vocation</b></p> <p>Ce secteur s'appuie sur la RD36 et est positionné à l'articulation entre l'agglomération Saint-Quentinoise et le reste de l'OIN Paris-Saclay. Il présente un potentiel important de développement en lien avec les activités économiques de l'OIN et accueille déjà aujourd'hui des grandes entreprises (comme Safran à Châteaufort) et des activités à rayonnement important (notamment le Golf National) et innovantes (notamment le pôle Gérardicap). Il a vocation à se renforcer et à constituer une vitrine, comme porte d'entrée est de l'agglomération, avec le développement de la ligne 18 du métro Grand Paris Express et du TCSP Massy / SQY.</p>

<b>Projet 2.4</b>	
<b>Magny-les-Hameaux / Mérantais</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>Ce projet s'inscrit pleinement dans la stratégie du territoire, dans la mesure où il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De renforcer le positionnement et la visibilité d'un secteur situé en entrée d'agglomération. Ce secteur constitue une vitrine du territoire depuis un axe structurant (la RD 36) qui lui assure visibilité et accessibilité,</li> <li>• D'être un exemple pour le territoire en développant des activités tout en préservant le cadre naturel et paysager.</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation à moyen terme</u></b></p> <p>Des secteurs de développement potentiel et des secteurs de requalification urbaine potentiels pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux.</p>
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Connaitre le tracé et la localisation des emprises réservées au futur métro du Grand Paris Express,</li> <li>• Poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable avec la réalisation du tronçon permettant de relier Magny-les-Hameaux au reste de l'agglomération.</li> <li>• TCSP Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines</li> </ul> <p><b><u>Services de transport</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la desserte en transport en commun en lien avec les deux pôles multimodaux RERB et RER C ainsi que les gares de Versailles,</li> <li>• Traiter la problématique d'enclavement et fluidifier les itinéraires en renforçant l'axe de circulation nord-sud (RD 91 et RD938) au sein de Saint-Quentin-en-Yvelines et son raccordement à la RD36.</li> </ul> <p><b><u>Etudes</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude sur le potentiel de développement économique du secteur et sa faisabilité opérationnelle,</li> <li>• Etude de reconversion de la piste DEKRA,</li> <li>• Elaboration d'un argumentaire de promotion du site DEKRA à destination des entreprises</li> <li>• Etude environnementale (continuité de la trame verte)</li> <li>• Etude entrée de Ville Loi Barnier</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acquérir la parcelle DEKRA,</li> <li>• Mener des réflexions partenariales avec des acteurs privés pour la requalification et densification de la ZA Magny-Mérantais,</li> <li>• Valorisation du foncier CASQY</li> </ul> <p><b><u>Droit des sols</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer l'évolution du secteur dans le futur PLUI : le PLU de Magny-les-Hameaux identifie une partie de ce secteur en zone N – toute évolution ou projet nécessitera une révision du PLU</li> <li>• Réaliser une étude loi Barnier le long de la RD36.</li> <li>• Intégrer les évolutions de la Charte du PNR - Ce secteur est identifié selon la légende : « Étudier les extensions et les nouvelles implantations au sein des périmètres d'étude » pour une surface de 12,5 ha.</li> </ul>
<b>GOUVERNANCE</b>	-

<b>Projet 2.5</b>	<b>Elancourt</b>
<b>Elancourt / ZAC les Réaux – secteur Nord</b>	<b>CASQY</b>
	<b>OIN Paris Saclay</b>



**CONTEXTE**

**Quartiers concernés :**

- Le quartier des 7 Mares, centralité principale de la commune, qui fera l’objet d’une réflexion, afin de le désenclaver, mais aucune décision n’est prise aujourd’hui.
- Secteur des IV Arbres : développement d’une centralité élargie
- Des quartiers en dynamique de développement, de valorisation ou de renouvellement (partie nord des Nouveaux Horizons avec construction achevée de nouveaux logements, quartier des Petits Prés avec projet de restructuration des espaces extérieurs, ZAC Nord-Réaux avec projet de logements, jardins familiaux avec projet de commissariat, renouvellement du secteur des IV Arbres).
- La partie nord du secteur, comportant un grand nombre d’équipements sportifs et de loisirs (stades, France Miniature,...) et d’espaces naturels avec un fort potentiel de valorisation et d’intégration urbaine.

**Vocation :**

Ce secteur se trouve à l’ouest de l’Opération d’Intérêt National, au cœur de la partie ouest de l’agglomération Saint-Quentinoise. Il présente un intérêt stratégique comme secteur potentiel de développement important (logements et activités économiques) à moyen / long termes et comme lien entre les secteurs de développement autour de la gare de La Verrière et ceux de la Clef de Saint Pierre et de Plaisir, en direction de l’Opération d’Intérêt National Seine Aval.

<b>Projet 2.5</b>	
<b>Elancourt / ZAC les Réaux – secteur Nord</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>Ce secteur présente un potentiel de développement important (logements et activités économiques) à moyen / long termes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer la ZAC Nord-Réaux dans un projet plus large et libérer le cœur de la commune de la contrainte des lignes à haute tension</li> <li>• Renforcer la centralité (y compris le dynamisme commercial) de la commune d'Élancourt et poursuivre la dynamique de renouvellement des différents quartiers de ce secteur</li> <li>• Améliorer à plus long terme les liens entre les différentes parties du territoire d'Élancourt et valoriser le foncier dans ces secteurs</li> <li>• Répondre aux besoins en termes de développement de logement, d'activité, d'équipements...</li> <li>• Coordonner les projets en cours et permettre une bonification mutuelle de ceux-ci (temporalités différentes).</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b><u>Programmation à moyen terme</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des secteurs de développement potentiel et des secteurs de requalification urbaine potentiels pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux.</li> <li>• La volonté politique est de travailler sur une mixité fonctionnelle et sociale. Ce secteur est un potentiel de développement à moyen / long termes. Une étude prospective à l'échelle de la commune devrait être lancée en 2013-2014 (intégrant les problématiques commerciales, d'équipements, de logements, foncière, de mobilités ...)</li> </ul>
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude de TCSP La Verrière – Elancourt – Trappes, dont le réaménagement du Pont Schuler</li> <li>• Etude d'une éventuelle branche du couloir bus Trappes-La Verrière en direction de Pissaloup-Clef-de-Saint-Pierre.</li> </ul> <p><b><u>Besoin en études</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une étude prospective à l'échelle de la commune et intégrant les problématiques commerciales, d'équipements, de logements, foncière, de mobilités, etc. devrait être lancée en 2013-2014,</li> <li>• Réflexion nécessaire sur l'ensemble du secteur pour définir l'armature urbaine et les lignes de force intégrant l'ensemble des problématiques (y compris structure commerciale), articuler les projets et permettre/valoriser l'enfouissement des lignes HT par une approche globale.</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 à 19 hectares de foncier mutable dans le secteur de projet.</li> <li>• Réserve foncière CASQY importante</li> <li>• Mise en place d'une stratégie foncière plus offensive (libération des sol , acquisition ...): Conventionnement avec l'EPFY (signature prévue en décembre 2013)</li> </ul> <p><b><u>Pollution</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réflexion approfondie à mener sur le secteur des IV Arbres sur cette problématique</li> </ul> <p><b><u>Lignes à haute tension</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leur présence empêche l'aménagement d'une grande partie du foncier destiné à accueillir des programmes de logement. Une réflexion approfondie et une recherche de financement sont nécessaires.</li> </ul> <p><b><u>Réglementaire :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PLU intègre dans son PADD cette réflexion mais nécessitera certainement une révision générale suite aux études urbaines plus poussées pour définir les potentialités réelles de ce secteur. Une évolution ultérieure de la partie nord de ces terrains pourrait être étudiée.</li> </ul>

<b>Projet 2.5</b>	
<b>Elancourt / ZAC les Réaux – secteur Nord</b>	
<b>GOUVERNANCE</b>	<p>Secteur identifié comme stratégique par l'ensemble des acteurs locaux (commune et CASQY)</p> <p>Besoin de financement pour la construction des logements :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Coût estimé de l'enfouissement des lignes THT : 15,6 M€</li><li>• Coût estimé des acquisitions foncières et mise en état des sols des 4 arbres : à définir</li><li>• Etudes de prospective et maîtrise d'œuvre urbaine (à définir en fonction des besoins)</li></ul>



<p><b>Projet 2.6</b></p>	
<p><b>TGO / Saint Cyr – Versailles</b> <i>(Caserne Pion et Santos Dumont)</i></p>	
<p><b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tirer parti des projets attendus en matière de transports en commun qui vont doter St Cyr d'une excellente accessibilité à 360° :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faire aboutir les projets TGO et liaison Voie militaire St Cyr – Satory pour doter St Cyr d'une accessibilité à 360° en transports en commun,</li> <li>▪ Amélioration de l'offre de TC pour les communes traversée par la TGO en particulier pour Saint-Cyr-l'École, avec les gares projetées.</li> <li>▪ Requalification des axes ferroviaires existants de la Grande Ceinture Ouest</li> <li>▪ Inciter les usagers de la voiture empruntant la RD7 d'utiliser le TC</li> </ul> </li> <li>• Profiter de cette accessibilité et du potentiel foncier existant pour réaliser un développement urbain mixte (logement, activité, commerces) autour des gares de la tangentielle Ouest :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La libération de la caserne Pion, par le ministère de la Défense, présente un potentiel majeur de développement urbain quant à l'opportunité de restructuration de ce site militaire d'une superficie d'environ 20 hectares, situé dans la continuité du parc du château et reliant la commune de Saint-Cyr-l'École.</li> <li>▪ Assurer le développement économique sur les sites de la caserne Pion et le secteur Santos Dumont ;</li> <li>▪ Améliorer l'image de la Plaine de Versailles à l'entrée de la ville de Saint-Cyr-l'École par la création de projets respectueux de l'insertion paysagère, et patrimoniale en lien avec le Château et la Plaine de Versailles.</li> <li>▪ Mise en valeur de l'identité paysagère, culturelle, historique de la Plaine de Versailles et du Parc du Château avec le projet de la réhabilitation de l'allée Royale de Villepreux en voie verte</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b></p>	<p><b><u>Caserne Pion</u></b></p> <p>La Ville de Versailles a défini un programme prévisionnel pour ce site :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 500m<sup>2</sup> de logements,</li> <li>• 60 000m<sup>2</sup> d'activités (PME/PMI/tertiaire)</li> </ul> <p>La valorisation de ce secteur nécessite une reconsidération des activités pour créer un ensemble à vocation mixte. Les orientations d'aménagement visent à garantir tant la qualité architecturale que la qualité environnementale de ce site urbain d'exception à proximité de l'Étoile Royale du château.</p> <p>Ce projet à vocation mixte envisage notamment l'implantation de 60 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques innovantes et la réalisation de 200 logements, dont 60 logements sociaux (soit 30%). Les activités économiques seront en lien avec Le Vivant et la Ville.</p> <p>Le projet compte deux phases bien distinctes. La réutilisation de bâtiments existants jusqu'à la mise en service de la TGO et des constructions neuves une fois la TGO mise en service c'est-à-dire en 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Remise en état du site (désamiantage, déconstruction, dépollution pyrotechnique) : 2014 à 2016</li> <li>• Elaboration du projet d'aménagement : 2014/2015</li> <li>• Mise en œuvre du projet à partir de 2016</li> </ul> <p><b><u>Santos Dumont</u></b></p> <p>Pas de programmation existante, un centre équestre est proposé par la commune.</p> <p><b><u>ZAC Charles Renard</u></b> (actuellement en phase opérationnelle)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un programme résidentiel diversifié d'environ 1 448 logements répartis en logements collectifs et maisons individuelles (sur 8 ans). 700 logements seraient réalisables dans la période du PLHi2.</li> <li>• Un programme commercial d'environ 2 500 m<sup>2</sup> de SHON dont 1 000m<sup>2</sup> pour un supermarché de proximité.</li> <li>• Un pôle d'activité et de bureaux, d'environ 35 000 M<sup>2</sup> de SHON.</li> </ul>

<b>Projet 2.6</b>	
<b>TGO / Saint Cyr – Versailles</b> (Caserne Pion et Santos Dumont)	
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tangentielle Ouest entre Saint-Germain et Saint-Cyr (phase 1)</li> <li>• Liaison RD7 / RD10</li> </ul> <p><b><u>Besoin en études</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caserne Pion : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etudes techniques pour la remise en état du site (déconstruction/dépollution) en cours</li> <li>▪ Etudes préalables au projet d'aménagement, notamment sur la circulation et les transports (étude en cours CG78 / CAVGP)</li> </ul> </li> </ul> <p><b><u>Pollution</u></b> Assurer la remise en état (démolition, dépollution). L'Etat a assuré la dépollution pyrotechnique de la ZAC Renard en 2011.</p> <p><b><u>Réglementaire</u></b> Cet espace est soumis à de nombreuses servitudes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan d'exposition au bruit de l'Aérodrome de Saint-Cyr, au nord ;</li> <li>• Servitude aéronautique de dégagement, également au nord de la zone</li> <li>• Proximité parc château</li> <li>• RD 10</li> </ul>
<b>GOUVERNANCE</b>	<p><b>Tangentielle Ouest</b> Le projet de la TGO est un projet partagé entre le STIF, la Région Ile-de-France, le département des Yvelines et l'Etat. Les études sont financées par l'Etat et la Région Ile-de-France, qui participent aussi aux travaux avec Département. Le STIF prendra en charge l'exploitation du réseau. Ce projet s'inscrit dans le projet du doublement de la RD7 à Saint-Cyr-l'Ecole.</p> <p><b>Caserne Pion :</b> Dans le cadre d'une convention, la Ville a confié à l'Etablissement Public Foncier des Yvelines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'acquisition et le portage de l'emprise foncière du site de la « caserne PION »,</li> <li>▪ La réalisation des travaux de remise en état de ce terrain, comprenant la déconstruction des bâtiments et des infrastructures ainsi que la dépollution.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Acquisition du terrain en l'état : 5 M €</li> <li>▪ Travaux de déconstruction : 2 M €</li> <li>▪ Travaux de dépollution pyrotechnique : 4 M €</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>Projet 2.7</b></p>	<p><b>Bièvres</b></p>
<p><b>Bièvres / Val de Sygrie</b></p>	<p><b>Versailles Grand Parc</b> <b>Hors du périmètre de l' OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Val de Sygrie</p> <p>0 100 200 300 400 500 m</p> <p>Source: BD Carthage - IGN, 2011 Mise à jour: 17/04/2014</p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Le nord de la commune de Bièvres est marqué par un paysage encore boisé appelé Val de Sygrie, encadré à l’Ouest par le bois du Loup Pendu et à l’Est par la forêt domaniale de Verrières. Le Val de Sygrie est situé en limite des communes de Vélizy-Villacoublay, Clamart et Chatenay-Malabry.</p> <p>D’une superficie totale de 20 hectares, cette zone est composée de deux secteurs, séparés par la RN 118. Le Val de Sygrie est entouré au nord par le secteur commercial du sud de Vélizy-Villacoublay (centre Commercial Art de Vivre, Usines Center, ...) et à l’ouest par le siège technique de PSA Peugeot-Citroën sur Vélizy-Villacoublay.</p>

<b>Projet 2.7</b>	
<b>Bièvres / Val de Sygrie</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<p>La commune de Bièvres souhaite en réalisant la ZAC Val de Sygrie atteindre les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• promouvoir le développement économique de la commune de Bièvres ;</li> <li>• créer un nouvel îlot de logements diversifiés en continuité avec le tissu urbain de la commune ;</li> <li>• valoriser le paysage : la qualité paysagère du site et notamment son environnement forestier ;</li> <li>• rouvrir à l'air libre le ruisseau de la Sygrie, affluent de la Bièvre et le valoriser ;</li> <li>• créer une coulée verte de part et d'autre du GR 11 qui fait le lien entre le Bois de Verrière, le Bois du Loup pendu, et les forêts des Yvelines ;</li> <li>• simplifier les dessertes et créer un accès principal pour la partie Est de la ZAC avec un accès direct sur l'A 86,</li> <li>• développer une ceinture verte qui isole le village de Bièvres des zones urbaines au Nord de celle-ci</li> <li>• sauvegarder les espaces naturels de la coulée verte en vue de leur classement.</li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b>Eléments programmatiques connus à ce jour et en cours de finalisation pour une contractualisation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur Est composé d'activités économiques à dominante tertiaire</li> <li>• Secteur Ouest composé de logements (dont une partie de logements sociaux) et de services (dont résidence type EHPAD, résidence senior...)</li> </ul> <p>La surface totale de plancher pour la ZAC Val de Sygrie représente 30 000 m<sup>2</sup>.</p> <p><b>Suites et calendrier</b></p> <p>La commune de Bièvres a créé la ZAC du Val de Sygrie et désigné la SEM Essonne Aménagement comme aménageur. Le dossier de réalisation a été élaboré sans être encore approuvé. Il devra être revu afin d'intégrer les nouvelles orientations en terme de surface, développement durable et transport en commun. De même, le Traité de concession n'est pas encore signé. Il reste pour y aboutir à finaliser un accord avec l'Etat au sujet des accès à la ZAC via un échangeur entre le nouveau secteur à urbaniser, la RN 306 et l'A 86 et aussi via des liaisons en transport en commun.</p>
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <p>La réalisation de cette ZAC est conditionnée par la réalisation d'un accès routier au nord via l'A86, des voies de circulation douce et des accès par transports en commun en liaison avec les projets actuels ou en cours de développement tel le tramway de Vélizy ou le TCSP reliant les Ulis au Pont de Sèvres.</p> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <p>Les parcelles appartiennent à des propriétaires privés et publics (Commune de Bièvres, Conseil Général de l'Essonne).</p>
<b>GOUVERNANCE</b>	<p>Le coût de l'échangeur (10 M €) n'est pas assumé entièrement par la ZAC et nécessitera un investissement public non défini à ce jour.</p>

