

PLUi

Orientations d'Aménagement et de Programmation



S a i n t - Q u e n t i n - e n - Y v e l i n e s

C o m m u n a u t é d ' a g g l o m é r a t i o n

En **rouge** : évolutions apportées à l'OAP dans le cadre de la procédure de déclaration de projet



3 « Mérantais »

Saint-Quentin-en-Yvelines et la commune de Magny-les-Hameaux souhaitent pouvoir urbaniser le secteur du territoire bordés par la RD.36, voie classée à grande circulation. Ce secteur est inclus dans le périmètre opérationnel de l'OIN Paris Saclay. En application des articles L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme, les zones non urbanisées des communes, bordées par une voie classée à grande circulation doivent faire l'objet d'une étude entrée de ville pour pouvoir être aménagées :

« Article L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

[...]

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

[...]»

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines, la réalisation d'une étude d'entrée de ville est donc nécessaire sur ce secteur en vue de son urbanisation future afin de lever la bande d'inconstructibilité de 75 mètres, située de part et d'autre de la RD.36.

, Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation prend en compte conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme :

- les nuisances,
- la sécurité,
- la qualité architecturale,
- la qualité de l'urbanisme,
- la qualité des paysages.



Zoom sur le secteur de la DPMECDU

OAP MH1 «Mérantais»

Développement urbain

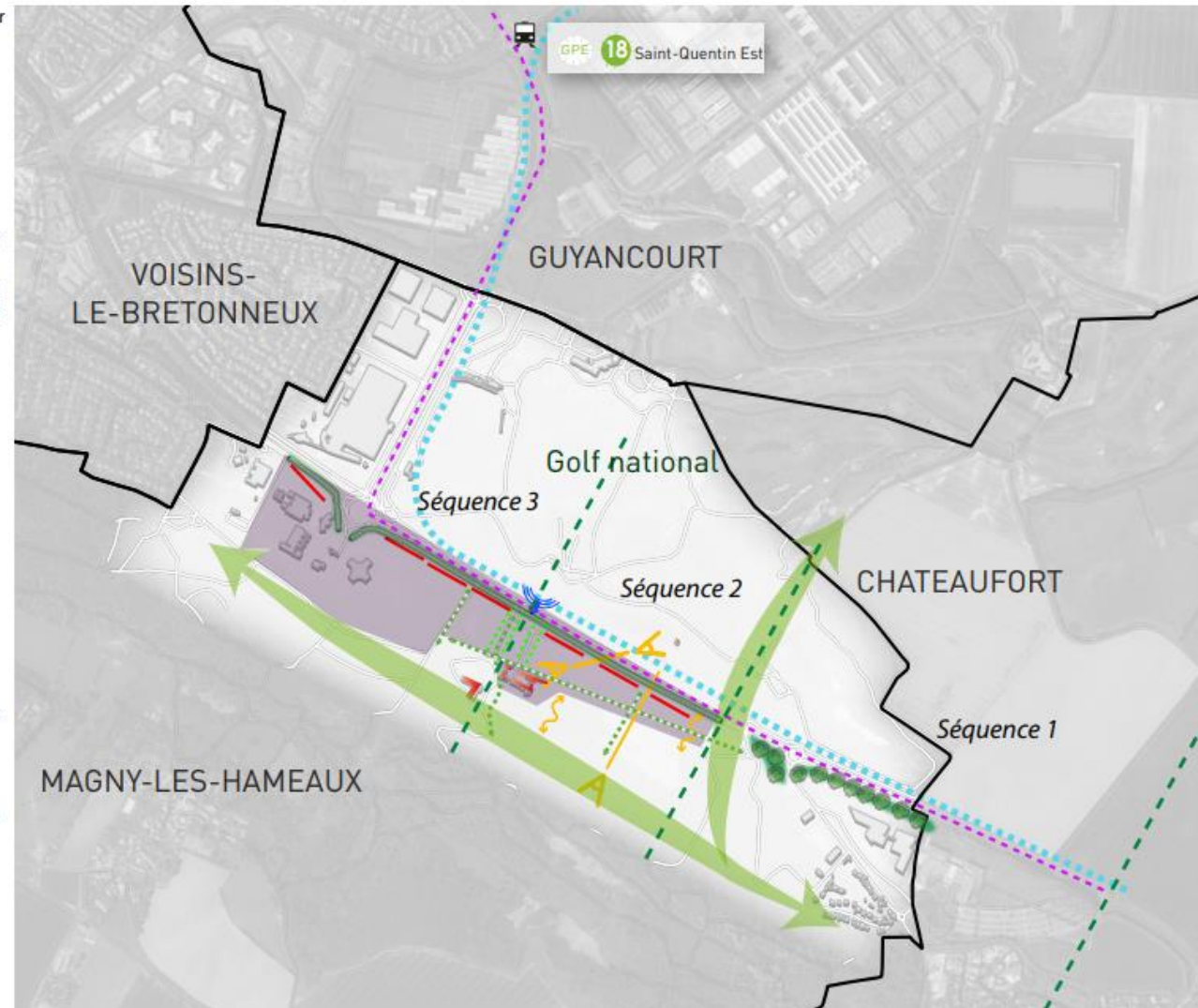
- Créer un front bâti discontinu pour impulser une ambiance urbaine le long de l'axe structurant

