



**Les enjeux de l'OIN  
et le rôle de Saint-Quentin-en-Yvelines**

# **CONTRIBUTION DU CODESQY AU CONCOURS D'IDÉES**

# **Les enjeux de l'OIN**

## **et le rôle de Saint-Quentin-en-Yvelines**

L'OIN, dans le prolongement de Saint-Quentin-en Yvelines,  
pour réaliser un territoire de réussite et d'innovation

---

Contribution du Comité de Développement de Saint Quentin en  
Yvelines (CODESQY)

---

Cette contribution traduit le travail d'un groupe d'une quinzaine de personnes du CODESQY, diverses par leur rôle social et économique.

Depuis 5 ans, ce groupe a capitalisé son partage d'expériences et ses réflexions collectives. Ses débats et ses avis ont été remis aux responsables politiques.

Il a acquis une capacité de réflexion sur les questions d'aménagement, de transport, d'habitat sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de ses environs.

Tout en essayant d'appréhender l'ensemble du territoire de l'OIN et de ses enjeux, cette contribution apporte d'abord le point de vue du CODESQY, structure enracinée dans l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec l'ambition d'associer son avenir à la réussite de l'OIN.

## 1 - DEUX IDEES-FORCES

- **Une opération exemplaire sur le plan du développement durable**

Le groupe de projet du Codesqy considère qu'une opération de l'ampleur envisagée doit se fixer des **objectifs très ambitieux en matière de développement durable**. Puisqu'on travaille à un horizon de 30 ans, il faut se donner l'ambition de réaliser un ensemble urbain à la hauteur des défis planétaires du 21<sup>ème</sup> siècle.

Ceci couvre en particulier les deux domaines gros consommateurs d'énergie et émetteurs de CO<sub>2</sub> que sont les transports et le bâtiment.

Pour les **transports** : nécessité de transports collectifs très performants supportant avantageusement la comparaison avec l'automobile en termes de commodité d'usage.

Pour les **bâtiments** (logements, bureaux) : intégrer les concepts les plus avancés en matière d'économies d'énergie, de confort bioclimatique, d'énergies renouvelables, de recyclage.

- **Une utilisation de l'espace assumée et équilibrée**

Ce principe se décline en trois points :

- **Intégrer tout le territoire** : beaucoup de projets se concentrent sur l'aménagement du plateau, et ne se préoccupent pas ou peu de la périphérie déjà urbanisée. Le groupe de projet insiste pour que l'OIN soit un **projet d'ensemble**, s'enracinant dans les villes existantes, prenant en compte les impacts sur ces villes et leur apportant des opportunités de développement équilibré, **et pas seulement un projet d'urbanisation du plateau central**.
- **Occuper le plateau, ne pas simplement le contourner** : la préservation de zones agricoles et vertes est compatible avec une véritable occupation du plateau. Une stratégie d'urbanisation par les seuls bords ne créerait pas assez de logements. Elle déboucherait sur de fortes pressions pour une urbanisation en habitat dispersé dans la vallée de Chevreuse, le Parc Naturel, et le sud Essonne, zones qu'il faut au contraire préserver, ou encore plus loin au sud, créant des besoins de déplacement automobile contraires au développement durable.
- **Veiller à un équilibre géographique, notamment est-ouest** : il est nécessaire que chaque grande zone du périmètre de l'opération ait un développement équilibré en matière d'emplois et de logements, afin d'éviter, par exemple, que l'une des extrémités de la zone tende à devenir la ville dortoir de l'autre extrémité.

## 2 - TRANSPORT ET MOBILITE

*Proposition* : Définir et réaliser un réseau de transport en commun puissant et structurant, de Saint-Quentin-en-Yvelines à Orly, avec maillage local et régional.

### Transports terrestres

- **Un système de transport structurant et ambitieux**

Le contexte de l'OIN requiert un **raisonnement ambitieux**. Il ne s'agit pas simplement de développer des systèmes de transport pour accompagner le développement et accueillir 150 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires. Il s'agit de **structurer un territoire qui comporte d'ores et déjà 600 000 habitants**, avec un taux d'emploi élevé, et qui a une **offre de transport en commun très insuffisante**, notamment sur l'axe principal Coignières / Saint-Quentin-en-Yvelines / Saclay / Orly.

