



## **Concertation préalable relative au « Quartier des Savoirs et ses abords »**

### **Réponses aux questions posées lors de la réunion publique d'ouverture du 13 mars 2021**

**Juin 2021**



I.	Introduction .....	4
a.	Contexte .....	4
b.	Acronymes utilisés dans les réponses .....	4
c.	Documents et supports de référence mentionnés dans les réponses aux questions...	5
II.	Contexte et grandes lignes du projet d'aménagement.....	6
a.	Le contexte du projet .....	6
1.	Contexte proche.....	6
2.	Paris Saclay .....	6
b.	Les grandes lignes du projet.....	7
1.	L'opportunité d'un projet.....	7
2.	Continuités urbaines.....	9
3.	Conséquences fiscales et économiques.....	9
4.	Les partenaires au projet.....	10
III.	Mobilités .....	11
a.	Ligne 18 du Grand Paris Express .....	11
1.	Assurance quant à la réalisation.....	11
2.	Calendrier de réalisation .....	11
3.	Phasage de réalisation du projet urbain en fonction de la Ligne 18 .....	11
4.	Tracé et caractéristiques techniques des sections .....	12
5.	Fréquence .....	12
b.	Maillage viaire principal ; RD91 et avenue de l'Europe .....	12
1.	Dévoisement RD91 (avenir, calendrier, tracé).....	12
2.	Avenue de l'Europe .....	13
3.	Lien avec les quartiers avoisinants.....	13
c.	Mobilités .....	13
1.	Place de la voiture.....	13
2.	Transports en commun et intermodalité .....	14
3.	Modes actifs .....	14
d.	Trafic .....	15
e.	Stationnements.....	15
IV.	Programmation .....	17
a.	Grandes lignes programmatiques .....	17
1.	Répartition programmatique .....	17
2.	Lien avec les « Savoirs ».....	17
b.	Logements.....	17
1.	Nombre de logements et conséquences en termes d'habitants.....	17

2. Typologies et hauteurs des constructions.....	19
3. Gestion.....	19
4. Segments.....	19
5. Phasage.....	19
6. Autres.....	20
c. Equipements.....	21
d. Espaces publics.....	21
e. Autres.....	21
V. Etat présent du site, démarche d'activation travaux en cours, préservation d'éléments patrimoniaux.....	22
a. Le site Thalès, aujourd'hui.....	22
b. La démarche d'activation.....	23
1. Programmation.....	23
2. Calendrier.....	24
VI. Environnement : préservation des sols, agriculture, énergie.....	25
a. Impact du projet.....	25
b. Artificialisation des sols.....	26
c. Energie.....	27
VII. Sureté et sécurité.....	28
VIII. Modalités de la concertation.....	29
a. Retour sur réunion d'ouverture.....	29
b. Prise en compte des avis.....	29
c. Modalités de participation.....	30
d. Participation des habitants de Voisins-le-Bretonneux à la concertation.....	30

# I. Introduction

## a. Contexte

En janvier 2021, François Morton, Maire de Guyancourt, a appelé de ses vœux la mise en place d'une ambitieuse démarche de concertation et de co-construction portant sur le projet de « Quartier des Savoirs et de ses abords ».

Si ce processus, co-piloté avec l'EPA Paris-Saclay, devra pleinement satisfaire aux exigences de la concertation réglementaire préalable au projet d'aménagement, l'ambition portée par les partenaires consiste à aller au-delà pour co-construire avec la société civile le projet urbain d'ensemble mais aussi certains de ses développements spécifiques tels que l'occupation transitoire de la halle Piano. Ainsi, cette concertation s'appuiera sur une méthodologie originale visant à associer le plus largement possible les Guyancourtois ainsi que les habitants des communes voisines.

La réunion publique de lancement a eu lieu le 13 mars 2021 en visioconférence et en présence de M. François Morton, maire de Guyancourt, M. Philippe Van de Maele, Directeur général de l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay, M. Lorrain Merckaert, Vice-Président de l'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines délégué à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, M. Olivier Pareja, Adjoint au Maire chargé de la Démocratie permanente pour la Ville de Guyancourt, M. Antoine Prenant, Directeur de projets à l'EPA Paris-Saclay, Mme Anne-Lise Aubouin, Directrice de l'Atelier Marniquet Aubouin et M. Jean-Marc Michel, Garant de la concertation. Elle a réuni plus de 150 participants, habitants et usagers du territoire.

Ce document a pour objectif de répondre aux questions qui ont été posées par les participants lors de cette réunion publique. Certaines sont des demandes d'informations générales ou concernent des sujets qui sont d'ores et déjà actés et qui peuvent être considérés comme des impératifs au projet de Quartier des Savoirs ; il a donc été possible d'y répondre précisément. D'autres questions relèvent de la conception même du projet, c'est-à-dire de ce qui doit encore être pensé, et co-construit. Les réponses dressent alors des pistes de réflexions et invitent à poursuivre les échanges lors des futures phases du processus de concertation.

Le processus de concertation se poursuivra durant les mois de mai et de juin 2021, pendant lesquels des balades urbaines et des ateliers seront organisés (pour plus de précisions, se référer à la partie VIII. du présent document). Ce processus se poursuivra à la rentrée 2021 pour couvrir une durée totale de 3 ans. La participation de chacun, à n'importe quel moment du processus de concertation, est primordiale pour que le Quartier des Savoirs et ses abords trouve une juste place au sein de la ville de Guyancourt, de SQY Agglomération et de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay.

## b. Acronymes utilisés dans les réponses

Les réponses aux questions ci-dessous mentionnent à plusieurs reprises des noms d'organismes et des documents d'urbanisme abrégés. En voici la synthèse :

- CDT : Contrat de Développement Territorial
- EPA Paris-Saclay : Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay
- EPFIF : Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France
- ESSP : Etude de Sécurité et de Sécurité Publique
- GPE : Grand Paris Express
- IDFM : Ile-de-France Mobilités
- OIN : Opération d'Intérêt National
- PDUIF : Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
- PLH : Plan Local de l'Habitat
- PLU(l) : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal)
- SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France
- SGP : Société du Grand Paris
- SQY : Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

- ZAC : Zone d'Aménagement Concertée
- ZPNAF : Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière

### *c. Documents et supports de référence mentionnés dans les réponses aux questions*

Les réponses ci-dessous font régulièrement référence à des documents cadres, sur lesquels s'appuie le projet urbain. Ces documents sont, pour la plupart, librement accessibles en ligne. La mention « disponible en ligne » l'indique, les liens d'accès étant répertoriés ci-dessous :

- Concertation préalable relative au « Quartier des Savoirs et ses abords », captation de la réunion publique d'ouverture du 13 mars (disponible en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=g0Nj6RYCFeM&t=10s>)
- Concertation préalable relative au « Quartier des Savoirs et ses abords », espace dialogue (disponible en ligne : <https://dialogue.epaps.fr/concertations/concertation-prealable-a-la-creation-du-quartier-des-savoir-zac-gare-de-guyancourt-saint-quentin/>)
- Charte de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay (disponible en ligne : [https://terreetcite.org/wp-content/uploads/2018/05/charte-ZPNAF\\_VF.pdf](https://terreetcite.org/wp-content/uploads/2018/05/charte-ZPNAF_VF.pdf))
- Contrat de développement territorial. Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay. Version finale adoptée par le comité de pilotage du 09 juin 2015 (disponible en ligne : [https://www.epaps.fr/wp-content/uploads/2014/12/CDT-VGP-SQY-VV\\_sign%C3%A9.pdf](https://www.epaps.fr/wp-content/uploads/2014/12/CDT-VGP-SQY-VV_sign%C3%A9.pdf))
- France Stratégie, Dossier de présentation « Objectif « zéro artificialisation nette » quels leviers pour protéger les sols ? » du 23 juillet 2019 (disponible en ligne : [https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-dp-artificialisation-juillet-2019\\_0.pdf](https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-dp-artificialisation-juillet-2019_0.pdf))
- Initiative de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin, du Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay du 10 octobre 2019 (disponible en ligne : <https://dialogue.epaps.fr/wp-content/uploads/2021/02/D%C3%A9lib%C3%A9ration-Initiative-ZAC-Gare-GSQ.pdf>)
- « Manger local à Paris Saclay » (disponible en ligne : <https://www.mangerlocal-paris-saclay.fr/>)
- Plan Local de l'Habitat de Saint-Quentin-en-Yvelines pour la période 2018-2023 (disponible en ligne : <https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fr/nos-actions/amenager-l-agglomeration/programme-local-de-l-habitat-plh#scrollNav-2>)
- Plan Local d'Urbanisme, Saint-Quentin-en-Yvelines (disponible en ligne : <https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fr/le-plu-intercommunal-plui>)
- Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) approuvé en 2013 (disponible en ligne : <https://espaceprojets.iledefrance.fr/jahia/Jahia/SDRIF/site/projets/cache/offonce;jsessionid=0F309ADEDA7A38493EA0A58929372EAE>)

## II. Contexte et grandes lignes du projet d'aménagement

### a. Le contexte du projet

#### 1. Contexte proche

- *Que vont devenir les zones actuellement en friche qui bordent l'avenue de l'Europe ?*
- *Les constructions le long de l'avenue de l'Europe sont-elles aussi liées à ce projet ?*
- *A qui appartient la friche au sud du technocentre et proche de ce nouveau quartier ?*
- *Qu'en est-il du quartier où est Safran ?*
- *Val de st Quentin presque vide : Quels projets*

Les zones en friche situées de part et d'autre de l'avenue de l'Europe au nord-ouest de la place de Villaroy font partie de la ZAC Villaroy pilotée par SQY Agglomération. Dans la perspective de l'arrivée de la ligne 18, ces terrains sont amenés à être aménagés selon un montage et un calendrier qui restent à définir. Les premières orientations de projet permettent d'envisager une programmation mixte composée de surfaces dédiées à des activités économiques (adressés sur l'avenue de l'Europe) et environ 300 logements.

La friche située au sud du Technocentre est la propriété de SQY Agglomération. Ce terrain qui sert actuellement à compléter l'offre de stationnement lors de la tenue de grands événements au Golf national a vocation à être intégré au périmètre prévisionnel de la ZAC « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » également appelée « Quartier des Savoirs ».

A l'ouest de l'actuelle avenue de l'Europe, entre la place du général de Gaulle et la place de Villaroy, se trouve la friche Thalès : ce terrain de 22 hectares est amené à être une partie intégrante du Quartier des Savoirs.

Le secteur à dominante d'activités, situé sur la commune de Magny-les-Hameaux (entre le quartier de la Bretonnière, la friche Thalès et l'actuelle avenue de l'Europe) est en dehors du périmètre de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » ; il n'est pas concerné par l'opération d'aménagement. A noter toutefois que la ligne 18 passera sous l'actuelle avenue de l'Europe, au droit de ce secteur. Au sein de ce périmètre se trouvent les bâtiments de Safran et d'Hilti, ce dernier ayant récemment été acheté par l'Agglomération SQY dans l'objectif de le transformer en hôtel d'entreprises.

#### 2. Paris Saclay

- *Bonjour. Je voudrais savoir quel est le montant du projet Paris-Saclay ? Merci*

L'Opération d'intérêt National Paris-Saclay se décline en secteurs de projets qui sont eux-mêmes parfois composés de plusieurs ZAC. Ainsi, on dénombre trois ZAC opérationnelles sur le sud plateau (entre Gif-sur-Yvette/Saint Aubin et Palaiseau) : la ZAC de Moulon, la ZAC de Corbeville et la ZAC de l'Ecole Polytechnique. Les ZAC de Guyancourt, Freyssinet (à Trappes-Montigny) et de Versailles-Satory complètent ces opérations dans les Yvelines,

L'aménagement de ces différentes ZAC, c'est-à-dire l'acquisition du foncier, la réalisation de voiries, l'amenée de réseaux, la construction d'équipements publics tels que des écoles, représente environ un milliard d'euros d'investissements publics, répartis sur la durée de l'opération d'aménagement. Une fois aménagés et viabilisés, les terrains à bâtir sont ensuite revendus à différents investisseurs (entreprises, promoteurs ou bailleurs sociaux) qui y construisent des opérations pour un total de 3,3 millions de mètres carrés. Ces investissements, quant à eux, représentent une dizaine de milliards d'euros.

