

SQ

Terre d'innovations

ÉLANCOURT
GUYANCOURT
LA VERRIÈRE
MAGNY-LES-HAMEAUX
MONTIGNY-LE-BRETONNEUX
TRAPPES
VOISINS-LE-BRETONNEUX



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

1.9. Rapport de présentation : Mise à jour n°10

Suivant le décret n° 2022-458 du 30 mars 2022 modifiant le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers et emportant de ce fait mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Versailles et de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines - DPMECDU-01

Pièce n°1

Vue pour être annexée à mon arrêté du

13 NOV. 2025



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

L'article R. 151-5 du code de l'urbanisme dispose qu'en cas de mise en compatibilité, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés



PLUi – 1.9. Rapport de présentation : Mise à jour n°10 – 2/4 – Version consolidée – Sept. 2025



Rapport de présentation - La mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de ligne 18 modifié.

Les évolutions du projet de la ligne 18 nécessitent la modification du décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 modifié déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 18.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les modifications du projet déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017 consistent en :

- le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt) de 200 m environ vers le nord-est, pour en améliorer l'insertion urbaine en calant la « boîte » souterraine sous la RD91 reconfigurée ;
- corolairement, la modification du tracé et de la méthode constructive du tunnel entre la gare et l'OA15 (à Magny-les-Hameaux) et l'ajustement de l'emplacement et des fonctions des ouvrages annexes OA15, OA16, OA18 et OA19 :
 - le tunnel est construit en tranchée couverte sur cette section (il reste creusé au tunnelier dans sa partie au nord de la gare) ;
 - l'OA15 est légèrement déplacé et son rôle est limité à une fonction d'accès des secours ; il a donc des dimensions plus réduites ;
 - les OA16, OA18 et OA19 sont déplacés de respectivement 20, 200 et 130 mètres environ, ce qui en améliore l'insertion urbaine, et leurs fonctions adaptées ;
- la modification du profil en long, par l'insertion au sol (plutôt qu'en viaduc) à Magny-les-Hameaux, sur le même tracé entre le Golf national et la RD36 ;
- la modification du faisceau du plan général des travaux pour les emprises du chantier de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt).

Cette mise en compatibilité vise tout d'abord à adapter les dispositions du PLUi en vigueur de Saint-Quentin-en-Yvelines au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18) tel que modifié dans le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.

Cette mise en compatibilité vise également à préciser la mise en compatibilité des PLU de Guyancourt et de Magny-les-Hameaux réalisée lors de la déclaration d'utilité publique initiale de la Ligne 18 et intégrée au PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines qui s'y est substitué. En effet, suite à l'approfondissement des études et à l'évolution des documents d'urbanisme applicables, des besoins complémentaires de mise en compatibilité ont été identifiés.

Le rapport de présentation est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLUi afin de permettre le projet de la Ligne 18 modifié par la déclaration d'utilité publique modificative.

Le règlement écrit évolue dans l'optique de lever les incompatibilités pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris selon la logique suivante :

- les règles sur les occupations et les utilisations du sol admises sous conditions en secteurs A, As et Ai de la zone U évoluent afin de permettre l'implantation de commerces dans la gare de Saint-Quentin Est ;
- la règle d'emprise au sol maximale des constructions applicable en zone U ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris en raison de contraintes techniques d'implantation et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;
- les règles sur les espaces libres et plantations applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en raison des contraintes techniques d'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;
- les obligations en matière de performances énergétiques et environnementales applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris du fait des contraintes techniques de conception de la gare de Saint-Quentin Est ;
- le réseau de transport public du Grand Paris est autorisé en zone naturelle et dans

son secteur NeMH04, à condition de garantir sa bonne insertion dans le site, afin de permettre la réalisation d'une section de la Ligne 18.

- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) répond à la logique suivante :
 - l'espace boisé classé dans le secteur du Golf national à Magny-les-Hameaux de 2 439 m² est supprimé, son objet étant remis en cause par les modifications du tracé de la ligne qui s'implante désormais sur cette emprise ;
 - l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt est réduit de 38 500 m² pour permettre l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et d'une partie de la tranchée couverte, du fait que les règles d'emprise au sol qui y sont applicables ne permettent pas de construire sur la totalité des emprises qui seront acquises ;
 - l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt est réduit de 5 500 m² pour l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel, qui ne permettent pas sa préservation.

Les cartographies des orientations d'aménagement et de programmation évoluent afin de prendre en compte :

- la modification du tracé du projet de la Ligne 18 sur le secteur Mérantais à Magny-les-Hameaux ;
- le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est dans l'OAP « Thalès » ;
- la suppression d'une partie de l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger dans l'OAP « Thalès », en cohérence avec la mise en compatibilité du règlement graphique.