Du point de vue de la **structure**, le système de transport intra périmètre doit offrir un axe est-ouest fort et un maillage nord-sud.

Ce système de transport doit offrir à la fois des transports **rapides à haute capacité et haut niveau de service** et une **desserte de proximité performante** dans les zones urbanisées.

Du point de vue des **modes de transport**, le système de transport doit **favoriser les transports en commun**, tout en assurant une complémentarité raisonnée avec la voiture individuelle.

Le **système de transport en commun sera la colonne vertébrale de l'urbanisation**. Les propositions actuelles ne sont souvent pas assez ambitieuses, eu égard à l'amplitude de l'OIN. Ce point est développé ci-après.

Le système de transport doit être conçu pour le transport des **voyageurs**, mais également pour le **fret**. Le fret, parent pauvre des propositions actuelles, devra faire l'objet d'une réflexion approfondie.

En termes de **phasage**, il est indispensable que les infrastructures les plus structurantes, notamment l'axe est-ouest de **transport en commun rapide soient réalisées dès les premières phases de l'opération**, faute de quoi l'urbanisation risque de se diluer et de ne pas suivre les lignes directrices du projet.

- **Un transport en commun exemplaire au service du développement durable**

En matière de transports en commun, une grande partie des idées de l'exposition s'appuie sur un TCSP suivant peu ou prou le CD36. Le groupe de projet considère qu'une telle solution n'est pas à la hauteur des enjeux : capacité limitée et rapidité insuffisante pour concurrencer efficacement la voiture sur des trajets autres que locaux.

Le groupe de projet préconise fortement une solution de **transport en commun (TC) de haute capacité, rapide, à fréquence élevée, avec une amplitude horaire très grande**. Toutes ces spécifications sont requises pour permettre de concurrencer effectivement la voiture particulière en termes de commodité de service, tout en se plaçant dans une perspective ambitieuse de développement durable.

Eu égard au nombre actuel d'habitants et d'emplois et au développement futur, la solution actuelle du TCSP est très insuffisante.

Des solutions éprouvées de type VAL (en service entre Antony et Orly) ou innovantes comme le télécabine de l'une des propositions sont susceptibles de permettre la capacité et le niveau de service visés, pour des emprises au sol raisonnables et un niveau de bruit et de pollution compatible avec leur localisation dans la ville.

Ce TC doit s'étendre jusqu'à **La Verrière / Coignières** à l'ouest, et jusqu'à **Orly** à l'est, et s'interconnecter avec les liaisons régionales vers Paris tant à l'ouest (Saint Quentin en Yvelines) qu'à l'est (Massy).

Cette ligne doit être **construite dès les premières phases de l'opération**, pour deux raisons. D'abord, elle permettra dès le début, de **rééquilibrer l'offre de transport**, qui s'appuie actuellement à peu près exclusivement sur la voiture particulière, et de délester partiellement l'A86 et délester fortement les traversées routières de Saint Quentin en Yvelines. Ensuite, le groupe de projet considère que **l'urbanisation doit se faire autour de cet axe de transport en commun**, avec les gares d'arrêt au centre de noyaux d'urbanisation.

### Liaisons longue distance

Des liaisons terrestres de capacité et rapidité suffisantes doivent être assurées vers **Paris**, vers les aéroports de **Roissy** et **Orly**, ainsi que vers **l'OIN Seine Aval**.

Le succès du développement économique du territoire de l'OIN nécessitera un accès facile à un **réseau dense de liaisons aériennes internationales** (européennes et transcontinentales). Il est particulièrement important que la **majorité des besoins puissent être satisfaits à partir d'Orly**. Selon le groupe de projet, Orly doit devenir dans la mesure du possible la plateforme aéroportuaire privilégiée pour les besoins de déplacements professionnels de la zone, allégeant ainsi le trafic terrestre vers Roissy et raccourcissant les temps de transport porte à porte. **L'accès direct à Orly par le transport en commun est-ouest du territoire de l'OIN** va dans ce sens.