Le coût du projet de la ligne 18 du Grand Paris Express, présenté lors de la dernière enquête publique de juin-juillet 2020, s'élève à 4,457 milliards d'euros en valeur janvier 2012. Ce montant inclut l'ensemble des dépenses nécessaires jusqu'à la mise en service : les acquisitions foncières (152 millions), le génie civil et les ouvrages de service (2096 millions), les gares (999 millions), le système

de transport (898 millions) et les trains (312 millions). Chaque poste comprend des provisions destinées à couvrir les risques et aléas.

Comme pour tous les projets importants, le projet a fait l'objet d'une évaluation socio-économique, en vue de vérifier s'il apportait bien une valeur ajoutée à la collectivité. Cette évaluation, mise à jour en 2020 sous le contrôle du secrétariat général pour l'investissement et de contre-experts indépendants, a fait apparaître que la dépense de 4,2 milliards d'euros en valeur janvier 2010 permettrait d'obtenir des bénéfices socio-économiques<sup>1</sup> à hauteur de 10,4 milliards d'euros, soit une valeur actualisée nette (VAN) de +6,2 milliards et un taux de retour sur investissement de 11%. La ligne 18 est donc un investissement très rentable pour la collectivité. Pour la séquence "Ouest" de la ligne (tronçon compris entre le CEA de Saint Aubin et Versailles), la dépense de 1,5 milliards permettra 3,6 milliards d'avantages, soit une valeur actualisée de +2,1 milliards - c'est-à-dire là encore une rentabilité élevée.

## *b. Les grandes lignes du projet*

### **1. L'opportunité d'un projet**

- *Doit-on densifier les villes où les étaler c'est toujours le même débat...*
- *La densification à marche forcée, en région parisienne, pose question. Ne vaudrait-il pas mieux rééquilibrer l'aménagement du territoire au profit de la province ? D'ailleurs, un mouvement de migration d'IDF vers la province s'amorce...*
- *Le scénario biorégion 2050 de l'institut Momentum (chercheurs, ancien ministre de l'environnement...etc.) fait l'hypothèse d'un dépeuplement de l'Île-de-France en raison du coût énergétique qui augmente et de potentielle crise alimentaire. Quels éléments du projet montre la prise en compte de ces réflexions actuelles et sérieuses ?*
- *Fallait-il vraiment bétonner toute cette friche ? La densité d'habitation à G. est déjà fort élevée.*
- *Pourquoi bétonner encore ce qui pourrait être transformé en espaces verts ?*

Le Gouvernement français a présenté le 4 juillet 2018 le Plan biodiversité qui vise à préserver la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée. Afin d'y parvenir, l'Etat se fixe comme but de limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette. L'artificialisation des sols se définit comme « tout processus impliquant une perte d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF), conduisant à un changement d'usage et de structure des sols ». Selon le dossier de présentation de France Stratégie « Objectif « zéro artificialisation nette » quels leviers pour protéger les sols ? » du 23 juillet 2019 (disponible en ligne) elle a pour conséquence :

- La destruction de la biodiversité des sols, des paysages, des habitats et de la biodiversité animale et végétale ;
- L'augmentation des émissions de CO2 (la capacité des sols à stocker le CO2 étant restreinte à cause de l'artificialisation) ;
- La pollution (des sols, de l'eau ou de l'air).

En France, 20.000 hectares d'espaces naturels sont artificialisés chaque année (en moyenne entre 2006 et 2016), ce qui peut en partie être expliqué par la croissance démographique française. Cependant, l'artificialisation des sols augmente plus vite que la population en France. Cette tendance peut être expliquée par quatre phénomènes qui concourent à favoriser l'étalement urbain : (1) la préférence des ménages pour l'habitat individuel, (2) le cadre fiscal, (3) le prix du foncier qui peut inciter les entreprises à s'installer en périphérie des pôles urbains, (4) la sous-exploitation du bâti existant (qui s'illustre par des taux de vacance parfois élevés). En 2020, le Gouvernement a adopté un slogan « zéro artificialisation nette pour 2050 » ; cet engagement réaffirme que l'objectif de préservation de la biodiversité et de l'environnement a pour corollaire la limitation de l'étalement urbain, elle-même atteignable grâce à la reconversion de fonciers déjà urbanisés et la recherche d'une certaine forme de densité.

---

<sup>1</sup> Les avantages socio-économiques pris en compte sont l'effet "transport" proprement dit, la régularité et le confort, les gains environnementaux et urbains, les effets d'agglomération, et la valorisation des nouveaux emplois permanents ainsi que des emplois de chantier.

Le pôle de développement stratégique porté par le projet de cluster Paris-Saclay s'inscrit dans le projet du Grand Paris qui vise à relier des centralités de la métropole par la création d'une infrastructure de transport public (la ligne 18). Ce pôle préexiste au Grand Paris puisqu'en 2010, le périmètre de l'Opération d'intérêt National (OIN) Paris-Saclay comprenait déjà de nombreux acteurs de la recherche et de l'innovation : des universités (dont l'Université Paris-Sud 11 et l'Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines), des grandes écoles (dont l'Ecole centrale, HEC ou l'ENSAE ParisTech), des instituts de recherche (le CNRS et le CEA par exemple) et plusieurs grandes entreprises (Renault, Danone, Thalès, Colas,...). Ainsi, Saclay et ses environs immédiats regroupent déjà à cette époque, 10% de la recherche publique et 10% de la R&D privée françaises. Il s'agit dès lors de révéler et de conforter ces forces déjà présentes localement et à l'échelle régionale pour constituer un cluster de rang mondial et ce notamment par leur mise en réseau. L'objectif du réseau de transport public créé par le Grand Paris consiste alors à proposer des liaisons radioconcentriques à la ville-centre - une logique qui rompt avec le système rayonnant existant et la congestion qui lui est associée – afin de corriger les inégalités territoriales existantes et de transformer l'agglomération parisienne en une grande métropole du XXIème siècle.

Pour permettre au nouveau réseau de transports de produire pleinement les effets de développement attendus, des Contrats de Développement Territorial (CDT) sont élaborés conjointement par les collectivités territoriales et l'État afin de décliner au niveau local les objectifs du Grand Paris. Le CDT yvelinois, signé en 2015 (disponible en ligne) : met ainsi en évidence le fait que la croissance démographique des territoires qu'il comprend (Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles Grand Parc et Vélizy-Villacoublay) est en tassement au début des années 2000 par rapport à une situation de croissance lors du développement de la ville-nouvelle. Cette « panne résidentielle » peut s'expliquer par un rythme de constructions insuffisant et entraîne un écart grandissant entre le volume de l'emploi et les actifs résidents. Le CDT place donc comme objectif à l'échelle de ce territoire de renouveler et accroître l'offre de logements, notamment pour les jeunes ménages qui peinent aujourd'hui à s'établir pour des raisons d'offre insuffisante et de prix trop élevés.

La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 instaure par ailleurs la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF), un dispositif qui vise à protéger 4 115 ha d'espaces naturels du plateau de Saclay (dont 2 469 ha consacrés à des activités agricoles). Ainsi, dès l'origine de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay, une zone sanctuarisée non urbanisable est définie. Cette zone est une servitude d'utilité publique annexée aux PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) ; ses conséquences réglementaires s'appliquent quelles que soient les dispositions de ces documents d'urbanisme actuels et à venir, dans l'objectif de préserver et valoriser ces espaces naturels et paysagers. L'opération Paris-Saclay vise dans un second temps à créer des quartiers intenses autour des futures gares de la ligne 18 positionnées en frange de la ZPNAF, conformément à la logique portée par le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) dans le cadre d'une politique générale de densification des abords des gares à l'échelle de la Région Ile-de-France. Ces quartiers seront reliés entre eux par le réseau de transport en commun ; leurs habitants et usagers bénéficieront de ce mode de transport et pourront ainsi réduire l'usage individuel de la voiture (et, par la même occasion, réduire les émissions de CO2 liées à ces déplacements).

Le programme d'action de la ZPNAF a également pour objectif le développement d'une agriculture dynamique et diversifiée. De nombreuses exploitations du Plateau de Saclay cherchent à produire, transformer et commercialiser localement leurs produits. L'objectif poursuivi par la ZPNAF est d'amplifier cette démarche pour que cette zone sanctuarisée puisse devenir le centre géographique et nourricier de Paris-Saclay. La plateforme « Manger local à Paris Saclay » (disponible en ligne) initiée par l'EPA Paris Saclay a cette vocation puisque son objectif est de valoriser les produits et les exploitations agricoles de la ZPNAF auprès des habitants et usagers du territoire, et de contribuer ainsi au développement de circuits courts. D'autres réflexions, notamment au sujet de l'agriculture urbaine, pourront être menées pour compléter ce dispositif de manière à créer des synergies entre espaces urbanisés et terres agricoles.

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) désigne par ailleurs le secteur d'implantation de la future gare du Grand Paris Express à Guyancourt comme un pôle d'innovation à développer (disponible en ligne).

Le projet de Quartier des Savoirs et ses abords s'inscrit dans le double objectif fixé par ces documents stratégiques (Loi relative au Grand Paris, Plan biodiversité, CDT, SDRIF) : il vise à répondre à la

demande en logements des habitants et au développement d'un pôle d'innovation à proximité d'une future gare tout en limitant l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

De surcroît, de par sa situation, ce projet s'inscrit dans une démarche de recyclage de fonciers déjà urbanisés ou destinés dès l'origine à le devenir : les 22 hectares de friche industrielle anciennement Thalès, les abords du Technocentre, l'aire de parking à proximité du Golf national, les délaissés le long de l'avenue de l'Europe et de la RD91. L'aménagement de ces fonciers, pour la plupart inaccessibles au public, permet de désenclaver des secteurs qui étaient lors de leurs constructions en bordure de ville mais qui appartiennent désormais au tissu urbain saint-quentinois. De plus, le projet prévoit que le recyclage de ces fonciers (démolition partielle, dépollution, aménagement) se fasse tout en préservant des éléments paysagers préexistants (les bassins et leurs abords au sud de la parcelle Thalès, le bois au centre de cette même parcelle et l'alignement de saules argentés) et en renforçant les continuités écologiques existantes (les orientations actuelles du projet urbain prévoyant le prolongement de la lisière verte qui ceinture le Technocentre Renault jusqu'au futur quartier). Ainsi, le recyclage des espaces verts du sud de la parcelle Thalès permettra d'ouvrir au public, avant la création de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), un parc de 5 hectares participant au renforcement des continuités écologiques.

Par ailleurs, les partenaires du projet urbain mènent aujourd'hui des réflexions pour maximiser les espaces verts de pleine terre ; des sols qui imitent les sols naturels, ont une capacité d'infiltration des eaux et ne sont pas construits (que ce soit en surface ou en sous-sol). Répartis aussi bien dans les espaces publics que dans les espaces privés, ces zones de pleine terre participent à la limitation de l'artificialisation des sols tout en répondant à des objectifs en termes de densité.

## **2. Continuités urbaines**

- *Qu'est-ce que vous appelez continuité urbaine ? Des parcs / zones vertes ou des bâtiments et du béton ?*

Les continuités urbaines visent à mettre en relation des secteurs de la ville par l'intermédiaire d'espaces publics. Ces derniers peuvent prendre la forme de voies circulées (et peuvent alors être bordés de bâtiments à l'image d'une rue) ou d'espaces verts (cheminements piétons, parc...).

