

Saint-Quentin-en-Yvelines
Communauté d'agglomération



Orientations d'Aménagement et de Programmation

Approbation

Pièce n°3

Mise à jour n°10

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

PLUi – OAP – 2/90 – Mise à Jour n°10 – Sept.2025



TABLE DES MATIERES

I. Rappel du contexte réglementaire 4

LES OAP THEMATIQUES

II. Le commerce à Saint-Quentin-en-Yvelines 6

III. La trame verte et bleue 12

LES OAP SECTORIELLES

1 Le pôle urbain majeur de l'agglomération 19

1.1 « Accompagner le renouvellement de la zone d'activités du Pas du Lac, renforcer son attractivité pour accueillir des activités tertiaires » 21

1.2 « Le Pôle centre urbain : affirmer un pôle majeur à l'échelle de l'Ouest francilien » 24

1.3 « RN 12 Garennes » 29

2 « Articulation des différents projets et réflexions en cours à l'échelle de la commune» 31

2.1 « Revitalisation et réaménagement du centre-ville : centre Jaurès intégrant le plateau urbain» 35

2.2 « Terrains Freyssinet» élargis 38

2.3 « Revitaliser la zone de l'Observatoire et du Buisson de la Couldre et le quartier Jean Macé » 41

3 « Guyancourt-Ville » 46

3.1 « Thalès » : Orientations d'aménagement et de programmation 49

3.2 « Armstrong-Fédérés-Place des Frères Perret » : Orientations d'aménagement et de programmation » 51

4 « Vers une centralité élargie » 53

5 « D'une friche à un espace de sports et de loisirs » 57

6 « Projet urbain Gare/Bécannes » 60

7 « Village équipements et bois » 64

8 « Bois de l'Étang et articulation avec le village » 66

9 « Requalification du centre commercial de la Sourderie pour une meilleure visibilité » 69

10 « La Remise, un éco-quartier paysager » 72

11 « Vers un Cœur de ville authentique, dynamique et accessible » 76

12 « Une entrée de ville paysagée : la mise en valeur du Saut du Loup » 79

13 « Mérantais » 81

14 « Centre bourg élargi » 88

I. Rappel du contexte réglementaire

Conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.
- favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.
- comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.
- porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.
- prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les

principales caractéristiques des voies et espaces publics.

- adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L151-35 et L151-36 du code de l'urbanisme.

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent de préciser les conditions d'aménagement des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière dans le cadre du PLUi. Leur contenu et leur forme ne sont pas réglementés par le code de l'urbanisme. L'agglomération peut ainsi préciser les types de morphologie urbaine des développements urbains à venir (implantation, hauteur du bâti etc.), les principes de desserte des secteurs concernés, des prescriptions en matière de plantations et de traitement des espaces collectifs, des orientations en matière de réhabilitation du bâti, et d'intégration paysagère, etc.

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation, et en respecter les principes.

Ces orientations permettent d'organiser les développements à venir, sans pour autant figer les aménagements. Le niveau de détail des OAP dépend du niveau d'avancement ou de définition des projets, les tracés représentés sont ainsi des principes permettant de traduire des objectifs sans que leur localisation ne soit complètement arrêtée. Les OAP visent à permettre la mise en place d'un urbanisme de projet en assurant la discussion et la négociation tout en garantissant l'atteinte des objectifs de qualité urbaine.

Le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines ne tient pas lieu de PLH ou de PDU.



LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUES

II. Le commerce à Saint-Quentin-en-Yvelines

1 - ENJEUX EN MATIERE DE COMMERCE ET D'ARTISANAT ISSUS DU DIAGNOSTIC REALISÉ À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMERATION DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Enjeux relatifs aux caractéristiques de la population locale

- Adapter l'offre commerciale aux capacités de consommation et aux aspirations de la clientèle résidente du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, regroupant à la fois une population aisée à la recherche d'achats « plaisir » et une population plus fragilisée dont les dépenses seront plus fortement contraintes.
- Capter les dépenses commercialisables des résidents de l'agglomération en développant, adaptant et rapprochant l'offre commerciale des lieux de vie et de travail dans un objectif de limitation des obligations de déplacement.

Enjeux relatifs aux flux d'actifs

- Capter les navetteurs (personne effectuant des déplacements pour se rendre ou revenir de son travail) journaliers par une offre adaptée.
- Optimiser la dépense des actifs non-résidents dans les commerces du territoire.

Enjeux relatifs à l'offre commerciale

- Maintenir et renforcer sur le territoire une offre diversifiée et de qualité
- S'appuyer sur la polarité majeure de Montigny-le-Bretonneux pour s'inscrire dans une logique de complémentarité et de spécialisation

entre enseignes nationales et commerces indépendants

Enjeux relatifs aux flux de consommation

- Limiter l'évasion commerciale
- Limiter les déplacements liés à la consommation des ménages
- Tenir compte de la proximité de centres commerciaux existants à proximité (proposer une complémentarité en termes d'offre)

Enjeux relatifs à l'armature commerciale du territoire :

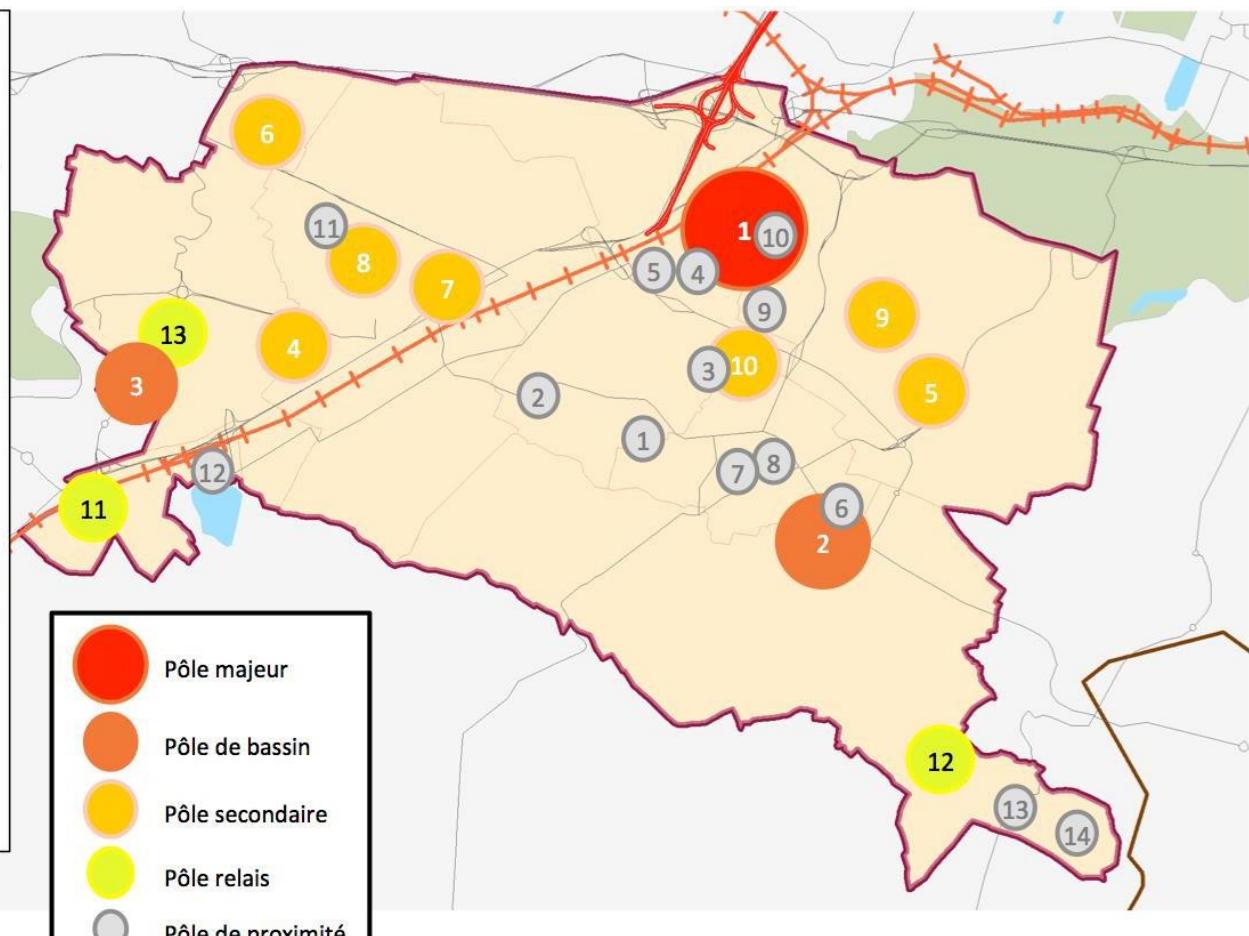
- S'appuyer sur l'organisation polycentrique de l'agglomération et sur la diversité commerciale existante
- Structurer l'offre commerciale en renforçant les polarités commerciales jugées structurantes, et en assurant leur visibilité et leur accessibilité
- Laisser vivre les pôles d'hyperproximité sans chercher à les renforcer
- Éviter l'éparpillement du commerce dans les zones résidentielles pour assurer le maintien des pôles commerciaux existants notamment en centralité
- Limiter le développement de l'activité commerciale dans les zones d'activités dans la partie Nord du territoire, pouvant fragiliser les commerces existants (risque de friche commerciale)
- Intégrer l'extension à venir de l'agglomération et la complémentarité de l'offre sur ce périmètre élargi

Représentation cartographique de la hiérarchie de l'offre commerciale de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Cartographie de l'armature commerciale de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

1	La Mare Caillon
2	Le Manet
3	La Sourderie
4	Le Plan de Troux
5	Les Prés
6	La Bretonnière
7	Place des Douves
8	Rue Hélène Boucher
9	Les Garennes
10	Les Saules
11	La Plaine de Neauphle
12	Le Bois de l'Etang
13	Route de Versailles
14	Le Buisson

- 1 - Montigny-le-Bretonneux - Sud Canal / Espace Saint Quentin / SQY Ouest
- 2 - Voisins-le-Bretonneux - Le Mérantais Champfleury
- 3 - Elancourt - 7 Mares
- 4 - Elancourt - La Commanderie Villedieu
- 5 - Guyancourt - Villaroy
- 6 - Elancourt - La Clef-de-Saint-Pierre
- 7 - Trappes - centre-ville
- 8 - Trappes - Les Merisiers
- 9 - Guyancourt - Louis Blériot
- 10 - Montigny-le-Bretonneux - Kessel Causses
- 11 - La Verrière - Orly Parc
- 12 - Magny-les-Hameaux - L'Hôtel de Ville
- 13 - Elancourt - 4 Arbres



2 - OBJECTIFS RELATIFS À L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL DE L'AGGLOMERATION DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

La stratégie commerciale et artisanale de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines se décline selon trois axes stratégiques complémentaires :

1. Affirmer le rôle commercial de certaines centralités marchandes.

Le diagnostic commercial réalisé à l'échelle de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines met en exergue un nombre important de pôles commerciaux nuisant à la lisibilité de l'offre commerciale existante notamment au cœur des centralités urbaines. Afin d'assurer le maintien de la diversité commerciale dans ces lieux et la cohérence avec les logiques d'accueil de population et de desserte en transport, certaines polarités doivent être affirmées.

Ce premier axe stratégique passe ainsi par un renforcement de l'offre et de l'attractivité des sites ciblés (notamment les mieux desservis par les transports en commun, et ceux comportant des projets urbains mixtes importants) et par un maintien du commerce existant et de son bon fonctionnement sur d'autres sites identifiés.

En affirmant le positionnement commercial de certaines polarités de proximité, l'objectif est de structurer et de pérenniser l'armature commerciale sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, pour maintenir une bonne couverture des besoins courants des résidents (taille actuelle des pôles de proximité restreinte ne répondant qu'en partie aux besoins courants et générant, de fait, des déplacements supplémentaires).

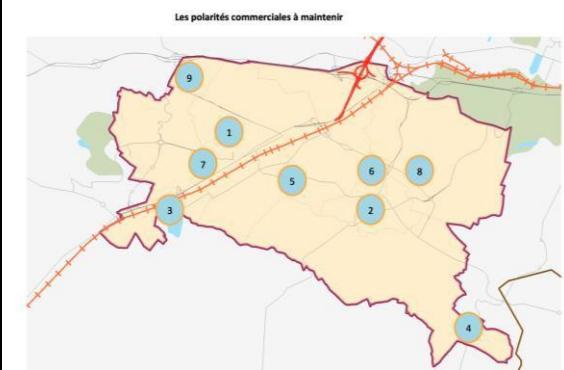
Les polarités commerciales à renforcer :

1	Trappes	Centre-ville
2	Voisins-le-Bretonneux	Le Mérantais Chamfleury
3	La Verrière	Orly Parc
4	Magny-les-Hx	Hôtel de ville
5	Montigny-le-Bx	Espace Saint Quentin
6	Montigny-le-Bx	La Sourderie
7	Élancourt	7 Mares
8	Élancourt	4 Arbres
9	Guyancourt	Villaroy
10	Guyancourt	Louis Blériot



Les polarités commerciales à maintenir :

1	Trappes	Les Merisiers
2	Voisins-le-Bx	Place des Douves
3	La Verrière	Le Bois de l'Etang
4	Magny-les-Hx	Le Buisson
5	Montigny-le-Bx	Le Manet
6	Montigny-le-Bx	Kessel Causses
7	Élancourt	La Commanderie Villedieu
8	Guyancourt	Centre-village



L'ensemble des 18 pôles commerciaux tel que présentés dans l'axe 1 constitue les localisations préférentielles pour le développement de l'activité commerciale. Celui-ci devra ainsi s'effectuer prioritairement sur des sites existants, notamment dans un objectif de consommation économique de l'espace, mais aussi de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

2. Renforcer le pôle commercial majeur de Montigny-le-Bretonneux.

Le pôle commercial de Montigny-le-Bretonneux est constitué des centres commerciaux de SQY Ouest, de l'Espace Saint Quentin et de Sud Canal. Ils forment à eux trois le pôle commercial majeur de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le site commercial bénéficie à la fois d'une clientèle de destination, mais également d'une clientèle de passage / de flux, en transit sur le site.

La stratégie commerciale de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines vise un renforcement du pôle, par un positionnement commercial adapté compte tenu du développement de l'offre externe et de la spécificité du site (shopping « plaisir » à ciel ouvert).

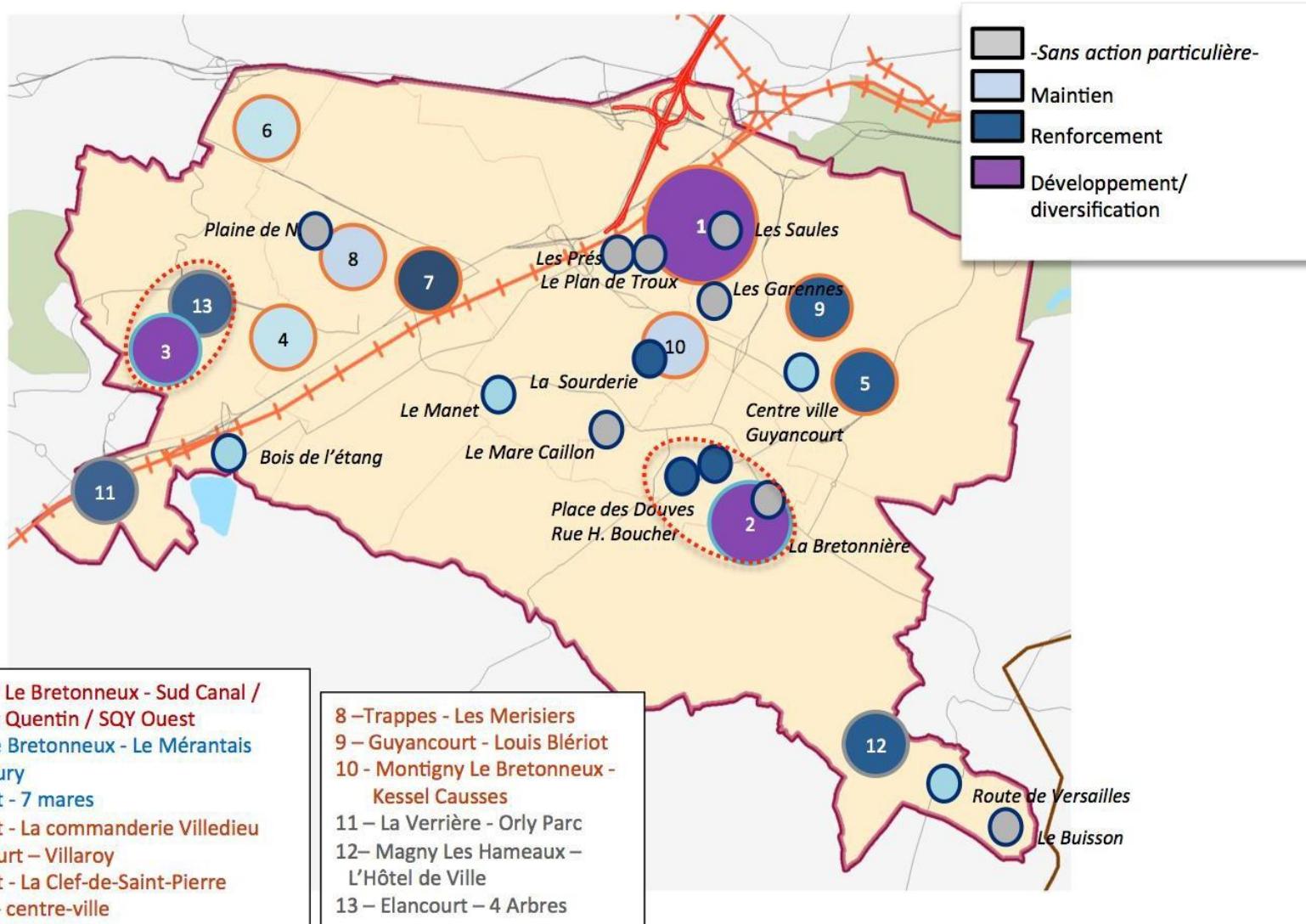
3. Maitriser le développement des sites à enjeux et des nouvelles polarités.

Ce dernier axe stratégique vise à limiter le commerce de flux et le développement commercial hors des polarités existantes et des zones d'activités. La limitation du développement des activités commerciales sur les lieux de flux vise à assurer la pérennité des centralités marchandes, notamment celles identifiées comme étant à renforcer ou à maintenir, en évitant le développement de nouveaux secteurs concurrentiels. Il est primordial, en parallèle de cette limitation du développement des activités commerciales sur les lieux de flux, de renforcer l'accessibilité des polarités commerciales existantes.

Les zones d'activités ne sont pas des localisations préférentielles pour l'accueil d'activités commerciales. Afin de permettre le rapprochement des lieux de consommation des résidents de la partie sud du territoire, l'implantation de commerces peu compatibles avec une implantation dans le tissu urbain (biens lourds de type bricolage/jardinage, surface de vente importante, ...) peut cependant être tolérée dans ces espaces.

Dans un contexte d'évasion commerciale forte, la stratégie ainsi mise en place doit permettre de fixer davantage la consommation des résidents, de manière à limiter les déplacements contraints.

Représentation cartographique de la stratégie commerciale adoptée par l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines



3 - MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE

La mise en œuvre de la stratégie commerciale et artisanale à l'échelle de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est effectuée au travers :

- **D'outils graphiques, avec la mise en place d'un dispositif de protection des linéaires commerciaux (au titre de l'article L. 151-16 du code de l'urbanisme).** Dans les secteurs urbains, les documents graphiques identifieront des îlots ou voies sur lesquels une réglementation spécifique aux rez-de-chaussée des constructions sera mise en place de manière à préserver et/ou favoriser les linéaires commerciaux. Cette disposition permettra notamment d'interdire sur des secteurs précis le changement de destination des locaux d'activités accueillant des commerces et/ou de l'artisanat en rez-de-chaussée.
Ces dispositions seront mises en place notamment dans certains sites à renforcer.
- **D'outils réglementaires (règlement du PLUi) :** Le pôle commercial majeur, et des pôles commerciaux de bassin, secondaires, relais et de proximité sont délimités dans le zonage du PLUi. Dans ces pôles le commerce est autorisé sans condition (articles 1 et 2). Les implantations commerciales hors polarités marchandes existantes telles que délimitées dans le zonage du PLUi seront autorisées dans la limite de 200 m² de surface de plancher par commerces hormis en zone d'activités. La réglementation du stationnement est également adaptée dans certaines zones d'activités pour limiter les implantations commerciales, et le cas échéant, privilégier les commerces peu compatibles avec une implantation en tissu urbain en application de l'axe stratégique N°3.
- **D'autres outils sans portée réglementaire :** ces outils pourront être mobilisés en parallèle des outils réglementaires et graphiques, pour favoriser un développement maîtrisé du commerce dans le cadre des actions définies par le schéma de développement commercial de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines :

Axe 1	Requalifier les sites commerciaux les plus vieillissants
	Mettre en place une stratégie offensive de recherche d'enseignes / de distributeurs multimarques
	Recommercialiser les locaux vacants
	Créer une offre immobilière suffisante et adaptée
	Expérimenter une « Conciergerie de village » et développer des services annexes
	Redynamiser les espaces marchands
	Valoriser l'offre commerciale
Axe 2	Thématiser l'offre pour limiter les effets de concurrence
	Capitaliser sur la spécificité de l'offre proposée dans l'Espace Saint Quentin
	Favoriser les liaisons entre les différents centres commerciaux de l'hypercentre de Montigny-le-Bretonneux
	Mettre en place des animations ponctuelles et permanentes de l'espace public
Axe 3	Capter les actifs au sein des polarités commerciales existantes par une dynamisation de l'offre de restauration
	Mettre en place un comité de suivi de la stratégie de développement commercial et une évaluation annuelle du développement commercial de Saint-Quentin-en-Yvelines
	Mettre en place un groupe d'élus et de techniciens référents en matière de projets commerciaux de l'agglomération actuelle puis dans l'agglomération élargie
Actions transversales	Développer une animation spécifique : à la découverte des différentes polarités marchandes
	Mettre en place une stratégie numérique 2.0

III. La trame verte et bleue

. Enjeux

La trame verte et bleue de Saint-Quentin-en-Yvelines constitue un maillon de la trame écologique entre les vallées de la Bièvre et de la Mérantaise, reliant les grands boisements de Rambouillet au Sud, avec ceux de Saint-Germain-en-Laye au Nord, en proposant une mosaïque de paysages boisés, prairiaux ou de friches ouvertes, agricoles et d'espace urbain. Elle est en cohérence avec la Trame écologique régionale et avec le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique) qui identifie une continuité forestière à l'Ouest et une continuité herbacée entre les vallées.

Elle identifie des secteurs à forte valeur écologique, déjà répertoriés dans les documents cadre, ainsi qu'un maillage de réservoirs écologiques et de « pas japonais » créant une trame plus ou moins continue.

Objectifs

Cette OAP vise à améliorer le fonctionnement de la trame écologique de Saint-Quentin-en-Yvelines, par des prescriptions sur la quantité et la qualité de la végétalisation de tous les espaces publics créés ou requalifiés dans le cadre des projets urbains.

Elle s'appuiera en particulier sur les projets de renforcement du réseau de cheminements doux et d'aménagements dans les « secteurs de projets », ainsi que dans les espaces privatifs potentiellement mutables.

Prescriptions

Les projets respecteront les prescriptions figurant sur la légende des 2 plans de l'OAP.

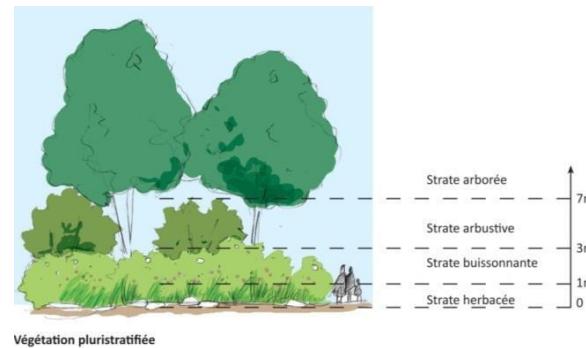
En outre, les prescriptions de démarche environnementale ci-après sont

applicables :

Sur l'ensemble du territoire, les projets s'attacheront à préserver la qualité des sols¹ : perméabilité, capacité à supporter une végétation, ... Une intégration végétale renforcée des constructions et installations tendra à réduire la rugosité du milieu urbain pour les déplacements d'espèces.

Sur l'ensemble du territoire, les projets s'attacheront à l'adéquation entre les aménagements végétaux et leur contexte.

- La dimension des végétaux sera adaptée au volume de sol et à l'espace aérien disponible ;
- Les espèces végétales implantées seront adaptées au sol, au microclimat et à l'écologie fonctionnelle des lieux. Elles seront en cohérence avec les milieux existants sur le territoire tels que par exemple : milieux boisés de la Chênaie-charmaie, prairies à Avoine élevée, roselières, ...
- Une stratification de la végétation sera recherchée.



¹ Le sol, milieu complexe à l'interface entre la biosphère, la géosphère et l'atmosphère, résulte de la l'altération et l'enrichissement en matière organique par les processus vivants de la couche superficielle de la roche-mère. Le sol est le garant de la stabilité du microclimat urbain et de la bonne gestion des eaux pluviales. Il participe à la séquestration du carbone.

Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération

- Les espèces végétales indigènes seront privilégiées ;
- La plantation d'espèces végétales invasives figurant sur la liste de NatureParif est proscrite. Les secteurs dans lesquels un développement aurait été repéré devront être traités.

Une trame noire doit être recherchée, pour limiter l'impact sur la nature, sans entraver la sécurité et le confort des activités humaines. Rappelons que la lumière perturbe l'activité de nombre d'espèces nocturnes et le repos d'espèces diurnes à large échelle comme très localement. De plus, au-delà du seul impact écologique, la qualité de la nuit contribue à la qualité des paysages nocturnes, de l'observation des ciels étoilés...

Sur l'ensemble de l'agglomération, et notamment dans les secteurs concernés par le maintien des continuités écologiques et la limitation des effets de coupure et d'obstacle diffus, figurant sur le schéma de l'OAP, l'éclairage des espaces publics et des espaces extérieurs privés fera l'objet d'un traitement particulier, en se posant la question de la nécessité d'éclairer et du niveau d'éclairage nécessaire. Par exemple : éviter tout éclairage zénithal, privilégier un éclairage directionnel, adapter les longueurs d'onde, réguler les périodes d'éclairage (horloge, temporisation, détection de présence)...

Dans les noyaux de biodiversité potentiels, figurant sur le schéma de l'OAP, l'éclairage des arbres et de leur frondaison, des bâtis susceptibles d'accueillir la faune, des vastes prairies et pelouses, et des zones humides sera totalement proscrits. L'éclairage, notamment des parkings et cheminements aux abords de ces noyaux potentiels, s'il est nécessaire, sera commandé en fonction des usages et présence.