<p><b>Projet 2.8</b></p>	<p><b>Voisins-le-Bretonneux</b></p>
<p><b>Voisins-le-Bretonneux / Centre ville – Mérantais – La Remise</b></p>	<p><b>CASQY</b> <b>Hors du périmètre de l' OIN Paris Saclay</b></p>
<p><b>LOCALISATION</b></p>	<p>CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Le secteur de projet - Voisins-le-Bretonneux - Centre ville - Mérantais - La Remise</p> <p>Source: IAD 15/04/2010 - Paris 2007 - IAD 15/04/2010 - Paris 2007 Modifications: IAD 15/04/2010 - Paris 2007 - IAD 15/04/2010 - Paris 2007</p>
<p><b>CONTEXTE</b></p>	<p>Ce secteur est structuré autour de l'axe Avenue de la Pyramide / RD36 / Route de Guyancourt /rue Hélène Boucher qui constitue un des itinéraires Nord-Sud structurant à Saint-Quentin-en-Yvelines.</p> <p>Le secteur « centre-ville » est attractif au niveau commercial mais manque de qualités urbaines (paysage type périphérie de ville : grands îlots et dessertes en cœur d'îlots difficiles, application de sur-COS créatrice de bâtiments qui ne sont plus à l'échelle du centre-ville). Un centre commercial en R et R+1 en centre-ville qui fonctionne très bien mais qui pâtit d'une image d'entrée de ville plutôt que de centre-ville d'autant plus que ce centre aujourd'hui a une architecture vieillissante.</p> <p>Un écoquartier est en projet sur la commune à la Remise. Ce nouveau quartier mixte accueillera notamment des logements et des équipements publics. Des études préliminaires sont en cours.</p> <p>Ce secteur, situé au cœur de la partie est de l'agglomération Saint-Quentinoise, présente des forts potentiels de développement et de renouvellement urbains, de part et d'autre de la RD36 et à proximité de la future gare SQY EST de la ligne 18 du métro Grand Paris Express. Il doit permettre le renforcement du rôle de pôle de centralité d'équilibre de Voisins-le-Bretonneux, dans une approche plus qualitative et en complémentarité avec les pôles majeurs de l'agglomération et de l'OIN Paris-Saclay. La limitation des nuisances dues aux RD36 et RD91 ainsi que l'amélioration des liens entre ce secteur, le reste de l'agglomération et de l'OIN ainsi que les territoires environnants est une des clés de la réussite de son évolution.</p>

<b>Projet 2.8</b>	
<b>Voisins-le-Bretonneux / Centre ville – Mérantais – La Remise</b>	
<b>ENJEUX AU REGARD DE L'AMBITION STRATEGIQUE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accompagner la mutation du centre-ville et conforter la centralité :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Centre commercial en centre-ville à réhabiliter / densifier, améliorer les qualités urbaines du pôle commercial dans une logique de mixité fonctionnelle, sociale et intergénérationnelle ;</li> <li>▪ Sauvegarder les qualités urbaines (<i>génie du lieu</i>) du centre ancien ;</li> <li>▪ Faire émerger la centralité de Voisins ;</li> <li>▪ Liens à renforcer entre pôle administratif et pôle commercial au sein du centre-ville pour créer une centralité ;</li> <li>▪ Renforcer les axes de circulation RD 36/91 tout en réduisant les coupures entre les quartiers ;</li> <li>▪ Fluidifier la circulation des axes de dessertes du centre ville pour le rendre plus pratique et facile à vivre.</li> </ul> </li> <li>• Produire du logement pour tous :             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un potentiel important de construction de logement ;</li> <li>▪ Réduire les coupures entre les quartiers, notamment entre la Remise et le centre-ville.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROGRAMMATION ET CALENDRIER</b>	<p><b>Programmation court terme :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre-ville / Centre commercial Chamfleury-Mérantais : Villa aux fleurs – 164 logements</li> <li>• Projet du Mérantais : 43 logements</li> <li>• Ecoquartier de la Remise : création de la ZAC prévue pour 2014 : environ 460 logements ainsi que des équipements publics (maison de quartier, crèche, etc...)</li> <li>• 30 logements spécifiques</li> <li>• D'autres opérations menées actuellement en négociation dans le cadre des mutations immobilières.</li> </ul> <p><b>Programmation moyen / long terme :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de la Manivelle : 130 logements</li> <li>• Des secteurs de requalification urbaine potentiels pouvant évoluer dans un avenir plus ou moins long et qu'il convient d'étudier au regard des enjeux locaux.</li> </ul>
<b>ACTIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET</b>	<p><b><u>Infrastructures de transports</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer l'axe de circulation nord-sud au sein de Saint-Quentin-en-Yvelines, en étudiant le raccordement RD938 – RD36</li> </ul> <p><b><u>Besoin d'études</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude à mener sur le réaménagement du carrefour RD 36 / avenue de la Pyramide (RD 91)</li> <li>• Étude à mener sur le rôle des flux dans le dynamisme commercial</li> <li>• Étude à mener sur l'organisation des flux et l'impact du CV7 sur les trafics de transit dans Voisins</li> <li>• Etude sur la RD36 trafic et évolution : problématiques actuelles et risque de croissance de la saturation</li> <li>• Etude sur les liens en transport en commun vers les stations de métro et les secteurs d'activités</li> <li>• Etude des besoins en stationnement</li> </ul> <p><b><u>Foncier</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuellement, le secteur de la Remise est maîtrisé par la CASQY et la Ville ;</li> <li>• Une maîtrise foncière privée sur le secteur centre-ville, avec une forte pression foncière ;</li> <li>• Plusieurs propriétaires fonciers à mobiliser pour les accompagner dans la densification (et donc la valorisation) du secteur ;</li> <li>• Peut nécessiter un remembrement foncier ;</li> </ul> <p>Signature d'une convention de veille foncière sur le secteur du centre-ville avec l'EPFY le 17 janvier 2014.</p> <p><b><u>Réglementaire</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mutabilité potentielle sur le secteur, ouverte par le PLU (ouverture à l'urbanisation de la Remise et densification possible du centre-ville).</li> </ul>
<b>GOUVERNANCE</b>	

## 4 Les engagements contractuels sur les projets

Ces différents projets font l'objet d'engagements financiers des partenaires sur le financement des infrastructures associées. Ces engagements sont l'objet d'un travail continu et déjà engagé des partenaires. Ils pourront donc être complétés ou amendés à l'issue de l'enquête publique avant la signature du CDT.

Le premier tableau enregistre les engagements contractuels effectifs à la date de signature du CDT. Il est revu à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications. Chaque engagement de construction de logements dans les sites de projets est conditionné par la réalisation d'infrastructures précisément identifiées. L'engagement de construire devient effectif dès lors que le financement desdites infrastructures est acquis.

Le tableau des engagements enregistre les engagements contractuels effectifs à la date de signature du CDT. Il est revu à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications.

Le deuxième tableau reprend les éléments répertoriés dans le tableau précédent mais traite le sujet de manière inversée. Il a pour clé d'entrée les infrastructures projetées sur le territoire du CDT, qui sont mis en perspective avec les sites de projet qu'elles conditionnent ou facilitent.

Les dates de début des travaux ou de mise en service et les coûts seront mis à jour à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications.

**CDT VSQV / Les principaux sites de projets et leurs infrastructures associées**

Ce tableau des engagements est l'objet d'un travail continu et déjà engagé des partenaires. Il pourra donc être complété ou amendé à l'issue de l'enquête publique avant la signature du CDT. Chaque engagement de construction de logements dans les sites de projets est soit conditionné structurellement par la réalisation d'infrastructures précisément identifiées, soit facilité. Le tableau des engagements enregistre les engagements contractuels effectifs à la date de signature du CDT. Il est revu à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications.

**LEGENDE :**  
Montants presentis Etat et Région mais non exprimés dans le processus d'élaboration du CDT.  
Montants non stabilisés et pouvant encore faire l'objet de variations substantielles  
Montants renseignés par les différents partenaires dans leurs contributions mais restant soumis à validation

Programmation des secteurs de projets					Infrastructures	
Secteur de projet	Logements		Locaux		Infrastructure	Coût (M€ HT)
	hypothèse basse (nombre)	hypothèse haute (nombre)	hypothèse basse (en m <sup>2</sup> )	hypothèse haute (en m <sup>2</sup> )		
Plateau de Satory	4 000	5 000	200 000	300 000	Méto GPE ligne 18	2 300
					Voie multimodale Saint-Cyr - Satory	8
					TCSP Versailles Satory/Versailles Chantiers (dont réaménagement rue de la porte de Buc et carrefour du Cerf Volant en phase 1) (sous réserve d'une étude complémentaire)	3,3
					Mise à niveau de l'échangeur RD91/RN12	12,5
					Aménagement RD91 et du rond-point de Bir-Hakeim (desserte Satory 2ème phase)	7,5
Guyancourt-ville (dont Thalès et diffus)	2 880	2 880	150 000	250 000	Méto GPE ligne 18	2 300
					RD 91 entre le rond-point de Villaroy et le croisement RD91/RD36 : réaménagement en boulevard urbain, aménagement du parvis de la future gare et du rond-point de Villaroy, report du trafic de transit de la RD91 vers l'avenue de l'Europe	
					Traitement du carrefour de la Minière	7,5
Pôle centre SQY - Université (dont Pas du Lac)	120	120 + diffus	188 000	188 000 et 9 Ha Pas du Lac et Sangliers	Méto GPE ligne 18 (variante du tracé en cours d'évaluation)	2 300
					Réalisation de l'échangeur complet des Garennes (RN12) / raccordement de l'axe Nord-Sud : Vallée de chevreuse / Guyancourt N12	7
Vélizy					T6 entre Châtillon et Viroflay via Vélizy	48
Trappes Boubas Louise Michel	1 500	1 500	30 000	40 000	Etude accessibilité en cours	
					RN10 Requalification entre Trappes et Essart : traversée de Trappes	100
					Plateau urbain : TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes (hors PSGN)	14,8
					6eme section : TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes (hors PSGN)	11,8
					5eme section : TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes passage dans la zac Aerostat	8,3
Trappes					Liaison Clé de St-Pierre - pôle gare de Montigny via la RD 912	2,7
					Carrefour de la Malmedonne (continuité de la RD13)	22,5
					1ere et 2eme section : TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes dont le réaménagement du pont Schuler	14,5
					Traitement du tronçon de la RD 13	3,5
					Prolongement du RER C jusqu'à Coignières (SDRIF) dont réaménagement du nœud de Porchefontaine	14,5
Création d'un passage sous les voies ferrées à gabarit bus à 2x1 voie (continuité de la RD 13)						
Voisins-le-Bretonneux / Centre-ville - Mérentais - La Remise	827	827			Réaménagement du carrefour des pyramides	2
Elancourt ZAC des Réaux - Quartier IV arbres & secteur Nord	17 ha (mixte) - hypothèse basse / 19 ha (mixte) hypothèse				Doublement du Pont de La Villedieu	22,5
	Réaux : 419 logts	Réaux : 419 logts			Enfouissement des lignes à haute tension	15,6
Versailles Chantiers et Versailles - Saint-Cyr TGO	350	350	10 000	20 000	PEM Versailles Chantiers et création gare routière dont Porte de Buc	21
					Tram-Train Massy-Evry-Versailles	55
	1 648	1 648	0	95 000	TGO entre St Germain et St Cyr (phase 1)	220
					Liaison RD7 - RD10	7
Territoires du CDT					Voies réservées au bus sur autoroutes (A12, RN12, RN 118)	
TOTAL	12 644	14 544	578 000	973 000		2 948
TOTAL (hors GPE & TGO)						428

CDT VSQV / Les infrastructures et leurs principaux sites de projets associés					
Ce tableau reprend les éléments répertoriés dans le tableau des principaux sites de projets et leurs infrastructures associées de manière inversée. Il est alors possible de lire toutes les infrastructures projetées sur le territoire du CDT et les sites de projet qu'elles conditionnent structurellement ou facilitent. Les coûts seront mis à jour à chaque actualisation du CDT pour			<b>LEGENDE :</b> <b>Montants pressentis Etat et Région mais non exprimés dans le processus d'élaboration du CDT.</b> <b>Montants non stabilisés et pouvant encore faire l'objet de variations substantielles</b> <b>Montants renseignés par les différents partenaires dans</b>		
Infrastructures nécessaires à la réalisation des projets	Coût (M€ HT)	Echelle	Opérations structurées par la réalisation de l'infrastructure	Opérations facilitées par la réalisation de l'infrastructure	Commentaires
<b>Metro GPE ligne 18</b>					
Station métro Versailles Chantiers			Versailles Chantiers		
Station métro Versailles Satory			Plateau de Satory		
Station métro Saint Quentin Université <i>(variante du tracé en cours d'évaluation)</i>	2300	macro	Pôle centre SQY - Université Entrée d'agglomération et du pôle centre Urbain depuis la RN12 Développement (mixte) secteur Sangliers-	Poursuite du développement et du renouvellement diffus à Guyancourt et Montigny	à défaut, recherche de solutions alternatives pour permettre le raccordement des secteurs avec le pôle multimodal de la gare de Montigny et la gare de SQY Est
Station métro Saint-Quentin Est			Guyancourt - ville (dont Thalès et diffus)	Poursuite du développement Villaroy - Dampierre Croizat	
<b>Prolongement du RER C</b>	Etude	macro	Renouvellement secteur Gare Trappes - Montigny ZA Observatoire Développement du quartier des Becannes Renouvellement du secteur gare de La	ZAC Aérostat Trappes Boubas Louise Michel	Financement à prévoir dans le cadre du suivi du CDT tel que défini dans le Titre IV. Prolongement RER C jusqu'à Coignières dont réaménagement du nœud de Porchefontaine Inscrit au SDRIF (2030) Etudes à mener
<b>Mise à niveau de l'échangeur RD91/RN12</b>	12,5		Plateau de Satory		Ces trois opérations font partie d'un même dispositif conditionnant l'accessibilité au plateau de Satory. L'aménagement du rond-point de Bir Hakeim correspondant à la deuxième phase du projet Satory -Ouest.
<b>Aménagement du rond-point de Bir Hakeim et RD91</b>		macro			
<b>Bretelle d'accès à Satory depuis l'Epi d'Or</b>	7,5				
<b>T6 entre Châtillon et Viroflay à Vélizy</b>		macro	Vélizy		Pour mémoire
<b>Liaison TCSP nord-sud</b>		macro	Vélizy		Pont de Sèvres-Vélizy-Saclay-Courtaboeuf
<b>Pôle d'échange multimodal de Versailles Chantiers</b>	21	macro	Versailles Chantiers		Création d'une gare routière dont Porte de Buc
<b>Tram-train Massy-Evry-Versailles</b>	55	macro	Versailles Chantiers	Buc Toussus Les Loges	
<b>TGO entre St Germain et St Cyr (phase 1)</b>	220	macro	Versailles Saint Cyr TGO	Versailles Satory Ouest	
<b>TGO - variante St Cyr - Versailles Chantier</b>		macro		Versailles St-Cyr TGO Versailles Chantiers	Etude déjà réalisée par le STIF et RFF.
<b>TGO - variante St Cyr - St Quentin en Yvelines</b>		macro		Renouvellement secteur Gare Trappes Montigny ZA Observatoire / ZAC Aérostat Développement du quartier des Becannes Renouvellement du secteur gare de La Verrière Guyancourt - ville	Etude à lancer, d'un niveau de précision équivalent à celle déjà réalisée pour la variante St Cyr - Versailles Chantiers. Le cofinancement de cette étude sera détaillé dans le tableau de cofinancement des études.
<b>Voies réservées au bus sur les autoroutes (A12, RN12, RN118)</b>		macro			Tout le territoire du CDT est potentiellement concerné par ce type d'amélioration