Les partenaires du projet de Quartier des Savoirs et ses abords partagent l'ambition que les continuités urbaines créées doivent permettre de franchir les grands axes de circulation (avenue de l'Europe, RD91). De même, il est souhaité que le traitement urbain et paysager de ces continuités soit de nature à favoriser les modes de déplacement actifs (marche, cycle et tout autre mode de déplacement non motorisé) pour qu'ils deviennent de véritables alternatives à la voiture. Ces traitements favorables aux modes doux peuvent par exemple prendre la forme de pistes cyclables généreuses, d'aménagements paysagers ou de zones de rencontre.

## **3. Conséquences fiscales et économiques**

- *Ce projet aura-t-il un impact sur le niveau d'imposition des habitants (taxe foncière des propriétaires reversées aux communes) ?*
- *Comment éviter la spéculation immobilière qui commence déjà et qui augmentera le coût des logements dans la ville ?*

Le projet du Quartier des Savoirs et ses abords sera réalisé par l'intermédiaire d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC). Dans ce cadre, et en vertu du Code de l'urbanisme, l'aménageur – qui peut être soit une collectivité publique, soit un établissement public (l'EPA Paris-Saclay dans le cas de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin ») – finance et réalise les équipements publics nécessaires au nouveau quartier grâce à des participations versées par les constructeurs des opérations immobilières du quartier. Des financements et subventions publics peuvent venir, de manière marginale, équilibrer le bilan de l'opération. Une fois le quartier réalisé, ce dernier génère, comme tout quartier de la ville, des recettes fiscales qui financent l'entretien et le fonctionnement des espaces et équipements publics. Rappelons qu'à Guyancourt, le produit des recettes fiscales provient pour moitié des entreprises du territoire, au travers de la taxe foncière sur les propriétés bâties. D'où la nécessité de garantir une mixité fonctionnelle et, avec elle, l'arrivée de nouvelles entreprises et

donc de recettes fiscales supplémentaires. Ce sont autant de pression fiscale en moins sur les habitants et un levier qui a toujours été fortement activé à Guyancourt.

Le maintien de la diversité des offres de logements est un moyen de contenir la valeur des biens immobiliers dans un contexte de valorisation liée à l'arrivée d'une gare de métro. Les axes stratégiques du Plan Local de l'Habitat de Saint-Quentin-en-Yvelines pour la période 2018-2023 (disponible en ligne) visent notamment au rapprochement domicile-emploi et au rééquilibrage du logement social à l'échelle de l'agglomération. L'offre de logement du Quartier des Savoirs et ses abords sera ainsi composée à 50% par du logement en accession libre, à 25% par du locatif social et à 25% par de l'accession sociale ou aidée, permettant de s'inscrire dans les objectifs de mixité sociale fixés tant par la ville de Guyancourt que par SQY Agglomération.

#### **4. Les partenaires au projet**

- *Quelles grandes entreprises y participent ?*

L'aménagement du Quartier des Savoirs et de ses abords est piloté par l'EPA Paris-Saclay, la Ville de Guyancourt et l'Agglomération SQY. Ils sont accompagnés au quotidien par de nombreux partenaires publics tels que le Conseil Départemental des Yvelines, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF), la Société du Grand Paris (SGP), Ile-de-France Mobilités (IDFM), la Région Ile-de-France, le Syndicat Mixte du Bassin Versant de la Bièvre (SMBVB) et d'autres services de l'Etat.

A ce stade, Renault est également une partie prenante du projet car le groupe est propriétaire d'une partie du foncier compris dans l'emprise de la ZAC (frange Ouest du Technocentre).

Si le processus de concertation est ouvert aux habitants du territoire, il est également souhaité que les entreprises du territoire soient représentées. Aussi, les entreprises sont invitées à prendre contact avec l'EPA Paris-Saclay à l'adresse suivante : [contact@oin-paris-saclay.fr](mailto:contact@oin-paris-saclay.fr) ; les informations et invitations relatives à la concertation leur seront alors relayées.

## III. Mobilités

### a. Ligne 18 du Grand Paris Express

#### 1. Assurance quant à la réalisation

- *Comment est-il possible que la ligne 18 ne se réalise pas alors que d'énormes travaux ont commencé près de polytechnique ? Y a-t-il encore un doute de réalisation ?*
- *Quand est-il prévu de confirmer la portion de la ligne 18 de Saclay à Versailles et donc l'existence ou non d'une future gare St Quentin Est ?*
- *Comment déjà prévoir un quartier à forte densité de population alors qu'on ne sait même pas s'il y aura une gare ? Le quartier est-il bien conditionné à la confirmation de l'existence de la gare ou pas ?*

La ligne 18 fait partie du schéma d'ensemble du Grand Paris Express prévu par la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, approuvé par le Gouvernement en 2011 et dont le Premier ministre a confirmé en février 2018 la réalisation intégrale (lignes 15, 16, 17 et 18) à l'horizon 2030.

Après les enquêtes publiques tenues en 2016 et 2018, la ligne 18 bénéficie de toutes les autorisations administratives nécessaires à sa réalisation : le projet a été déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017 et a reçu son autorisation environnementale en 2018. La déclaration d'utilité publique a été actualisée en 2020 sur la séquence "Est" du projet.

Le projet autorisé comprend toutes les gares prévues par le schéma d'ensemble, dont la gare "Saint-Quentin Est" sur la commune de Guyancourt. Une nouvelle enquête publique est prévue cet été pour officialiser le déplacement de la gare de 200 m, en accompagnement du projet urbain qui se dessine dans le cadre du projet de ZAC "Gare Guyancourt - Saint-Quentin".

La réalisation de la séquence "Ouest" de la ligne 18, entre la gare CEA Saint-Aubin à Saclay et le terminus de Versailles Chantiers est donc d'ores et déjà confirmée, ainsi que la gare "Saint-Quentin Est".

#### 2. Calendrier de réalisation

- *C'est quoi le calendrier de la ligne 18 que vous dites que nous connaissons tous ?*

La ligne 18 sera mise en service en deux grandes phases :

- 2026-2027 pour la séquence "Est", avec une première partie entre Massy-Palaiseau et CEA Saint-Aubin en 2026, pour la desserte du pôle de recherche et d'enseignement du Plateau (gares de Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin), puis l'accès à l'Aéroport d'Orly en 2027 (gares de Massy Opéra, Antonypôle et Aéroport d'Orly)
- 2030 pour la séquence "Ouest", avec la gare Saint-Quentin Est et celles de Satory et Versailles Chantiers.

#### 3. Phasage de réalisation du projet urbain en fonction de la Ligne 18

- *Quelle est l'attention portée à la synchronisation entre les livraisons immobilières et l'arrivée du métro ?*
- *Est-ce qu'un phasage est prévu par rapport aux emprises chantier de la gare ?*
- *Quelle est l'attention portée à la synchronisation entre les livraisons immobilières et l'arrivée du métro ?*

Il est prévu que le développement de la ZAC débute dès que les dossiers de création et de réalisation de ZAC seront adoptés (ce qui est prévu au second semestre 2023). Des constructions et livraisons pourront donc avoir lieu à partir de 2025-2026 de manière à ce qu'une première portion du projet soit livrée au moment de la mise en service de la gare en 2030. Le calendrier et le plan de phasage de l'opération d'aménagement devront être finement étudiés avec la Société du Grand Paris dont le

chantier occupera pendant plusieurs années une partie importante de la friche Thalès et de l'actuelle avenue de l'Europe. L'arrivée d'entreprises peut se faire très tôt dans le projet, en revanche il est impératif que la livraison des logements se fasse de manière concomitante avec la création des services publics nécessaires à ces nouveaux habitants (crèche, école, équipements associatifs et sportifs, etc.).

#### 4. Tracé et caractéristiques techniques des sections

- *Sur le plan présenté, le tracé de la ligne 18 passe sous la commune de Voisins alors qu'à l'issue de la première concertation j'avais compris que le tracé devait passer en bordure du golf. Qu'en est-il aujourd'hui ?*
- *La ligne 18 sera-t-elle en tranchée, en tunnel ?*

Le plan présenté (en page 7 du support de la réunion publique d'ouverture) est ancien. Suite à l'enquête publique de 2016, la Société du Grand Paris a revu son projet pour éviter de passer sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux, dans un sol peu favorable.

Le tracé actuel prévoit une réalisation en tunnel à Magny-les-Hameaux (sous le Golf national) et Guyancourt. Il s'agit d'un tunnel en voussoirs préfabriqués, creusé par un tunnelier.

L'actualisation du projet qui fera l'objet d'une prochaine enquête publique proposera, outre le léger déplacement de la gare Saint-Quentin Est, un changement de méthode constructive pour le tunnel au sud de la gare : le tunnel serait réalisé depuis la surface, sous forme d'un ouvrage-cadre, le long de l'avenue de l'Europe et sous le Golf national. Une fois les travaux réalisés, le terrain sera remis en état en surface, de telle sorte que le métro restera invisible et inaudible.

#### 5. Fréquence

- *Bonjour, quelle sera la fréquence de la ligne 18 ? Merci*

La fréquence de la ligne sera choisie par Ile-de-France Mobilités, qui désignera également son exploitant. L'offre de transport actuellement envisagée - basée sur une fréquentation de l'ordre de 150.000 voyageurs par jour à l'horizon 2030 - correspond à un intervalle de 3 minutes entre deux trains en heure de pointe. A sa mise en service, la ligne 18 sera équipée de 29 trains d'une capacité de 350 voyageurs chacun.

Le système de transport dispose de marges permettant de doubler cette fréquence (85 secondes entre deux trains) si l'augmentation du trafic le nécessitait.

#### *b. Maillage viaire principal ; RD91 et avenue de l'Europe*

##### 1. Dévoisement RD91 (avenir, calendrier, tracé)

- *Que deviendra la D91 ?*
- *Bonjour. Merci pour cette concertation. La requalification de la départementale D91 en boulevard urbain est-elle confirmée ? Si oui aura-t-elle lieu avant la naissance du quartier ?*
- *Comment sera raccordée la nouvelle RD 91 au niveau de Voisins / Magny ?*
- *La RD91 peut-elle être déviée pour intégrer ce nouveau quartier avec les autres ?*

Une des conditions préalables à l'aménagement du futur quartier (ou impératif) est le dévoisement de la RD91 de manière à ce que son tracé actuel au droit du Technocentre se prolonge sur l'actuelle avenue de l'Europe jusqu'à la place du Général de Gaulle. Cette configuration permet d'intégrer la friche Thalès (futur Quartier des Savoirs) à la ville.

Le tronçon de l'actuelle RD91 compris entre la place Villaroy et la RD36 sera déclassé ; la route perdra le statut de voie départementale. Cependant, son devenir précis n'est pas acté à ce stade. Ce point est actuellement étudié par les partenaires dans le cadre de réflexions liées au maillage viaire du

futur quartier et à son intégration dans son environnement. Il pourra également faire l'objet de discussions lors des ateliers thématiques du processus de concertation (et notamment lors de l'atelier relatif aux déplacements du 26 mai 2021).

La RD91 déviée se prolongera de la future gare au rond-point des Mines (selon un tracé similaire à celui de l'actuelle avenue de l'Europe à partir de la place du Général de Gaulle). Le rond-point des Mines fera office de carrefour entre cette RD91 déviée et la RD36 (lien avec Voisins-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux).

## **2. Avenue de l'Europe**

- *Comment la continuité du Boulevard de l'Europe est-il prévu vers l'Est ?*

A son extrémité est, l'avenue de l'Europe rencontrera la RD91 déviée au niveau de la future gare de la ligne 18. L'actuel giratoire serait remplacé par un carrefour aisément franchissable dont la nature précise reste à définir. Ce point pourra naturellement être évoqué dans le cadre de la concertation à venir.

