PARIS-SACLAY

01
2026

Projet urbain autour de la future gare «Guyancourt» du Grand Paris Express (78)

Pièce 2 - Description du projet

Etude d'impact environnemental



CONSULTING

SAFEGE
Parc de L'Ile
15-27, Rue du Port
92022 NANTERRE cedex

Agence Ile de France

SAFEGE SAS - SIÈGE SOCIAL
Parc de l'Ile - 15/27 rue du Port
92022 NANTERRE CEDEX

Version : 26/01/2026
Référence : 21NIF075

suez

Sommaire

1 ..... Préambule 7

1.1 L'évaluation environnementale ou étude d'impact 8
1.1.1 Analyse réglementaire du projet 8
1.1.2 Objectif de l'étude d'impact 9
1.1.3 Contenu de l'étude d'impact 10
1.1.4 Le périmètre de projet de l'étude d'impact environnemental 12

1.2 Dossier d'Autorisation Environnementale Unique 13
1.2.1 Nomenclature Loi sur l'Eau 14
1.2.2 Contenu de la demande d'autorisation environnementale 15
1.2.3 Autres procédures réglementaires 16

1.3 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme 17

2 ..... DESCRIPTION DU PROJET ZAC GARE GUYANCOURT – SAINT-QUENTIN 19

2.1 Localisation du projet 19
2.1.1 Localisation géographique 19
2.1.2 Localisation cadastrale 21

2.2 Contexte du projet 23
2.2.1 Opération d'Intérêt National Paris-Saclay 23
2.2.2 Grand Paris Express 24
2.2.3 Grandes orientations du projet urbain 26
2.2.4 Zone d'Aménagement Concertée Gare Guyancourt – Saint Quentin (78) 29
2.2.5 Acteurs du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin 31

2.3 Présentation du projet 32
2.3.1 Historique de la zone du projet 32
2.3.2 Objectifs du projet 37
2.3.3 Programmation 41
2.3.4 L'accessibilité et le stationnement 42
2.3.5 Les espaces publics 52
2.3.6 Les réseaux d'eau 68
2.3.7 Mise en place d'un réseau de chaleur urbain 83

2.4 La démarche développement durable du projet 83
2.4.1 La prise en compte des enjeux environnementaux 83
2.4.2 La stratégie de développement durable et responsabilité sociétale du projet 84

2.5 Concertation préalable 86
2.5.1 Déroulé de la concertation réglementaire 86
2.5.2 Principaux enseignements 87

2.6 Présentation de la phase travaux 88
2.6.1 Phasage et durée des travaux 88
2.6.2 Chantier de la ligne 18 du Grand Paris Express 89

2.7 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus 90

2.8 Solutions de substitution raisonnables 90
2.8.1 Hypothèse du maintien de la situation actuelle 91
2.8.2 L'élaboration du projet et ses variantes 91
2.8.3 Synthèse des variantes considérées pour le projet 119

2.9 Etude d'optimisation des densités 123

3 ..... Description du projet ZAC Villaroy 124

3.1 Historique de création de la ZAC 124
3.1.1 Dossier de création/réalisation 124
3.1.2 Dossier de modification 124
3.1.3 Révision simplifiée 125

3.2 Objectifs et justification du projet 126

3.3 Evolution du périmètre 127

3.4 Programmation 128
3.4.1 Programmation initiale et révisée 128
3.4.2 Programmation du projet modificatif de 2024 129
3.4.3 Synthèse de l'évolution de la programmation de la ZAC Villaroy 131

3.5 Stationnement 132

3.6 Insertion paysagère 133

3.7 Procédure de modification et concertation 134

3.8 Calendrier du projet 134

3.9 Solutions de substitutions raisonnables 135

Tables des illustrations

Figure 1 : Dévoiement de la RD 91 en deux tranches (Source : l'EPA Paris-Saclay, 2025) 7
Figure 2: Périmètre projet retenu pour l'étude d'impact environnemental (Source : Suez Consulting juin 2022) 13
Figure 3 : Localisation du projet et de la commune de Guyancourt dans le département des Yvelines (Source : Géoportail, 2022) 20
Figure 4 : Localisation du projet à l'échelle communale (Source : Géoportail, 2022) 20
Figure 5 : Localisation des parcelles cadastrales interceptant la zone d'étude (Source : Suez Consulting, 2024) 21
Figure 6 : Les cinq clusters de rang mondial du Grand Paris (Source : EPA Paris-Saclay) 23
Figure 7 : Le projet Paris Saclay (Source : EPA Paris Saclay, 2021) 24
Figure 8 : Ligne 18 du Grand Paris Express (Source : EPA Paris Saclay, 2021) 24
Figure 9 : Calendrier de mise en service de la ligne 18 du Grand Paris Express (Source : Société des Grands Projets) 25
Figure 10 : Localisation des émergences de la future gare Saint-Quentin Est (Source : Suez Consulting, 2024) 25
Figure 11 : Coupe transversale de la gare Saint-Quentin Est (Source : Dossier architectural, Société des Grands Projets, mars 2023) 26
Figure 12 : Contexte urbain (Source : EPA Paris Saclay, 2021) 27
Figure 13 : Orientations du projet urbain (Source : EPA Paris Saclay, 2025) 28
Figure 14 : Invariants du projet urbain (Source : EPA Paris Saclay, 2021) 29
Figure 15 : Périmètre de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : Suez Consulting, 2022) 30
Figure 16 : Périmètres actuels des ZAC Villaroy et Villaroy-Est (Source : Suez Consulting, 2022) 31
Figure 17 : Les acteurs du projet (Source : EPA Paris Saclay) 31
Figure 18 : Secteurs du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : Suez Consulting, 2023) . 32
Figure 19 : Photographie aérienne du quartier des Savoirs – friche Thalès (Source : Google Earth, 2023) 33
Figure 20 : Photographies aériennes de la friche Thalès lors de sa construction (Source : EPA Paris-Saclay, 1988-1990) 34
Figure 21 : Photographies de la friche Thalès avant la 1ère phase de dépollution et la démolition, à gauche, et après ces travaux et en 2ème phase de dépollution, à droite (Source : EPA Paris-Saclay, 2017 et 2021) 34
Figure 22 : Photographie aérienne du secteur Est – Technocentre Renault (Source : Google Earth, 2023) 35
Figure 23 : Photographie aérienne du secteur Est depuis le Golf National au Sud (Source : Google Earth, 2023) 36
Figure 24 : Photographie aérienne du secteur Villaroy (Source : Google Earth, 2023) 37
Figure 25 : Grandes orientations du projet (Source : EPA Paris-Saclay, 2023) 38
Figure 26 : Plan guide prévisionnel (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2023) 39
Figure 27 : Présentation des lots à considérer en tranche 1 et 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, 2025) 40
Figure 28 : Plan guide (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025) 40
Figure 29 : Localisation prévisionnelle des programmes (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, décembre 2025) 41
Figure 30 : Capacité du réseau viaire en situation projetée (Source : Transitec d'après les données TRACTEBEL de janvier 2026) 43
Figure 31 : Répartition prévisionnelle du stationnement et mode de fonctionnement sur la ZAC (Source : Marniquet Aubouin, octobre 2025) 47
Figure 32 : Principaux aménagements cyclables au droit du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, décembre 2025) 48
Figure 33 : Extrait du plan guide au niveau du parvis piéton de la gare Guyancourt (Source : Marniquet Aubouin, novembre 2025) 50
Figure 34 : Organisation prévisionnelle des quais de l'écostation bus de Guyancourt (Source : Systra, COTECH 5 PEM du 04/04/2025) 52
Figure 35: Principe de trame des espaces publics (Source : plan guide 2025 Groupement MOE et EPA Paris Saclay, 2025) 53
Figure 36 : Principes d'aménagements des futures voies apaisées (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 55
Figure 37: Scenario d'aménagement des parvis de la future (Source : Groupement MOE et EPA Paris Saclay, 2025) 57
Figure 38 : Plan des lignes de covoiturage à l'étude par le Département des Yvelines – en vert, la ligne mentionnée ci-dessus (Source : EPA Paris-Saclay, 2024) 58
Figure 39 : Principes d'aménagement de la future Place des halles et du petit bois (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 59

Figure 40 : Futurs aménagement du parc Marie Curie (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 60
Figure 41: Principes d'aménagement du futur parc naturel au sein du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 61
Figure 42 : Les futurs principes de continuité des parcs et constructions de la lisière (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 62
Figure 43 : Coupe transversale du passage petite faune (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 63
Figure 44 : Principes d'aménagement des futurs jardins frais au sein du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 64
Figure 45: Principes d'aménagement de la sortie du Bois (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 65
Figure 46 : Principes d'aménagement et de continuités vertes du Secteur Est (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 66
Figure 47 : Continuité verte Est-Ouest reliant le Parc Marie Curie au Parc Naturel des Clairères (Source : Suez Consulting, 2024) 67
Figure 48 : Ambiances végétales visées au sein du futur projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 68
Figure 49 : Réseaux AEP existants et projetés au droit du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 69
Figure 50: Réseaux EU existants et projetés au droit du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023) 70
Figure 51 : extrait de GRAIE_INSAvalor-4_D-Larue-GRAIE_201119_V2lg.pdf 71
Figure 52 : extrait d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025 72
Figure 53 : Coupe de principe des ouvrages de gestion des eaux pluviales – stockant la pluie 50 ans (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025) 73
Figure 54 : Coupe de principe des ouvrages de gestion des eaux pluviales – gérant la pluie 100 ans (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025) 73
Figure 55 : Superposition existant et projet (Tranche 1) (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025) 74
Figure 56 : découpage en 13 bassins versants pour la gestion des eaux pluviales – Tranche 1 (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025) 75
Figure 57 : Découpage des 13 bassins versants pour la gestion des eaux pluviales - Tranche 2 (partie modifiée dans l'encadré noir) (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025) 76
Figure 58 : extrait 2 d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025 78
Figure 59 : extrait 4 d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025 79
Figure 60 : extrait 5 d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025 80
Figure 61 : coupe projetée pour le Milieu Humide en avril 2025 80
Figure 62 : exutoires ZAC Guyancourt / extrait du Mémento technique ASTEE 2017 81
Figure 63: Extrait de la stratégie DDRS de l'EPA Paris Saclay (Source : EPA Paris Saclay, septembre 2022) 85
Figure 64 : Synthèse du phasage prévisionnel des livraisons de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2025) 89
Figure 65 : Localisation des emprises chantier du Grand Paris Express (Source : Société du Grand Paris, 2022) 90
Figure 66 : Projet présenté par le groupement DEVILLIERS au stade du dialogue compétitif (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017) 92
Figure 67 : Projet présenté par le groupement KCAP au stade du dialogue compétitif (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017) 93
Figure 68 : Projet présenté par le groupement MARNIQUET-AUBOIN au stade du dialogue compétitif, ou plan-guide « V1 » dans le cadre de ce chapitre (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017) 93
Figure 69 : Version V2 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, décembre 2020) 95
Figure 70 : Version V3 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, juin 2023) 96
Figure 71 : Version V4 du plan guide (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2023) 97
Figure 72 : Plan guide de la ZAC Gare Guyancourt - Saint Quentin, tranche 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2025) 98
Figure 73 : Plan des ilots de la ZAC dans le cadre du plan guide V1 (Source : Groupement MOE, dialogue compétitif, 2017) 99
Figure 74 : Evolution du positionnement de la gare et nouvelle entrée (Source : Groupement MOE, Etudes préliminaires d'espaces publics, décembre 2020) 101
Figure 75 : Répartition spatiale des ilots version V2, à gauche, et V3, à droite (Sources : Etudes préliminaires, 2020 – Etudes préliminaires des espaces publics, juin 2023) 102
Figure 76 : Localisation des jardins frais, des cœurs d'ilots et de la lisière au sein de la ZAC (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, juin 2023) 103

Figure 77 : Répartition spatiale des ilots version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires, juin 2023 – Etudes préliminaires des espaces publics, décembre 2023)....104
Figure 78 : Répartition spatiale des ilots version V4, à gauche, et V5, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, décembre 2023 – Phasage du projet, décembre 2025, Artelia)....105
Figure 79 : Programmation de la ZAC du plan guide initial – hors logements (Source : Groupement MOE, dialogue compétitif, 2017)....106
Figure 80 : Programmation version V1, à gauche, et V2, à droite (Sources : Dialogue compétitif, 2017 – Etudes préliminaires, décembre 2020)....107
Figure 81 : Programmation version V2, à gauche, et V3, à droite (Sources : Etudes préliminaires, décembre 2020 – Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023)....108
Figure 82 : Programmation du secteur Villaroy version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023 – Plan Guide, décembre 2023)....109
Figure 83 : Localisation des parkings silos version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023 – Plan Guide, décembre 2023)....109
Figure 84 : Localisation prévisionnelle des parkings silos version V4, à gauche, et V5, à droite (Sources : Plan Guide, décembre 2023 – Plan guide décembre 2025)....110
Figure 85 : Entités paysagères définies au plan guide initial (Source : Groupement MOE, dialogue compétitif, 2017)....111
Figure 86 : Aménagements paysagers et intégration des continuités prévus dans la V2 (Source : Etudes préliminaires d'espaces publics, décembre 2020)....112
Figure 87 : Aménagements paysagers et intégration des continuités prévus dans la V3 (Source : Etudes préliminaires d'espaces publics, juillet 2023)....112
Figure 88 : version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023 – Plan Guide, décembre 2023)....114
Figure 89 : version V4, à gauche, et V5, à droite (Sources : Plan Guide, décembre 2023 – Plan guide décembre 2025)....114
Figure 90 : Schéma de fonctionnement viaire des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)....115
Figure 91 : Schéma de fonctionnement des véhicules personnels des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)....115
Figure 92 : Schéma de fonctionnement cyclable des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)....116
Figure 93 : Schéma de fonctionnement piéton des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)....116
Figure 94 : Visualisation urbaine des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)....117
Figure 95 : Evolution du maillage viaire sur la ZAC, plan 2023 à gauche, plan 2025 à droite (Source : EPA Paris Saclay, 2025)....118
Figure 96 : Zonage et type d'occupation de la ZAC Villaroy par destination (Source : Saint-Quentin-en-Yvelines, 2007)....126
Figure 97 : Synthèse de l'évolution de la surface de la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)....127
Figure 98 : Evolution du périmètre de la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)....128
Figure 99 : Synthèse des lots restants à développer sur la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)....130
Figure 100 : Localisation des derniers lots destinés aux logements (Source : SQY, 2023)....131
Figure 101 : Evolution des surfaces de plancher projetées pour la ZAC de Villaroy (Source : SQY, 2024)....132
Figure 102 : Localisation du mail planté (tireté jaune) à proximité des lots à bâtir (Source : Suez Consulting, 2024)....133
Figure 103 : Ecran végétal le long de l'avenue de l'Europe (tireté jaune), à proximité des lots à bâtir (Source : Suez Consulting, 2024)....134

Table des tableaux

Tableau 1 : Catégorie des projets concernés soumis à étude d'impact environnemental (Source : Annexe Art. R.122-2 Code de l'environnement).... 9
Tableau 2 : Analyse des rubriques loi sur l'eau (Source : Suez Consulting, 2025).... 14
Tableau 3 : Récapitulatif des parcelles concernées par le projet (Source : Suez Consulting, 2024).... 21
Tableau 4 : Normes réglementaires de stationnement automobile s'imposant aux constructions (Source : PLUi Saint-Quentin-en-Yvelines, 2023).... 44
Tableau 5 : Evolution des normes de stationnement dans le cadre de la mise en compatibilité avec le PLU.... 45
Tableau 6 : Noms, fréquences en heure de pointe et matériels roulants prévisionnels des lignes de l'écostation bus (Source : Transitec d'après les données du COTECH PEM du 04/04/2025).... 51

Tableau 7 : Comparatif des scénarios V3 et V3bis sur les critères mobilités et urbanisme 117
Tableau 8 : Comparaison des différentes variantes du projet de ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin.....119
Tableau 9 : Foncier proposé par la programmation du dossier de création de 1993 et de modification de 2006 (Source : Saint-Quentin-en-Yvelines, 2024) 129
Tableau 10 : Programmation des lots d'activités restants de la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2023) 130
Tableau 11 : Synthèse du nombre de places de stationnement – ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024).....132

1 PREAMBULE

La présente étude d'impact est réalisée dans le cadre des différentes procédures suivantes au titre des codes de l'urbanisme et de l'environnement :

La création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (78) ;

La modification de la ZAC de Villaroy (78) ;

Ainsi, elle présente les éléments relatifs aux deux ZAC conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

A noter que le projet d'aménagement urbain de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin se déroulera en deux tranches :

- dans la première tranche, la RD91 sera dévoyée sur sa section sud et se raccordera au nord à la RD91 existante.
- la seconde tranche correspond à réalisation du dévoiement complet.

La figure suivante présente le dévoiement de la RD 91 en deux tranches.

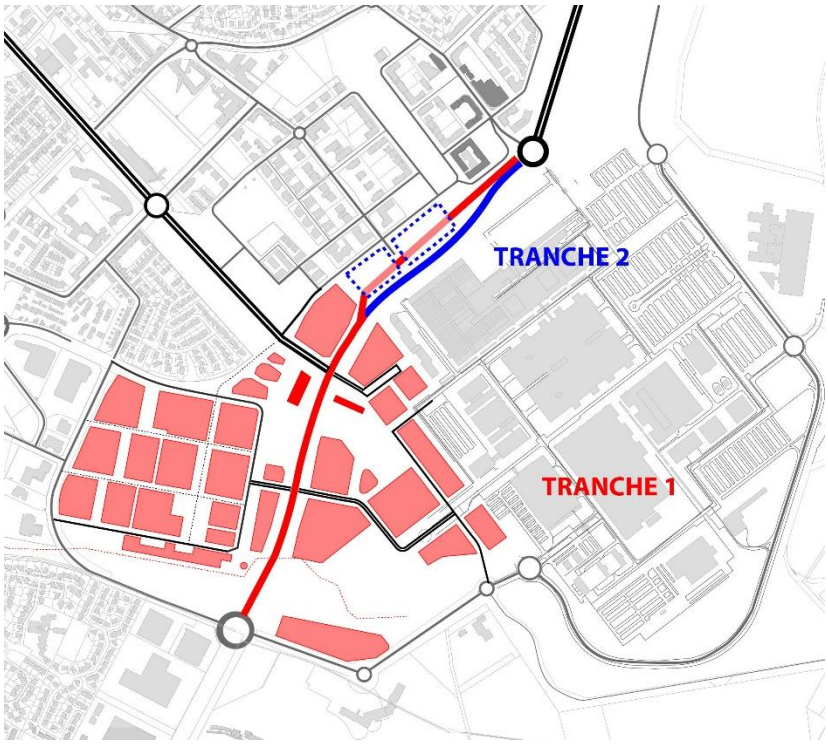


Figure 1 : Dévoiement de la RD 91 en deux tranches (Source : l'EPA Paris-Saclay, 2025)

Ainsi la présente étude d'impact, associée aux dossiers de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (78) et de modification de la ZAC Villaroy, porte sur le projet à terme, intégrant les tranches 1 et 2.

Aussi, il est envisagé que le dossier d'autorisation environnemental unique (DAEU), qui sera établi ultérieurement, suive cette décomposition par tranche. L'autorisation environnementale unique (AEU), sera donc phasée comme suit :

- une première demande portant sur la tranche 1, prévue à court terme (horizon été 2026) ;
- une deuxième demande portant sur la tranche 2, qui pourra être établie dans un second temps, à moyen ou long terme.

L'étude d'impact sera ainsi complétée dans le cadre de la première demande d'autorisation environnementale portant sur la tranche 1.

1.1 L'évaluation environnementale ou étude d'impact

Le paragraphe suivant présente le dossier d'étude d'impact et présente l'analyse réglementaire liée au projet au titre du Code de l'environnement.

« Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas » (article L.122-1 du Code de l'environnement).

La législation relative au contenu de l'étude d'impact environnemental est édictée aux R121-1 à R174-2 du Code de l'environnement.

1.1.1 Analyse réglementaire du projet

Le projet d'aménagement urbain de la **ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin** couvre une **surface d'environ 64 ha.**

Le périmètre de la **ZAC de Villaroy, dont la modification de l'acte de création est projetée,** couvre quant à lui une surface d'environ **78 ha** (et 70 ha après modification).

Les deux projets entrent dans les catégories d'ouvrages définies à l'annexe 1 de l'article R.122-2 du Code de l'environnement sous la catégorie d'aménagement, d'ouvrages et de travaux suivants.