<b>TCSP Massy - Saint Quentin en Yvelines</b>		macro			
Raccordement à la gare de SQY/Montigny dont le réaménagement du Pont Leclerc	18		pôle centre SQY, Trappes Boubas Louise Michel et Clef de Saint Pierre - Développement Magny - Mérançais	Guyancourt - ville Développement/renouvellement de l'Est de l'agglomération	L'articulation des tronçons de TCSP permet la réalisation des liaisons est-ouest sur l'agglomération et leur articulation avec les secteurs de L'oin en Essonne
Liaison Chateaufort-Magny	7,5				
<b>liaison Clef-de-Saint-Pierre / Pôle Gare de Montigny via la RD912</b>	2,7	macro	Clef-de-Saint-Pierre - Pissaloup et Trappes Boubas Louise Michel	ZAC Aérostat	Lien avec l'OIN Paris Saclay . Accès au TGV et à Orly par le TCSP Massy Saint Quentin en Yvelines pour les grandes entreprises du
<b>TCSP La Verrière- Élancourt - Trappes</b>			Trappes Boubas Louise Michel	ZAC Aérostat Développement/renouvellement de l'Ouest de l'agglomération (dont Elancourt / 4 arbres/ Réaux )	Liaison Nord Sud de l'agglomération desservant des pôles denses de population en articulation avec les pôles gares. Lien avec TGV et Orly via le TCSP Massy Saint Quentin en Yvelines.
Plateau urbain (hors PSGN)	14,8				
6ème section (hors PSGN)	11,8		Gare Becannes La Verrière		
5ème section (passage dans ZAC Aérostat)	8,3	macro			
1ere et 2ème section dont le réaménagement du Pont Schuler	14,5				
<b>Requalification RN10</b>	100	macro	Trappes Boubas Louise Michel, corridor ferroviaire et développement Trappes		Requalification RN10 entre Trappes et les Essarts : Traversées de Trappes
<b>Réalisation de l'échangeur complet des Garennes (RN12)</b>	7	macro	Pôle centre SQY - Université		Complétude de l'échangeur. Raccordement de l'axe Nord-Sud : vallée de Chevreuse/Guyancourt N12. Accès aux axes magistraux routiers pour les grandes
<b>Diffuseur de Vélizy - franchissement A86</b>	48	macro et micro	Diffus et Inovel parc		
<b>Carrefour de la Maledonne</b>	22,5	macro et micro	Gare Becannes La Verrière		Entree d'agglomération et lien avec les communes de Maurepas et Coignières
<b>Liaison RD7 - RD10</b>	7	micro	Versailles St-Cyr TGO		
<b>TCSP Versailles Satory / Versailles Chantiers</b>	3,3	micro	Plateau de Satory	Versailles Chantiers	Comprend le réaménagement de la porte de Buc et du carrefour du Cerf Volant en phase 1 (sous réserve d'une étude complémentaire)
<b>Voie multimodale Saint Cyr Satory</b>	8	micro	Plateau de Satory	Versailles St-Cyr TGO	Etude en cours
<b>RD 91 entre le rond-point de Villaray et le croisement RD91/RD36</b>		Etude	Développement sur les terrains Thalès (dans secteur Guyancourt - ville)	Poursuite développement Villaray et Guyancourt diffus	Financement à prévoir dans le cadre du suivi du CDT tel que défini dans le Titre IV. 1) Réaménagement en Bd urbain et déclassement de la RD 91 entre la place de Villaray et la RD 36 2) Aménagement de la place de Villaray et parvis de la gare de Métro 3) Dévoisement de la RD 91 sur l'avenue de l'Europe (suppression du passage souterrain de
<b>Traitement du carrefour de la Minière</b>		micro	ZAD Guyancourt Est et partie de la Petite Minière		
<b>Doublement du Pont de la Villedieu</b>	22,5	micro	Désenclavement zone d'activités Trappes Elancourt	La Verrière Gare Becannes Développement/ renouvellement de l'Ouest de l'agglomération ZAC 4 Arbres et les Réaux à Elancourt	
<b>PSGN Passage sous les voies ferrées 2X1 voie - continuité de la RD 13</b>	14,5	micro	La Verrière Gare Becannes		
<b>Traitement du tronçon de la RD 13</b>	3,5	micro	La Verrière Gare Becannes		
<b>Carrefour Pyramides / RD 36</b>	2	micro	Zac de la Remise à Voisins	Centre-ville de Voisins	Raccordement de l'axe Nord Sud : vallée de Chevreuse/Guyancourt N12
<b>Enfouissement des lignes HT</b>	15,6	micro	Élancourt - 4 Arbres - jardins familiaux , Plaine sportive, Nord Nord Réaux - France Miniature		
<b>TOTAL</b>	<b>2948</b>				
<b>TOTAL (hors GPE &amp; TGO)</b>	<b>428</b>				

## 5 Les engagements contractuels relatifs aux études

Les tableaux d'engagements ci-après sont l'objet d'un travail continu et déjà engagé des partenaires et pourront donc être complétés ou amendés à l'issue de l'enquête publique avant la signature du CDT.

Chaque engagement concernant les études relatives aux infrastructures et projets et aux actions thématiques se concrétise soit à la signature du CDT soit dans le cadre le cadre de conventions spécifiques entre les actualisations du CDT.

Les tableaux des engagements enregistrent les engagements contractuels effectifs à la date de signature du CDT. Ils sont revus à chaque actualisation du CDT pour enregistrer les engagements cumulés ou les modifications.

Secteurs de projets	Intitulé	Maitre d'ouvrage	Objet	Thématique	Etat	Financement
<b>Liste 1</b>						
Versailles / Satory	Voie multimodale St Cyr - Satory	EPPS	Ingénierie transport	Transport	En cours	Ok
	Zoom de la porte d'entrée du plateau : rond-point de Bir-Hakeim	EPPS	Ingénierie transport	Transport	Besoin	Ok
	Compléments et expertise de l'étude DIRIF sur l'échangeur	EPPS	Ingénierie transport	Transport	Besoin	Ok
	Etude urbaine pour l'aménagement du plateau, secteur "Fesch, Koufra, Delpal"	EPPS	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Méthodologie, procédures de dépollution et estimations	EPPS	Etude	Mutation économique	En cours	Ok
	Etude de programmation de l'environnement économique et urbain du cluster de la mobilité du futur à Satory. Formaliser les besoins d'infrastructure nécessaires aux activités économiques de R&D (IFSTAR, VaDeCoM, etc)	EPPS	Ingénierie	Aménagement	Besoin	Ok
	Programmation (équipements publics, logements, commerces)	EPPS	Programmation	Aménagement	Besoin	Ok
	Etude de faisabilité prototypes / modèles urbains	EPPS	Programmation	Aménagement	Besoin	Ok
	Faisabilité et dimensionnement d'un parking à haut niveau de service (PHNS)	EPPS	Ingénierie transport	Transport	Besoin	Ok
	Etudes SGP sur le PEM	SGP	Etude	Transport	à déterminer	SGP
Versailles / Chantiers	Conseil urbanisme-paysagisme	Ville de Versailles - VGP	Etude-Conseil	Urbanisme - Paysage	En cours	Ok
	Projet ferroviaire	SNCF	Programmation	Ingénierie ferroviaire	En cours	Ok
	Etude circulation / déplacements	Versailles	Etude	Mobilités	Besoin	à déterminer
	Etude complémentaire sur l'état du sol et du sous-sol	Versailles	Etude	Aménagement	Besoin	à déterminer
	Dimensionnement et tarification du parc-relais	Versailles	Etude	Ingénierie et modèle économique	Besoin	à déterminer
Trappes / Boubas Louise Michel	4ème section : TCSP La Verrière - Elancourt - Trappes passage dans la zac Aerostat (Pont Schuller)	CASQY	Ingénierie transport	Transport	En cours	Ok
	Etude du prolongement du RER C à Trappes et La Verrière	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude de reconversion urbaine et de capacité de site (Protocole)	EPPS - Trappes	Etude - Programmation	Aménagement	En cours	Ok
	Diagnostic architectural et technique de la halle Freyssinet (Protocole)	EPPS - Trappes	Diagnostic technique	Aménagement	En cours	Ok
	Etude chiffrage VRD (Protocole)	EPPS	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Etude d'accessibilité et de désenclavement (Protocole)	CASQY	Ingénierie transport	Aménagement	En cours	Ok
	Etude d'historique de pollution de site (Protocole)	RFF - SNCF	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Etude d'occupation du site (Protocole)	RFF - SNCF	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Diagnostics marchés immobilier d'entreprises et logement (Protocole)	EPPS	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Evaluation des impacts économiques et démographiques sur les équipements publics (Protocole)	EPPS - Trappes	Etude - Programmation	Aménagement	En cours	Ok
	Potential de développement commercial	EPPS	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Etude acoustique	EPPS	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Relevé géomètre, identification et récèlement (Protocole)	RFF - SNCF	Etude	Aménagement	Besoin	Ok
	Diagnostic géotechnique d'ensemble (Protocole)	EPPS	Etude	Aménagement	Besoin	Ok
	Etudes ferroviaires dont reconstitutions éventuelles (niveau DI) (Protocole)	RFF - SNCF	Etude	Ingénierie ferroviaire	Besoin	Ok
La Verrière / Gare - Les Becannes	Etude de prolongement du RER C jusqu'à Coignières	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude d'impact puis maîtrise d'œuvre du projet Pont Schuller (carrefour de la Malmédonne et PSGI)	CASQY	Etude	Transport	En cours	Ok
	Mission développement durable / concertation du projet urbain	CASQY	Conseil	Aménagement	En cours	Ok
	Maîtrise d'œuvre urbaine	CASQY	Etude - Programmation	Aménagement opérationnel	En cours	Ok
	Mission contrat de pôle : diagnostic et élaboration de scénari fonctionnels du pôle gare	CASQY	Etude	Transport - Aménagement	Réalisé	Ok
	Etude de circulation pour mesurer l'impact des projets	CASQY	Etude	Transport	En cours	Ok
	Etude foncière (mutabilité et coûts)	CASQY	Etude	Aménagement	En cours	Ok
Magny-les-Hameaux / Centre Bourg	Méthode d'accompagnement et d'aide à la décision, dans le cadre d'une concertation publique, permettant de placer les enjeux du développement durable au cœur du processus d'élaboration du projet urbain	Magny-les-Hameaux - CASQY	Conseil	Aménagement	Besoin	à déterminer
	Maîtrise d'œuvre urbaine pour définir le projet d'aménagement, le mettre en œuvre et suivre son évolution	Magny-les-Hameaux - CASQY	Etude - Programmation	Aménagement opérationnel	Besoin	à déterminer
	Etude des transports et déplacements pour résoudre les problèmes d'enclavements de Magny-les-Hameaux	Magny-les-Hameaux - CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Analyse des incidences du GPE sur les déplacements sur Saint-Quentin-en-Yvelines	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
Elancourt / La Clef de Saint Pierre	Etude prospective d'évolution à long terme du secteur (potentiels d'optimisation et de mutation, vocation, positionnement stratégique, programmation urbaine) dans une logique d'axe nord-sud de la Clef-de-Saint-Pierre à La Verrière	CASQY	Etude	Aménagement	Besoin	à déterminer
	Etude d'une offre structurante de transport collectif entre la Clef-de-Saint-Pierre et la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Diagnostic de la desserte (gare / Clef de St Pierre) et des besoins de déplacements en fonction des développements économiques et urbains projetés	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Propositions de solutions pour améliorer la performance des TC et les déplacements pour optimiser la desserte du pôle d'emploi de la Clef St Pierre et d'améliorer la desserte de la base de loisirs	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
Elancourt / ZAC les Réaux - Quartiers IV Arbres						
Guyancourt - ville (dont Thales et diffus)	Etude de définition des principes structurants d'aménagement et de développement du secteur	EPPS Etat - CASQY - Guyancourt	Etude - Programmation	Aménagement opérationnel	En cours	Ok

Liste 2						
Saint-Quentin-en-Yvelines / Base de loisirs Vélodrome	Schéma de développement touristique sport-loisirs	CASQY	Planification	Sport-loisirs	Existant	Ok
	Schéma Directeur de la Base Régionale de Loisirs	CR IDF	Planification	Sport-loisirs	En cours	Ok
	Etude prospective des devenir possibles du site en fonction de son positionnement relatif	CASQY	Etude	Aménagement - Sport - Loisirs	Besoin	à déterminer
Trappes / Corridor ferroviaire (hors Boubas Louise Michel)	Etude de prolongement du RER C à Trappes et La Verrière (en lien avec celle sur le renforcement de la desserte ferrée de SQY Montigny)	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude de prolongement de la TGO à Saint-Quentin-en-Yvelines	CASQY	Etude	Transport	Besoin	CASQY 2ME
	Etude de rabattement entre les gares GPE et les gares existantes	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude prospective et préopérationnelle sur le périmètre du corridor ferroviaire	CASQY	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Etude sur le potentiel foncier du corridor ferroviaire	CASQY	Etude	Aménagement	En cours	Ok
	Etude de marché et programmation	CASQY	Etude - Programmation	Aménagement	Besoin	à déterminer
Pôle centre SQY - Université (dont Pas du Lac)	Etude de prolongement de la TGO à Saint-Quentin-en-Yvelines	CASQY	Etude	Transport	Besoin	CASQY 2ME
	Etude sur le nœud ferroviaire de Porchefontaine	CASQY	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Plan guide pôle urbain	CASQY	Etude - Programmation	Aménagement opérationnel	En cours	Ok
	Projet écopôle SQYes	CASQY	Etude	Aménagement économique	En cours	Ok
	Fonctionnement du bipôle Saint-Quentin Montigny – Saint-Quentin Université	CASQY	Etude	Stratégie opérationnelle	Besoin	à déterminer
	Etude prospective et de programmation urbaine	CASQY	Programmation	Aménagement opérationnel	Besoin	à déterminer
	Etude de restructuration urbaine du secteur de l'hypercentre	CASQY	Etude	Aménagement	Besoin	à déterminer
	Etude stratégique sur la programmation commerciale et l'animation urbaine du pôle commercial	CASQY	Etude - Programmation	Aménagement économique	Besoin	à déterminer
	Etude OPATB	CASQY	Etude	Energie	Besoin	à déterminer
	Etude foncière et prospectives pour évaluer les devenir possibles et leurs incidences financières	CASQY	Etude	Aménagement	Besoin	à déterminer
	Etude urbaine et de programmation du secteur d'entrée d'agglomération (Bouvières, Saules, Sangliers) en lien avec la requalification des échanges routiers RN12 / Garennes	CASQY	Etude	Aménagement opérationnel	Besoin	à déterminer
	Analyse des incidences urbaines des évolutions du réseau primaire de voirie et notamment de l'échangeur N12/ Garennes	CASQY	Etude	Voie	Besoin	à déterminer
	Magny-les-Hameaux / Mérançais	Etude sur le potentiel de développement économique du secteur et sa faisabilité opérationnelle	CASQY	Etude	Développement économique	Besoin
Etude de reconversion de la piste DEKRA		Magny-les-Hameaux - CASQY	Etude	Développement économique	Besoin	à déterminer
Etude entrée de ville Loi Barnier		CASQY	Etude	Aménagement	Besoin	à déterminer
Etude environnementale (continuité trame verte)		Magny-les-Hameaux - CASQY	Etude	Environnement	Besoin	à déterminer
Elancourt / ZAC les Réaux - secteur Nord	Etude prospective "projet urbain"	Elancourt	Etude - Programmation	Aménagement opérationnel	Besoin	à déterminer
	Etude afin de permettre et valoriser l'enfouissement des lignes HT	Elancourt	Etude	Aménagement	Besoin	à déterminer
Saint-Cyr l'Ecole, Versailles / TGO Santos Dumont & Caserne Pion	Etude technique sur la remise en état (déconstruction / dépollution) du site Caserne Pion	Versailles	Ingénierie	Dépollution	En cours	Ok
	Etude préalable au projet d'aménagement notamment sur la circulation et les transports	CG78 - CAVGP	Etude	Aménagement - Transport	En cours	Ok
Bièvres / Val de Sygrie	Etude sur le rôle des flux dans le dynamisme commercial	Voisins - le Bretonneux	Etude	Aménagement économique	Besoin	à déterminer
	Etude sur l'organisation des flux et l'impact du CV7 sur les trafics de transit dans Voisins	CASQY - Voisins le Bretonneux	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude sur les liens en TC vers les stations de métro et les secteurs d'activités	CASQY - Voisins le Bretonneux	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude sur la RD36 : trafics et évolutions	CASQY - Voisins le Bretonneux	Etude	Transport	Besoin	à déterminer
	Etude des besoins en stationnement	CASQY - Voisins le Bretonneux	Etude	Transport	Besoin	à déterminer

## **Titre 4**

---

### **Les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat**

Le Contrat de Développement Territorial engage ses signataires sur un ambitieux programme de transformation du territoire sur une période de 15 ans.