## **3. Lien avec les quartiers avoisinants**

- *Comment sera pris en considération le quartier de la Bretonnière (qui n'est pas sur Guyancourt) dans le projet : ex. circulation détournée / parking ... ?*
- *Quel est le résultat de la concertation entre les agglomérations (SQY et Versailles GP) en ce qui concerne l'aménagement de Satory et la préservation des mobilités de surface (routier et accès vélo) ?*

Sur le territoire yvelinois de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay, la future ligne 18 du Grand Paris Express suit globalement le tracé de la RD91 (qui sera partiellement déviée dans le cadre du projet d'aménagement), de Magny-les-Hameaux à Versailles en passant par Guyancourt. Il est donc nécessaire que les études de maillage viaire et de trafic pour toutes les composantes de mobilités relatives à l'aménagement du Quartier des Savoirs prennent en compte la situation actuelle et les futurs développements des communes traversées par cet axe, et plus largement les territoires situés à proximité de la future opération d'aménagement.

L'EPA Paris-Saclay mène actuellement, en partenariat avec les agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc et le Conseil départemental des Yvelines notamment, une étude dédiée aux mobilités à l'échelle de la partie yvelinoise de l'OIN. L'objectif principal de l'étude consiste à garantir la bonne accessibilité de ce territoire et notamment le bon fonctionnement circulaire de la RD91, tout en prenant en compte l'évolution des pratiques de mobilité pour s'inscrire dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF). Cette étude intègre les futurs développements prévus sur le plateau de Satory à Versailles (dont l'EPA Paris-Saclay est également l'aménageur) et ceux du Quartier des Savoirs et de ses abords et mesure leurs incidences, au même titre que l'arrivée de la ligne de métro.

Cette étude va notamment servir de base à des réflexions plus détaillées sur le devenir de la RD91 entre Guyancourt et Versailles au sujet de laquelle les partenaires partagent notamment le souhait d'y voir se développer la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo...). Cette étude alimentera également les études de maillage viaire et de trafic relatives aux aménagements projetés, tant à Satory qu'au niveau du Quartier des Savoirs. Concernant plus spécifiquement le Quartier des Savoirs, le périmètre de l'étude intègre le quartier de la Bretonnière de Voisins-Bretonneux afin de garantir une circulation aisée pour les différents moyens de déplacement en même temps qu'un apaisement de la circulation automobile en cœur de quartier.

### **c. Mobilités**

#### **1. Place de la voiture**

- *Quelle sera la place de la voiture dans ce quartier ?*

- *Comment faire en sorte que Saint Quentin en Yvelines n'applique pas les anciennes solutions de l'agglomération "le tout véhicule" en faisant du quartier des savoirs un lieu non traversé par de gros axes ?*

Les acteurs du projet partagent l'objectif que le Quartier des Savoirs donne la priorité aux déplacements piétons et aux modes actifs (marche à pied, vélo...). Par conséquent, des solutions permettant de réduire l'usage de la voiture au sein du quartier sont à l'étude. De plus, le Quartier des Savoirs a pour ambition de créer des continuités urbaines avec les quartiers alentours pour rendre facilement traversables par les modes actifs les grands axes de circulation qui l'entourent. Ces pistes de travail seront abordées lors des ateliers thématiques relatifs de la concertation (et notamment lors de ceux relatifs à l'identité de la ville nouvelle et aux déplacements respectivement programmés les 04 et 26 mai 2021).

## **2. Transports en commun et intermodalité**

- *Une gare routière pour les bus est-elle prévue ?*
- *Quid de la liaison avec la gare de St Quentin : densification des bus mais aussi de la circulation ?*
- *Pourquoi ne pas envisager un tramway sur les lignes de bus réservées qui parcourent l'Avenue de l'Europe, afin de relier la gare actuelle avec la future gare ?*
- *Gratuité des transports ?*

La gare de Guyancourt – Saint-Quentin sera pensée pour favoriser l'intermodalité avec les autres réseaux de transports existants (liaisons en transports en commun jusqu'à la gare RER de Montigny-le-Bretonneux, liaisons avec le réseau de bus, dépose-minute, stationnements pour vélos...). Une gare routière sera intégrée au projet, à proximité directe de la gare de la ligne 18 (son dimensionnement précis devra être étudié avec les partenaires au projet de ZAC et plus particulièrement avec Ile-de-France Mobilités). Ces études de pôle multimodal seront pilotées par SQY Agglomération, en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires du projet. Les ateliers thématiques, et notamment ceux relatifs aux déplacements et à la future gare seront l'occasion d'aborder d'une part, l'intermodalité et, d'autre part, l'environnement du quartier de gare. Ces ateliers ont lieu le 26 mai 2021 et le 19 juin 2021.

La tarification des transports en commun relève de la compétence de la Région Ile-de-France.

## **3. Modes actifs**

- *Piétons ? Et les nouvelles mobilités (trottinettes, speedbike, vélo électrique ...)*
- *Est-il prévu un moyen pour traverser l'avenue de l'Europe en toute sécurité : passerelle, ...*

Les partenaires partagent l'objectif d'encourager les modes actifs qui comprennent aussi bien la marche, le vélo, mais aussi les modes en fort développement de nos jours (trottinettes, vélos à assistance électrique...). Les futures phases du processus de concertation devront permettre de préciser les attentes des usagers du territoire (et notamment l'atelier thématique relatif aux déplacements du 26 mai 2021).

Pour ce faire, les partenaires du projet d'aménagement partagent l'objectif que le Quartier des Savoirs soit intégré à la ville existante et ce notamment par le biais de continuités urbaines adaptées aux modes actifs. Ce principe implique que les grands axes de circulation pourront être traversés facilement et de manière qualitative, en particulier aux abords de la future gare et du pôle multimodal qui devront être accessibles pour tous. Des études sont en cours à ce sujet et seront nourries par les échanges issus du processus de concertation (balades urbaines et ateliers thématiques). Elles devront en particulier permettre de préciser les modalités de franchissement de l'avenue de l'Europe et de l'actuelle RD91 en bordure nord du futur Quartier des Savoirs.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a pour objectif d'implanter une entrée secondaire à l'Est (côté Technocentre) en plus de son entrée principale située dans le Quartier des Savoirs. Ainsi, en

complément du franchissement sur voirie, les usagers pourraient, pendant les heures d'ouverture de la gare, traverser en toute sécurité la RD91 déviée en empruntant ce passage semi-enterré.

#### *d. Trafic*

- *L'avenue de l'Europe ne va-t-elle pas connaître une hausse de trafic supérieure à ce qu'elle peut supporter ? Quels aménagements prévus ?*

Des études relatives au trafic et aux mobilités sont actuellement réalisées par l'EPA Paris-Saclay (sur un large périmètre comprenant l'est de l'agglomération saint-quentinoise et l'agglomération Versailles-Grand Parc) et par l'Agglomération SQY (au niveau du Quartier des Savoirs et ses abords proches). Ces études ont pour objectif de modéliser les flux de trafic futurs en intégrant les différents projets d'aménagement, l'arrivée du métro et l'évolution des usages en matière de mobilité de manière à s'assurer du bon fonctionnement circulatorio des axes de distribution (et notamment la RD91 et l'avenue de l'Europe). Ces études permettront d'alimenter la conception du projet urbain ainsi que les discussions lors des ateliers thématiques à venir.

#### *e. Stationnements*

- *Comment seront intégrés les aménagements de parking pour permettre aux voyageurs de se rendre la gare ? (Penser véhicules ainsi que cycliste en s'inspirant de ce qui se fait aux Pays-Bas)*
- *Espérons qu'il y a de nombreuses places de parking prévues à proximité de la future Gare*
- *Un parking est-il prévu à côté de la future gare ? Parking en sous-sol ? Payant ? Combien de places ? Estimation de trafic vers cette zone ?*
- *Le stationnement sera-t-il en sous-sol ?*
- *Risque de stationnement dans les quartiers résidentiels alentours de personnes voulant accéder à la gare ?*
- *Avez-vous un seul exemple d'une gare en Région parisienne (hors Paris) qui soit rejointe par la majorité de ses usagers autrement qu'en voiture ?*
- *Un parking pour vélo est-il prévu ?*
- *Espérons qu'il y aura de nombreux parking à vélos !!!*

Les partenaires du projet s'accordent sur l'ambition que la gare de Guyancourt – Saint-Quentin devienne un pôle multimodal, c'est-à-dire le point de jonction entre différents modes de déplacements (métro, bus, voiture, modes actifs dont vélo) de manière à assurer au mieux la desserte du territoire. Les premières études réalisées par le groupement de maîtrise d'œuvre urbaine ainsi que les études de pôle multimodal menées par l'Agglomération SQY ont ainsi identifié la nécessité de développer une offre de stationnement à proximité de la gare, adaptée à ses besoins et au futur quartier.

Le dimensionnement du parc relais (P+R) destiné au rabattement des véhicules vers la future gare relève de la compétence d'Ile-de-France Mobilités (IDFM). Son dimensionnement précis n'est pas acté à ce stade mais des discussions sont en cours à ce sujet avec les partenaires du projet. Toutefois, il peut d'ores et déjà être noté que, compte-tenu des besoins, ce parking sera en ouvrage. Par ailleurs, dans un souci d'optimisation, les partenaires du projet étudient la possibilité de mutualiser voire de foisonner ses places. Les études relatives à la mobilité actuellement menées par l'EPA Paris Saclay, en étroite collaboration avec SQY Agglomération et la ville de Guyancourt, doivent conduire notamment à déterminer la part de chaque mode de transport utilisé pour se rendre à la gare (marche, cycle, transport en commun, voiture). Ces études aideront notamment à anticiper au mieux les aménagements urbains et les services nécessaires au rabattement de chacun vers la ligne 18 et permettront d'alimenter les échanges en cours entre les partenaires et IDFM, qui est également maître d'ouvrage du futur P+R lequel devra être dimensionné de manière à satisfaire les besoins de rabattement de manière à ne pas solliciter le stationnement de surface pour les besoins de la gare. Ces études relatives à la mobilité permettront également d'alimenter les études liées au pôle gare menées par l'Agglomération SQY afin de dimensionner les besoins d'intermodalité propres aux transports en commun. Enfin, ces différentes études permettront à l'EPA Paris-Saclay de dimensionner les équipements nécessaires au rabattement des modes actifs. En effet, le pôle

multimodal autour de la gare sera pensé pour favoriser la pratique des modes actifs. Aussi, des stationnements dédiés aux 2 roues non motorisés seront prévus à proximité. Les ateliers thématiques du processus de concertation seront l'occasion d'aborder ces sujets (et notamment les ateliers relatifs aux déplacements et à l'environnement de la gare respectivement fixés les 26 mai 2021 et 19 juin 2021).

## IV. Programmation

### a. Grandes lignes programmatiques

#### 1. Répartition programmatique

- *Il n'y aura pas de logement à l'est de la D91 ?*
- *Quelle sera la proportion d'espaces verts par rapport aux structures immobilières ?*

La ville de Guyancourt, l'Agglomération SQY et l'EPA Paris-Saclay partagent l'objectif qu'aucun logement ne soit construit à l'est de la RD91 déviée et ce, afin d'éviter l'isolement de logements du reste de l'agglomération par une voie départementale.

Le projet « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » vise à s'inscrire pleinement dans l'ADN de la ville nouvelle ; la proportion d'espaces verts y sera donc importante afin de correspondre à celle qui existe aujourd'hui (près de la moitié du territoire communal est composé de zones agricoles, vertes ou aquatiques). Les balades urbaines et ateliers thématiques (dont celui relatif à l'identité de la ville nouvelle du 04 mai 2021) seront l'occasion de discuter des attendus en la matière en se replaçant dans le contexte spécifique de Saint-Quentin-en-Yvelines. Les espaces verts urbains ont un usage d'agrément (vues, supports aux loisirs...) mais participent également à la régulation thermique de la ville (notamment en été avec la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur) et à la préservation de la biodiversité. Aussi, il est nécessaire de maximiser leurs surfaces et de veiller à leurs qualités que ce soit au niveau de l'espace public ou au cœur de parcelles bâties privées. Dès lors, les partenaires souhaitent généreusement dimensionner les espaces verts publics pour qu'ils puissent répondre aux multiples usages pour lesquels ils sont conçus, du plus « technique » (bande plantée permettant la gestion des eaux pluviales la plus efficace et pérenne en termes d'entretien et de maintenance) aux plus « naturels » (parc naturaliste, square urbain...). Dans cette perspective, il a été décidé que la première réalisation qui sera livrée sur le quartier des Savoirs sera l'aménagement d'un parc au sud du quartier (environ 5ha) : les futures phases du processus de concertation (et notamment l'atelier thématique « Le parc du Quartier des Savoirs et le devenir de la Halle Piano » du 12 juin 2021) pourront porter sur cet espace vert et sa programmation.