Une opération d'aménagement est un projet qui peut être soumis à évaluation environnementale**,** en vertu de la rubrique 39 du tableau de l'annexe 2 de l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Sont des projets **soumis à évaluation environnementale,** les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est **supérieur ou égal à 10 hectares (ha).**

Tableau 1 : Catégorie des projets concernés soumis à étude d'impact environnemental (Source : Annexe Art. R.122-2 Code de l'environnement)

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains		
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	a) Travaux et constructions créant une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m2 dans un espace autre que : -les zones mentionnées à l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme, lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable ; -les secteurs où les constructions sont autorisées au sens de l'article L. 161-4 du même code, lorsqu'une carte communale est applicable ; -les parties urbanisées de la commune au sens de l'article L. 111-3 du même code, en l'absence de plan local d'urbanisme et de carte communale applicable ;	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m2 ;
	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ;	
	c) Opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m2 dans un espace autre que : -les zones mentionnées à l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable ; -les secteurs où les constructions sont autorisées au sens de l'article L. 161-4 du même code, lorsqu'une carte communale est applicable ; -les parties urbanisées de la commune au sens de l'article L. 111-3 du même code, en l'absence de plan local d'urbanisme et de carte communale applicable.	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m².

De par leur proximité et leur imbrication, la création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin et la modification de la ZAC Villaroy doivent être considérées comme une opération unique dont l'emprise de 134 ha justifie l'élaboration d'une étude d'impact commune.

1.1.2 Objectif de l'étude d'impact

L'étude d'impact est à la fois :

- Un instrument de protection de l'environnement : la préparation de l'étude d'impact permet d'intégrer l'environnement dans la conception et les choix d'aménagement du projet, afin qu'il soit respectueux de l'homme, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols ;
- Un outil d'information pour les institutions et le public : pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l'État et des collectivités. Elle est également un outil d'information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de la mise à disposition de l'étude d'impact ;
- Un outil d'aide à la décision : l'étude d'impact constitue une synthèse des diverses études environnementales scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d'élaboration

du projet. Présentant les contraintes environnementales, l'étude d'impact analyse les enjeux du projet vis-à-vis de son environnement et envisage les réponses aux problèmes éventuels.

L'étude d'impact permet donc au maître d'ouvrage, au même titre que les études techniques, les études économiques et les études financières d'améliorer le projet d'un point de vue environnemental.

1.1.3 Contenu de l'étude d'impact

D'après l'article R.122-5 du Code de l'environnement :

« I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Ce contenu tient compte, le cas échéant, de l'avis rendu en application de l'article R. 122-4 et inclut les informations qui peuvent raisonnablement être requises, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

***1° Un résumé non technique** des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;*

***2° Une description du projet**, y compris en particulier :*

- *une description de la localisation du projet ;*
- *une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;*
- *une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;*
- *une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.*

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V et les installations nucléaires de base relevant du titre IX du même livre, cette description peut être complétée, dans le dossier de demande d'autorisation, en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article R. 593-16.

***3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement**, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;*

***4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet** : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;*

***5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement** résultant, entre autres :*

a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés.

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :

- *ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;*
- *ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.*

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;

f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;

g) Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;

***6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs** en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;*

***7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage,** en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;*

***8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage** pour :*

- *éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;*
- *compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.*

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

*9° Le cas échéant**, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées** ;*

***10° Une description des méthodes** de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;*

***11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts** qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;*

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.

[…]

*IV. – Pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements relevant du titre Ier du livre II et faisant l'objet d'une évaluation environnementale, **l'étude d'impact contient les éléments mentionnés au II de l'article R. 181-14.***

V. – Pour les projets soumis à une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le formulaire d'examen au cas par cas tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000. S'il apparaît après examen au cas par cas que le projet est susceptible d'avoir des incidences significatives sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ou si le projet est soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions précitées, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. ***L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.***

VI. – […]

VII. – Pour les actions ou opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, l'étude d'impact comprend, en outre, les conclusions de cette étude et une description de la façon dont il en est tenu compte.

VIII. – Afin de veiller à l'exhaustivité et à la qualité de l'étude d'impact :

a) Le maître d'ouvrage s'assure que celle-ci est préparée par des experts compétents ;

b) Le maître d'ouvrage tient compte, le cas échéant, des résultats disponibles d'autres évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ;

c) L'autorité compétente veille à disposer d'une expertise suffisante pour examiner l'étude d'impact ou recourt si besoin à une telle expertise ;

d) Si nécessaire, l'autorité compétente demande au maître d'ouvrage des informations supplémentaires à celles fournies dans l'étude d'impact, mentionnées au II et directement utiles à l'élaboration et à la motivation de sa décision sur les incidences notables du projet sur l'environnement prévue au I de l'article L. 122-1-1 ».

1.1.4 Le périmètre de projet de l'étude d'impact environnemental

Comme vu lors de la réunion de cadrage du 9 juin 2022, la création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin et la modification de la ZAC Villaroy doivent être considérées comme une opération unique dont l'imbrication et la proximité **justifie l'élaboration d'une étude d'impact commune.**

Pour rappel, la ZAC Villaroy n'a pas connu de modification depuis 18 ans (2006).

Le périmètre projet considéré pour la présente étude d'impact environnemental est représenté en pointillé vert ci-dessous.



Figure 2: Périmètre projet retenu pour l'étude d'impact environnemental (Source : Suez Consulting juin 2022)

La partie 2 ci-après présente le projet d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin porté par l'EPA Paris Saclay. Le partie 3 présente le projet d'aménagement de la ZAC Villaroy.

1.2 Dossier d'Autorisation Environnementale Unique

Le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin est soumis à autorisation environnementale au titre de l'article L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Le dossier d'autorisation environnementale unique qui sera établi ultérieurement, portera dans un premier temps sur la tranche 1. Une autorisation environnementale complémentaire sera établie à moyen long terme pour le développement de la tranche 2.

En vertu de l'article L181-2, l'autorisation environnementale inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables et relevant des différents codes.

Le projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin est concerné par les prescriptions suivantes :

- Autorisation IOTA (installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement), dite **autorisation « Loi sur l'eau »** ;
- Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, dite « **dérogation espèces protégées** ».
- Demande d'autorisation de **défrichement** au titre de l'article R.341-1 du code forestier.
- Demande d'autorisation de porter atteinte aux **allées et alignements d'arbres** prévue à l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

1.2.1 Nomenclature Loi sur l'Eau

Le livre II - Titre I - du Code de l'Environnement (ordonnance 2000.914 du 18/09/2000) fixe les règles générales de gestion des ressources en eau et de protection des milieux aquatiques. Il reprend et codifie entre autres des prescriptions de la loi du 3 janvier 1992 dite « Loi sur l'Eau » et prévoit une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation pour la mise en activité de certains ouvrages et la réalisation de certains travaux, liés au domaine de l'eau (forages, aménagement de digues, imperméabilisation de surfaces, rejets dans les milieux aquatiques, etc.).

La nomenclature des installations, ouvrages, travaux et aménagements concernés et les seuils de classement sont donnés par l'article R.214-1 du Code de l'Environnement.

La situation du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin par rapport aux principales rubriques Loi sur l'Eau est donnée dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Analyse des rubriques loi sur l'eau (Source : Suez Consulting, 2025)

	Rubrique et descriptif	Seuil applicable	Commentaires	Références dans le dossier
TITRE 1 : prélèvement				
1.1.1.0.	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	**Déclaration**	Déclaration de pose de piézomètres dans le cadre du projet	**L'annexe 2a** présente le formulaire de déclaration au titre de la loi sur l'eau des piézomètres posés dans le cadre du projet. **L'annexe 2.b** présente les résultats de la campagnes piézométrique et **l'annexe 2.c** présente le rapport de fin chantier. Le **chapitre 4.3.3.1.2.2 de la pièce 3** de l'étude d'impact reprend les résultats de la campagne piézométrique au droit de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m3/ an (A) ; 2° Supérieur à 10 000 m3/ an mais inférieur à 200 000 m3/ an (D)	**Déclaration /Autorisation**	Le projet est situé au droit d'*une nappe perchée dans des limons, au-dessus du toit pseudo-imperméable des Argiles à Meulières, située à partir de 2 m de profondeur.* *Des rabattements de nappe pourront être nécessaires. Ainsi, la rubrique 1.1.2.0 de la nomenclature DLE a été visée. Les études géotechniques en cours permettront de préciser le seuil à viser (déclaration ou autorisation) ainsi que les volumes d'eau à rabattre dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin*	Le **chapitre 5.2.5.1 de la pièce 4** de l'étude d'impact présente les mesures prévues en cas de rabattement de nappe. De plus ce chapitre présente aussi les adaptations du projet afin de réduire les opérations de rabattement de nappe.
TITRE 2 : REJETS				

	Rubrique et descriptif	Seuil applicable	Commentaires	Références dans le dossier
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : **1° Supérieure ou égale à 20 ha (A)** ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	**Autorisation**	Le périmètre d'étude a une superficie supérieure à 20 ha. Les bassins de collecte des eaux pluviales associés au projet couvrent une surface d'au moins 65 ha.	**Le chapitre 2.3.6 de la pièce 2** de l'étude d'impact présente les **modes de gestion des eaux pluviales** sur la ZAC Gare Guyancourt. De plus, les **chapitres 5.2.5.4 et 5.3.2.4 de la pièce 4** de l'étude d'impact présentent les **effets du projet** ainsi que les **mesures associées** concernant la gestion des eaux pluviales **en phase d'exploitation**.
TITRE 3 : IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SECURITE PUBLIQUE				
3.3.1.0.	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : **1° Supérieure ou égale à 1 ha (A)** ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	**Autorisation**	Présence de zones humides au droit du projet. La surface des zones humides impactées est supérieure à 1 ha.	Le **chapitre 4.3.3.5 de la pièce 3** de l'étude d'impact présente l'état initial pour l'enjeux zone humides sur le l'emprise du projet ZAC gare Guyancourt. De plus, le **chapitre 5.2.5.7 de la pièce 4** de l'étude d'impact présente les **effets du projet** ainsi que les **mesures associées** concernant l'enjeux zone humide.

Le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin est donc soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau. Un dossier d'autorisation environnementale (tel que prévu aux articles R.181-13 et suivants du Code de l'Environnement) sera donc établi ultérieurement.

1.2.2 Contenu de la demande d'autorisation environnementale

La demande d'autorisation environnementale comprend les éléments communs suivants (article R.181-13 code de l'environnement) :

> *« 1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;*
>
> *2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;*
>
> *3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;*
>
> *4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant*

une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;

*5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale**, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1,** s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;*

6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3-1, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;

7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;

8° Une note de présentation non technique.

Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L. 181-3, L. 181-4 et R. 181-43. »

1.2.3 Autres procédures réglementaires

Comme évoqué précédemment, le projet est également concerné par les procédures réglementaires suivantes :

- **Dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées**. Suite aux relevés sur le terrain, la présence d'espèces protégées a été relevé, ils sont indiqués dans les points suivants :
  - 8 espèces d'insectes remarquables (dont le Criquet des jachères d'enjeu moyen non protégé et 7 espèces d'enjeux faibles mais protégés) ;
  - 3 espèces de reptiles protégées d'enjeu faible ;
  - 40 espèces protégées, dont 3 à enjeu contextualisé très fort (Linotte mélodieuse, Serin cini et Verdier d'Europe), 8 à enjeu contextualisé fort (Bouvreuil pivoine, Chardonneret élégant, Faucon crécerelle, Fauvette des jardins, Moineau domestique, Petit Gravelot, Pouillot fitis et Tarier pâtre) et 5 à enjeu contextualisé moyen (Accenteur mouchet, Bruant jaune, Hypolaïs polyglotte, Roitelet huppé, Mésange à longue queue) ;
  - 3 espèces de mammifères remarquables (dont le Lapin de Garenne d'enjeu moyen non protégé et 2 espèces d'enjeux faibles mais protégés) ;
  - 8 espèces de chiroptères protégés dont 2 espèces d'enjeu fort la Noctule commune et la Pipistrelle commune.

En effet, toute intervention qui menace ces espèces ou leurs habitats le cas échéant ne peut s'effectuer qu'après l'obtention par le maître d'ouvrage d'une autorisation de dérogation à la protection stricte des espèces. Les dérogations aux mesures de protection sont fixées par les articles R411-6 à R411-14 du Code de l'environnement. L'article L. 411-2 du Code de l'environnement permet, dans les conditions déterminées par les articles R. 411-6 et suivants, la délivrance de dérogations exceptionnelles aux articles L. 411-1 et L. 411-2 du Code de l'environnement :

- La dérogation est accordée par arrêté préfectoral précisant les modalités d'exécution des opérations autorisées ;
- La décision est prise après avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) (article 3 de l'arrêté ministériel du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore protégées).

Selon le Code de l'environnement (articles cités ci-dessus), les trois conditions incontournables à l'octroi d'une dérogation sont les suivantes :

- la demande s'inscrit dans un projet fondé sur une raison impérative d'intérêt public majeur ;
- il n'existe pas d'autre solution plus satisfaisante ;

- la dérogation ne nuit pas au maintien de l'état de conservation favorable de l'espèce dans son aire de répartition naturelle.

Ainsi, l'autorisation de destruction ou de capture d'espèces animales et de destruction ou de prélèvement d'espèces végétales protégées ne peut être accordée à titre dérogatoire, qu'à la triple condition que le projet présente un intérêt public majeur, qu'aucune autre solution satisfaisante n'existe et qu'elle ne nuise pas au maintien des populations d'espèces protégées.

- **Demande d'autorisation de défrichement** au titre de l'article R.341-1 du code forestier.

Le défrichement est défini comme la destruction de l'état boisé d'un terrain et la suppression de sa destination forestière. La notion de défrichement et les opérations ne rentrant pas dans cette définition sont précisées par les articles L. 341-1 et L. 341-2 du code forestier.

- **Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres** prévue à l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

Les alignements d'arbres situés au droit de l'avenue Léon Blum devront être abattus afin de permettre les opérations d'aménagements de la voirie. Le projet est donc soumis à une demande d'autorisation de porter atteintes aux alignements d'arbres.

En effet, le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit. Cependant, le représentant de l'Etat dans le département peut autoriser lesdites opérations lorsque cela est nécessaire pour les besoins de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. Le représentant de l'Etat dans le département informe sans délai le maire de la commune où se situe l'alignement d'arbres concerné du dépôt d'une demande d'autorisation.

1.3 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

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

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

Comme exposé ci-avant, la réalisation du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin est conditionnée à la modification de certaines dispositions du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Justifiant du fait de l'intérêt général du projet, la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi a été engagé par délibération du 6 mars 2024 du conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay.

Cette procédure a vocation à autoriser et mettre en cohérence les documents d'urbanisme avec le projet et porte notamment sur :

- La modification de la trame viaire et en particulier le dévoiement de la RD91 ;
- La création d'un quartier mixte mêlant activités économiques, commerces, équipements et programmes de logements ;
- La mise en valeur de la lisière verte bordant le périmètre de projet et des principes environnementaux du projet ;
- La mise en œuvre d'un épannelage varié et de modes constructifs s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

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

Conformément aux dispositions des articles L103-2 et L103-4 du code de l'urbanisme, ladite procédure étant soumise à évaluation environnementale, elle est aussi soumise à concertation préalable associant pendant

toute la durée de l'élaboration du projet les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. Le bilan de la concertation préalable, qui s'est tenue à l'hiver 2024-2025, a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'EPA Paris Saclay le 11 mars 2025.

A la suite de cette concertation préalable, l'autorité environnementale sera amenée à remettre son avis sur l'évaluation environnementale du dossier de déclaration de projet, une consultation du public sera organisée en suivant.

La procédure d'évaluation environnementale de la DPMECDU est envisagée concomitamment à la procédure de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin. Ces différentes procédures feront l'objet d'une consultation du public conjointe, qui pourra porter également sur la modification de la ZAC Villaroy.

L'ESSENTIEL – CONTEXTE REGLEMENTAIRE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Considérations spécifiques à l'étude d'impact :

De par leur proximité et leur imbrication, la création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin et la modification de la ZAC Villaroy doivent être considérées comme une opération unique dont l'emprise de 134 ha justifie l'élaboration d'une étude d'impact commune.

Le présent rapport constitue l'étude d'impact environnementale commune aux deux projets. Cette étude d'impact porte sur les deux ZAC : l'ensemble du périmètre relatif à la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin et la ZAC de Villaroy

Le projet d'aménagement urbain de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, couvrant une superficie d'environ 64 hectares, nécessite également une autorisation environnementale ainsi qu'une déclaration de projet valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (DPMECDU).

La DPMECDU, soumise concomitamment au présent dossier, fera l'objet d'une consultation du public conjointe avec les procédures de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de modification de la ZAC de Villaroy.

La demande d'autorisation environnementale unique de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin sera soumise à instruction ultérieurement (horizon 2ème semestre 2026). Elle portera sur la tranche 1 du projet (dévoiement partiel de RD91). Une nouvelle autorisation sera sollicitée à moyen long terme pour la réalisation de la tranche 2 du projet.

Ainsi la demande d'autorisation environnementale ultérieure portera sur les procédures suivantes :

- **Autorisation** au titre de la Loi sur l'eau : Conformément à l'article L.214-3 du Code de l'Environnement pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA).
- Dérogation pour espèces protégées : Permet d'assurer la conservation des habitats naturels et espèces d'intérêt, selon l'article L.411-2.
- Autorisation de défrichement : Requise en vertu de l'article R.341-1 du Code Forestier.
- Autorisation de porter atteinte aux **allées et alignements d'arbres** prévue à l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

2 DESCRIPTION DU PROJET ZAC GARE GUYANCOURT – SAINT-QUENTIN

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement précise que l'étude d'impact contient :

« 2° Une description du projet, y compris en particulier :

- *une description de la **localisation du projet** ;*
- *une description des **caractéristiques physiques de l'ensemble du projet**, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;*
- *une **description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet**, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;*
- *une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement. […]* ».

Le présent paragraphe présente ainsi le **projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin**, à travers les thématiques suivantes :

- La localisation du projet ;
- Le contexte dans lequel le projet s'insère ;
- La présentation détaillée du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin ;
- La démarche de développement durable mise en œuvre ;
- La démarche de concertation ;
- La présentation des travaux nécessaires à la réalisation de la ZAC ;
- Les estimations des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus dans le cadre du projet ;
- L'étude de l'optimisation des densités.

2.1 Localisation du projet

2.1.1 Localisation géographique

Le projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » est situé dans le Sud de la commune de Guyancourt dans les Yvelines (78), en région Ile-de-France.

La commune de Guyancourt fait partie de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, regroupant 11 autres communes : Coignières, Elancourt, La Verrière, Les Clayes-Sous-Bois, Magny-les-Hameaux, Maurepas, Montigny-Le-Bretonneux, Plaisir, Trappes, Villepreux et Voisins-Le-Bretonneux.

D'une superficie d'environ **64 hectares**, la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin est délimitée par :

- La place Georges Besse au Nord ;
- Le Technocentre au Nord-Est ;
- L'avenue du Golf au Sud-Est ;
- La rue Georges Guynemer au Sud et au Sud-Ouest ;
- L'Avenue Léon Blum à l'Ouest ;
- La rue Marc Bloch au Nord-Ouest.

Les cartes suivantes indiquent la localisation de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin à différentes échelles.

