



# **ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin**

## **Concertation préalable**

**A la déclaration de projet  
emportant la mise en compatibilité  
du PLUi de l'agglomération de  
Saint-Quentin-en-Yvelines**

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
<b>Lexique</b>	<b>3</b>
<b>Résumé non technique</b>	<b>5</b>
<b>La ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin</b>	<b>7</b>
<b>Engagement de la procédure de mise en compatibilité par l'EPA Paris Saclay</b>	<b>24</b>
<b>La mise en compatibilité du PLUi par déclaration de projet</b>	<b>25</b>
<b>L'objectif de la mise en compatibilité</b>	<b>25</b>
<b>Les éléments de projet nécessitant de faire évoluer le document d'urbanisme (PLUi)</b>	<b>26</b>
<b>Dispositions actuelles du PLUi sur le secteur de la Gare de Guyancourt</b>	<b>28</b>
<b>Dispositions proposées pour la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines</b>	<b>30</b>
<b>La concertation préalable</b>	<b>37</b>

# Lexique

**EPA** : Les **Etablissements Publics d'Aménagement** interviennent sur des territoires présentant des enjeux majeurs pour la collectivité nationale ; les secteurs sur lesquels ils interviennent incluent, au moins en partie, des périmètres déclarés d'opération d'intérêt national (OIN). Ils portent la co-construction d'un projet de territoire, élaboré et financé en partenariat avec les collectivités territoriales concernées. Leur rôle est d'impulser les stratégies d'aménagement et le portage d'opérations structurantes dans un cadre partenarial renforcé. Leur mission s'organise autour des fonctions suivantes : conception des projets d'aménagement dans le cadre d'une stratégie d'ensemble, acquisition et viabilisation des terrains, négociation de la constructibilité avec la collectivité, et transfert de la gestion des espaces publics à cette dernière, commercialisation des terrains auprès des promoteurs.

**Epannelage** : désigne la hauteur et la forme générale que peut prendre un bâtiment, un ensemble de bâtiments. Il est appelé parfois « gabarit ».

**Foisonnement du stationnement** : Le **foisonnement** du stationnement est une pratique qui vise à optimiser le nombre de places d'un parking en considérant, sur la base d'une étude approfondie, que toutes les places ne sont pas utilisées au même moment. Par exemple, un habitant d'un quartier se stationne en soirée et la nuit et quitte sa place en allant travailler en dehors du quartier, quand un employé du même quartier peut utiliser cette même place en journée. Aussi, le **foisonnement** a lieu dans le cas d'opérations mixtes où les places de stationnement connaissent des horaires et/ou jours d'affluences différents (bureau, commerce, logement, etc.). Le nombre de places à réaliser est au moins égal à celui correspondant à la destination générant le plus de places de stationnement parmi les destinations concernées. Le nombre de places de stationnement nécessaire est apprécié en tenant compte de la nature des destinations concernées par l'opération, du taux et du rythme de fréquentation et de la situation géographique au regard de l'offre de stationnement accessible existante à proximité.

**Mutualisation du stationnement** : La **mutualisation** consiste en la réalisation d'un seul parc de stationnement, commun à plusieurs opérations immobilières et/ou à plusieurs destinations de constructions. Les places répondant aux besoins de plusieurs opérations immobilières et/ou d'usages différents (bureaux, logements, commerces...) sont ainsi regroupées, mutualisées, dans un seul parc de stationnement avec une gestion unique. Elle vise à partager une offre de stationnement entre différents usages afin de mieux valoriser le parking. Dans une moindre mesure que le foisonnement, la mutualisation peut permettre de limiter le nombre de places à construire, en rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

**OAP** : les **Orientations d'Aménagement et de Programmation** s'intègrent au dispositif réglementaire des plans locaux d'urbanisme. Ce sont des dispositifs d'urbanisme opérationnel qui visent à définir des intentions d'aménagement sur un secteur donné, quelle qu'en soit l'échelle (îlot, quartier, commune, territoire intercommunal dans le cas d'un PLU intercommunal...).

**OIN** : l'**Opération d'Intérêt National** est quant à elle définie, depuis la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, dite loi « ELAN », comme une opération d'aménagement qui répond à des enjeux d'une importance telle qu'elle nécessite une mobilisation de la collectivité nationale et à laquelle

l'Etat décide par conséquent de consacrer des moyens particuliers. La qualification d'OIN est attribuée par décret en Conseil d'Etat en inscrivant l'opération sur la liste des OIN (code de l'urbanisme article L.102-12). Ce dispositif, créé par la loi n°83-8 du 7 janvier 1983, est aujourd'hui codifié aux articles L.102-12 et suivants du code de l'urbanisme.

**PADD** : le **Projet d'Aménagement et Développement Durables** détermine les grandes orientations d'aménagement du territoire pour les années à venir, à partir des enjeux identifiés au sein du diagnostic. Il expose le projet d'urbanisme et définit les orientations générales d'aménagement, d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'équipement, de protection des espaces et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

**PLUi** : le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal** est un document d'urbanisme intercommunal qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols. Il définit les règles indiquant quelles formes doivent prendre les constructions, mais aussi quelles zones doivent rester naturelles ou réservées pour des constructions futures. Le zonage comprend 4 types de zones : U pour les zones urbanisées, AU pour les zones à urbaniser, N pour les zones naturelles et A pour les zones agricoles.

**ZAC** : la **Zone d'Aménagement Concerté** est un outil d'urbanisme opérationnel permettant la réalisation d'un projet d'aménagement de terrains à bâtir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. Selon les cas, l'initiative de cette création peut venir de l'Etat, d'une collectivité territoriale (commune, département...), d'un établissement public ayant vocation, par la loi ou ses statuts, à réaliser ou à faire réaliser l'objet de la zone.

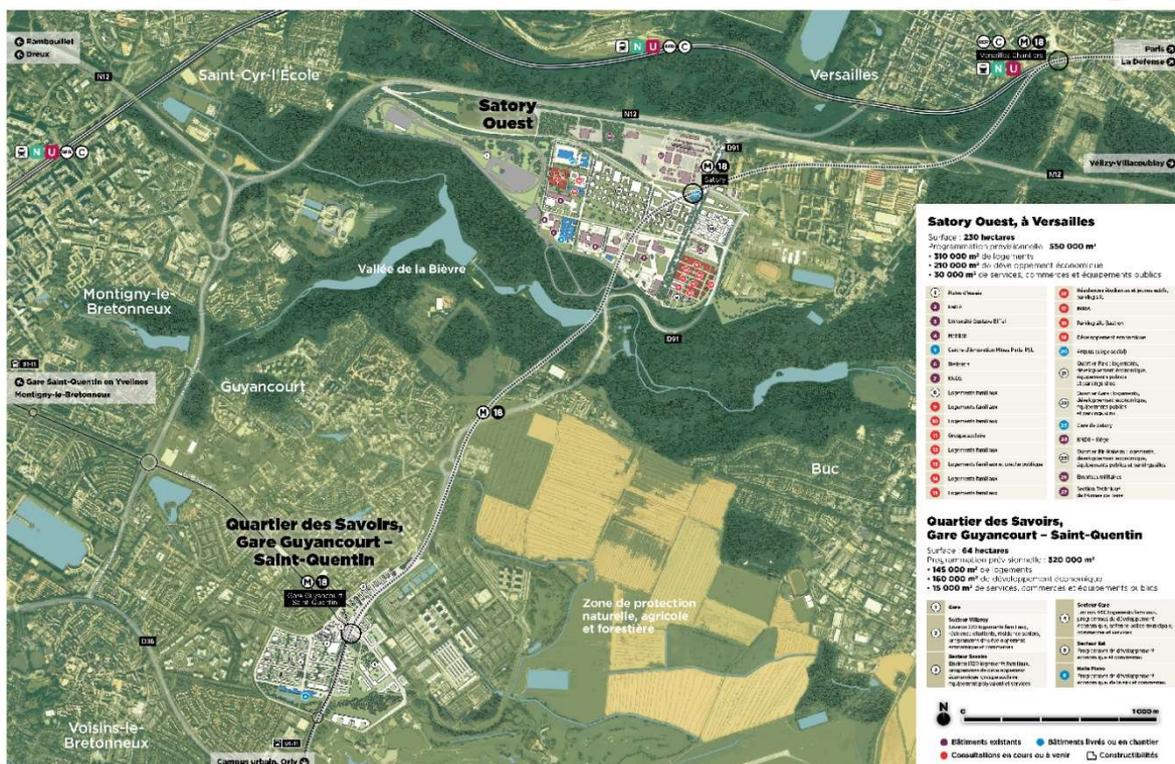
# Résumé non technique

S'appuyant sur un ensemble scientifique et économique exceptionnel, pleinement intégré dans la métropole parisienne, le projet de Paris-Saclay entend faire émerger un écosystème de l'innovation de rayonnement mondial en harmonie avec un territoire, ses habitants, ses collectivités, son patrimoine tant urbain que paysager, en valorisant et en mobilisant les ressources de ce territoire. Paris-Saclay s'appuie sur les pôles urbains de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Palaiseau, dont les trois agglomérations dépassent chacune 200 000 habitants, à proximité directe de l'aéroport d'Orly.

Dans le département des Yvelines, le Contrat de Développement Territorial (CDT) Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay, signé le 14 décembre 2015 expose les ambitions et défis du projet Paris-Saclay sur son territoire et identifie le quartier autour de la future gare de Guyancourt - Saint-Quentin comme secteur de développement majeur. En effet, ancré dans un cadre de vie de qualité, ce territoire présente un pôle économique et technologique puissant, une université jeune et dynamique (UVSQ) et un tissu industriel de premier ordre grâce à la présence sur le territoire saint-quentinois d'un nombre important de grandes entreprises (Renault, Bouygues, Airbus, Safran, Thalès).

## Paris-Saclay dans les Yvelines

PARIS-SACLAY



Plan de localisation du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin

Pour concrétiser ce projet, l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Paris Saclay a pris l'initiative de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) appelée ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin le 10 octobre 2019; réalisé la concertation préalable du public et approuvé

l'engagement de la procédure de création de la ZAC lors de son conseil d'administration du 06 mars 2024.

L'opération d'aménagement est menée en partenariat étroit avec l'Etat et les collectivités territoriales, et notamment avec la Ville de Guyancourt et la Communauté d'Agglomération Saint-Quentin en Yvelines. Cette dernière mène de surcroît les études relatives à l'organisation du pôle d'échange multimodal de la future gare du Grand Paris Express, réalisée elle sous maîtrise d'ouvrage de la Société des Grands Projets (SGP).

Cette opération d'aménagement recompose d'anciennes friches industrielles peu investies et prochainement desservies par la future gare de métro de ligne 18 du Grand Paris Express qui constituera une future polarité pour la ville de Guyancourt, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le territoire de l'OIN. En outre, ce projet ambitionne de transformer le secteur en un quartier urbain rassemblant toutes les fonctions de la ville, dans l'objectif d'une très haute qualité environnementale et architecturale, ainsi que dans l'objectif d'offrir une forte mixité programmatique (logements, activités, tertiaire, artisanat et commerces).

Les études menées dans le cadre de cette opération ont relevé des incompatibilités avec le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur, notamment eu égard aux éléments et ambitions de projet suivants :

- La réorganisation du schéma de voirie avec le dévoiement de la RD91 pour permettre l'aménagement de la gare guyancourtoise et de la ligne 18 du Grand Paris Express.
- L'aménagement d'un quartier mixte proposant une nouvelle offre de logements, d'équipements et de services, mais aussi de nouveaux programmes d'activité économique.
- L'aménagement d'une trame d'espace public favorable aux modes actifs, intégrée dans son socle paysager et naturel, et favorisant le lien avec les quartiers voisins.