De manière complémentaire, les partenaires réfléchissent aux différentes manières de maximiser la surface des espaces verts de pleine terre dans les parcelles privées (via notamment la question du stationnement).

#### 2. Lien avec les « Savoirs »

- *Le quartier des savoirs. Est-ce juste un nom ou bien est-ce un projet ? Qu'est-ce qui va permettre de faire que ce quartier soit celui des savoirs ? Liens avec les Universités, médiathèque, art et artisanat mettant en valeur le savoir-faire, etc. ?*

Le nom « Quartier des Savoirs » a été choisi par les Guyancourtois en 2019 par l'intermédiaire d'une consultation et approuvé par le Conseil Municipal. Ce choix a été fait au regard de la programmation du futur quartier, qui comprend une proportion importante de surfaces de développement économique destinée à venir renforcer l'écosystème économique dédié à la recherche et à s'inscrire pleinement dans la dynamique de l'OIN Paris-Saclay qui vise à développer un pôle innovation recherche sur ses emprises yvelinoises.

### b. Logements

#### 1. Nombre de logements et conséquences en termes d'habitants

- *Combien de logements (et quel type) seront construits dans ce projet et sur combien de temps ?*
- *Combien de logements à venir ?*
- *1800 logements en nb d'habitants ça donne quoi ?*

- *1800 logements : combien d'habitants et combien de véhicules ?*
- *Le nombre de logements dans ce quartier est-il déjà défini ?*
- *Combien d'habitants à venir ?*
- *Si jamais la ligne 18 n'est pas abandonnée, va-t-on pouvoir se prononcer sur le nombre d'habitations sur le quartier ?*

Conformément aux ambitions portées par le Contrat de Développement Territorial (CDT) yvelinois signé en en 2015 (disponible en ligne), au Schéma Directeur de la Région Ile de France (disponible en ligne) posant l'objectif d'une densification autour de la future gare et à la proposition de l'équipe sélectionnée dans le cadre du concours d'urbanistes, les partenaires se sont accordés sur l'objectif de produire de l'ordre de 1.800-2.000 nouveaux logements autour de la future gare.

Cette première approche du programme sera à consolider dans le cadre des études et de la concertation / co-construction qui aboutiront au dossier de création de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » et à la modification de la ZAC Villaroy. La construction de certains logements pourra débuter à l'issue de l'adoption des dossiers de création et de réalisation de ZAC (prévue entre 2023 et 2024) pour s'échelonner sur une dizaine d'années.

L'offre de logement du Quartier des Savoirs et ses abords sera structurée conformément aux axes stratégiques du Plan Local de l'Habitat de Saint-Quentin-en-Yvelines pour la période 2018-2023 (disponible en ligne) qui visent notamment au rapprochement domicile-emploi et au rééquilibrage du logement social à l'échelle de l'agglomération. Elle se composera ainsi à 50% par du logement en accession libre, à 25% par du locatif social et à 25% par de l'accession sociale ou aidée, permettant de s'inscrire dans les objectifs de mixité sociale fixés tant par la ville de Guyancourt que par SQY Agglomération.

Les partenaires du projet partagent l'objectif que ce dernier s'inscrive dans l'ADN de la ville de Guyancourt et qu'il réponde également aux besoins actuels et futurs des Guyancourtois en termes de typologie de logement (part de chaque typologie, du plus petit logement dit « studio » au plus grand, le logement pour les familles nombreuses) et de forme des constructions (logement individuel, logement intermédiaire, logement collectif). Les études spécifiques n'ayant pas été menées à ce stade, il est complexe de déterminer quel volume d'habitants correspond à ce nombre de logements. La répartition des formes de logements et des typologies pourra être discutée lors des futures phases du processus de concertation (et notamment lors de l'atelier thématique relatif à l'« habiter » du 05 juin 2021). A titre comparatif, Guyancourt compte aujourd'hui en moyenne 2,5 personnes par logement (28633 habitants pour 11356 résidences principales selon les chiffres de 2017 de l'INSEE).

Il est également complexe de déterminer dès à présent la proportion de véhicules associée à ce nombre de logements. Avec l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express à Guyancourt et du pôle multimodal qui lui est associé, les habitudes en termes de parts modales des habitants du territoire (part représentée par chaque mode de déplacement) ont vocation à évoluer. De même, l'évolution récente des pratiques dans un contexte de crise sanitaire (développement du télétravail, augmentation de la distance entre domicile et emploi...) doit être prise en compte. Ces tendances (actuelles et à venir) justifient notamment l'élaboration de l'étude relative aux mobilités à l'échelle du territoire yvelinois de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay menée actuellement par l'EPA Paris-Saclay. Cette dernière doit permettre de définir un scénario à la fois ambitieux et réaliste pour les pratiques du futur quartier en termes de mobilités et notamment pour la part modale de la voiture. Les ateliers thématiques relatifs aux déplacements (et notamment celui du 26 mai 2021) seront l'occasion de préciser les attentes des usagers du territoire au regard des ambitions partagées par la Ville de Guyancourt, SQY Agglomération et l'EPA Paris-Saclay quant à la limitation de l'usage de la voiture au sein du Quartier des Savoirs. A titre informatif, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines exige sur son territoire la réalisation d'une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher (SdP) de logement (avec un minimum d'une place par logement) et la réalisation d'une place par logement pour des logements locatifs financés par un prêt de l'Etat (comme c'est le cas du logement social). Ces prescriptions diffèrent dans un rayon de 500 m autour des gares : au sein de ces périmètres, il est exigé 1 place par logement et 0,5 place par logement locatif financé par un prêt de l'Etat.

## 2. Typologies et hauteurs des constructions

- *Quelle sera la hauteur maximale des bâtiments ?*
- *Quelqu'un voulait savoir les hauteurs des constructions proche gare, en avez-vous une idée ?*
- *2000 logements ? Cela suppose des infra structures en hauteur ... Que restera-t-il pour les espaces verts et la qualité de vie des résidents ?*
- *Allez-vous laisser place à des maisons ? Les derniers projets urbains ont fait la part belle aux immeubles...*
- *Quel sera le pourcentage maison individuelle vs immeuble collectif ?*

La répartition des formes bâties n'est pas actée à ce stade. Il est toutefois souhaité par les partenaires au projet que le Quartier des Savoires reflète la diversité des modes d'habiter en proposant à la fois des immeubles collectifs et des habitations de plus petites dimensions. Cette répartition typologique se devra d'être définie au regard des objectifs fixés quant à la production de logements (préconisation du Schéma Directeur d'Ile-de-France de « densifier » à proximité des gares, objectifs du Contrat de Développement Territorial...) et des ambitions relatives au développement d'espaces verts publics (participant à la qualité résidentielle et aux enjeux environnementaux). En effet, formes urbaines et proportion d'espaces verts sont intimement liées : pour une surface bâtie égale, les constructions de faible hauteur ont tendance à s'implanter sur une surface de terrain plus importante (réduisant de fait la part des espaces verts) tandis que les constructions ayant une hauteur plus importante ont la capacité de libérer de l'espace au sol. S'il n'est pas souhaité que le Quartier des Savoires comporte des bâtiments de grande hauteur, la répartition typologique devra cependant permettre de trouver un équilibre entre la diversité des modes d'habiter, la place des espaces verts et la centralité à l'échelle de l'agglomération que deviendra l'environnement de la gare de Guyancourt – Saint-Quentin. La répartition typologique sera abordée lors des futures phases de la concertation (et notamment durant l'atelier thématique relatif à l'« habiter » du 05 juin 2021).

## 3. Gestion

- *Avec quels bailleurs commencez-vous à travailler pour les futurs logements du projet ?*

Le projet de Quartier des Savoires étant au stade pré-opérationnel, aucun contact n'a été pris avec des bailleurs ou promoteurs à ce stade.

## 4. Segments

- *Pourriez-vous prévoir la vente de maisons à tailles moyennes pour les familles monoparentales à faibles revenus ? Merci.*
- *Une place pour les "anciens" (retraités) ? = savoir / transmission / partage*
- *Encore, semble-t-il ? Un quartier Bobo ?*

L'offre de logement sera composée à 50% par du logement en accession libre, à 25% par du locatif social et à 25% par de l'accession sociale ou aidée, permettant de s'inscrire dans les objectifs de mixité sociale fixés tant par la Ville de Guyancourt que par SQY Agglomération, conformément aux axes stratégiques du PLH de Saint-Quentin-en-Yvelines pour la période 2018-2023. Chacune de ces parts sera à décomposer en sous-segments afin que chaque type de ménage puisse trouver sa place dans le quartier (logements adaptés aux jeunes ménages primo-accédants, aux personnes âgées...) et que chacun puisse faire son parcours résidentiel dans la Commune. Cette déclinaison précise fera l'objet d'études de programmation spécifiques et sera abordée lors des futures phases de la concertation (et notamment lors de l'atelier thématique relatif à l'« habiter » du 05 juin 2021).

## 5. Phasage

- *Comment va s'articuler les phases de constructions dans le nouveau quartier ? d'abord autour de la gare ?*

Les constructions de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » s'échelonnent sur une dizaine d'années à partir de 2025 environ. Le phasage des constructions sera défini en fonction des calendriers des différents aménagements nécessaires à la viabilisation du site (dévoisement de la RD91, ligne 18 et sa gare) mais aussi en fonction des besoins des habitants qui peupleront le quartier avant sa livraison complète. Aussi, il est à ce stade envisagé que les constructions débutent par les extrémités nord (franges du quartier Villaroy le long de la RD 91) et sud du périmètre prévisionnel de ZAC (sud de la parcelle Thalès, à proximité directe de la halle Piano réhabilitée et du parc sud), sous réserve que les équipements publics nécessaires soient réalisés de manière concomitante. Les futurs habitants du quartier bénéficieraient ainsi de cet équipement et de cet espace vert qui, couplés à d'autres services tels qu'une école, fourniraient les aménités nécessaires à la vie de quartier. L'aménagement de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » pourrait ensuite se poursuivre par son extrémité nord, une fois que la RD91 aura été déviée. Ainsi, ces nouvelles constructions bénéficieraient d'une proximité directe à la ZAC Villaroy et à ses services. Progressivement, les aménagements débutés au nord et au sud compléteront le centre de la parcelle Thalès, alors que les emprises chantier de la SGP nécessaires à la réalisation de la ligne 18 et de la gare quitteront petit à petit le site. A la livraison de la gare de Guyancourt – Saint-Quentin en 2030, il est souhaité que les aménagements du quartier nécessaires à son bon fonctionnement (parvis, commerces et services) soient livrés de manière à ce que les habitants du quartier des Savoirs – et plus largement ceux de Guyancourt et des environs de l'agglomération saint-quentinoise – puissent pleinement profiter de cet équipement. Les toutes dernières phases de l'aménagement du Quartier des Savoirs pourront enfin débuter dès que les dernières emprises chantier auront été libérées.

## 6. Autres

- *Renouveler l'offre de logements c'est à dire ?*

Le renouvellement de l'offre de logements vise à diversifier les formes d'habitat pour créer des possibilités de parcours résidentiels au sein même du quartier. Il s'agit de prendre en compte les dynamiques de la société comme le phénomène de desserrement des ménages (diminution constante du nombre d'occupants moyen d'un logement liée à la décohabitation ou au vieillissement de la population) ou l'essor du télétravail (permis par le développement du numérique et démocratisé par la crise sanitaire). Dès lors, le renouvellement de l'offre de logements a pour but d'anticiper l'évolution des modes d'habiter pour proposer des réponses adaptées aux besoins actuels et futurs de la société (et qui pourront prendre la forme d'habitats alternatifs tels que l'habitat intergénérationnel ou la colocation).