Par ailleurs, il est vraisemblable que le type d'activité économique de la zone induise des besoins en matière **d'aviation d'affaires**. Le rôle de Toussus le Noble comme aéroport d'affaires mérite d'être étudié, en parallèle avec d'autres solutions.

### 3 - AMENAGEMENT

*Proposition* : Une offre de logement sur tout le territoire, à la hauteur de l'ambition économique et de développement durable.

- **Structuration de l'espace**

Les principes généraux de structuration de l'espace doivent permettre de répondre de façon cohérente aux impératifs de densité de l'urbanisation, de préservation de l'environnement, d'efficacité des transports et de convivialité des modes de vie.

Ce souci de cohérence se traduit par deux orientations :

1 °) Des principes généraux de structuration de l'espace urbanisé, mentionnés au début comme idées forces :

- **intégrer tout le territoire** (l'OIN est un projet de bout en bout, pas un projet d'aménagement du seul plateau de Saclay) **et veiller à son ouverture** (ouverture sur les extrémités et ouverture nord sud)
- **occuper le plateau, pas le contourner** : certaines des propositions du concours d'idées montrent que certaines formes d'urbanisation peuvent être compatibles avec l'objectif affiché de préservation de zones agricoles et naturelles.
- veiller à **l'équilibre entre toutes les parties du territoire**, notamment l'équilibre emplois habitat à l'intérieur de chaque pôle.

2°) Des principes concernant l'espace non urbanisé : **l'espace rural et naturel du plateau doit conserver des ouvertures sur le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.**

- **Une ville conviviale**

Concernant la démarche, le groupe du Codesqy recommande de **tirer les leçons des expériences antérieures**, notamment celle de Saint Quentin en Yvelines, mais également les autres expériences en France et à l'étranger, dans les domaines de l'habitat aussi bien que du développement économique dans les secteurs high tech.

En particulier, l'une de ces leçons est **d'associer étroitement les acteurs locaux à la conception du projet à tous ses stades.**

Sous réserve des compléments à attendre de cette analyse des expériences existantes, le groupe de projet recommande un aménagement basé sur les principes suivants :

- une **urbanisation irriguée par un transport en commun performant**, constituée de pôles, autour des gares de ce TC principal, eux-mêmes desservis par des réseaux de circulation locale.
- des **centres multifonctionnels conviviaux**, associant habitat, commerces, emplois, services administratifs, services à la personne, animation ...
- une **répartition de l'habitat favorisant la mixité sociale**, en matière d'âges, de catégories socioprofessionnelles, de styles de vie ...

Le groupe de projet est en faveur d'une **recherche de densité de l'urbanisation**, de manière à favoriser la convivialité, réduire les besoins de transport et restreindre la consommation d'espace naturel. Les formes précises d'aménagement restent à déterminer.

Cependant le groupe a réfléchi, dans un souci d'économie d'énergie, sans exclure complètement le type de résidence pavillonnaire, à un habitat sous forme de petits immeubles, avec une ambition sur les qualités du bâti et un respect de mixité des surfaces des habitations.

- **Une ville exemplaire en matière de développement durable**

L'OIN est une occasion à ne pas manquer pour intégrer en grandeur réelle, dès la conception, les concepts les plus avancés de construction durable. Le groupe de projet recommande de fixer **des objectifs très ambitieux**, au-delà de la démarche HQE actuelle, au programme de constructions à venir, pour les logements comme pour les bureaux et les locaux industriels.

Cette ambition pourrait être concrétisée non seulement par un **niveau d'exigence élevé sur la qualité des constructions**, mais aussi par la mise en place de structures d'animation, d'échange d'idées, de capitalisation des pratiques en matière d'urbanisme, d'architecture, d'aménagement, afin de faire de l'OIN une **opération pilote d'aménagement durable**, susceptible d'acquérir valeur d'exemple national et international.