Tout en s'intégrant physiquement dans le tissu environnant, la réalisation d'un tel projet nécessite donc d'adapter certaines dispositions réglementaires du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines, afin de pouvoir le mettre en œuvre. Ainsi, les pièces suivantes du PLUi sont amenées à évoluer :

- Les orientations d'aménagements qui fixent les principes d'aménagement sur ce site ;
- Le règlement d'urbanisme composé de pièces graphiques et de pièces écrites.

Cette modification des documents d'urbanisme se concrétise au travers d'une procédure dite de déclaration de projet valant mise en compatibilité du document d'urbanisme. La première étape de cette procédure consiste en l'organisation d'une concertation du public afin de recueillir les premiers avis sur le projet de modification.

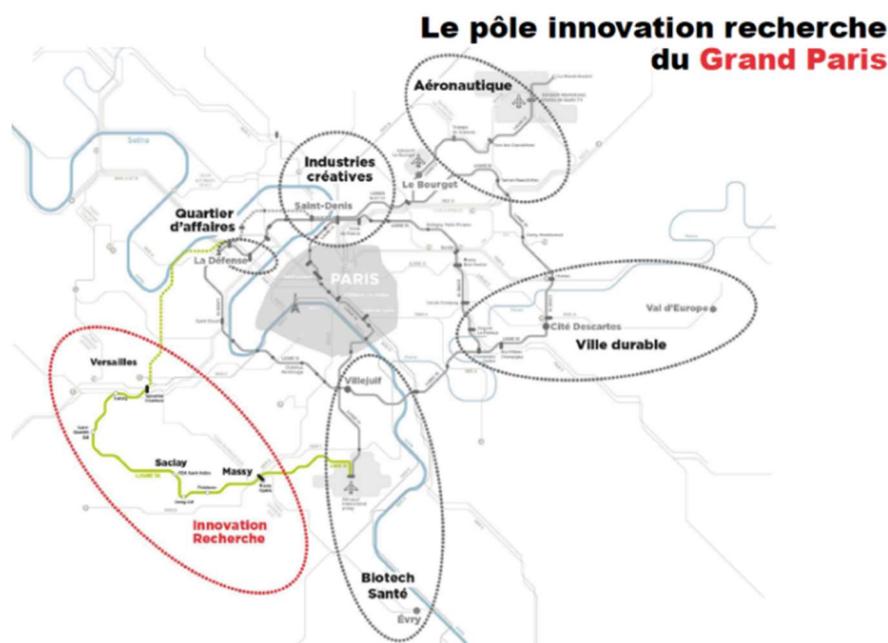
Ainsi, le présent dossier de concertation préalable permet de renseigner le public sur le projet de modification du document d'urbanisme. Il esquisse les évolutions envisagées du document d'urbanisme. Les ajustements envisagés sont circonscrits au périmètre de la ZAC et s'attachent à préserver les orientations stratégiques définies par l'OIN en concertation avec les collectivités locales. La mise en compatibilité du PLUi par cette procédure de déclaration de projet vise donc à s'assurer de la cohérence du document d'urbanisme avec le projet urbain.

Un bilan de cette concertation sera ensuite établi dans le cadre de l'élaboration du dossier de déclaration de projet ; il sera soumis ultérieurement à enquête publique.

# La ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin

## A. Le contexte : présentation du projet Paris-Saclay

S'appuyant sur un ensemble scientifique et économique exceptionnel, pleinement intégré dans la métropole parisienne, le projet de Paris-Saclay entend faire émerger un écosystème de l'innovation de rayonnement mondial. Il s'agit aussi de réussir ce développement en harmonie avec un territoire, ses habitants, ses collectivités, son patrimoine tant urbain que paysager, en valorisant et en mobilisant les ressources de ce territoire.



Le territoire de Paris-Saclay s'inscrit, au Sud de Paris, autour du vaste espace agricole et naturel du plateau de Saclay. Il s'appuie sur les pôles urbains de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Palaiseau, dont les trois agglomérations dépassent chacune 200 000 habitants, à proximité directe de l'aéroport d'Orly.

Outre sa vocation agricole préservée, le plateau de Saclay et ses abords rassemble aujourd'hui 13% des effectifs de la recherche française, ce qui fait de ce territoire, après Paris-Centre, la plus grande concentration nationale de chercheurs, étudiants et entreprises de hautes technologies.

### Une opération urbaine pour un cluster scientifique et industriel

Peu de territoires français et européens possèdent des atouts équivalents à ceux de Paris-Saclay. Doté d'un pôle culturel de rayonnement mondial, avec Versailles, d'un pôle scientifique et technologique exceptionnel, qui s'organise autour de l'Université de Paris-Saclay, première université française, et enfin d'un tissu remarquable d'entreprises à haute valeur ajoutée, notamment à Saint-Quentin-en-Yvelines et à Vélizy-Villacoublay, Paris-Saclay se situe à l'avant-garde des agglomérations françaises et européennes. Avec ses 650 000 habitants et ses 370 000

emplois, la proximité du cœur de l'agglomération parisienne, un cadre de vie et de travail remarquable, Paris-Saclay est susceptible d'attirer les talents du monde entier, et de rivaliser avec les grands pôles mondiaux où se forge l'avenir scientifique, technique et culturel de la planète. Le projet Paris-Saclay est concentré sur cet objectif : conforter un pôle scientifique, technologique et industriel en y structurant un cluster de l'innovation.

L'ambition de Paris-Saclay se décline à trois échelles : la métropole parisienne, le grand territoire, les villes et les sites de projet :

- Un projet métropolitain, apport essentiel au Grand Paris de la science, de la technologie et de la culture,
- Un projet du « grand territoire » mettant en relation acteurs variés et sous-ensembles territoriaux,
- Un projet urbain et écologique conciliant ville et nature.

Le territoire francilien possède des atouts pour répondre aux enjeux d'une économie mondiale en profonde mutation :

- L'excellence académique et la renommée de ses établissements d'enseignement supérieur,
- La force industrielle de ses pôles d'activité majeurs de l'Essonne et des Yvelines que sont Courtabœuf, Massy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Vélizy Villacoublay,
- Sa concentration d'activités de recherche et développement autour des filières stratégiques de l'énergie, des mobilités, des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication), de la santé, de l'aérospatiale-défense-sécurité.

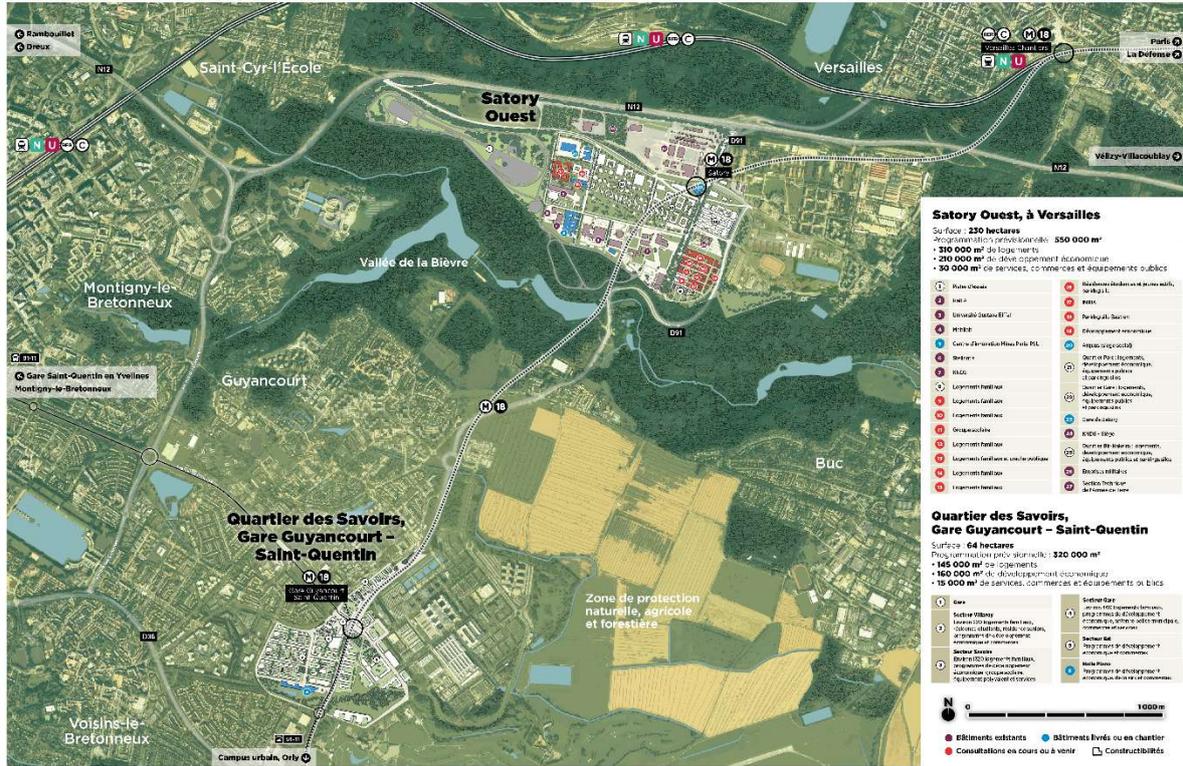
Il pourra également s'appuyer à moyen terme sur la ligne 18 du métro automatique du Grand Paris qui doit relier Orly à Versailles à horizon 2030.

## Paris-Saclay dans les Yvelines

Le Contrat de Développement Territorial (CDT) Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay, signé le 14 décembre 2015 expose les ambitions et défis du projet Paris-Saclay et les précise sur ce territoire à travers les objectifs suivants :

- Devenir le territoire de l'innovation industrielle, un cluster de visibilité internationale ;
- Construire un cadre de vie de qualité et viser un développement urbain soutenable, réducteur des fragmentations spatiales et sociales (offre de logement adaptée aux populations présentes et futures, promotion d'une ville durable, équilibrée et facile à vivre, excellence environnementale) ;
- Remplir les conditions pour rendre l'ambition opérable (mobilisation du foncier, réalisation des grandes infrastructures, désenclavement de sites de projet majeurs).