Déplacements

- Assurer la desserte du secteur depuis la RD36
- Garantir l'intégration urbaine et paysagère du projet de TCSP Express 91-06
- Prendre en compte le développement de la ligne de métro 18 du Grand Paris Express et assurer sa réalisation en souterrain
- Permettre le développement de continuités douces en direction de la vallée de la Mérantaise

Composition paysagère et inscription au sein de la trame verte et bleue

- Protéger et/ou valoriser le patrimoine bâti
- Préserver les boisements existants
- Créer et/ou valoriser les espaces paysagers supports d'urbanité
- Préserver les alignements d'arbres existants
- Garantir la continuité des corridors écologiques, support de la TVB
- Mettre en oeuvre les séquences paysagères pour assurer une cohérence de l'axe
- Dégager un axe visuel sur la porte du Mérantais
- Dégager des vues sur la lisière



1. Contexte

Contexte général :

Ce secteur se situe entre la RD 36 et la vallée de la Mérantaise, de part et d'autre du Domaine de la Solitude du Mérantais entre les secteurs d'activités de Magny-Mérantais et celui des Jeunes Bois (à cheval sur Magny et Châteaufort).

S'appuyant sur la RD36 et positionné à l'articulation entre l'agglomération Saint-Quentinoise et le Plateau de Saclay, le secteur présente un potentiel important de développement en lien avec les activités économiques de l'OIN Paris-Saclay et accueille déjà aujourd'hui des grandes entreprises (notamment SAFRAN, SNECMA, HILTI, COLAS, etc.) et des activités rayonnantes (notamment le Golf National) et innovantes (notamment le pôle Gérondicap).

Situé en frange de la vallée de la Mérantaise et de ses boisements, ce secteur présente de grandes qualités paysagères qui constituent une véritable plus-value pour améliorer l'urbanité de la RD36.

Contexte urbain et architectural :

L'organisation des espaces constitutifs de l'ensemble du secteur « Mérantais », présente une certaine cohérence dans la mesure où les constructions à destination d'activités y sont majoritaires. Malgré un caractère paysager fortement présent, il en résulte une ambiance urbaine

monotone qu'il s'agit de dynamiser afin d'offrir une image valorisante et attractive pour ce secteur.

Desserte et sécurité :

Le site du « Mérantais » est desservi par la RD.36, voie classée à grande circulation. Toutefois, les aménagements réalisés ont permis :

- de faciliter la traversée de la RD.36 et sécuriser tout particulièrement les cheminements piétons,
- de fluidifier les circulations au sein de la zone d'activités pour constituer un ensemble cohérent.