Parcours de circulation active

Sur l'ensemble du territoire de la CASQY, les cheminements doux de plus de 5 m de large devront être accompagnés sur au moins un côté d'une bande plantée couvrant au moins 50 % de l'emprise, sauf impossibilité technique.

Aménagement des espaces publics

Sur l'ensemble du territoire de la CASQY, les espaces publics majeurs créés ou réaménagés seront plantés densément :

- Au moins 1 unité de végétation² pour 20 m² d'espaces libres, hors chaussée ;
- Les pieds d'arbres accueilleront une végétation herbacée et des couvre-sols.

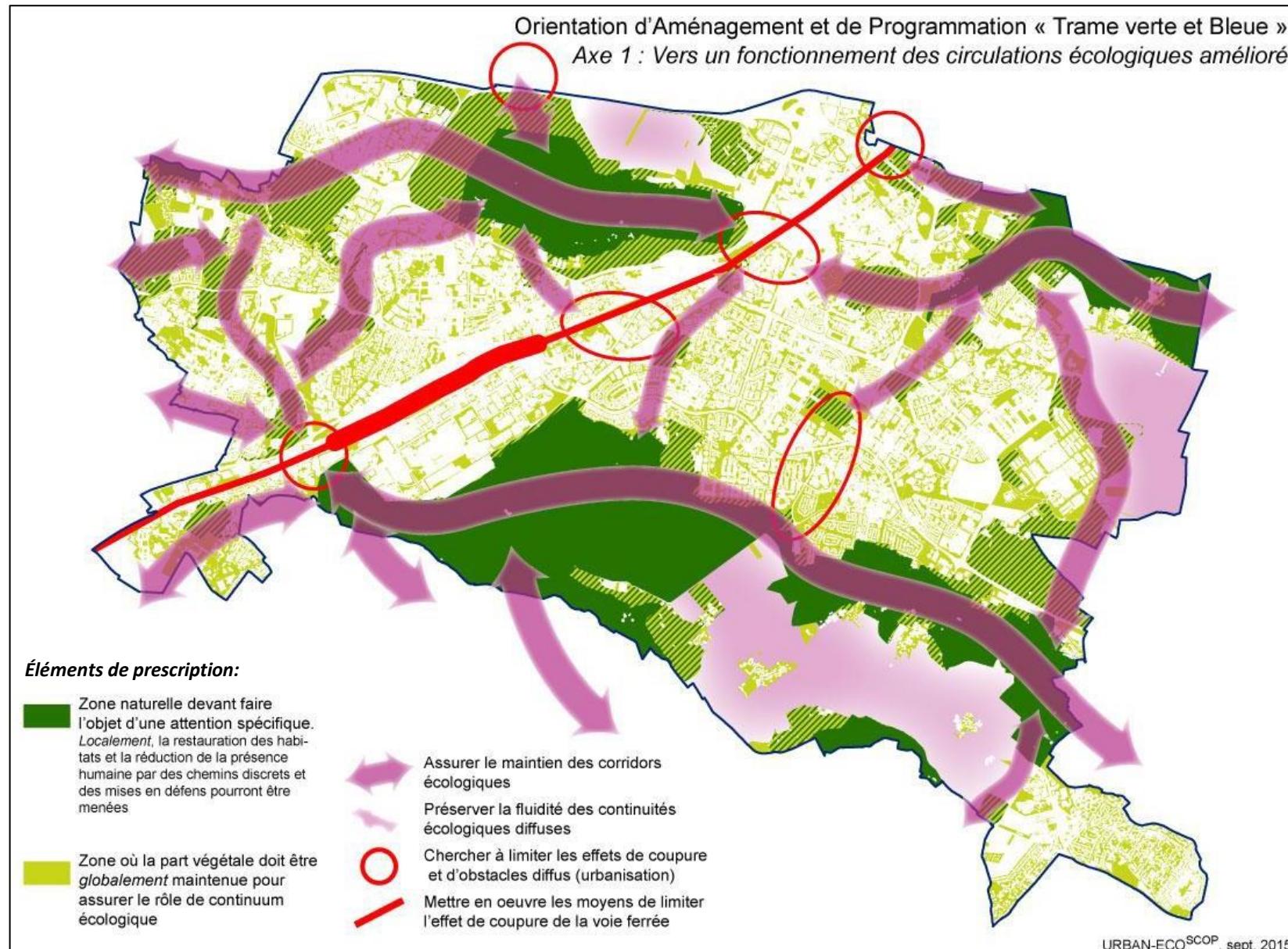
Ils bénéficieront d'une gestion intégrée des eaux pluviales. La gestion aérienne et gravitaire sera recherchée. Leur imperméabilisation sera limitée à 80 %, y compris la chaussée, en s'appuyant sur des choix adaptés :

- Du type de revêtement,
- Des modes de plantation,
- Du niveling,
- Et/ou toute autre technique adaptée...

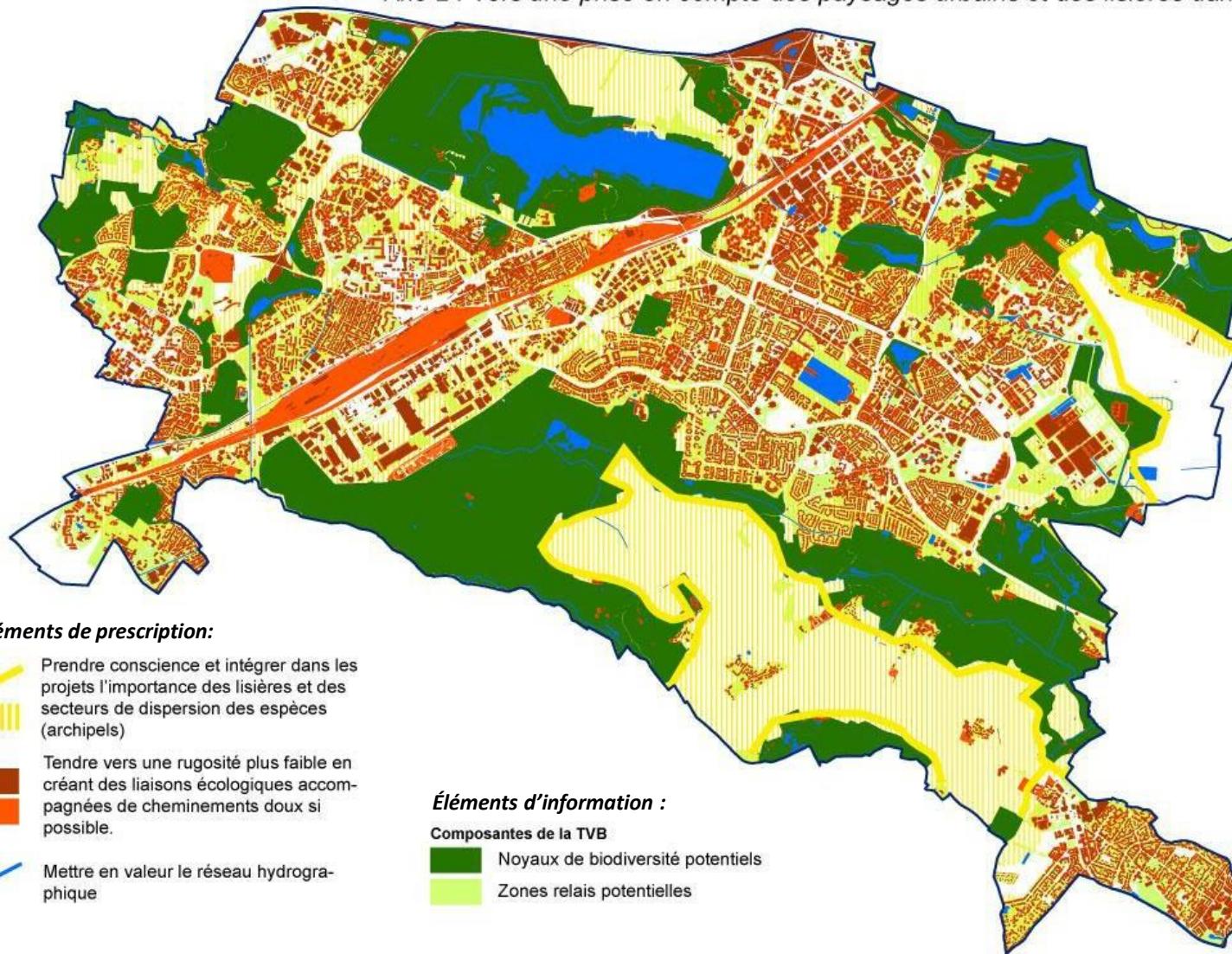
Dans les secteurs concernés par le maintien des continuités écologiques et la limitation des effets de coupure et d'obstacle diffus, figurant sur le schéma de l'OAP, les exigences concernant l'aménagement des espaces publics seront renforcées :

- Au moins 1 unité de végétation pour 10 m² d'espaces libres, hors chaussée ;
- La gestion aérienne et gravitaire des eaux pluviales sera recherchée au maximum.

² Cf. ci-dessous, règlement / article 13 / obligations de planter, pour la définition des unités de végétation.



Orientation d'Aménagement et de Programmation « Trame verte et Bleue »
Axe 2 : Vers une prise en compte des paysages urbains et des lisières dans la TVB



LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent de préciser les conditions d'aménagement des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière dans le cadre du PLUi.

Leur contenu et leur forme ne sont pas réglementés par le code de l'urbanisme.

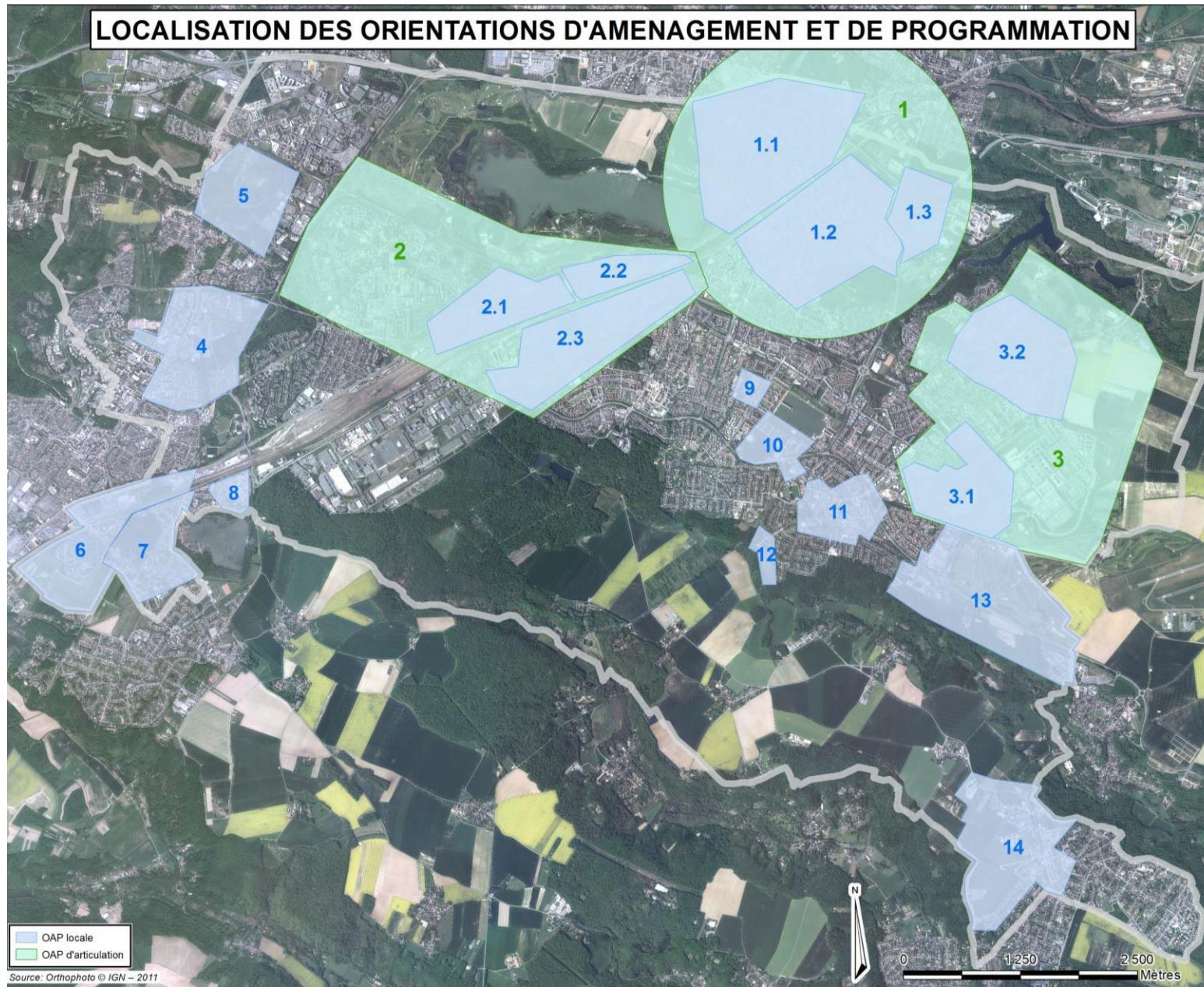
Peut ainsi être précisée dans les OAP une diversité de thématiques tels que :

- les types de morphologies urbaines souhaitées (implantation, hauteur du bâti etc.),
- les niveaux de développement attendus et les types de programmation,
- les principes de desserte des secteurs concernés,
- les prescriptions en matière de plantations et de traitement des espaces publics et collectifs,
- les orientations en matière de réhabilitation du bâti,
- les orientations en matière de qualité paysagère, etc.
- ...

Le niveau de détail de chacune des OAP va donc dépendre à la fois des objectifs portés sur chacun des secteurs, de la précision des attentes et des niveaux d'avancement des projets envisagés. Elles peuvent ainsi simplement fixer de grands objectifs qualitatifs ou programmatiques, mais aussi dessiner finement l'avenir du secteur.

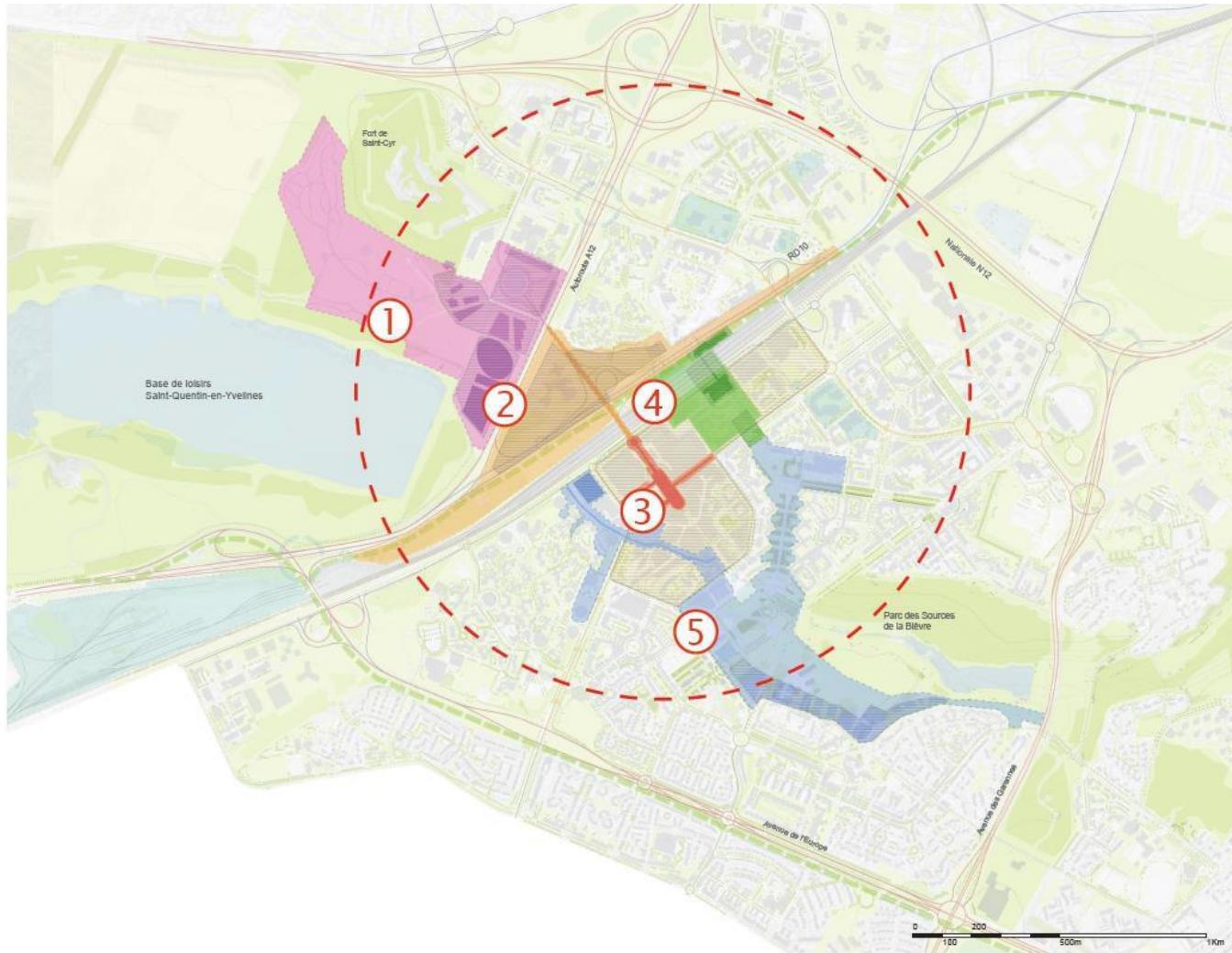
Dans le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines, il y a deux types d'OAP sectorielles :

- Les OAP d'articulation qui ont pour fonction d'articuler et de connecter des secteurs de projets ou d'OAP locales,
- Les OAP locales qui ont pour vocation de préciser des objectifs locaux.



PLUi – OAP – 18/90 – Mise à Jour n°10 – Sept.2025

1 « Le pôle urbain majeur de l'agglomération »



1. Le Vélodrome / La Base de Loisirs
2. Le Quartier et l'Avenue du Pas du Lac
3. La Place Georges Pompidou
4. Le Pôle Gare
5. Parc et Université



Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération

A cheval sur les communes de Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt, ce secteur s'appuie sur un des 3 pôles urbains majeurs de l'OIN Paris-Saclay : le pôle centre de Saint-Quentin, les deux autres pôles étant situés à Massy et Versailles. Ce pôle comporte des équipements et services à rayonnement régional et a vocation à poursuivre son développement et son renouvellement pour assurer cette position, grâce notamment à l'arrivée de nouveaux grands équipements structurants. Ce secteur, dans sa partie est a vocation à se développer en liaison avec le reste de l'OIN Paris-Saclay. Ainsi, le rôle de pôle urbain majeur de l'OIN sera renforcé à terme et fera de ce secteur une des portes d'entrée principales de l'OIN.

Problématiques et opportunités

- Une Gare RER/Transilien importante à l'échelle de l'OIN et de la Région Ile-de-France mais peu visible depuis les axes structurants du Centre ;
- Un grand espace (pôle centre urbain et secteur des sangliers) qui souffre d'un manque de continuités urbaines, de l'obsolescence du parc immobilier tertiaire et de la déqualification de certains espaces publics ;
- Une entrée majeure de l'agglomération peu lisible et saturée ;
- Une valorisation foncière potentielle (développement économique, logement,...) ;
- La présence d'entreprises privées et publiques importantes dont la mutabilité est à étudier ;

- Un pôle centre urbain qui manque de souffle ;
- Des zones d'activités (Pas-du-Lac, Les Chênes, Observatoire, Bouviers...) dont certains bâtiments sont obsolètes, des renouvellements urbains sur ces secteurs sont à envisager et à mettre en lien direct avec le développement urbain du pôle centre ;
- Un risque de fragmentation du centre en deux parties.

Enjeux et objectifs

- Renforcer la place de l'enseignement supérieur et de la recherche, en s'appuyant sur les structures présentes et à venir, en particulier la faculté de médecine ;
- Valoriser le potentiel de développement et consolider la centralité d'une porte d'entrée majeure du territoire de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay ;
- Structurer le maillage TC du grand territoire à partir des pôles d'échanges multimodaux existant (Saint-Quentin-en-Yvelines/Montigny-le-Bretonneux) et à venir offrant un haut niveau de desserte vers le cœur de l'agglomération et les pôles économiques majeurs de l'ouest francilien ;
- Conforter les liaisons (tous modes) avec le pôle urbain et prévoir des reconfigurations urbaines ;
- Développer la complémentarité entre les pôles et leurs interrelations/interconnexions.

1.1 « Accompagner le renouvellement de la zone d'activités du Pas du Lac, renforcer son attractivité pour accueillir des activités tertiaires de qualité »

Développement urbain

- Accompagner la requalification de la Zone d'activités du Pas du Lac par une modernisation du bâti existant et l'implantation de nouvelles constructions
- Permettre l'implantation d'activités de services aux entreprises et de commerces pour redynamiser le secteur

Déplacement

- Assurer des liaisons au sein du secteur pour garantir une meilleure accessibilité et lisibilité

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

- Mettre en valeur l'entrée de ville par un travail qualitatif autour du rond-point et de l'œuvre d'art
- Garantir l'effet vitrine de l'avenue des Frères Lumière en assurant la qualité paysagère de l'axe
- Conserver et mettre en valeur la trame verte du secteur



The map illustrates the Pas du Lac area with various planning elements: purple shaded zones representing urban development, green areas for green space, and a yellow line for the Avenue des Frères Lumière. Red arrows indicate specific areas of focus for development and connectivity. Labels on the map include 'N12', 'A12', 'Avenue des Frères Lumière', and 'Avenue Yveline'.

1. Contexte

Situé en frange de l'agglomération, le secteur situé sur la commune de Montigny-le-Bretonneux, constitue une porte d'entrée sur le territoire de SQY. Coupé par un maillage viaire autoroutier et ferroviaire, sa lisibilité, aussi bien interne qu'externe, est altérée par son caractère routier. Cette zone d'activités est monofonctionnelle, et est composée d'un tissu dense d'entreprises.

L'architecture est très hétérogène. Le positionnement des bâtiments en cœur de parcelle avec de larges prospects verdoyants crée un paysage plutôt aéré et vert.

Cette zone est vieillissante et les bâtiments commencent à être obsolètes. Des opérations de renouvellement sont en cours pour répondre aux nouveaux besoins en termes de bureaux et d'activités.

En outre, le quartier du Pas du Lac possède plusieurs emprises foncières susceptibles d'accueillir de nouvelles constructions, comme par exemple aux abords de la RD 10.

Enfin, ce quartier connaît une évolution majeure sur ses limites avec la construction du quartier du Vélodrome, équipement de niveau national voire international et son programme immobilier attenant permettant d'accueillir de l'activité, des commerces mais aussi des logements pour des étudiants et des chercheurs.

La création de ce nouveau quartier a amené à requalifier l'avenue du Pas du Lac afin de mieux relier le Vélodrome au reste de la Ville.

Toutefois, la place de la Paix Céleste, marquée par une œuvre d'art (arche créée par Kovalsky et dénommée la Paix Céleste), est une entrée de ville et d'agglomération qui mériterait d'être mise en valeur afin de donner la tonalité de ce quartier, mais aussi le lieu d'accès à des équipements national ou régional (Vélodrome et l'Île de Loisirs).

Les principaux atouts du parc d'activités du Pas-du-Lac sont :

- sa bonne desserte par la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines /Montigny-le-Bretonneux, la RN 12 et l'A 12 ;
- sa position en entrée du territoire qui lui confère une bonne visibilité théorique mériterait d'être valorisée ;
- sa proximité du centre urbain de Saint-Quentin et la diversité des services qui y sont associés ;
- la variété de produits immobiliers disponibles.

En revanche, le manque d'espaces de vie (peu d'espaces marchands et de restauration) constitue une limite à l'attractivité du secteur tout comme le vieillissement du parc immobilier qui ne répond plus aux standards actuels des entreprises ni aux critères de qualités environnementales attendues.

2. Objectifs et enjeux

Il s'agit du quartier d'entrée de ville et d'agglomération qui accueille de nombreux sièges sociaux et de grands établissements visant à être renforcé. À ce titre, il doit devenir une vraie porte d'entrée et donner ainsi une lisibilité à l'ensemble de la ville. Une requalification des espaces publics est donc un préalable nécessaire. Le projet du quartier du Vélodrome a été l'occasion d'amorcer la création d'une entrée de ville forte.

Pour ce faire, les enjeux identifiés pour cette zone d'activités sont de :

- Requalifier le rond-point de la Paix Céleste pour créer un lieu à forte identité et une entrée de ville tout en requalifiant les voies intérieures pour qu'elles deviennent des voies urbaines et non routières ;
- Réduire les nuisances dues à la présence d'infrastructures de

transports majeures ;

- Créer des liaisons (à pied, en bus, à vélo, ...) avec Bois d'Arcy, Saint-Cyr et les autres secteurs de l'agglomération comme ceux de la gare, le centre-ville et l'Île de Loisirs ;
- Accompagner les mutations de la zone d'activités et inciter à la modernisation du bâti en favorisant la réalisation de nouvelles constructions destinées à accueillir des activités tertiaires (bureaux, laboratoires, ...) selon les principes suivants :
 - innovation et qualité architecturales,
 - qualité environnementale,
 - possibilité de construire notamment le long de la RN12/A12, à une hauteur plus importante que celle des constructions actuelles,
 - aménagements qualitatifs des abords afin de masquer les voitures en stationnement ;
- Conserver et valoriser les espaces verts et la trame verte : la trame végétale imaginée lors de la création de la zone d'activités donne une certaine qualité à ce secteur ;
- Implanter des activités d'animation et de services aux entreprises aux abords des carrefours et des allées piétonnes pour permettre une animation de la zone et aussi développer les fonctions de services publics ou privés (commerces, services) aux entreprises et aux actifs qui travaillent dans la zone ;

- Articuler cette zone tournée vers la filière automobile avec celle du corridor ferroviaire pour y développer des complémentarités (disponibilité du foncier sur le corridor ferroviaire).

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Accompagner le renouvellement du bâti vieillissant ;
- Conserver les mêmes règles d'implantation des bâtiments et de gabarit ;
- Créer une entrée de ville qualitative autour du rond-point de la Paix Céleste ;
- Concevoir des espaces publics lisibles (charte des espaces publics) ;
- Favoriser l'implantation d'activités tertiaires pour redynamiser la zone d'activités du secteur.