Le projet porté par le CDT doit pouvoir s'adapter dans la durée aux mutations de l'environnement et à celles engendrées par le CDT lui-même. Il est donc conçu comme un document « vivant », amendable et évolutif.

## 1 Le rôle du dispositif de pilotage du Contrat de Développement Territorial

Le Contrat de Développement Territorial engage ses signataires sur un ambitieux programme de transformation du territoire pour une période de 15 ans.

Il est conçu comme un document vivant, amendable et évolutif. Il est donc décisif qu'il soit adossé à un dispositif de pilotage garantissant la tenue des objectifs dans le temps ainsi que la bonne prise en compte des évolutions du contexte et des dynamiques territoriales, telles que l'évolution des intercommunalités, et de la maturation ou la réorientation, chemin faisant, de la stratégie et des projets portés par les partenaires.

S'agissant d'un contrat, il est également indispensable pour les signataires d'être en mesure d'évaluer en continu la réalité de sa mise en œuvre et les effets de l'effort opérationnel et financier consenti par les parties prenantes sur la transformation du territoire, de sorte qu'ils puissent mettre au débat les éventuels réorientations, accélérations ou réordonnements des projets qu'appelleraient les résultats de cette évaluation.

Le dispositif de pilotage a donc la responsabilité :

- **d'assurer le suivi de la réalisation du CDT**, en veillant à la levée des principaux verrous qui conditionnent la réussite des grandes opérations d'aménagement, en s'assurant de la stabilisation des programmes et des projets contractualisés ou susceptibles de l'être, en organisant les nouvelles contractualisations au fur et à mesure de la maturation des projets et en impulsant, suivant et clôturant les chantiers thématiques accompagnant la mise en œuvre du CDT ;
- **d'assurer le suivi de l'impact du CDT sur le territoire**, en étant un lecteur attentif des évolutions à l'œuvre sur le territoire afin de rendre compte de l'impact de la stratégie sur le territoire, de proposer et mettre en actes d'éventuelles réorientations de la stratégie et sa traduction opérationnelle.

## 2 Les instances de pilotage du Contrat de Développement Territorial

### 2.1 Le comité de pilotage

La mise en œuvre et le suivi du Contrat de Développement Territorial sont placés sous l'autorité d'un comité de pilotage composé des signataires du contrat et des partenaires associés à la mise en œuvre des projets du CDT.

Le Comité de pilotage examine l'avancée du projet dans la durée et arrête, le cas échéant, les mesures à prendre pour pallier les difficultés constatées :

- Il procède **annuellement** à l'actualisation des fiches opérations et des fiches thématiques,
- Il examine **tous les trois ans** l'atteinte des objectifs définis aux titres 1 et 2 du CDT sur la base d'un état des lieux circonstancié du territoire établi à partir des indicateurs retenus (voir ci-après). Le cas échéant, il valide l'opportunité de modifier ou de réviser le CDT, prescrit en conséquence l'élaboration d'un avenant puis le valide.

Le Comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. Il est convoqué et présidé par le préfet de Région et co-animé avec les présidents des EPCI CA VGP et CA SQY et le maire de

Vélizy-Villacoublay. Les maires des communes signataires sont conviées au comité de pilotage ainsi que l'EPPS en tant que coordinateur des actions contribuant à la réalisation du contrat. Les départements concernés et la Région Ile-de-France sont associés au comité de pilotage du CDT s'ils ont fait le choix d'en être signataire. Les participants sont informés de la tenue du Comité de pilotage et de l'ordre du jour prévisionnel au moins un mois avant sa convocation. Le Comité de pilotage fait l'objet d'un compte-rendu.

## 2.2 Le groupe projet

Le suivi technique de la mise en œuvre du Contrat de Développement Territorial est assuré par un groupe projet, composé des représentants des services des collectivités signataires, de l'Etat et de l'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay.

Il peut associer à ses travaux les partenaires acteurs de l'élaboration et de la mise en œuvre du contrat : Conseil Régional d'Ile-de-France, Société du Grand Paris, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, Université Paris-Saclay, Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France, Caisse des Dépôts et Consignations, aménageurs, CAUE des Yvelines, etc.

Il se réunit deux fois avant chaque comité de pilotage :

- Quatre mois avant la tenue du comité de pilotage pour identifier les sujets à traiter et éventuellement lancer des travaux,
- Deux mois avant la tenue du comité de pilotage valider les travaux effectués et préparer les décisions conformément à l'ordre du jour.

Il fait l'objet d'une convocation et d'un compte-rendu mentionnant le relevé des discussions et des conclusions, en vue de la préparation du Comité de pilotage.

Le groupe projet peut également organiser autant de réunions que nécessaires sur des thèmes nécessitant un travail spécifique (attractivité, développement économique, transports, logements, culture ...) ou sur des opérations d'aménagement nécessitant un travail partenarial. Il pourra associer à ces travaux les partenaires opportuns.

## 3 Indicateurs de suivi de la réalisation du Contrat de Développement Territorial et de son impact sur le territoire

Le recueil et le suivi des indicateurs permettant d'évaluer l'effectivité et l'efficacité du CDT s'appuiera sur l'ingénierie des partenaires et les outils d'observation existants. Les signataires s'engagent à partager ces données dont la consolidation et la coordination sera assurée par l'EPPS.

Le bilan établi annuellement à partir des indicateurs présentés ci-après sera examiné par le groupe projet pour être présenté à chaque comité de pilotage, assorti de recommandations permettant sa meilleure prise en compte dans le CDT.

### 3.1 **Suivi de la réalisation des projets et actions du Contrat de Développement Territorial**

Le dispositif de pilotage du Contrat de Développement Territorial est chargé annuellement :

- Du suivi de la mise en œuvre des actions figurant dans le CDT : avancement de la réalisation des opérations d'infrastructures et des programmes d'aménagement (nombre de logements et m<sup>2</sup> à vocation économique) visés dans le CDT ;
- D'ajuster la stratégie aux évolutions programmatiques et aux éventuels décalages observés par rapport au calendrier initial ;
- D'actualiser la programmation du CDT : inscription de projets au fur et à mesure de leur arrivée à un stade de maturité suffisant, actualisation des programmes contractualisés ;
- De faire le point sur les chantiers thématiques ouverts, arbitre sur la clôture ou la poursuite des actions, décide des modalités de poursuite des actions (ingénierie, financement d'études et d'AMO, calendrier).
- D'assurer la coordination des programmations entre les partenaires pour garantir la cohérence et la complémentarité des programmes : articulation temporelle entre aménagement et transports, écoulement des programmations dans le temps au regard des capacités d'absorption des marchés et aux phénomènes de concurrences entre opérations du CDT ;
- D'assurer la traçabilité des décisions et des versions successives du CDT.

### 3.2 **Suivi de l'impact du Contrat de Développement Territorial sur le territoire**

L'impact du Contrat de Développement Territorial sur le territoire sera évalué tous les trois ans à l'aune des indicateurs suivants :

- Développement urbain :
  - Offre de logements : type des logements réalisés (privés / sociaux ; collectifs / individuels ; logements étudiants ; taille des logements), impact sur la structure de l'offre territoriale et de son adéquation aux besoins en logement (suivre l'évolution de la population au regard des logements construits en nombre, par âge et CSP), évolution des valeurs immobilières par type de biens ;
  - Densité urbaine : nombre de logements à l'hectare (globale et par secteur)
  - Foncier : consommation foncière et m<sup>2</sup> autorisés / programmés / livrés (pour l'habitat, pour l'activité) et écarts avec les valeurs cibles, évolution des valeurs foncières, foncier identifié et restant à mobiliser.
- Développement économique :
  - Suivi de la création des emplois supplémentaires dans le cadre des projets du CDT / au global (nombre d'emplois créés, par niveau de formation, selon les secteurs d'activités, par type : CDI, CDD, temps partiels ...).
  - Suivi de la création / dissolution d'entreprises sur le territoire
  - Evolution du taux d'emploi à l'échelle du CDT, de chacun des EPCI et de chaque commune.
  - Evolution du bâti commercial sur le territoire (nombre de m<sup>2</sup> commercial construit, reconversion de bâti) et de la complémentarité de l'offre (répartition par taille des équipements commerciaux)
  - Suivi des structures d'aides et d'appui aux entreprises (IPHE : nombres d'entreprises accueillies...).
- Mobilités :
  - Résorption des points noirs de circulation ;
  - Evolution de la structure des mobilités domicile-travail (flux internes, sortants, entrants) ;
  - Evolution de la part modale des transports collectifs et des modes actifs.
- Développement endogène du territoire :
  - Evolution du nombre d'actifs vivant et travaillant sur le territoire ;

- Attrait du territoire pour les étudiants : évolution du ratio nombre d'étudiants résidant sur le territoire / nombre d'étudiants du territoire.
- Environnement :
  - les indicateurs seront précisés dans le cadre de l'évaluation environnementale du CDT en cours de réalisation.

## **4 Modalités de modification, révision, résiliation du Contrat de Développement Territorial**

### **4.1 Modification simplifiée**

Une procédure simplifiée est prévue pour rectifier d'éventuelles erreurs, ajouter des annexes ou préciser des aspects opérationnels du Contrat de Développement Territorial. Ces actualisations sont adoptées en comité de pilotage et annexées au contrat.

### **4.2 Modification**

Le Contrat de Développement Territorial peut être modifié par avenant lorsque le projet d'avenant proposé par l'un des signataires ne porte pas atteinte à l'économie générale du contrat telle qu'elle résulte des Titres 1 et 2 ou n'a pas pour objet de prévoir une action, une opération ou un projet dont la réalisation est susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement.

Le projet d'avenant est transmis par la partie qui en a l'initiative à tous les cocontractants. Il est adopté par le comité de pilotage. L'avenant est signé par le Préfet de la Région Ile-de-France, par les présidents d'intercommunalité et par les maires qui y ont été autorisés par la délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant prévue *au premier alinéa du III de l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 susvisée*, dans un délai de trois mois suivant son adoption par le comité de pilotage.

L'avenant fait l'objet de mesure de publicité et de communication comme pour l'enquête publique.

### **4.3 Révision**

Le Contrat de Développement Territorial est révisé :

- Lorsque l'un des signataires propose un projet d'avenant qui modifie l'économie générale du CDT, telle qu'elle résulte des Titres 1 et 2 du contrat ou a pour objet de prévoir une action, une opération ou un projet dont la réalisation est susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement ;
- Lorsqu'une collectivité dont le territoire est attaché à celui du territoire du CDT souhaite adhérer à ce contrat ou qu'une commune ou un établissement public de coopération intercommunale partie au contrat en demande la résiliation et que cette adhésion ou ce retrait ont pour effet prévisible de modifier l'économie générale du contrat.

### **4.4 Résiliation**

La résiliation du Contrat de Développement Territorial par l'une des communes ou l'un des EPCI partie au contrat fait l'objet d'un avenant qui précise les conditions, notamment financières, dans lesquelles s'effectue ce retrait.

## **5 Inscription du Contrat de Développement Territorial dans des relations partenariales au sein du projet Paris-Saclay**

Le Contrat de Développement Territorial est étroitement lié au projet Paris-Saclay et à son document stratégique (le Schéma de Développement Territorial) dont il est une déclinaison.

Par conséquent, il partage un certain nombre d'intérêts stratégiques avec l'agglomération du Plateau de Saclay et son Contrat de Développement Territorial. La bonne articulation de ces deux projets de développement est l'objet du projet Paris-Saclay et sera assurée par l'Etablissement public Paris - Saclay.

# **Annexe 1**

---

## Diagnostic de l'habitat

**Caractérisation de la situation sociodémographique et du parc de logement** **192**

---

- 1 La situation sociodémographique : un territoire qui ne gagne plus d'habitants et marqué par des disparités sociales fortes
- 2 Un parc de logements principalement composé de logements familiaux et d'ancienneté très diverse

**Caractérisation des dynamiques du marché du logement** **197**

---

- 1 Des parcours résidentiels bloqués en raison d'une offre de logements trop rare et insuffisamment adaptée aux besoins des ménages
- 2 Le logement des publics spécifiques, des besoins et des réponses très divers

Cette annexe constitue un diagnostic synthétique de l'habitat pour le territoire des trois collectivités concernées par la réalisation du CDT : la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP), la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) et la commune de Vélizy-Villacoublay.

Il répond à l'article 21 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et figure à ce titre en annexe du Contrat de développement territorial. Ses points saillants sont insérés dans la partie logement du titre 2 du CDT.

Les PLH des deux Communautés d'agglomération et de la commune de Vélizy-Villacoublay dressent, chacun sur leur territoire, un diagnostic de la situation en matière d'habitat et de logement et expriment la stratégie de la collectivité pour la période 2012-2017 mais il n'existe pas à ce jour de diagnostic ou d'orientations exprimés en matière d'habitat à l'échelle du territoire du CDT.

Ce document est donc nourri des diagnostics des trois PLH, sur la base desquels reposent la stratégie et les actions en matière de logement formalisées dans le CDT. Les analyses que font les collectivités des dynamiques à l'œuvre sur leurs territoires sont donc conservées et sont mises en perspective globalement.

Il présente :

- les grandes tendances de la demande en matière de logements, à partir des caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population du territoire,
- les caractéristiques de l'offre actuelle à partir d'une analyse du parc de logements existant,
- les dynamiques du marché du logement par segments.

#### **Nota**

Les analyses produites dans le cadre des PLH reposent souvent sur des données anciennes et hétérogènes. Lorsque cela était possible, les données qui font état d'évolutions de tendances par rapport aux analyses produites par les collectivités ont été actualisées à partir des données INSEE de 2009 ou 2010.

## Les habitants et le parc de logement

### Caractérisation de la situation sociodémographique et du parc de logement

#### 1 La situation sociodémographique : un territoire qui ne gagne plus d'habitants et marqué par des disparités sociales fortes

##### 1.1 Un territoire en situation de panne démographique

Le territoire du CDT connaît un net ralentissement de sa croissance démographique. Alors qu'on observait un taux de croissance annuel moyen de 0,42% entre 1990 et 1999, ce taux est tombé à un niveau assez faible de 0,22% entre 1999 et 2010. Ce ralentissement est particulièrement notable au regard des évolutions départementale (0,4% de 1990 à 1999, 0,5% de 1999 à 2010) et régionale (0,3% de 1990 à 1999, 0,7% de 1999 à 2010).

Cette diminution est liée au fort ralentissement que connaît Saint-Quentin-en-Yvelines dont le taux de croissance annuel moyen

est passé de 1,16% entre 1990 et 1999 à 0,1% entre 1999 et 2010. Vélizy-Villacoublay connaît une diminution continue de sa population depuis 1990 mais le rythme de cette diminution ralentit passant de -0,21% par an entre 1990 et 1999 à -0,11% par an entre 1999 et 2010. Versailles Grand Parc, à l'inverse, connaît un rebond démographique après une décennie de baisse : 0,32% par an (taux de croissance annuel moyen) entre 1999 et 2010 contre une diminution de -0,23% par an entre 1990 et 1999. De plus, la partie de Versailles Grand Parc incluse dans le périmètre du CDT connaît une croissance plus forte avec un taux de croissance annuel moyen entre 1999 et 2010 de 0,37%.

Le ralentissement observé de la croissance démographique n'est pas lié au solde naturel, qui reste très nettement positif entre 1999 et 2009 (TCAM de 1,4% pour Saint-Quentin-en-Yvelines, de 0,8% pour Versailles Grand Parc et de 0,6% pour Vélizy-Villacoublay), mais à un solde migratoire négatif sur le territoire. En effet, entre 1999 et 2009, le solde migratoire est de -1,3% sur le territoire de la CASQY, de -0,4% sur celui de la CAVGP et de -0,9% sur Vélizy-Villacoublay. La tendance départementale entre 1999 et 2009, qui connaît une évolution annuelle moyenne de la population de 0,3%, due à un solde naturel positif (+0,8%) et supérieur au solde migratoire (-0,5%), est assez proche de ce qui est observé à Versailles Grand Parc.