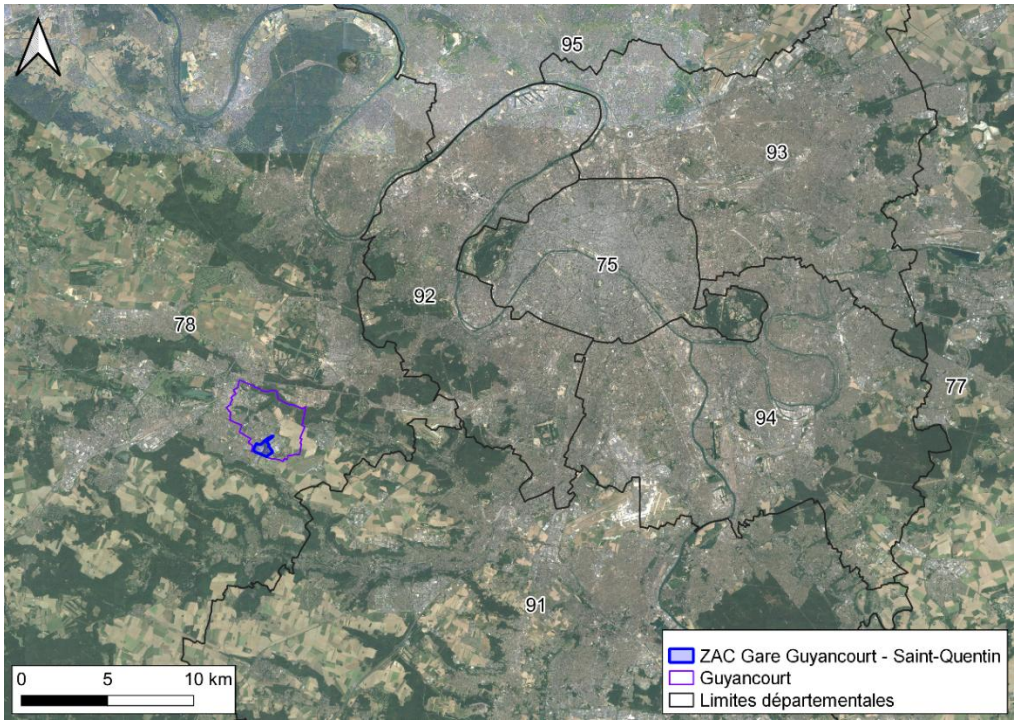


Figure 3 : Localisation du projet et de la commune de Guyancourt dans le département des Yvelines (Source : Géoportail, 2022)

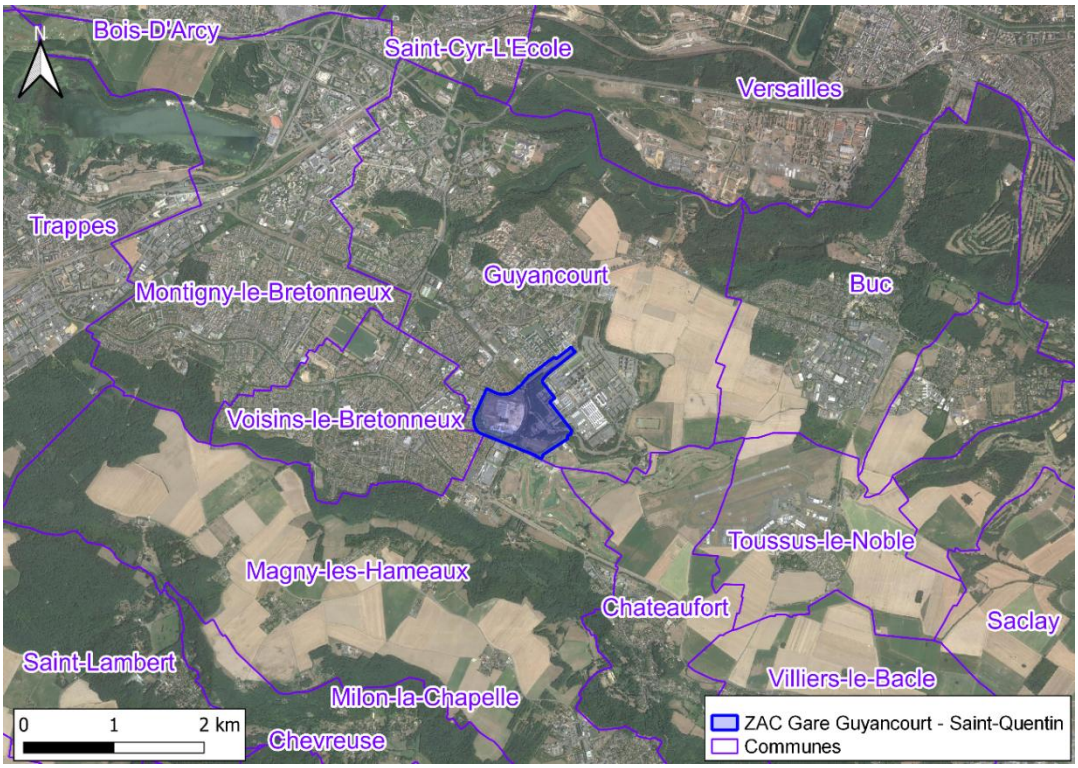


Figure 4 : Localisation du projet à l'échelle communale (Source : Géoportail, 2022)

2.1.2 Localisation cadastrale

Le projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin s'inscrit sur la commune de Guyancourt. Le projet intercepte **58 parcelles cadastrales** différentes.

Ces différentes parcelles sont localisées et listées dans la figure et le tableau suivant :

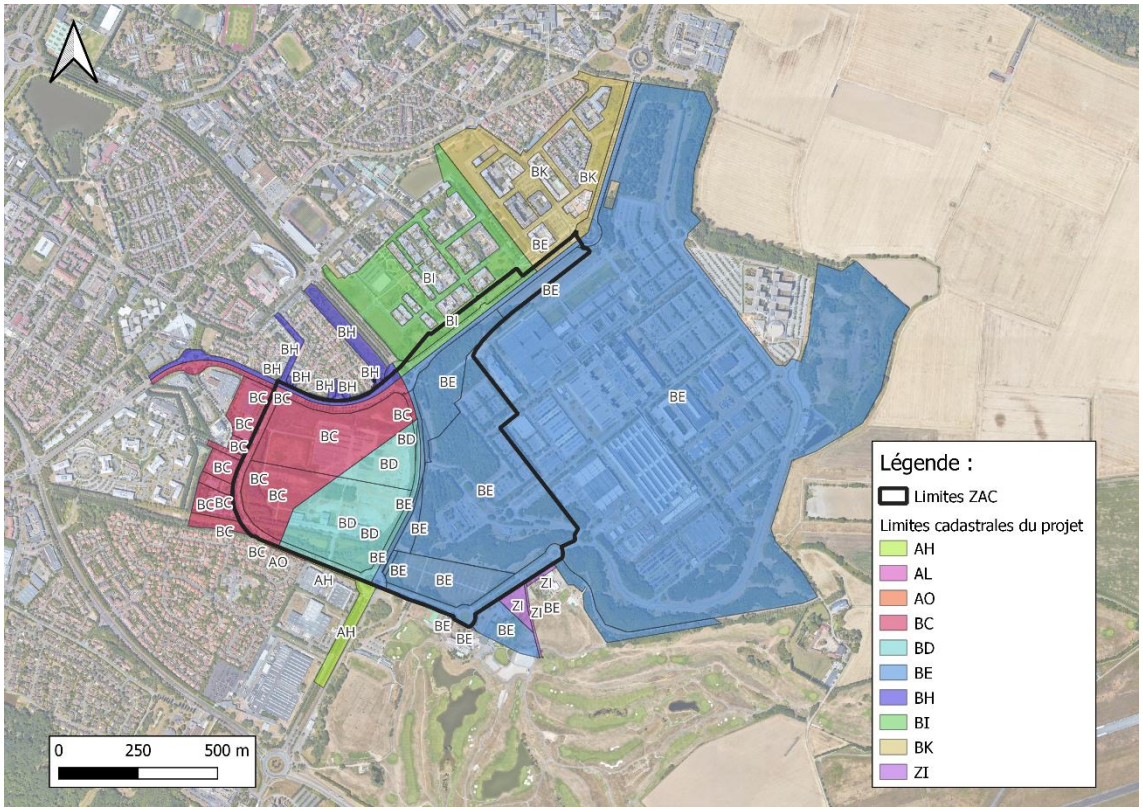


Figure 5 : Localisation des parcelles cadastrales interceptant la zone d'étude (Source : Suez Consulting, 2024)

Tableau 3 : Récapitulatif des parcelles concernées par le projet (Source : Suez Consulting, 2024)

Commune	Section	N°
78297	BC	3
78297	BC	12
78297	BC	15
78297	BC	16
78297	BC	20
78297	BC	22
78297	BC	23
78297	BC	29
78297	BC	31
78297	BC	33
78297	BC	34
78297	BC	35
78297	BC	42
78297	BC	43
78297	BD	4

Commune	Section	N°
78297	BD	6
78297	BD	8
78297	BD	9
78297	BD	10
78297	BE	17
78297	BE	18
78297	BE	19
78297	BE	22
78297	BE	23
78297	BE	25
78297	BE	26
78297	BE	27
78297	BE	34
78297	BE	35
78297	BE	36
78297	BE	37
78297	BE	38
78297	BE	40
78297	BH	81
78297	BH	82
78297	BH	94
78297	BH	100
78297	BH	127
78297	BH	129
78297	BH	131
78297	BH	132
78297	BH	166
78297	BH	167
78297	BH	168
78297	BH	232
78297	BH	239
78297	BH	247
78297	BI	72
78297	BI	123
78297	BK	67
78297	BK	172
78297	ZI	30
78297	ZI	32
78297	ZI	34
78356	AH	11
78356	AH	12

Commune	Section	N°
78688	AL	566
78688	AO	100

2.2 Contexte du projet

Le projet d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin s'insère dans le cadre d'autres projets et opérations ; à plus grande échelle, le projet du Grand Paris Express ; à l'échelle métropolitaine, l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay ; et, à plus petite échelle, la modification de la ZAC Villaroy à proximité immédiate de la future gare.

La modification de la ZAC Villaroy est motivée par la commercialisation des derniers lots de logements et d'activités, en lien avec la création de la gare du Grand Paris Express, et l'évolution de son périmètre.

2.2.1 Opération d'Intérêt National Paris-Saclay

Les opérations d'aménagement portées par l'Etablissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay ont été inscrites parmi les Opérations d'Intérêt National (OIN) mentionnées à l'article R.121-4-1 du Code de l'Urbanisme par décret en Conseil d'Etat n° 2009-248 du 3 mars 2009, dans le but de faire émerger 5 clusters de rang mondial sur le territoire francilien parmi lesquels le cluster scientifique, technologique et économique Paris Saclay.

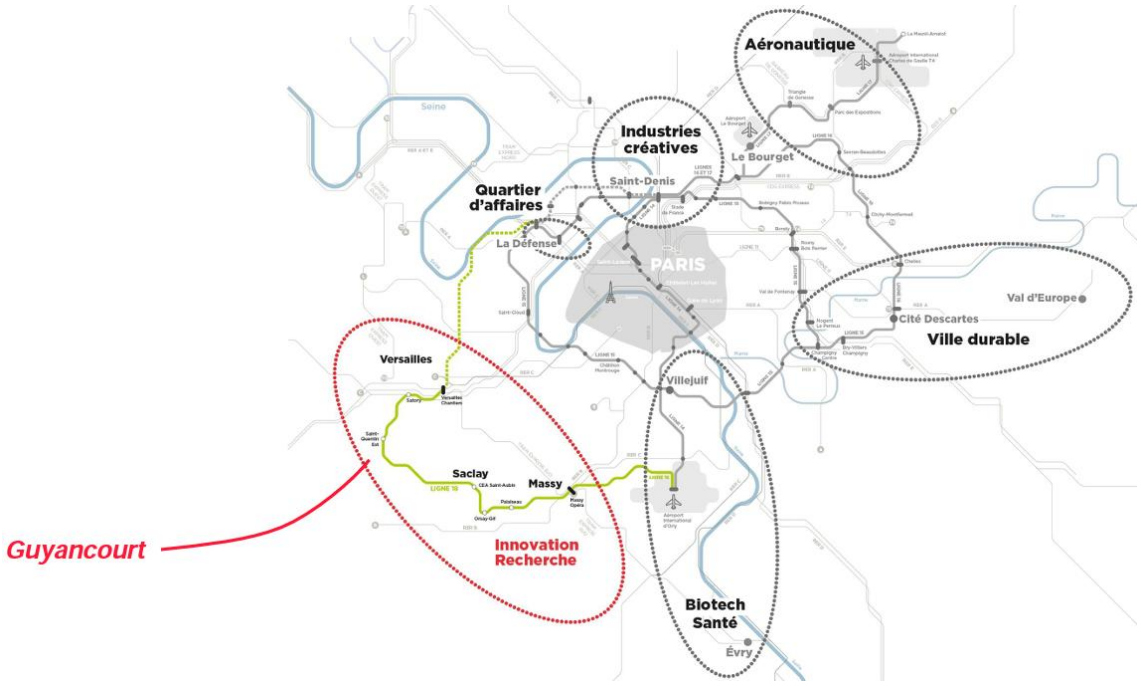


Figure 6 : Les cinq clusters de rang mondial du Grand Paris (Source : EPA Paris-Saclay)

La partie yvelinoise de l'OIN est une composante essentielle du projet : participant fortement aux équilibres globaux de ce pôle scientifique et technologique au rayonnement international, elle constitue dès lors un levier essentiel de développement dans le département.

La recherche de synergies nouvelles entre les pôles économiques yvelinois et essonnien, à terme reliés par la ligne 18 du métro Grand Paris Express (GPE), soutenue par le développement d'une nouvelle offre d'habitat d'ampleur et des aménités de dimension métropolitaine, sont les clés fondamentales de Paris-Saclay. Sa desserte programmée par la Ligne 18 fait du secteur « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » un enjeu majeur de développement pour la ville de Guyancourt et l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, autour de la future gare et du Technocentre Renault, et

l'un des secteurs stratégiques du territoire de l'OIN. L'arrivée de la ligne 18 à horizon 2030 placera ainsi Guyancourt au cœur du cluster Paris-Saclay.

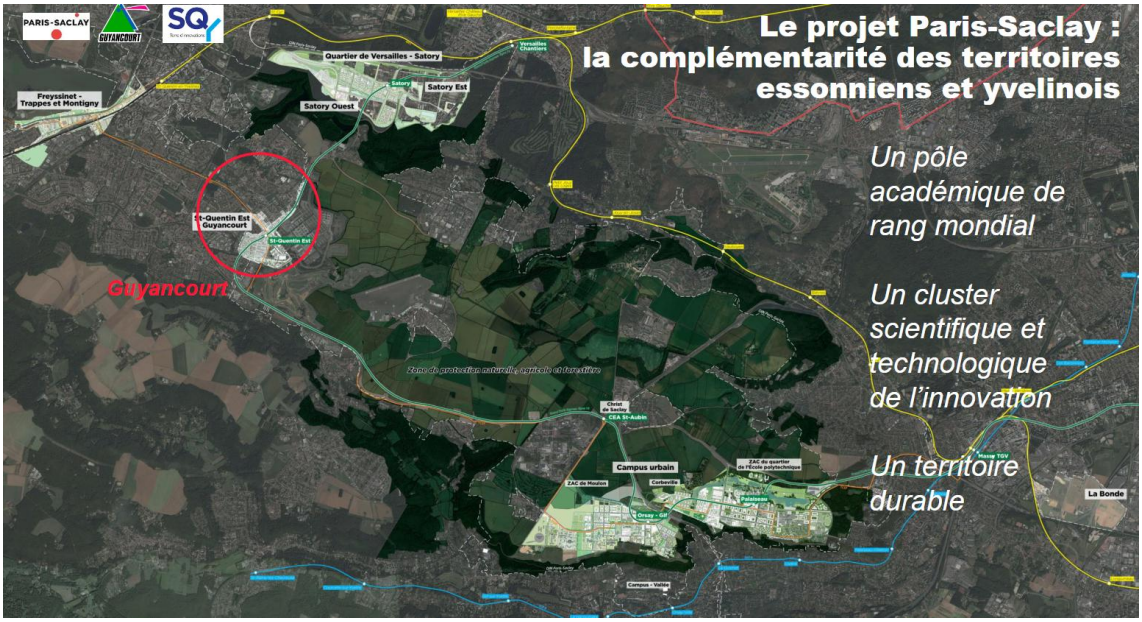


Figure 7 : Le projet Paris Saclay (Source : EPA Paris Saclay, 2021)

2.2.2 Grand Paris Express

Le projet s'insère dans le cadre de la mise en place du **Grand Paris Express** (GPE). Le fait déclencheur du projet est l'arrivée de la ligne 18 du GPE, qui desservira Guyancourt.

Le plan de la ligne 18 du Grand Paris Express, et son calendrier de mise en service, sont présentés ci-dessous. Sont également présentés les temps de transports prévisionnels entre la future gare de Guyancourt et d'autres lieux de la métropole parisienne.

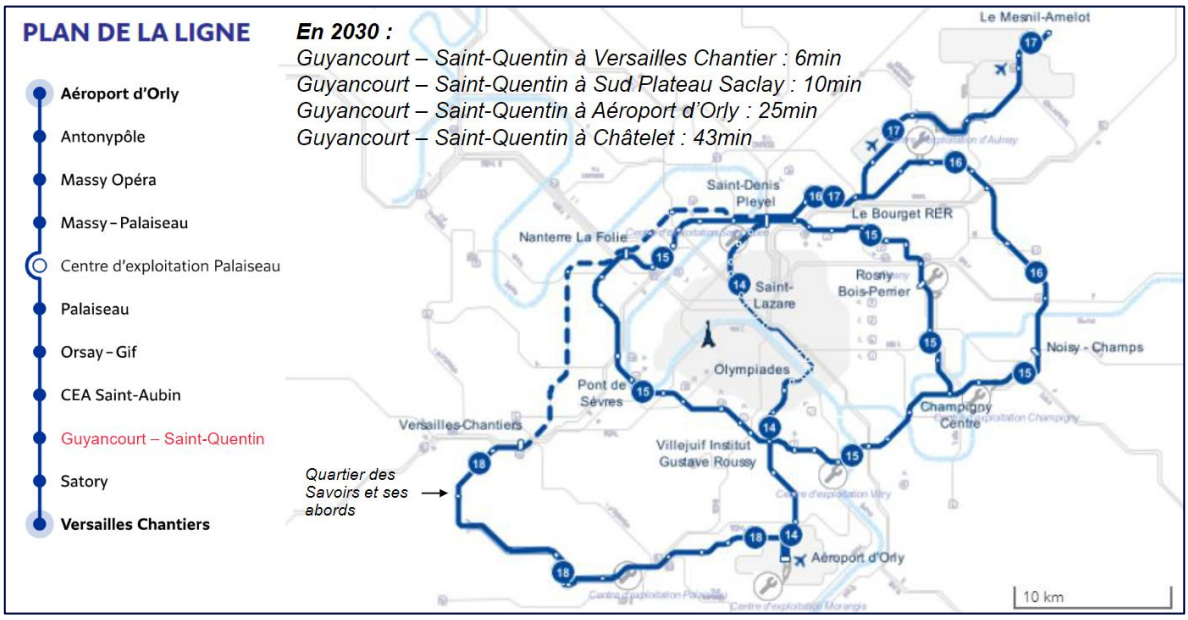


Figure 8 : Ligne 18 du Grand Paris Express (Source : EPA Paris Saclay, 2021)

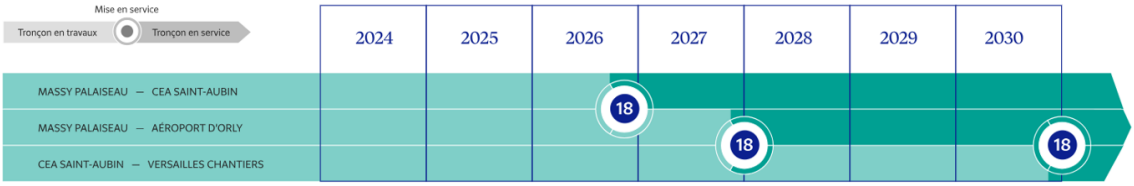


Figure 9 : Calendrier de mise en service de la ligne 18 du Grand Paris Express (Source : Société des Grands Projets)

L'arrivée prochaine de la ligne 18 du GPE à Guyancourt nécessite ainsi la construction d'une nouvelle gare souterraine provisoirement dénommée « Saint-Quentin Est ». Celle-ci sera située en grande partie dans l'ancien boisement du Trou Berger, à une profondeur d'environ 10 mètres par rapport au niveau du terrain naturel.

Son accès se fera par deux émergences, une principale donnant sur le cœur du futur quartier, ouverte sur un large parvis, et une secondaire ouvrant sur un espace paysager directement relié au secteur du projet dédié au développement d'activités économiques et au Technocentre Renault.

La figure suivante présente un zoom sur la localisation des deux émergences de la future gare.

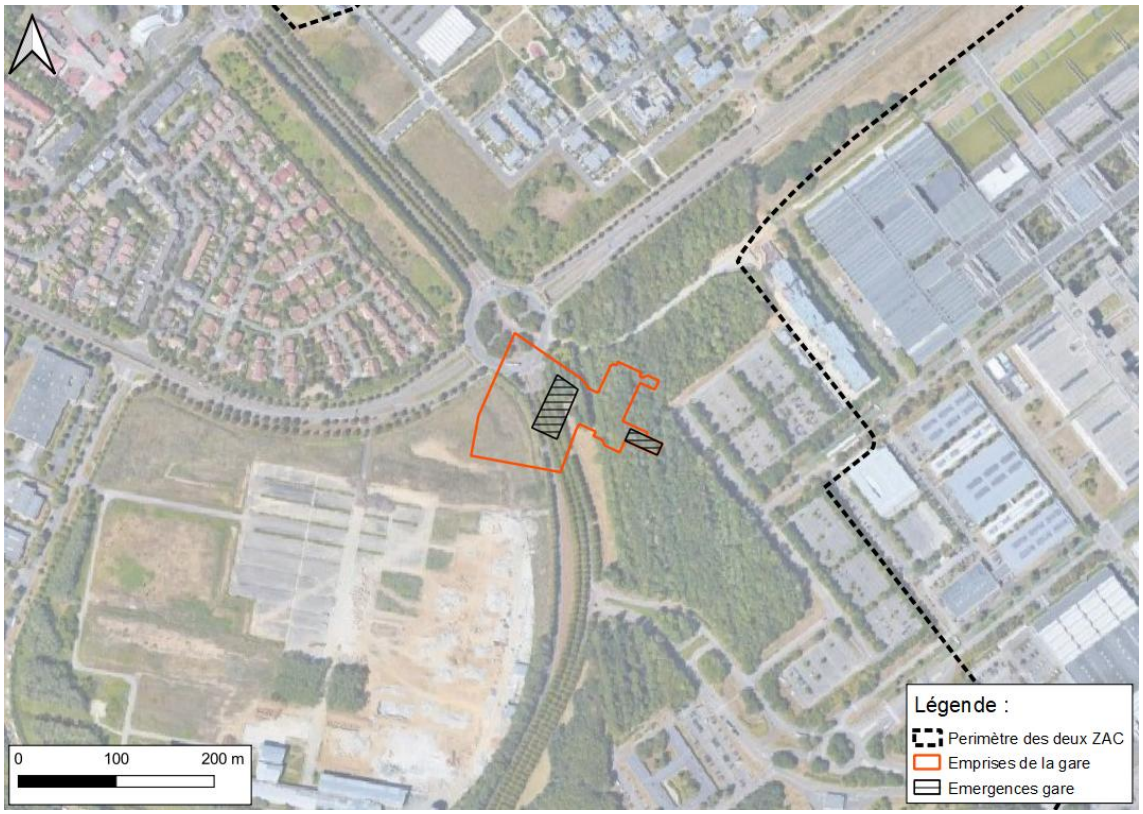


Figure 10 : Localisation des émergences de la future gare Saint-Quentin Est (Source : Suez Consulting, 2024)

La gare sera composée de trois étages :

- Le rez-de-chaussée haut, niveau d'entrée pour les façades Nord et Est de l'émergence principale (depuis la RD91 dévoyée et l'avenue de l'Europe) et pour l'émergence secondaire ;
- Le niveau de la mezzanine ou rez-de-chaussée bas, correspondant au niveau d'entrée depuis le parvis pour l'émergence principale et à la liaison souterraine avec le deuxième accès côté Technocentre ;
- Le niveau des quais.