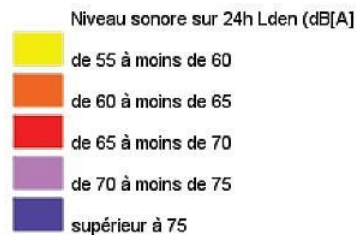
Par ailleurs, les accès aux espaces limitrophes de la RD.36 se font depuis cet axe, et présentent des aménagements de voirie relativement qualitatifs. Les accès directs, y compris vers des constructions d'habitations individuelles (hameau du Bois des Roches) sont assez nombreux et diversifiés (transports en commun, véhicules légers et modes doux), ce qui accentue la porosité de cet axe et participe, de fait, à atténuer la rupture physique.

Nuisances sonores :

Le secteur est bordé par la RD.36, infrastructure sonore classée par l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2000 en catégorie 2. Cet arrêté définit également une largeur maximale affectée par le bruit de 250 m et 100 m de part et d'autre de l'infrastructure.



Des cartes de bruit ont été réalisées sur le territoire communal par la Direction Départemental des Territoires des Yvelines (DDT 78) pour le compte du département des Yvelines.

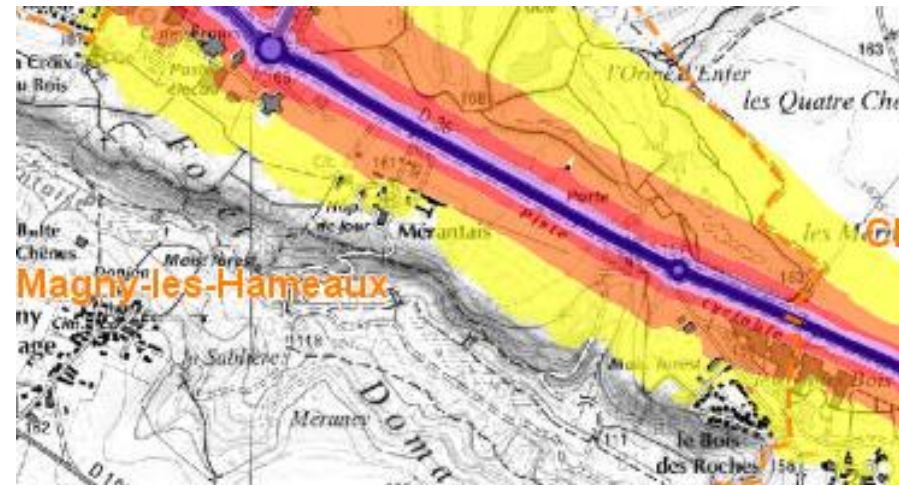


Exposition au bruit sur 24h des grandes voies routières Source DDT 78

Le bruit est un phénomène difficile à appréhender. Il peut varier selon notre sensibilité, les conditions d'exposition comme la distance ou la forme de l'espace, ou encore le type d'émissions tel que la fréquence, l'intensité et la durée.

Les niveaux de bruit sont exprimés en décibels (dB) et sont pondérés, par exemple le dB(A), pour tenir compte des sensibilités de l'oreille humaine aux différentes fréquences.

Le tableau ci-après présente l'échelle de bruit rencontré couramment dans l'environnement extérieur.



Niveau sonore dB(A)	Sensation auditive	Bruits typiques
120	Seuil de la douleur	Avion au décollage à 30m
100-110	Très difficile à supporter	Atelier de chaudronnerie
85-95	Pénible à entendre	Poids Lourds à 7,00 m
70-80	Bruyant mais supportable	Voie rapide, rue animée, carrefour à grand trafic
60-65	Bruits courants	Rue tranquille, bureau bruyant
45-55	Assez calme	Conversation normale, zone résidentielle urbaine
35-40	Calme	Campagne le jour, salle de séjour calme
20-30	Très calme	Campagne la nuit, bruissement de feuille
10-15	Seuil d'audibilité	Désert

(source : « Les études d'environnement dans les projets routiers – Guide méthodologique », Edition du CERTU)



Le niveau de bruit de la circulation routière, quant à lui, varie constamment. Pour le caractériser, afin de prévoir la gêne pour les riverains, on utilise le LAeq, qui est le niveau d'exposition au bruit sur un intervalle donné (6h-22h et 22h-6h), exprimé en dB(A).