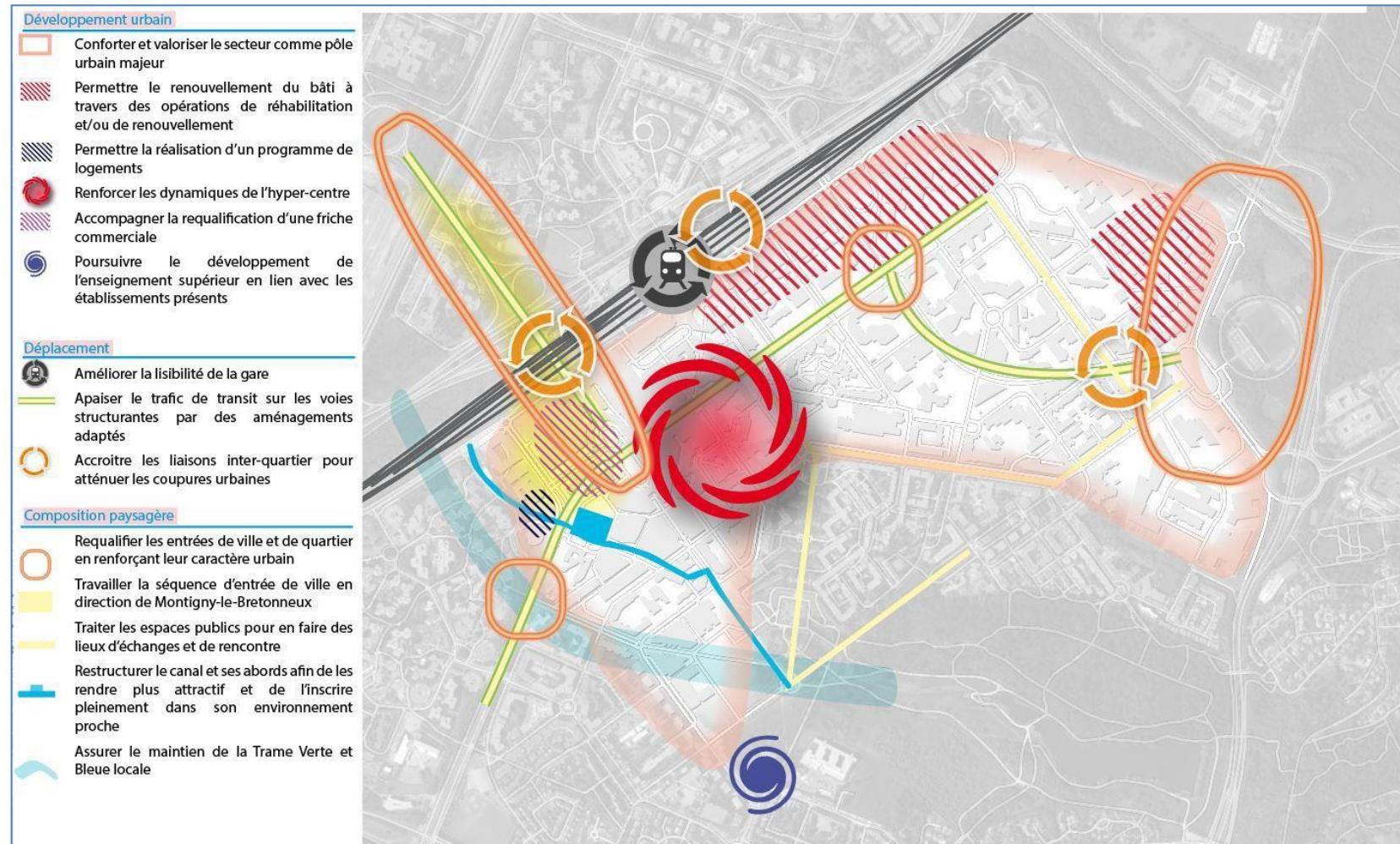
Déplacements

- Respecter la trame viaire et faciliter les liaisons inter quartiers.

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

- Mettre en valeur les liaisons douces ;
- Conserver la trame verte et la mettre en valeur jusqu'à l'Île de loisirs et jusqu'au vélodrome.

1.2 « Le Pôle centre urbain : affirmer un pôle majeur à l'échelle de l'Ouest francilien »



1. Contexte

A cheval sur les communes de Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt, ce secteur fait partie d'un secteur beaucoup plus vaste, le secteur Saint-Quentin-Chênes-Saule-Parc qui est le centre économique de l'agglomération. Pôle principal de l'agglomération, le quartier Saint-Quentin présente une grande mixité fonctionnelle à dominante commerciale. Il accueille de nombreux commerces, équipements structurants et un pôle universitaire qui rayonnent à l'échelle de l'agglomération et des communes alentours.

La partie côté Guyancourt est composée de quartiers monofonctionnels d'activités, d'un tissu résidentiel et du secteur universitaire en bordure du parc du centre-ville.

Ce dernier prévoit notamment le développement de bâtiments d'enseignement, une résidence étudiante et une maison de l'étudiant ont récemment été livrées sur ce secteur. Ce secteur accueille 10 000 étudiants et dispose d'opportunités permettant d'envisager de nouveaux développements en continuité.

La partie sur Montigny-le-Bretonneux est composée de quartiers « Ville Nouvelle », avec un jeu de topographie entre la ville haute et la ville basse.

Les liaisons entre les « deux centres » sont difficiles, du fait du dénivelé important qui engendre des coupures urbaines. Cette différence de niveau et l'architecture des bâtiments rendent la lecture de l'espace

commercial très difficile d'autant plus que les espaces ouverts au public sont en réalité privés.

Cette déconnexion entre la propriété du sol et l'usage qu'il supporte, rend difficile l'harmonisation nécessaire pour améliorer la signalétique, les aménagements urbains et ainsi créer une identité propre à ce centre-ville. Aujourd'hui, c'est une juxtaposition de programmes qui ne sont pas reliés entre eux par une trame d'espaces publics forte et lisible.

Dans ce secteur, la place Georges Pompidou est le principal espace « public » minéral.

Du fait de son caractère très routier et l'absence de cheminement piétons délimités et sécurisés, cet espace constitue davantage un espace de transit plutôt qu'un espace vécu, alors même qu'il accueille notamment le théâtre, scène nationale.

Ce quartier est également marqué par la présence de la gare qui accueille quotidiennement 70 000 voyageurs. Cette gare constitue donc une entrée et une vitrine importante du territoire, alors même que cet équipement est plutôt introverti, sans accès clairement identifié ou mis en perspective. Certains bâtiments sont vieillissants, obsolètes dans leur usage, voire dégradés, ce qui nuit à l'image du secteur et limite son attractivité, et se caractérise par la présence de locaux vacants.

Malgré sa fonction d'hyper centre, ce secteur dispose de certaines qualités paysagères grâce à la présence de la nature et de l'eau qui sont importantes et font l'objet de mise en valeur ou de rappel par des aménagements particuliers (parc urbain) et des gestes architecturaux (canal).

Premier centre commercial de l'agglomération, ce secteur propose une offre diversifiée de commerces, fragilisée par le départ de grandes enseignes comme Darty ou Bricorama ou une programmation mal ciblée sur SQY-Ouest. De plus, l'existence de pôles commerciaux majeurs très proches (Vélizy 2, Parly 2 et Plaisir, Les Clayes) et qui ne cessent de se développer accentue l'évasion commerciale et la fragilité de ce pôle.

Par ailleurs, les différents espaces commerciaux sont mal reliés entre eux, ce qui nuit à la cohérence d'ensemble du quartier. Une grande vigilance doit être portée sur l'évolution de ce pôle commercial.

Les espaces publics ont des traitements différenciés qui ne permettent pas d'appréhender l'unité du pôle centre, sans toutefois que des séquences aidant au repérage ne se distinguent.

De plus, malgré l'importance des espaces publics, la séparation fonctionnelle des flux, avec une strate piétonne (avec au centre une circulation exclusivement piétonne) et une strate automobile (organisée en trépied autour de trois voies majeures) rendent difficiles la compréhension et l'appropriation des espaces et nuisent de fait à leur urbanité.

L'avenue du centre, axe majeur de composition du quartier, relie la place Pompidou à Guyancourt, et est largement occupée par le stationnement, malgré la présence de plusieurs parkings silos actuellement sous utilisés. De même, la gare et ses abords (place Charles de Gaulle en cours de réaménagement provisoire) présentent un caractère vieillissant qui ne reflète pas l'image et le dynamisme de la commune et de l'agglomération. Des opérations de traitement qualitatif et de revalorisation des espaces publics (Place le Theule, Diagonale, Place

Choisel) sont achevées, ce qui a permis d'améliorer l'image de ce secteur.

2. Enjeux et objectifs

Ce secteur a vocation à rester le centre économique de l'agglomération mais également un pôle de rayonnement régional important.

Ce rayonnement doit être envisagé à plusieurs échelles :

- à l'échelle de l'ouest francilien : rayonnement culturel, sportif, de loisirs et intellectuel (le théâtre, les cinémas, l'université), mais aussi sur le plan des activités commerciales et de services ;
- à l'échelle de l'agglomération : un des pôles de centralité majeurs de l'agglomération, fonction de carrefour, de lieu d'échanges ;
- à l'échelle des villes de Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt : il joue un rôle de centralité pour l'ensemble des quartiers de la ville par la richesse et la diversité des fonctions qui y sont implantées.

Pour cela, ses qualités doivent être renforcées et valorisées pour conforter son attractivité à la fois résidentielle, commerciale et tertiaire et limiter son déclin dans un environnement concurrentiel fort. Porte d'entrée majeure de l'agglomération à la fois par les transports collectifs et par la route, ce secteur est aussi la porte d'entrée de l'OIN Paris Saclay ce qui peut permettre de consolider la position de cette centralité. Une stratégie de renouvellement, combinée à son positionnement dans la stratégie d'agglomération lui permettra de renouveler son attractivité.

Les principaux enjeux sur ce secteur sont de :

- Valoriser le potentiel de développement et consolider le positionnement comme centralité et porte d'entrée de l'agglomération pour en faire un lieu fonctionnel et agréable ;
- Résorber l'obsolescence du bâti en termes énergétiques et poursuivre les opérations de rénovation / démolition / reconstruction pour améliorer le parc bâti ;
- Renforcer le positionnement du pôle commercial et accompagner les évolutions nécessaires à son attractivité : en requalifiant et en modernisant les différents centres et en travaillant sur la continuité entre les différentes entités ;
- Affirmer les complémentarités et les synergies avec les quartiers des Chênes et des Saules à Guyancourt ;
- Améliorer la lisibilité de la gare ;
- Requalifier l'espace public de manière à lui donner une plus grande qualité urbaine dans l'esprit du grand campus urbain : des espaces agréables et conviviaux, générateurs d'animation urbaine ;
- Renforcer la place de l'enseignement supérieur et de la recherche sur le territoire en s'appuyant sur les structures présentes (Université Versailles Saint Quentin, UFR de Médecine, ESTACA, maison de l'étudiant, ...) ;
- Renforcer le caractère urbain des voies majeures (avenues et échangeurs) et dissuader la circulation de transit, favoriser la circulation piétonne et cycliste ;
- Assurer une couture urbaine harmonieuse avec les quartiers alentours et notamment les Près ;
- Redonner au canal un positionnement stratégique dans la trame bleue mais aussi dans son fonctionnement et son rapport au quartier (parcours de l'eau) ;
- Mieux orienter le paysage urbain pour mieux percevoir depuis le centre, les sites de l'île de loisirs et du parc de la vallée de la Bièvre.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Renforcer l'hyper-centre en prévoyant des hauteurs répondant aux objectifs de renouvellement urbain d'un centre d'une agglomération de 150 000 habitants et bientôt de 230 000 habitants, en présentant les points hauts le long des voies ferrées ;
- Privilégier un alignement sur rue ;
- Permettre le renouvellement du bâti ainsi que la réalisation de programmes de logements ;
- Requalifier les espaces publics pour améliorer leur urbanité, leur paysagement et pour assurer des liaisons inter quartiers de qualité ;
- Accompagner le développement universitaire.

Déplacements

- Rendre plus lisibles les liaisons entre la gare et le reste du quartier ;
- Réaliser des aménagements pour éviter que les voies principales du centre ne soient des voies de transit ;
- Adapter les normes de stationnement aux abords de la gare et dans le périmètre identifié : « conforter et valoriser le secteur comme pôle urbain majeur » pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture pour l'habitat imposant 0.5 place par logement financé avec un prêt aidé par l'Etat conformément au L151-34 du code de l'urbanisme et 1 place par logement pour les autres types d'habitation, et 1 place pour 4 chambres pour l'hébergement hôtelier. Les autres normes et les autres destinations restent inchangées.

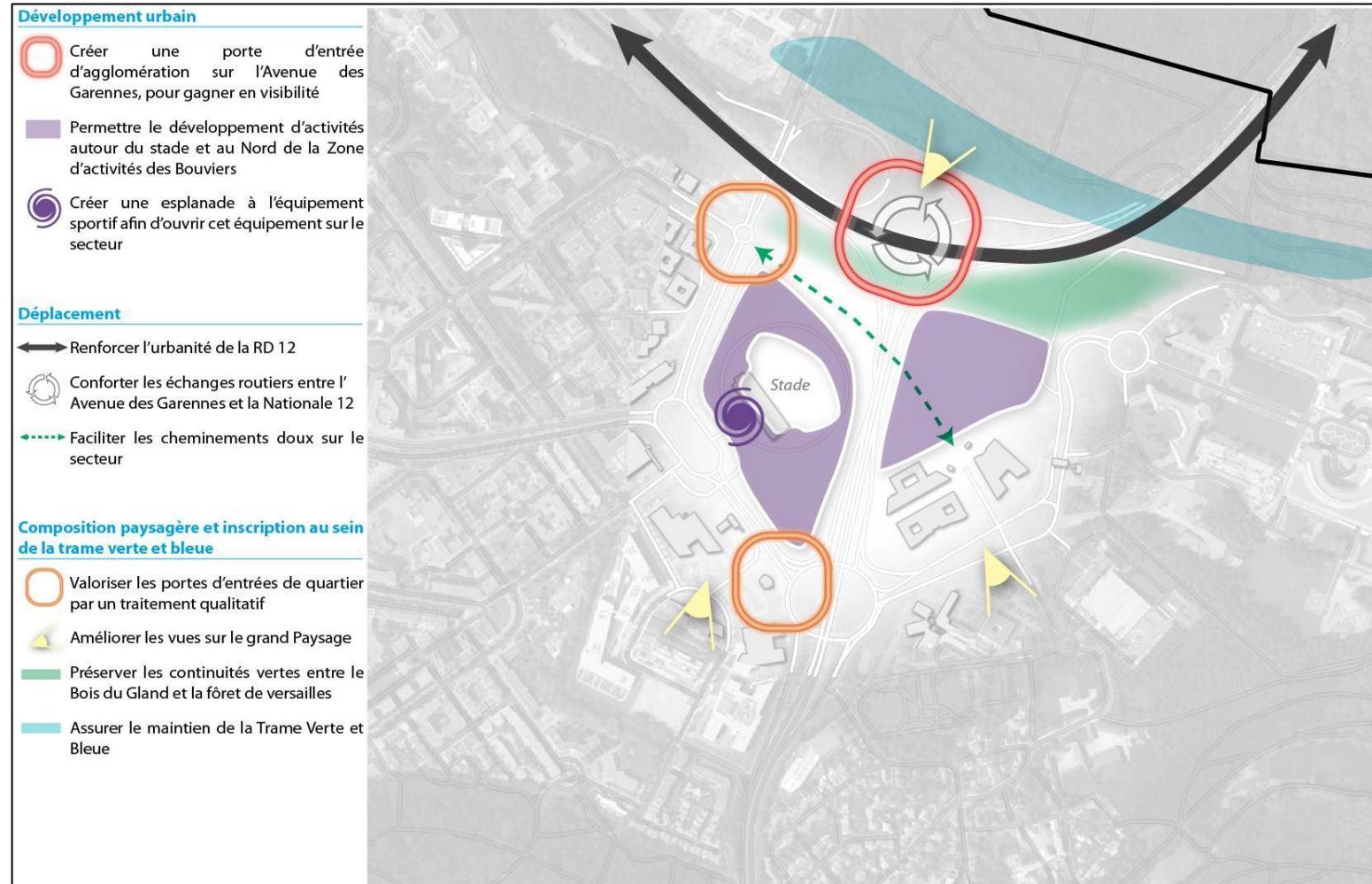
S a i n t - Q u e n t i n - e n - Y v e l i n e s
C o m m u n a u t é d ' a g g l o m é r a t i o n

- Assurer la qualité et la continuité des circulations douces en questionnant notamment la place de la voiture au profit des espaces dévolus aux piétons (réduire la largeur des voies, éviter les terre-pleins centraux, requalifier le stationnement, végétaliser les espaces).
- Créer des liaisons avec les espaces verts majeurs à proximité (parc des sources de la Bièvre, l'Île de Loisirs).

Composition paysagère

- Préserver la zone humide du secteur de Bois Mouton, notamment en assurant le maintien de son alimentation en eau, via par exemple, l'orientation des eaux pluviales du secteur de Bois Mouton vers la zone humide ;
- Mettre en scène le bassin Truffaut et requalifier le Canal pour rendre ses abords plus attractifs et améliorer la visibilité des continuités douces ;

1.3 « RN 12 Garennes »



1. Contexte

Au niveau du rond-point des Sangliers, avec la suppression du tracé de l'A126, la commune de Guyancourt et Saint-Quentin-en-Yvelines envisagent de restructurer les échanges routiers dans ce secteur. Idéalement situé, à proximité de nœuds majeurs de communication, en continuité avec les grands secteurs de développement économique et en entrée d'agglomération, il devient un lieu stratégique de réflexion, apte à créer un lien fort entre l'entrée d'agglomération et le pôle urbain majeur d'agglomération.

2. Enjeux et objectifs

- Assurer le rôle de ce lieu apte à créer un lien fort entre l'entrée d'agglomération et le Pôle centre urbain, en lien avec la suppression du tracé de l'A126 et la restructuration des échanges routiers dans ce secteur ;
- Structurer le développement du secteur dans le cadre d'un projet urbain, en lien avec le cœur de l'agglomération ;
- Limiter les impacts négatifs en termes de nuisances sonores, d'impact paysager et environnemental, de continuités écologiques, de respect de l'intimité au sein des espaces urbains existants, en lien avec le développement de nouvelles infrastructures de transports.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Créer une porte d'entrée de l'agglomération sur l'avenue des Garennes : améliorer la perception du territoire depuis cet axe structurant ;
- Créer une esplanade à l'équipement sportif ;
- Permettre le développement d'activités autour du stade, au nord de la ZA des Bouviers.
- Renforcer l'urbanité de la RN 12 apaisée et valoriser l'entrée dans le quartier.

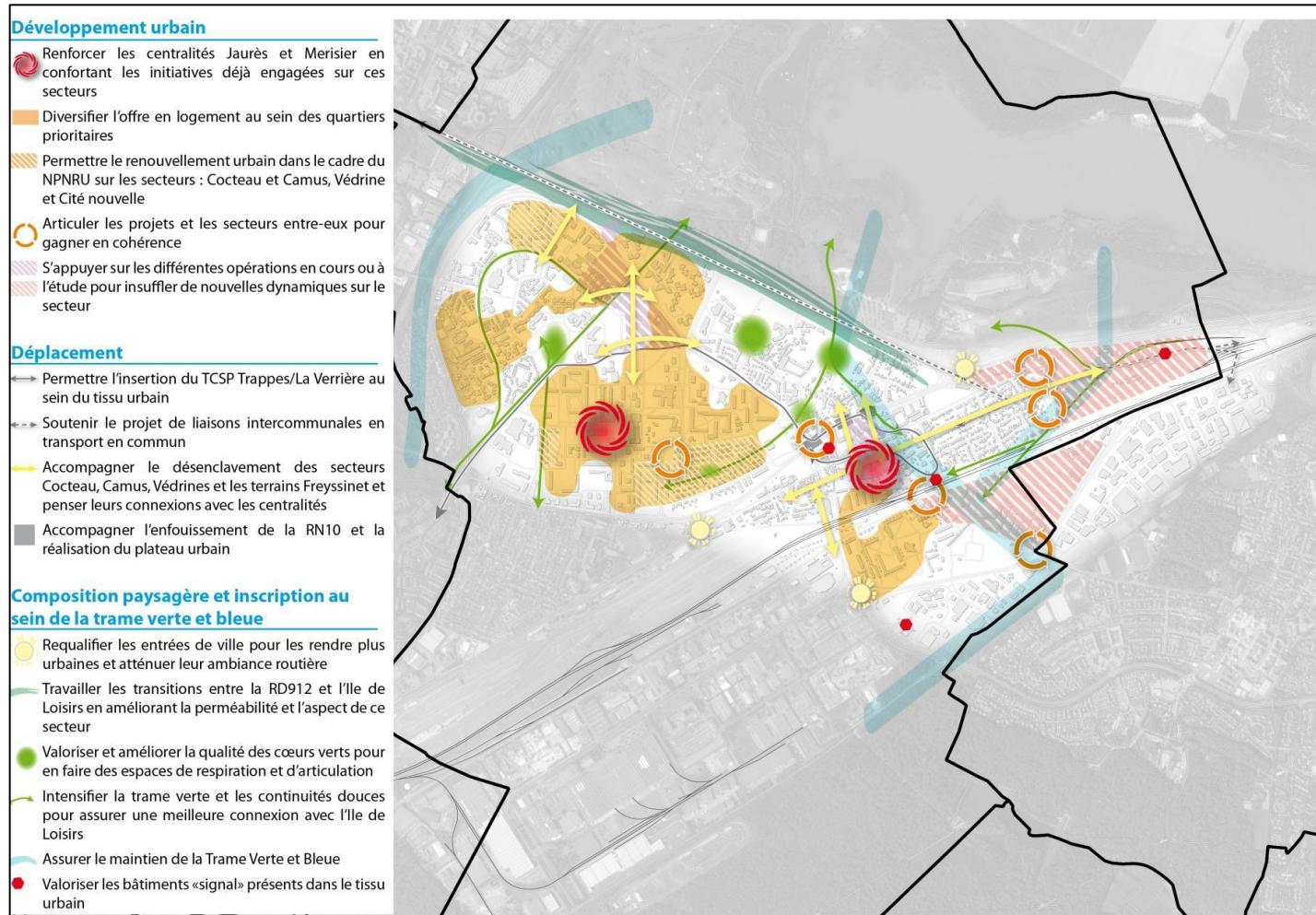
Déplacements

- Favoriser les échanges routiers entre l'avenue des Garennes et la Nationale 12 ;
- Compléter l'échangeur N12 Garennes pour assurer tous les mouvements ;
- Mieux desservir le quartier, faciliter les liaisons vers le pôle urbain majeur.

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

- Améliorer la qualité des espaces publics pour assurer la visibilité de la vallée de la Bièvre et faciliter les cheminements doux ;
- Préserver les continuités entre le bois du Gland et la forêt de Versailles.

2 « Articulation des différents projets et réflexions en cours à l'échelle de la commune de Trappes »



1. Contexte

La présente orientation d'aménagement et de programmation porte sur le cœur de la commune de Trappes. Ce secteur, à dominante résidentielle (logements collectifs et individuels) et objet de nombreux projets récents ou à venir, intègre les deux principales centralités de la commune (Centre Jaurès et Merisiers) ainsi que l'ensemble des quartiers inscrits en politique de la ville depuis de nombreuses années.

De par sa position centrale pour l'agglomération et son rôle d'articulation entre l'est et l'ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines, ce secteur stratégique doit faire l'objet d'une approche globale afin d'articuler les différentes parties et quartiers actuels et en projet.

À ce titre, la ville de Trappes s'est engagée depuis plusieurs années dans une dynamique de renouvellement et de développement urbains à travers notamment la réalisation de projets d'envergure ou le lancement d'études telles que :

- Le renouvellement du centre Jaurès dès les années 80, visant à conforter son attractivité, en termes de logements notamment ;
- La ZAC Montfort Thorez, projet de développement de logements et de liaison entre le village et le quartier des Merisiers ;
- Le renouvellement des secteurs des Merisiers, de la plaine de Neauphle et de Jean Macé, à partir d'un schéma de cohérence urbaine (2002), opérations réalisées dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine 2004-2014 et poursuivies dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain 2015-2024 ;
- Le développement du projet de la ZAC de l'Aérostat, avec production de logements et création d'espaces publics de liaisons entre les Merisiers, la Plaine de Neauphle et le village de Trappes ;

- L'enfouissement de la RN 10 et la réalisation du plateau urbain, projet qui permettra de retrouver des liaisons historiques, un espace public central et des continuités des quartiers vers le centre, mais aussi de poursuivre le renouvellement du centre Jaurès.

L'ensemble de ces projets réalisés et en cours d'étude ont notamment permis d'amorcer une redynamisation de l'ensemble de la commune de Trappes à travers :

- Un « remaillage » de la ville en créant des liens entre les différents secteurs de Trappes ;
- Un renforcement des pôles (Merisiers et Centre Jaurès principalement) via la réalisation d'équipements d'accompagnement (petite enfance, ...) et d'équipements à vocation communale et intercommunale (Merise, école de musique, marché,...) ;
- La création d'un réseau d'espaces publics qualitatifs et la diversification des formes urbaines ;
- Une diversification de l'offre de logements sur l'ensemble de la commune et à l'échelle de chaque quartier, et un rééquilibrage social du parc de logements ;
- L'amélioration de la desserte, notamment en transports collectifs, et l'intégration des projets structurants de transport à l'échelle de l'agglomération (projet de TCSP Trappes/La Verrière).

Ces actions ont été menées essentiellement sur le périmètre inscrit dans le Programme National de Rénovation Urbaine, avec quelques interventions sur les autres secteurs, dont le centre Jaurès.

Dès lors, afin de poursuivre les logiques déjà engagées sur la commune et de tendre vers l'émergence d'un secteur stratégique articulant l'est et

l'ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines, certaines parties du territoire communal doivent encore faire l'objet de remaillage, d'amélioration des liens entre les quartiers, de requalification d'espaces publics et de voies à caractéristique uniquement routière à ce jour, de rénovation du parc de logements et de diversification des formes urbaines et des typologies sociales des logements. C'est le cas notamment pour les squares Cocteau et Camus, la Cité Nouvelle et le square Védrines, secteurs faisant l'objet d'études dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain 2015-2024.

Par ailleurs, d'autres parties du territoire font l'objet de réflexions afin d'optimiser le foncier, à proximité du futur plateau urbain (centre Jaurès et abords de la RD36), autour de la gare de Trappes (au nord et au sud des voies ferrées) et sur les emprises RFF (terrains Freyssinet).