Collectivités	Population 1990	Population 1999	Population 2010	TCAM 1990-1999	TCAM 1999-2010
Élancourt	22 584	26 630	26 829	1,85%	0,07%
Guyancourt	18 307	25 051	27 966	3,55%	1,01%
Montigny-le-Bretonneux	31 687	35 244	33 337	1,19%	-0,50%
Trappes	30 878	28 797	29 380	-0,77%	0,18%
La Verrière	6 187	6 052	5 993	-0,24%	-0,09%
Magny-les-Hameaux	7 800	8 781	9 027	1,32%	0,25%
Voisins-le-Bretonneux	11 220	12 150	11 730	0,89%	-0,32%
Bois-d'Arcy	12 693	12 062	13 693	-0,56%	1,16%
Bièvres	4 209	4 017	4 643	-0,52%	1,33%
Buc	5 434	5 743	5 312	0,62%	-0,71%
Châteaufort	1 427	1 452	1 429	0,19%	-0,15%
Jouy-en-Josas	7 687	8 039	8 187	0,50%	0,17%
Les Loges-en-Josas	1 506	1 448	1 548	-0,44%	0,61%
Saint-Cyr-l'École	14 829	14 585	17 401	-0,18%	1,62%
Toussus-le-Noble	686	660	958	-0,43%	3,45%
Versailles	87 789	85 761	86 110	-0,26%	0,04%
Viroflay	14 689	15 205	15 905	0,38%	0,41%
Vélizy-Villacoublay	20 725	20 344	20 089	-0,21%	-0,11%
Fontenay-le-Fleury	13 196	12 597	12 732	-0,51%	0,10%
Rocquencourt	3 871	3 233	3 215	-1,98%	-0,05%
Rennemoulin	122	128	111	0,53%	-1,29%
Noisy-le-Roi	8 095	7 711	7 811	-0,54%	0,12%
Bailly	4 145	4 091	3 914	-0,15%	-0,40%
<b>CDT</b>	<b>300 337</b>	<b>312 021</b>	<b>319 537</b>	<b>0,42%</b>	<b>0,22%</b>
<b>CASQY</b>	<b>128 663</b>	<b>142 705</b>	<b>144 262</b>	<b>1,16%</b>	<b>0,10%</b>
<b>VGP CDT</b>	<b>150 949</b>	<b>148 972</b>	<b>155 186</b>	<b>-0,15%</b>	<b>0,37%</b>
<b>Vélizy-Villacoublay</b>	<b>20 725</b>	<b>20 344</b>	<b>20 089</b>	<b>-0,21%</b>	<b>-0,11%</b>
VGP	180 378	176 732	182 969	-0,23%	0,32%
Yvelines (78)	1 307 150	1 353 957	1 395 807	0,4%	0,5%
Région Ile-de-France	10 660 554	10 951 136	11 532 409	0,3%	0,7%

Données INSEE

## 1.2 Une tendance au desserrement des ménages plus marquée que dans le département et la région

La taille des ménages à l'échelle de l'ensemble du territoire connaît, depuis la fin des années 1990, une baisse plus rapide que celle rencontrée au niveau des Yvelines et de la région Ile-de-France mais ce phénomène est en réalité contrasté si on le regarde à l'échelle des sous-ensembles : -1,06% par an pour Saint-Quentin-en-Yvelines entre 1999 et 2009, -0,2% pour Versailles Grand Parc, -0,1% pour Vélizy-Villacoublay, contre -0,5% pour les Yvelines et -0,2% pour la Région.

Elle se situe désormais aux alentours de 2,5 personnes par foyer à un niveau proche de la moyenne départementale (2,59). Il s'agit d'un phénomène global et multifactoriel, dont l'accroissement de la décohabitation chez les jeunes, des séparations de couples et du vieillissement de la population sont les principaux facteurs. Mais, là encore, les réalités diffèrent d'un sous-ensemble à l'autre (2,7 à Saint-Quentin-en-Yvelines ; 2,3 à Vélizy-Villacoublay ; 2,3 à Versailles Grand Parc) : la structure des parcs de logements respectifs, leur époque de construction (particulièrement pour la ville nouvelle) et la dynamique de production passée en sont les principaux facteurs explicatifs.

## 1.3 Des disparités socio-spatiales

Le territoire bénéficie d'un contexte économique favorable et connaît un réel dynamisme. Il accueille 209 000 emplois en 2010 ce qui en fait le deuxième pôle économique de l'ouest parisien derrière la Défense. Il bénéficie d'une grande stabilité de l'emploi tant privé – grâce à la présence ancienne de grands groupes industriels (PSA, Thalès, EADS, Renault, ...) sur le territoire et un tissu de PME et sous-traitants –, que public grâce au pôle administratif de Versailles (Conseil Général, Préfecture, hôpital, universités, ...).

La présence de ces inducteurs d'emplois de différentes natures contribue à maintenir un taux de chômage globalement assez faible bien que disparate : 5,8% à Vélizy-Villacoublay, 6,9% à Versailles Grand Parc, 8,9% à Saint-Quentin-en-Yvelines en 2009.

Cependant, ces emplois ne sont pas tous occupés par des habitants du territoire : le taux d'emploi du territoire du CDT s'élève en 2010 à 1,3 emploi par actif résidant. Là encore, le chiffre global traduit des réalités diverses d'une commune à l'autre, entre les territoires très fortement résidentiels de Viroflay, Saint-Cyr-l'Ecole ou encore Voisins-le-Bretonneux (respectivement 0,34, 0,52 et 0,65 emploi par actif résidant en 2010) et de véritables polarités économiques comme Jouy-en-Josas, Trappes, Toussus-le-Noble, Guyancourt, Buc et Vélizy-Villacoublay (avec respectivement 1,31, 1,35, 1,38, 1,99, 2,46 et 3,86 emplois par actif résidant en 2010).

Commune	CA	Emplois	Actifs en 2010	Tx d'emploi
Élancourt	CASQY	13 018	14 311	0,91
Guyancourt	CASQY	31 766	15 967	1,99
Montigny-le-Bretonneux	CASQY	21 572	19 436	1,11
Trappes	CASQY	19 021	14 115	1,35
La Verrière	CASQY	2 707	2 803	0,97
Magny-les-Hameaux	CASQY	3 397	4 686	0,72
Voisins-le-Bretonneux	CASQY	3 871	5 953	0,65
<b>TOTAL CASQY</b>		<b>95 352</b>	<b>77 271</b>	<b>1,23</b>
Bois d'Arcy	VGP	3 836	7 025	0,55
Bièvres	VGP	2 834	2 439	1,16
Buc	VGP	6 252	2 540	2,46
Châteaufort	VGP	864	737	1,17
Jouy-en-Josas	VGP	4 275	3 252	1,31
Les Loges-en-Josas	VGP	713	675	1,06
Saint-Cyr-l'Ecole	VGP	3 081	9 027	0,34
Toussus-le-Noble	VGP	735	531	1,38
Versailles	VGP	47 878	40 121	1,19
Viroflay	VGP	3 981	7 664	0,52
<b>TOTAL VGP</b>		<b>74 448</b>	<b>74 011</b>	<b>1,01</b>
Vélizy-Villacoublay		39 831	10 329	<b>3,86</b>
<b>TOTAL CDT</b>		<b>209 632</b>	<b>161 610</b>	<b>1,30</b>

Ces disparités se retrouvent à l'échelle des intercommunalités : Versailles Grand Parc est à l'équilibre avec 1,01 emploi par actif résidant, alors que Saint-Quentin-en-Yvelines est à 1,23 et que Vélizy-Villacoublay, à 3,86 emplois par actif résidant, tire le taux d'emploi global vers le haut. L'orientation stratégique énoncée dans le SDT visant à restaurer un équilibre habitat/emploi à l'échelle du grand territoire emporte donc des conséquences très différentes pour les trois sous-ensembles du territoire du CDT.

L'hétérogénéité du territoire se manifeste également dans le niveau des ressources des ménages. Le niveau médian des revenus fiscaux des ménages par unité de consommation en 2010 est de 29 240 € à Versailles Grand Parc, soit un revenu sensiblement plus élevé qu'au niveau départemental (25 058 €) et régional (21 791 €). Ceci est notamment dû à la part importante de cadres et professions intellectuelles globalement plus importante que les catégories ouvriers et employés réunies, la part des ouvriers étant très inférieure à ce que l'on observe sur le département.

Avec un revenu de 26 434 € par foyer fiscal Vélizy-Villacoublay présente également un niveau moyen de revenus supérieur à la moyenne départementale en 2010, mais nettement inférieur à celui des communes voisines de Versailles (29 727 €) et de Viroflay (32 657 €).

A l'inverse, Saint-Quentin-en-Yvelines est marquée par un niveau de revenus moyen de 22 380 € par foyer fiscal, très en-deçà de la moyenne départementale mais encore supérieur à la moyenne régionale. Ce phénomène est corrélé à une part de foyers fiscaux imposables (73%) inférieure à la moyenne des Yvelines (75,2%). A cette échelle, la disparité entre communes est pourtant frappante, entre les deux extrêmes de Voisins-le-Bretonneux (33 034 € de revenus moyens par foyer fiscaux, 86% de foyers imposables) et Trappes (13 403 € de revenus par foyer fiscaux, 53% de foyers imposables).

Ce « grand écart » se traduit dans la part des ménages de Saint-Quentin-en-Yvelines pouvant prétendre à des logements conventionnés, proche des niveaux des autres départements franciliens et notamment du Val-de-Marne. Vélizy-Villacoublay reste dans une échelle assez nettement inférieure, plus proche de la moyenne yvelinoise<sup>32</sup>.

Collectivités	PLAI	PLUS	PLS
Elancourt	29%	64%	83%
Guyancourt	30%	65%	82%
Magny-les-Hameaux	25%	59%	77%
Montigny-le-Bretonneux	19%	52%	73%
Trappes	57%	88%	96%
La Verrière	52%	83%	94%
Voisins-le-Bretonneux	12%	37%	57%
<b>CASQY</b>	<b>32%</b>	<b>64%</b>	<b>80%</b>
<b>Vélizy-Villacoublay</b>	<b>20%</b>	<b>56%</b>	<b>76%</b>
Yvelines	27%	58%	75%
Hauts-de-Seine	30%	58%	73%
Val-de-Marne	36%	64%	82%

Sources: PAC 2009 DDT 78 in PLH CASQY & PLH Vélizy-Villacoublay

## 2 Un parc de logements principalement composé de logements familiaux et d'ancienneté très diverse

### 2.1 Un parc essentiellement composé de résidences principales à la vacance faible et présentant un équilibre entre propriétaire et locataire

L'essentiel du parc de logements est composé de résidences principales. Elles représentent environ 95% des logements des trois collectivités (en 2009 : 92% sur VGP, 95% sur la CASQY, 96% sur Vélizy-Villacoublay).

Principalement composé de logements collectif, il présente des réalités typologiques très diverses. Ainsi, Vélizy-Villacoublay et Versailles Grand Parc comptaient respectivement, en 2011, 83% et 78% d'habitations collectives et Saint-Quentin-en-Yvelines seulement 65%. Là encore, la diversité de situations entre les communes de la ville nouvelle apparaît, avec des écarts importants entre Trappes qui compte 80% de logements collectifs et Montigny-le-Bretonneux qui n'en compte que 28%. Sa proximité à la zone dense de l'Île-de-France

<sup>32</sup> Cette donnée n'est pas disponible pour Versailles Grand Parc.

positionne logiquement le territoire du CDT au-delà de la moyenne départementale qui est de 56%.

La répartition entre propriétaires et locataires est également équilibrée sur le territoire du CDT. Versailles Grand Parc compte 54% de propriétaires, la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines 49% et Vélizy-Villacoublay 47% en 2009. Ce taux varie au sein même des agglomérations. Ainsi, la plaine de Versailles Grand Parc (hors CDT) compte 74% de propriétaire alors que le centre n'en compte que 48%. De même à Saint-Quentin-en-Yvelines, Elancourt, Magny-les-Hameaux ou Voisins-le-Bretonneux comptent plus de 60% de propriétaires alors que ce taux ne s'élève qu'à 25% à La Verrière et à Trappes qui connaissent une forte concentration de logements locatifs sociaux. La part des propriétaires sur le territoire se rapproche ainsi plus de la moyenne francilienne (47%) que de la moyenne yvelinoise (59%).

La faible vacance à l'échelle du territoire révèle nettement une tension sur le marché du logement et est symptomatique du relatif blocage des parcours résidentiels. Essentiellement fonctionnelle, elle n'est que de 4,4% à Saint-Quentin-en-Yvelines (seule Trappes se distingue avec un taux relativement « normal » de 8% mais pour partie du fait de la mise en œuvre du projet de renouvellement urbain qui a nécessité d'organiser cette vacance), de 3,7% à Vélizy-Villacoublay en 2009 et de 5,8% sur Versailles Grand Parc en 2009 (avec quelques disparités locales, entre 6% des logements sur la Plaine et 9,4% dans le centre Versailles ou à Viroflay).

## 2.2 Une taille moyenne des logements en inadéquation avec la taille des ménages

La taille des logements n'apparaît pas en adéquation avec la taille des ménages sur le territoire du CDT. Il s'agit d'une caractéristique commune aux différents sous-ensembles du territoire. Les grands appartements familiaux sont surreprésentés au regard de la taille moyenne des ménages. Ainsi, si Versailles Grand Parc compte 33% de ménages d'une personne, elle n'offre que 10% de T1 et 26,8% de T1 et T2. Ce constat s'aggrave quand il est décliné par secteur, Versailles et Viroflay comptant à eux deux près de 37% de ménages d'une personne, mais ne proposant que 31% de T1 et T2, dont 11% de T1. Les grands logements, soit T4 et plus, occupent en revanche une place bien plus conséquente, composant une offre disproportionnée vis-à-vis du nombre de familles avec enfants.

Le constat vaut également pour Vélizy-Villacoublay et Saint-Quentin-en-Yvelines. A Vélizy-Villacoublay, les 3 et 4 pièces représentent plus de 64% du parc locatif privé alors que les T1 et T2 ne forment que 21% de l'ensemble du parc, ce qui paraît relativement faible au regard de la structure des ménages, les ménages de 1 ou 2 personnes représentent 60% des ménages occupants du parc privé. A Saint-Quentin-en-Yvelines, le phénomène s'exprime particulièrement dans le parc locatif social. Précieux notamment pour les personnes isolées ou les jeunes en situation de décohabitation, les T1 et T2 ne représentent que 21% du parc total de logement. Les logements de 4 pièces ou plus représentent eux 43% de l'ensemble des logements.

Cette disproportion des tailles de logement peut expliquer en partie le problème de sous-occupation. Sur un territoire qui ne connaît pas un vieillissement alarmant, les grands logements (T3 et plus) semblent se vider. En 2006<sup>33</sup>, plus de 47 % des ménages d'une personne résident dans des logements de trois pièces ou plus ; 51 % des ménages de deux personnes résident dans des logements de quatre pièces et plus. La sur-occupation en revanche n'est pas un problème majeur sur le territoire au regard des chiffres.

## 2.3 Un parc d'âges très divers, qui peut faire l'objet d'améliorations

Le parc de logement connaît une composition très hétérogène entre les différents sous-ensembles du territoire. On peut notamment distinguer le parc composant les tissus urbains les plus anciens (Versailles, Viroflay, ...) et le parc hérité de la ville nouvelle, y compris dans ses composantes de « grands ensembles » (Trappes, La Verrière). Ainsi, sur le territoire de

---

<sup>33</sup> Données la plus récente, extraite du PLH et décrivant une tendance.

Versailles Grand Parc, un cinquième du parc date d'avant 1915, principalement situé à Versailles et Viroflay, et 71% du parc date d'avant 1975. Inversement, la moitié du parc de logements de Saint-Quentin-en-Yvelines a été construit en 15 ans (entre 1975 et 1989) et 70% du parc est postérieur à 1975. Le parc de logement de Vélizy-Villacoublay est également marqué par sa relative jeunesse.