Le tableau suivant définit le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure.

Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	D = 300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	D = 250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	D = 100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	D = 30 m
$70 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	D = 10 m

La carte des sources à l'exposition au bruit de la population confirme que les infrastructures de transports constituent l'unique source de nuisances sonores pour le secteur.

La carte d'exposition au bruit du secteur démontre que les niveaux de bruit sur 24 h sont tout à fait acceptables.

L'augmentation du trafic routier entraînée par l'urbanisation de ce secteur n'augmentera pas significativement le niveau de bruit sur ce secteur.

Contexte paysager

Le secteur du « Mérantais » constitue l'une des entrées principales du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines et présente des potentialités paysagères à mettre en valeur.

La rive sud de la RD 36 sur ce secteur est aujourd'hui constituée de 3 séquences :

- De la limite de Chateaufort au croisement avec la rue Geneviève Aube (devant le parc d'activités de l'entreprise Safran) : avec un bâti en recul et des masses végétales ordonnées et structurées



- Entre les entreprises Safran et le Parc d'activités du Mérantais, encadrant le rond-point des Mines : un espace ouvert en friche qui laisse à voir les franges du bois de la Mérantaise





- Le parc d'activités du Mérantais est occupé par des bâtiments d'activités qui offrent peu de percées visuelles sur le bois de la Mérantaise.

La rive Nord est quant à elle occupée par le Golf National de Saint-Quentin-en-Yvelines, et est donc encadrée par des buttes plantées, offrant toutefois quelques ouvertures sur son site et notamment le bâtiment de la porte du Mérantais.



Les abords de la RD36 constituent une vitrine économique du territoire à l'échelle de l'agglomération. Le secteur du « Mérantais » constitue donc un secteur d'enjeux qui doit être traité comme une vitrine économique et paysagère.

L'urbanisation de ce secteur sera donc l'occasion d'homogénéiser les abords de la RD 36 en apportant une structure de l'espace plus cohérente avec une urbanisation en continuité des secteurs d'activité existants.

Le front arrière du site constitue à l'heure actuelle un paysage de qualité. La trame végétale du site se mêle aux franges boisées des sites voisins et crée une transition intéressante entre les paysages de la vallée de la Mérantaise. Il s'agira de maintenir des vues de qualités sur ces espaces lors de l'urbanisation du site.

2. Enjeux et objectifs

Ce secteur est identifié dans le cadre du Plan de Parc du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse en zone d'activités économiques en projet. Il est également inclus dans le périmètre opérationnel de l'OIN Paris-Saclay.

Ainsi et de par sa localisation stratégique, ce secteur a vocation à se renforcer et à constituer une vitrine, comme porte d'entrée est de l'agglomération, avec le développement de la ligne 18 du métro Grand Paris Express et du TCSP Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines.



Sa proximité immédiate avec la vallée de la Mérontaise et ses boisements lui confèrent de grandes qualités paysagères qui doivent être préservées et valorisées en lien avec le Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute Vallée de Chevreuse.