2. Enjeux et objectifs

- Poursuivre la dynamique engagée en assurant la cohérence du développement de Trappes au sein de l'agglomération saint-quentinoise ;
- Définir une stratégie de développement en articulant les projets entre eux, en clarifiant leurs vocations et leurs complémentarités aux différentes échelles (secteur, ville, agglomération) pour permettre l'affirmation du rôle de chacune des centralités existantes et en réflexion à Trappes (notamment celle du centre Jaurès) ;
- Renforcer les liens entre les Merisiers, la Cité Nouvelle, le futur plateau urbain, le quartier Jaurès et la gare de Trappes et repositionner l'ensemble « axe Jaurès / Hôtel de Ville / plateau urbain » au cœur de l'armature urbaine et comme centralité principale du territoire ;

- Finaliser le renouvellement urbain, dans le cadre du « Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain 2015-2024 », sur 3 secteurs principaux : secteurs Cocteau et Camus, Védrines et Cité Nouvelle ;
- S'appuyer sur le projet de la couverture de la RN 10 et de la réalisation du plateau urbain pour favoriser le renouvellement urbain du centre Jaurès ;
- Poursuivre la dynamique engagée sur le reste de la commune et y intégrer les opportunités de mutations : terrains Freyssinet à l'est du territoire et terrains Météo France au sud des voies ferrées et de la gare ;
- Poursuivre le travail de « couture urbaine » autour des principales ruptures du territoire et faciliter la porosité de ces infrastructures : RN10, voies ferrées et pôle gare, RD 912 et liens vers l'Île de Loisirs, carrefour de la Mare Savin ;
- Profiter du futur plateau urbain pour engager la requalification de la RD36 jusqu'au pont et au carrefour de la Mare Savin pour en faire un espace public structurant.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Renforcer le poids des deux principales centralités de la commune (centre Jaurès et Merisiers) tout en confortant/développant, en complémentarité, des centralités de proximité ;
- Appuyer la redynamisation de l'axe « plateau urbain/avenue Jaurès/gare de Trappes » pour en faire l'épine dorsale de la commune ;
- Intégrer les secteurs de renouvellement dans une approche globale de développement de l'agglomération et de la ville en pensant leurs liaisons, articulations et complémentarités ;
- Développer les liens entre les projets et les centralités (Merisiers et centre Jaurès) et les grands équipements (gare, île de Loisirs,...) ;

- Diversifier les formes urbaines au sein de chaque projet de développement/renouvellement urbain tout en portant une attention particulière à leur transition ;
- Diversifier l'offre de logements et rééquilibrer le parc social au sein de chaque projet de renouvellement/développement urbain.

Déplacements

- Développer des projets d'aménagement permettant l'insertion du Transport en Commun en Site Propre Trappes/La Verrière au sein des tissus urbains ;
- Remailler les entités urbaines enclavées (Cocteau, Camus, Védrines et terrains Freyssinet) et faciliter leurs liens avec les Merisiers et le centre Jaurès ;
- Renforcer la porosité et de la perméabilité des grands axes (RN10, RD912, RD23, RD36, voies ferrées,...) et faciliter leurs liens entre les différentes fractions du territoire communal ;
- Atténuer le caractère « routier » des entrées de villes pour en faire des « espaces publics » en lien avec la ville ;
- Améliorer et développer le réseau de circulations douces entre les différents quartiers, centralités et polarités de la commune et de l'agglomération.

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

- Valoriser et requalifier les espaces verts et les espaces publics d'articulation entre les différents quartiers, notamment le mail de l'aqueduc et les parcs présents au sein de la Plaine de Neauphle et du Village ;
- Améliorer les continuités paysagères et végétales entre les différents espaces verts de la commune et en direction de l'Île de Loisirs ;
- Renforcer les points de vue et la perception des grands paysages présents à proximité du faisceau ferré ;
- Ouvrir les tissus urbains sur le paysage ferré et sur l'Île de Loisirs.

2.1 « Revitalisation et réaménagement du centre-ville : centre Jaurès intégrant le plateau urbain »

Développement urbain

- ➡ Permettre une intensification du centre Jaurès et des abords du Plateau à travers l'accueil de nouvelles constructions et d'activités commerciales et tertiaires
- ➡ Creer une nouvelle place publique pour marquer le secteur et en faire un lieu central
- ➡ Mettre en valeur le cœur historique du secteur par la préservation des constructions anciennes et le maintien des continuités commerciales
- ➡ Développer des opérations mixtes en centre-ville

Déplacement

- ➡ Accompagner l'enfouissement et la couverture partielle de la RN10 pour apaiser cet axe structurant
- ➡ Restaurer et renforcer les liens historiques entre le centre Jaurès et le Village
- ➡ Affirmer le pôle gare et atténuer la coupure du faisceau ferroviaire en améliorant les franchissements (principe de tracé)
- ➡ Mettre en valeur l'axe Jean Jaurès/ Paul Vaillant Couturier pour en faire l'épine dorsale du secteur
- ➡ Améliorer la desserte en transports en commun sur le centre-ville
- ➡ Favoriser le développement de liaisons entre le centre-ville, la Zone d'activités Trappes-Elancourt et les quartiers Merisiers/ Plaine de Nauphe

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

- ➡ Réaménager les entrées de ville pour les rendre plus urbaines et atténuer leur ambiance routière tout en développant un aménagement signal pour marquer la centralité Jaurès
- ➡ Conforter les éléments paysagers existants pour renforcer l'urbanité des voies structurantes
- ➡ Assurer le maintien de la Trame Verte et Bleue

1. Contexte

À Trappes, la réalisation de la déviation de la RN 10, dans les années 1950, a coupé le centre historique en deux en créant entre le village et le centre Jaurès/gare, une barrière physique et visuelle pratiquement infranchissable. Par ailleurs, cette infrastructure routière, très fréquentée par les voitures et les camions, a considérablement dégradé le cadre urbain et la qualité de vie de ce secteur fortement urbanisé et regroupant de nombreux habitants (problème de sécurité, de bruit, de pollution). C'est l'ensemble de la ville de Trappes qui depuis une soixantaine d'années subit les conséquences négatives de la réalisation de cet ouvrage.

À ce titre, le projet de réalisation du plateau urbain, qui porte sur l'enfouissement et la couverture partielle de la RN 10 dans le centre-ville de Trappes et le réaménagement des grands carrefours d'entrée nord et sud vers le centre-ville, constitue un évènement urbain majeur dans l'histoire récente de la ville de Trappes.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain très ambitieux, qui représente un investissement important et qui bénéficie du soutien de l'ensemble des collectivités publiques : l'État, avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, la Région, le Conseil Départemental, SQY et la ville de Trappes. Sa réussite et les retombées positives qui en découlent sur le plan social en termes de qualité de vie, mais aussi en termes fonctionnels et d'attractivité économique, constituent un enjeu important, pour l'ensemble de la ville et de ses habitants.

2. Enjeux et objectifs

- Permettre la réalisation du projet de plateau urbain dans les meilleures conditions possibles et en tirer le meilleur parti pour réaménager et revitaliser le centre-ville de Trappes ;
- Renforcer l'attractivité du secteur, notamment sur le plan commercial ;
- Rétablir les connexions qui avaient été rompues par le passage de la RN 10 entre le village (le cœur historique de la ville) et le centre Jaurès gare (le centre-ville moderne) pour permettre l'émergence d'un véritable centre-ville réuniifié ;
- Réaménager le centre-ville à travers la requalification du bâti, des paysages et de l'espace public, avec notamment la création d'une nouvelle place publique.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Enfouir et couvrir partiellement la RN 10 ;
- Densifier/intensifier le centre Jaurès et les abords du plateau urbain, tout en maintenant et renforçant la qualité paysagère du secteur (notamment la dimension humaine du secteur, la présence du végétal et les ambiances urbaines typiques d'un cœur historique) ;
- Mettre en œuvre des projets de renouvellement urbain sur les sites d'enjeu qui nécessitent d'être reconstruits ou requalifiés ;
- Développer des projets mixtes intégrant un programme d'activités commerciales attractif sur le site de l'ancienne école Cachin en liaison avec le centre Jaurès ;
- Permettre l'émergence d'un pôle mixte (activités et logements) en bordure de la RN10 à l'entrée nord du centre Jaurès.

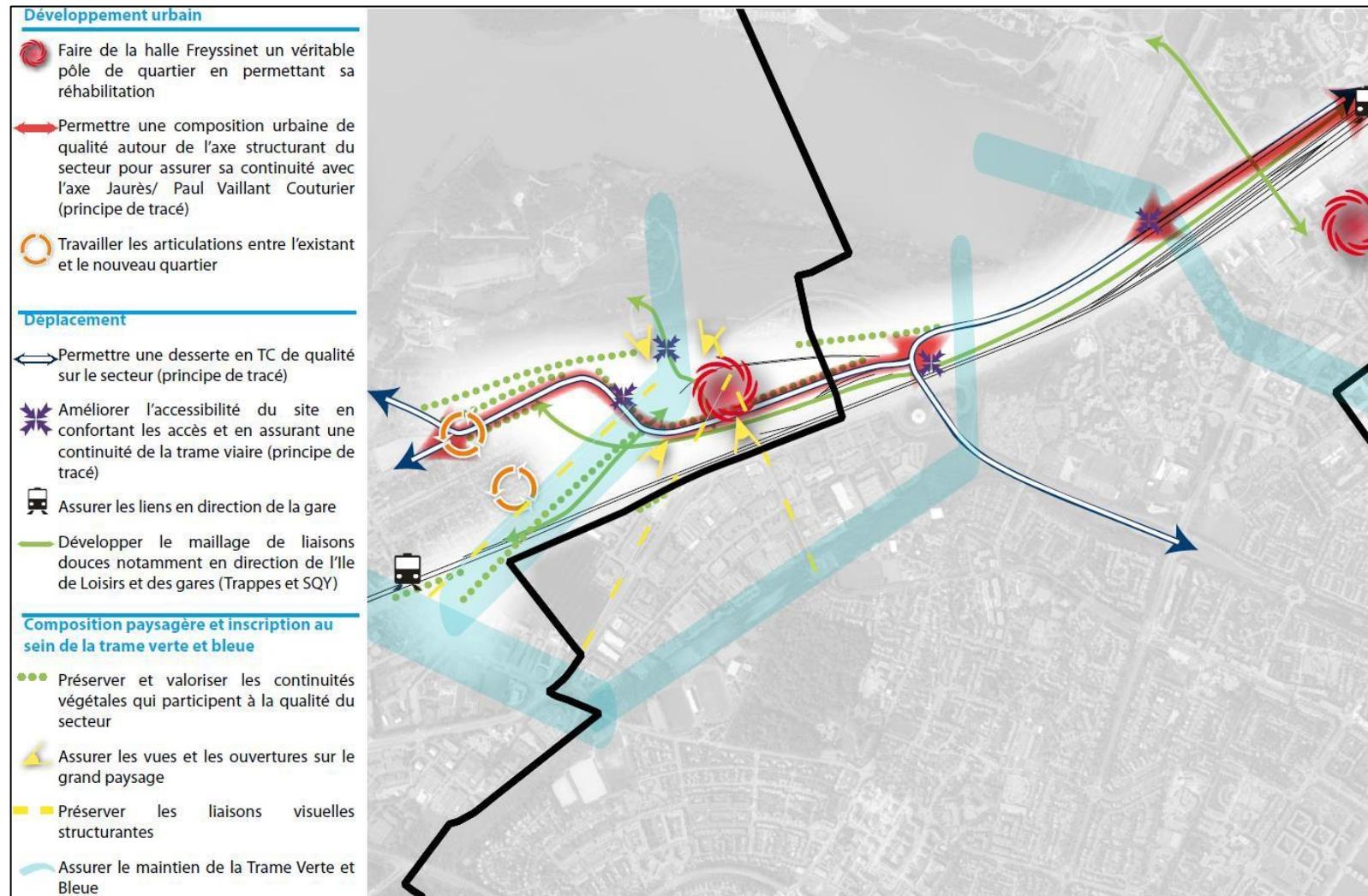
Déplacements

- Réaménager les deux carrefours d'entrée du territoire vers le centre-ville : carrefour RN10/RD912 au nord-est, carrefour RN10/RD23 au sud-ouest ;
- Améliorer les franchissements des voies ferrées et de la RN10 ;
- Améliorer les transports collectifs depuis le centre vers les quartiers périphériques et vers les zones d'activités ;
- Renforcer l'accessibilité à la gare, en organisant la circulation des transports collectifs en site préférentiel ;;
- Développer le réseau de circulations douces depuis le centre Jaurès et la gare, en direction de l'ensemble des quartiers de Trappes et des communes limitrophes, au nord et au sud des voies ferrées et de la RN10.

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

- S'appuyer sur la destruction du pont Marcel Cachin, pour créer un espace public structurant autour de l'Hôtel de Ville et rétablir des continuités historiques entre le centre Jaurès et le village ;
- Réaménager les rues de Stalingrad Nord et Sud pour faciliter les liaisons est/ouest et l'accès au centre Jaurès ;
- Réaménager et mettre en valeur la rue Jean Jaurès et ses abords : protection des éléments de patrimoine remarquable, mesure de soutien au commerce et à sa diversification, requalification de l'espace public.

2.2 « Terrains Freyssinet » élargis



1. Contexte

Situé à l'est de la commune de Trappes et du centre Jaurès entre des infrastructures structurantes que sont la RN10 et les voies ferrées, ce secteur occupe une position centrale dans l'agglomération et s'étend également sur la commune de Montigny-le-Bretonneux, jusqu'au centre principal de l'agglomération.

Cet espace, dont une grande partie est identifiée pour une cession par RFF-SNCF, tient une place stratégique dans l'organisation et le développement du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Aujourd'hui à la jonction entre des secteurs urbanisés (centre Jaurès et l'hyper-centre de Montigny-le-Bretonneux), des espaces peu optimisés et de friches (autour du Pont Leclerc et jusqu'au Pont de l'avenue du Pas du Lac) et des espaces naturels (Île de Loisirs), ce secteur enclavé constitue davantage une rupture qu'une articulation.

Par ailleurs, les infrastructures et les formes urbaines présentes à l'est du centre Jaurès font de ce secteur une « enclave » dans le tissu urbain du centre de Trappes et ce, malgré la proximité de la gare.

Toutefois, de par sa situation et sa nature, le terrain présente des qualités paysagères (alignements d'arbres) et offre également des continuités et des perspectives visuelles vers Trappes, Montigny-le-Bretonneux et l'Île de loisirs. Enfin, la présence du grand paysage avec les espaces ferroviaires et d'un patrimoine bâti remarquable (Halle Freyssinet) participe à l'image singulière du lieu et sont une transition en devenir avec l'espace naturel de l'Île de loisirs.

2. Enjeux et objectifs

- Intégrer ce secteur dans la dynamique de développement du grand territoire (Opération d'Intérêt National Paris-Saclay) et de l'agglomération saint-quentinoise ;
- Articuler le développement de ce secteur avec d'une part, les dynamiques de réflexions et de projets en cours autour de la gare de Trappes (dont les secteurs au sud de la gare et notamment les terrains Météo France) et d'autre part, avec les grands équipements du territoire, dont l'Île de Loisirs et le Vélodrome ;
- Connecter ce secteur au centre de Trappes, et notamment à la gare, en le positionnant comme un véritable levier de renouvellement et de développement pour ce dernier ;
- Connecter ce secteur à l'hyper-centre de Montigny-le-Bretonneux et à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, en le positionnant comme un véritable levier de renouvellement et de développement pour les espaces se trouvant entre les ponts Leclerc et Pas du Lac ;
- Intégrer les logements existants en limite ouest comme articulation avec le secteur Jaurès ;
- Connecter cet espace aux axes structurants métropolitains et d'agglomération, qu'ils soient routiers ou en transports collectifs ;
- Développer le réseau des modes actifs au sein du secteur et le connecter au réseau d'agglomération ;
- Créer des complémentarités et des synergies entre les polarités (centre Jaurès, centre SQY, ...) par la programmation notamment ;
- Mettre en valeur les éléments remarquables du site, naturels et bâties, l'histoire du lieu, les tracés existants et les éléments de repères : supports de projet, appui sur les perspectives ;
- Réutiliser à minima une partie de la Halle comme pôle majeur (programmation à l'échelle communale, voire de l'agglomération) ;
- Faire contribuer ce secteur au réseau de la trame verte et bleue, permettre les continuités écologiques dans l'aménagement grâce à la mise en valeur des transitions paysagères notamment entre l'espace urbanisé et l'Île de Loisirs.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Tendre vers une composition urbaine de qualité autour d'un axe « majeur » support de transport collectif intercommunal, en continuité avec l'axe Jaurès/Paul Vaillant Couturier et autour de cheminements en mode actif, dont un axe vers la gare de Trappes ;
- Conserver la halle Freyssinet en la positionnant comme pôle structurant autour de laquelle se compose le projet : étudier la programmation de la halle en vue de sa réhabilitation et réfléchir à la possibilité d'une vocation intercommunale ;
- Valoriser les terrains situés entre les ponts Leclerc et Pas du Lac afin de créer des liens entre les quartiers de Trappes et Montigny-le-Bretonneux et de permettre de nouveaux usages sur ces terrains peu valorisés aujourd'hui ;
- Développer des gabarits assurant la continuité avec l'existant à l'ouest et à l'est et envisager la possibilité de création d'espaces publics de transition ;
- Mettre en œuvre des mesures d'éloignement et de protection contre les nuisances sonores des infrastructures ;
- S'appuyer sur l'évolution de ce secteur pour en faire un levier de mutation du centre de Trappes et de valorisation du centre de Montigny-le-Bretonneux et ce, en privilégiant une approche qualitative.

Déplacements

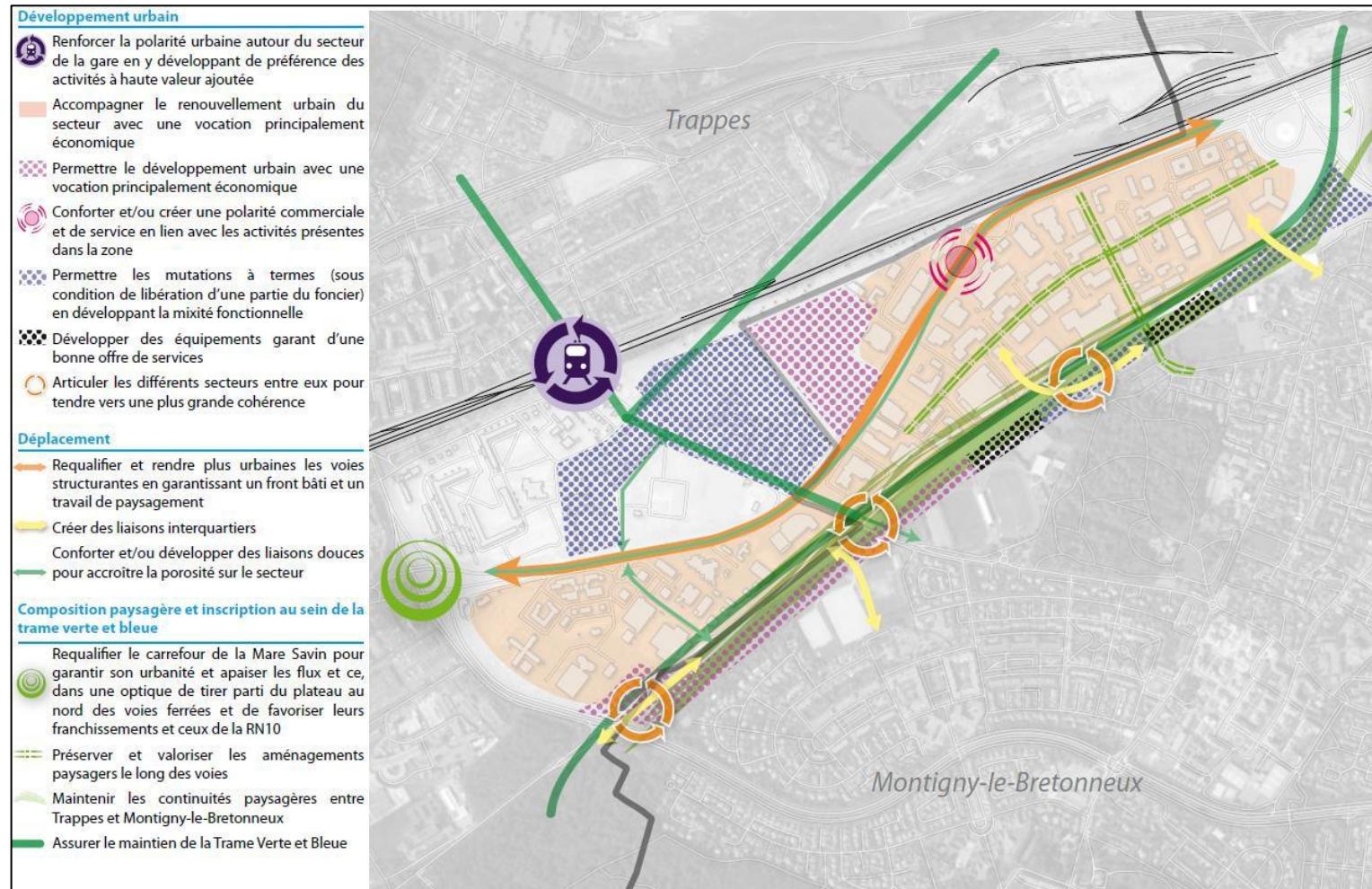
- Intégrer sur ce secteur les projets de transports collectifs de l'agglomération, de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines/Montigny-le-Bretonneux vers Trappes et vers la Clef-de-Saint-Pierre ;
- Améliorer l'accessibilité au site avec les secteurs environnants et développer une trame viaire en continuité de l'axe Jean Jaurès/Paul Vaillant Couturier ;
- Mettre en place un maillage de modes actifs, notamment vers les gares de Trappes et Saint-Quentin-en-Yvelines (Montigny) et l'Île de

loisirs.

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

- Intégrer et valoriser les trames vertes existantes au sein du projet ;
- Articuler le projet au grand paysage et à l'Île de Loisirs (perspectives,) ;
- Renforcer les continuités paysagères (Paul Vaillant Couturier, ...), vers la gare de Trappes notamment ;
- S'appuyer sur les éléments remarquables, dont les végétaux, les tracés et les perspectives pour valoriser la singularité du secteur.

2.3 « Revitaliser la zone de l'Observatoire et du Buisson de la Coulde et le quartier Jean Macé »



1. Contexte

Le secteur « Buisson de la Couldre – Observatoire – Jean Macé » est situé au cœur de l'agglomération saint-quentinoise, de part et d'autre de la limite communale entre Trappes (quartier Jean Macé et zone d'activités du Buisson de la Couldre) et Montigny-le-Bretonneux (zone d'activités de l'Observatoire).

L'environnement urbain, paysager et environnemental du secteur se caractérise par :

- L'emprise réservée pour le prolongement de l'A12 qui marque la limite sud de ce secteur ;
- La présence de la gare de Trappes ;
- Une juxtaposition de secteurs de logements et d'activités, sans réellement d'espaces publics les articulant ;
- La présence du faisceau ferroviaire.

Ces espaces principalement à vocation économique présentent aujourd'hui des qualités paysagères insuffisamment valorisées, que ce soit en leur cœur (présence d'une trame végétale sur certaines parties) ou dans les environs (présence d'espaces naturels à proximité au sud avec les espaces boisés, de l'emprise A12, espace en friche et de grands horizons dégagés à proximité des voies ferrées et des terrains Freyssinet (terrains RFF) au nord des voies ferrées).

Par ailleurs, les espaces d'activités ont un caractère hétéroclite et peu qualitatif (notamment au niveau des constructions). Ils présentent un taux de vacance relativement élevé et sont marqués par des activités à faible valeur ajoutée. Toutefois, fort de sa situation stratégique et d'un contexte

particulièrement favorable, ce secteur présente un potentiel en termes de requalification urbaine et de redynamisation et ce, notamment par le développement de nouvelles structures du type « pépinière d'entreprise ».

Les grandes voies, les carrefours et les entrées de ce secteur sont traitées comme des espaces exclusivement routiers, avec peu de place pour les modes actifs et les transports collectifs, ce qui nuit à la lisibilité du secteur et à son attractivité.

En position centrale au cœur de l'agglomération, ce secteur apparaît malgré tout, relativement enclavé et les liens avec les secteurs situés à proximité immédiate (autour de la gare de Trappes, du pôle centre urbain et du quartier du Manet) sont difficiles.

En effet, les différents « quartiers » (Jean Macé, Buisson de la Couldre et Observatoire) ne communiquent pas les uns avec les autres et les trames urbaines sont distinctes. Seules les avenues Monmousseau et des Prés assurent la continuité de ce secteur.

2. Enjeux et objectifs

L'évolution de ces secteurs doit se réfléchir avec la mutation du site de Météo France et la proximité de la gare de Trappes.

De même, les potentiels de mutation foncière importants au regard du surdimensionnement des carrefours et voies (notamment le carrefour de la Mare Savin et le pont dans son prolongement) doivent permettre une requalification de ce secteur, afin qu'il puisse jouer son rôle d'articulation entre le centre Jaurès, la gare de Trappes, le square Macé et la zone

d'activités de Trappes-Élancourt ainsi qu'avec les quartiers d'habitat de la commune de Montigny-le-Bretonneux.

Le devenir de l'emprise A12 est un autre point important de l'évolution de ce secteur. Aussi, il convient de penser son devenir dans une réflexion globale, en traitant les questions de son prolongement et des circulations (notamment de transit) au sein de l'agglomération saint-quentinoise et notamment de la commune de Trappes.

Dès lors, ce secteur a vocation à être conforté dans son rôle de pôle d'activités, de services et d'artisanat, afin de répondre aux besoins des activités mixtes sur l'agglomération.

Étant identifié comme espace stratégique devant jouer le rôle de rotule vers les autres secteurs de l'agglomération, l'amélioration des liaisons entre les quartiers du Manet, du Village et des Prés à Montigny-le-Bretonneux, les zones d'activités de l'Observatoire et du Buisson de la Coulre et le quartier Jean Macé et la gare de Trappes ressort comme un enjeu notable.

Par ailleurs, le renforcement du rôle de la gare de Trappes et l'amélioration de sa desserte sont des leviers pour favoriser la valorisation et la mutation de ce secteur en plus de réduire la coupure générée par les voies ferrées.

En terme de programmation urbaine, sur Montigny-le-Bretonneux, il est difficilement envisageable, dans la situation actuelle, d'avoir un développement urbain mixte sur ce secteur, étant donné l'éloignement des équipements. Seule l'activité est envisageable sur Montigny-le-Bretonneux à ce jour.

Le quartier Macé accueille actuellement du logement et la mutation éventuelle d'une partie de Météo France (sous condition de libération du foncier à proximité immédiate de la gare de Trappes) pourrait permettre le développement de projets mixtes à terme.

Pour l'avenir, l'orientation retenue vise à redynamiser tout ce secteur, à renforcer son attractivité et à augmenter le nombre d'emplois. Grâce à cette redynamisation, ce secteur doit jouer un rôle économique différent et complémentaire de la zone du Pas du Lac ou de la ZA de Trappes Élancourt.

Aujourd'hui, les fonctions de ce secteur d'activités pourraient être renforcées. Et la vocation « logements » doit aussi être confirmée avec la poursuite des opérations de rénovation urbaine et la création de nouveaux logements.

Les avenues doivent être beaucoup moins routières. Ces voies de desserte sont larges avec des fronts bâties en recul par rapport à l'alignement renforcent le caractère routier de ces voies. De plus, aucun aménagement qualifiant ces voies n'a été fait, ce qui accentue l'impression routière.