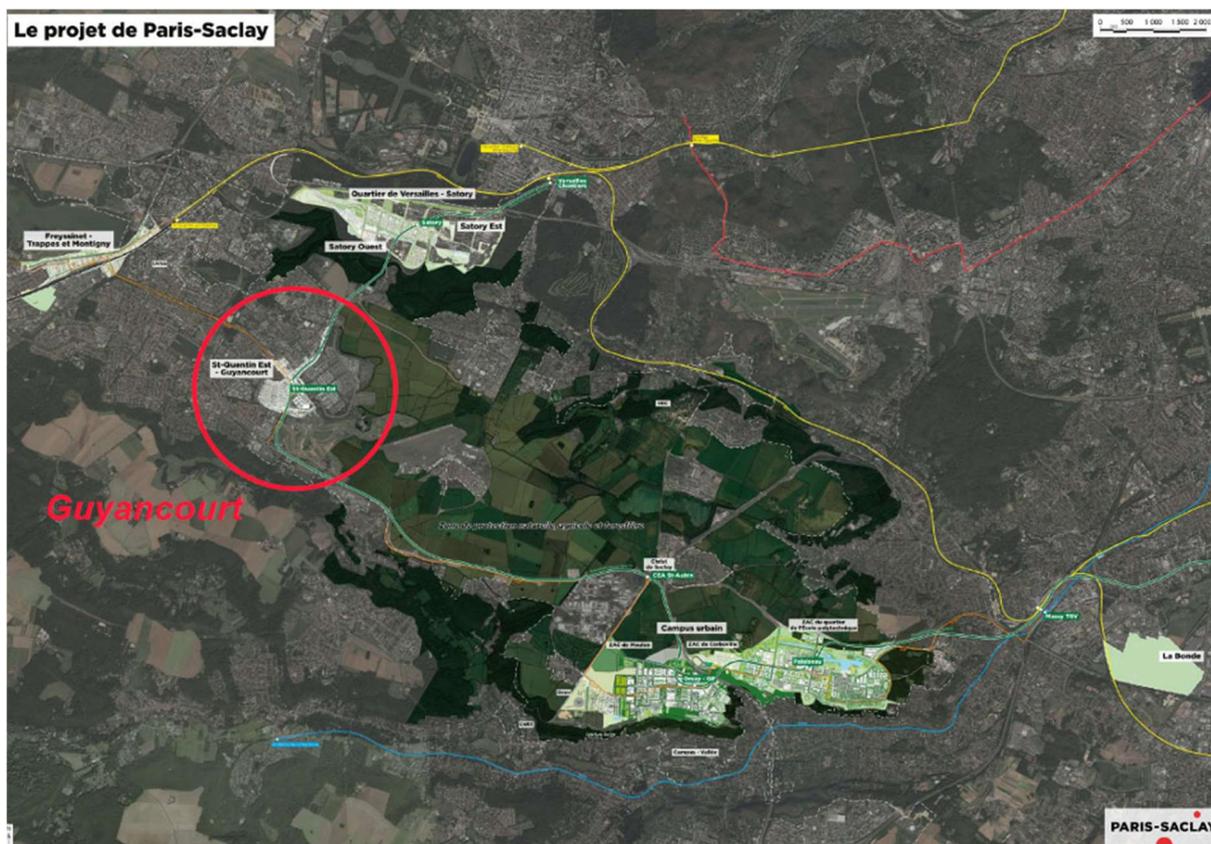
# Paris-Saclay dans les Yvelines



**Pilier yvelinois du projet Paris-Saclay**, le CDT identifie le quartier autour de la future gare de Guyancourt comme un site majeur. Ce dernier se situe au cœur d'un ensemble formé par Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Villacoublay et présente un atout majeur : il s'agit d'un pôle économique et technologique puissant.

Le projet urbain autour de la future gare de Guyancourt se trouve au confluent d'une université jeune et dynamique (UVSQ), membre de l'Université de Paris-Saclay, et d'un tissu industriel de premier ordre grâce à la présence sur le territoire saint-quentinois d'un nombre important de grands comptes (Renault, Bouygues, Airbus, Safran, Thalès). Cet ensemble est, de plus, ancré dans un cadre de vie de qualité, profitant du rayonnement mondial de Versailles et d'un réseau dense d'équipements culturels, sportifs et de loisirs de grande envergure (Vélodrome National, Golf National, ...).

Localisée au centre du projet, la future gare de la ligne 18 du Grand Paris Express (GPE) sera le principal vecteur du développement urbain de la future ZAC, notamment en la reliant aux autres pôles du projet Paris-Saclay.



*Le projet Paris-Saclay et, en vert, la future ligne 18 du Grand Paris Express*

## Le site de l'opération « Gare Guyancourt – Saint Quentin »

Le périmètre de la ZAC "Gare Guyancourt - Saint-Quentin" se trouve à l'articulation du plateau de Saclay à l'est, de la Vallée de Chevreuse au sud, de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'ouest et Versailles au nord. Traversé par la RD91, il est directement relié à la RN 12, axe majeur est-ouest, via le plateau de Satory, avec lequel il constitue un ensemble stratégique pour le territoire, en termes géographique, programmatique et de desserte, en particulier avec la ligne 18, qui mettra les deux quartiers à trois minutes l'un de l'autre et reliera l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles-Chantiers.

Le secteur de projet est au croisement d'entités hétérogènes (le quartier pavillonnaire de l'Europe, le récent quartier de Villaroy, le Technocentre, complexe industriel de près de 150 ha concentrant les activités de recherche et développement de Renault, et le Golf National), compartimentées par des infrastructures de transit, dont les formes et les usages sont réinterrogés par l'arrivée de la future gare de métro du Grand Paris Express.



*Secteur de projet et environs*

Le projet d'aménagement est ainsi porté par l'arrivée de la gare de Guyancourt de la ligne 18 du GPE, et est rendu possible par le recyclage de fonciers peu voire pas investis : une friche industrielle de 22 hectares inoccupée depuis les années 2000 (ex-propriété de Thalès), un foncier de 25 hectares majoritairement occupé par des aires de stationnement et des voiries de desserte du Technocentre (ex-Renault), une aire de stationnement utilisée occasionnellement pour les événements organisés par le Golf National, ainsi que les franges du récent quartier de Villaroy le long de la RD91.



*Secteur de projet*

Cette future polarité constitue un enjeu majeur de développement pour la ville de Guyancourt, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le territoire de l'OIN. Elle a pour ambition de devenir un quartier urbain rassemblant toutes les fonctions de la ville dans l'objectif d'une très haute qualité environnementale et architecturale. Le cadencement de l'opération est directement corrélé au calendrier de réalisation de la ligne 18 dont le chantier occupera jusqu'en 2030 une partie importante du périmètre de la future ZAC. Il est à ce stade planifié que l'opération soit réalisée entre 2026 et 2038.

## Les principes fondateurs du projet d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin

Le projet urbain de la ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin procède de l'emboîtement des enjeux d'échelle métropolitaine (avec l'arrivée de la ligne 18 du GPE) et des enjeux propres au territoire local, à la dynamique de la ville de Guyancourt et à son tissu urbain et paysager existant.

L'arrivée de la ligne 18 du métro en 2030 dessert et oblige le territoire. Puisque le métro crée une nouvelle adresse de la ville sur la métropole - et pour qu'il puisse jouer son rôle de rééquilibrage dans les déplacements métropolitains et d'attractivité du territoire - la gare doit exister dans un contexte éminemment urbain. C'est donc l'un des enjeux majeurs du projet que de produire les conditions d'accueil et d'attractivité du métro par la réalisation d'un quartier de gare.

Pour la ville de Guyancourt et l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est par ailleurs une occasion unique :

- De recycler une friche industrielle majeure de 22 ha, aujourd'hui enclavée ;
- De repenser les liens entre des quartiers de la ville aujourd'hui séparés par des infrastructures de transport importantes ;
- D'activer un réseau de relations riches et vivantes avec son paysage et son sol.

Sur cette base, l'EPA Paris Saclay, ses partenaires, et l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine composée de l'agence Marniquet Aubouin, urbaniste mandataire, D'ici Là, Transitec, Safege, Urban Eco Scop et Filigrane ont forgé quatre grands principes qui fondent le projet urbain.

## 1. Faire quartier autour de la gare de la L18 du Grand Paris Express : une centralité partagée

La ligne 18 est un projet de mobilité qui dépasse largement le quartier et qui lui donne son ambition métropolitaine. Ce moteur de dynamiques urbaines s'étend au-delà de la fonction gare elle-même et interroge les usages, le paysage, les formes urbaines et architecturales, les programmes. Là où aujourd'hui la ville propose un paysage parfois inaccessible, dominé par des infrastructures, viendra s'installer un espace de convergence et de rassemblement des quartiers.

## 2. Relier les quartiers dans la ville archipel

Au-delà du village d'origine, la forme de la ville a été dessinée et limitée en grande partie par les axes de déplacement d'échelle territoriale. Guyancourt est constitué de plusieurs quartiers aux formes urbaines distinctes et relativement autonomes les uns des autres. Si l'espace public les relie, les infrastructures routières les séparent. En s'appuyant sur la modification du tracé de la RD91 vers le Sud, le projet installe un espace urbain et partagé par tous les publics dans lequel les relations inter-quartiers, les relations de voisinage, de déplacements doux et actifs vont pouvoir s'installer.

## 3. Mettre en continuité la lisière du plateau et les parcs urbains

Le rapport au paysage et à la nature est constitutif de l'identité de Guyancourt et plus largement de la ville nouvelle : un territoire façonné par son hydrologie, situé entre les vallées boisées de la Bièvre et de la Mérantaise, dessiné historiquement par la captation et le parcours des eaux depuis le plateau de Saclay vers le parc du château de Versailles. A l'ère contemporaine, cette identité paysagée de la ville nouvelle s'inscrit autant dans la facilité d'accès à des grandes pièces naturelles de paysage que dans l'aménagement d'espaces paysagers de proximité au sein des quartiers. Le projet prétend prolonger et amplifier cette identité paysagère. Il s'appuie sur l'opportunité de valoriser des éléments de paysage déjà en place en offrant une plus grande continuité. Ainsi la continuité paysagère, environnementale et d'accessibilité au public d'une lisière boisée pourra se déployer entre la ville et le plateau agricole. Une lisière qui permet également d'inscrire le site du Technocentre dans l'ensemble de la ville constituée.

## 4. Recycler la friche industrielle et tisser des liens avec les activités économiques du territoire

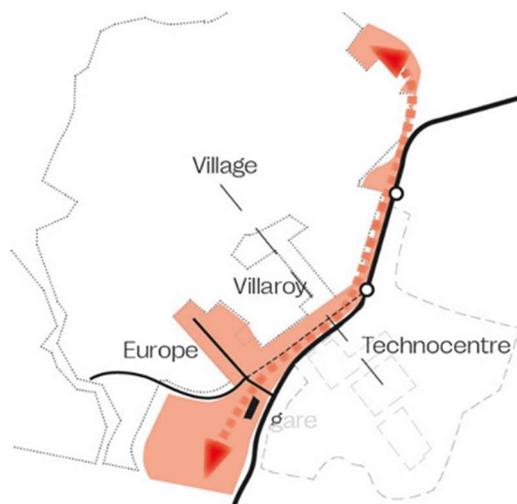
En s'installant sur la friche industrielle héritée de Thales Optronics et en recyclant une partie des parkings aériens du Technocentre Renault, le projet s'inscrit dans les objectifs nationaux de réduction de l'artificialisation des espaces naturels et agricoles.

Le site de Thales Optronics, construit par les agences Renzo Piano & Michel Desvigne, offre une occasion rare de préserver ces ouvrages datant de l'époque de la ville nouvelle, et ainsi de révéler un symbole méconnu du patrimoine industriel du XX<sup>e</sup> siècle.

Ainsi, la conservation d'une partie des halles (Halle Piano) et de l'ensemble du parc d'entrée sud (parc Marie Curie) va permettre au projet de s'appuyer sur un « déjà-là », et de révéler au public ces patrimoines architectural et paysager.

## B. Les éléments structurants du projet

### Réorganiser la structure urbaine



*Schéma d'intentions : structure urbaine*

Pour faire projet commun autour de l'arrivée de la gare, une réorganisation de la structure urbaine s'impose. La RD91 sera déplacée vers l'Est et se raccordera à la RD36 en empruntant l'actuel tracé de l'avenue de l'Europe pour faire place à la gare et à la ville. Ce tracé se confondra au droit du périmètre de projet avec le tracé du tunnel du futur métro. Les infrastructures de déplacement (métro et route départementale) se superposeront afin de limiter l'impact de leur occupation et les contraintes d'aménagement afférentes. Le bâtiment voyageur de la gare, à l'ouest de l'emprise de la RD91 déplacée, s'installera alors pleinement dans les emprises urbaines de la ville. L'avenue Léon Blum (ex RD91 Ouest) deviendra une voie urbaine. Cette réorganisation des infrastructures dans le tissu urbain permettra d'installer une trame plus fine de voies urbaines, voies résidentielles, voies piétonnes et cyclables à l'intérieur du périmètre de projet et vers les quartiers alentours.