Les enjeux sont donc de :

- Renforcer le positionnement en entrée d'agglomération et d'assurer la visibilité du secteur ;
- Assurer l'attractivité du secteur : développer des activités tout en préservant le cadre naturel et paysager et les continuités écologiques et visuelles vers la vallée de la Mérontaise et en veillant à ne pas privatiser les lisières boisées ;
- Adopter un traitement architectural et paysager qualitatif, pour garantir l'insertion du projet dans l'environnement ;
- Prendre en compte le développement de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express et du TCSP Massy/SQY tout en assurant leur intégration urbaine et paysagère et en intégrant la volonté de la commune de Magny-les-Hameaux que le métro soit réalisé en souterrain ;
- Préserver les ouvertures paysagères, les perspectives visuelles sur le grand paysage, le golf national et la vallée de la Mérontaise et mener un véritable travail sur les franges transitoires avec ces espaces ;
- Valoriser l'entrée du golf national.



3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

Composition et morphologie urbaines :

- Faire évoluer les contraintes de constructions en bordure de la RD 36 en réduisant la zone non aedificandi de 75m de l'axe et en assurant la continuité avec les orientations prises sur la commune de Châteaufort.
- Créer trois séquences de transition de l'espace ouvert du plateau à l'espace urbain avec une intensité végétale qui décroît à l'approche de la ville :
 - Séquence 1 : Préserver les boisements existants en front de voie
 - Séquence 2 : laisser voir la lisière en ordonnant un front bâti discontinu
 - Séquence 3 : renforcer l'entrée de ville en ordonnant un front bâti discontinu avec des intervalles rapprochés.
- Avoir une programmation urbaine phasée au sein du périmètre faisant l'objet d'une procédure de DPMECDU (Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme), qui tienne compte de l'occupation du site et de l'arrivée de la ligne 18 ;
- Axer le développement du Mérantais vers la création d'un campus technologique multi-produits (santé, numérique, activités de prototypage ou productives, etc...) ;

- Prendre en compte les nuisances sonores liées au trafic de la RD.36 dans la conception et l'implantation des bâtiments afin d'en limiter les effets ;
- Protéger et valoriser le bâti ancien et patrimonial.