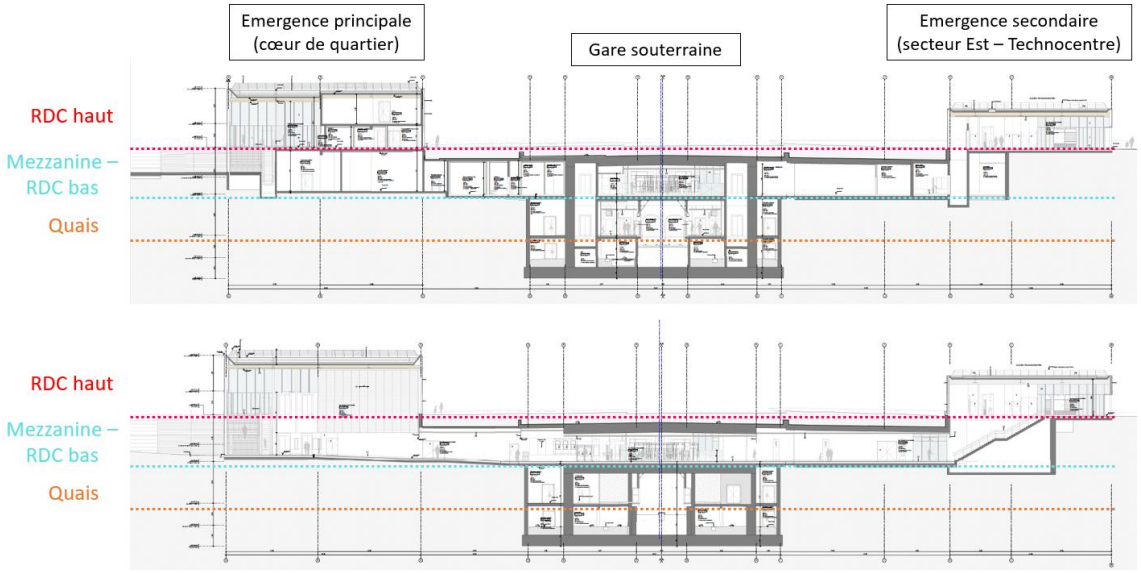


Figure 11 : Coupe transversale de la gare Saint-Quentin Est (Source : Dossier architectural, Société des Grands Projets, mars 2023)

En lien avec l'aménagement de la gare, un pôle multimodal de transports en commun est à l'étude depuis 2016, étude sous pilotage de Saint-Quentin-en-Yvelines.

2.2.3 Grandes orientations du projet urbain

Le site est à l'articulation du plateau de Saclay à l'Est, de la Vallée de Chevreuse au Sud, de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'Ouest et de Versailles au Nord. Traversé par la RD91, il est directement relié à la RN 12, axe majeur est-ouest, via le plateau de Satory, avec lequel il constitue un ensemble stratégique pour le territoire, en termes géographique, programmatique et de desserte, en particulier avec la ligne 18, qui reliera les deux quartiers à trois minutes l'un de l'autre.

Il partage également des enjeux d'aménagement avec le secteur Freyssinet-Météo à Trappes et Montigny-le-Bretonneux, dont la mutation concourra en effet à connecter le nouveau quartier de Guyancourt au cœur de l'agglomération et à ses gares. La future ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » est ainsi identifiée comme l'un des **principaux secteurs à enjeux** du Contrat de Développement Territorial (CDT) yvelinois signé le 14 décembre 2015.

Le potentiel de développement du projet se répartit sur une friche industrielle, ancienne implantation de l'entreprise Thalès, le foncier historiquement peu investi dans la partie Ouest du Technocentre, qui se trouvera à proximité de la gare, et les franges du récent quartier de Villaroy le long de la RD91 et de l'Avenue de l'Europe.



Figure 12 : Contexte urbain (Source : EPA Paris Saclay, 2021)

A la suite des réflexions et études menées pour l'élaboration du CDT, l'EPA a conduit, sous l'égide du Préfet et avec le concours de la Ville de Guyancourt, SQY Agglomération, Renault, le Conseil Départemental des Yvelines, la Région Ile-de-France, l'EPFIF, la DDT 78, la SGP et le CAUE 78, une consultation de maîtrise d'œuvre menée sous la forme d'un dialogue compétitif qui a abouti à un large consensus entre les partenaires sur le diagnostic du territoire et sur les objectifs stratégiques du projet d'aménagement :

- Le secteur de projet est au croisement d'entités hétérogènes (le quartier pavillonnaire de l'Europe, le récent quartier de Villaroy, le Technocentre, complexe industriel de près de 150 ha concentrant les activités de recherche et développement de Renault, et le golf national), compartimentées par des infrastructures de transit, dont le lien est réinterrogé par l'arrivée de la future gare de métro du GPE. L'un des enjeux du projet est donc d'implanter des continuités urbaines entre ces différentes entités ;
- Le secteur de projet se situe en partie sur la lisière verte qui ceinture l'agglomération. Un enjeu fort du projet doit consister à mettre en valeur et renforcer cette lisière verte ;
- La gare de la ligne 18 s'implantera au cœur de l'opération d'aménagement : elle a vocation à desservir le projet, mais également les autres villes et quartiers de Saint-Quentin-en-Yvelines.

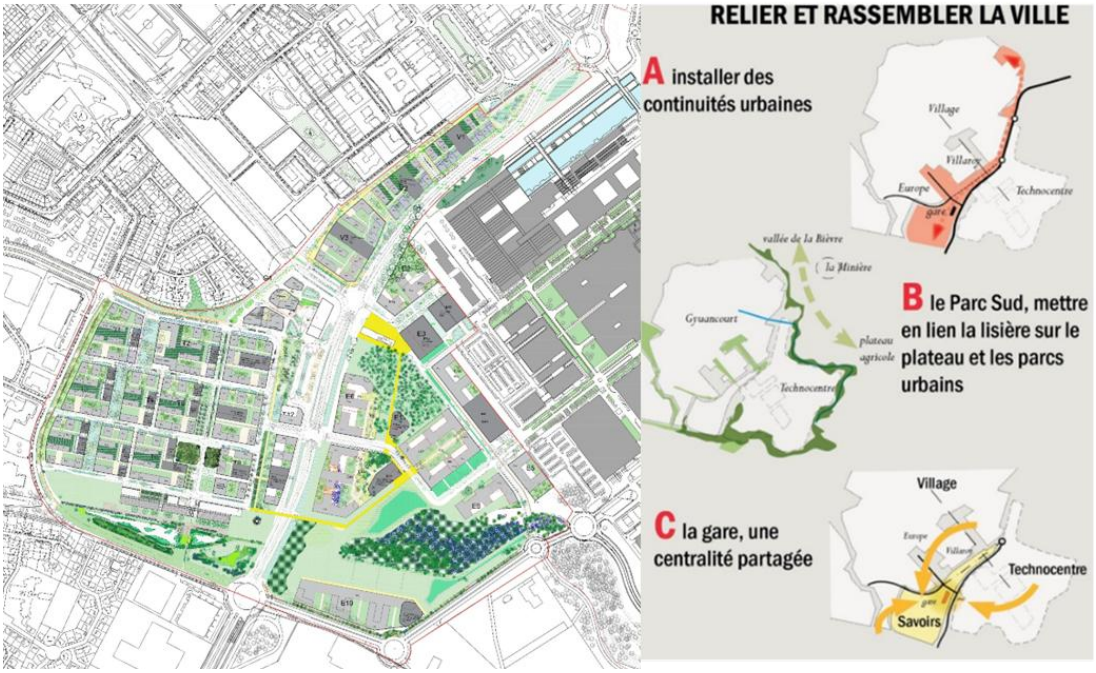


Figure 13 : Orientations du projet urbain (Source : EPA Paris Saclay, 2025)

Dès lors, l'EPA Paris-Saclay a mené, en partenariat avec les collectivités, particulièrement SQY Agglomération et la Ville de Guyancourt, ainsi que Renault, les premières études urbaines et réflexions permettant de développer une vision partagée de l'ambition du projet urbain, d'en déterminer les lignes de force et de proposer le périmètre prévisionnel d'une Zone d'aménagement concerté (ZAC), dénommée « Gare Guyancourt – Saint-Quentin ».

Issus de ce travail de conception partenarial, les invariants du projet sont présentés dans la figure ci-après.

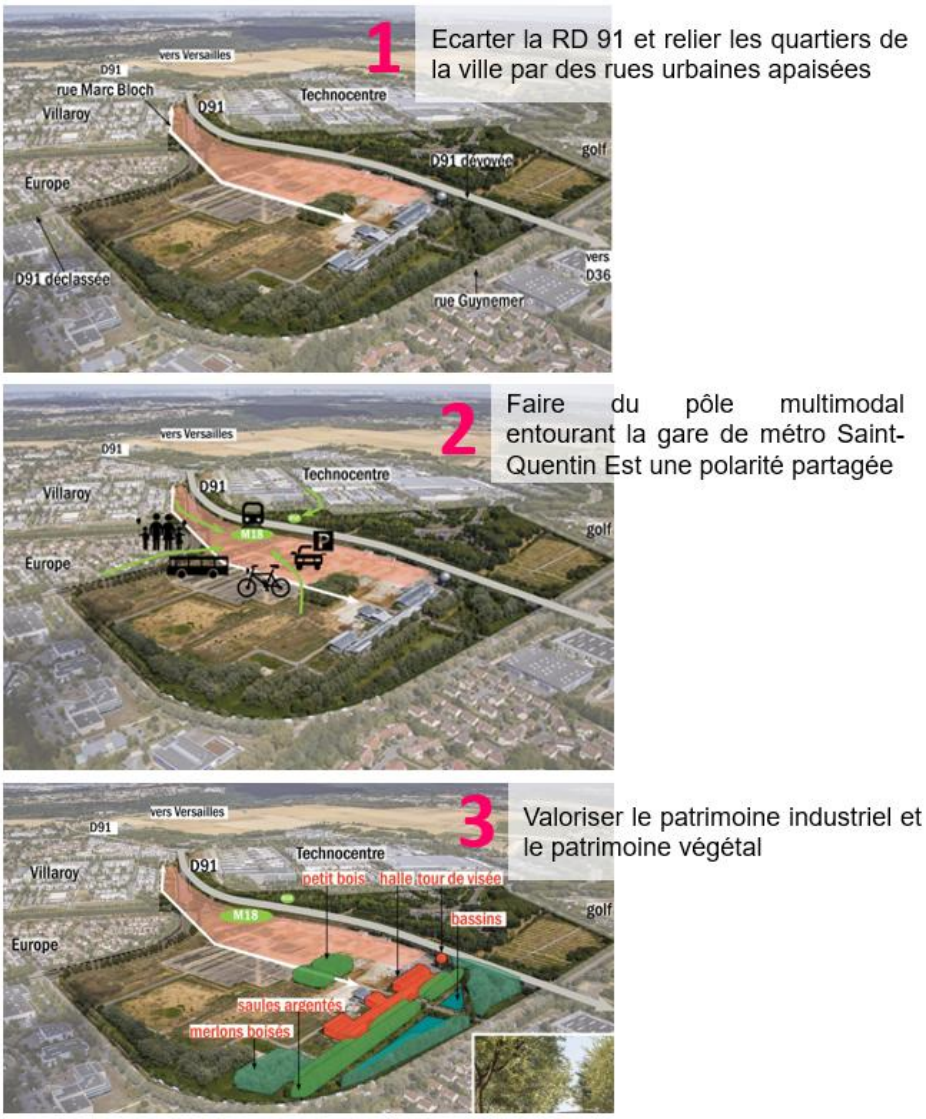


Figure 14 : Invariants du projet urbain (Source : EPA Paris Saclay, 2021)

Le projet urbain s'articule également autour de six impératifs :

1. Un quartier intégré et ouvert sur la ville ;
2. La gare, bâtiment « exemplaire » ;
3. Des connexions au réseau de transport existant ;
4. Le respect de l'identité de Guyancourt et de ses équilibres ;
5. La préservation du patrimoine existant ;
6. Un quartier durable, adaptable et pour tous.

2.2.4 Zone d'Aménagement Concertée Gare Guyancourt – Saint Quentin (78)

Dans la cadre de ce projet urbain, une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) autour de la future gare Guyancourt est initiée.

L'initiative de la ZAC, prise en 2019, intègre :

- Un pôle d'innovation, pilier économique du cluster Paris-Saclay en synergie avec le Technocentre Renault ;

- Un nouveau quartier à vivre à Guyancourt, de 1800 logements au sein du périmètre de la ZAC (programmation prévisionnelle de 2019).

Cette ZAC, dont le périmètre a été légèrement étendu depuis la prise d'initiative, a une superficie d'environ 64 ha, dont 22 ha de friche Thalès et 25 ha d'espaces peu investis du Technocentre. Le périmètre de la ZAC est délimité sur la figure ci-dessous.



Figure 15 : Périmètre de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : Suez Consulting, 2022)

Il existe/existait deux autres ZAC se superposant au périmètre du présent projet :

- **La ZAC Villaroy** fait l'objet d'une modification. L'étude d'impact afférente à cette modification est commune à celle de la ZAC "Gare Guyancourt – Saint-Quentin » et se trouve détaillée dans le présent dossier. Cette modification sera réalisée préalablement à la création de la ZAC "Gare Guyancourt – Saint-Quentin".
- **La ZAC Villaroy Est**, qui est arrivée à son terme (programme des équipements publics achevé), a quant à elle été supprimée par arrêté préfectoral 78-2024-03-17-00001 publié le 20 mars 2024, suite à la délibération 2023-055 du Conseil Communautaire de SQY Agglomération en date du 16 novembre 2023.

La ZAC Villaroy figure en pointillé rose et la ZAC Villaroy-Est figure en hachuré jaune dans la figure ci-dessous.

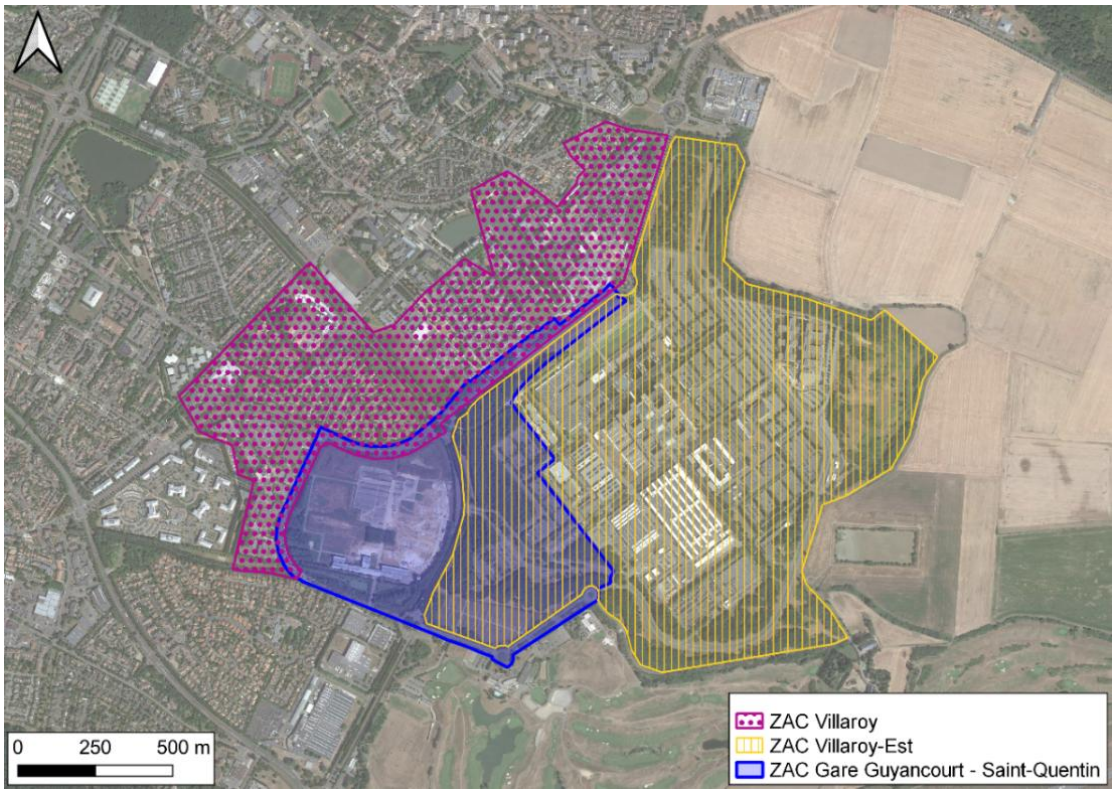


Figure 16 : Périmètres actuels des ZAC Villaroy et Villaroy-Est (Source : Suez Consulting, 2022)

2.2.5 Acteurs du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin

Dans la continuité des réflexions et études menées pour l'élaboration du Contrat de Développement Territorial (CDT) puis du dialogue compétitif de sélection du groupement de MOE, l'EPA Paris Saclay pilote l'élaboration des études pré-opérationnelles dans un partenariat étroit avec les acteurs locaux (Ville de Guyancourt, Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) Agglomération, Renault, le Conseil Départemental des Yvelines, la Région Ile-de-France, l'EPFIF, la DDT 78 et la SGP).

Depuis 2017, le groupement de Maitrise d'Œuvre regroupe les entreprises suivantes : MARNIQUET AUBOUIN (urbaniste mandataire) - TRANSITEC - D'ICI LÀ – SUEZ CONSULTING - URBAN ECO SCOP – FILIGRANE.

La figure ci-dessous recense les parties prenantes du projet.



Figure 17 : Les acteurs du projet (Source : EPA Paris Saclay)

En complément des diverses instances d'échanges bilatéraux et collégiaux qui se tiennent à un rythme mensuel, la préfecture des Yvelines a institué depuis le milieu de l'année 2023 des comités de pilotage pluriannuels destinés à assurer le pilotage stratégique de l'opération.

2.3 Présentation du projet

Le projet de ZAC Gare Guyancourt s'implante principalement sur 3 secteurs :

- **Le Quartier des Savoirs**, correspondant à l'actuelle friche Thalès (22 ha) ;
- **Le secteur Est** correspondant aux fonciers historiquement peu investis par Renault à l'extrémité Sud-Ouest du Technocentre (25 ha) et au terrain correspondant à un parking mobilisé ponctuellement pour les évènements organisés par le golf national (4 ha) ;
- **Le secteur Villaroy**, de part et d'autre de la RD91 (3 ha).

Ces différents secteurs sont localisés sur la figure ci-dessous.