L'ancienneté du parc de logements soulève notamment la question de sa performance énergétique. En effet, les premières normes thermiques ont été mises en place en 1975. Par conséquent, 71% des logements de Versailles Grand Parc sont antérieurs à l'élaboration de ces premières normes. Malgré l'absence de données statistiques, les acteurs du territoire s'accordent sur le fait que de nombreux logements sont énergivores et génèrent des coûts d'entretien et de chauffage de plus en plus élevés, sources de précarité énergétique pour les ménages les plus fragiles. Le Grenelle de l'Environnement fixe l'objectif d'une réduction de 38% des consommations d'énergie du parc de bâtiments existants d'ici à 2020. L'Union Sociale pour l'Habitat s'est ainsi engagée dans le cadre du « Projet pour le Mouvement HLM » pour la remise aux normes des logements les plus énergivores pour atteindre d'ici 2020 la classe C de consommation. Les organismes HLM du territoire de Versailles Grand Parc, mais également de la CASQY, ont des besoins importants en termes de réhabilitation thermique, le parc étant classé pour l'essentiel en catégorie D.

Des besoins d'amélioration existent également au niveau de certains bâtis défailant au plan urbain qui sont pour la plupart traités dans le cadre de l'ANRU sur le territoire de Trappes et de la Verrière. Les villes de Trappes et de la Verrière comptent une part très importante de logements sociaux (près de 70% de leurs parcs) et sont confrontées à une forte fragilisation socio-économique de leur population et à d'importants dysfonctionnements urbains. Elles ont conventionné avec l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain (ANRU) en 2005-2006 un programme de rénovation urbaine. L'ambition de ces programmes est de réintroduire de la mixité sociale dans ces villes en réduisant la spécialisation spatiale et sociale. Ces projets sont d'une grande ampleur et ont un impact structurant sur toute la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines. En effet, les projets de Trappes et la Verrière portent sur la démolition d'environ 600 logements et la construction de près de 3 000 autres. Un tel niveau de construction correspond à plus de la moitié des objectifs du PLHi ce qui témoigne de l'ampleur du projet. Ces opérations de renouvellement urbain sont aujourd'hui presque totalement achevées.

# Le marché du logement

## Caractérisation des dynamiques du marché du logement

Les dynamiques du marché du logement sont approchées ici à l'aune de parcours résidentiels qui apparaissent bloqués sur le territoire. Il s'agit d'un phénomène multifactoriel présenté ici par sous-segment de marché.

Le cas des besoins des publics spécifiques non couverts par le marché et qui nécessite une intervention publique est traité dans un second temps.

### 1 Des parcours résidentiels bloqués en raison d'une offre de logements trop rare et insuffisamment adaptée aux besoins des ménages

#### 1.1 Une dynamique de construction faible mais qui montre des signes d'accélération

Les agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc se sont fixés des objectifs de production de logements à l'occasion de la rédaction de leur premier PLH Intercommunal, répondant aux grands besoins rencontrés par les communes pour assurer le desserrement des ménages, la croissance démographique et le renouvellement du parc de logements.

Les objectifs étaient ainsi pour Versailles Grand Parc de construire 5 180 logements neufs entre 2006 et 2011 et pour la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines 5 363. Les résultats ont été partiellement atteints avec un taux de réalisation de 89% pour Versailles Grand Parc et de 33% pour Saint-Quentin-en-Yvelines. La construction à Vélizy-Villacoublay a été pour sa part très faible entre 2000 et 2009 avec un rythme annuel proche de 10 logements par an à l'exception des années 2002 (171 logements) et 2008 (859 logements) qui ont été marquée par la réalisation de programmes d'envergure.

Le constat d'une production insuffisante au regard des besoins des territoires est à l'origine d'une nouvelle dynamique observée sur les années 2011 et 2012 durant lesquelles plus de 2 000 logements ont été produits à Versailles Grand Parc, 1 600 à Saint-Quentin-en-Yvelines et 700 à Vélizy-Villacoublay.

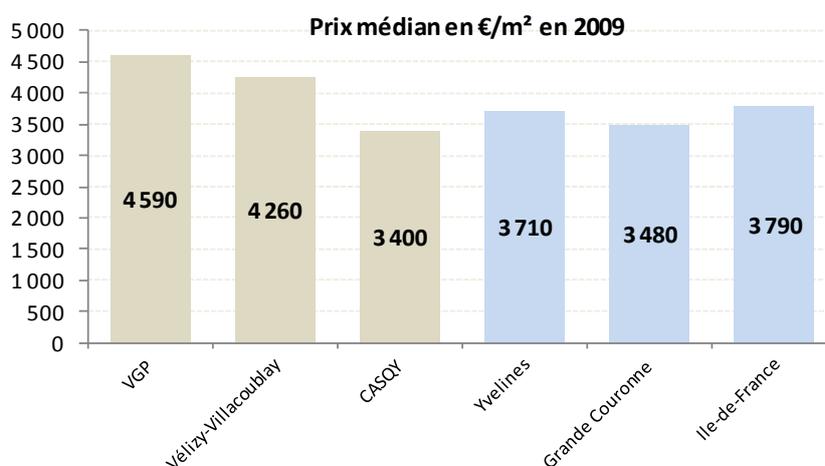
Les objectifs quantitatifs fixés dans le premier PLHi étaient doublés d'objectifs qualitatifs visant à diversifier les logements existants et à favoriser la mixité sociale. Ambitieux, ces objectifs n'ont pas non plus été atteints.

A Saint-Quentin-en-Yvelines, deux tiers des logements commencés entre 2000 et 2006 ont répondu aux besoins de desserrement des ménages, au détriment des besoins liés à la croissance démographique. De plus en 2010, seuls 353 logements sociaux avaient été livrés sur un objectif initial de 1 310 logements sur 5 ans. A Versailles Grand Parc entre 2006 et 2011, le taux de réalisation des objectifs de logements sociaux s'élève à 78%. La construction de logements sociaux représente 28,5% des nouvelles constructions. A Vélizy-Villacoublay, la relance de production de logements initiée en 2007 dans le cadre de la révision du document d'urbanisme s'est concrétisée en 2009-2010 par la livraison de près de 300 logements locatifs sociaux. Le PLH de la Ville, établi pour la période 2011-2016, prévoit la réalisation de 1400 logements dont 616 sociaux. Depuis 2011, plus de 1500 logements ont été livrés ou sont en cours de construction à Vélizy-Villacoublay, dont 901 sociaux. L'effort important pour produire du logement social, notamment en vue de rattraper le retard par rapport à la loi SRU, a permis aux ménages de Vélizy-Villacoublay de trouver une offre correspondant à leurs besoins. Alors que 76% des ménages peuvent prétendre à un logement social (jusqu'au PLS), la production récente a mis sur le marché 74% de logements sociaux.

## 1.2 L'accession à la propriété, un marché difficilement abordable

L'accession à la propriété sur le territoire est un marché difficilement abordable. Les prix de vente des biens neufs et anciens ont plus que doublé sur le territoire du CDT sur la décennie 2000-2009.

Les prix de vente des biens neufs sont plus élevés que la moyenne yvelinoise. On observe néanmoins, de réelles disparités au sein du territoire du CDT. Ainsi, le prix de vente médian se situe à Versailles Grand Parc (4 590 €/m<sup>2</sup>) à des niveaux proches du marché alto-séquanais, très nettement au-dessus de la moyenne yvelinoise, alors que le prix médian à Saint-Quentin-en-Yvelines se rapproche plus des niveaux de la grande couronne. Les disparités socio-économiques au sein du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines se traduisent également dans les prix de vente des logements, entre 4 180 €/m<sup>2</sup> à Voisins et 2 970 €/m<sup>2</sup> à Trappes<sup>34</sup>.



Source :  
PLH VGP - CASQ - VV

Base BIEN 2009 /

On observe les mêmes phénomènes sur les prix de l'ancien, plus faibles que ceux du neuf. Le m<sup>2</sup> se vend à 3 810 € à Versailles Grand Parc, 3 300 € à Vélizy-Villacoublay et autour de 3 000 € sur la CASQY selon les prix médians de 2009.

Le profil des acquéreurs est très homogène sur le territoire, ce qui est également un signe de tension du marché.

Le marché de l'accession est avant tout un marché local : 58% des acquéreurs à Saint-Quentin-en-Yvelines viennent de l'agglomération et 80% des Yvelines ; les proportions sont équivalentes à Versailles Grand Parc, un accédant sur deux provenant de l'agglomération et 75% des Yvelines. Versailles Grand Parc est plus attractive pour le desserrement de la zone dense que ne l'est Saint-Quentin-en-Yvelines puisque les Parisiens y représentent 10% des nouveaux acquéreurs contre seulement 2%. Ainsi, les avantages connus des résidents de la Ville Nouvelle (qualité du cadre de vie, bon niveau d'équipement, etc.) semblent peu connus ou reconnus par l'extérieur.

Le marché de l'accession est également un marché de CSP supérieures. En effet, les accédants sont à 70% cadres ou professions intermédiaires à Versailles Grand Parc, et à 67% à Saint-Quentin-en-Yvelines, les ouvriers et employés représentant une part des achats faible (15% à Versailles Grand Parc, 26% à Saint-Quentin-en-Yvelines).

<sup>34</sup> La part importante des transactions effectuées à Trappes dans le cadre du projet de renouvellement urbain contribue à diminuer le prix médian observé à l'échelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

### 1.3 **Le logement locatif social, un parc disparate et un marché bloqué**

La part des logements sociaux varie fortement d'une commune à l'autre. Elle fait l'objet d'un fort enjeu de rattrapage pour les communes ne respectant pas le seuil de la loi SRU. Ainsi, si la CASQY respecte globalement les objectifs de logements sociaux au niveau de l'agglomération avec une proportion de 39% de logements sociaux en 2009, c'est au prix de fortes disparités internes (70% à Trappes, 67% à la Verrière contre 14% à Voisins-le-Bretonneux et 22% à Montigny-le-Bretonneux. Ni Versailles Grand Parc ni Vélizy-Villacoublay ne respectent le seuil fixé par la loi SRU mais le rattrapage a été important à Vélizy-Villacoublay qui est passée de 11% de logements sociaux en 2008 à 16% en 2012. La situation est très contrastée à Versailles Grand Parc puisque le parc locatif social est essentiellement concentré sur trois communes (la moitié des logements sociaux de l'agglomération sont situés à Versailles, 21% à Saint-Cyr-l'Ecole et 10% à Fontenay-le-Fleury).

A l'image du parc global, le parc locatif social présente de fortes disparités en matière d'ancienneté : 70% du parc de Versailles Grand Parc date d'avant 1970, l'inverse à Saint-Quentin-en-Yvelines. Plus encore qu'à l'échelle du parc global, les logements de grande taille sont également surreprésentés dans les deux agglomérations. A Versailles Grand Parc, les T3 et T4 représentent ainsi 2/3 des logements locatifs sociaux contre 49% pour l'ensemble des logements. A Saint-Quentin-en-Yvelines, les T3 et T4 représentent 68%. Les petits logements (T1 et T2) ne représentent que 21% du parc total de logements alors qu'ils sont précieux pour les personnes isolées ou les jeunes en décohabitation.

Ce segment de marché est de plus en plus tendu avec un niveau de rotation faible d'environ 7% par an à Versailles Grand Parc et à Saint-Quentin-en-Yvelines en 2009. Les demandes sont très nombreuses (plus de 4 000 en cours à Saint-Quentin-en-Yvelines) et les délais d'attente longs, ce qui entraîne une forte stabilité de la population traduisant un phénomène d'assurance résidentielle de plus en plus marqué.

Versailles Grand Parc se distingue par des occupants moins modestes que dans le reste de l'Île-de-France : pour toutes les communes de Versailles Grand Parc (sauf Fontenay-le-Fleury, hors CDT), la part des occupants dont les revenus sont inférieurs à 60% des plafonds du PLUS est inférieure à la moyenne francilienne et en baisse entre 2006 et 2009. A Saint-Quentin-en-Yvelines, les ressources des occupants sont également en légère amélioration entre 2006 et 2009 : le pourcentage de ménages dont les ressources sont inférieures à 20% des plafonds PLUS a baissé entre 2006 et 2009 (12,8% des occupants en 2009).

De plus, la part des familles monoparentales se stabilise sur le territoire de la CASQY à 12% de la population après une forte augmentation entre 2000 et 2006. La population du parc social montre également des signes de vieillissement, en particulier à Versailles Grand Parc où la part des occupants âgés de 65 ans et plus a progressé dans les trois communes (Versailles, Saint-Cyr-l'Ecole, Fontenay-le-Fleury) qui concentrent près de 3/4 des logements sociaux de Versailles Grand Parc. De plus, cette part est supérieure à la moyenne francilienne de 10% en 2009 pour les communes de Versailles, Saint-Cyr-l'Ecole et Viroflay.

### 1.4 **Le blocage du marché locatif privé, fruit des dysfonctionnements observés sur les autres segments de marché**

Le parc locatif privé représente une partie importante du parc de logements total. Ce segment de marché est néanmoins représenté de manière très disparate sur le territoire. Ainsi, il représente 30% du parc de Vélizy-Villacoublay<sup>35</sup>, 23% sur Versailles Grand Parc et 13% sur Saint-Quentin-en-Yvelines, la moyenne départementale étant à 18% et celle de la région à 24%. Les disparités se retrouvent au sein des sous-ensembles. Ainsi, le marché locatif privé

---

<sup>35</sup> La situation de Vélizy-Villacoublay est particulière sur ce point. Les données INSEE 2007 indiquent, en effet que la part du locatif privé dans la commune est de 30%. Toutefois, ces données intègrent le parc de logement intermédiaire de la SEM de la ville, SEMIV, représentant 33% de l'ensemble des résidences principales. Dans les faits, le marché du locatif totalement privé représente 6% de l'ensemble des résidences principales. Ceci a une répercussion sur les prix des loyers présentés plus bas.

représente 30% de la zone centrale de Versailles Grand Parc mais seulement 15% de la Plaine. De même à Saint-Quentin-en-Yvelines, il représente 17% du parc de Montigny et 8% de celui de la Verrière.

Les prix sont en nette augmentation sur le territoire du CDT, en particulier à Versailles Grand Parc, ce qui est un signe fort de tension du marché. Ainsi, à Versailles Grand Parc, la plupart des surfaces ont connu une progression à 2 chiffres entre 2006 et 2010 avec des niveaux de loyers bien installés au-dessus des 15 € / m<sup>2</sup> / mois et dépassant même les 20 € / m<sup>2</sup> / mois pour les petites surfaces. A Saint-Quentin-en-Yvelines, le faible volume d'offre fait gonfler les prix, en particulier ceux des petits logements. Les prix sont également orientés à la hausse à Vélizy-Villacoublay (mais reste contenu sur le parc intermédiaire de la SEMIV) et tendent à se rapprocher du niveau des communes alentours. La moyenne des loyers mensuels se situe à 15,1 € / m<sup>2</sup> à Saint-Quentin-en-Yvelines et autour de 16 € / m<sup>2</sup> à Vélizy-Villacoublay (sur le parc de la SEMIV le prix moyen de loyer pratiqué pour le locatif intermédiaire est de 11,30 € par m<sup>2</sup> en 2012) contre une moyenne départementale de 14,6 € / m<sup>2</sup> en 2009. Le détail par communes indique d'importantes disparités de prix. Il faut en moyenne compter 16 € / m<sup>2</sup> à Guyancourt alors qu'à Trappes le prix moyen est de 12,5€ / m<sup>2</sup>.

Cette hausse des prix et la relative faiblesse des transactions illustrent assez bien les blocages des parcours résidentiels sur le territoire. C'est en effet, le résultat d'un faible niveau de construction neuve, de la hausse des prix des logements à l'achat et de la faible rotation existante dans le parc social. Ainsi, la majorité des nouveaux arrivés sur Versailles Grand Parc emménagent dans le locatif privé (43%), qui ne représente pourtant que 24% des résidences principales. Cette surreprésentation du locatif privé comme accueil des emménagés récents est un signe de blocage des parcours résidentiels dans les deux autres segments : l'accession privée (neuve et ancienne) et le locatif social qui représentent respectivement 36% et 15% des emménagés récents alors qu'ils comptent pour 54% et 17% des résidences principales.

## 2 Le logement des publics spécifiques, des besoins et des réponses très divers

Les collectivités tentent d'apporter une réponse au logement des « publics spécifiques » qui pour diverses raisons (âge et niveau de ressources, autonomie, précarité) ne peuvent avoir recours aux logements offerts par le marché ou aux logements sociaux. Les problématiques rencontrées sont très différentes en fonction du type de public. Ces problématiques peuvent interpeller des niveaux de responsabilités qui dépassent les communes et agglomérations et s'inscrivent dans les différents schémas départementaux d'action sociale.