Déplacements

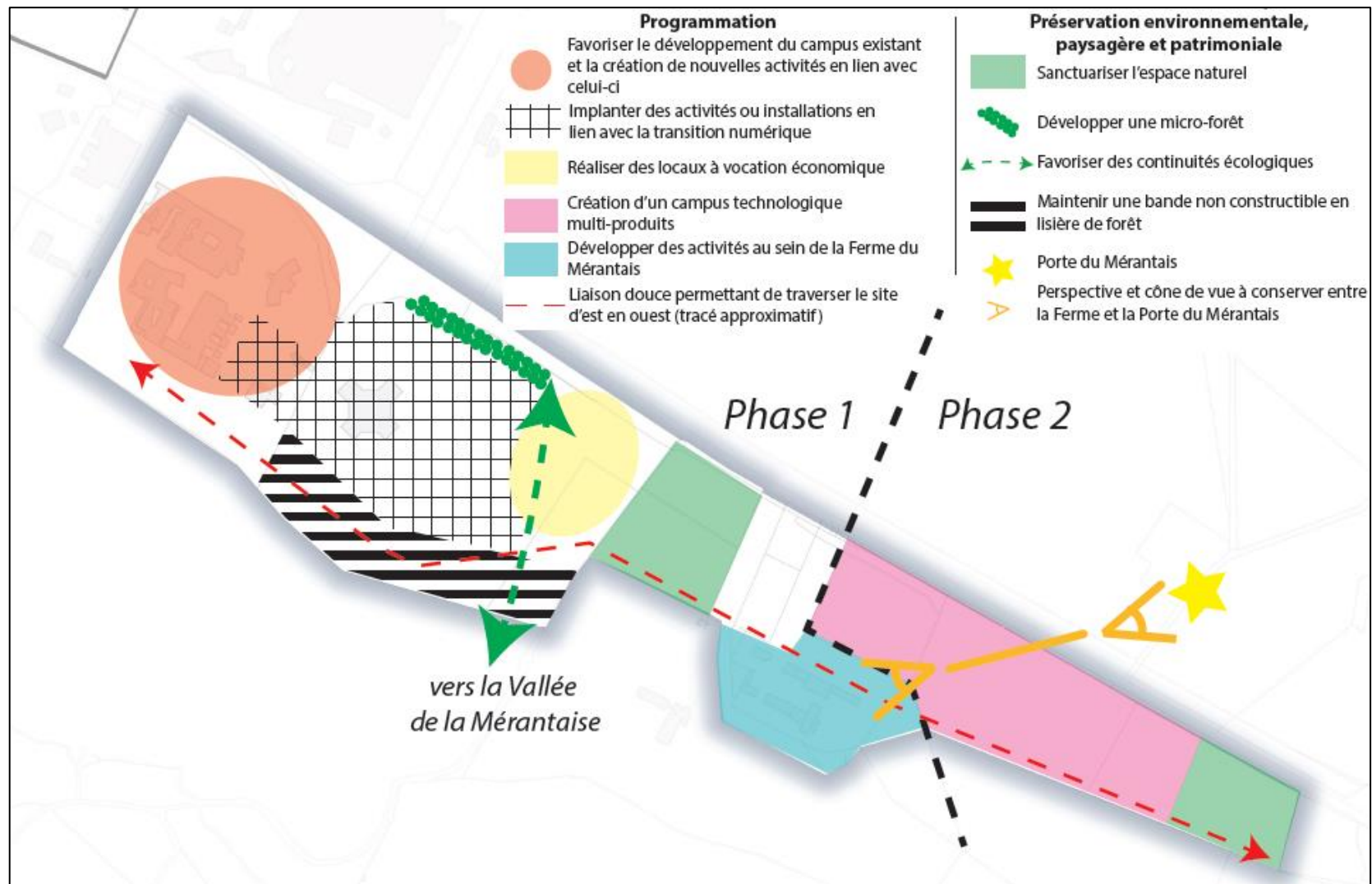
- Intégrer les nouvelles infrastructures de déplacement en transport en commun au sein du secteur (ligne 18 du métro du Grand Paris Express et transport en commun en site propre Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines) et le souhait de la commune de Magny-les-Hameaux que cette ligne de métro soit réalisée en souterrain sur la Commune ;
- Assurer la desserte sécurisée des secteurs d'activités ;
- Améliorer l'entrée du Golf ;
- Assurer les passages pour garantir la perméabilité en mode doux vers la vallée de la Mérantaise.

Composition paysagère et inscription au sein de la trame verte et bleue

- Permettre une intensité végétale le long de la RD36 qui décroît à l'approche de la ville ;
- Conserver la qualité de la RD 36 et tirer parti des éléments paysagers déjà présents sur le site (accroches paysagères), les préserver, les valoriser tout en les rattachant à un contexte plus élargi ;
- Garantir la bande de 50 mètres de protection de la lisière des massifs boisés de plus de 100 hectares ;
- Assurer la perméabilité pour garantir la continuité du corridor entre les vallées de la Bièvre et de la Mérantaise ;
- Porter une attention particulière sur l'insertion visuelle des façades des bâtiments d'activités, de la signalétique et des

enseignes. Ces dernières devront être réalisées en harmonie, intégrées et proportionnées au gabarit de la construction.





4. Zoom sur le secteur faisant l'objet d'une DPMECDU

Le PLUi a fait l'objet d'une mise en compatibilité visant à faire évoluer le document d'urbanisme avec le projet d'intérêt général porté sur ce secteur. Cette DPMECDU a permis de venir préciser la programmation du secteur et les aménagements qui y sont attendus. Le zoom sur ce secteur constitue les compléments amenés par la procédure de DPMECDU.