- *Comment penser des logements les plus confortables possibles au niveau climatique (ventilations naturelles, etc.) ?*

Concevoir un quartier adaptable aux changements climatiques et sociétaux sera l'un des enjeux majeurs du projet d'aménagement. Les études de plan-guide réalisées par la maîtrise d'œuvre urbaine du quartier s'inscrivent d'ores et déjà dans une conception bioclimatique : il s'agit de comprendre les spécificités du site pour proposer un projet qui s'adapte à - et réagisse avec - son environnement. Ainsi, à l'échelle du quartier, de généreux espaces verts de pleine terre sont positionnés pour limiter naturellement les phénomènes d'îlots de chaleur. Par ailleurs, et à l'échelle des formes urbaines, le dessin des îlots veille à maximiser la solarisation naturelle des logements (tout en minimisant les déperditions de chaleur). Ce travail de conception avec le site va se poursuivre et s'affiner dans les années à venir au travers d'études spécifiques comme la stratégie développement durable. Cette dernière sera déclinée en prescriptions architecturales, paysagères et environnementales qui serviront elles-mêmes à fournir un cadre normatif aux futures constructions du quartier (développées par des opérateurs, des bailleurs ou des promoteurs). Il est également attendu du processus de concertation qu'il puisse alimenter ces différentes études, en identifiant des solutions techniques - de la plus « low-tech » (comme une orientation optimale du bâti) à la plus « high-tech » (intégration de panneaux solaires par exemple) - adaptées aux modes d'habiter du territoire. Ces points seront donc discutés lors des ateliers qui ponctueront le processus de concertation, et notamment durant l'atelier thématique relatif à l'« habiter », du 05 juin 2021.

### *c. Equipements*

- *Quid des futurs établissements scolaires ?*
- *Quels services publics au sein du nouveau quartier ?*
- *La mixité culturelle ? c'est à dire ?*

Le quartier autour de la gare de Guyancourt – Saint-Quentin proposera un niveau d'équipements et de services publics équivalent à celui des autres quartiers de la ville. Ces équipements (notamment une école, une crèche, etc.) seront intimement liés aux espaces publics, à l'image de la halle Piano, futur équipement constitutif du quartier qui s'implantera au sein de l'espace paysager au sud de la friche Thalès. En effet, certains de ces équipements seront principalement dédiés au Quartier des Savoirs quand d'autres s'ouvriront à un public plus large (quartiers avoisinants de l'agglomération voire au-delà). Ces équipements devront donc être facilement accessibles pour les publics auxquels ils se destinent et s'ouvrir aux professionnels comme aux amateurs, à l'image de ce que la Ville propose dans les autres quartiers. Par ailleurs, ces équipements ont vocation à s'insérer dans leur environnement, c'est-à-dire à être en accord avec les espaces publics qui les jouxtent. Ainsi, le P+R permettant le rabattement de véhicules vers la gare devra être aisément accessible sans toutefois perturber la quiétude du quartier, l'école se devra d'être en lien direct avec les secteurs à dominante résidentielle et avec les services associés (espaces dédiés à la pratique sportive par exemple) et offrira un cadre sûr et apaisé. Espaces et équipements publics formeront ainsi des complexes qui structureront le futur Quartier des Savoirs.

La programmation des équipements publics fait l'objet d'une étude spécifique qui débute et qui permettra de préciser la nature, le dimensionnement et la localisation de ces équipements rendus nécessaires par les nouvelles constructions. En parallèle de cette étude, sera analysé le potentiel d'implantation de culture, loisirs ou encore de restauration. Ces études seront alimentées par les ateliers thématiques de la concertation, et notamment ceux relatifs au contexte guyancourtois, à la halle Piano, au parc et aux environs de la gare (respectivement fixés les 04 mai et les 12 et 19 juin 2021).

### *d. Espaces publics*

- *Les rues seront elles privatisées ? Car leur entretien par les bailleurs laisse à désirer*

Le principe général de l'aménagement de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » est de réaliser des voiries, cheminements et espaces verts qui seront publics. Ces espaces extérieurs seront gérés par la collectivité. Dans certains cas bien spécifiques et minoritaires, notamment liés à des programmes de développement économique ayant des contraintes propres, des dérogations à cette règle pourront être envisagées. La réalisation et/ou la gestion de voies par des bailleurs ou des opérateurs pourrait avoir lieu uniquement dans ce type de cas bien particulier.

### *e. Autres*

- *Avez-vous un bilan des anciens programmes immobiliers ? taux d'occupation, mixité, qualité des bâtiments (énergétiques), etc*

Merci de préciser de quels programmes immobiliers il est question. Il sera possible de discuter de ce sujet lors des balades urbaines, des ateliers thématiques ou de formuler une question plus précise sur l'espace dialogue relative à la concertation préalable à la création du Quartier des Savoirs, ZAC Gare de Guyancourt – Saint-Quentin (disponible en ligne).

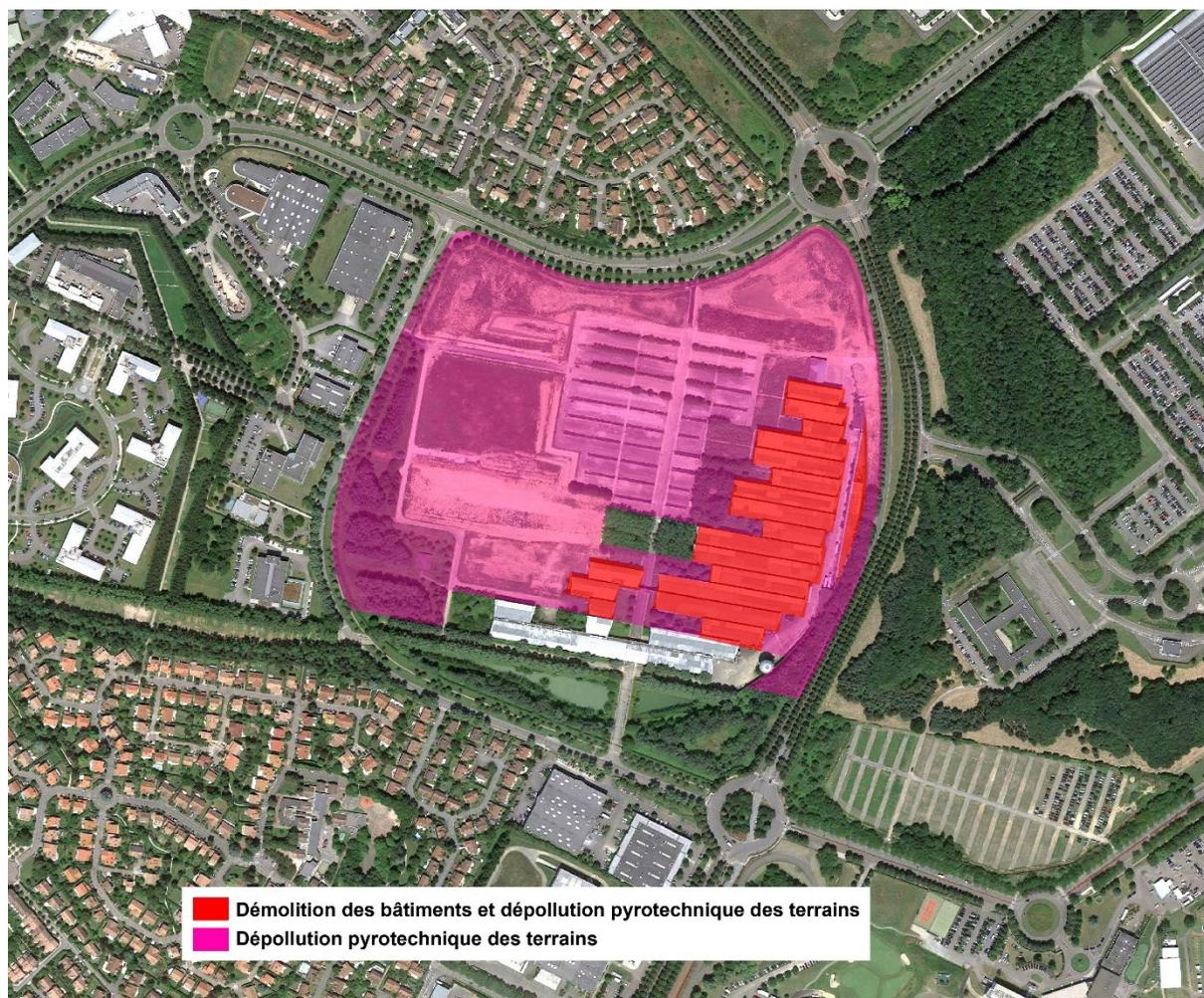
## V. Etat présent du site, démarche d'activation travaux en cours, préservation d'éléments patrimoniaux

### a. Le site Thalès, aujourd'hui

- *A quoi correspondent les travaux en cours sur l'ancien site de Thalès actuellement ?*
- *Pourquoi ne pas avoir détruit tout le site de Thalès ? Pourquoi avoir conserver quelques infrastructures ?*

Une des idées-forces du groupement de maîtrise d'œuvre urbaine lauréat du dialogue compétitif (dont les architectes-urbanistes Marniquet-Aubouin sont mandataires) consiste à conserver certains bâtiments de l'ancienne usine Thalès construite entre 1988 et 1991 par Renzo Piano, architecte de renommée internationale ayant notamment conçu le centre Pompidou avec Richard Rogers. Il s'agit selon les urbanistes d'utiliser « le potentiel d'accueil [...] à très court terme » de l'œuvre architecturale en réinterprétant son principe « de trame, d'alvéole et de découpage ». Après des échanges avec l'agence Renzo Piano Building Workshop (RPBW) et les collectivités partenaires, le choix a été fait de préserver la frange Sud des halles dans une logique patrimoniale qui privilégie l'idée de faire avec l'existant plutôt que de faire table rase de l'héritage en place. Cette logique patrimoniale a permis de conserver cet ensemble bâti homogène d'environ 8.800 m<sup>2</sup> relié par des passerelles, et représentatif de ce qu'étaient les usines Thalès. Il a également été fait le choix de préserver des espaces naturels et notamment les espaces verts qui se situent au sud de la halle conservée ; ce secteur paysager de 5 hectares situé de part et d'autre de bassins sera mis en valeur dans un calendrier concomitant à la réhabilitation de la halle Piano. Patrimoine bâti (la halle Piano et la tour de visée) et patrimoine naturel (la flore existante au sud de la parcelle) continueront ainsi d'interagir comme ce fut le cas lors de l'exploitation industrielle du site.

Sur la parcelle Thalès, plusieurs campagnes de travaux, dont certaines sont encore en cours, ont été entreprises par l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF) dont la mission consiste à mobiliser des fonciers pour des collectivités et établissements publics (acquisition, réalisation de travaux de remise en état, portage...) en vue de leur urbanisation. Dans ce cadre, l'EPFIF a acquis le foncier Thalès en 2015 afin d'y mener des travaux de remise en état avant cession au futur aménageur. Ces travaux de remise en état ont consisté, en 2020, en la démolition des éléments bâtis non conservés dans le cadre du projet d'aménagement (tous les bâtiments à l'exception de la halle sud et de la tour de visée). Ils consistent également en la dépollution pyrotechnique de l'ensemble du site (à l'exception des éléments paysagers conservés dans le cadre du projet d'aménagement, à savoir le parc sud et le petit bois au centre de la parcelle). En effet, ce site a fait l'objet d'intenses bombardements lors de la Seconde Guerre mondiale. A son installation au début des années 90, le propriétaire de la parcelle Thalès a réalisé des travaux de dépollution pyrotechnique sur l'ensemble du site conformément à la réglementation alors en vigueur. Les normes ayant évolué entre temps, une dépollution pyrotechnique doit être réalisée sur une profondeur de 6 mètres. Une première phase de dépollution pyrotechnique a eu lieu sur la période 2017-2018. La seconde campagne de dépollution a débuté au début de l'année 2021 et devrait se poursuivre jusqu'à l'été. A l'occasion de cette seconde phase, il est également prévu que l'EPFIF purgera les quelques zones présentant des traces de pollution chimiques (hydrocarbures en particulier).