Dès lors, il s'agira de :

- Renforcer et valoriser le pôle de services et d'animation. Ce pôle pourrait accueillir des activités de services aux entreprises et aux particuliers : artisanat résidentiel, banques, restaurants, etc. ;
- Valoriser ce secteur stratégique sur le territoire en l'utilisant notamment comme une vitrine depuis le réseau ferré ;
- Développer les interconnexions et les continuités entre ce secteur et les secteurs environnants, en lien avec les réflexions sur l'emprise A12, le reste du corridor ferroviaire et la RN10 ;

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

- Améliorer le paysage urbain, notamment aux abords des avenues des Prés et Gaston Monmousseau et jusqu'au carrefour de la Mare Savin. Ces avenues, largement dimensionnées, accueillent une importante circulation, elles ont un rôle potentiel de vitrine aujourd'hui peu mis en valeur ;
- Requalifier et/ou conforter les espaces publics du secteur (pôles sportifs, abords du Parc de la Couldre, etc.) et développer le réseau pour les modes actifs ;
- Réaffirmer une dynamique spatio-économique de la zone d'activités de l'Observatoire pour enrayer son déclin
- Favoriser le renouvellement urbain du bâti ancien devenu obsolète en autorisant sur certains secteurs, notamment le long des avenues des Prés et Gaston Monmousseau, des bâtiments plus hauts, mais surtout garantissant partout une plus grande qualité architecturale ;
- Réarticuler ce secteur avec le carrefour et le pont de la Mare Savin (infrastructure à requalifier), avec la gare de Trappes ainsi qu'avec le pont Leclerc ;
- Améliorer la desserte de ce secteur en transports collectifs structurants pour le relier aux autres secteurs de l'agglomération et pas uniquement à la gare de Trappes ;
- Améliorer les liaisons vers les gares, notamment les liaisons cyclables et le reste de l'agglomération ;
- Profiter de la reconversion à terme du pôle gare de Trappes pour développer des activités à forte valeur ajoutée. Globalement, l'arrivée d'une grande entreprise renforcerait l'image de cette zone qui a finalement assez peu d'identité ;
- Permettre l'implantation de nouveaux équipements directement liées ou nécessaires aux activités de la zone, afin d'apporter un service aux entreprises et de valoriser leur activité. Cela vise à favoriser notamment l'installation d'une crèche inter-entreprises, d'un hôtel d'entreprises mais également d'équipements de formation (école d'enseignement supérieur, centre de formation professionnelle, etc.) afin de créer des synergies avec les entreprises du territoire et de réaliser de véritables dynamiques économiques ;
- Optimiser les potentiels fonciers de ce secteur bien desservi.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Préserver les ambiances urbaines le long des grandes avenues et au sein du secteur en favorisant des projets qui s'inscrivent dans les gabarits existants et qui respectent le rythme des façades ; les hauteurs sont ainsi limitées à 22 mètres le long de l'avenue des Prés et entre 15 et 18 mètres sur le reste du secteur ;
- Instaurer un retrait à l'alignement ;
- Maintenir les grandes destinations de chaque secteur tout en offrant une possibilité d'intensification et d'une plus grande mixité à long terme (notamment à proximité de la gare de Trappes sous condition de libération d'une partie du foncier de Météo France) ;
- Renforcer l'accueil de locaux à destination d'artisanat et de bureaux ;
- Réorienter la zone d'activité de l'Observatoire autour d'activités de commerces et des services concentrées en une polarité commerciale ;
- Dans le secteur d'activités, limiter la programmation d'équipements à ceux fonctionnant en synergie avec la zone d'activités et apportant une plus-value en terme de fonctionnement aux activités présentes.
- Retraiter les voies principales et le carrefour de la Mare Savin pour renforcer la dimension urbaine du secteur et prolonger les « effets positifs » du plateau urbain au sud des voies ferrées.

Déplacements

- Créer des liaisons douces reliant les quartiers et permettant l'accès à la gare de Trappes ;
- Renforcer la desserte en transports collectifs structurants en accompagnement de l'optimisation et de la densification du secteur.

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

- Renforcer le rôle de corridor écologique des trames vertes existantes entre le Bois de Trappes et l'Ile de Loisirs.

3 « Guyancourt-Ville »

Développement urbain

- Créer une véritable centralité autour de l'implantation du futur métro
- Renforcer les centralités complémentaires sur les principaux quartiers du secteur
- Engager des logiques de développement et/ou de renouvellement sur les secteurs stratégiques

Déplacement

- Assurer une hiérarchisation et un développement de la trame viaire pour améliorer les liaisons avec l'existant :
- Restructurer les axes principaux
 - Conforter les axes secondaires
 - Assurer les liaisons (principe de tracé)

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

- Valoriser les portes d'entrées du secteur par un traitement qualitatif
- Valoriser les espaces paysagers
- Veiller à la qualité de la lisière boisée
- Garantir l'unité des terres agricoles
- Assurer un axe visuel entre la ferme et l'Eglise
- Assurer le maintien de la Trame Verte et Bleue



1. Contexte

Ce secteur, situé sur la commune de Guyancourt, à l'articulation entre l'agglomération saint-quentinoise et l'ensemble de l'OIN Paris-Saclay (Versailles et Saclay notamment) est un territoire très dynamique au niveau économique (nombreuses entreprises innovantes) et en cours de développement avec un pôle urbain important de l'agglomération : le quartier de Villaroy.

Secteur mixte, à l'articulation de plusieurs zones d'activités, il accueille le parc d'activités de Villaroy et est à proximité du parc d'activités des Portes de Voisins, du parc d'activités de la Grande Île, de la zone d'activités du Moulin à Vent et du Parc d'activités du Mérantais. Il constitue un pôle majeur en terme de concentration d'emplois tertiaires et ce, notamment par la présence du Technocentre Renault.

Le poids économique de ce secteur continue d'augmenter grâce aux opérations d'immobilier tertiaire récentes ou en projet. Son rôle va être conforté dans le cadre du développement des activités liées au développement du Cluster Paris Saclay en particulier avec le positionnement de l'une des stations de la ligne 18.

Par ailleurs, en raison d'importantes réserves foncières mutables, telle que la friche industrielle de 38 000 m² de bureaux sur 22 ha anciennement occupée par l'entreprise Thalès, ce secteur offre de réelles opportunités de développement.

À proximité, le Parc Val Saint-Quentin accueille 13 entreprises qui concentrent près de 1800 emplois, notamment dans des domaines économiques à forte valeur ajoutée comme l'ingénierie.

Ce secteur comporte également un pôle plus mixte qui regroupe des logements, des équipements, des commerces et services avec les quartiers de Villaroy, Europe, Centre-Ville et Pont du Routoir.

La ZAC de Villaroy, en cours de réalisation, aboutira rapidement à la création de nouveaux logements. L'entrée de ville, en cours de réalisation permet l'émergence d'un programme d'environ 130 logements, d'un hôtel, de commerces, de bureaux et un pôle de santé.

Le développement de ce quartier sera structuré autour de la centralité urbaine existante, qui intègre des commerces de proximité et un pôle d'échanges (autobus, taxis, vélos, parc de stationnement) en entrée de quartier, Place Georges Besse. Cette ZAC, et les terrains encadrant la place des frères Perret, offrent par ailleurs un potentiel foncier de l'ordre de 8 hectares, en bordure des principaux axes de desserte en TC (TCSP SQY-Massy-Satory-Versailles) et à proximité immédiate de la gare du futur métro automatique (Grand Paris Express).

2. Enjeux et objectifs

Avec les perspectives d'amélioration des liens avec le reste de l'agglomération et les territoires environnants et surtout avec l'arrivée projetée d'une gare (SQY EST) du métro Grand Paris Express, ce secteur a vocation à se développer et à se renouveler sur plusieurs de ses parties, tant du point de vue du développement économique que de l'habitat et des équipements/services/commerces.

A terme, il constituera un des pôles urbains structurants de l'agglomération et de l'OIN, en complément des trois pôles urbains majeurs identifiés sur l'OIN Paris Saclay à ce jour (autour des gares de SQY, Versailles et Massy).

Aussi cette OAP poursuit les enjeux suivants :

- Intégrer les projets supra communaux et en tirer parti pour le développement de l'agglomération et du secteur en construisant notamment une stratégie de développement autour de l'implantation du futur métro de la ligne 18 du Grand Paris Express, du



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

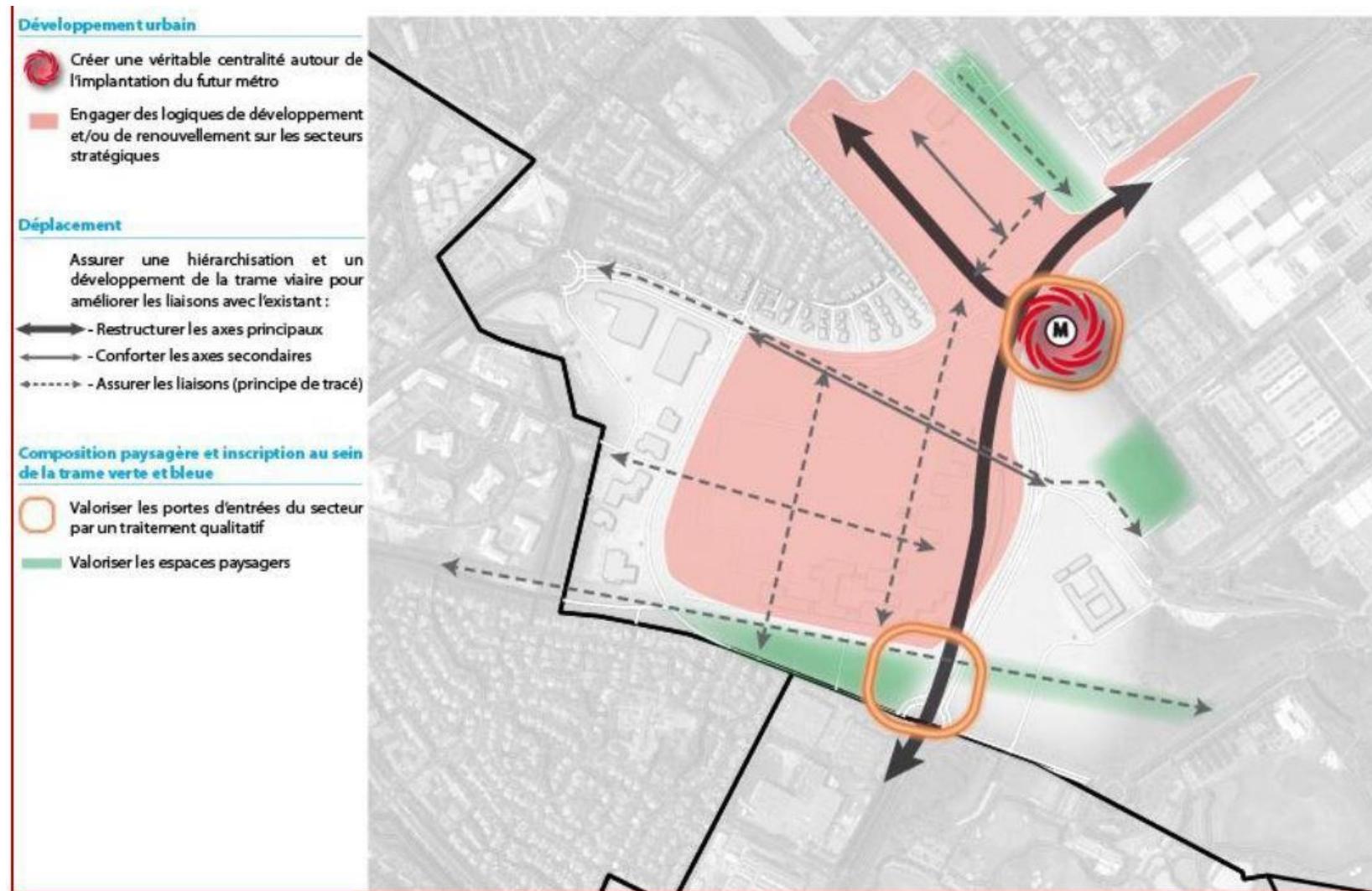
- développement d'une nouvelle station et de l'intersection des transports en commun en site propre ;
- Participer au développement du Cluster de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay ;
 - Créer les conditions d'accueil et d'acceptabilité pour l'implantation de la station de métro envisagée à l'intersection des avenues de l'Europe et Léon Blum ;
 - Améliorer et établir des liens avec l'existant entre les différents quartiers (La Minière et Villaroy, le Technocentre, le Pont du Routoir) et les territoires environnants (Vallée de la Bièvre, Buc, Versailles - Plateau de Satory, Est du Plateau de Saclay, etc.) ;
 - Désenclaver et améliorer les liaisons (lisibilité et efficacité du réseau de transports collectifs, fluidité et maillage du réseau routier) avec Versailles, l'est du Plateau de Saclay et le reste de l'agglomération, notamment le pôle centre urbain de Saint-Quentin ;
 - Assurer la structuration des connexions routières, bus (notamment le TCSP Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines), et modes actifs autour de la nouvelle gare de Saint-Quentin Est et permettre la desserte de l'ensemble du site ;
 - Veiller à l'unité des terres agricoles pour en permettre l'exploitation, préserver spécifiquement les terres agricoles inscrites dans le périmètre de ZPNAF et veiller à la poursuite des objectifs de celle-ci ;
 - S'assurer que le barreau de liaison RD91 RD938 envisagé par le Conseil départemental 78, si sa réalisation reste d'actualité, intègre bien
 - les objectifs de développement urbain,
 - la préservation de l'unité des terres agricoles du secteur de la Minière,

- l'engagement de réaliser les travaux d'aménagement du carrefour de la Minière conformément aux exigences de la ville,
- la préservation de la continuité écologique entre les vallées de la Bièvre et de la Mérantaise ;

- Améliorer l'offre de logements et de services pour les entreprises présentes sur la commune et pour les futurs employés ;
- Développer des activités complémentaires au tissu économique existant, en veillant aux équilibres locaux ;
- Favoriser l'équilibre entre le développement économique et l'offre de logement ;
- Améliorer l'accessibilité et l'offre hôtelière du territoire pour faciliter le déroulement de manifestations sportives d'envergure nationale, voire internationale, telle que la Ryder Cup.
- Maintenir le niveau et la qualité des équipements de la commune ;
- Valoriser les qualités paysagères du site et des espaces naturels et le maintien de continuités vertes nord-sud, entre la Vallée de la Bièvre et la Vallée de la Mérantaise, en passant par le Golf ;
- Veiller à l'inscription urbaine des projets d'infrastructure (métro, carrefour de la Minière, ...) pour ne pas créer de coupure nuisible aux relations entre les territoires ;
- Assurer la capacité d'évolution du territoire ;

Les orientations d'aménagement et de programmation sont développées pour répondre aux enjeux ci-dessus selon deux zooms opérationnels : le premier autour de l'ancien terrain Thalès et le second comprend les îlots Armstrong, Fédérés et la place des Frères Perret.

3.1 « Guyancourt Est Thalès »



Développement urbain

- Garantir le lien avec les quartiers environnents lors de l'aménagement de la parcelle Thalès ;
- Assurer une visibilité de ce secteur depuis les axes structurants pour conforter son rôle de porte et de vitrine d'entrée d'agglomération ;
- Assurer la mixité fonctionnelle, urbaine et sociale à l'échelle du secteur ;
- Veiller à l'harmonie des nouvelles constructions avec les bâtiments existants afin qu'elles s'inscrivent dans le prolongement des gabarits présents aux alentours ;
- Définir un secteur résidentiel assurant la transition entre les quartiers de l'Europe et de Villaroy en promouvant des formes urbaines de qualité et le respect de l'intimité ;
- Assurer une localisation préférentielle des activités sur la RD 91 déviée, dont l'organisation bâtie pourrait être envisagée en plan libre.

Déplacements

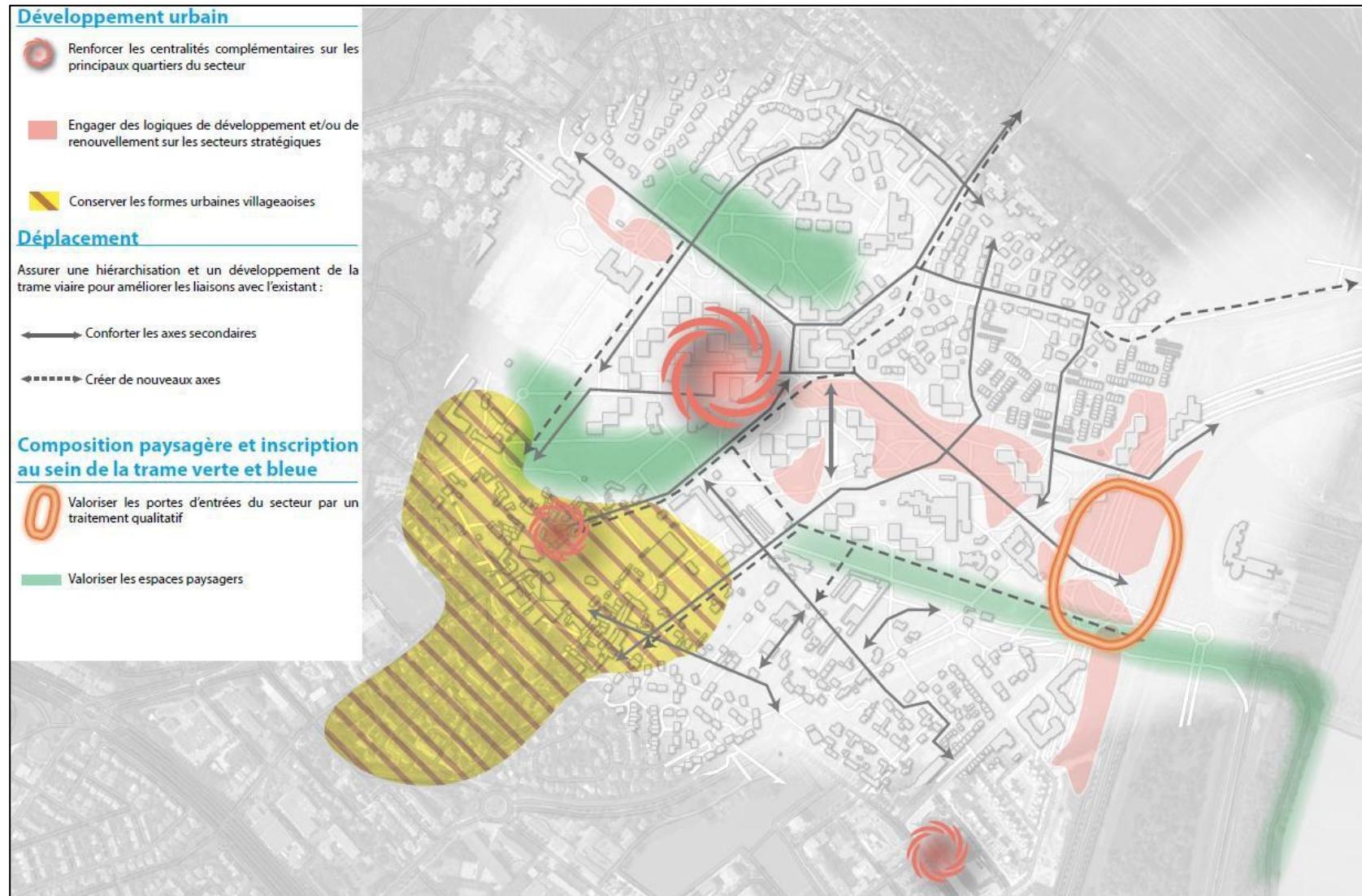
- Simplifier la lisibilité et la cohérence des circulations sur le réseau routier structurant ;
- Créer une porte d'entrée à l'échelle de l'agglomération ;
- Concentrer le trafic de transit en limite de l'agglomération ;
- Apaiser le trafic dans les secteurs d'habitat ;
- Créer des liaisons mixtes entre les secteurs d'activité et d'habitat ;
- Créer un pôle multimodal permettant :
 - D'intégrer l'arrivée du métro et le développement de la station Saint-Quentin-en-Yvelines Est ;
 - D'accueillir les stations de bus et de transport en commun en site propre ;

- D'offrir des stationnements ;
- D'intégrer l'hypothèse de l'arrivée d'une branche de la TGO depuis la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- De dévier la RD 91 à l'est de Thalès pour relier cet espace à la ville en pacifiant les circulations et améliorer la lisibilité du réseau viaire (projet conditionnant toute l'évolution de ce secteur et qui devra être étudié avec le Conseil départemental) ;
- D'assurer l'interaction et l'accessibilité à tous modes et notamment aux piétons et vélos ;
- D'assurer les continuités viaires et les liaisons piétonnes avec les quartiers environnants.

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

- Hiérarchiser les espaces en fonction de la présence végétale (en fonction des types et fréquentation d'implantation des essences) ;
- Prévoir l'évolution des buttes qui encerclent l'îlot pour améliorer l'urbanité ;
- Traiter les limites et liaisons avec le secteur pavillonnaire de l'Europe ;
- Assurer la continuité avec la trame verte et bleue et l'axe de composition du quartier ;
- Préserver la « boule de Thalès » pour marquer l'entrée de ville et symboliser l'histoire du lieu ;
- Étudier la possibilité de préserver certains éléments et trames du bâti industriel de Thales au regard de leurs qualités techniques et comme marqueur de l'histoire du secteur, sans toutefois risquer de compromettre les projets.

3.2 « Armstrong-Fédérés-Place des Frères Perret »



Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération

Les îlots Armstrong et Fédérés étaient identifiés dans le PLU de Guyancourt comme secteur en attente d'un projet d'aménagement au titre de l'article L151-41 5° du Code de l'Urbanisme, les terrains autour de la Place des Frères Perret sont les derniers secteurs de développement de la ZAC de Guyancourt II. Ces secteurs n'ont pas évolué comme les autres parties du quartier du Pont-du-Routoir lors du développement du secteur de la Mare Jarry qui avait permis d'amorcer un rééquilibrage social, une valorisation de la polarité commerciale et la création de liaisons vers le centre-ville. Les orientations pour la poursuite de l'évolution du quartier du Pont-du-Routoir visent à conforter et poursuivre celles de la période précédente.

Développement urbain

- Conserver des formes urbaines typiques du centre-ville :
 - Garantir un renouvellement urbain de qualité préservant la charpente paysagère,
 - Éviter les architectures disparates et les gabarits disproportionnés par rapport aux bâtis existants, ne correspondant pas à l'esprit village ;
- Assurer la mixité du secteur en permettant une diversification du tissu à dominante résidentielle ;
- Renforcer la centralité commerciale ;
- Permettre les petites activités au sein des zones de développement ;
- Améliorer le traitement de l'entrée de quartier-entrée de ville en créant un seuil entre l'espace ouvert agricole et la ville ;
- Assurer les continuités entre les différentes entités du quartier :
 - Désenclaver le secteur pavillonnaire,
 - Améliorer le lien vers le centre-ville,
 - Assurer le lien entre le Pont-du-Routoir et le hameau de la Minière,
 - Mieux intégrer le foyer ADOMA réhabilité, à la Ville ;

- Mettre en place un épappelage des hauteurs pour assurer une urbanisation harmonieuse ;
- Optimiser le foncier et améliorer l'urbanité :
 - En rationalisant le stationnement pour limiter les grandes nappes imperméabilisées le long des voies et qui donnent un aspect distendu,
 - En créant des accroches urbaines par la création d'immeubles en alignement sur le boulevard Jean Jaurès ;
- Permettre la valorisation et la requalification du parc de logements de Versailles Habitat quand cela est nécessaire.

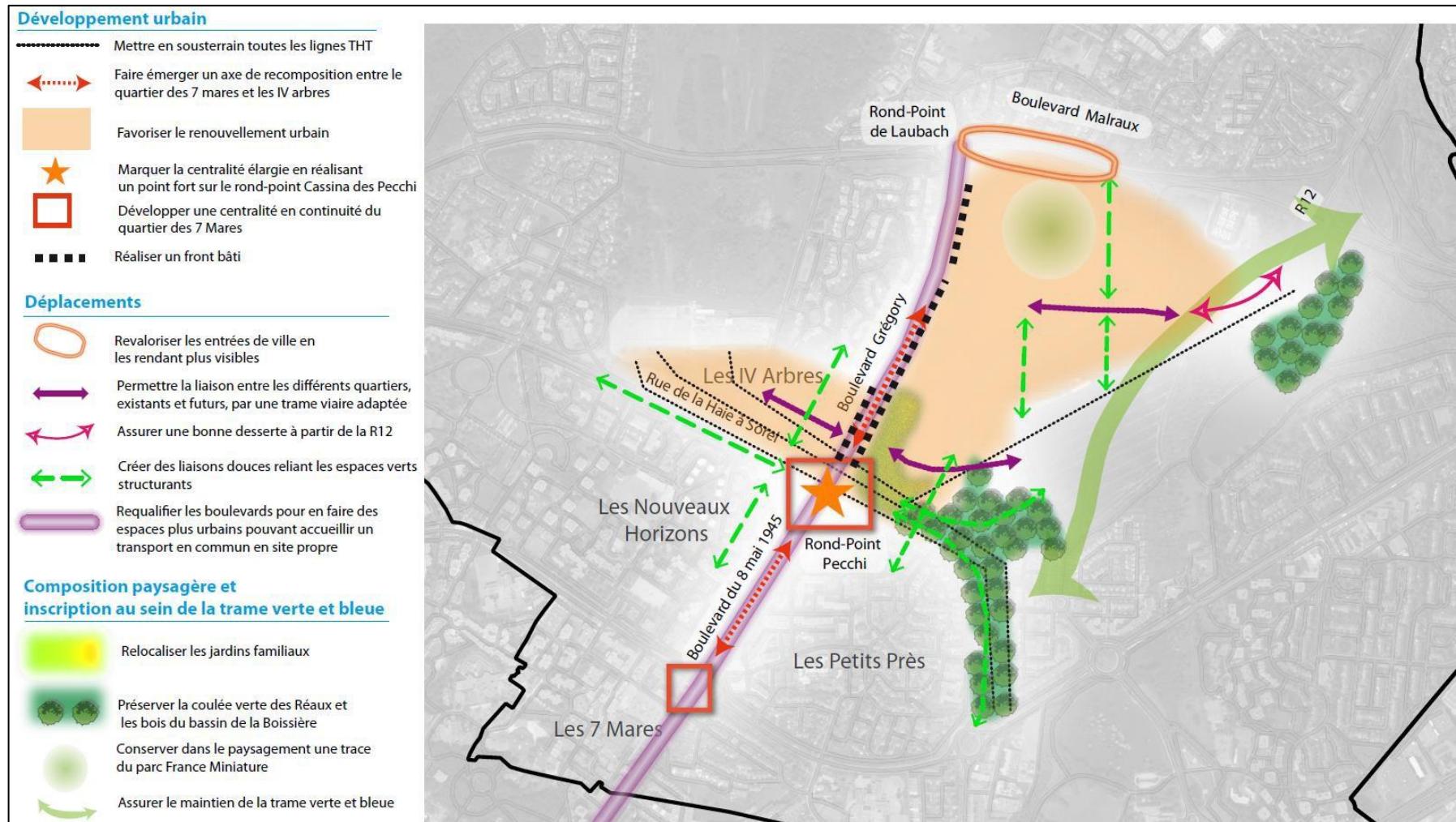
Déplacements

- Assurer le lien entre les entités du quartier et avec les quartiers environnants ;
- Garantir à la fois la desserte et une circulation apaisée sur le boulevard Jean Jaurès ;
- Assurer les continuités douces vers la vallée de la Bièvre et les étangs de la Minière.