Programmation

L'aménagement doit se faire en 2 phases prévisionnelles :

- **Phase 1** pouvant être réaménagée immédiatement, comprenant :
 - Le développement du campus existant et la création de nouvelles activités en lien avec celui-ci;
 - La réutilisation du foncier occupé par les anciens bâtiments du groupe Hilti pour des installations ou bâtiments en lien avec la transition numérique et le développement économique ;
 - L'utilisation de la ferme pour des activités connexes (hébergement, hôtellerie, commerce...) à la programmation du secteur du Mérontais.
- **Phase 2** ne pouvant être urbanisée qu'à partir du 1^{er} janvier 2028, comprenant :

- Le développement d'un campus autour de la santé et/ou du tertiaire.

Préservation environnementale

- Les espaces naturels ou riches en biodiversité représentés au plan ci-dessus devront être sanctuarisés, aucune construction ou accès ne pourra être réalisé sur cet espace.
- Une micro-forêt devra être plantée sur le foncier comprenant les anciens bâtiments d'Hilti. Cette forêt urbaine devra être composée d'essences locales comprenant des végétaux de différentes strates (arborée, arbustive, herbacée, etc...). L'objectif recherché par cette micro-forêt est triple :
 - rôle paysager
 - écran végétal entre les constructions et la RD.36,
 - espace relai de la biodiversité en lien avec la proximité du Site Classé de la vallée de la Mérontaise.
- L'implantation des constructions et installations devront permettre le maintien d'une continuité écologique entre la vallée de la Mérontaise et la future micro-forêt. L'aménagement du site devra être pensé de manière à permettre un fonctionnement optimal de cette continuité (noue, plantation d'essences végétales pertinentes avec les réservoirs à proximité, largeur de 15 mètres minimum non aedificandi etc...).
- La zone inconstructible liée à la lisière de 50 m par rapport aux boisements de plus de 100 ha devra être



strictement respectée. Cet espace pourra faire l'objet d'aménagements paysagers en lien avec la continuité écologique à mettre en place. Les aménagements de voie pour les mobilités douces sont autorisés sur cet espace à condition d'être perméable.

- L'aménagement du site devra impacter le moins possible les circulations des espèces, les clôtures devront à ce titre comprendre des espaces permettant le passage de la petite faune, sauf lorsque des contraintes techniques ou de sécurité des projets ne le permettent pas.
- Les aménagements mis en place pour la gestion des eaux de pluie devront privilégier des solutions à ciel ouvert (noues, bassins de rétention non couverts, etc...) afin de créer des espaces relais aux zones humides présentes sur le secteur Mérantais ou à proximité qui seront détaillés dans le projet paysager de chaque programme.

Desserte et stationnement

- Les voies ouvertes à la circulation de véhicules motorisés, l'éclairage, ainsi que les espaces dédiés au stationnement de véhicules, devront être pensés de façon à ce qu'ils soient éloignés des espaces naturels sanctuarisés, ou *a minima* qu'ils comprennent des aménagements permettant de limiter au mieux leur impact sur la faune et la flore (éclairage adapté et limité, espaces plantés, etc...).

- Le site devra comprendre l'aménagement d'une voie spécifique aux liaisons douces (piétons, vélos, etc...), permettant de relier les différents secteurs de l'OAP. Cet aménagement devra être perméable et dans la mesure du possible, venir se connecter au réseau de chemin déjà existants.

Paysage et patrimoine

- Les constructions ne devront pas s'implanter à proximité immédiate de la lisière non constructible.
- Les constructions à proximité des boisements, et bâtiments patrimoniaux auront un traitement architectural soigné.
- Les constructions devront tenter de présenter une diversité en termes d'épannelage, que ce soit avec les bâtiments adjacents ou au sein même de la construction.
- Les mesures mises en œuvre pour limiter les impacts du projet sur le paysage environnant seront détaillés.
- L'aménagement du secteur Est en phase 2, devra permettre de conserver une Co-visibilité entre la ferme du Mérantais et la Porte du Mérantais, classée monument historique.
- L'Architecte des Bâtiments de France sera consulté en amont du projet.



S a i n t - Q u e n t i n - e n - Y v e l i n e s

C o m m u n a u t é d ' a g g l o m é r a t i o n