## Installer des grands attracteurs urbains

Le projet d'aménagement s'organise autour de **trois attracteurs urbains forts aux échelles métropolitaines, communautaires et communales.**



Schéma d'intentions : attracteurs urbains

### - La future gare de Guyancourt de la ligne 18 :

La création de la gare au sein du quartier polarisera les déplacements et l'animation autour de ses accès. La gare est un attracteur en termes de voyageurs, quels que soient leurs modes de déplacements (bus, vélos, piétons) mais aussi de services, de commerces et d'équipements.

La gare bénéficiera de deux sorties 'voyageurs' correspondant à un bâtiment principal « côté ville » à l'Ouest de la RD91 et un bâtiment secondaire à l'Est de la RD91 donnant accès au site du Technocentre notamment.



Schéma d'intentions : accessibilité de la gare



*Vue de l'émergence principale de la gare – crédits : SGP*

#### - Le secteur Savoirs et sa halle

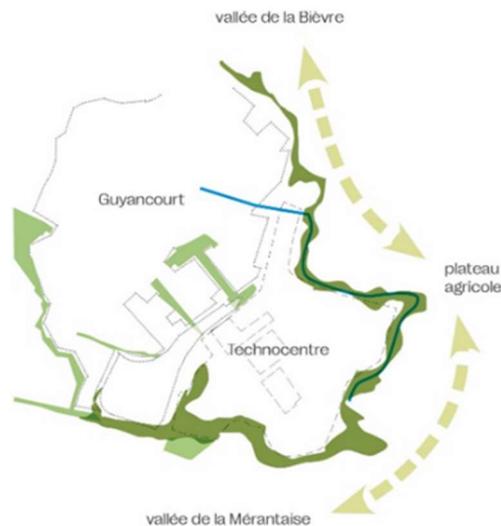
Cet ancien bâtiment industriel désaffecté est situé dans la partie Sud de la ZAC. La conservation et la réhabilitation des presque 9 000 m<sup>2</sup> que constituent ce bâtiment construit par Renzo Piano constituera un attracteur à l'échelle communautaire. Avec l'implantation à court et moyen termes d'activités économiques, servicielles et/ou culturelles, la Halle Piano a pour objectif de répondre aux besoins du territoire en matière d'animation urbaine, et ce dès les premiers temps de l'aménagement du quartier.



*Vue de la halle Piano préservée et du parc Marie Curie – crédits : Marniquet-Aubouin / myluckypixel*

#### - Le Parc Marie Curie et le Parc Naturel des Clairières

L'ouverture à court terme du Parc Marie Curie au sud de la Halle puis l'aménagement du Parc Naturel des Clairières doteront la ville de Guyancourt de nouveaux espaces paysagers de proximité de plus de 10 hectares, et d'un nouvel accès sur le grand paysage de la lisière de la ville et du plateau agricole.



*Schéma d'intentions : mise en continuité des parc urbains et de la lisière vers le plateau*

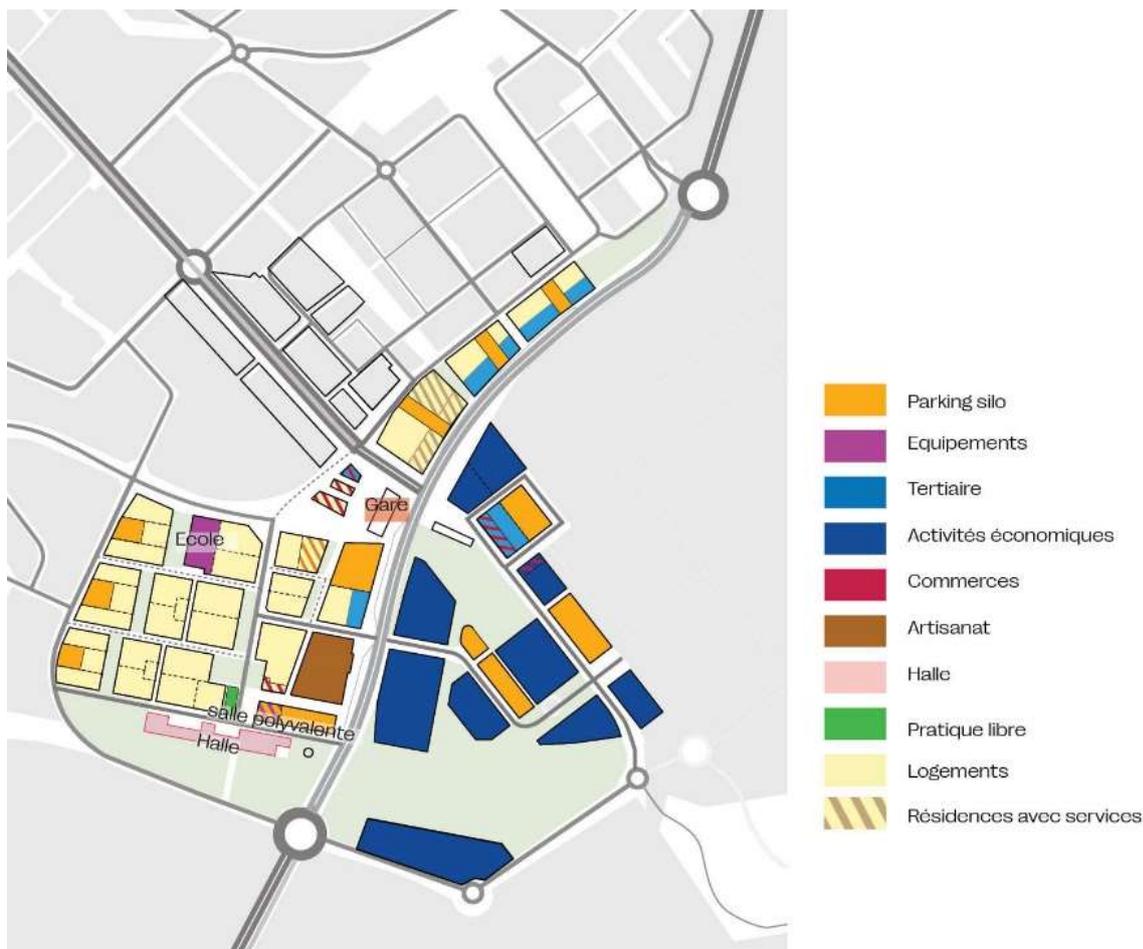
## Un quartier urbain qualitatif mixte logements / activités

### Un nouveau quartier à vivre à Guyancourt

Avec la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, l'EPA Paris-Saclay, la Ville de Guyancourt et l'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines souhaitent développer **un nouveau quartier mixte**. Le projet entend sortir d'une logique de zoning programmatique pour réaliser un morceau de ville partagé : des quartiers où l'on vit et où l'on travaille.

L'ambition portée est de tendre vers un cadre de vie riche au travers d'une compacité des aménagements, d'une mixité de programmes (logements, activités économiques, commerces, services, équipements publics) et du développement d'espaces publics qualitatifs.

Le programme global prévisionnel s'établit à environ 320 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP).



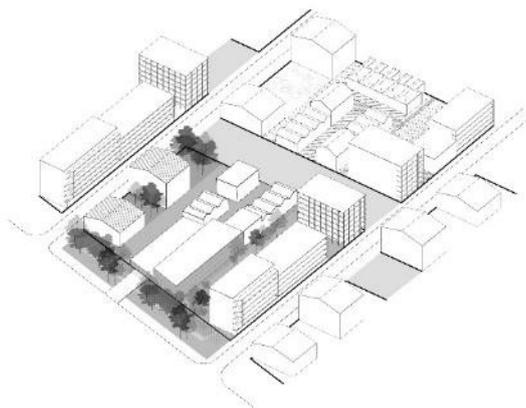
Plan programmatique prévisionnel du futur quartier Gare Guyancourt – Saint-Quentin

**Développement économique :** La programmation de la ZAC entend faire du quartier un pôle d'innovation, un des piliers économiques du cluster Paris-Saclay en synergie avec le Technocentre Renault, situé à l'Est de la ZAC.

Par leur positionnement dans le cluster Paris-Saclay, la ville de Guyancourt et plus largement l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines peuvent compter sur le confortement de leur attractivité économique en lien avec la mise en service en 2030 du Grand Paris Express. Le projet est ainsi identifié comme une emprise prioritaire destinée à promouvoir la production d'immobilier économique en cohérence avec les modes de travail appelés à se développer à l'avenir, et notamment par le développement :

- D'une offre tertiaire assortie de services partagés en frange de la RD91 et à proximité directe de la future gare.
- D'un écosystème favorable à l'implantation de nouvelles activités dans le domaine de la recherche et du développement par la création d'une offre immobilière adaptée à leurs besoins : plateaux de bureaux assortis de surfaces d'atelier permettant d'accueillir les activités de recherche. La majeure partie des bâtiments à vocation « tertiaire » (contraction de technologique et tertiaire – désigne cet immobilier spécifique) est programmée dans la partie Est du projet.
- D'activités de diverses natures afin de renforcer les polarités de quartier autour du pôle gare.

**Habitat :** Le futur quartier proposera près de 2 000 logements familiaux, dont 50 % en accession libre, 25 % en accession sociale ou aidée et 25 % de logements locatifs sociaux. Cette offre nouvelle en logements sera complétée par des résidences à vocation sociale adressées aux étudiants et seniors. Les futurs bâtiments sont conçus avec des hauteurs diversifiées pour libérer le sol et favoriser la nature en ville, offrir des perspectives visuelles, maximiser l'ensoleillement de chaque logement et s'intégrer en cohérence avec les avoisinants.



*Schéma d'étude d'un îlot – Secteur Savoirs*

**Commerces :** La Ville de Guyancourt et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines disposant déjà d'un tissu commercial dense, il est proposé une polarité commerciale limitée de quartier, dont la vocation principale sera de répondre aux besoins des nouveaux habitants et usagers du secteur et des quartiers voisins. Afin d'assurer la vitalité urbaine du secteur, il a été fait le choix de concentrer l'implantation de nouveaux commerces à proximité de la gare. Ils seront adressés sur l'espace public, au rez-de-chaussée de bâtiments.

**Equipements publics :** Afin d'animer le quartier, d'en renforcer les liens avec les quartiers existants avoisinants, et d'en faire un véritable morceau de ville, plusieurs équipements publics à destination sportive, événementielle, sécuritaire ou éducative prendront place dans la ZAC.

## Majoration des hauteurs et épannelage des constructions en cœur de quartier

Une réflexion est menée sur l'adaptation des hauteurs des bâtiments qui permet de répondre à la diversité des programmes mentionnés ci-dessus et aux fonctions urbaines, tout en tenant compte du contexte : animation des espaces publics le long des voies structurantes par l'implantation de **rez-de-chaussée actifs, adaptation des hauteurs des socles des bâtiments « techtaires »** permettant d'accueillir des activités de recherche et d'industrie, épaisseurs de plancher majorées en faveur de **la construction de bâtiments bas carbone** (construction bois). L'ensemble de ces sujets induisent des hauteurs d'étages plus importantes que celles aujourd'hui prévues par le PLUi à nombre de niveaux équivalent.

Aussi, le projet prévoit l'intégration d'un **principe d'épannelage** destiné à assurer la gestion des hauteurs sur l'ensemble du périmètre de la ZAC pour rythmer les façades et les ambiances le long de l'axe reliant la future gare à la halle Piano, et d'assurer l'insertion des nouvelles constructions en accord avec les gabarits existants dans les quartiers environnants.