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

- Assurer les cheminements doux et végétalisés entre les espaces verts structurants du secteur :
 - Paul et Virginie,
 - Bois de la Grille,
 - Rigole de Guyancourt,
 - Vers le centre-ville ;
- Valoriser la trame des espaces verts, assurer la continuité entre la rigole de Guyancourt, l'Étang du Château et le bois de la Grille.

4 « Vers une centralité élargie »



1. Contexte

Ce secteur, situé au cœur de la commune d'Elancourt et d'une superficie d'environ 40 ha, est composé de plusieurs entités spécialisées qui fonctionnent pratiquement en autonomie :

- **Les IV arbres :**

Cette zone d'activités d'environ 5 ha est en perte de vitesse alors que sa position stratégique le long de la haie à Sorel, en pleine mutation, pourrait faire évoluer le secteur.

Avec une architecture vieillissante et de médiocre qualité, seule une démolition peut être envisagée. Cette zone est en cours d'acquisition par Saint-Quentin-en-Yvelines afin de pouvoir maîtriser son renouvellement avec l'enfouissement des lignes à très haute tension.

- **La Plaine sportive Guy Boniface :**

Cet espace d'environ 10 ha est positionné le long du boulevard Grégory et de part et d'autre de la RD 58. Les installations sportives sont très utilisées par différents clubs locaux pour la pratique de nombreux sports.

- **France Miniature :**

Cette zone est un parc de Loisirs avec ses parkings dont l'activité peut vite se fragiliser. Le terrain appartenant à SQY fait environ 15 ha. Sa position en entrée de ville et sur le boulevard Grégory est intéressante.

- **Le centre de loisirs :**

Récemment rénové, il occupe un terrain d'environ 2 ha. Toutefois, l'entrée est positionnée sur l'arrière d'un quartier et en retrait par rapport à l'accès. Ce centre de loisirs est donc confidentiel.

- **Le centre social et le terrain de l'ancien groupe scolaire Sainte Thérèse et du Point Association Jeunes (PAJ) :**

Sur un espace de près de 2 ha, les préfabriqués de l'ancien Groupe Scolaire Sainte Thérèse et du PAJ peuvent être démolis. Le PAJ devra être relocalisé.

- **Les Jardins Familiaux :**

Ce terrain est occupé par des petits jardins potagers cultivés par des particuliers pour leur consommation personnelle. Ils sont aujourd'hui positionnés sous les lignes à très haute tension sur le terrain situé à proximité du rond-point Cassina des Pecchi.

La réflexion sur l'évolution de ce secteur pourrait intégrer la requalification du quartier des 7 Mares qui est le centre administratif et culturel de la ville d'Elancourt. Ce centre n'a aucune visibilité depuis les boulevards puisqu'il est introverti et a été conçu sur une dalle pour le piéton.

Ce secteur est irrigué par de larges voies de circulation qui séparent les différentes zones. Les nombreuses coulées vertes qui innervent ce secteur ne permettent pas d'avoir des vues dégagées sur le paysage et sont peu visibles depuis ces axes de circulation. Par ailleurs, les lignes à haute tension et les pylônes s'imposent dans le paysage du plateau en créant une contrainte majeure

2. Enjeux et objectifs

Les objectifs principaux

Même si les espaces périphériques ont vocation à rester principalement résidentiels, ce grand secteur a **vocation à être le centre-ville élargi** d'Élancourt, et sera donc mixte à cette échelle. Ce centre élargi vise à devenir **l'espace d'articulation** des différentes parties d'Élancourt (Clef de Saint-Pierre et Village) et des communes environnantes (Maurepas). Les potentiels de renouvellement doivent être optimisés pour s'inscrire dans cette vocation. Le passage d'un TCSP pourrait devenir un levier pour ceux-ci.

L'attractivité de la **centralité** pourrait s'appuyer sur un quartier des **Sept Mares** conforté et un redéveloppement en **complémentarité du centre des IV Arbres** qui passerait par :

- **L'enfouissement des lignes à haute tension** ;
- Le développement des **centralités principales actuelles et futures** autour de voies structurantes de liaison du quartier des 7 Mares à France Miniature en passant par les IV Arbres, espace central du projet de renouvellement / requalification urbaine ;
- **La requalification des boulevards** pour limiter leur aspect routier, renforcer les liens entre les quartiers et y intégrer des transports collectifs en site propre ;
- **La revalorisation des entrées de ville** en les rendant plus visibles ;
- **La valorisation du secteur** en créant des **liaisons douces** entre les **espaces verts** structurants et le **pôle sportifs / loisirs** ;
- La préservation des **parcs**.

Les enjeux

- **Reconquérir les quartiers centraux et revaloriser les centralités existantes** :
 - Redynamiser le secteur des IV arbres pour accueillir une programmation mixte et l'implantation d'équipements pour faire de ce quartier une articulation entre les quartiers nord/sud et ouest/est et dans le prolongement de la centralité actuelle des 7 Mares ;
- **Faire émerger un axe de recomposition** entre le quartier des 7 mares et les IV arbres par l'ouverture des quartiers sur le boulevard du 8 mai 1945 ;
- **Assurer les évolutions et les mutations nécessaires** sur le plateau
 - assurer les mutations et le renouvellement des secteurs urbains déjà constitués mais ayant besoin d'être redynamisés ;
- **Requalifier les boulevards et les grands axes** pour rendre les voies plus urbaines et pouvoir ainsi accueillir un TCSP ;
- **Renforcer la lisibilité des accès et des entrées** dans les quartiers ;
- **Créer des liaisons** entre les espaces structurants internes ;
- Développer **une programmation diversifiée** de logements aux typologies variées, de commerces, d'équipements, de services et d'activités.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

Les aménagements devront contribuer à la création d'une centralité élargie, présentant un tissu urbain mixte, composé de logements, d'équipements publics, de commerces, d'activités... :

- Recomposer le secteur en projetant la libération des sols de la zone artisanale des IV Arbres et la relocalisation de l'Intermarché, le maintien du centre social, de la maison des sports et du centre de loisirs, la démolition des préfabriqués de l'école Sainte Thérèse et de ceux du point jeunesse (avec relocalisation et reconstruction pour ce dernier) ;
- Réaliser un point fort sur le rond-point Cassina des Pecchi pour permettre de marquer la centralité élargie. De plus, l'implantation préférentielle de commerces et de services sur ce rond-point assurera leur visibilité et viendra conforter cette centralité. Ces implantations pourront ensuite venir s'étendre le long des boulevards afin d'y créer de l'animation ;
- Veiller à ce que les constructions nouvelles créent des formes urbaines en continuité de celles existantes (les 7 Mares, la haie Sorel et la ZAC des réaux) tout en évitant la monotonie des quartiers ;
- Traiter les espaces publics avec une certaine homogénéité dans les matériaux et les aménagements ;
- Réaliser un front bâti le long du Boulevard Grégory.

Déplacements

Irrigué par de larges voies de circulations qui séparent les quartiers, le secteur a un caractère routier très marqué, aussi sa requalification sera l'occasion de :

- Requalifier les boulevards pour en faire des espaces plus urbains et pouvant accueillir un TCSP, ce qui permettra de limiter leur aspect routier et de renforcer les liens entre les quartiers ;
- Permettre la liaison entre les différents quartiers, existants et futurs, par une trame viaire adaptée ;
- Créer des liaisons douces reliant les espaces verts structurants ;
- Revaloriser l'entrée de ville au niveau du Boulevard Malraux.

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

Le secteur s'inscrit au cœur d'un environnement très routier, malgré les nombreuses coulées vertes présentes sur le territoire. Le réaménagement de la zone sera l'occasion de :

- Mettre en souterrain les lignes THT ;
- Conserver dans le paysagement des traces du parc France Miniature ;
- Aménager des continuités de liaisons vertes ;
- Conserver et créer des espaces verts au cœur des nouveaux quartiers.

5 « D'une friche à un espace de sports et de loisirs »

Développement urbain

- Aménager un lieu de rencontre

Déplacements

- Privilégier l'aménagement d'un accès

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

- Conserver l'intégralité du massif boisé
- Conserver la qualité du site
- Assurer une continuité écologique, au sein de l'OAP et en lien avec les réservoirs extérieurs notamment ceux de l'Île de Loisirs
- Mettre en valeur une poche de conservation de la biodiversité locale
- Aménager une plateforme «panorama» en haut de la Colline pour mettre en valeur un point de vue sur l'ensemble de la région



1. Contexte

Actuellement, le site de la colline, située sur la commune d'Elancourt, n'est pas valorisé. Les accès sont peu visibles et uniquement piétons. Cela peut engendrer des problèmes d'insécurité et expliquer de nombreux dépôts sauvages.

Certains cheminements sont bitumés, mais en mauvais état, d'autres sont uniquement « entretenus » par le passage de promeneurs ou d'usagers des vélos qui s'y rendent principalement le week-end.

Les principaux usagers réguliers du site sont les utilisateurs des jardins familiaux « sauvages », au Nord-Ouest du site. Et seule une compétition de VTT, « La Revancharde », amène quelques sportifs à utiliser le site.

Les friches arborées présentes sur les flancs de la colline ne sont pas entretenues, et se sont développées spontanément depuis une vingtaine d'années.

L'évolution des friches et fruticées présentes sur le site, tendrait à terme vers une formation de boisements, avec une perte significative de biodiversité. En effet, les espèces invasives présentes sur le site auraient tendance à envahir le milieu, et à prendre l'ascendant sur les espèces locales. L'absence d'un plan de gestion de ce site met donc en péril la biodiversité sur la colline d'Elancourt. Ancien lieu de stockage des terres extraites de la ville nouvelle, la colline fait déjà partie de l'identité de la Commune, néanmoins celle-ci conserve une image peu attrayante. A ce titre, sa qualité de point culminant de l'Île de France, avec ses 220 mètres, est très peu connue. Il s'agit donc d'un site idéal et emblématique. Aujourd'hui, la ville et SQY souhaitent développer un projet plus ambitieux pour ce secteur.

2. Enjeux et objectifs

La mise en valeur de ce site constitue enfin une opportunité pour relier les quartiers de la Commune et mieux raccorder celle-ci au reste du territoire de l'agglomération.

A l'échelle locale, la colline doit être aménagée et conçue comme un point de liaison et d'articulation du quartier et également comme un point de rencontre pour les élancourtois et les autres habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY).

Le projet d'aménagement de la colline doit s'inscrire dès lors dans un réseau de liaisons vertes reliant les espaces verts majeurs, le village d'Elancourt avec son patrimoine (bassin de la Muette, vallée et ru d'Elancourt, moulin, lavoir, etc.), le quartier de la Clef de Saint Pierre et l'Île de loisirs :

- Accueillir des aménagements de sports et de loisirs et éventuellement accueillir des constructions liées et tournées préférentiellement vers ces activités :
 - Renforcer le positionnement de Saint-Quentin-en-Yvelines comme territoire de sports et de loisirs ;
 - Conforter le potentiel d'accueil des activités de VTT au regard de la candidature aux J.O Paris 2024 en autorisant des constructions sur le pied de la colline et au sommet afin de pouvoir construire des locaux nécessaires à la logistique de l'épreuve et à la valorisation du site ;
 - Offrir au plus grand nombre un espace de détente et de loisirs à l'échelle intercommunale, régionale voire nationale en aménageant un parcours pour les familles ;
- Réussir une opération exemplaire de reconversion d'un ancien site de stockage de déblais ;
- Relier les quartiers de la Commune et mieux raccorder celle-ci au reste du territoire de l'agglomération ;

- Aménager durablement et qualitativement le site de la Colline et valoriser une démarche de développement durable en prenant en compte toutes ses dimensions :
 - Préserver la dimension écologique, faunistique et floristique du lieu ;
 - Créer des emplois et de la richesse économique et favoriser l'attractivité du territoire ;
 - Permettre au plus grand nombre l'accès à des activités originales grâce notamment à l'implication du public scolaire,
 - Incrire le site dans le positionnement de Saint-Quentin-en-Yvelines comme un territoire de sports et de loisirs à l'échelle intercommunale, régionale voire nationale.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Le projet d'aménagement souhaité sur la Colline d'Elancourt doit répondre à des objectifs d'aménagement prédéfinis :

- L'aménagement d'espaces de promenades pour les familles avec éventuellement des panneaux pédagogiques sur la faune et la flore locale ;
- La création de pistes de VTT sur l'ensemble de la colline ;
- L'aménagement d'une plateforme « panorama » en haut de la Colline pour mettre en valeur le point de vue sur l'ensemble de la région et permettre la logistique pour le départ d'une piste VTT ;
- La valorisation d'un site de remblais de terre pollués ;
- Les jardins familiaux situés au nord-est du site pourraient être agrandis afin d'augmenter l'offre.

Développement urbain

Cette OAP visant un aménagement d'intérêt général préférentiellement tourné vers les pratiques sportives et de loisirs de grande envergure voire les pratiques olympiques pour le VTT. Un projet d'ensemble sera donc étudié pour permettre l'évolution de ce secteur. Les questions d'accessibilité et d'intégration paysagère devront être intégrées dans le futur projet.

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

Le projet d'aménagement est admis dans la mesure où celui-ci :

- Ne porte pas atteinte à l'intégrité d'un massif boisé ;
- Porte une attention particulière, pour chaque type d'équipement, à l'insertion dans le site pour préserver la dimension écologique, faunistique et floristique de la colline ;
- Conserve la qualité « naturelle » du site dans le choix des matériaux et l'aménagement des espaces publics ;
- Assure une continuité écologique, au sein du périmètre de l'OAP et en lien avec les réservoirs extérieurs notamment ceux de l'Île de Loisirs.

6 « Projet urbain Gare/Bécannes »

Développement urbain

- Affirmer et renforcer la centralité principale de la commune avec l'émergence d'un «coeur de ville» plus dense
- Permettre le développement d'un nouveau quartier mixte
- Développer les façades urbaines le long de la RN10 et des voies ferrées
- Accompagner la mutation de la zone d'activités de l'Agiot en un éco-pôle attractif, rayonnant et visible

Déplacement

- Créer un pôle multimodal et une gare biface, associés à la requalification des espaces publics de ce secteur
- Créer une véritable entrée de ville
- Requalifier les axes structurants pour les rendre plus urbains
- Renforcer les liaisons inter-quartiers
- Développer le maillage de secteur nord de la gare (principe de tracé)

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

- Renforcer les liens et les continuités vertes entre le projet urbain Gare/Bécannes et le reste du territoire
- Lier et mettre en réseau les entités paysagères par des corridors écologiques supports de liaisons douces; traiter la lisière sud et ouest du projet en articulation avec les espaces naturels existants;
- Préserver les vues sur le paysage (principe de localisation)
- Mettre en valeur l'axe visuel du château

1. Contexte

La Verrière se trouve à l'articulation de deux grands territoires : la zone urbaine dense de la Métropole du Grand Paris et le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Ce positionnement en fait un territoire stratégique, avec de forts potentiels de développement/renouvellement urbain, particulièrement autour de la gare de La Verrière, comme indiqué dans le Schéma Directeur Régional Ile-de-France. Le secteur du projet urbain Gare/Bécannes porte sur près du tiers du territoire communal. Il regroupe différentes entités urbaines et naturelles, avec du nord au sud :

- Le secteur d'activités de l'Agot, regroupant différents types d'entreprises de tailles variées ainsi que quelques terrains urbanisables ou en friche ;
- Des infrastructures routières de connexion métropolitaine aujourd'hui peu lisibles ;
- La gare de La Verrière accompagnée de sa gare routière et de ses nombreux espaces de stationnement ;
- Les espaces urbains d'Orly Parc 1 et 2, avec un parc de logements sociaux collectifs, une polarité commerciale et quelques équipements publics (dont l'École Régionale de Premier Degré), ainsi que le centre de gériatrie de la MGEN, appelé à muter en zone urbaine mixte (regroupement de l'activité de la MGEN sur le secteur de l'Institut Marcel Rivière) ;
- Les anciens terrains agricoles des Bécannes majoritairement en friche aujourd'hui.

2. Enjeux et objectifs

- Rechercher une meilleure urbanité et attractivité, pour une ville accueillante et solidaire, ancrée dans l'existant
 - Rechercher un équilibre entre extension et renouvellement urbain ;
 - Conforter un cœur de ville complémentaire aux petites polarités de quartier ;
 - Renforcer le rayonnement et la lisibilité de la gare ;
 - Soutenir l'émergence d'un pôle économique local, diversifié, innovant et durable ;
 - Favoriser les parcours résidentiels et accueillir de nouveaux résidents ;
 - Développer une offre de services adaptée ;
 - Assurer une mise en relation entre les secteurs résidentiels et économique de la commune.
- Améliorer l'accessibilité et désenclaver, pour une ville aisément identifiable et reliée au reste du territoire
 - Créer un pôle gare biface de part et d'autre de la voie ferrée ;
 - Connecter le projet Gare-Bécannes aux différents quartiers et communes voisines ;
 - Permettre le développement de la mobilité alternative et des intermodalités ;
 - Rendre accessible La Verrière depuis les grandes infrastructures métropolitaines ;
 - Modifier les perceptions lors de la traversée de la commune depuis la N10 ou les voies ferrées.
- Valoriser le cadre de vie et l'environnement, pour une ville nature, innovante, respectueuse de son environnement et soucieuse de la gestion des ressources :

- Mettre en scène le paysage et valoriser la vue sur la lisière sud-ouest du territoire ;
 - Conforter un maillage écologique à l'échelle de la commune et en lien avec les territoires environnants ;
 - Établir une gestion écologique et différenciée des espaces verts ;
 - Restaurer une activité agricole valorisant les terres des Bécannes ;
 - Garantir une qualité du cadre de vie aux habitants ;
 - Optimiser la gestion de l'énergie (production, consommation) et favoriser l'efficacité énergétique ;
 - Anticiper l'arrivée de nouvelles populations sur les réseaux existants.
-
- Élaborer un projet partagé, évolutif et porté par tous les acteurs
 - Proposer un projet urbain, évolutif et mutable ultérieurement ;
 - Intégrer pendant toute la durée du projet et au-delà une approche en coût global à la fois économique et écologique ;
 - Impliquer et associer dans la durée les acteurs et les citoyens ;
 - Assurer la gouvernance du projet au sein des différentes instances ;
 - Anticiper, préfigurer et donner à voir le projet.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Affirmer et renforcer la centralité principale de la commune avec l'émergence d'un « cœur de ville » plus dense (type de bâti, hauteur des bâtiments, mixité fonctionnelle, etc.) à proximité de la gare et au niveau de l'îlot Denis Forestier ainsi que sur le reste des Bécannes ;
- Développer des formes d'habitat et des formes urbaines innovantes et performantes ;
- Développer des façades urbaines le long de la RN10 et des voies ferrées ;
- Intégrer le projet aux tissus urbains existants
- Contribuer au rééquilibrage de l'offre de logements sociaux à l'échelle de la commune ;
- Diversifier les types de logements (typologie, statut et financement, à la fois dans le parc social et privé) pour permettre la réalisation de chaque étape du parcours résidentiel des populations ;
- Accompagner la mutation de la zone d'activités de l'Agiot en un éco-pôle attractif, rayonnant et visible ;
- Développer une économie de proximité sur la partie résidentielle de La Verrière, tournée vers les usagers du territoire.

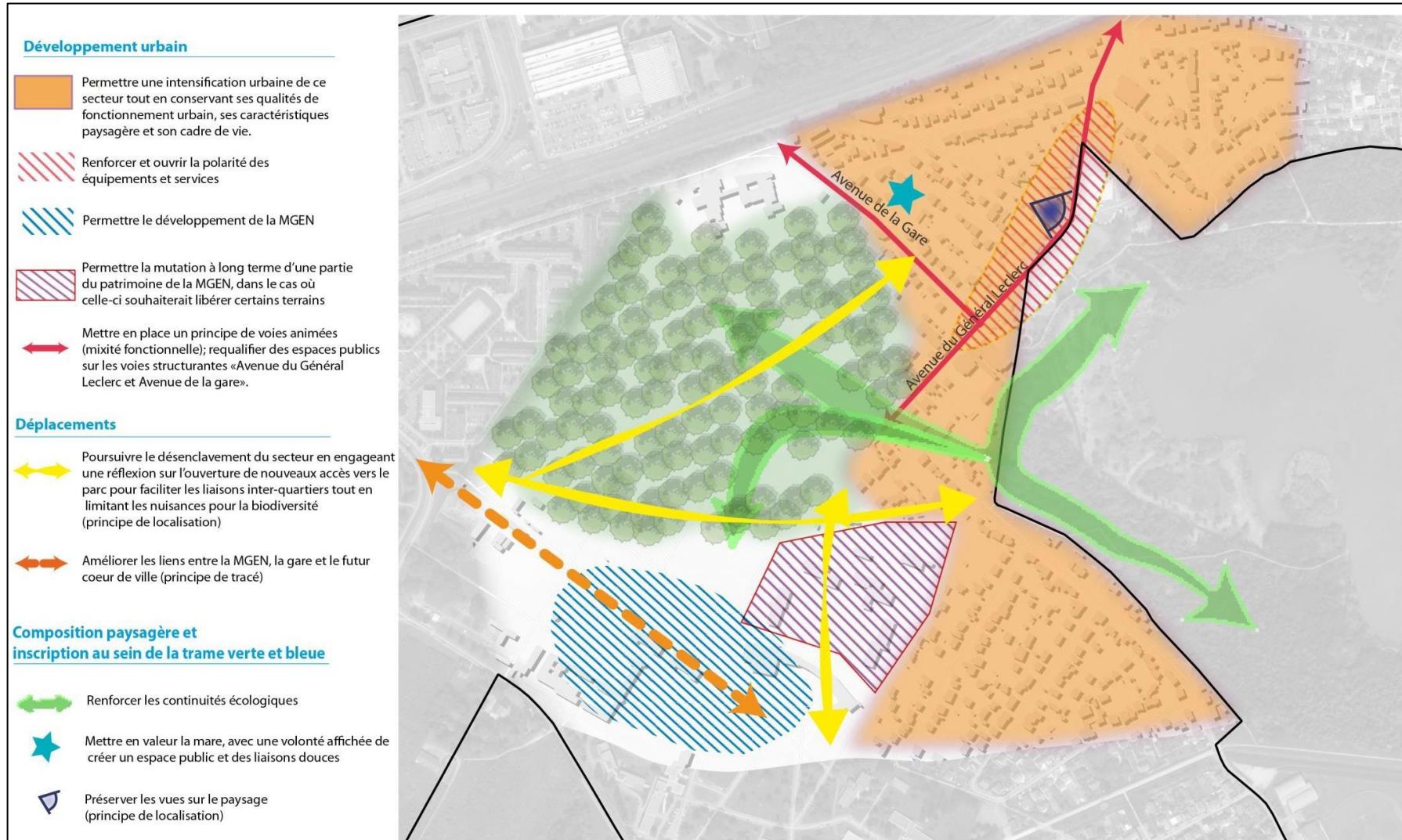
Déplacements

- Créer une véritable entrée de ville au niveau de la Malmedonne (requalification du carrefour, rétablissement de la RD13 entre Maurepas et La Verrière, enfouissement ponctuel de la RN10 et doublement du pont Schuler) et de la gare ;
- Créer un pôle multimodal et une gare biface, associés à la requalification des espaces publics de ce secteur ;
- Renforcer les réseaux pour les modes actifs.

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

- Traiter la lisière sud et ouest du projet en articulation avec les espaces naturels existants ;
- Préserver les vues sur le paysage au travers des Bécannes et sur le château au travers de l'ilot Denis Forestier ;
- Renforcer les liens et les continuités vertes entre le projet urbain Gare/Bécannes et le reste du territoire communal ;
- Lier et mettre en réseau les entités paysagères par des corridors écologiques supports de liaisons douces ;
- Valoriser les accès aux principaux espaces naturels ;
- Valoriser la ligne de crête et les lisières ;
- Préserver une couronne d'espaces verts et naturels permettant par exemple l'implantation future de jardins familiaux, vergers urbains partagés, cultures maraîchères, jardins humides,...
- Développer une gestion des eaux pluviales mixte (gestion en surface avec des noues et bassins et gestion enterrée) ;
- Limiter la surcharge de certains réseaux existants proches de la saturation ;
- Retenir l'eau en amont de l'Étang des Noës

7 « Village équipements et bois »



1. Contexte

Située à l'articulation entre les espaces urbains denses de l'Île-de-France et les espaces naturels de la troisième couronne régionale, la commune de La Verrière présente des grandes qualités paysagères et de cadre de vie.

Le secteur central du Village témoigne aujourd'hui de ces qualités et présente la particularité de constituer la principale polarité d'équipements sur la commune, tout en restant un tissu urbain à dominante pavillonnaire, relativement peu dense et peu mixte socialement et en termes de typologies de logement.

Il est structuré autour d'un cœur vert, le parc du Château, inaccessible pendant de longues années mais aujourd'hui ré-ouvert au public.

Ainsi, ce secteur se trouve géographiquement au cœur de la commune et permet de lier les différents quartiers d'habitat principalement collectif (Bois de l'Etang et Orly Parc) et d'habitat essentiellement individuel (Village nord et sud).

2. Enjeux et objectifs

- Reconnecter ce secteur au reste de la ville et en faire une rotule entre les différents quartiers ;
- Permettre une intensification urbaine de ce secteur tout en conservant ses qualités de fonctionnement urbain, ses caractéristiques paysagères et son cadre de vie ;
- Améliorer la porosité du parc et son intégration dans la commune et favoriser les liens avec le reste de la ville à l'ouest (connexion avec la gare et le développement du projet urbain « Gare / Bécannes ») ;
- Permettre la mutation à long terme d'une partie du patrimoine de la MGEN dans le cas où celle-ci souhaiterait libérer certains terrains ;
- Reconnecter et mettre en valeur les connexions douces et les continuités écologiques pour mieux relier les espaces naturels.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Développer une mixité de formes urbaines ;
- Permettre une intensification urbaine sur les axes principaux du secteur ;
- Renforcer la mixité sociale et diversifier l'offre de logements ;
- Renforcer et ouvrir la polarité des équipements et services ;
- Mettre en place un principe de voies « Avenue du Général Leclerc et Avenue de la gare » animées (mixité fonctionnelle) ;
- Requalifier des espaces publics sur les voies structurantes « Avenue du Général Leclerc et Avenue de la gare ».