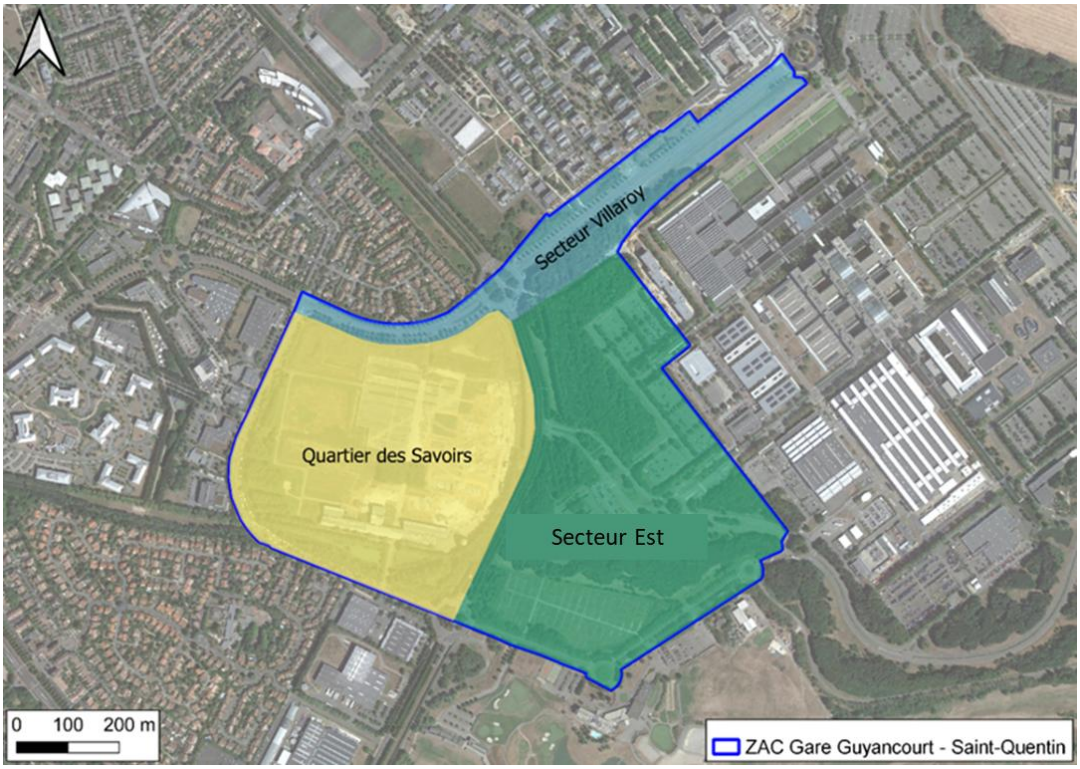


Figure 18 : Secteurs du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : Suez Consulting, 2023)

2.3.1 Historique de la zone du projet

2.3.1.1 Le Quartier des Savoirs (friche Thalès)

L'usine Thomson-Thalès a été en activité entre 1990 et 2005 avant que les activités qui s'y déployaient ne soient déplacées à Elancourt.

L'EPFY (Etablissement Public Foncier des Yvelines), devenu par la suite EPFIF (Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France) a acquis la parcelle en 2015 dans l'objectif de maitriser ce foncier faisant l'objet de réflexions urbaines permettant d'accompagner l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express.

L'EPA Paris-Saclay a ensuite acquis ce secteur entre 2020 et 2022 en vue d'y réaliser le projet objet de la présente description.

Le secteur a fait l'objet d'une démolition partielle en 2019 (environ 33 000 m² de bâtiments et 40 000 m² de surfaces en enrobés démolis) et de deux campagnes de dépollution pyrotechnique (sur environ 17 ha) : la première entre 2017 sur des secteurs non-bâtis, la seconde en 2021 sur les secteurs libérés par la démolition partielle. Ces deux interventions ont été réalisées sous maitrise d'ouvrage de l'EPFIF.

La figure ci-dessous localise le secteur du quartier des Savoirs, principalement implanté sur la friche Thalès.



Figure 19 : Photographie aérienne du quartier des Savoirs – friche Thalès (Source : Google Earth, 2023)

La figure suivante présente un aperçu de la friche Thalès lors de sa construction ayant eu lieu entre 1988 et 1990. Ces images permettent de mettre en évidence le caractère très imperméabilisé du site. On distingue, au sud de la parcelle Thalès, les bassins destinés à gérer les eaux pluviales récupérées en toiture des bâtiments autour desquels se développe la séquence paysagère d'entrée du site. On remarque également que les bâtiments se positionnaient tout au long de cette séquence et se prolongeaient à l'est, le long de la courbe de l'avenue de l'Europe, dans un système répété de bâtiments accolés à sheds ouverts vers le nord. La tour de visée, bâtiment emblématique du site (sphère posée sur un fût cylindrique) se situe à l'extrémité sud-est du site. On trouve au centre de la parcelle une nappe de stationnements complétée par des aménagements paysagers. Entre ces stationnements et les bâtiments s'implante un boisement constitué d'arbres de plus grande hauteur. Enfin, des merlons constitués de terres déblayées dans le cadre de l'aménagement du site, ceinturent la parcelle et l'isolent de son environnement immédiat. Ils sont, d'une manière générale, plus densément plantés que le reste de la parcelle.



Figure 20 : Photographies aériennes de la friche Thalès lors de sa construction (Source : EPA Paris-Saclay, 1988-1990)

La figure suivante montre la friche Thalès avant et après la première campagne de dépollution pyrotechnique et les travaux de démolition menés par l'EPFIF, illustrant l'incidence de ces travaux sur la biodiversité. On remarque, en creux, les secteurs qui ont été préservés de ces campagnes de démolition et de dépollution pyrotechnique. Parmi eux : les deux travées bâties situées à l'extrémité Sud du site ; les bassins et leurs pourtours constitués notamment de merlons plantés, et le boisement central.



Figure 21 : Photographies de la friche Thalès avant la 1ère phase de dépollution et la démolition, à gauche, et après ces travaux et en 2ème phase de dépollution, à droite (Source : EPA Paris-Saclay, 2017 et 2021)

2.3.1.2 Le Secteur Est (délaissés du Technocentre Renault et parking SQY)

En 1998, le groupe Renault a fait le choix d'implanter son centre international de R&D sur un foncier de 150 hectares en limite sud du territoire de Guyancourt. En l'absence de desserte en transports en communs le desservant directement, le site s'est constitué autour d'un noyau de bâtiments entouré par des voies de circulation, des nappes de parkings et des espaces paysagers. En 2020, le groupe industriel s'est trouvé confronté à une conjoncture économique difficile (fort recul des ventes de véhicules neufs), une massification du recours au télétravail suite aux différentes phases de confinement COVID et à la perspective de l'arrivée de la gare de métro de la ligne 18 sous une dizaine d'année. Fort de ce triple constat, le groupe Renault a bâti une stratégie visant à :

- Conforter le caractère stratégique du site en lui donnant une vocation spécifique : concevoir les véhicules de demain.
- Optimiser ses actifs immobiliers. Une restructuration des bâtiments existants est engagée pour accueillir les collaborateurs en flex-office avec maintien d'un nombre important de jours de télétravail. Les bâtiments inutilisés pouvant permettre d'accueillir de nouvelles entreprises. De même, les nappes de parkings ont vocation à être réduites d'une part, en anticipation de l'évolution des comportements avec l'arrivée du métro et d'autre part, pour être remplacées pour partie par des parkings silo permettant de libérer des fonciers valorisables.

En application de cette feuille de route, des discussions ont été engagées en 2021 entre Renault, l'EPA Paris Saclay et l'EPFIF. Un accord de principe a été trouvé mi-2021 concernant la cession de 25,2 hectares de foncier situé à l'ouest du Technocentre occupés par 2 bâtiments, l'un vacant, l'autre, préfabriqué, correspondant à la base-vie à l'époque de l'aménagement du Technocentre, 1 300 places de stationnement et des voiries occupant environ 4 hectares.

Le 1er juillet 2022, l'EPA Paris Saclay a acquis 4,8 ha du foncier Renault correspondant aux terrains devant être mis à disposition de la SGP pour les besoins de son chantier. La cession du foncier restant interviendra en 3 phases prévues dans les années à venir.

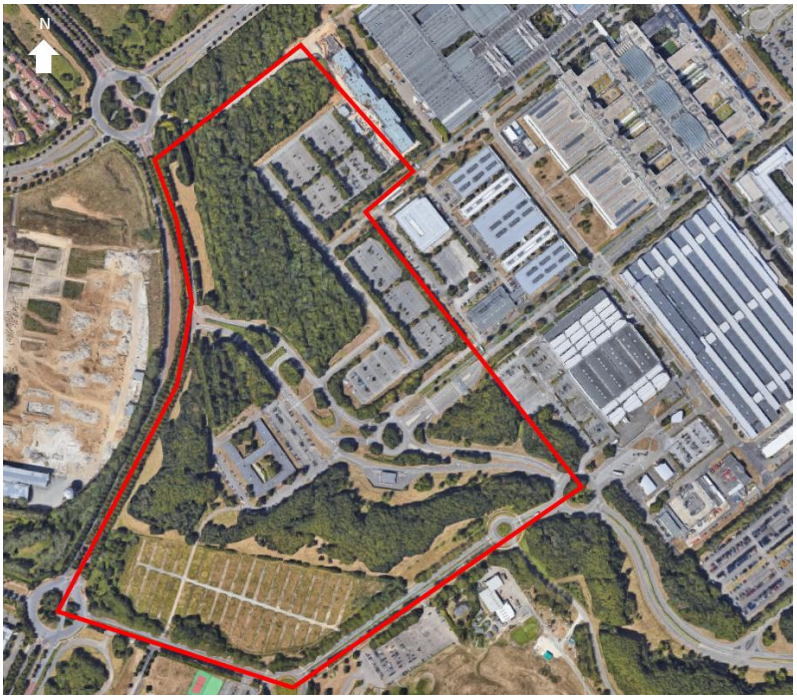


Figure 22 : Photographie aérienne du secteur Est – Technocentre Renault (Source : Google Earth, 2023)

Le secteur Est se compose également d'un parking de 4 hectares, actuellement propriété de SQY Agglomération, qui est mobilisé très occasionnellement pour les grands évènements organisés par le Golf National. Son faible usage actuel et son positionnement à proximité immédiate de la future gare en font un terrain stratégique pour le développement de la future ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

La figure suivante illustre le secteur Est depuis le Golf National.



Figure 23 : Photographie aérienne du secteur Est depuis le Golf National au Sud (Source : Google Earth, 2023)

2.3.1.3 Le Secteur Villaroy

Le secteur Villaroy fait aujourd'hui partie de la ZAC Villaroy, dont l'aménagement a débuté dans les années 1990, suite à l'approbation de son dossier de création/réalisation par arrêté préfectoral du 30 septembre 1993. L'initiative de la ZAC, portée par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines (EPASQY) a été transférée au Service d'Aménagement National (SAN) et son mode d'aménagement a été fixé en régie par arrêté préfectoral du 29 avril 2003.

La maitrise d'ouvrage de la ZAC a ensuite été transférée à la communauté d'agglomération en 2004, date à laquelle le SAN a été transformé en CA.

Une seconde étape d'aménagement comprenant un nouveau programme de logements a été mise en œuvre par une modification du dossier de création approuvée le 28 septembre 2006 par délibération du Conseil d'Agglomération. Enfin, une révision simplifiée ayant pour objet le Plan d'Aménagement de Zone a eu lieu en mai 2007.

D'une superficie d'environ 78 hectares, elle accueille aujourd'hui des logements, des équipements, des commerces, des services et des activités.

Le périmètre de la ZAC Villaroy est en cours de modification afin d'intégrer environ 3 ha du périmètre (correspondant à la RD91 et aux parcelles urbanisables mais non bâties de sa rive nord) au périmètre de la future ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Cumulés à l'espace paysager de mise en retrait du Technocentre Renault en rive sud de la RD91, ces espaces forment le **secteur Villaroy** de la future ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

La figure suivante illustre et localise le secteur Villaroy au sein de la future ZAC.



Figure 24 : Photographie aérienne du secteur Villaroy (Source : Google Earth, 2023)

2.3.2 Objectifs du projet

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Contribuer à l'accueil résidentiel, avec une offre de logements diversifiée et qualitative représentant une programmation prévisionnelle de **2 000 logements familiaux**, une résidence séniors (programmation prévisionnelle de 70 logements) et une résidence étudiantes (programmation prévisionnelle de 250 logements), toutes deux à vocation sociale ainsi que l'offre d'équipements nécessaires à l'accueil de ces nouveaux habitants dans les meilleures conditions :
  - un groupe scolaire de 10 classes ;
  - une crèche ;
  - une salle polyvalente ;
  - un espace extérieur couvert dédié à la pratique libre ;
  - un local pour accueillir une antenne de police municipale.
- Contribuer à renforcer l'offre pour l'accueil des entreprises via le développement d'environ **160 000 m² de surfaces dédiées au développement économique** (dont une polarité commerciale à proximité de la gare) ;
- Connecter ce quartier et la gare avec les quartiers existants, par :
  - Le dévoiement d'un axe de circulation principal et l'instauration de liens secondaires inter-quartiers (schéma A sur la figure ci-dessous) ;
  - La bonne accessibilité à la gare depuis le futur quartier (via l'adressage de ce dernier vers celui-ci), mais également depuis les quartiers résidentiels et d'activités avoisinants et les environs (Saint-Quentin-en-Yvelines, vallée de la Chevreuse) (schéma C sur la figure ci-dessous).
- Conforter la lisière verte Est-Ouest par la mise en valeur des espaces naturels existants et la création d'espaces verts complémentaires (schéma B sur la figure ci-dessous).

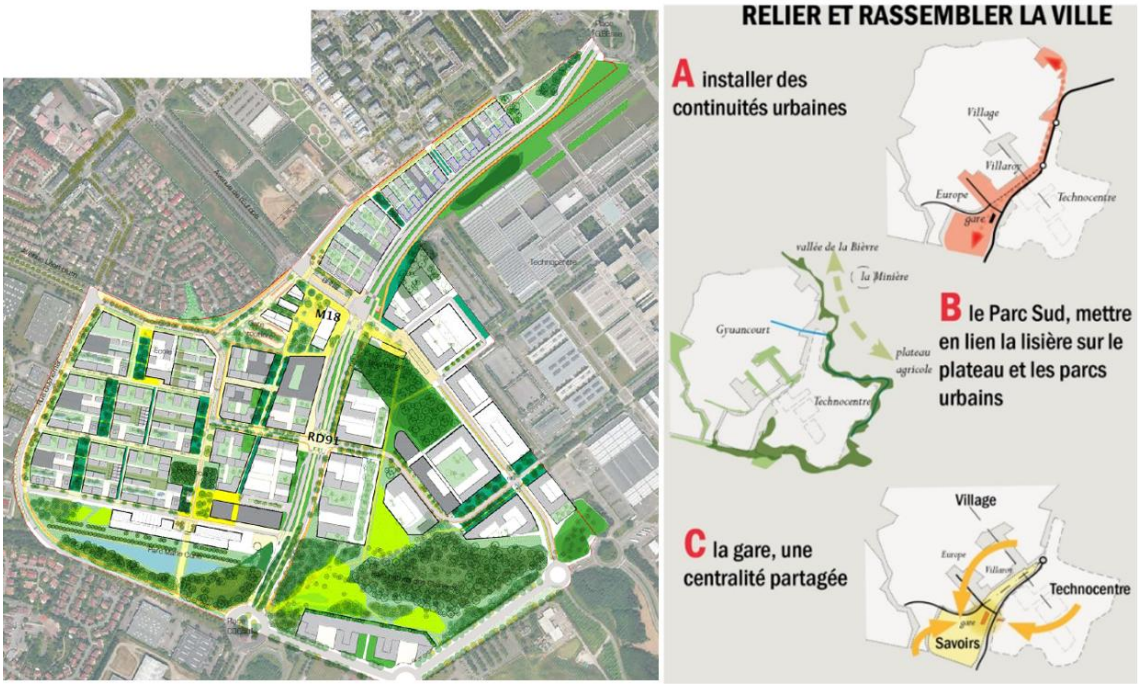


Figure 25 : Grandes orientations du projet (Source : EPA Paris-Saclay, 2023)

Une importante refonte du plan-guide a été entreprise en début d'année 2023. Celle-ci s'est articulée autour des axes de travail suivants :

- **Intégrer la révision des règles de la gestion des eaux pluviales** avec une augmentation des surfaces de gestion à ciel ouvert,
- **Réviser le secteur Est (Technocentre et parking SQY)** de manière à favoriser une démarche d'évitement des impacts environnementaux :
  - Conserver au maximum le boisement du Trou Berger faisant de la sortie Est de la Gare une sortie 'dans un bois' ;
  - Ménager une continuité écologique Nord-Sud entre le bois du Trou Berger et le parc naturel des Clairières ;
  - Reporter certaines constructibilités initialement implantées au niveau du bois du Trou Berger vers le parking événementiel qui présente un moindre niveau d'enjeux environnementaux.
- **Renforcer l'effet signal de la gare** par l'implantation de quelques émergences,
- Optimiser l'éclairement des logements,
- **Déplacer l'école** au Nord du quartier, à proximité des habitations existantes dans le quartier de l'Europe,
- **Limiter la taille des parkings silo en transférant** environ une partie des besoins à l'îlot dans des ouvrages situés sous les bâtiments collectifs.

Le plan guide a ainsi été redessiné fin 2023 comme suit par le groupement de maitrise d'œuvre.



Figure 26 : Plan guide prévisionnel (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2023)

Le plan guide a de nouveau été actualisé en 2025. Ces modifications sont les suivantes :

- La réalisation en tranches du dévoiement de la RD91.
- L'intégration des conclusions de l'étude portant sur le **pôle d'échange multimodal** de la gare de la future ligne de métro 18.
- **Les principes de stationnement** ont été affinés afin de positionner un parking silo pour chaque ilot résidentiel.
- Suite aux échanges ayant eu lieu après le dépôt d'une première demande d'autorisation environnementale unique en mai 2025, les principes de gestion des eaux pluviales du projet ont été développés

Les actualisations ci-effectuées sur le plan guide permettent ainsi de renforcer les objectifs environnementaux et fonctionnels du projet, sans impacter ni la programmation initiale ni les orientations de projet.

La figure suivante présente la répartition à considérer en tranche 1 et en tranche 2 sur la ZAC.

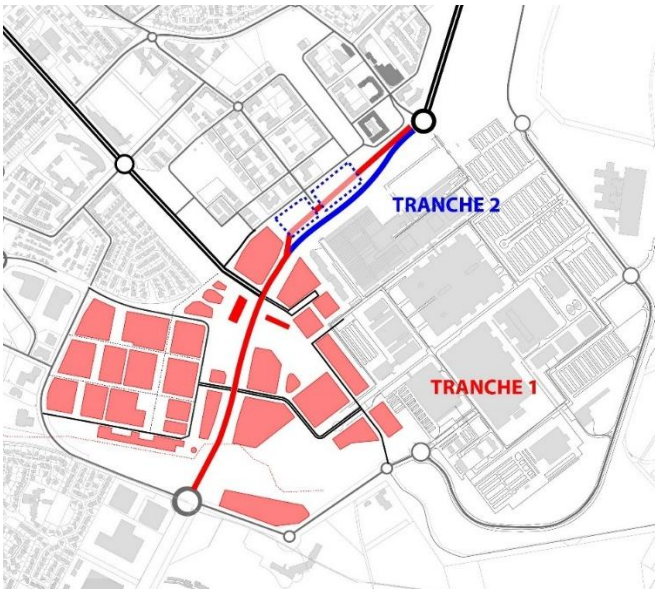


Figure 27 : Présentation des lots à considérer en tranche 1 et 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, 2025)

La figure suivante présente le plan guide actualisé en 2025.