## Un quartier apaisé

Ce nouveau quartier est conçu pour être pratiqué et praticable à pied et en modes actifs. Les équipements publics, les services et commerces seront facilement accessibles par un réseau dense de cheminements piétons, de pistes cyclables, de placettes publiques et de voies apaisées. Il s'agit aussi de limiter la présence visible et subie des voitures dans l'espace public.

Pour cela le projet propose :

- D'atténuer les infrastructures pour faire lien entre les quartiers existants tout en limitant le transit dans les quartiers résidentiels.
- D'installer une maille serrée de parcours piétons et cycles, complémentaire aux voies circulées par les automobiles.
- De capitaliser sur l'identité de quartier de gare pour inciter au report modal des habitants vers les transports en communs et les modes actifs.

## Un quartier à haute valeur environnementale

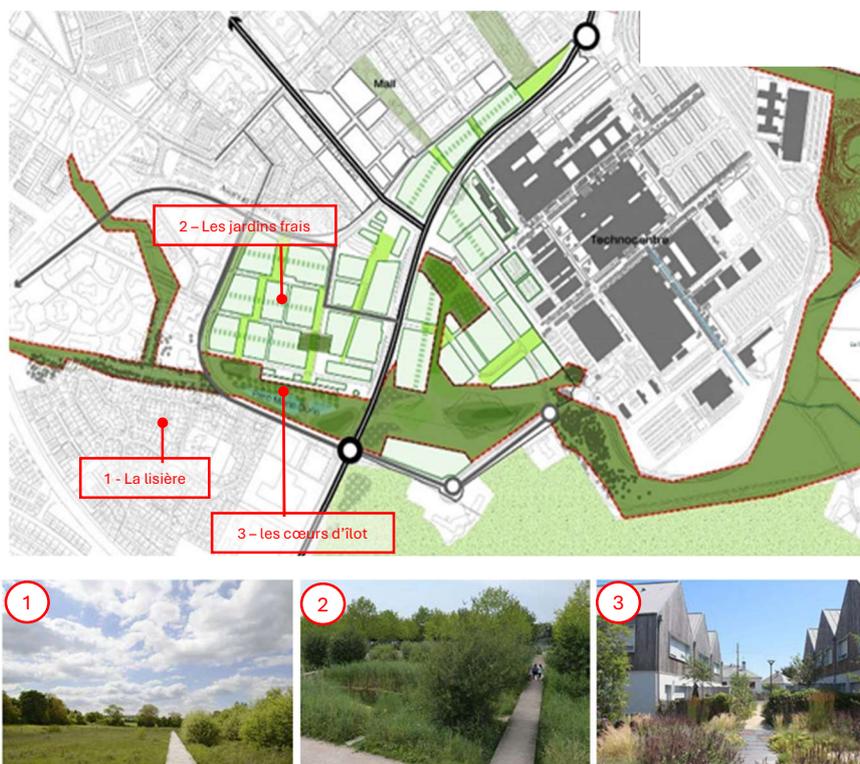
En premier lieu il s'agit pour le projet, de préserver et valoriser les pièces de paysages existantes sur le site : merlons boisés, petit bois, bassins... : un enjeu paysager autant qu'environnemental. Puis, le projet vise à développer un réseau de jardins et de parcs à toutes les échelles de la ville.

Le projet installe un maillage fin de parcs, boisements, jardins publics et jardins résidentiels qui portent l'identité du quartier paysage autant qu'ils supportent des parcours actifs au sein du quartier. Ces espaces ont été conçus dans un souci de préservation et d'amplification du paysage existant, de création de liaisons piétonnes confortables, d'intégration des enjeux environnementaux et écologiques.

La mise en réseau de ces parcs et jardins permet de répondre aux enjeux de trames vertes, bleues et brunes au sein du quartier :

- Un quartier présentant une large proportion de pleine terre avec un objectif de 40% à l'échelle des espaces publics et privés, installant des continuités paysagères et écologiques à travers les îlots et vers les grands parcs qui forment des corridors de biodiversité à l'échelle du territoire.
- Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert par la création de noues, de bassins paysagers, de jardins frais dans l'ensemble du projet. Ces aménagements contribuent au renforcement de la biodiversité dans le projet et accentuent ses qualités paysagères.
- La constitution d'îlots de fraîcheur qui garantiront le confort d'été pour les habitants et les passants.

Ce projet paysager s'inscrit par ailleurs dans une séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC)<sup>1</sup>, en conservant les caractéristiques fonctionnelles et une large surface du Bois du Trou Berger, associé au Parc Naturel des Clairières ; en conservant les zones humides présentes autour des bassins ; et en restituant des continuités naturelles est-ouest et nord-sud par le paysage.



Les ambitions paysagères et environnementales du projet : 1. La lisière ; 2. Les jardins frais, 3. Les cœurs d'îlot

## Accès et desserte

Le projet organise le maillage viaire dans l'optique de renforcer l'attractivité de la gare du Grand Paris Express, en la rendant facilement accessible par tous les modes de déplacements.

Cela se traduit par les principes suivants :

- Réaffirmer le rôle et l'échelle du piéton, par la valorisation de l'accessibilité douce ;
- S'appuyer sur le maillage vélo existant et prolonger son attractivité en lien avec le RER vélo ;
- S'appuyer sur les infrastructures de transports collectifs existantes et renforcer leur rôle dans la desserte de la gare ;
- Permettre une bonne intégration de la gare dans le système de transports et dans le maillage viaire alentour en organisant ses accès tous modes : fonctionnement de la gare routière, accès aux parkings depuis le réseau viaire, accès piétons/vélos...

## Accès véhicules

<sup>1</sup> Cette séquence ERC, est une démarche imposée par le code de l'environnement visant, en amont des projets (au stade de la conception), à limiter l'impact sur l'environnement en priorisant d'abord l'évitement d'impacts sur les secteurs à enjeux écologiques, en limitant ensuite la réduction de ces impacts par l'adoption de mesures appropriées, et enfin si nécessaire, en établissant la compensation de ces impacts via d'autres projets sans perte de biodiversité.

Le quartier est desservi aussi bien par les axes routiers majeurs que sont la RD91 et l'avenue de l'Europe, que par les voies locales qui le bordent : rue Guynemer, rue Renée Gailhoustet (nouveau nom de la rue Marc Bloch sur sa section parallèle à la RD91), avenue du Golf. Le positionnement des parkings en entrée de quartier permet de limiter la circulation des véhicules à l'intérieur du quartier.

### **Transports en commun**

Le pôle gare intégrera notamment :

- La gare de la ligne 18, avec ses deux adresses, permettant de rejoindre Versailles dans un sens et Saclay, Massy, Orly de l'autre.
- La gare routière, connectée aux lignes de bus et notamment celles reliant la gare Saint Quentin Montigny à la future gare Guyancourt – Saint-Quentin (par l'intermédiaire du site propre).
- Un parking relais.
- Une desserte taxi et dépose minute.

### **Modes actifs / piétons et cycles**

Le quartier est rendu accessible aux cyclistes depuis les axes structurants à la faveur du schéma directeur cyclable communautaire dont les pistes passent sur l'avenue Blum et l'avenue de l'Europe. Le quartier favorise en interne les modes actifs par la mise en place de voies partagées et de parcours piétons en son sein, permettant de relier facilement les équipements qui y sont présents.

### **Stationnement**

Les besoins en stationnement générés par les projets privés seront majoritairement implantés dans des parkings silos mutualisés situés en entrée de quartier. Ce parti pris permet de limiter au maximum les flux de véhicule à l'intérieur du quartier et le stationnement de surface. Ces dispositions permettent de maximiser les surfaces de pleine terre en cœur d'îlots permettant à la fois d'optimiser la gestion des eaux pluviales et la création d'espaces plantés contribuant à la constitution de corridors écologiques et d'îlots de fraîcheur urbains. Enfin, cette offre de stationnements en ouvrage présente l'avantage d'être réversible dans le cas d'une diminution de l'usage de la voiture. Une offre de stationnement complémentaire très limitée sera installée sur l'espace public et sera renforcée par une offre de stationnements visiteurs en ouvrages.

Schéma du maillage cycles projeté :



Schéma du maillage piétons projeté :



Schémas des principes d'aménagements en faveur des modes actifs sur le secteur de la ZAC Gare-Guyancourt

# **Engagement de la procédure de mise en compatibilité par l'EPA Paris Saclay**

Au regard des objectifs poursuivis, la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme (PLUi) délibérée le 6 mars 2024 par le conseil d'administration de Paris Saclay a vocation à permettre :

- La modification de la trame viaire et en particulier le dévoiement de la D91,
- La création d'un quartier mixte mêlant activités économiques, commerces, équipements et programmes de logements,
- La mise en valeur de la lisière verte bordant le périmètre de projet et des principes environnementaux du projet,
- La mise en œuvre d'un épannelage varié et de modes constructifs s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

# La mise en compatibilité du PLUi par déclaration de projet

## L'objectif de la mise en compatibilité

Conformément à l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, l'EPA Paris Saclay peut se prononcer sur l'intérêt général d'une opération par une procédure dite de déclaration de projet (DP).

Si ladite opération n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU(i) opposable alors la procédure de déclaration de projet peut emporter mise en compatibilité du document d'urbanisme (DPMECDU). La décision de déclaration de projet emporte alors approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme intercommunal - PLU(i).

Comme exposé ci-avant, la réalisation du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin est conditionnée à la modification de certaines dispositions du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines. Justifiant du fait de l'intérêt général du projet, une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi est engagée

La procédure de déclaration de projet portant sur un périmètre supérieur à 10 hectares, le dossier est soumis à évaluation environnementale (R122-2 du code de l'environnement).

Conformément aux dispositions des articles L103-2 et L103-4 du code de l'urbanisme, ladite procédure étant soumise à évaluation environnementale, elle est aussi soumise à concertation préalable associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Conformément à l'article L153-54 du code de l'urbanisme, la déclaration de projet valant mise en compatibilité du document d'urbanisme ne pourra intervenir qu'après enquête publique portant à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

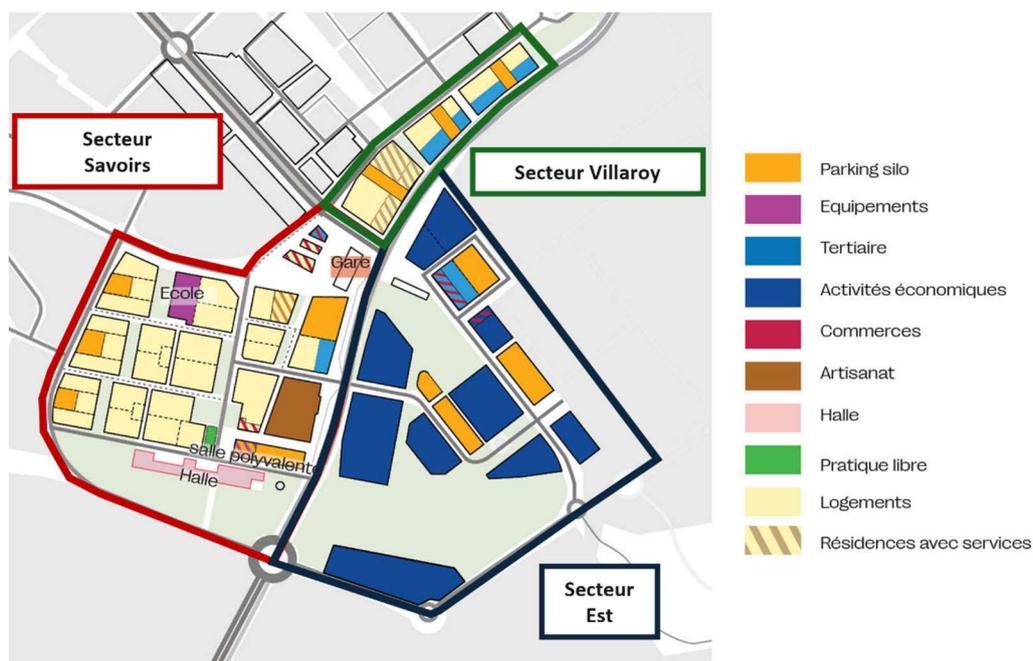
**Par conséquent, la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, doit permettre de faire évoluer les dispositions du document d'urbanisme pour les rendre compatibles avec le projet urbain de la ZAC Gare Guyancourt – Saint - Quentin.** Ce, chaque fois que les orientations actuelles des documents d'urbanisme ne le permettent pas.