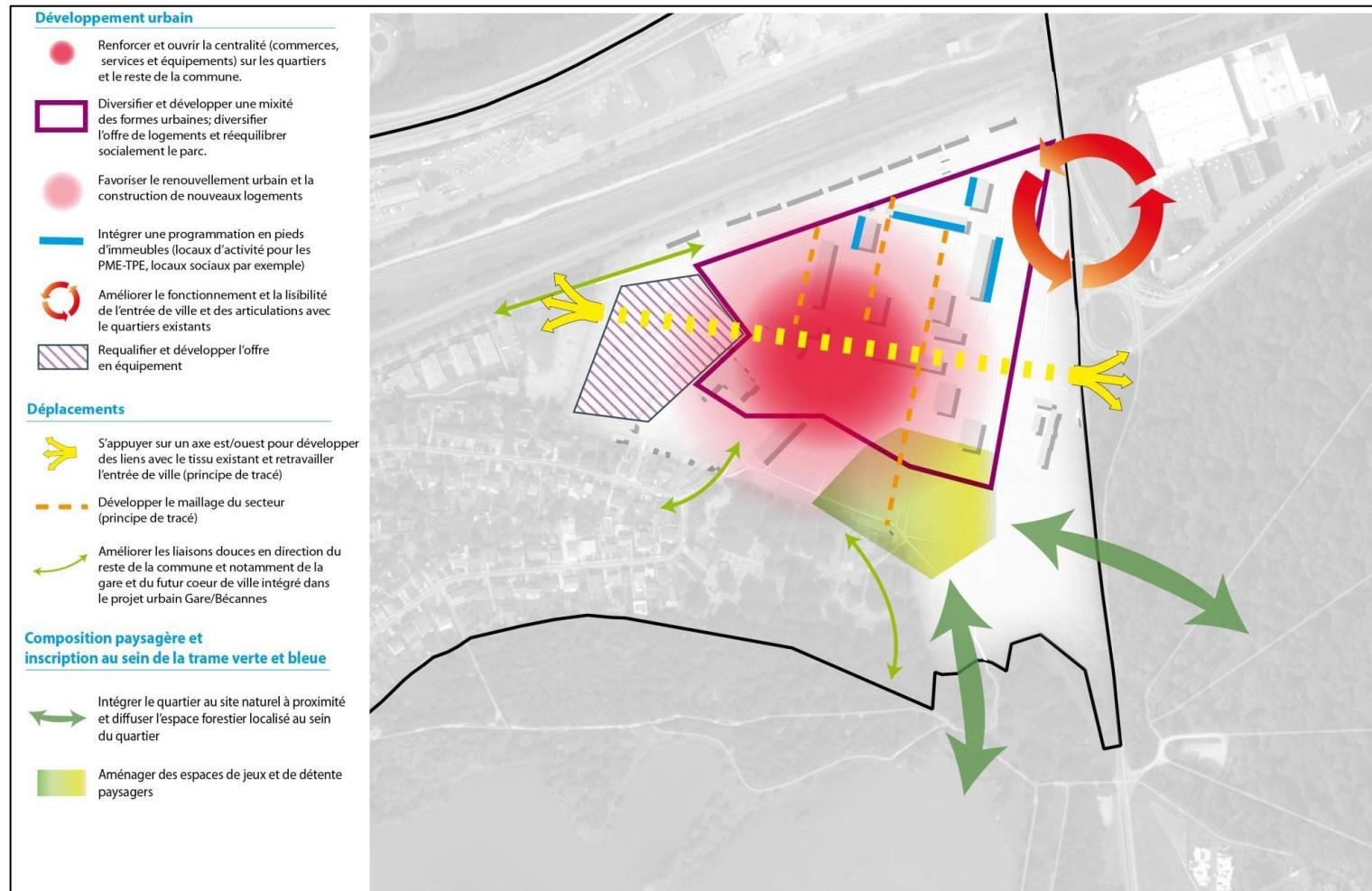
Déplacements

- Poursuivre le désenclavement du secteur en engageant une réflexion sur l'ouverture de nouveaux accès vers le parc pour faciliter les liaisons inter-quartiers tout en limitant les nuisances pour la biodiversité.

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

- Mettre en valeur, ouvrir et améliorer la visibilité des espaces non construits, pour contribuer à maintenir une qualité de vie dans un secteur plus intense ;
- Mettre en valeur la mare, avec une volonté affichée de créer un espace public et des liaisons douces ;
- Préserver le parc du Château de La Verrière comme un cœur vert pour la commune ;
- Renforcer les continuités écologiques entre l'étang des Noës, le parc du Château et le Vallon du Pommeret (au sud de la commune).

8 « Bois de l'Étang et articulation avec le village »



1. Contexte

La commune de La Verrière se trouve à l'articulation entre la dynamique urbaine du Grand Paris et de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay et la richesse naturelle du territoire avec la présence du Parc Naturel Régional de la Haute-Vallée de Chevreuse à proximité immédiate du territoire communal. La commune est également bordée ou traversée par des axes majeurs, dont les voies ferrées, la RN10 et la RD58, qui constituent également des coupures urbaines pour le territoire.

Le quartier du Bois de l'Étang se situe en bordure est de la commune, à la rencontre de ces différents axes et en limite immédiate de l'Étang de Noës, espace naturel majeur de grande qualité. Ce quartier présente la particularité d'être assez enclavé et géographiquement à l'écart de la gare et de la principale polarité d'équipements de la commune, même si les distances entre ces espaces sont relativement faibles. Il est principalement composé aujourd'hui de logements sociaux collectifs (sous la forme de tours et de barres qui contrastent fortement avec le reste du tissu urbain communal) et de quelques équipements et commerces de proximité en cœur de quartier. Les présences de la zone d'activités de Trappes-Elancourt à l'est et des voies ferrées et de la zone d'activités de l'Agot au nord contribuent à renforcer cette déqualification du secteur. De plus, la commune fait l'objet d'un projet urbain important (près du tiers du territoire communal) sur sa partie ouest et sud-ouest, à proximité de la gare de La Verrière. Le Bois de l'Étang a ainsi vocation à s'intégrer dans cette démarche de mutation et d'évolution du territoire communal et à trouver toute sa place dans le fonctionnement global de la commune.

2. Enjeux et objectifs

- Passer de la cité au quartier par l'instauration de nouveaux contours en lien avec l'environnement ;
- Repositionner le quartier du Bois de l'Étang en direction de l'étang pour tirer profit de la qualité des espaces naturels ;
- Remettre en situation le bâti conservé pour en relativiser la singularité ;
- Clarifier l'entrée de ville depuis la RD58 et l'entrée du quartier ;
- Utiliser le végétal comme élément structurant le quartier et comme appui à la hiérarchie du réseau viaire ;
- Créer un réseau de liaisons douces entre les quartiers du village et du Bois de l'Étang et entre les espaces naturels ;
- Développer un tissu urbain qui qualifie l'espace public et retravailler le rapport aux infrastructures ;
- Tisser la nouvelle urbanisation au quartier voisin dans une vision élargie ;
- Concevoir le nouveau quartier urbain autour d'une centralité partagée, intégrant un renforcement et une requalification des équipements ;
- Prendre en compte les aspects environnementaux, notamment les nuisances liées aux infrastructures ferrées et routières, aux activités industrielles à proximité du quartier et aux lignes à haute tension.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Diversifier et développer une mixité de formes urbaines, tout en intégrant le bâti conservé et en veillant aux transitions entre les différentes formes urbaines ;
- Renforcer et ouvrir la centralité (commerces, services et équipements) sur les quartiers et le reste de la commune ;
- Améliorer le fonctionnement et la lisibilité de l'entrée de ville et des articulations avec les quartiers existants ;
- Diversifier l'offre de logements et rééquilibrer socialement le parc ;
- Redynamiser et renforcer la polarité « commerces / services / équipements » ;
- Requalifier et développer l'offre en équipement ;
- Valoriser les qualités des bâtiments de logements conservés (liste non actée à ce jour) et intégrer ceux-ci dans la nouvelle dynamique du quartier.

Déplacements

- Ouvrir une nouvelle entrée de ville dans le quartier, véritable épine dorsale de la nouvelle urbanisation ;
- Améliorer les liaisons douces en direction du reste de la commune et notamment de la gare et du futur cœur de ville intégré dans le projet urbain Gare/Bécannes.

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

- Requalifier les espaces publics et renforcer leurs qualités paysagères en lien avec les espaces naturels de l'Étang des Noës et leur rôle fédérateur ainsi qu'avec la diversification de l'animation urbaine (commerces, services, équipements, ...) ;
- Réduire les nuisances environnementales (infrastructures ferrées et routières, activités industrielles à proximité du quartier) et

envisager le dévoiement ou l'enfouissement des lignes aériennes à haute tension traversant actuellement le secteur ;

- Améliorer les porosités et les circulations douces entre les espaces urbains (au nord) et les espaces naturels (au sud) tout en préservant les espaces les plus sensibles au niveau écologique ;
- Diffuser l'espace forestier localisé à proximité au sein du quartier.

9 « Requalification du centre commercial de la Sourderie pour une meilleure visibilité »

Développement urbain

- Ouvrir le centre commercial sur l'espace public pour renforcer l'animation du secteur
- Préserver les linéaires commerciaux pour garantir une plus grande mixité fonctionnelle
- Requalifier les espaces publics pour en faire des vecteurs d'animation urbaine et sociale

Déplacement

- Requalifier les secteurs de stationnement pour limiter leur impact visuel
- Développer et/ou valoriser le maillage de liaisons douces pour renforcer les liens entre les quartiers

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

- Travailler sur la signalétique du quartier pour gagner en lisibilité



1. Contexte

Situé au cœur de Montigny-le-Bretonneux, ce quartier est plutôt confidentiel par rapport au reste de l'agglomération malgré une forte identité architecturale relative à la présence de l'« œuvre » de Ricardo Bofill. Il est majoritairement résidentiel mais est accompagné de nombreux équipements et de commerces de proximité concentrés sur le centre commercial de la Sourderie.

Son offre de proximité doit être maintenue pour y offrir une certaine qualité de vie au quotidien.

Le centre commercial est refermé sur lui-même, introverti et peu lisible depuis les voies. Disposant d'une locomotive grâce à la présence d'une supérette, il draine une partie de la population environnante. Toutefois, il n'atteint plus une taille suffisante pour conserver son attractivité qui est donc à relativiser au regard de la diversité de son offre commerciale.

Ce secteur est irrigué par le boulevard Descartes qui permet de traverser le quartier sans que cela soit perçu comme une coupure urbaine comme certains axes majeurs de l'agglomération. Ce boulevard est aussi desservi par des lignes de transports en commun structurantes de SQY.

Le boulevard contourne le centre commercial de la Sourderie créant ainsi une anomalie dans la rectitude de la voie et une rupture visuelle dans la composition des fronts bâtis.

La proximité du bassin de la Sourderie et la monumentalité de son architecture donne une résonnance particulière au positionnement de ce centre commercial qui apparaît en « arrière de » et donc sans une grande

lisibilité. La place Jacques Cœur, autour de laquelle s'organise le centre commercial, principal espace public du secteur, présente un caractère vieillissant qui limite l'attractivité de ce pôle.

A noter, la présence d'équipements publics comme la maison de quartier Louis Jouvet et le conservatoire municipal de musique qui sont des atouts pour le rayonnement de l'ensemble de ce quartier.

L'Hôtel de Ville de Montigny-le-Bretonneux, la maison médicale de garde et également la police municipale sont présents à proximité immédiate de ce secteur. Aussi, il constitue un pôle de proximité important même si ces équipements sont peu visibles et ont un positionnement plutôt confidentiel. Ce point ne doit donc pas devenir une faiblesse de ce secteur.

2. Enjeux et objectifs

L'enjeu principal de ce secteur est la préservation de l'attractivité du centre commercial avec le renouvellement du bâti et la requalification de l'espace public. La conservation du caractère résidentiel à proximité immédiate est une évidence. La présence d'une composition architecturale monumentale à proximité doit être mise en valeur depuis le boulevard Descartes.

Pour ce faire, cette OAP poursuit les objectifs suivants :

- Améliorer la visibilité et le confort du centre commercial de la Sourderie en l'ouvrant sur l'espace public (ambiance, confort du chaland, signalétique et stationnement) en lien avec les projets de restructuration du pôle d'équipement ;
- Rendre plus visible et permettre des usages sur la pièce d'eau du Lac et ses abords pour en faire un lieu attractif au-delà des quartiers limitrophes ;
- Améliorer les liaisons et notamment les liaisons douces vers les autres quartiers et des continuités paysagères ;
- Ouvrir les quartiers qui sont aujourd'hui fermés et introvertis en poursuivant le réseau de liaisons douces.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Ouvrir le centre commercial et mettre en valeur les Arcades du Lac ;
- Conserver des épannelages plutôt bas ;
- Conserver l'esprit de la trame bâtie initiale notamment pour respecter l'architecture monumentale de Bofill ;
- Requalifier la place Jacques Cœur.

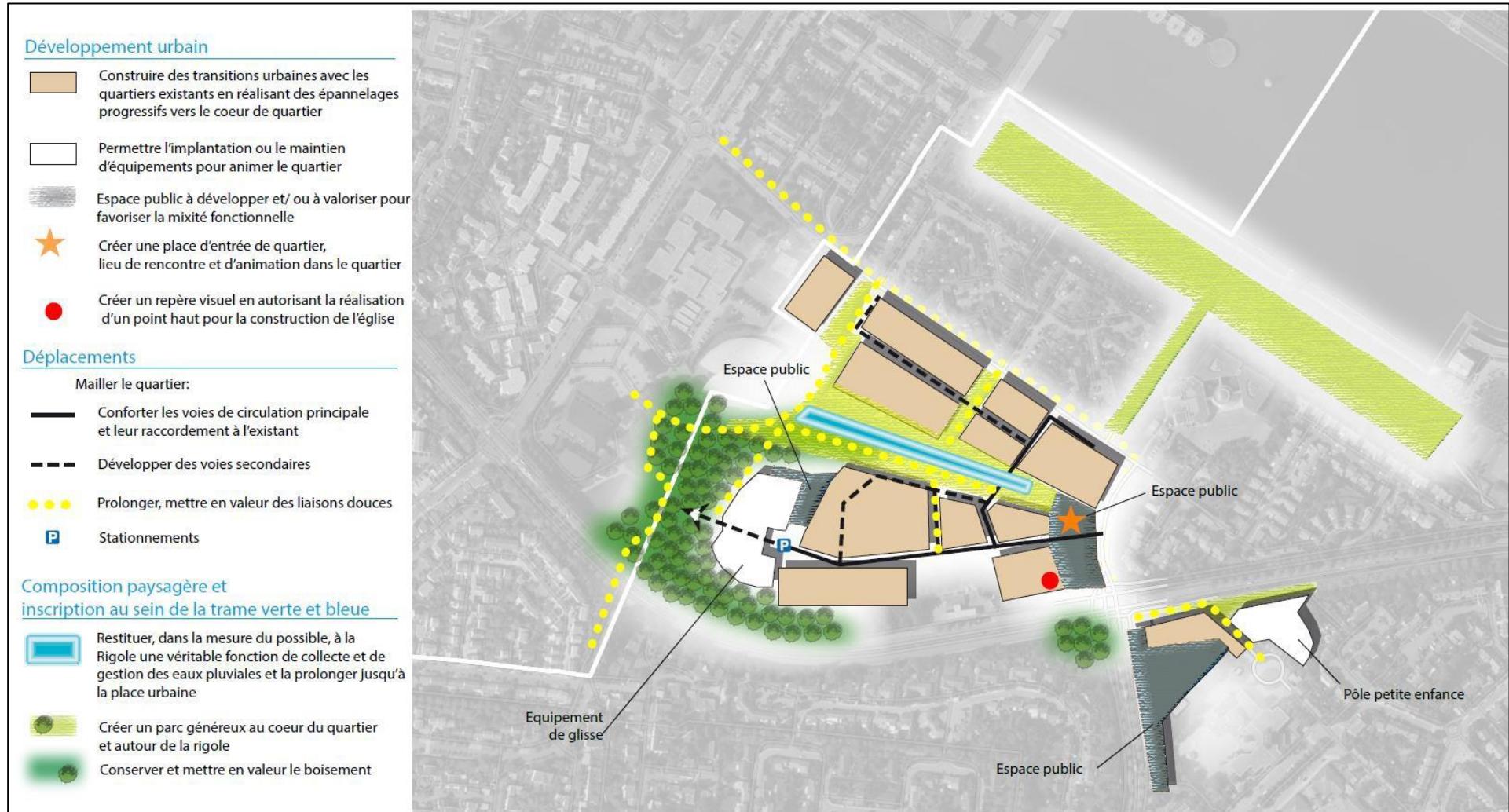
Déplacements

- Créer des liaisons douces visibles reliant le pôle de l'hôtel de ville et les berges du lac.

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

- Respecter les orientations de la charte des espaces publics.

10 « La Remise, un éco-quartier paysager »



1. Contexte

Le terrain de la Remise est l'une des dernières grandes réserves foncières de l'agglomération et de la ville de Voisins-le-Bretonneux.

Il s'agit de créer un nouveau quartier sur ce site, dans le prolongement du Quartier du Lac et en liaison avec le Centre-Village. Cette démarche a pour objectif de construire un quartier équilibré offrant une mixité fonctionnelle et sociale comprenant des logements (locatif/accession, libre/aidé), des commerces et autres locaux d'activités ainsi que des équipements. Les objectifs initiaux du projet d'aménagement ont été établis dans la délibération du Conseil Communautaire du 30 avril 2009. La construction de ce quartier répond à des objectifs de développement durable affichés dans une charte qui a été élaborée, en concertation avec les habitants, pour la mise en œuvre du projet d'aménagement.

2. Enjeux et objectifs

- Construire un nouveau quartier équilibré autour de la mixité fonctionnelle et sociale comprenant des logements (locatif/accession, libre/aidé), des commerces et autres locaux d'activités ainsi que des équipements ;
- Répondre à une qualité environnementale et énergétique afin de faire un quartier durable ;
- Relier les territoires avoisinants ;
- Créer un quartier en concertation avec la population ;
- Réussir la greffe urbaine et améliorer les liens inter-quartiers ;
- Renforcer la qualité de l'offre en équipements publics ;
- Promouvoir une certaine qualité d'usage des espaces publics ;
- Construire une identité autour de la notion d'éco-quartier.

3. Orientations d'aménagement

Développement urbain

- Créer une place urbaine pour articuler le quartier avec la ville :
 - distribuer les axes visuels, offrir de multiples perspectives sur le nouveau quartier ;
 - proposer un socle sur lequel s'invitent certains équipements du programme, les commerces et autres activités, vecteurs de vie urbaine ;
 - mieux relier les habitants du quartier du Lac au centre-ville de Voisins-le-Bretonneux ;
 - rallier le plus directement possible le quartier du Plan de l'Église (accessible par une unique passerelle) ;
 - connecter les polarités (les équipements intercommunaux sur Montigny et Voisins, le groupe scolaire à l'Est, etc.).
- Ménager les transitions urbaines avec les quartiers existants en réalisant des épannelages progressifs depuis la rue de la Remise vers la RD 36 : bâtiments se rapprochant de la typologie de maisons individuelles s'élevant à R+1+C puis R+2 au niveau de la rue de la Remise facilitant la transition avec l'existant ;
- Garantir une échelle de construction adaptée à la générosité de ces espaces publics : sur la place, comme sur le parc, les bâtiments s'élèvent sur trois niveaux maximum avec un point plus haut (R+3+ 1 à 2 attiques), afin de marquer l'entrée de quartier physiquement et rester cohérent avec le reste de la ville. Ce nouveau tissu urbain évitera tout sentiment de compacté, d'oppression par la présence d'espaces assez larges non construits de part et d'autre des voies paysagées ;
- Un point plus haut, sans dépasser 31 mètres, est ponctuellement autorisé pour permettre la construction du clocher de la future église et créer un repère urbain.

- Proposer une organisation en îlots construits avec des plots dans un tissu plutôt aéré. Le positionnement des îlots se fait en bande entre la rue de la Remise et le parc de la rigole aménagé, et en îlots de petite taille au Sud de ce même parc ;
- Proposer des produits de logements variés pour des catégories de populations différentes comme les jeunes. Le programme de la Remise (y compris les terrains de la pointe Collège) comprend environ 490 logements dont environ 36 % de logements locatifs sociaux (LLS) et plus de 60 % de logements en accession à la propriété, des équipements et des aménagements paysagers afin de répondre à la construction d'un quartier équilibré avec ceux qui existent autour ;
- Proposer de nouveaux produits immobiliers permettant d'assouplir un marché très tendu et d'offrir des produits complémentaires à ceux existants pour permettre aux jeunes décohabitants, aux familles monoparentales, aux séniors, entre autres de se loger plus facilement ;
- Accueillir des commerces en entrée de quartier en rez-de-chaussée des immeubles afin de créer un pôle commercial participant à l'animation des espaces publics et répondant aux besoins des riverains. Proposer une offre en cohérence avec celle des pôles voisins afin d'appuyer la dynamique commerciale du secteur. D'un point de vue fonctionnel, l'entrée de quartier proposera également des équipements.

Déplacements

- Mailler le quartier essentiellement vers l'est avec un bouclage sur la place d'entrée de quartier et proposer plusieurs axes structurants :
 - Un axe Nord- sud se piquant sur la rue de la Remise ;
 - Un axe est-ouest reliant le bicross à la place d'entrée de quartier côté rue de la Pyramide ;
 - Une liaison douce le long de la rigole dans le parc central ;
 - Un parvis circulé sur la place d'entrée du quartier.
 - Deux voies secondaires pour mailler plus finement les cœurs d'îlot bâti. Ces voies auront une fonction de desserte locale. Toutefois, elles seront assez larges pour permettre des prospects généreux entre les îlots bâti, de part et d'autre et ainsi éviter les vis-à-vis trop réduits, mais aussi pour permettre la réalisation de noeuds.
- Assurer un gabarit généreux des axes structurants pour permettre, si besoin, de part et d'autre du stationnement longitudinal et de larges trottoirs paysagés et des liaisons cyclables ;
- Offrir une perspective urbaine invitant à entrer dans le quartier jusqu'au parc paysager ;
- Aménager les voies pour favoriser les transports en commun et ainsi envisager une réduction de l'usage de l'automobile pour les trajets pendulaires ou tout au moins vers les équipements majeurs ;
- Installer des abris pour vélos sécurisés permettant une multi modalité vélo/bus, si possible, en rez-de-chaussée des bâtiments à proximité, et en extérieur sur la place ;
- Créer des places de stationnement public avec une poche de stationnement (près du bicross) et du stationnement longitudinal le long des voies principales. Le traitement de ces espaces publics se voudra qualitatif afin qu'ils soient le plus discrets possibles et qu'ils

s'insèrent au mieux dans le quartier. De plus, les stationnements associés aux logements seront prévu en sous-sol ;

- Poursuivre le long de la RD36 la piste cyclable et de créer un réseau nord sud de différents cheminements pour relier le lac, au sud de la RD 36 notamment à travers le parc paysager. L'aménagement de ce secteur s'inscrit dans la création d'un maillage qui assure la continuité entre des espaces verts majeurs comme le Lac de la Sourderie et la forêt de Port-Royal ;

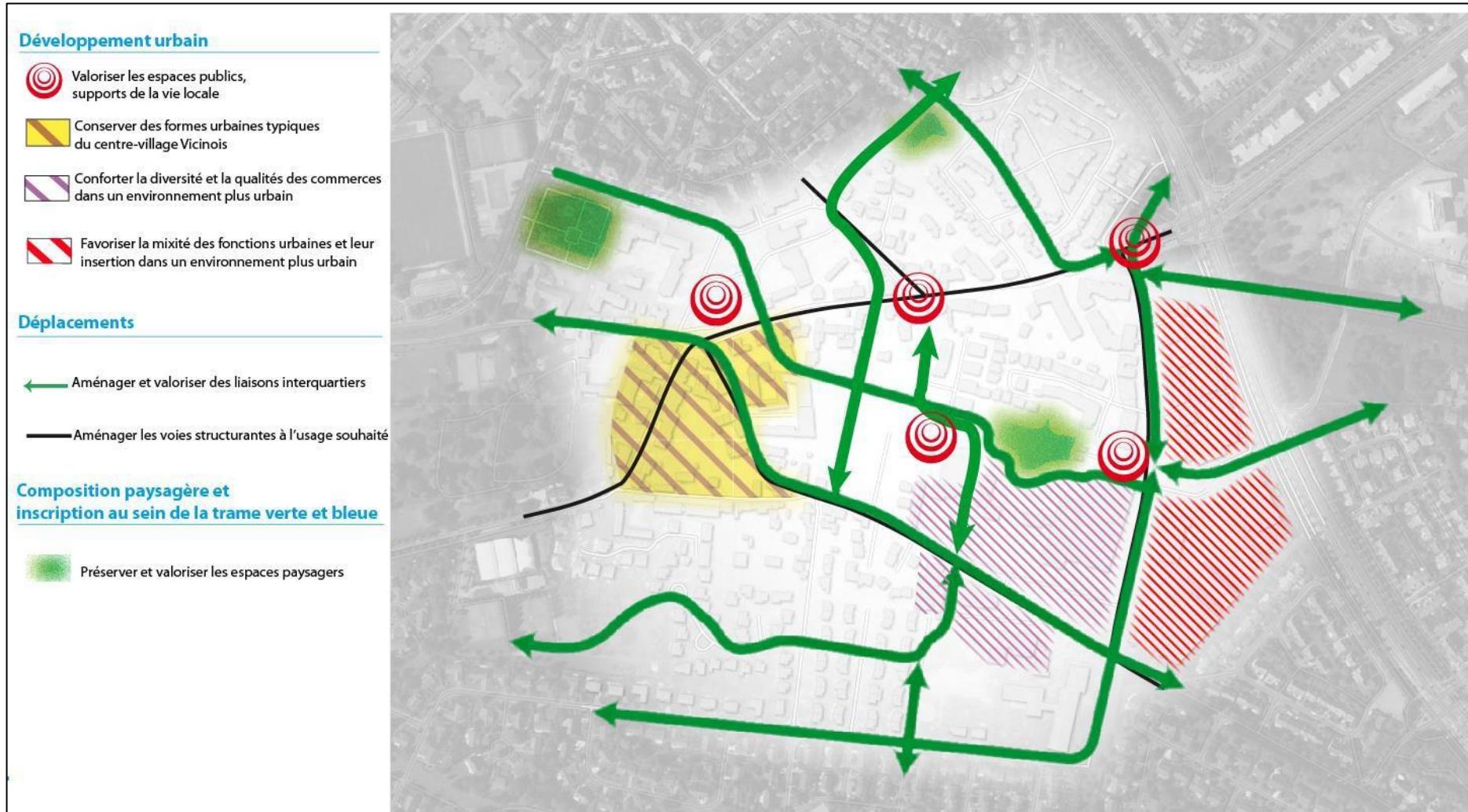
Composition paysagère et inscription au sein de la trame verte et bleue

- Redonner, dans la mesure du possible, à la Rigole une véritable fonction hydraulique de collecte et de gestion des eaux pluviales pour en faire un nouvel espace de biodiversité en y favorisant les espèces hydrophiles et des berge herbeuses ;
- Créer un réseau de noues au niveau des habitations pouvant dans la mesure du possible constituer des ouvrages hydrauliques en permettant l'évacuation des eaux pluviales ;
- Créer un parc généreux au cœur du quartier, afin d'apporter une respiration au quartier. Le parc sera aménagé pour tout type de public (jeunes, personnes à mobilité réduite, familles, ...) ;

- Adapter les essences utilisées aux différents types d'aménagements et aux ambiances paysagères souhaitées. Utiliser différents végétaux pour marquer les différents types de secteur (zone humide, zone de rencontre, aires de jeux, espaces de promenade,...) ;
- Agrémenter les espaces verts d'aires de jeux pour les enfants et les adolescents ;
- Implanter le pôle glisse dans l'espace boisé, sous forme d'une clairière. Ainsi, il s'inscrit adossé aux modelés de la passerelle et à la butte, en préservant un ourlet en rive de la RD 36 afin de bien maintenir cette façade arborée le long de cet axe de circulation ;
- Assurer une gestion raisonnée des espaces verts par le choix des plantations. Des strates arborées, des strates basses composées d'arbustes, de graminées, de pelouses ou de plantes hydrophiles pourront être proposées afin d'avoir différentes ambiances paysagères ;
- Conforter la trame verte et bleue à l'échelle locale en mettant en valeur les espaces verts et la rigole.