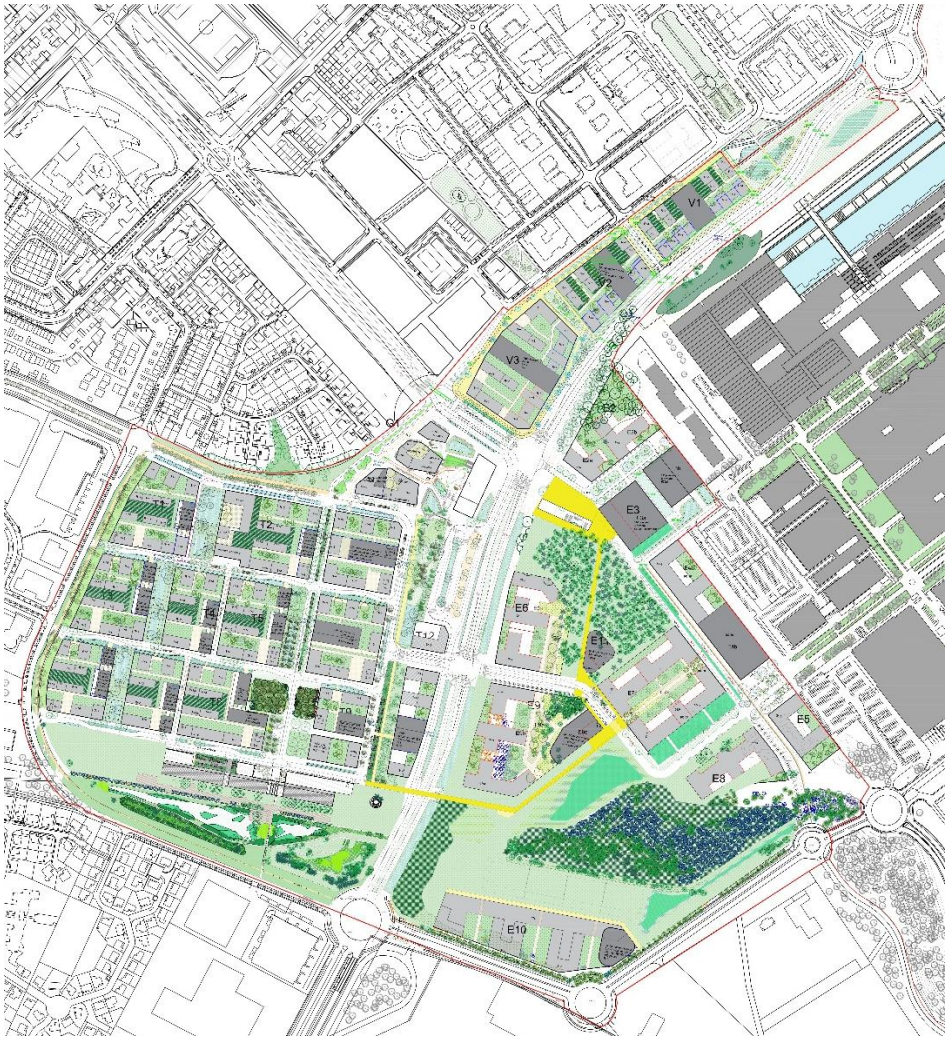


Figure 28 : Plan guide (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

2.3.3 Programmation

Depuis le dialogue compétitif en 2017, la programmation prévisionnelle du projet reste globalement stable. Prévisionnellement, 160 000 m² de surface de plancher (SDP) seront dédiés aux activités économiques mixtes, commerces, tertiaire et artisanat, tandis que le reste de la SDP sera consacré aux logements (2 000 logements familiaux ainsi que deux résidences à vocation sociale à la programmation prévisionnelle de 250 logements étudiants et 70 logements sénior). Les équipements représenteront environ 7 000 m² de la SDP développée. A cette programmation s'ajoutent 9 000 m² de surfaces d'activité et de service complémentaires correspondant à la réhabilitation de la Halle Piano et de la Tour de Visée.

La figure suivante présente la programmation du projet de la future ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin

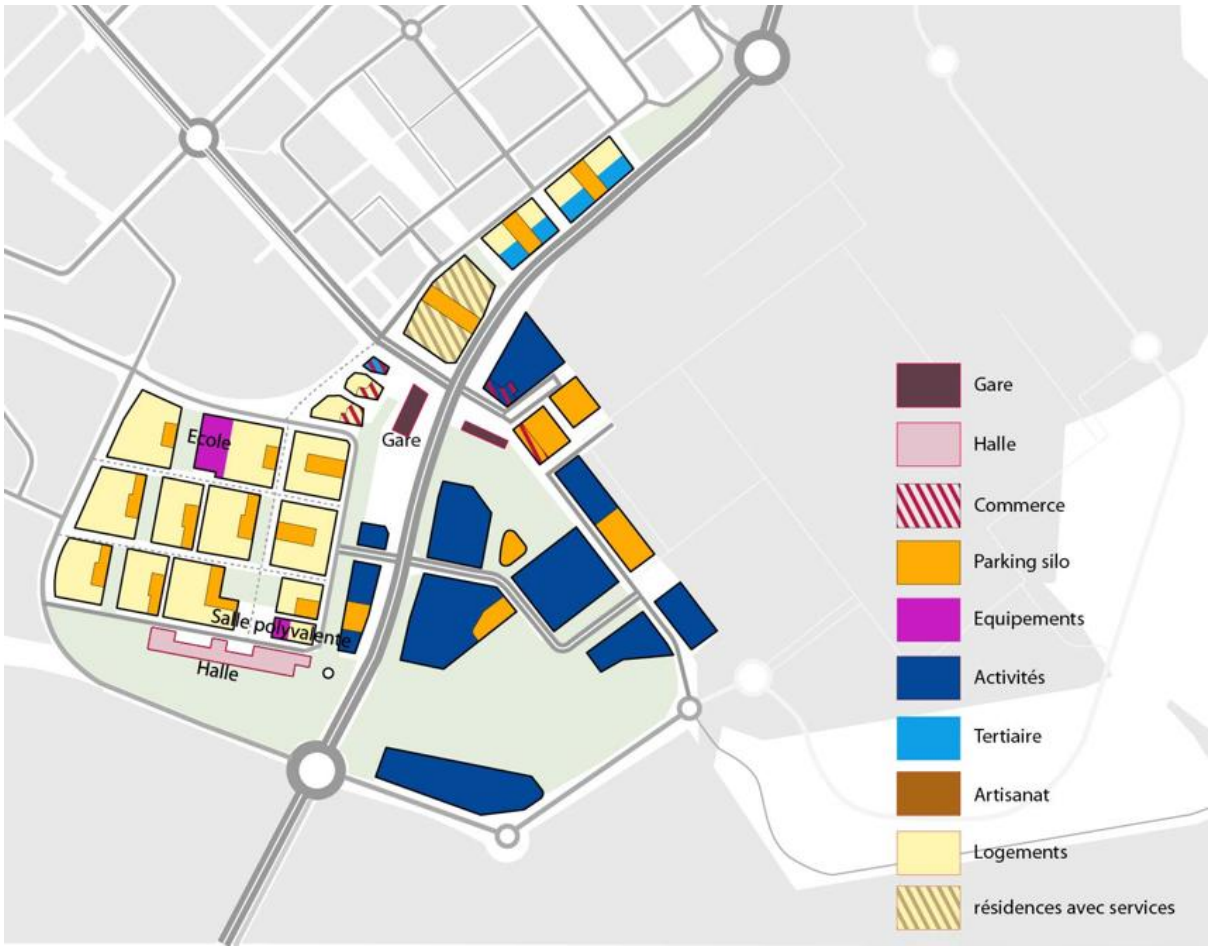


Figure 29 : Localisation prévisionnelle des programmes (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, décembre 2025)

Les deux lots les plus au nord de la ZAC pourront être aménagés dans le cadre de la seconde tranche, une fois le dévoiement complet de la RD 91 achevé.

2.3.3.1 Le développement économique

Les secteurs à vocation économique se trouvent le long des axes viaires principaux (la RD91 et l'avenue de l'Europe) et sur les terrains gagnés sur les emprises du Technocentre.

A l'échelle des différents secteurs : Villaroy, Est (Technocentre) et Quartier des Savoirs, le potentiel de développement économique total est aujourd'hui évalué à 160 000 m² SDP, répartis entre les activités, le tertiaire et les commerces et activités en rez-de-chaussée. Les programmes de tertiaire seront prioritairement implantés le long des axes principaux de circulation, quand les programmes de

« techtiaire » se positionneront principalement dans le secteur est. Les commerces ont vocation à contribuer à l'animation du secteur gare, en s'implantant à proximité de cette dernière.

2.3.3.2 L'offre de logements

Pour assurer le développement équilibré de la ville, l'opération d'aménagement devra produire une offre de logements adaptée à l'évolution de la demande locale, émanant des habitants et salariés actuels et à venir. Au total, la programmation prévisionnelle de logements s'établit à 2 000 logements familiaux ainsi que deux résidences comprenant 250 logements étudiants et 70 logements sénior, résidences toutes deux à vocation sociale, auxquels pourrait s'ajouter un programme d'hébergement (résidence gérée et/ou résidence hôtelière)

Les logements s'implanteront au sein des secteurs Savoirs et Villaroy, de manière à être au plus proche des secteurs résidentiels de la ville constituée. Afin de répondre à la diversité des modes d'habiter, les logements familiaux seront déclinés en différentes typologies (immeubles collectifs, immeubles intermédiaires et maisons en bande) et segments (50% d'accession libre, 25% d'accession sociale ou aidée et 25% de locatif social).

A cette offre de logements familiaux s'ajoutent des résidences complémentaires pour l'accueil de publics spécifiques : séniors et étudiants.

2.3.3.3 Les équipements

La construction d'une école (10 classes) combinée à la réhabilitation de 6 classes dans un groupe scolaire existant hors de la ZAC, la réalisation d'une crèche sur le territoire communal, d'un équipement polyvalent (combinant les usages d'un équipement sportif et d'une salle des fêtes vouée à remplacer le Pavillon Waldeck Rousseau), d'un équipement de pratiques libres et d'une antenne de police municipale est prévue sur l'ensemble du projet. Ces équipements représentent environ 7 000 m² de surface de plancher.

2.3.4 L'accessibilité et le stationnement

Les modalités d'accessibilité par la route, par les transports en commun ainsi que pour les piétons et modes actifs sont détaillés dans le présent paragraphe.

2.3.4.1 La hiérarchie routière au droit du projet

L'accessibilité du quartier est organisée selon un maillage viaire hiérarchisé de façon à garantir tout à la fois l'accessibilité à la gare et au pôle gare, la desserte du quartier et la pacification à l'intérieur de chacun de ses secteurs.

Ainsi, le quartier est traversé par deux voies structurantes tandis que la desserte du pôle multimodal se trouve assurée au moyen d'une voie d'intérêt communautaire. Un réseau de voies secondaires assure la desserte de chacun des secteurs du projet. Enfin ce maillage est complété par de petites voies à sens unique de type aires de rencontre permettant d'assurer la desserte de chacun des lots.

Les principes de hiérarchie routière se trouvent détaillés sur la carte et les descriptions ci-dessous.

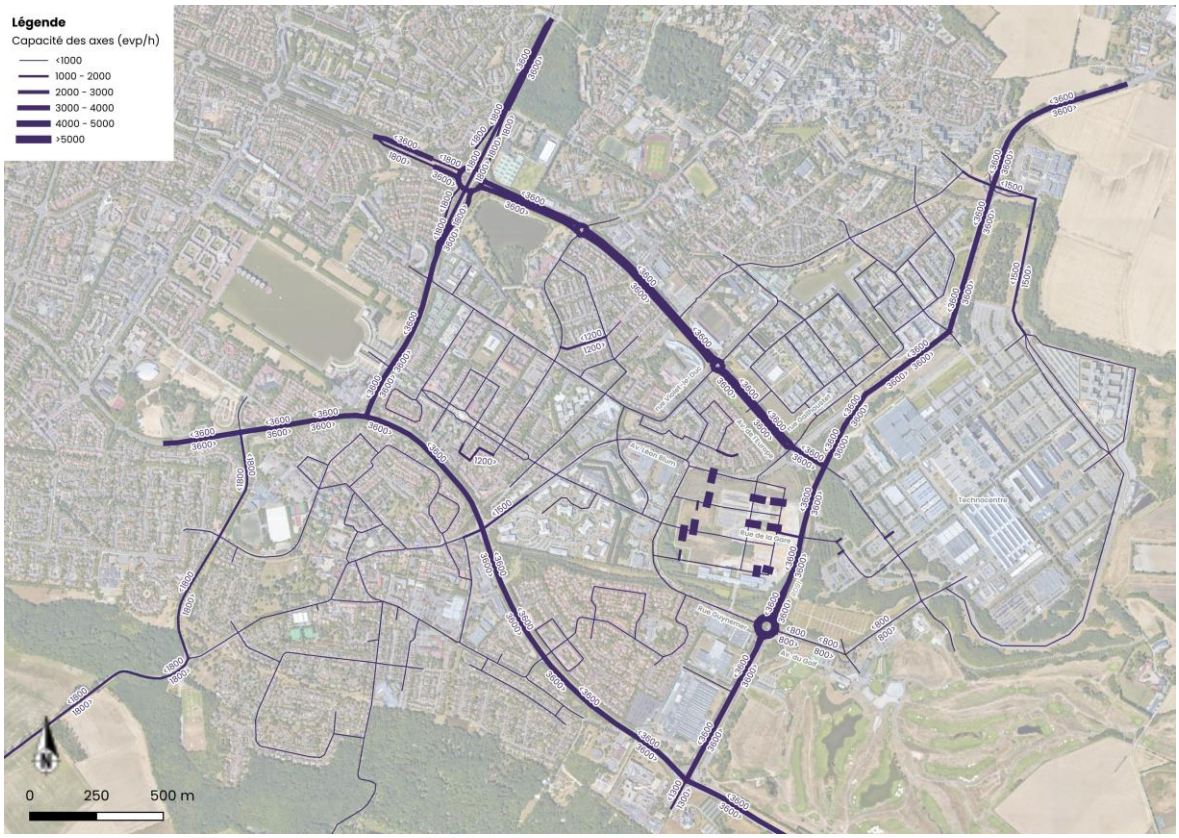


Figure 30 : Capacité du réseau viaire en situation projetée (Source : Transitec d'après les données TRACTEBEL de janvier 2026)

- **Réseau principal :**

Le périmètre présente deux voies structurantes, l'avenue de l'Europe et la RD91 dévoyée, support de l'accessibilité à l'échelle intercommunautaire. Le projet intègre ainsi le déclassement de la RD91 Sud, permettant la pacification de cette dernière dans le périmètre de projet (passage à 2x1 voie) en vue de l'accueil du quartier.

Ce réseau structurant est composé de routes 2x2 voies, et des voies de présélection au niveau des carrefours, avec traversées piétonnes et cycles en carrefours à feu et de limitations de vitesse à 50 km/h.

Ce réseau accueille l'ensemble des flux de transit du secteur liés aux échanges intercommunaux, départementaux, voire régionaux.

Le réseau intercommunal au sein de la ZAC, est situé sur la rue Guynemer. Ce réseau lie l'avenue Léon Blum à la RD91 dévoyée et permet donc d'éviter du trafic de transit à l'intérieur du quartier situé au Sud du pôle gare. La rue Guynemer reprend donc en partie le l'ancien rôle joué par la partie déclassée de la RD91.

Ce réseau est caractérisé par une route à 2x1 voies, avec élargissement ponctuel pour des voies de tourne-à-gauche, avec des traversées piétonnes en carrefours à feu ou non.

- **Réseau secondaire**

Un réseau de voies secondaires permet de structurer l'accessibilité du quartier :

- Dans le secteur Villaroy, avec la rue Gailhoustet qui se prolonge dans le secteur Savoirs, offrant ainsi une voie secondaire de desserte inter-quartiers ;
- La rue du Golf qui permet de structurer l'accessibilité au secteur Est, à dominante économique ;
- La rue de la gare et la rue de la Halle, permettant de structurer l'accessibilité au quartier résidentiel des Savoirs et de compléter la desserte du pôle multimodal.

- **Réseau tertiaire :**

Ce maillage est complété un réseau tertiaire, de petites voies à sens unique permettant d'assurer la desserte de chacun des lots.

Ce réseau est caractérisé par des routes 2x1 voies ou des sens uniques avec des traversées piétonnes et cycles non régulées dans la majeure partie, et par une limitation de vitesse à 20 ou 30 km/h.

Capacité du réseau : Le projet urbain va entrainer **une augmentation et une concentration des déplacements au sein et en lien avec la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.** L'organisation du projet et les alternatives à la voiture individuelles qui seront en place, vont permettre de réduire la dépendance à la voiture individuelle, tant des usagers de la ZAC que des usagers des quartiers voisins, en favorisant l'usage des transports en commun et des modes actifs.

Dans ce contexte, les axes principaux (Av. de l'Europe et RD91) présentent la même capacité (3'600 uvp/h) qu'en situation actuelle.

2.3.4.2 Le stationnement au droit du projet

L'offre de stationnement de la nouvelle ZAC devra correspondre aux besoins des nouveaux usagers habitants, salariés visiteurs et usagers du pôle multimodal. Le dimensionnement des stationnements est réalisé en prenant en considération l'arrivée de la gare à l'horizon 2030, fixant de fait par le Code de l'urbanisme une norme plafond dans un rayon de 500m autour de cette dernière pour les programmes qui seront livrés après la mise en service de la gare. La majorité des programmes se trouvant dans un tel rayon, la norme réglementaire en matière de stationnement résidentiel sera donc appliquée pour un grand nombre de logements à l'horizon de l'arrivée de la gare.

Les normes de stationnements en vigueur au titre du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines sont synthétisées dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Normes réglementaires de stationnement automobile s'imposant aux constructions (Source : PLUi Saint-Quentin-en-Yvelines, 2023)

Destination	Norme exigée sur l'ensemble du territoire de l'agglomération	Norme exigée dans un rayon de 500 m autour des gares	Norme exigée des véhicules à deux-roues motorisées	Norme exigée des cycles non motorisés
Habitation	1 place par tranche de 60 m² de SP, avec un minimum d'une place par logement.	1 place par logement	Pour les opérations de plus de 500 m² de SP, 1 place par tranche de 700 m² de SP	Pour les opérations de plus de 3 logements : 1 place par tranche de 70 m² de SP
Habitation **Logement locatif financé par un prêt agréé par l'Etat**	1 place par logement	0,5 place par logement	/	Pour les opérations de plus de 3 logements : 1 place par tranche de 70 m² de SP
Habitat spécifique (résidence étudiante…)	1 place pour 3 chambres	1 place pour 4 chambres	1 place pour 20 chambres	1 place pour 3 chambres
Bureaux	1 place par tranche de 50 m² de SP	1 place par tranche de 70 m² de SP sans pouvoir excéder 1 place par tranche de 45 m² de SP	Pour les opérations de plus de 500 m² de SP, 1 place par tranche de 500 m² de SP	Il n'est pas exigé de place pour les bureaux d'une SP inférieure ou égale à 200 m². Au-delà des 200 premiers m² de SP, 1 place par tranche de 100 m² de SP
Commerces	1 place par tranche de 60 m² de SP de surface de vente.	1 place par tranche de 60 m² de SP de surface de vente	Pour les opérations de plus de 500 m² de SP, 1 place par tranche de 500 m² de SP	Pas d'exigence pour une SP inférieure ou égale à 200 m². Au-delà des 200 premiers m² de SP, 1 place par tranche de 200 m² de SP

Une évolution de cette norme est prévue pour le stationnement relatif aux programmes de développement économique dans le cadre de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU engagée dans le cadre du présent projet. La modification de cette norme est prévue au niveau de l'OAP :

Tableau 5 : Evolution des normes de stationnement dans le cadre de la mise en compatibilité avec le PLU

Destination	Norme de stationnement des véhicules	Norme de stationnement exigée pour le stationnement des véhicules à deux-roues motorisés	Norme de stationnement exigée pour le stationnement des cycles non motorisés
Bureaux	1 place par tranche de 70m² de SdP	Pour les opérations de plus de 500 m² de SdP, 1 place par tranche de 500 m² de SdP	1place par tranche de 100 m² de SdP
Industrie	1 place par tranche de 100m² de SdP	Pour les opérations de plus de 500 m² de SdP, 1 place par tranche de 500 m² de SdP	1 place par tranche de 200 m² de SdP
	Au-delà de 1000 m² de SdP, les normes de stationnement pourront déroger à la règle sous réserve de la transmission d'une note d'étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire. Concernant le stationnement des cycles non-motorisés, la réalisation d'une place pour 10 employés est exigée.		

Pour les programmes techtiaires, plateaux de bureaux assortis de surfaces d'atelier permettant d'accueillir les activités de recherche et de production notamment, le nombre de places de stationnement total se calculera sur la base des normes édictées pour la destination industrie.

L'organisation du projet poursuit les objectifs suivants :

- une offre limitée de stationnement sur voirie afin de proposer des espaces publics qualitatifs, généreux pour les autres fonctions à accueillir (modes actifs, végétalisation, …)
- une place à proximité des logements pour les habitants ;
- une offre de stationnement capable d'évoluer dans le temps afin de prendre en compte l'évolution des usages ;
- des espaces publics qui doivent être capables d'absorber une certaine part de places visiteurs pour répondre aux usages du quotidien ;
- une intervention limitée des entités publiques pour l'investissement et l'exploitation de parkings ;
- une gestion des stationnements des quelques activités économiques du secteur des Savoirs et de Villaroy dans les îlots avec les stationnements des logements.

Au total, **environ 2350 places** de stationnement seront ainsi réalisées dans le cadre du projet à **l'ouest de la RD91** dévoyée pour répondre aux besoins des nouveaux logements, des visiteurs, des activités, des équipements et des commerces.

Concernant les lots d'activités situés à **l'est de la RD91**, environ **1250 places** de stationnement sont projetées, dont une part importante sera réalisée en parkings silos.

Le parking relais, ou **P+R, à destination des usagers se rabattant en voiture pour prendre le métro**, comportera **570 places**.

Une **centaine de places** sont prévues sur voirie sur le quartier des Savoirs, au Sud de la gare.

Le stationnement sur l'espace public :
Le plan guide propose l'installation d'environ 100 places pérennes, publiques, réparties sur l'ensemble du secteur Savoirs. L'intégralité de ces parkings sont paysagés pour s'intégrer parfaitement au quartier. Ces parkings gèrent les stationnements de la halle (visiteurs + emplois) qui ne peuvent entrer dans aucune opération sans financement public et sont répartis tel que :

- à l'ouest, un parking paysager accueille une cinquantaine de places visibles depuis la rue Guynemer ;
- dans la cour de la Halle (une vingtaine de places) ;
- en longitudinal, le long de la rue Thalès (une vingtaine de places).