## 4 - DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

*Proposition : Réaliser un maillage entre toutes les entreprises du territoire et les centres de recherches mais aussi les Universités et les Grandes Ecoles, autour d'un réseau de transport efficace.*

Il nous semble nécessaire de conduire une réflexion active sur le **développement de Saint Quentin en Yvelines par rapport au plateau et à la dynamique d'ensemble de l'OIN.**

A la lecture des documents actuels du concours d'idées, le développement économique du périmètre s'appuie beaucoup sur les atouts situés à l'est : universités et grandes écoles, centres de recherche, entreprises de haute technologie. Les atouts de Saint-Quentin-en-Yvelines, pourtant incontestables, ne nous paraissent pas suffisamment pris en considération dans la préfiguration de la démarche de développement économique de l'opération.

Sur le plan de la méthode, le groupe du Codesqy réitère sa conviction qu'il est nécessaire de **capitaliser sur les expériences étrangères** pour ne pas « réinventer la roue ».

Enfin, le groupe insiste sur **l'importance des PME-PMI dans le développement**, et fait observer que sa contribution sur l'aménagement et le « mode de ville » présentée plus haut prend ce critère en compte.

## 5 - QUALITE DE VIE – QUALITE DE VILLE

*Proposition : Penser la ville en intégrant l'écologie mais également le social et l'économique tout en s'inspirant de la qualité de vie reconnue à Saint-Quentin-en-Yvelines.*

Les points présentés ci-dessus (voir section 3 Aménagement, points « une ville conviviale ») et les recommandations du groupe de projet en matière de transports contribuent à la qualité de ville et à la qualité de vie.

La qualité de vie et de ville passera également par un réseau diversifié de déplacements de proximité (chemins piétonniers, pistes cyclables continues et sûres, réseau ramifié de transports en commun,...), des équipements et services propices à la diffusion de connaissances et des idées, des lieux d'animation et de travail proches ou mélangés, places à bistros et lieux de divertissement,...

Etant donné les axes de développement économique, il sera primordial de trouver ces éléments sur place, au vu des caractéristiques prévisibles de la population, avec une représentation importante des jeunes, des étudiants, des étrangers résidant pour quelques années, des cadres.

Ces propositions tiennent compte de l'expérience de Saint Quentin en Yvelines, où la qualité de vie est généralement appréciée. Dans tous ces domaines, une fois encore, les expériences conduites à l'étranger devront être source d'inspiration.

## 6 - RAYONNEMENT INTERNATIONAL

*Proposition* : *Valoriser le territoire à l'international* :

- o *Faire connaître le territoire à la fois par son essor économique et par une architecture audacieuse*
- o *Développer des liaisons directes vers les aéroports et les gares TGV.*

Le rayonnement international ne se crée pas *ex nihilo*, il résulte de l'excellence, de la qualité des liens tissés à l'international, et d'une politique de communication accompagnant et soutenant cette réussite.

Dans le cas de l'OIN de Saint Quentin / Versailles / Saclay / Palaiseau / Massy, le rayonnement pourra se construire sur deux réussites exemplaires à valoriser :

- le **succès des universités, des centres de recherche et des entreprises de la zone, dans leur domaine d'excellence** et leurs liens internationaux
- la réussite de l'OIN comme **ville pilote en matière de développement durable et de convivialité.**

Pour accompagner et soutenir ces fondations du rayonnement international, le groupe de projet suggère également des actions contribuant à l'intensité des liens d'échanges avec l'étranger et à la notoriété de la ville : liaisons directes vers les aéroports et les gares TGV, grands équipements d'accueil, de rassemblement et d'échanges.

Parmi les infrastructures à envisager dans ce cadre, on peut penser à un **centre de congrès** internationaux, à une **hôtellerie aux standards internationaux** avec salles de réunions pour les réunions internationales des PME-PMI, ou à une **cité universitaire internationale**. Ces réalisations pourront faire l'objet de gestes architecturaux audacieux et cohérents avec l'ensemble de la démarche.