11

« Vers un Cœur de ville authentique, dynamique et accessible »



1. Contexte

Au sein de la commune de Voisins-le-Bretonneux, le secteur est composé d'éléments structurants sur lesquels se fonde le projet urbain :

- Les bâtiments publics ;
- Les opérations immobilières récentes et les trames de circulation en devenir ;
- Les rues historiques du centre-ville (Port-Royal/Hélène Boucher/Fleurs) et les points d'entrées sur le quartier ;
- Le cimetière ;
- L'Eglise ;
- Le Carrefour Market.

Le triangle des rues de Port-Royal/Blaise Pascal/aux Fleurs, du chemin des Ruelles et de la rue Hélène Boucher forme le centre de la commune. Cependant, le centre-ville manque d'espaces publics de référence, forts et lisibles. Les monuments et bâtiments remarquables sont peu visibles et peu mis en valeur par les espaces publics. Le centre commercial et le centre administratif sont séparés.

Les axes historiques supportent plus de 50 % de transit en heure de pointe, le centre-ville est ainsi fortement engorgé, malgré des aménagements récents.

La circulation des piétons et des cyclistes est difficile, voire impossible en raison d'aménagements peu adaptés, vieillissants ou absents. Ce secteur est sous irrigué et donc ne peut permettre à une nouvelle centralité d'évoluer. Il existe environ 700 places de stationnement dont 500 sont des parkings privés aux abords des commerces.

L'offre commerciale du secteur est diversifiée et dynamique ; principalement concentrée autour du centre Carrefour et du Lidl, elle est peu structurée, discontinue et éparsillée.

2. Enjeux et objectifs

- Créer une identité de centre-ville en conservant l'esprit village du cœur de Ville, avec des bâtiments de qualité, des jardins privés et un tissu urbain aéré ;
- Relier les polarités pour en faire qu'une, en dessinant des liaisons entre le pôle commercial et le pôle administratif (liaisons douces et automobiles) ;
- Créer des espaces publics et des trames vertes adaptées à un centre-ville et trouver une cohérence dans les cheminements ;
- Assurer une continuité des liaisons douces au-delà du centre-ville ;
- Conserver et mettre en valeur les traces de l'histoire ;
- Préserver et améliorer la diversité et la qualité des commerces ;
- Desservir l'îlot en permettant le développement du cœur de ville.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Retrouver une proportion habituelle d'espaces publics dans un centre-ville ;
- Réaliser un réseau d'espaces publics pour inventer de nouveaux îlots, et mettre en cohérence le réseau existant pour un centre-ville lisible, accessible et mieux desservi ;
- Conserver des formes urbaines typiques du centre-village vicinois ;
- Éviter les architectures disparates et les gabarits disproportionnés par rapport aux bâtis existants, ne correspondant pas à l'esprit village ;
- Garantir un renouvellement urbain de qualité afin de garder l'esprit village ;
- Conserver l'animation de la rue procurée par l'hétérogénéité des fronts bâties, la diversité des rythmes de façades et l'alternance de séquences architecturales : retraits variés des façades, ruptures de hauteurs, richesse des éléments de façades, travail sur les épannelages.

- Ceci passe notamment par un changement dans les rythmes ou l'écriture des façades tous les 14 mètres. Une séquence se découpe donc tous les 14 mètres au maximum. Cela doit se traduire par au moins l'une des propositions ci-dessous :
 - Une rupture, d'au moins un niveau dans la hauteur calculée à l'égout du toit ou à l'acrotère ;
 - Un (ou plusieurs) retrait(s) ponctuel(s) de la façade située sur les voies par rapport à l'alignement pour créer une animation de ladite façade et ainsi éviter une homogénéisation des fronts bâties ;
 - Lorsque des pignons aveugles sont déjà existants en limites séparatives, la hauteur de la nouvelle construction se fera dans la continuité de celle existante dans le cas d'une implantation en limite séparative ;
 - Les toitures terrasses, même végétalisée, sont interdites dans tout le secteur du centre-ville ;
 - Enfin, le traitement des façades devra être soigné et animé par des éléments de modénatures, des persiennes, des jeux de distinction de traitement entre les différents niveaux.
- Préserver et valoriser le patrimoine identifié comme remarquable.

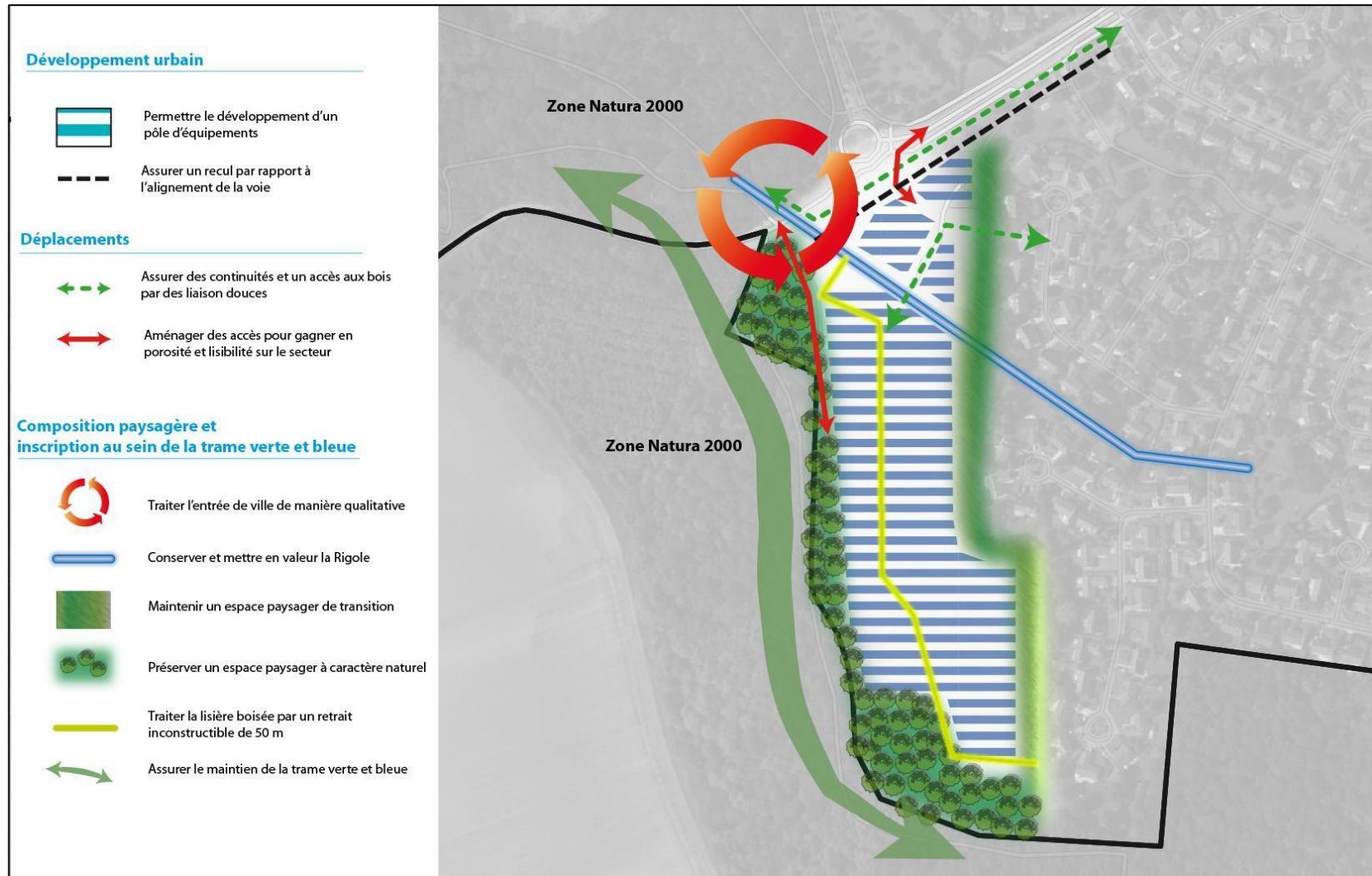
Déplacement

- Prendre en compte la circulation aux heures de pointe et conforter des itinéraires de contournement ;
- Adapter les voies à l'usage souhaité ;
- Poursuivre le maillage du cœur de ville pour désenclaver l'îlot centre.

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

- Poursuivre et intégrer une trame verte dans le parcours quotidien des espaces publics.

12 « Une entrée de ville paysagée : la mise en valeur du Saut du Loup »



1. Contexte

Localisé à Voisins-le-Bretonneux, ce secteur constitue une entrée de ville majeure du territoire. Point d'entrée depuis la vallée de Chevreuse, les axes de circulation sont fortement engorgés le matin. Au sein d'un massif boisé de plus de 100 hectares, le secteur bénéficie d'un caractère naturel majeur, à préserver.

L'entrée de ville, située à proximité du quartier de Chamfleury, constitue un secteur stratégique entre les espaces naturels et la ville.

2. Enjeux et objectifs

L'objectif principal d'aménagement est, à terme, de créer une entrée de ville qui allie aspect urbain et mise en valeur des espaces naturels.

A ce titre, différents enjeux ont été identifiés sur ce secteur :

- Assurer une transition en douceur entre Chamfleury et le secteur du Saut du Loup par une épaisseur végétale qui formera un espace tampon avec les constructions et une continuité écologique entre deux espaces naturels ;
- Traiter l'arrière du quartier de Chamfleury en entrée de ville (fond de parcelle sur rue) ;
- Respecter les prospects par rapport au tissu pavillonnaire ;
- Créer un pôle d'équipement répondant aux besoins des sportifs et de l'ensemble des habitants (par ex : salle des fêtes / cimetière) ;
- Préserver et mettre en valeur la rigole ;
- Créer autant que possible des liaisons inter-quartiers (relier le futur quartier à la maille viaire (circulée et piétonne) de la résidence existante) ;
- Ne pas saturer le fonctionnement du rond-point aux heures de pointe ;
- Assurer une continuité écologique entre deux espaces naturels

importants.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Privilégier l'utilisation de matériaux de qualité (présence de massifs boisés à proximité, caractère d'entrée de ville) ;
- Imposer une hauteur maximum de 7 mètres à l'égout du toit ;
- Imposer un recul par rapport à l'alignement des voies.

Déplacements

- Assurer des continuités et un accès aux bois par des liaisons douces ;
- Aménager un accès en dehors du rond-point existant ;
- Mutualiser les stationnements.

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

- Traiter la lisière boisée par un retrait de 50 m et préserver l'accès à la forêt, éviter les clôtures pour laisser la lisière libre et ainsi favoriser les continuités de la trame verte et le déplacement de la petite faune.
- Mettre en valeur les vues sur le massif boisé et ses lisières ;
- Conserver et mettre en valeur la Rigole ;
- Traiter l'entrée de ville de manière qualitative, en particulier en provenance de la vallée.

13 « Mérantais »

éveloppement urbain

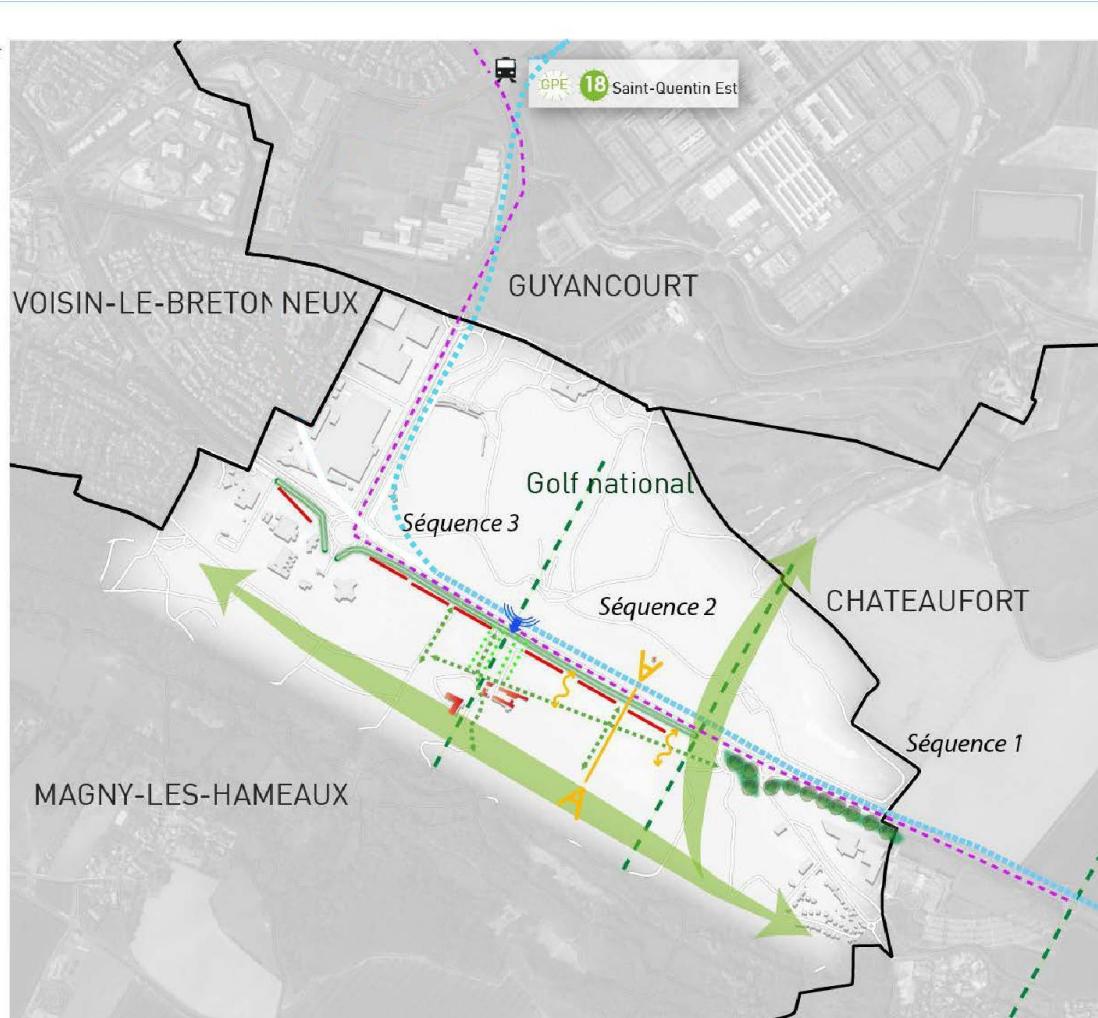
- Créer un front bâti discontinu pour impulser une ambiance urbaine le long de l'axe structurant

éplacements

- 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

omposition paysagère et scription 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



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.**

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 :

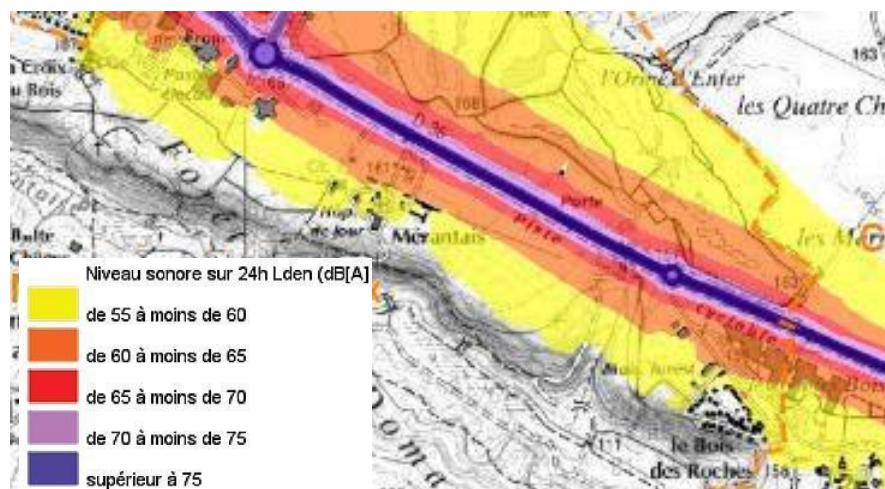
Le secteur est bordé par la RD.36, infrastructure sonore classée par l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2000 en catégorie 2. Cet arrêté définit également une largeur maximale affectée par le bruit de 250 m et 100 m de part et d'autre de l'infrastructure.

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.

Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération

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	$D = 300 \text{ m}$
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$D = 250 \text{ m}$
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$D = 100 \text{ m}$
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$D = 30 \text{ m}$
$70 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$D = 10 \text{ m}$

Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération

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 Mérantaise 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 Mérantaise 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 Mérantaise 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.
- 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.

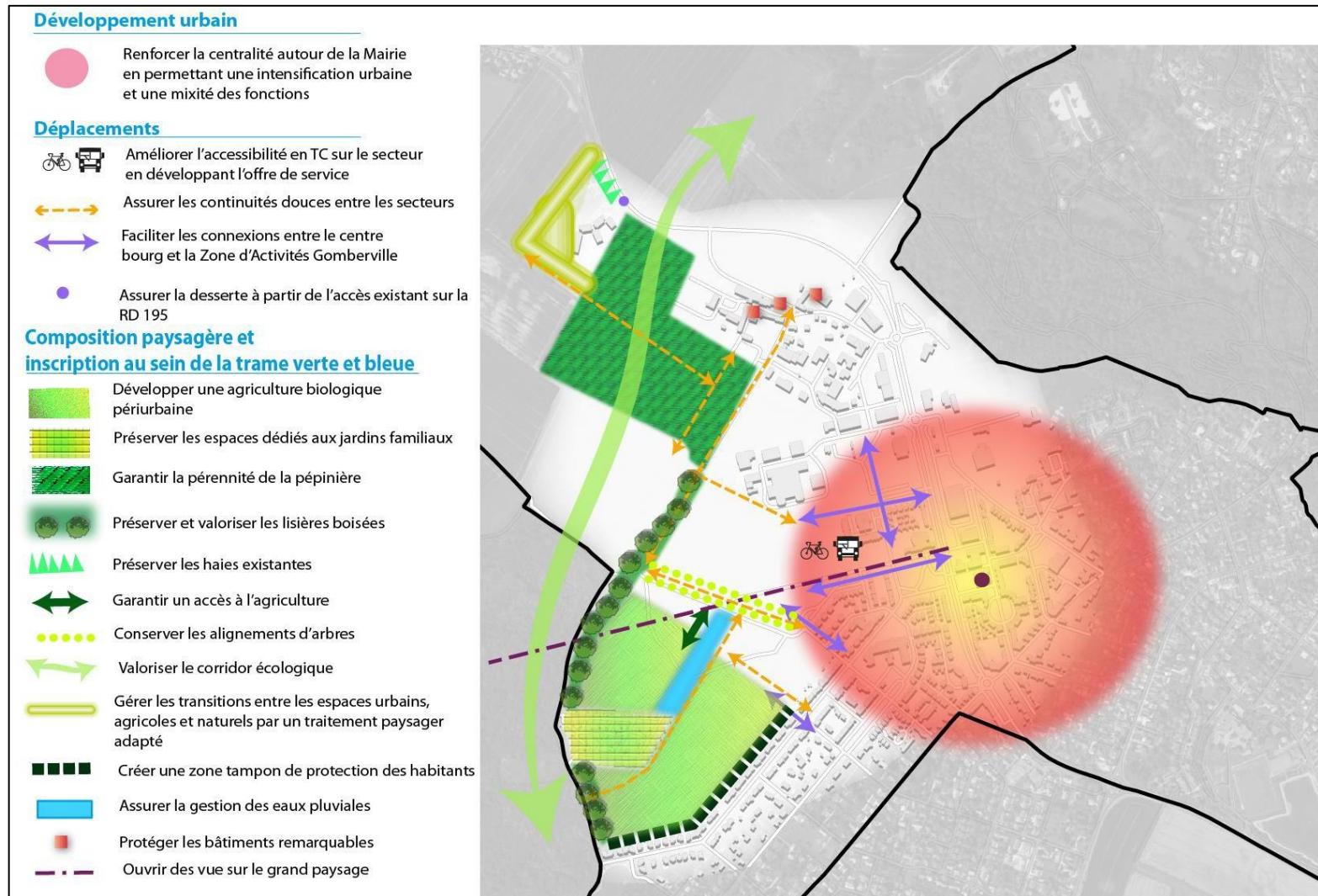
Déplacements

- 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.

14 « Centre bourg élargi »



1. Contexte

A Magny-les-Hameaux, le secteur Centre Bourg est constitué de trois entités articulées autour de la RD 195 : le hameau de Gomberville, qui, tout comme les hameaux du plateau de Magny, s'est développé autour de fermes ; le parc d'activités de Gomberville qui a été développé en continuité du hameau sous la forme d'une ASL (association syndicale libre) ; et enfin, le Centre Bourg de Magny qui s'est développé, à partir des années 90, autour d'un nouvel hôtel de ville et en continuité avec le secteur de Cressely, et qui vient créer une liaison entre Cressely et Gomberville. Ces entités ont des spécificités propres et peinent parfois à s'articuler.

Ce secteur présente un intérêt en tant que pôle d'équilibre et de rayonnement plus local mais tout aussi important dans le fonctionnement du territoire que les pôles majeurs de Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'OIN Paris-Saclay.

2. Objectifs et enjeux

Ce secteur a vocation à permettre des créations de logements et d'activités sous la forme de développement et de renouvellement urbains dans le respect de la charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Ces développements seront articulés à un travail de valorisation des terres agricoles à proximité, dans une approche qualitative (agriculture de proximité et biologique). L'amélioration des liens entre ce secteur, le reste de l'agglomération et de l'OIN ainsi que les territoires environnants plus au sud, est une des conditions de la réussite de son évolution.

Enjeux urbains

- Permettre l'achèvement du quartier de l'hôtel de ville ;
- Connecter entre eux le centre Bourg, le parc d'activité de Gomberville et les zones agricoles ;

- Renforcer la centralité par l'intensification du centre bourg et le renforcement de l'attractivité économique et commerciale pour plus d'animation ;
- Mieux qualifier les espaces publics pour les identifier, et faciliter leur lisibilité ;
- Assurer une mixité fonctionnelle et une diversité de type d'habitat ;
- Relier les espaces agricoles et urbains ;
- Améliorer l'accessibilité en transport en commun ;
- Assurer le maillage par les circulations douces ;
- Mettre en scène l'entrée de ville ;
- Régler la problématique des nuisances aériennes liées à la présence de l'aéroport de Toussus-le-Noble.

Enjeux économiques

- Renforcer l'attractivité économique et commerciale pour plus d'animation ;
- Conforter la double identité Saint-Quentin-en-Yvelines / Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Des enjeux sociaux

- Maintenir le niveau de la population globale et renforcer le poids de population du centre-bourg et de sa centralité ;
- Permettre un parcours résidentiel pour tous les Magnycois ;
- Assurer la pérennité des commerces ;
- Trouver des emplois sur place pour les Magnycois ;
- Assurer la rentabilité des équipements existants ;
- Assurer la mixité sociale et intergénérationnelle.

Des enjeux environnementaux

- Préserver les qualités écologiques ;
- Limiter l'impact écologique du quartier par une organisation

raisonnée de l'usage de la voiture ;

- Assurer une gestion exemplaire des eaux pluviales ;
- Viser une faible consommation énergétique ;
- Aménager un quartier économe en ressources ;
- Favoriser l'utilisation des ressources renouvelables ;
- Assurer la préservation de la santé ;
- Gérer de manière durable les déchets ;
- Valoriser le patrimoine naturel ;
- Développer une agriculture périurbaine de proximité ;
- Intégrer les activités agricoles dans la trame verte.

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Développement urbain

- Affirmer la centralité autour de l'hôtel de ville ;
- Assurer les continuités dans le centre bourg ;
- Assurer la connexion avec la ZA de Gomberville ;
- Assurer une connexion douce avec le hameau de Gomberville ;
- Maintenir et développer le centre commercial en limite du quartier ;
- Organiser les équipements en tenant compte de l'existant ;
- Favoriser la mixité des fonctions ;
- Favoriser la mixité et la diversité des logements pour garantir la mixité sociale et générationnelle.

Déplacements

- Assurer la continuité des liaisons douces ;
- Développer le passage des transports en commun sur les nouvelles voies ;
- Hiérarchiser et calibrer les voies en fonction des niveaux de

circulation ;

- Gérer la place de la voiture ;
- Garantir l'accès aux exploitations agricoles depuis le nord des terrains sans utiliser les amorces depuis la rue Pierre Mendès France.

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

- Poursuivre le développement de l'exploitation agricole tout en préservant les continuités piétonnes vers la forêt de Champfaily ;
- Donner un usage pérenne comme meilleure garantie de préservation des espaces agricoles ;
- Répondre à l'aspiration des habitants à pouvoir accéder à des produits agricoles de qualité produits localement ;
- Préserver la qualité de vie actuelle des habitants riverains, en limitant les nuisances qui pourraient résulter de la proximité de bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole ;
- Préserver les espaces de lisière qui sont écologiquement fragiles ;
- Valoriser le corridor écologique en limite du plateau ;
- Conserver l'alignement d'arbres existants, accroître les jardins familiaux ;
- Préserver la pépinière ;
- Ouvrir des perspectives sur le grand paysage ;
- Protéger le bâti des fermes et des bâtiments remarquables ;
- Gérer la transition vers le bois (recul/lisière) ;
- Optimiser la topographie pour traiter l'écoulement ;
- Gérer toutes les eaux d'écoulement issues du rejet des parcelles privées et de l'espace public ;
- Utiliser, optimiser et valoriser le bassin existant.