La figure suivante présente la localisation prévisionnelle de l'offre de stationnements au sein de la ZAC.

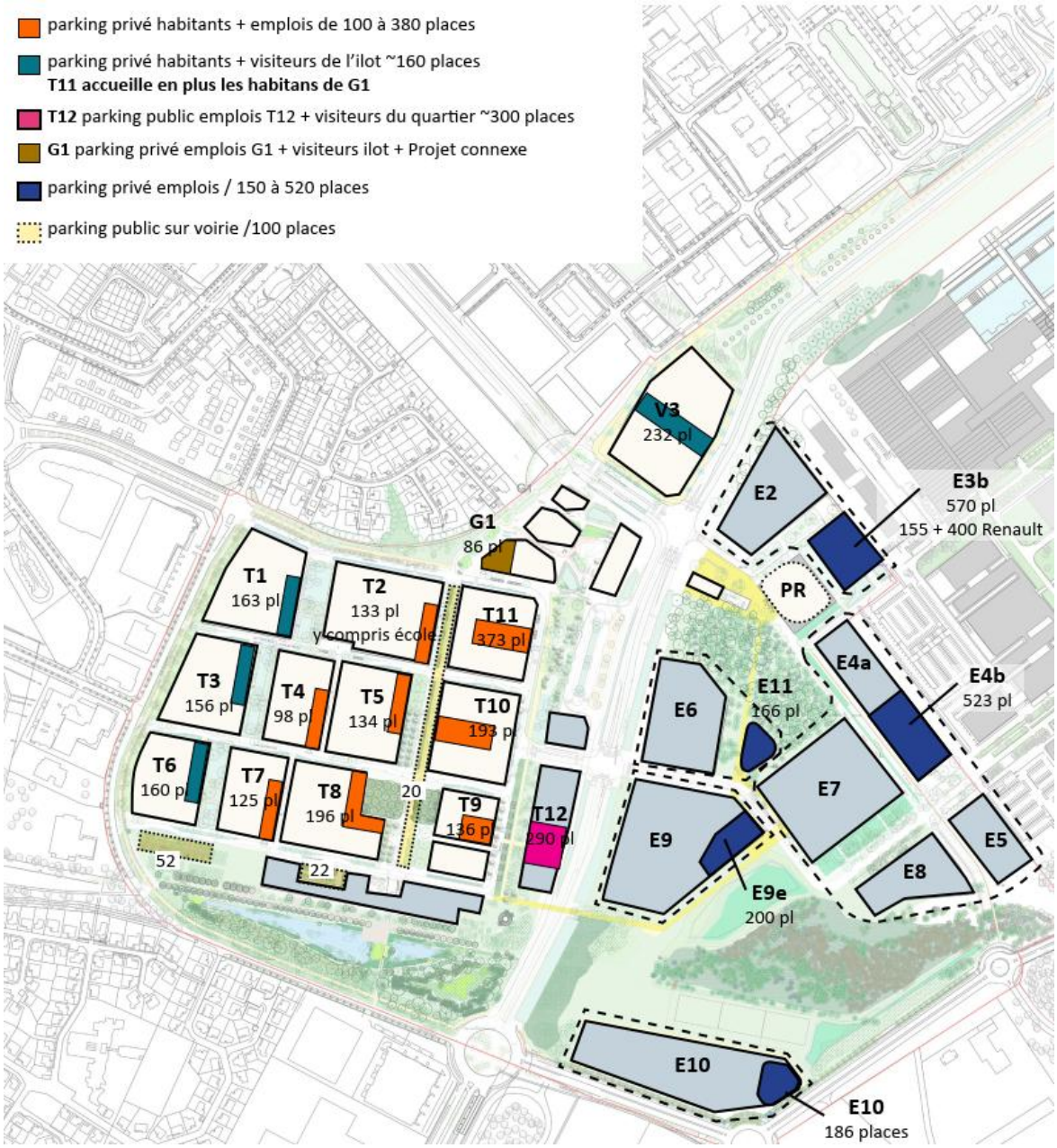


Figure 31 : Répartition prévisionnelle du stationnement et mode de fonctionnement sur la ZAC (Source : Marniquet Aubouin, octobre 2025)

2.3.4.3 Les principaux aménagements cyclables au droit du projet

Les principaux aménagements cyclables au droit du projet sont présentés sur la figure suivante.

Ils intègrent notamment le projet de ligne V8 du Réseau Vélo Ile-de-France (anciennement dénommé RER Vélo consistant en un réseau de pistes cyclables initié en 2019 par le Collectif vélo Île-de-France et adopté en mai 2020 par la région Île-de-France et mis en œuvre par SQY Agglomération dans le périmètre de l'intercommunalité). La ligne V8 a vocation à relier Paris à Plaisir en passant par Massy-Palaiseau, le campus urbain du plateau de Saclay et Trappes. Ainsi, elle dessert l'est de l'Agglomération saint-quentinoise par l'avenue de l'Europe. Le réseau structurant viaire du quartier des Savoirs intègre donc cet axe cyclable et ses préconisations d'aménagement (aménagements bidirectionnels, généreux et continus).

Cet axe structurant sud-est / nord-ouest est complété par un autre axe structurant sud-ouest / nord-est répondant aux orientations du schéma directeur cyclable de SQY. Cet axe permet de relier la vallée de Chevreuse à Versailles. Il croise la ligne du Réseau Vélo Ile-de-France à proximité immédiate de la future gare, favorisant ainsi les changements d'itinéraire et les changements de modes en ce point bien spécifique.

Des pistes cyclables spécifiques seront aménagées sur la rue Guynemer, sur les voies appartenant aux réseaux intercommunal et secondaire précédemment mentionnées quand elles ne sont pas déjà couvertes par des aménagements structurants.

Enfin, une zone de circulation apaisée correspondant à des aires de rencontre multimodales sera mise en place au sein du Quartier des Savoirs, au niveau des voies apaisées permettant l'accès aux îlots.

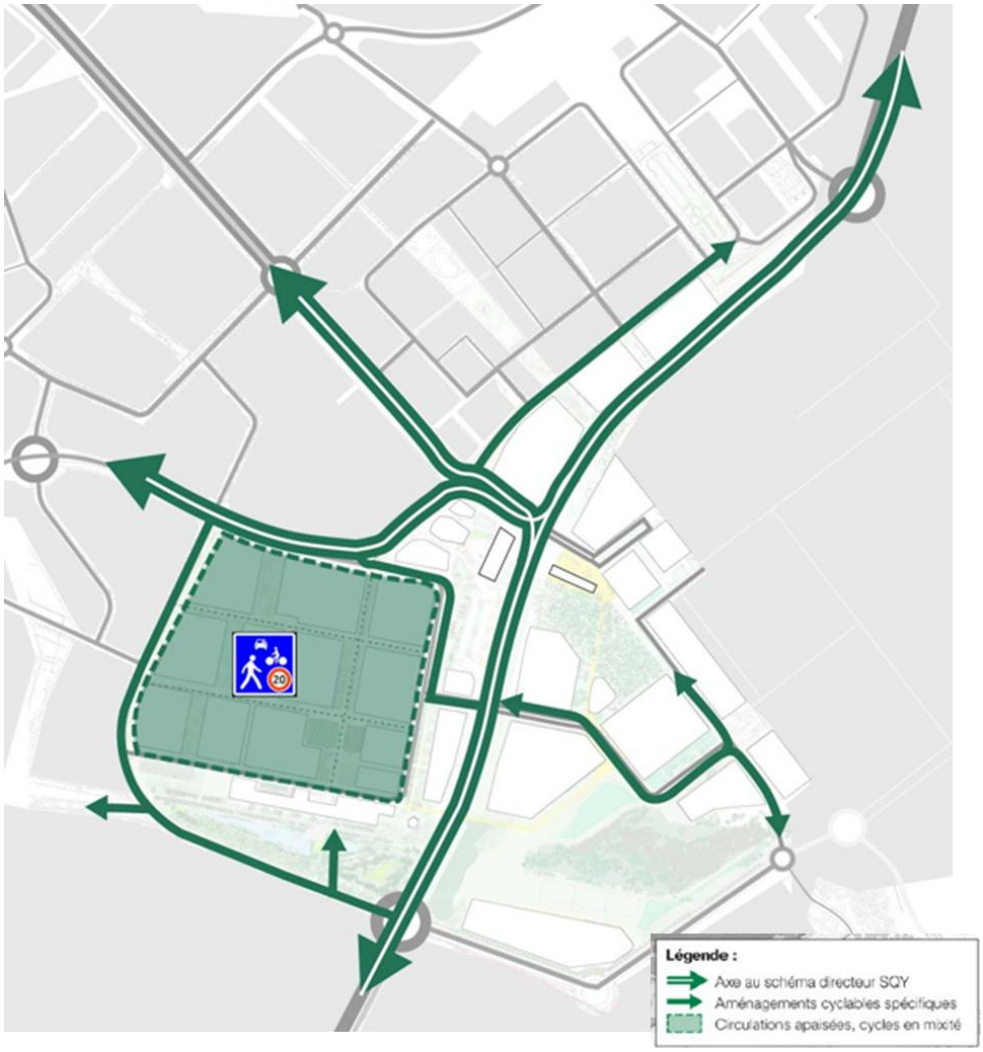


Figure 32 : Principaux aménagements cyclables au droit du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, décembre 2025)

L'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation du stationnement des vélos dans les bâtiments indique le nombre minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos tel quel :

- **Habitations** :
  - 1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales ;
  - 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales ;
- **Bureaux** : 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment ;

- **Commerces** (au sens de l'article L. 752-3 du code du commerce) : 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements.

Le projet respectera ces principes. De surcroît, les stationnements pour les vélos seront prioritairement implantés en rez-de-chaussée des immeubles dans des locaux sécurisés, de manière à promouvoir et encourager la pratique des modes actifs au sein du quartier.

Par ailleurs,

- du stationnement vélo sera prévu sur l'espace public, afin de permettre le stationnement des visiteurs ;
- une offre de stationnement vélo spécifique est prévue à destination des usagers se rabattant sur la gare.

2.3.4.4 Les circulations piétonnes au droit du projet

Le maillage viaire dessine la trame des circulations piétonnes, telle que présentée sur la figure suivante.

Des continuités piétonnes sont créées entre le futur quartier et les zones résidentielles voisines (ZAC Villaroy et quartiers de Voisins-Le-Bretonneux) ainsi que vers les zones de bureaux et d'activités voisines (Technocentre Renault et ZAC Villaroy) et le Golf national.

Le maillage a été pensé de manière à sécuriser et faciliter les traversées piétonnes des voies urbaines majeures (avenue de l'Europe, RD91) et permettre des parcours piétons simples et fluides entre la ZAC et les quartiers adjacents.

De plus, à l'intérieur de chaque secteur du quartier, les aménagements sont pensés pour encourager les modes actifs et en particulier les déplacements piétons. Des lignes de cheminement préférentiel ont été imaginées pour assurer la desserte des équipements et polarités de quartier. Ainsi, se dessinent une trame Nord-Sud permettant notamment la desserte du groupe scolaire au moyen de sentes piétonnes (« jardins frais »), et Est-Ouest, reliant notamment la Halle Piano, l'équipement polyvalent et la gare.

Au niveau de la future gare, pôle générateur principal de circulation piétonne, un parvis piéton est prévu afin de favoriser les connexions entre l'offre de transport, l'intermodalité et les quartiers. Il est connecté à la seconde entrée de la gare via un passage souterrain sans contrôle d'accès aux heures d'exploitation de la ligne de métro, facilitant ainsi la traversée piétonne de la RD91, principal axe traversant le quartier.

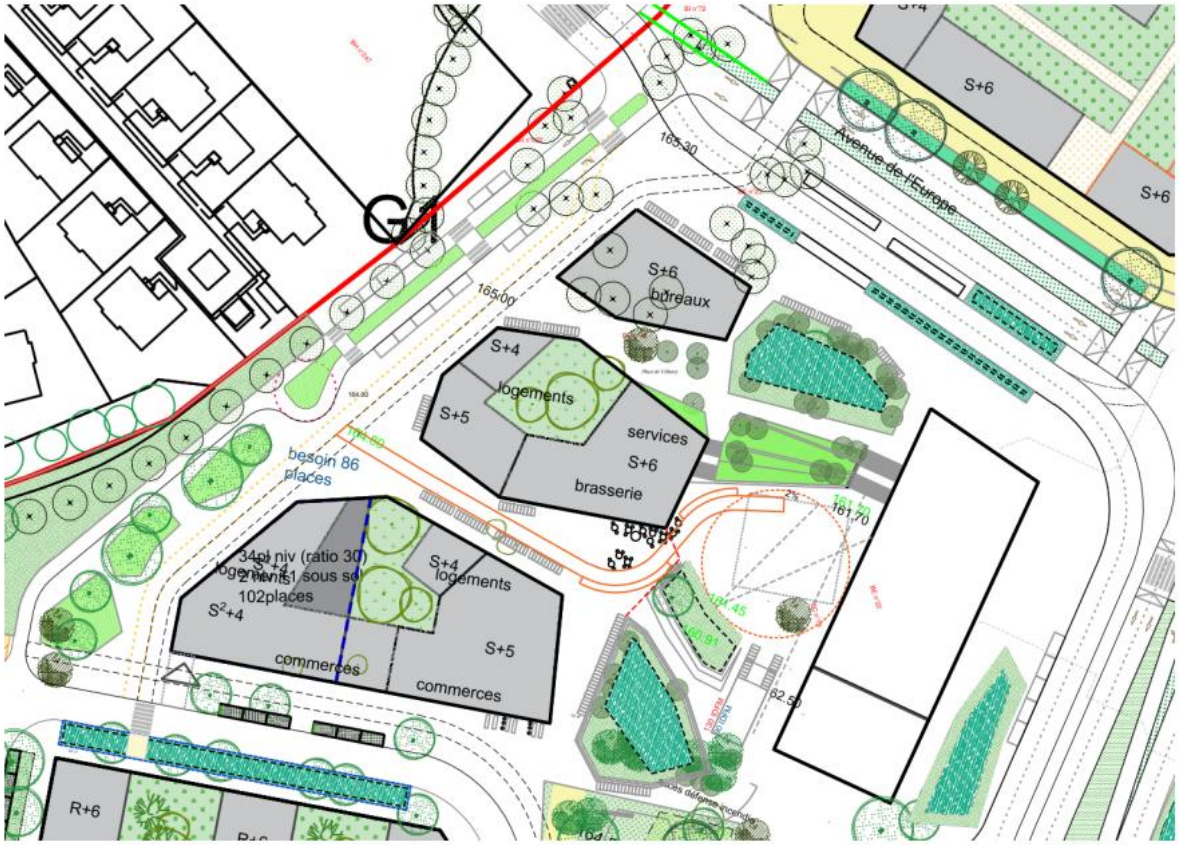


Figure 33 : Extrait du plan guide au niveau du parvis piéton de la gare Guyancourt (Source : Marniquet Aubouin, novembre 2025)

2.3.4.5 L'accessibilité en transports en commun

Le fonctionnement du pôle multimodal prévu au centre du projet s'articulera autour de la future gare de la ligne 18 du Grand Paris. Les éléments constitutifs du pôle gare seront les suivants :

- la gare de métro de la ligne 18 ;
- l'éco-station bus avec les quais de dépose, de reprise et de régulation ;
- le parking-relai (P+R), aire de stationnement de dépose et de reprise, station taxis ;
- le stationnement et services vélo.

L'élément constitutif principal du pôle correspond au métro de la ligne 18.

La ligne 18 facilitera les déplacements des habitants de l'Essonne et des Yvelines grâce à ses nombreuses correspondances : lignes N et U du Transilien, les RER B et C, le tramway T7, le Tram-Train Massy-Evry et plusieurs lignes de bus. Dès 2030, seulement 22 minutes seront nécessaires pour aller de Guyancourt à Antony, contre 1 heure aujourd'hui.

Elle constituera une porte d'entrée rapide vers Paris grâce à sa correspondance avec la ligne 14 à la gare Aéroport d'Orly. Elle offrira une nouvelle alternative aux habitants, aux salariés et aux étudiants pour se déplacer en Île-de-France et rejoindre Paris plus facilement. L'accès aux gares sera facilité par le développement de pistes cyclables. Le réseau de bus sera repensé afin de permettre aux personnes les plus éloignées du de rejoindre rapidement le métro.

À l'horizon 2030, la ligne sera prolongée jusqu'à Versailles Chantiers, avec une exploitation qui s'étendra d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers.

L'accès à la station de métro Guyancourt se fera par deux émergences, une principale donnant sur le cœur du futur quartier, dénommé quartier des Savoirs, ouverte sur un large parvis, et une secondaire ouvrant sur un espace paysager directement reliée au secteur dédié au développement d'activités économiques de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et au Technocentre Renault.

L'arrivée du métro à Guyancourt est accompagnée de la création d'une écostation bus à proximité. Dix lignes de bus sont en lien avec cette écostation bus, en passage et en terminus, avec des fréquences attractives en heure de pointe (HP), détaillées dans le tableau ci-après.

Les lignes de bus sont en lien avec les communes alentours et permettent de desservir efficacement le pôle, grâce à un site propre situé sur l'avenue de l'Europe, et donc de permettre d'une part le rabattement sur le pôle pour les quartiers alentours, mais permettra également de proposer une desserte importante pour l'ensemble des usagers du quartier. Les cheminements piétons entre le pôle bus et l'ensemble du quartier permettent des itinéraires sécurisés et continus depuis / vers les arrêts de bus.

Tableau 6 : Noms, fréquences en heure de pointe et matériels roulants prévisionnels des lignes de l'écostation bus (Source : Transitec d'après les données du COTECH PEM du 04/04/2025)

Ligne	Trajet	Fréquence HP	Matériel roulant à terme
5103	SQY Montigny - Guyancourt	10	articulé
5150 courses courtes	SQY Montigny - Guyancourt	15	standard 12m
5150 courses longues	SQY Montigny - Buc	30	standard 12m
5151	SQY Montigny - Guyancourt	20	standard 12m et articulé 18m
5141	Chamfleury – Versailles Chantiers	15	standard 12m
5142	SQY Montigny - Guyancourt	10	articulé
5143	SQY Montigny - Guyancourt	10	articulé 18m
XX	Guyancourt – Magny les Hameaux centre	30	standard 12m
5152	SQY Montigny - Technocentre	30	standard 12m et articulé 18m
91-11	SQY Montigny – Christ de Saclay	30	car 12m
307	SQY Montigny - Vélizy	30	car 12m

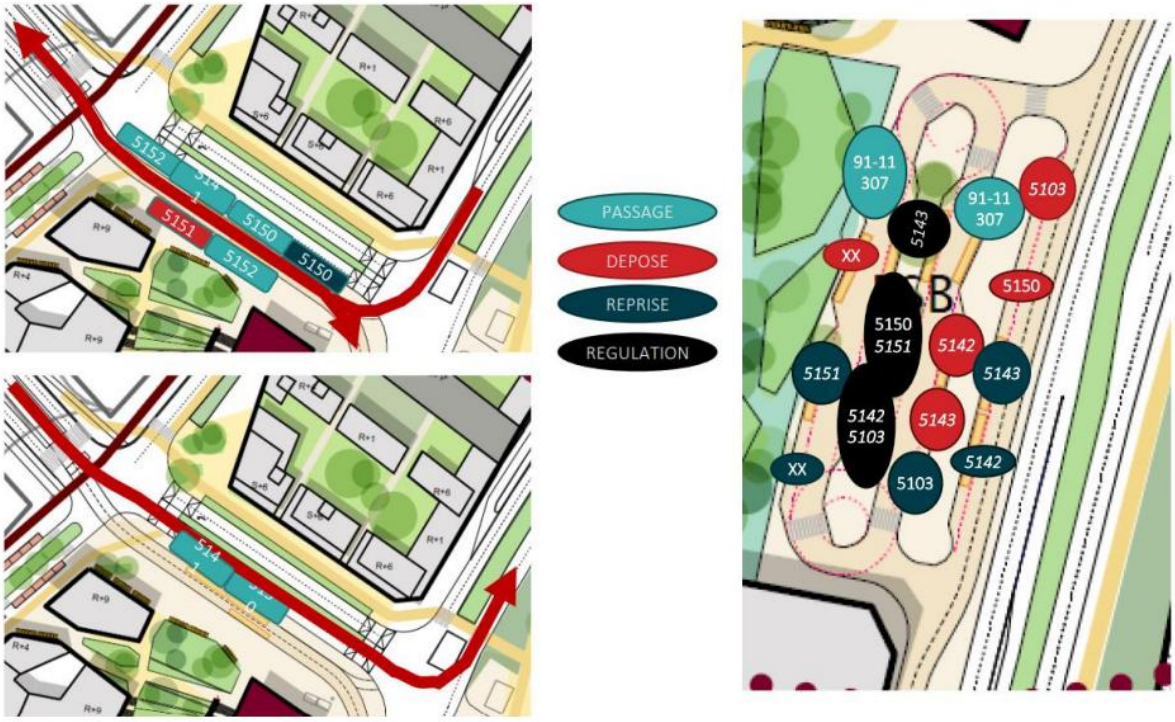


Figure 34 : Organisation prévisionnelle des quais de l'écostation bus de Guyancourt (Source : Systra, COTECH 5 PEM du 04/04/2025)

Le pôle comprend également la réalisation d'un parc relais en ouvrage d'une capacité de 570 places dont des places PMR (1/50 places) et des points de recharge électrique (1/20 places) et des places de stationnement deux-roues motorisé. Les objectifs de ce P+R sont les suivants :

- favoriser le stationnement de rabattement pour les modes motorisés vers le métro ;
- garantir une bonne lisibilité et fonctionnement de l'équipement ;
- favoriser la proximité vers l'accès au métro.