## b. La démarche d'activation

### 1. Programmation

- *Des pistes d'utilisation pour la halle Piano ?*
- *Des pistes d'utilisation de la boule ?*
- *Pour la Halle Piano pourquoi ne pas créer une "Ressourcerie" avec d'autres projets autour*
- *Pourquoi pas une pépinière de start-up dans cet espace Piano ?*
- *Merci pour la présentation de Mme Aubouin, existe-t-il des projets de réhabilitation de la Halle Piano ? vous n'avez pas évoqué un projet culturel, artistique dans ce lieu patrimonial au sein d'un quartier dénommé "des savoirs"... La vie de ce quartier, les liens avec les autres quartiers et autres communes seront alimentés par une offre culturelle et artistique, qu'en pensez-vous ?*

Les partenaires au projet urbain partagent l'objectif que la halle Piano et son parc deviennent un lieu de vie et de destination, un espace singulier à la programmation mixte permettant un brassage de populations et une grande diversité d'usages pour en faire une locomotive du projet urbain tout en contribuant à répondre à un certain nombre d'enjeux qui émanent avec force du territoire.

Ainsi, et après avoir analysé les demandes des habitants et acteurs locaux, l'EPA Paris-Saclay, la ville de Guyancourt et l'Agglomération SQY se sont accordés sur une programmation de la halle et de la tour de visée orientée autour de deux grands axes. Il s'agit en premier lieu d'accompagner le développement économique du territoire en proposant des conditions d'accueil favorables à des activités tertiaires ou artisanales, que ce soit pour des créateurs d'entreprises éprouvant des difficultés à se loger dans le parc immobilier traditionnel ou pour des d'activités s'inscrivant dans le registre de

l'économie sociale et solidaire. En second lieu, la halle et la tour de visée auront pour objectif d'offrir des espaces qualitatifs dédiés aux loisirs, à la restauration et à la convivialité. Les importantes surfaces proposées au sein des bâtiments laissent toutefois la possibilité d'envisager que ces programmes soient complétés par d'autres usages. D'autres pistes sont donc envisagées : la halle Piano et la tour de visée pourraient alors accueillir un équipement public, un espace dédié à la culture, un projet sportif, une maison du projet urbain...

Si ces grandes thématiques sont aujourd'hui pressenties pour l'occupation future de la halle Piano, la programmation définitive n'est pas encore arrêtée. Les modalités de sélection des futurs occupants sont aujourd'hui étudiées par les partenaires du projet d'aménagement ; il est envisagé à ce stade une sélection par appel à manifestation d'intérêt au début de l'année 2022. Il est par ailleurs souhaité que la définition du projet d'occupation de la halle Piano se fasse progressivement, par le biais d'une logique de programmation ouverte incluant en amont les besoins des futurs occupants des lieux et les attentes des usagers du territoire qui seront exprimées lors du processus de concertation. Les futures phases du processus de concertation (et notamment les balades urbaines et l'atelier thématique relatif au devenir de la halle Piano du 12 juin 2021) seront le cadre privilégié pour aborder ce sujet.

## 2. Calendrier

- *Une question concernant le phasage du temps : l'ouverture de la halle piano se fera elle avant 3 ans ?*

Le projet porté par les partenaires vise à ouvrir au public la halle Piano et le parc qui la jouxte sans attendre l'arrivée de la ligne et de la gare du Grand Paris Express ni même les premiers développements du projet d'aménagement. Ainsi, il est souhaité que ce complexe soit accessible au public dès fin 2022 – début 2023, suite à la réalisation d'études et travaux menés sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Paris-Saclay. Ces travaux permettront de rendre accessible au public cet espace de 5 hectares sous la forme d'un parc à la fois naturaliste et urbain.

Par ailleurs, la halle Piano fera l'objet de travaux de réhabilitation sommaire dès 2022. Ce programme de travaux relativement restreint vise à donner une seconde vie au bâtiment en le « raccordant » au domaine public – les réseaux qui la reliaient autrefois ayant été sectionnés lors des travaux de démolition. Ainsi, cette phase de réhabilitation dite « sommaire » veillera à remettre la halle et la tour de visée en état de fonctionnement en réutilisant au maximum les réseaux, éléments de mobilier et équipements existants à l'intérieur du bâtiment. Elle aura pour objectif de conserver et d'amplifier les caractéristiques des bâtiments – dont la conception doit pouvoir permettre une grande flexibilité d'usages – pour qu'ils puissent s'adapter à leurs futurs occupants et évoluer au fil du temps.

## VI. Environnement : préservation des sols, agriculture, énergie

### a. Impact du projet

- *A-t-on une garantie que le projet n'aura pas d'impact sur l'espace vert Etang de la minière Etang de la Genest ?*
- *Les associations de protection de l'environnement sont défavorables à ce projet monumental. Pourquoi ne pas en tenir compte et ne pas adapter au territoire et aux réels besoins un autre projet qui soit plus respectueux de l'environnement et des traditions agricoles du plateau ?*

Le projet d'aménagement a pour objectif de densifier un secteur aujourd'hui en friche pour qu'il puisse gagner un statut de quartier de gare. Cette logique de densité à proximité des gares a deux intérêts majeurs. D'abord, en proposant une forme de densité, le projet limite sa consommation de foncier et évite ainsi de contribuer au phénomène d'étalement urbain. Par ailleurs, en s'inscrivant dans un lieu au croisement de transports publics, il veille à encourager l'usage de ce mode et à limiter la création de flux automobiles. Cette logique de densité à proximité des futures gares du Grand Paris Express est portée à l'échelle de l'OIN Paris-Saclay et vise à intensifier des points stratégiques à l'échelle du plateau de Saclay tout en préservant et protégeant les 4 115 hectares d'espaces paysagers, naturels et forestiers de ce dernier (cette surface représentant le périmètre de la ZPNAF, zone préservée de toute urbanisation). Pensée à l'échelle du territoire, cette logique tend ainsi à minimiser le grignotage dispersé et diffus de terrains naturels.

Par ailleurs, cette logique de densification s'inscrit sur une parcelle en friche depuis une quinzaine d'année (la parcelle Thalès) ; le projet d'aménagement a donc vocation à recycler (démolir, dépolluer, aménager) un site déjà urbanisé de manière peu dense par rapport aux standards de la région francilienne ou de l'agglomération saint-quentinoise. Il permettra ainsi d'ouvrir au public une parcelle longtemps restée sans usage, et qui constituait une enclave au sein de la ville de Guyancourt.

Le projet d'aménagement vise également, dès ses premières phases, à s'appuyer sur un « déjà-là » bâti (la halle Piano) et paysager (l'espace vert du sud du quartier, dit « parc sud »). Ces éléments patrimoniaux seront mis en valeur aussi bien dans les usages qu'ils permettent que dans leurs propriétés environnementales et écologiques. Ainsi et en parallèle de la logique de densification, le projet porté par les partenaires a pour but de conforter la « lisière verte », véritable continuité écologique et environnementale entre la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) où les activités agricoles sont sanctuarisées.



*Le parc sud du quartier : conforter la lisière entre le plateau et les espaces verts urbains*

Une partie de cette continuité écologique ouvrira au public à l'horizon fin 2022 – début 2023, avec les 5 hectares qui constituent le parc sud de la parcelle Thalès. Les partenaires partagent l'objectif de prolonger cet espace vert public à l'est de l'actuelle avenue de l'Europe, en s'appuyant sur le paysage en place. La logique de densité à proximité des gares est alors à considérer au regard de cette présence généreuse d'espaces verts publics.

Le projet tend également à ce que les espaces verts situés au sud du projet d'aménagement ne soient plus uniquement fonctionnels (bassins de rétention, masques paysagers), mais qu'ils deviennent des lieux favorisant le développement de la biodiversité tout en étant accessibles au public. Ces espaces contribueront au maintien de la biodiversité, au renforcement de corridors écologiques mais aussi à la qualité du cadre de vie des futurs habitants et à la lutte contre le phénomène d'îlots de chaleur.

Le projet de ZAC Guyancourt – Saint-Quentin se limite à son strict périmètre et n'aura donc pas d'impact direct sur les étangs de la Minière et de la Geneste. Le périmètre prévisionnel de ZAC est identifié dans la délibération du Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay relative à la prise d'initiative de la ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » du 10 octobre 2019 (disponible en ligne).

### *b. Artificialisation des sols*

- *La création de ce nouveau quartier respectera-t-elle le pacte de transition écologique signé par la ville, notamment en termes d'artificialisation des sols ?*
- *La ville peut-elle respecter la zéro artificialisation nette si la ligne 18 devait malheureusement bétonner 4000 hectares du plateau ? Si oui, comment ?*
- *Moi je pense que Thalès est une friche industrielle pas un champ sûrement qu'elle est déjà imperméable en grande partie...*

La Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) est un dispositif législatif unique en France qui vise à protéger 4 115 ha d'espaces naturels du plateau de Saclay (dont 2.469 ha pour des activités agricoles). La ZPNAF a été instaurée le 3 juin 2010 par la loi sur le Grand Paris (la même qui créé l'Etablissement Public Paris-Saclay) avant que son périmètre précis ne soit défini le 27 décembre 2013 par décret. Une charte (disponible en ligne) précisant la vocation de cet espace ainsi que les modalités de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été signée par les acteurs institutionnels du territoire le 11 octobre 2018. Ainsi la logique de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay a consisté dans un premier temps à protéger de toute urbanisation ce périmètre de 4 115 hectares correspondant à la ZPNAF avant de venir urbaniser des secteurs délimités situés à proximité des gares de la ligne 18 du Grand Paris Express ; cette logique territoriale sanctuarise et développe les espaces naturels, agricoles et forestier du cœur de l'opération en contrepartie de la densification de ses franges – des espaces qui étaient déjà partiellement urbanisés pour la plupart (comme c'est le cas de la soixantaine d'hectares à l'étude sur Guyancourt). Le réseau de transport en commun structurant permet par ailleurs de créer des liens (physiques avec la construction de centres de recherches ou immatériels avec le développement de collaborations entre les entités du territoire ; il s'inscrit ainsi dans une logique de décarbonation des déplacements puisqu'il tend à proposer une alternative aux déplacements en voiture grâce à l'arrivée du métro.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris précise qu'entre Saclay et Magny-les-Hameaux, la ligne 18 sera aérienne sur environ 5 km. La largeur de la plateforme ferroviaire proprement dite étant de l'ordre de 10m, l'imperméabilisation potentielle porte sur moins de 10 ha. En intégrant les aménagements en bordure de la ligne et les dispositifs de sécurité, l'emprise de la ligne sur ce secteur est de l'ordre de 20 ha. La réalisation de la ligne 18 ne peut donc en aucune manière, ni directement ni indirectement, conduire à "bétonner" les surfaces évoquées dans la question.

Le projet porté par l'EPA Paris-Saclay vise à recycler une friche industrielle qu'est le site Thalès, un espace qui a été en grande partie artificialisé (bâtiments, zones de stationnements...) lors de sa précédente phase d'exploitation. Les études menées par le groupement de maîtrise d'œuvre urbaine veillent à maximiser la place de la pleine terre dans le Quartier des Savoirs, notamment par la préservation d'espaces paysagers et le confortement de leurs propriétés environnementales et écologiques (bassins et parc au sud de la halle Piano).