### 2.1 Les publics « jeunes »

Les « jeunes » ne constituent pas une catégorie de public homogène (isolés ou en couple, avec ou sans enfants, précaires, en formation, insérés dans un parcours professionnel ...) mais il s'agit globalement d'une tranche d'âge dont les revenus sont peu importants, parfois incertains, souvent caractérisée par une grande mobilité, tant physique (ils déménagent plus que leurs aînés) que sociale (ils changent de statut et de mode de vie) et qui est en recherche d'une première solution de logements. Ils ont du mal à intégrer les marchés du locatif privé et du locatif social. Le marché du locatif privé est en effet, cher et peu diversifié en termes d'offre de petits logements (studio ou T2). De même dans le parc social, si les moins de 30 ans représentent une part importante des demandes (30% des demandeurs en 2008 sur la CASQY par exemple)<sup>36</sup>, leur accueil est potentiellement limité du fait de la rareté des petits logements dans ce parc.

---

<sup>36</sup> Dernières données disponibles.

C'est pourquoi un parc d'hébergement spécifique et adapté est développé. Des efforts importants sont menés par les différentes collectivités pour créer des offres adaptées aux différents profils rencontrés. On trouve ainsi des résidences à destination des étudiants, des foyers pour les jeunes travailleurs et des lieux d'hébergement pour les jeunes en difficulté. Les besoins sont abondants et l'offre apparaît limitée. Ainsi, à Versailles Grand Parc, les nombreux projets de résidences étudiantes ne résolvent pas un des problèmes majeurs qui est la question du logement des jeunes décohabitants et des jeunes en insertion. Sur Saint-Quentin-en-Yvelines, l'offre en foyer jeunes travailleurs, avec 106 places seulement, est saturée. De même, l'offre dédiée pour les étudiants boursiers est limitée avec 240 logements CROUS dans 2 résidences. A Vélizy-Villacoublay, une résidence pour étudiants et deux résidences mixtes (étudiants et jeunes actifs) ont été récemment construites représentant 502 logements (dont 317 pour étudiants et 185 pour jeunes actifs). Leur taux de remplissage est de 100 % et 1 372 jeunes ont à ce jour fréquenté ces établissements. Ceci justifie le projet d'augmentation de l'offre en cours avec la construction d'une nouvelle résidence de 219 logements pour étudiants.

## 2.2 Les personnes âgées

Les personnes âgées sont également un public prioritaire sur le territoire. La population montre des signes de vieillissement sur le territoire. C'est particulièrement nouveau pour le territoire de la Ville Nouvelle qui va connaître selon l'observatoire de la ville un doublement de la part des plus de 75 ans d'ici à 2020, pour atteindre 7 000 personnes, soit 5% de la population totale. L'enjeu sur le logement des personnes âgées est de permettre une trajectoire résidentielle choisie, alors même que les évolutions sociologiques en cours montrent que d'une part les personnes vieillissantes vont rester le plus longtemps possibles à domicile (aidée pour les plus favorisée par la domotique et les services à la personne) et que d'autre part leurs moyens financiers vont être de plus en plus restreints. Ainsi, le maintien à domicile est favorisé par la mise en place de plateforme de services, comme celle ouverte en 2009 à Magny-les-Hameaux (Gérondicap) autour de ces problématiques, et par l'adaptation du parc existant. Ainsi 223 logements ont été adaptés au handicap ou à la vieillesse en 2009 après mobilisation des subventions par le PACT Yvelines sur Versailles Grand Parc et 118 sur la CASQY.

L'offre en hébergement spécifique est importante sur le territoire mais déséquilibrée. Le développement de l'offre en établissements médico-sociaux est portée par le Conseil Général dans le cadre du Schéma d'Organisation Sociale et Médico-sociale des Yvelines. L'offre sur le territoire de la CASQY est satisfaisante avec 159 places pour 1 000 personnes de plus de 75 ans en 2008 contre 120 pour le département). Cependant, cette offre est axée sur la dépendance et elle est en majorité privée, pour moitié à but lucratif et donc peu accessible aux moins fortunés. Cette offre doit donc être rééquilibrée pour couvrir tous les besoins des différents publics. Dans le cadre du récent appel à projets relatif aux EHPAD lancé conjointement par l'ARS et le Conseil Général des Yvelines, la Ville de Vélizy-Villacoublay s'est fortement impliquée auprès d'un opérateur pour le dépôt d'un dossier sur son territoire communal. C'est finalement le projet implanté à Viroflay qui a obtenu le financement de l'établissement programmé sur le territoire d'action sociale dit du « Grand Versailles ».

## 2.3 Les personnes handicapées

Les personnes handicapées rencontrent des besoins spécifiques en matière de logement. Au-delà, de l'adaptation du logement, se pose la question des revenus des personnes qui souvent bénéficie de l'Allocation Adultes Handicapé et d'aides diverses (APL, complément d'autonomie) qui permettent de disposer d'un revenu d'environ 980 €/ mois ce qui rend difficile l'accès à un logement. Les actions en matière d'handicap relève de la compétence du Conseil Général dont le cadre est défini dans le schéma d'organisation sociale et médico-sociale. Il ressort de ce schéma que l'offre en établissements pour personnes handicapées est

insuffisante sur la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines avec 4,9 places pour 1 000 personnes de 20 à 59 ans contre une moyenne départementale de 7,3 places. A Vélizy-Villacoublay, une Charte Ville-Handicap a été signée et un Guide de la personne handicapée à Vélizy-Villacoublay a été réalisé.

#### 2.4 **Les personnes en situation de grande précarité**

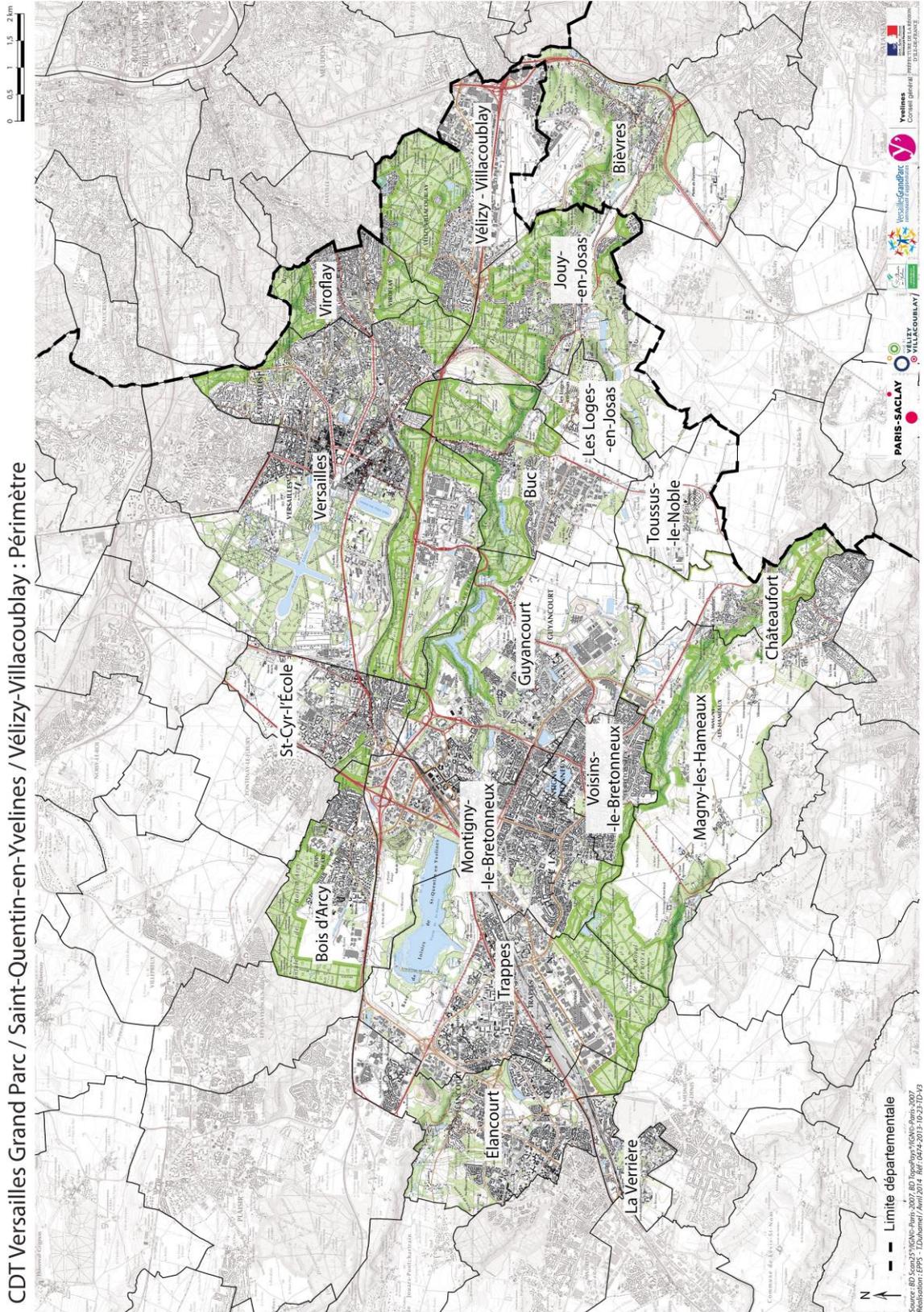
Les besoins en place d'hébergement d'urgence couverts par l'article 69 de la loi MOLLE (1 place pour 1 000 habitants) sont suffisants sur le territoire à l'exception de Vélizy-Villacoublay qui doit créer un centre d'accueil de 19 places. Un permis de construire relatif à l'implantation d'une résidence hôtelière à vocation sociale de 121 places (satisfaisant aux obligations de la loi MOLLE) est actuellement en cours d'instruction à Vélizy-Villacoublay. L'offre en matière d'hébergement est très concentrée sur Versailles dans le cas de Versailles Grand Parc ce qui est cohérent en fonction du statut de ville préfecture de celle-ci. A Saint-Quentin-en-Yvelines, on compte 245 places pour une obligation réglementaire de 149 places. Néanmoins, les structures d'hébergement sont de plus en plus sollicitées, du fait notamment de l'application du principe de continuité de l'hébergement.