# Les éléments de projet nécessitant de faire évoluer le document d'urbanisme (PLUi)

L'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin porté par l'EPA Paris-Saclay entend créer un nouveau quartier mixte, ouvert sur la ville, aux ambitions architecturales et environnementales élevées tout en renforçant les continuités paysagères à l'échelle du territoire Paris-Saclay.

Le projet s'inscrit dans un double objectif programmatique :

- 1) Il vise au développement d'un pôle économique à proximité de la future gare et du Technocentre Renault (principalement implanté à l'Est de l'opération d'aménagement secteur Est) ;
- 2) Et à proposer une offre en logements adaptée aux besoins du territoire (secteurs Savoirs et Villaroy).



Plan programmatique prévisionnel

## **Les invariants du projet**

Les invariants du projet, définis lors des études préalables et confortés durant la phase de concertation, sont rappelés ci-après :

- La réorganisation des mobilités aux abords du secteur par l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express et de la gare de Guyancourt dont l'accessibilité sera rendue possible de part et d'autre de la RD91 déviée.
- Le dévoiement de la RD 91, permettant de relier le futur quartier de la ville aux quartiers environnants.
- La valorisation du patrimoine industriel (halle Piano) et du patrimoine paysager (parcs Marie Curie et des Clairières, en continuité des franges du Technocentre et de la rigole de Guyancourt.
- Une nouvelle offre en logements adaptée aux attentes et aux besoins du territoire.
- Un pôle d'innovation, pilier économique du cluster Paris-Saclay en synergie avec les entreprises du territoire.
- Un pôle multimodal accessible par les usagers du nouveau quartier et ceux de l'agglomération.

La procédure de mise en compatibilité du PLUi a vocation à permettre la réalisation du projet selon les objectifs et invariants rappelés ci-avant.

# Dispositions actuelles du PLUi sur le secteur de la Gare de Guyancourt

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** (cf. Lexique) du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines comporte dans le défi 3 « Favoriser une évolution qualitative de la ville » de la partie intitulée « Pour un territoire animé, pratique et facile à vivre » une orientation spécifique en lien avec l'intensification urbaine près des gares : « S'appuyer sur les projets du Grand Paris pour intensifier certaines parties de la ville ». :

*« Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) identifie les pôles de transport en commun comme secteurs de densification préférentielle. Il ya, à Saint-Quentin-en-Yvelines, trois gares desservies par des lignes Transilien ou RER. Le projet de la ligne 18 de métro du « Grand Paris Express » prévoit l'implantation d'une nouvelle station. Ces lieux sont aptes à devenir des lieux de vie et d'échanges :*

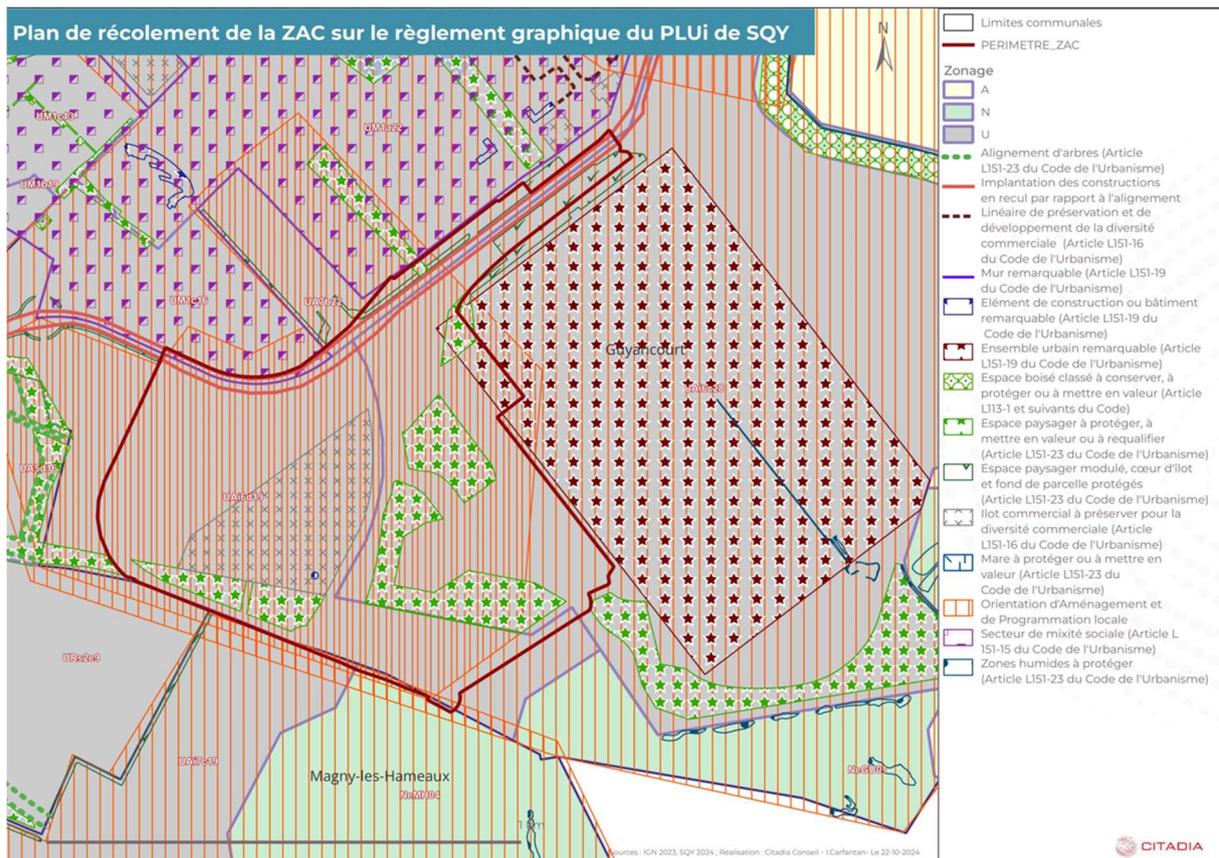
- *Encourager un développement urbain intense autour des gares, existantes et à venir.*
- *Favoriser une mixité fonctionnelle accrue.*
- *Organiser ces polarités ou nouvelles polarités en fonction d'une réflexion d'ensemble des centralités de l'agglomération pour permettre leur complémentarité et ne pas fragiliser les polarités de proximité déjà existantes. »*

**Le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin est compatible avec les orientations du PADD qui ne sera pas modifié dans le cadre de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du document d'urbanisme.**

A contrario, dans le PLU(i) actuel, le schéma viaire, les destinations autorisées (par exemple le logement, les activités économiques, l'artisanat...) et les éléments paysagers repérés dans les pièces graphiques du règlement d'urbanisme, ne prennent pas en compte les ambitions du projet et ses choix paysagers, urbains et programmatiques.

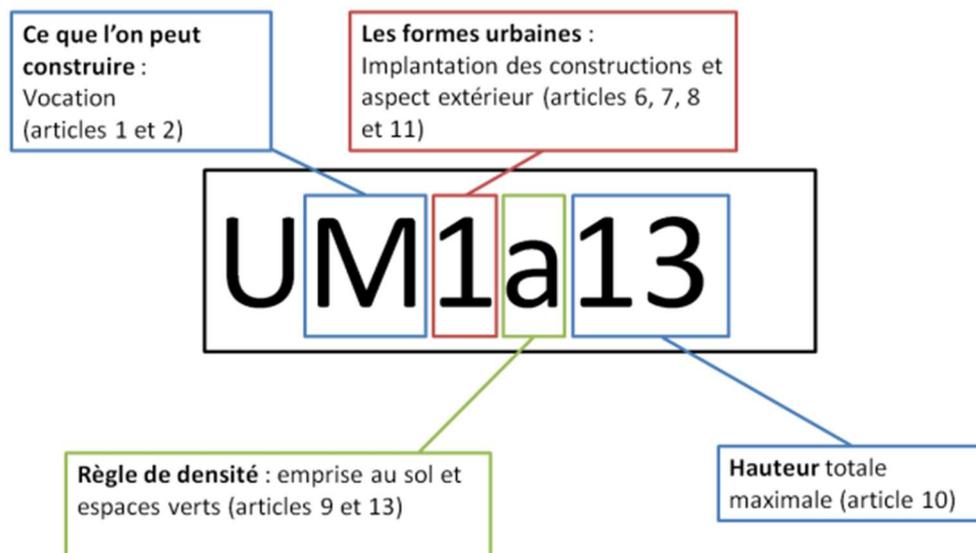
En conséquence, des pièces suivantes du dossier du PLUi de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines doivent être modifiées :

- L'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de « Guyancourt Est Thalès » ;
- Le règlement écrit ;
- Le règlement graphique.



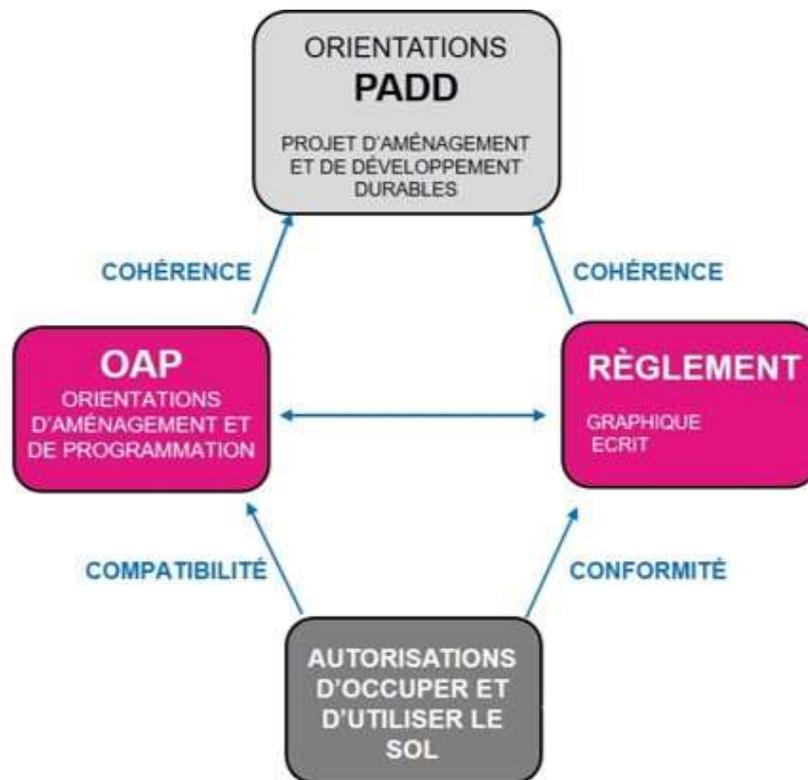
Périmètre de la ZAC sur extrait du PLUI en vigueur, septembre 2024

Il conviendra notamment de déterminer pour le périmètre de la future ZAC des sous-secteurs au sein desquels s'appliquera le système d'indices permettant de règlementer quatre grands paramètres tel que présentés dans le schéma ci-après :



Fonctionnement du système d'indices de chaque zone dans le PLUI de Saint-Quentin-en-Yvelines

# Dispositions proposées pour la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines



Les objectifs poursuivis par la Déclaration de Projet (DP) emportant Mise en compatibilité (MEC) du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines sont les suivants :

- **Interroger la vocation de chaque zone** : quelles constructions sont autorisées dans les zones du PLUi en vigueur ? Est-ce que ces zones sont compatibles avec la programmation envisagée ? et les modifier en conséquence sur le règlement graphique.
- **Vérifier la compatibilité du système d'indices du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines avec le projet et, le cas échéant, le faire évoluer** pour s'assurer qu'il réponde aux principes de hauteur nécessaires aux futures constructions du projet, aux principes de densité, d'emprise au sol et de pleine terre envisagée pour l'opération.
- **Apporter des évolutions graphiques et écrites sur l'Orientation d'Aménagement et de Programmation existante sur le secteur Thalès.**

Ci-dessous, sont présentées les premières propositions qui seront par la suite affinées et précisées dans le dossier final de déclaration de projet.