L'évitement de l'artificialisation des sols est un sujet intimement lié à la forme des constructions et du stationnement. En effet, les emprises qu'occupent les constructions sont liées aux formes urbaines : pour un nombre de logements équivalent, un petit immeuble collectif consomme moins de surface de terrain que des logements individuels. Par ailleurs, des espaces verts aménagés au-dessus de stationnements enterrés ne possèdent pas des qualités environnementales équivalentes à ceux aménagés en pleine terre : une grande épaisseur de terre végétale permettant le développement d'une flore plus variée et une meilleure perméabilité des sols. Ces points pourront être discutés lors des ateliers thématiques de la concertation, et notamment lors de ceux relatifs à l'identité guyancourtoise, aux déplacements et à l'« habiter », dont les dates sont respectivement fixées aux 04 et 26 mai et 05 juin 2021.

Bien entendu, le projet urbain à venir respectera les valeurs et principes défendus par la Ville de Guyancourt, que ce soit en matière de solidarités ou de transition écologique.

### *c. Energie*

- *Le Maire de Guyancourt a parlé dans d'autre réunion d'un quartier à énergie positive, comment cela peut se matérialiser ?*
- *Une idée sur les possibilités de créer notre propre énergie ?*
- *Merci pour ce nouveau quartier qui peut offrir un réel visage d'avenir. L'occasion d'être un exemple en matière de projets pour les quartiers du futur et pourquoi pas, un exemple national ?*

La ville de Guyancourt porte l'objectif que le Quartier des Savoirs soit un quartier à énergie positive. La définition de cet objectif est prévue dans le cadre d'études spécifiques qui débiteront prochainement. Il s'agira de déterminer le potentiel d'énergie renouvelable du futur quartier au regard de ses caractéristiques intrinsèques et celles du site dans lequel il s'insère. En effet, ce potentiel, ou « gisement », correspond à la quantité d'énergie renouvelable qui pourra être théoriquement produite (grâce au soleil, au vent, ou à la quantité de biomasse par exemple) à laquelle il convient de soustraire des contraintes de différents ordres (technique, environnementale ou économique ; par exemple, la topographie du terrain, la nécessité de préserver certains sols ou la proximité physique avec d'autres sources d'énergie) qui rendent difficile la valorisation d'une source renouvelable sur un site donné. Ces études et diagnostics seront menés notamment dans le cadre de l'étude d'impact.

Le processus de concertation / co-construction permettra par ailleurs de nourrir ces études afin notamment de tester les solutions d'approvisionnement ainsi que les possibles mesures envisagées pour le Quartier des Savoirs (compacité des bâtiments, sources d'énergies renouvelables...).

## VII. Sureté et sécurité

- *Pas d'atelier thématique sur les questions de sécurité ?*
- *Et la sécurité aux abords de la gare ?*
- *Pas d'atelier sécurité ? Les quartiers proches des gares sont toujours PROBLEMATIQUES*
- *Et les enjeux de sécurité ? Police de nuit ? renforcement des effectifs ?*
- *Local police sur le nouveau quartier ?*
- *Vidéo-surveillance ?*
- *Vidéo surveillance - plus de police, une société répressive ?*

Une étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP) va prochainement être déclenchée dans le cadre des études préalables à l'aménagement du quartier « Gare Guyancourt – Saint-Quentin ». Cette étude vise à évaluer le site du projet d'aménagement et ses caractéristiques pour, dans un second temps, préconiser des aménagements dans lesquels la sécurité est optimisée. Elle concerne aussi bien la réalisation d'aménagements sécurisés (permettant l'accès de véhicule de secours par exemple) que la prévention de toutes formes de malveillances au sein du futur quartier.

Cette ESSP servira de support aux études de maîtrise d'œuvre urbaine pour l'aménagement du quartier. Elle pourra également alimenter les discussions qui auront lieu dans le cadre du processus de concertation / co-construction du quartier.

## VIII. Modalités de la concertation

### a. Retour sur réunion d'ouverture

- *Bonjour et merci pour cette réunion d'information. Sera t'elle dispo en replay sur le site de Guyancourt ?*

La captation de la réunion publique d'ouverture de la concertation préalable relative au « Quartier des Savoirs et ses abords » est disponible en ligne (sur la plateforme Youtube et sur les sites internet de la Ville de Guyancourt et de l'EPA Paris-Saclay). Par ailleurs, l'ensemble des réunions publiques à venir sera enregistré et diffusé sur les mêmes canaux de diffusion.

### b. Prise en compte des avis

- *Comment seront prises en compte les avis exprimés dans les concertations, face au projet déjà existant de l'EPAPS ?*
- *Le contrat de développement territorial et l'arrivée de la ligne 18 sont des projets imposés à la population locale. La concertation prend une forme de présentation de projets déjà figés et ne permettent que des modifications à la marge. L'EPAPS et les aménageurs ont-ils conscience qu'ils se heurteront au mécontentement de nombreux riverains ?*

François Morton, Maire de Guyancourt, a appelé de ses vœux en janvier 2021 qu'un grand processus de concertation et de co-construction co-piloté avec l'EPA Paris-Saclay en partenariat avec SQY Agglomération puisse être lancé au sujet du « Quartier des Savoirs et de ses abords ». Ce processus de concertation fera office de concertation réglementaire préalable au projet d'aménagement. Mais l'ambition portée par les partenaires consiste à aller au-delà de la concertation réglementaire pour co-construire avec la société civile le projet urbain d'ensemble mais aussi certains projets spécifiques tels que l'occupation de la halle Piano. En parallèle des outils de la concertation réglementaire (réunion publique de lancement, diffusion du contenu des échanges, mise à disposition d'un registre, présence d'un garant de la concertation), il est donc prévu de déployer un dispositif de co-construction du projet. Durant le premier semestre 2021, ce dispositif prendra la forme de balades urbaines support de diagnostic et d'ateliers thématiques auxquels les participants à la réunion publique de lancement (et plus largement les habitants des environs, les salariés des entreprises proches, les membres des associations et collectifs citoyens locaux, etc.) sont vivement invités à participer. Ces temps d'échange, entre les acteurs du projet (aménageurs, groupement de maîtrise d'œuvre urbaine, représentants de la collectivité...) et les usagers du territoire, ont vocation à recueillir les avis de ces derniers, afin que leur connaissance du site et leur expertise d'usage puissent nourrir le projet. A l'issue du premier semestre 2021, le dispositif de concertation / co-construction se trouvera complété par d'autres outils qui restent à définir pour s'inscrire dans une durée totale d'environ 3 ans.

Lors de la réunion publique de lancement, le maire de Guyancourt a énoncé un certain nombre d'« impératifs » : Un quartier intégré et ouvert sur la ville - La gare, bâtiment « exemplaire » - Des connexions au réseau de transport existant - Le respect de l'identité de Guyancourt et de ses équilibres - La préservation du patrimoine existant - Un quartier durable, adaptable et pour tous. En dehors de ces points qui sont des impondérables au projet urbain (et qui, pour certains, conditionnent même son existence), tout sujet relatif à l'aménagement du futur Quartier des Savoirs pourra être discuté lors des temps d'échange énoncés plus haut. Ces discussions serviront à alimenter les études de maîtrise d'œuvre urbaine et les études qui seront réalisées dans le cadre de l'étude d'impact. Etant donné que les études urbaines sont aujourd'hui à un stade d'avancement très amont, il est attendu que le processus de concertation / co-construction contribue fortement à l'élaboration du projet.

Des balades urbaines sont organisées les :

- lundi 03 mai, de 17h à 19h
- vendredi 07 mai, de 12h à 14h
- samedi 08 mai, de 14h à 16h

Les ateliers thématiques ont lieu les :

- mardi 04 mai, de 18h à 20h, en visioconférence : Un Quartier fidèle à l'identité et aux valeurs de Guyancourt
- mardi 26 mai, de 18h à 20h, en présentiel : La ville des déplacements
- samedi 05 juin, de 10h à 12h, en présentiel : Habiter le Quartier des Savoirs
- samedi 12 juin, de 10h à 12h, en présentiel : Le parc du Quartier des Savoirs et le devenir de la Halle Piano
- samedi 19 juin, de 10h à 12h, en présentiel : Être usager de la gare du Grand Paris

### *c. Modalités de participation*

- *Les associations de Guyancourt seront-elles conviées à la concertation, et par quel biais ? (Mobilités douces par ex.)*
- *Comment peut-on participer à ces ateliers thématiques ?*

Le processus de concertation et de co-construction du projet vise à associer le plus largement possible les usagers du territoire. Aussi, les associations du territoire sont encouragées à y participer, en s'inscrivant aux différents ateliers thématiques et balades urbaines qui seront organisées. Par ailleurs, ces procédés seront complétés par un dispositif numérique comprenant un registre dématérialisé et les captations des précédentes rencontres afin que des publics qui ne pourraient pas se rendre à ces temps d'échange puissent tout de même participer à la concertation / co-construction.

La communication relative aux balades urbaines et aux ateliers thématiques (ainsi que les formulaires d'inscription) se trouvera également relayée sur les sites internet de la Ville de Guyancourt et de l'EPA Paris-Saclay. A noter que les inscrits à la réunion de lancement - ou à toute autre future rencontre organisée dans le cadre de cette concertation – pourront s'ils le souhaitent recevoir des emails les informant des prochaines étapes du processus de concertation.

Si vous souhaitez être informés des futures invitations ou publications, n'hésitez pas à nous faire part de votre demande par mail à l'adresse suivante : [contact@oin-paris-saclay.fr](mailto:contact@oin-paris-saclay.fr)

### *d. Participation des habitants de Voisins-le-Bretonneux à la concertation*

- *Ce quartier est isolé du reste de la commune de Guyancourt par la D 91. En revanche, il est contigu à la ville de Voisins. Il est choquant que cette commune ne soit même pas nommée : manifestement ; Non le projet n'impactera pas que Guyancourt et St Quentin. Vous en rendez-vous compte ?*
- *Pensez-vous vous adresser aux habitants de la Bretonnière dans cette réunion ?*
- *Silence radio des intervenants sur les questions de Voisins le Bretonneux ?*
- *Quelles assurances pouvez-vous donner aux habitants de la Bretonnière qu'ils ne vont pas se retrouver avec un habitat trop dense, trop élevé et toutes les nuisances associées à leur porte ?*

Le processus de concertation et de co-construction s'adresse aux habitants du territoire ; aux habitants de Guyancourt, de Montigny-le-Bretonneux, de Voisins-le-Bretonneux et plus largement aux habitants des communes situées dans le bassin de Saint-Quentin-en-Yvelines et ses abords. Dans un premier temps, les balades urbaines (dates des balades et des ateliers ci-dessus) permettront d'appréhender le rapport du futur Quartier des Savoirs à son environnement proche, et en particulier au quartier de la Bretonnière de Voisins-le-Bretonneux. Dans un second temps, les ateliers thématiques seront l'occasion de discuter des formes urbaines du futur quartier (et notamment les ateliers consacrés à « l'identité et aux valeurs » et à l' « habiter », respectivement fixés aux 04 mai et 05 juin).

Par ailleurs, l'EPA Paris-Saclay mène actuellement une étude avec les partenaires présents sur le territoire (les agglomérations Saint-Quentin-Yvelines, Versailles Grand Parc et de la Haute Vallée de Chevreuse, la Société du Grand Paris et le Conseil Départemental des Yvelines) et les grands partenaires institutionnels (la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement et Ile-de-France Mobilités) qui a vocation à garantir la bonne accessibilité du territoire

yvelinois concerné par l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay. Cette étude visera en particulier à proposer une stratégie de mobilité pour le territoire assurant le bon fonctionnement circulaire de la RD91 et ce, notamment pour les résidents des communes se situant au sud du futur Quartier des Savoirs (et dont Voisins-le-Bretonneux fait partie). Les futures phases du processus de concertation (et notamment l'atelier thématique relatif aux déplacements du 26 mai) seront l'occasion d'évoquer ce sujet.