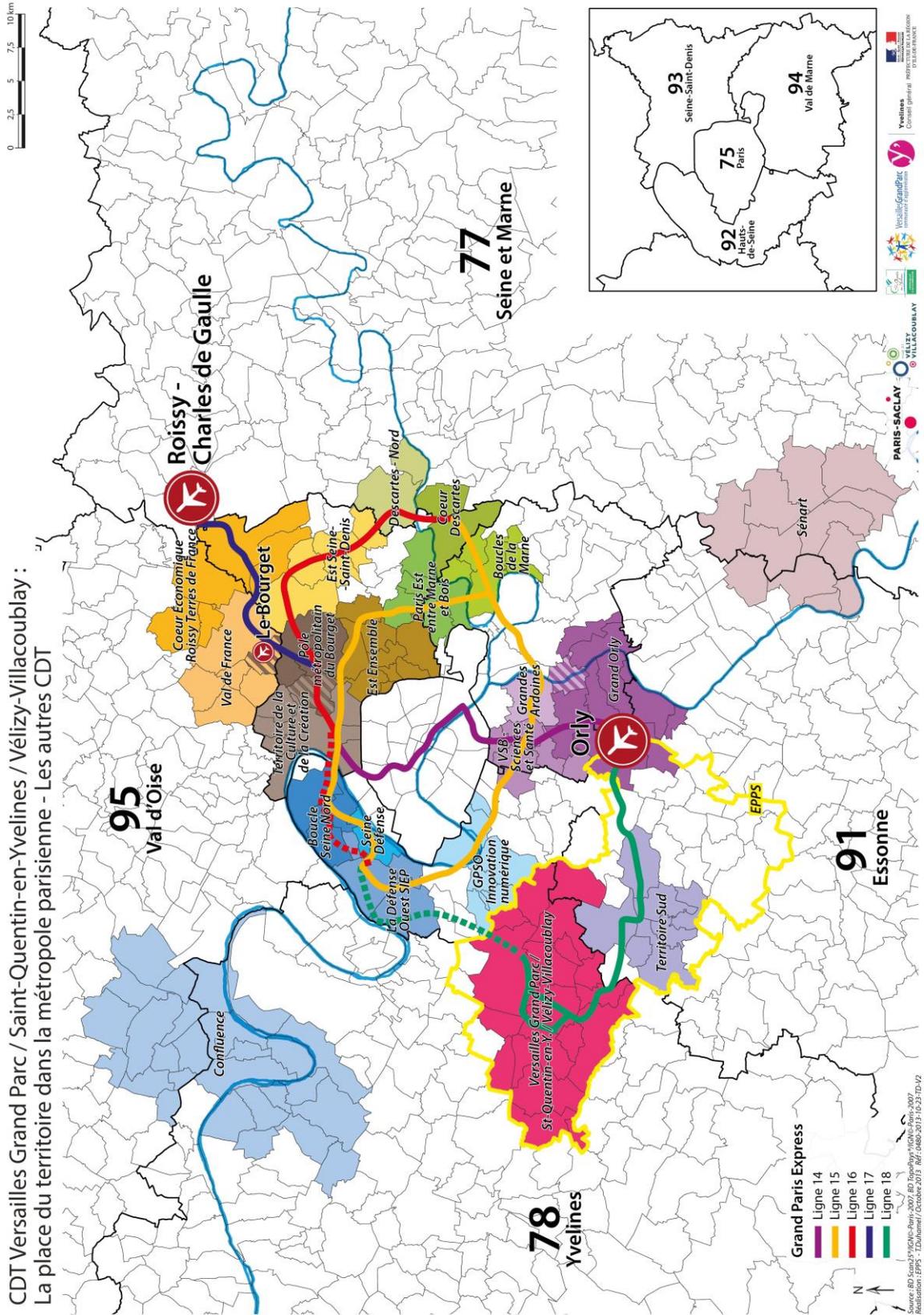
# **Annexe 2**

---

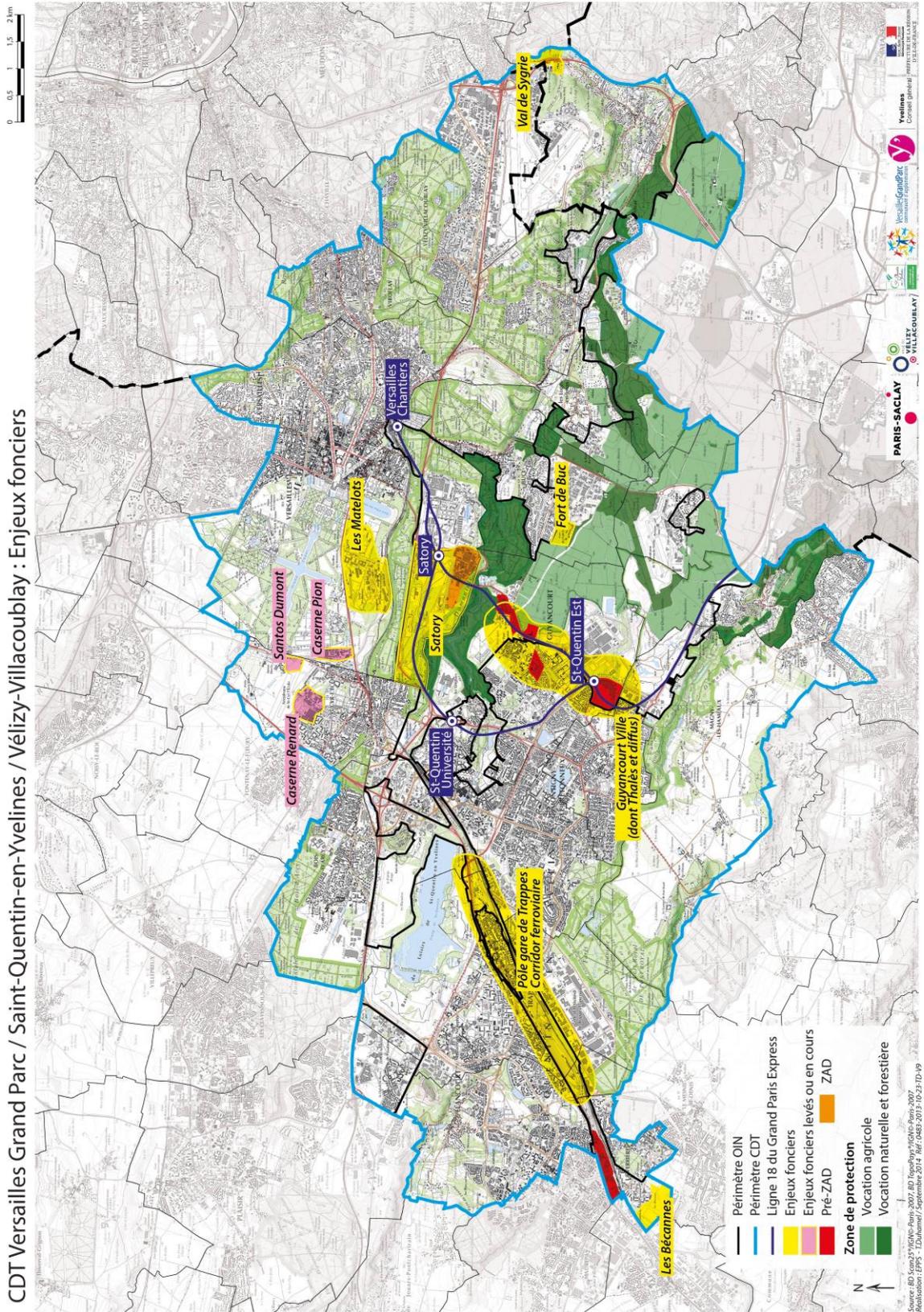
## **Cahier de cartes**



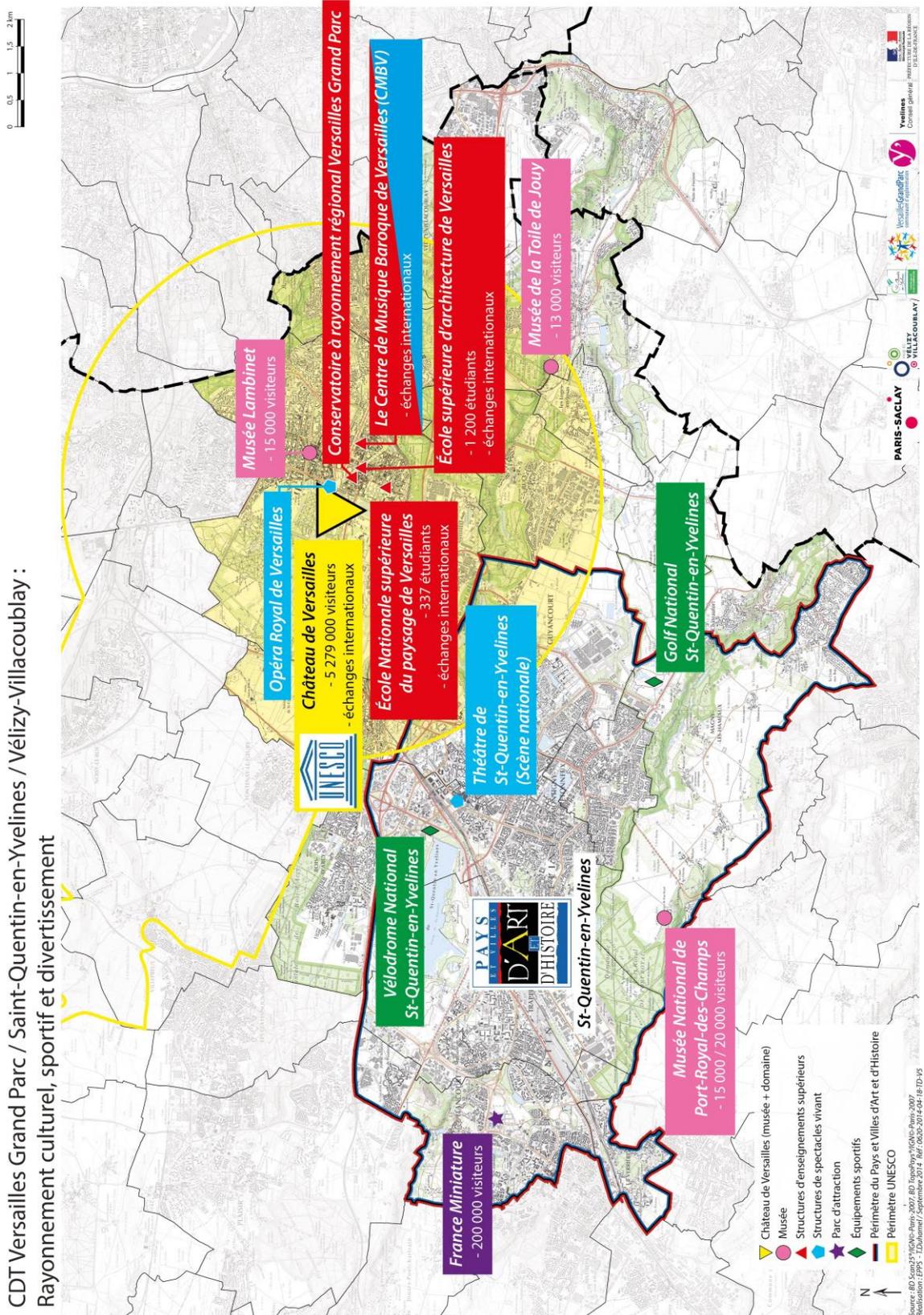




CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Enjeux fonciers



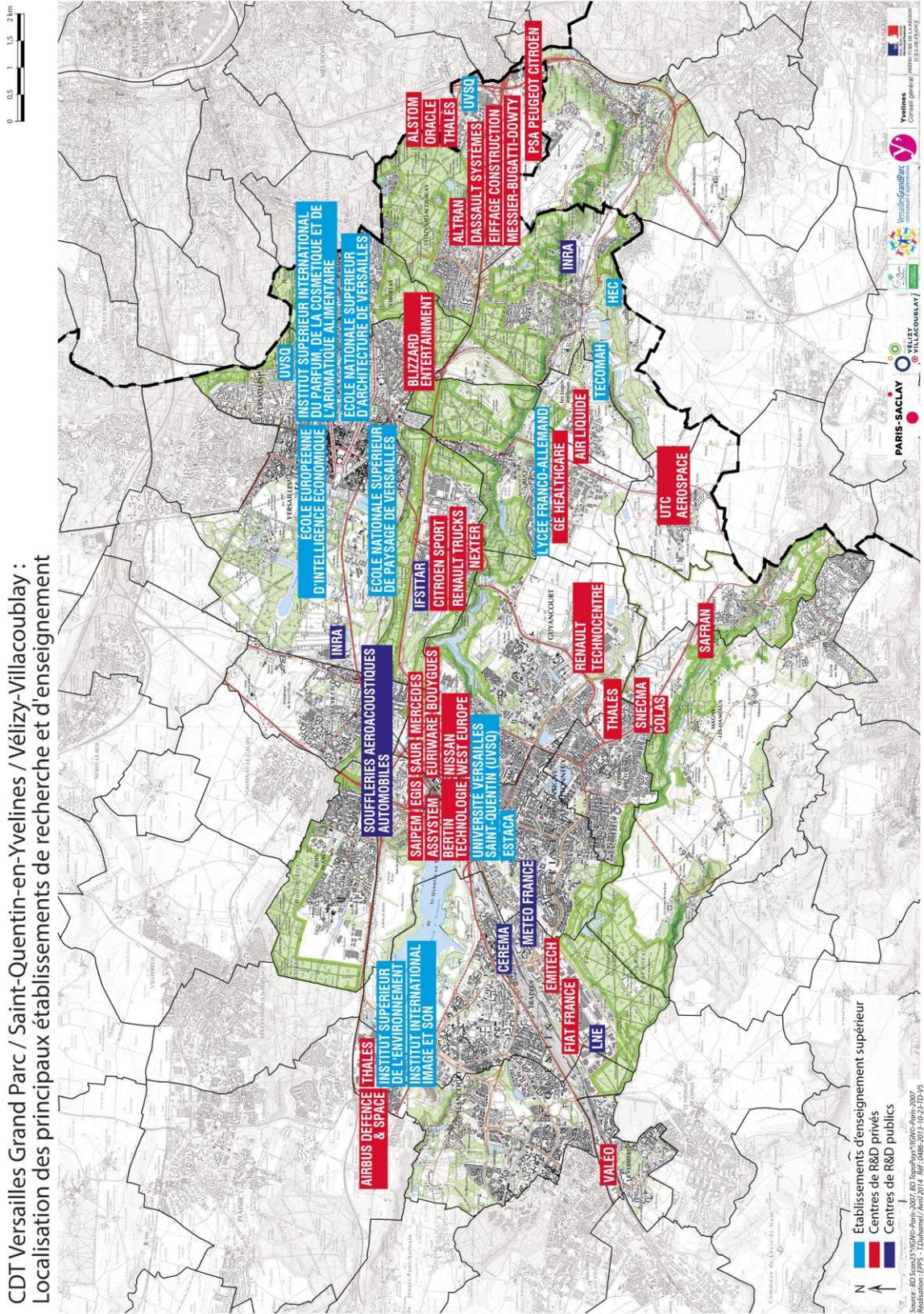
CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Rayonnement culturel, sportif et divertissement



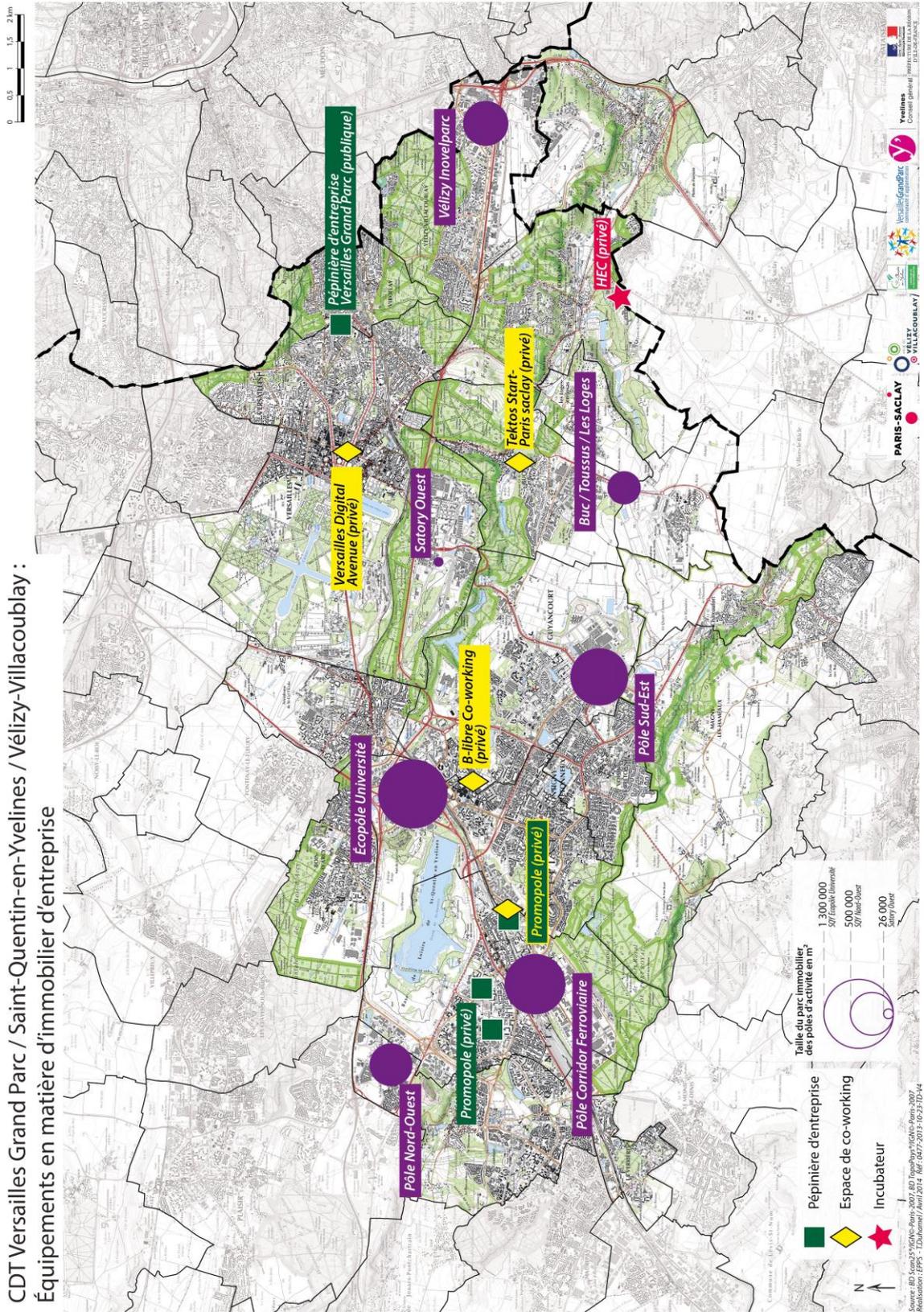




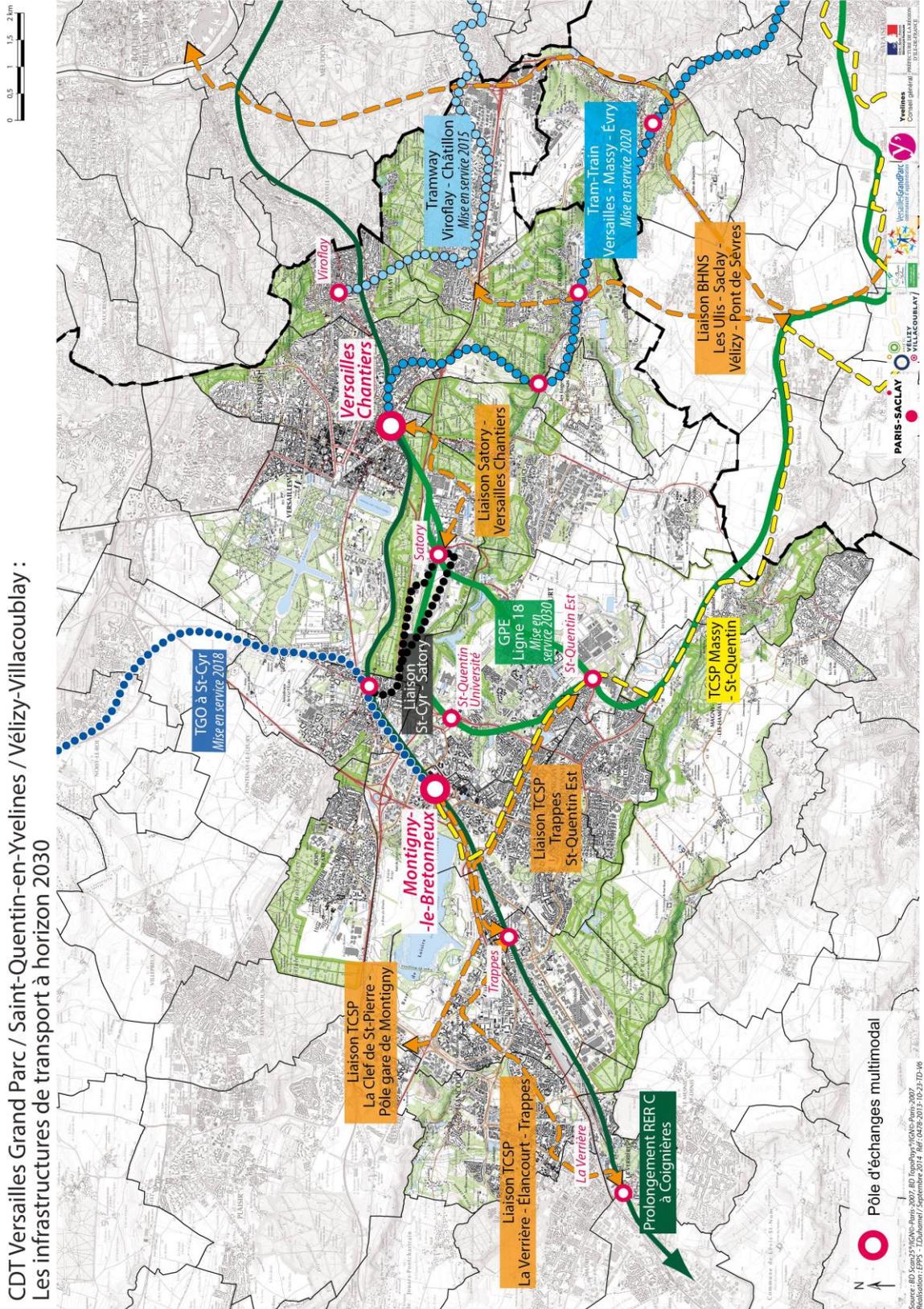
CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Localisation des principaux établissements de recherche et d'enseignement



CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Équipements en matière d'immobilier d'entreprise



CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Les infrastructures de transport à horizon 2030



CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay :  
Les infrastructures routières à horizon 2030