# 1. L'orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

**Rappel : les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles d'un PLU(i) permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs sur un périmètre déterminé (îlot, quartier, commune, groupe de communes, territoire intercommunal).**

*Elles servent de cadre au projet urbain souhaité par la collectivité. Les aménagements exécutés, dans le périmètre de l'OAP, par toute personne publique ou privée, doivent être compatibles avec les orientations ainsi définies.*

*L'OAP se positionne en complémentarité du règlement écrit et graphique. En ce sens, les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues, mais bien contribuer à leur mise en œuvre, a minima, ne pas les remettre en cause. La compatibilité s'appréciera lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.*

- **Le principal enjeu :**

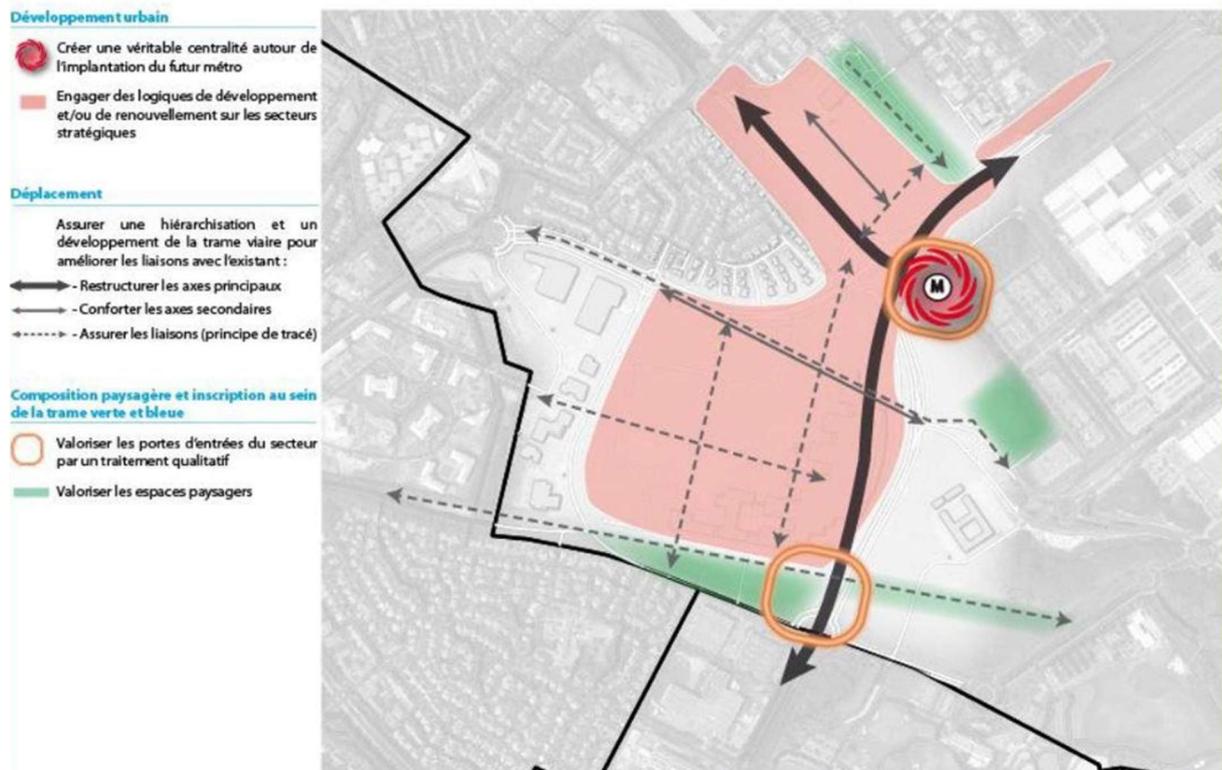
Le PLUi en vigueur comporte une OAP « Guyancourt Est Thalès » portant sur le périmètre de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Elle annonce la mutation du secteur et un projet de développement sur plusieurs grandes emprises foncières. L'OAP pose des principes de modification du maillage viaire sur le secteur avec l'accueil de la future gare du Grand Paris Express, de renforcement de l'articulation entre les différents quartiers en assurant les continuités viaires et les liaisons piétonnes avec les quartiers avoisinants. Elle pose également des principes de valorisation des espaces paysagers existants et de préservation des continuités écologiques. La mise en compatibilité porte sur le périmètre actuel et vise à intégrer les évolutions du projet issues des études urbaines préalables.

- **Pistes d'évolutions envisagées :**

- 1) Le nouveau schéma viaire en lien avec le projet de dévoiement de la RD91 (ce principe d'ores et déjà acté dans l'OAP existante sera affiné).
- 2) Un principe écrit et / ou spatialisé de modulation des hauteurs. Ce principe offrira la possibilité d'un dépassement ponctuel des hauteurs autorisées sur les secteurs les plus urbains en lien avec le pôle gare, tout en garantissant une cohérence vis-à-vis des quartiers avoisinants, dont les hauteurs plus modérées nécessitent une attention spécifique.
- 3) L'intégration des principes de mobilité active en lien avec l'arrivée de la future Gare de Guyancourt, par la mise en place d'une offre de stationnement mutualisée et foisonnée.

- 4) Si nécessaire, l'intégration d'objectifs-cibles de parts de pleine terre dans certains secteurs à enjeux du quartier.
- 5) A l'image de la version aujourd'hui en vigueur, l'OAP pourra préciser l'emplacement des « entrées de quartier » et des « espaces paysagers » à valoriser.

### Plan schématique de l'OAP Guyancourt Est Thalès en vigueur



OAP en vigueur – PLUi de Saint-Quentin en Yvelines

## 2. Le règlement graphique

**Rappel : le règlement graphique** délimite le territoire en plusieurs zones dont les principes réglementaires sont mentionnés dans le règlement graphique. Les quatre grandes catégories de zones sont :

- Les zones urbaines (U)
- Les zones à urbaniser (AU)
- Les zones agricoles (A)
- Les zones naturelles (N)

Outre la délimitation précise de chaque zone, le règlement graphique, peut identifier des éléments graphiques réglementaires sous la forme d'une information surfacique, linéaire ou ponctuelle, qui se superpose à une zone du document d'urbanisme et qui définit une règle supplémentaire au règlement de la zone (un espace paysager à préserver, un recul des bâtiments par rapport aux voies et emprises publiques, un bâtiment à protéger, ...)

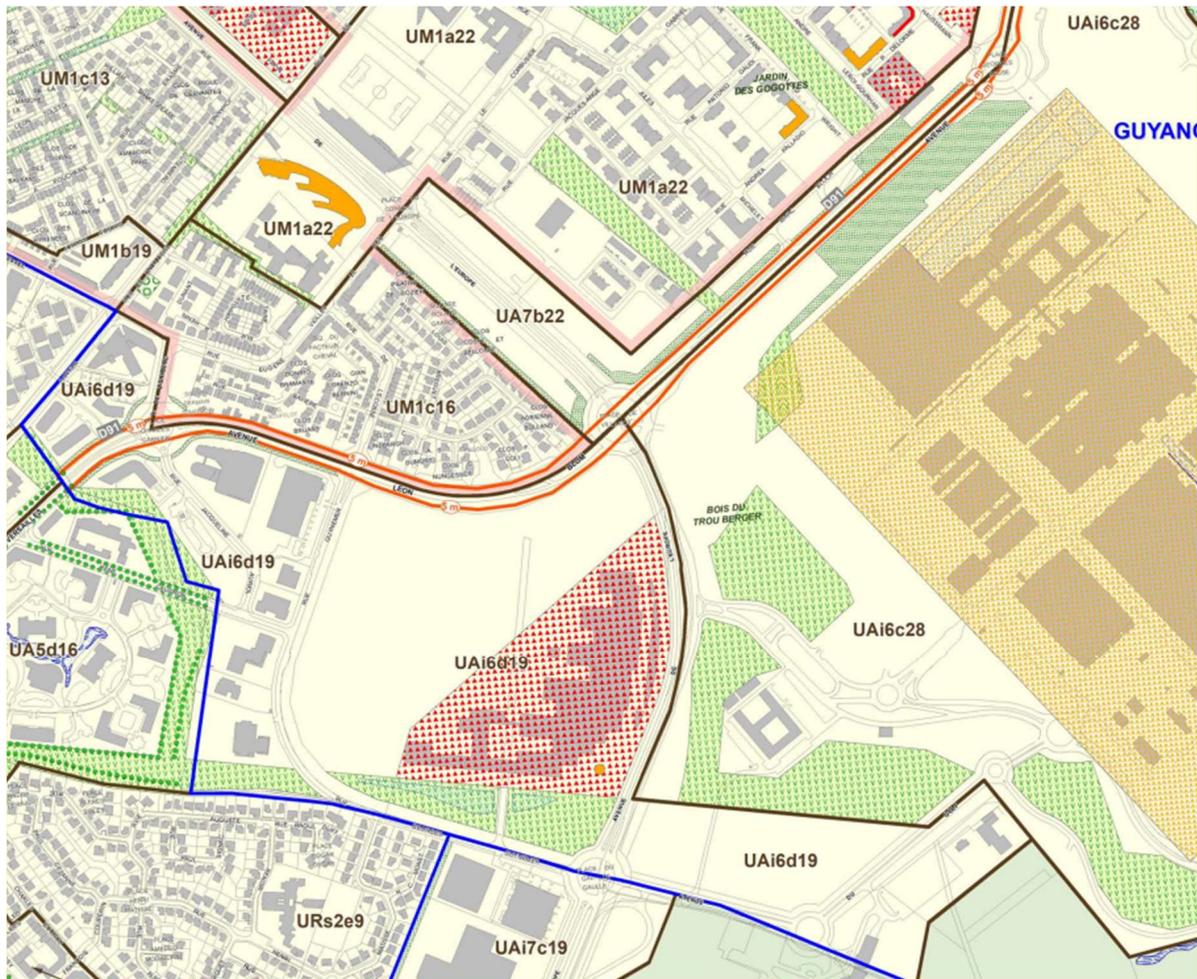
### Sur la modification des indices de zones

- **Le principal enjeu** : fixer dans le PLUi un zonage adapté aux différents secteurs du plan masse en lien avec les destinations projetées sur le site.
- **Pistes d'évolution du PLUi** :
  - **Secteurs Savoires et Villaroy** : développer un secteur mixte à dominante résidentielle accompagné de constructions à usage de commerces, d'artisanat, d'activités tertiaires et d'hébergement. Il est proposé de modifier les zones UAI6d19 (secteur Savoires) et UA7b22 (secteur urbain d'activités économiques) vers un zonage qui permet de favoriser la mixité des fonctions et ainsi d'autoriser la programmation présentée ci-avant, tout en interdisant les destinations pouvant potentiellement présenter des nuisances ou des risques incompatibles avec des quartiers d'habitat.
  - **Secteur Est** : maintenir un zonage d'activités économiques (UAI) compatible avec le développement d'activités y compris industrielles pour autoriser le développement d'activités tertiaires. Il est proposé de créer une exception sur le périmètre de la ZAC pour autoriser les constructions et installations à usages de commerces en rez-de-chaussée des programmes immobiliers pour participer à l'animation des abords de la gare.

### Sur la modification des prescriptions graphiques

- **Le principal enjeu** : fixer dans le PLUi les prescriptions graphiques adaptées aux objectifs du projet.
- **Pistes d'évolution du PLUi** :
  - Ajuster le périmètre des espaces paysagers à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier selon le projet (Article L.151-23 du Code de l'Urbanisme) et supprimer les espaces paysagers modulés, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés (Article L.151-23 du Code de l'Urbanisme) le long de la RD91, conformément au projet.

- Supprimer la prescription graphique d'implantation des constructions en recul de 5 mètres par rapport à l'alignement de la RD 91 pour autoriser les constructions à l'alignement telles que formulées dans le projet.
- Supprimer la prescription graphique relative à l'îlot commercial à préserver pour la diversité commerciale (Article L.151-16 du Code de l'Urbanisme).
- Mettre en cohérence la prescription graphique de l'ensemble urbain remarquable à l'intérieur du périmètre du projet.



Secteurs présents au règlement d'urbanisme et prescriptions graphiques

-  Limite de commune
-  Cimetière
-  Bassins, étangs, rigoles
- Zonage**
-  A : zone agricole
-  AU : zone à urbaniser
-  N : zone naturelle
-  U : zone urbanisée
- Prescriptions**
- Périmètres prescriptifs particuliers**
-  Emplacement réservé (Article L151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme)
-  Secteur de mixité sociale (Article L 151-15 du Code de l'Urbanisme)
-  Ilot commercial à préserver pour la diversité commerciale (Article L151-16 du Code de l'Urbanisme)
-  Ilot commercial strict à préserver pour la diversité commerciale (Article L151-16 du Code de l'Urbanisme)
-  Linéaire de préservation et de développement de la diversité commerciale (Article L151-16 du Code de l'Urbanisme)
-  Secteur de règle de stationnement spécifique pour les commerces
-  Périmètre de 500 m autour des gares
-  Implantation des constructions en recul par rapport à l'alignement

**Protection du patrimoine bâti**

-  Ensemble urbain remarquable (Article L151-19 du Code de l'Urbanisme)
-  Élément de construction ou bâtiment remarquable (Article L151-19 du Code de l'Urbanisme)
-  Mur remarquable (Article L151-19 du Code de l'Urbanisme)
-  Œuvre d'art (Article L151-19 du Code de l'Urbanisme)

**Protection du patrimoine naturel et paysager**

-  Espace boisé classé à conserver, à protéger ou à mettre en valeur (Article L113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme)
-  Espace paysager à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Espace paysager modulé, cœur d'ilot et fond de parcelle protégés (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Arbre ou groupement d'arbres (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Alignement d'arbres (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Jardins familiaux ou collectifs à protéger et à conforter (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Mare à protéger ou à mettre en valeur (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)
-  Zones humides à protéger (Article L151-23 du Code de l'Urbanisme)

*Éléments de légende*

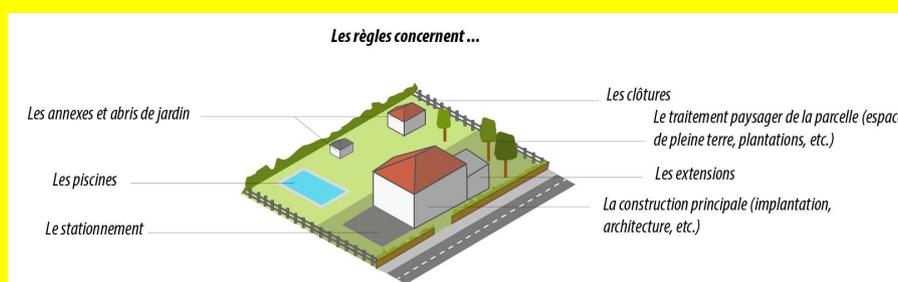
### 3. Le règlement écrit

**Rappel :** Le **règlement écrit** est la traduction concrète des grandes orientations du Projet d'Aménagement et Développement Durables (PADD).

Le règlement écrit du PLUi comprend :

- Les dispositions communes applicables à l'ensemble des zones.
- Le règlement des zones comprenant les règles spécifiques à chacune des zones du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces zones peuvent comporter des **secteurs indicés**, qui sont délimités au plan de zonage et qui renvoient à des règles particulières édictées au règlement écrit. (cf. « Fonctionnement du système d'indices de chaque zone dans le règlement du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines. »)



Le règlement écrit énonce pour chaque type de zones les règles applicables en matière de construction et d'urbanisation. Le règlement du PLUi est le principal outil des instructeurs pour étudier les demandes d'autorisation d'urbanisme. Toute demande de permis de construire, d'aménager et de démolir ou de déclaration préalable des travaux doivent être conforme à ce règlement. Toutes les règles qu'elles soient écrites ou graphiques sont opposables aux autorisations d'urbanisme dans un rapport de conformité.

- **Le principal enjeu :** s'assurer de la compatibilité entre les zones et les indices inscrits dans le PLUi en vigueur et, à défaut, en créer de nouveaux ou les adapter pour garantir la faisabilité du projet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).
- **Pistes d'évolution du PLUi :**
  - Créer des règles alternatives limitées au secteur de la ZAC, relatives aux destinations autorisées sous-conditions en zones UM et UAi (cf. objectif de mixité développé ci-dessus).
  - Créer une règle alternative relative à l'indice de hauteur sur le secteur de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin afin de i) faire correspondre le nombre de niveaux à la hauteur maximale admise des bâtiments présentant des particularités de hauteur induites par la construction bois, la présence de commerces en rez-de-chaussée et des hauteurs-sous-plafond généreuses ii) et adapter les hauteurs selon le projet urbain.
  - Pour s'assurer de la compatibilité avec le projet, choisir voire adapter, les indices d'implantation des constructions, d'emprise au sol et de végétalisation.
  - Le cas échéant, adapter le règlement aux principes relatifs à la mise en place d'une offre de stationnement mutualisée et foisonnée de l'OAP.

# La concertation préalable

La concertation est préalable à la procédure de déclaration de projet. Elle permet de recueillir les observations du public sur un projet qui sera précisé et complété dans le cadre de la réalisation de la déclaration de projet. Le périmètre de la concertation préalable est celui du périmètre prévisionnel de la ZAC.

Conformément aux articles L.103-2 et L.103-4 du code de l'urbanisme, la concertation sera conduite pour permettre au public, sur une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des évolutions du PLUi, d'accéder aux informations relatives au projet, de formuler des observations et propositions qui seront étudiées par l'EPA Paris Saclay, accompagné des collectivités (Ville et Communauté d'agglomération) en vue de l'élaboration de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'objet de la concertation préalable est d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ; il s'agit de recueillir l'avis de la population. Le bilan qui sera tiré de la présente concertation préalable viendra alimenter l'élaboration du dossier final qui sera ensuite transmis à l'autorité environnementale, soumis aux personnes publiques associées (PPA) dans le cadre d'une réunion d'examen conjoint (REC) puis soumis à enquête publique.

La concertation préalable du public est un dispositif participatif dont l'objectif est de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et/ou du grand public sur un projet, avant que la décision ne soit prise. L'autorité, qui veut prendre une décision, présente son projet aux personnes concernées et engage un dialogue avec eux. Elle reste libre de sa décision, mais s'engage néanmoins généralement à la justifier et à l'expliquer au regard du résultat de la concertation dans le cadre de la délibération en tirant le bilan.

Les modalités de la concertation ont été définies par une délibération du Conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay le 6 mars 2024. Elles consistent en :

- La publication d'un avis d'engagement de la concertation préalable sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay, 15 jours avant l'ouverture de la concertation préalable.
- L'affichage en Mairie de Guyancourt de l'avis d'engagement de la concertation préalable.
- La mise à disposition sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay d'une présentation du projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et d'un registre dématérialisé afin que le public puisse donner son avis sur le projet.
- L'organisation d'une concertation préalable sur une durée minimale de deux mois.

## Les attentes et objectifs

Cette étape permet :

- d'assurer l'information et la participation du public sur la procédure de mise en compatibilité par déclaration de projet ;
- de recueillir les observations et les commentaires du publics.

## Comment y participer ?

L'EPA Paris-Saclay a ouvert un espace dédié sur le site internet de l'établissement. Cette plateforme permet le recueil des avis du public.

Pour participer et remettre votre avis, il vous suffit de suivre la procédure suivante.

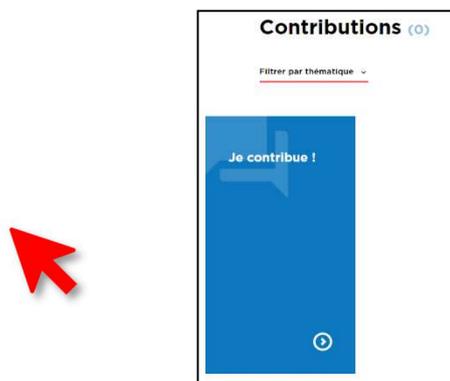
- 1) Rendez-vous sur la page <https://dialogue.epaps.fr/concertations/zac-gare-guyancourt-saint-quentin/>



- 2) Déroulez la page, jusqu'à trouver la frise chronologique « Quelles sont les étapes de la concertation ? ».



- 3) Juste après la frise chronologique « Quelles sont les étapes de la concertation ? » et juste avant l'encart « Rendez-vous », vous trouverez un bouton bleu vous permettant d'accéder au formulaire de contribution :



Cette concertation est préalable au lancement de la procédure de déclaration de projet. Ainsi, à la suite de l'avis de l'autorité environnementale, un deuxième temps de concertation aura lieu : celui de l'enquête publique.

**L'enquête publique** est à la fois dispositif d'information et de recueil des avis de la population. Engagée par le préfet, elle donnera l'opportunité au public de s'informer sur le projet et de formuler des observations auprès d'un tiers indépendant : le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête). Le projet soumis lors de l'enquête publique sera présenté dans un dossier finalisé qui comprendra des documents graphiques (plans) et divers documents explicatifs (notice de présentation) et un registre d'enquête destiné à recevoir les observations du public.

**Information et déroulement de l'enquête** : le public sera informé réglementairement par annonces légales dans les journaux et par des affiches dans les communes concernées.

### **Quelques étapes clés dans l'actuelle procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme menée par l'EPA Paris-Saclay**

#### **Concertation préalable**

Bilan de la concertation préalable établi par l'EPA Paris-Saclay

#### **Evaluation environnementale (avis de l'Autorité Environnementale)**

Examen de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par l'Autorité environnementale

#### **Réunion d'examen conjoint**

Avec les personnes publiques associées (collectivités locales notamment) pour prendre en compte leurs remarques

#### **Enquête publique**

Sur la base d'un dossier ajusté en fonction des étapes précédentes, et donnant lieu à un rapport et conclusions du Commissaire enquêteur