Le projet de pôle d'échanges multimodal prévoit l'implantation de 350 stationnements cyclables en consignes et arceaux :

- 180 places en consigne ;
- 270 places en arceaux sous abri.

Bien que l'offre de transports en commun actuelle soit relativement efficace, la concentration de logements, des emplois et des équipements autour de la future gare du Grand Paris Express va permettre au secteur en projet de bénéficier d'une offre de transports en commun structurante et performante. Cette dernière va profondément bouleverser l'organisation et la structure des mobilités en réduisant considérablement la durée des déplacements effectués.

Cette densification urbaine autour de la gare, complétée par une offre de transport en commun pour favoriser le rabattement et la diffusion autour de la gare de Guyancourt, devrait en effet permettre d'améliorer l'offre de transports en commun.

2.3.5 Les espaces publics

La réalisation d'espaces publics qualitatifs est au cœur du projet. Le présent paragraphe détaille les principes mis en œuvre pour la réalisation de ces espaces publics. Sont ensuite effectués des zooms par type d'espace public.

2.3.5.1 Trame et principes des espaces publics

Le projet est découpé en secteurs ayant chacun une dominante programmatique :

- Pour le développement de logements en cœur de quartier ;
- Pour les secteurs à vocation économique le long des axes viaires principaux ainsi qu'à l'est de la RD91.

Bien que le projet soit visuellement sectorisé, il n'est pas question de constituer la ville par zoning mais bien de **concevoir une ville partagée** tant par les futurs habitants que par les actifs ou encore les usagers du pôle multimodal, avec des services et aménités communes et accessibles par tous dans le quartier.

La fabrication de cette ville commune s'articule autour de l'élément fondamental du projet qu'est le réseau d'espaces publics, conçu comme un support d'échanges entre des publics diversifiés mais également comme un support pour le paysage.

Ainsi, cette mise en réseau jalonnée de lieux d'intensité créé les conditions d'une fréquentation par des publics diversifiés contribuant ainsi au développement du lien social.

Enfin, la trame des espaces publics au sein du projet repose sur le principe de préservation au maximum du paysage préexistant de manière à donner toute sa place à la nature en ville.

La trame des espaces publics envisagée est présentée sur la figure suivante.

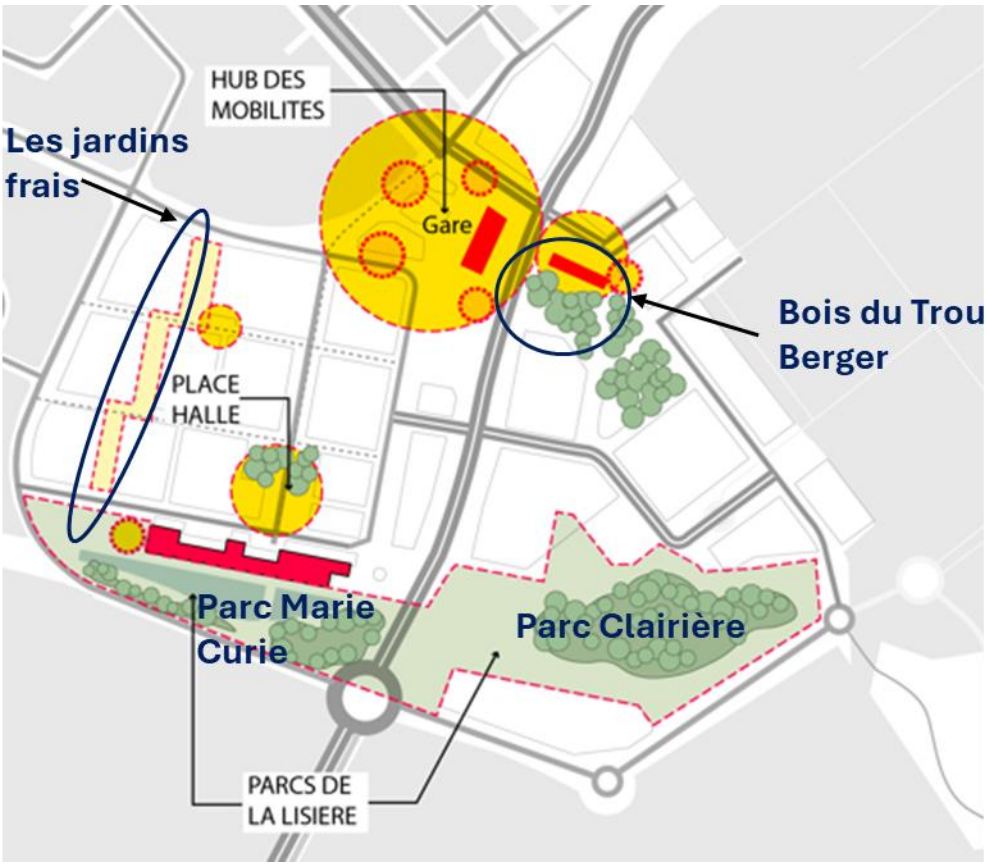


Figure 35: Principe de trame des espaces publics (Source : plan guide 2025 Groupement MOE et EPA Paris Saclay, 2025)

Les principes mis en œuvre pour des espaces publics qualitatifs sont présentés dans les paragraphes ci-après.

2.3.5.1.1 Voiries adaptées aux modes de déplacements piétons et vélos

Les espaces publics consacrent une **grande part d'espace aux modes doux**, les axes piétons et cyclables sont omniprésents dans le projet et accompagnent la **mise en réseaux des espaces végétalisés.**

Les besoins de circulation des véhicules sont réduits aux fonctionnements de base et aux secours au cœur des secteurs résidentiels grâce à la limitation des places de stationnement sur voirie et au déploiement des parkings silo mutualisés à l'ilot.

Ainsi, ce nouveau quartier est organisé pour être **pratiqué et praticable à pied et en modes doux**, en installant des équipements publics, des services et des commerces facilement accessibles par un **réseau dense de cheminement piétons, de placettes publiques et des voies apaisées**.

L'idée consiste d'une part à créer des porosités dans les infrastructures pour faire lien entre les quartiers existants tout en limitant le transit automobile dans les quartiers résidentiels, et d'autre part à installer un quartier d'activité aussi urbain et paysager que le quartier résidentiel, par la préservation et l'amplification du paysage existant et la création de liaisons piétonnes confortables.

Au cœur du Quartier des Savoirs, les voies ont été pensées et travaillées comme des voies lentes pour favoriser les déplacements des piétons et modes actifs.

Cette volonté s'affirme par différents principes qui devront être confirmés avec l'avancement des études de maitrise d'œuvre : sol de couleur claire unique pour éviter le phénomène d'ilots de chaleur, voie et espace piéton à même niveau, sécurisation des piétons par des fosses plantées ou du mobilier urbain, ce qui permet de garantir l'efficacité de la desserte viaire (pas de stationnement sauvage).



Les rues sont ombragées et fraîches notamment grâce à la présence d'arbres installés tout le long des voies, préférentiellement dans des fosses continues, créant des conditions favorables aux modes actifs en toute saison.

L'épaisseur végétale de ces rues est renforcée par la mise en réseau des jardins frais connectés entre eux par des noues de captage et d'infiltration des eaux pluviales, déployées le long des rues.

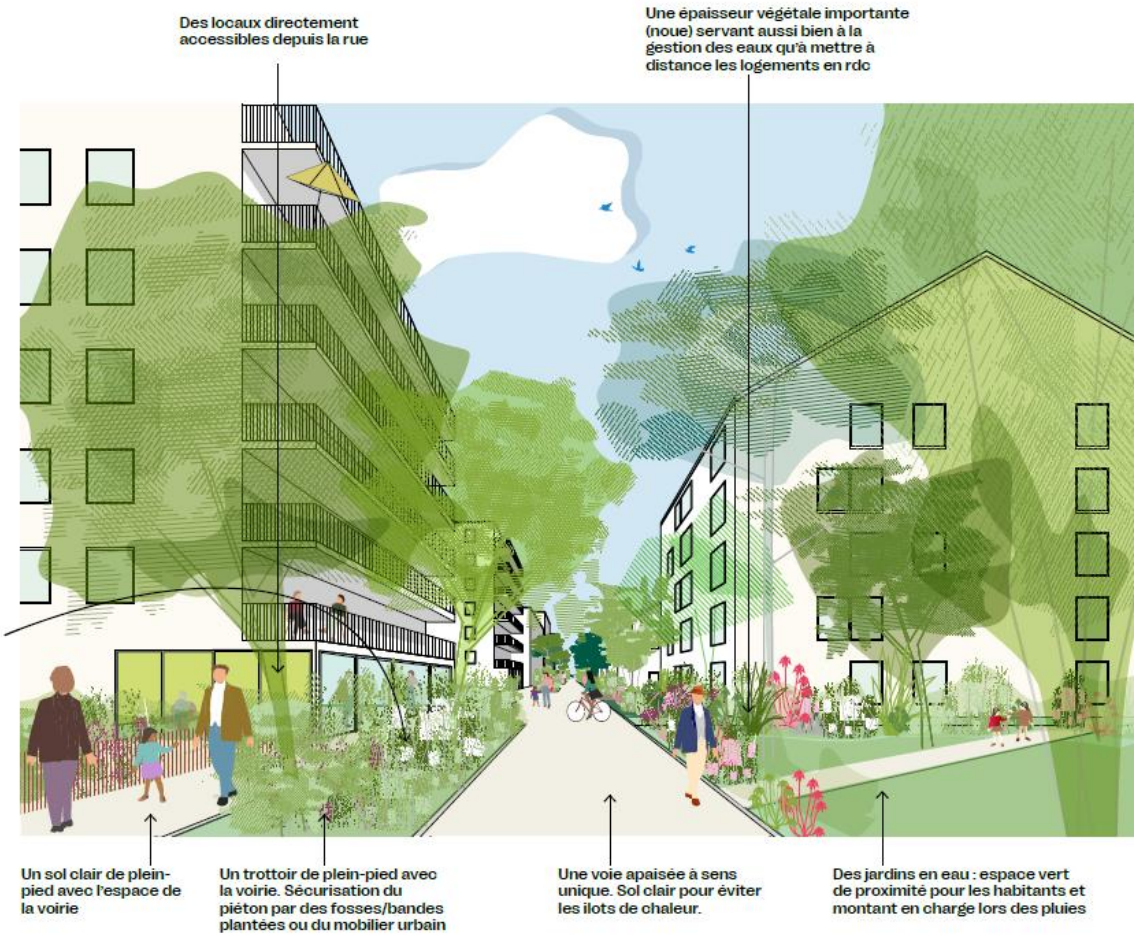


Figure 36 : Principes d'aménagements des futures voies apaisées (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.5.1.2 Mise en réseau des espaces verts et limitation du phénomène d'ilot de chaleur urbain

Outre son rôle évident en termes de biodiversité, la **mise en réseau des différents espaces verts contribue au rafraîchissement de l'ensemble du quartier** grâce à l'ombrage que les arbres procurent. Cette ambition de constituer des îlots de fraîcheur se traduit également dans des principes de projet pour les espaces publics, en privilégiant la mise en œuvre de sols clairs et homogènes. Conjugués à la gestion à ciel ouvert des eaux pluviales, ces choix d'aménagement contribuent à favoriser la constitution d'**îlots de fraicheur dans l'ensemble du projet**.

Pour libérer le quartier des voitures au quotidien, **des parkings silos** (mutualisés à l'ilot) y sont implantés, et une hybridation de l'accueil des visiteurs des ilots est proposée, avec un stationnement assuré en partie au sein des îlots privés et en partie sur les espaces publics.

Ce choix de stationnement permet de penser des espaces publics largement libérés des véhicules pour donner une plus grande place aux modes doux ainsi qu'aux trames marron, verte et bleue. Par ailleurs, ce choix renforce l'idée du « quartier paysage » puisque ce mode de stationnement permet d'augmenter la part des **grands espaces de pleine-terre** (en limitant l'imperméabilisation générée par les stationnements en sous-sol), aussi bien dans les espaces publics que dans les lots privés. La part de pleine-terre représente 40% de la surface totale à l'échelle de l'ensemble de la ZAC (îlots privés compris).

2.3.5.2 Zoom sur les différents espaces publics

Les espaces publics au sein du projet sont ainsi répartis comme suit :

- **1 - Parvis de la gare** : Espace public rayonnant à l'échelle du grand territoire grâce à la Gare de la ligne 18 et à ses interconnexions avec les différentes mobilités (bus, BNHS, P+R..). Une fréquentation importante du lieu est projetée sur les horaires d'exploitation de la ligne de métro. Il est attendu de l'émergence au-dessus de l'entrée principale de la gare qu'elle soit le symbole de la fréquentation du lieu, et qu'elle puisse par la même occasion faire signal.
- **2- La place des Halles :** Espace public rayonnant à l'échelle de la ville grâce à la Halle Piano, à l'équipement polyvalent et au Petit bois existant qui la bordent. Une fréquentation notable est anticipée en semaine comme le weekend.
- **3- Le parvis de l'école :** Espace public rayonnant à l'échelle du quartier et au-delà lors de possibles ouvertures le week-end.
- **4- Les parcs Marie Curie et Clairière :** Ils prennent la forme d'une mise en réseaux des parcs. Une fréquentation ponctuelle est projetée (pause méridienne, week-end et jours ensoleillés). Espace public rayonnant à l'échelle de l'agglomération.
- **5- Les jardins frais :** Jardins de quartier destinés aux habitants et servant de support de la gestion hydraulique et de biodiversité. Jardins de proximité, ils accompagnent les cheminements piétons du Nord au Sud.

Les espaces publics du schéma programmatique sont détaillés dans les paragraphes ci-après.

2.3.5.2.1 Parvis de la gare

Les principes d'aménagement de cet espace ont été développés dans le cadre des études de pôle gare sous pilotage de SQY Agglomération, réalisées entre 2023 et 2025.

La nouvelle gare est intégrée au projet paysager de part et d'autre de la RD91. Côté Quartier des Savoirs, on y accède par un parvis urbain, largement planté et dont le nivellement accompagne les parcours de manière fluide.

Au niveau de l'émergence principale de la gare, à l'ouest, l'aménagement du parvis permettra une intermodalité efficace en plaçant à proximité des accès de la gare, le pôle bus et le P+R tout en créant les conditions d'une place accueillante, commerçante et sécurisée pour l'ensemble des usagers du quartier et du pôle multimodal. Il est attendu que l'unité des espaces soit réalisée par un traitement de sol venant lier les différents usages du pôle gare, des espaces paysagers contribuant à la gestion des eaux pluviales, et le reste du quartier.

Par ailleurs, l'entrée principale de la gare a vocation à prendre la forme d'une émergence permettant aux usagers de localiser l'emplacement de la gare à courte et moyenne distance.

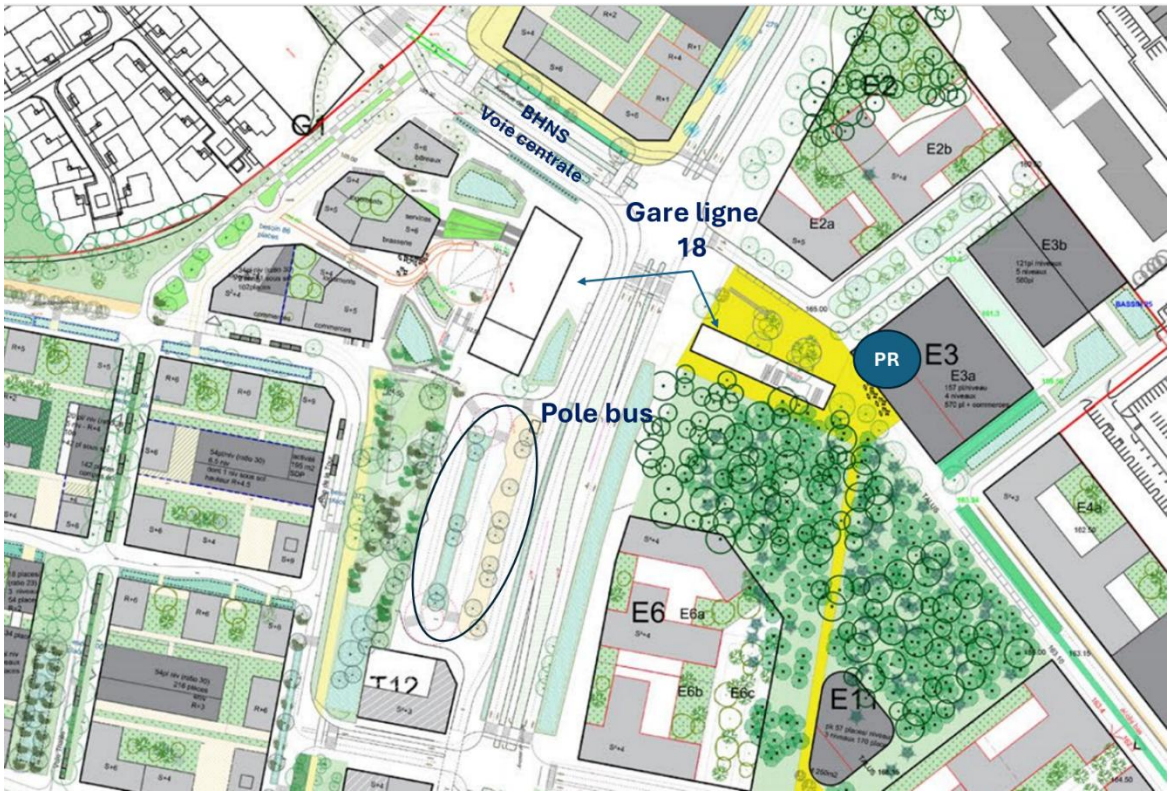


Figure 37: Scenario d'aménagement des parvis de la future (Source : Groupement MOE et EPA Paris Saclay, 2025)

Le parvis de la gare va être le support d'une multimodalité en lien avec l'infrastructure majeure de transport en commun que constitue la ligne 18 du Grand Paris Express.

Une offre enrichie de desserte bus va être proposée pour accompagner la mise en service de la gare en 2030 comprenant le renforcement de lignes existantes en heure de pointe, en soirée et les weekends ainsi que de nouvelles lignes.

De nouvelles infrastructures cyclables majeures à l'échelle du territoire sont envisagées sur l'avenue de l'Europe (Réseau Vélo Ile-de-France) et sur la RD91. Ces nouvelles infrastructures vont apporter des axes rapides et confortables pour le pratique du vélo, complétant ainsi le réseau de proximité sur ce secteur. La pratique du vélo sera ainsi facilitée pour les trajets est-ouest au sein de l'agglomération mais aussi pour les communes riveraines de la RD36 hors agglomération. Une piste cyclable est en cours d'étude par le conseil départemental des Yvelines sur la RD91 afin de faciliter les connexions entre les quartiers nord de Guyancourt, la ville de Buc et le nouveau quartier des savoirs. Un effort également significatif va être entrepris sur l'offre de stationnement vélo pour faciliter le rabattement vers la ligne 18 avec près de 450 places dont deux tiers en arceaux libres et un tier en consigne sécurisée.

En complément du vélo, des stations de trottinettes en libre-service seront déployées sur les deux accès de la gare afin de favoriser le rabattement du dernier kilomètre.

Le département des Yvelines qui fait partie des 3 premiers départements français en termes de nombre de trajets de covoiturage du quotidien va être l'un des premiers territoires dotés d'une ligne de covoiturage en Ile-de-France. Une ligne a été mise en service par Ile-de-France mobilités et le département des Yvelines courant 2025 entre la vallée de la Mérantaise et le pôle gare de Guyancourt Saint-Quentin. Cette ligne pourrait ensuite être renforcée et étendue en cas de succès jusqu'à Versailles.

Enfin un parking relais sera proposé à proximité de la gare le long de la RD91 afin d'inciter une partie des usagers à laisser leur voiture à l'entrée de l'agglomération pour privilégier quand cela est possible les transports en commun ou les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

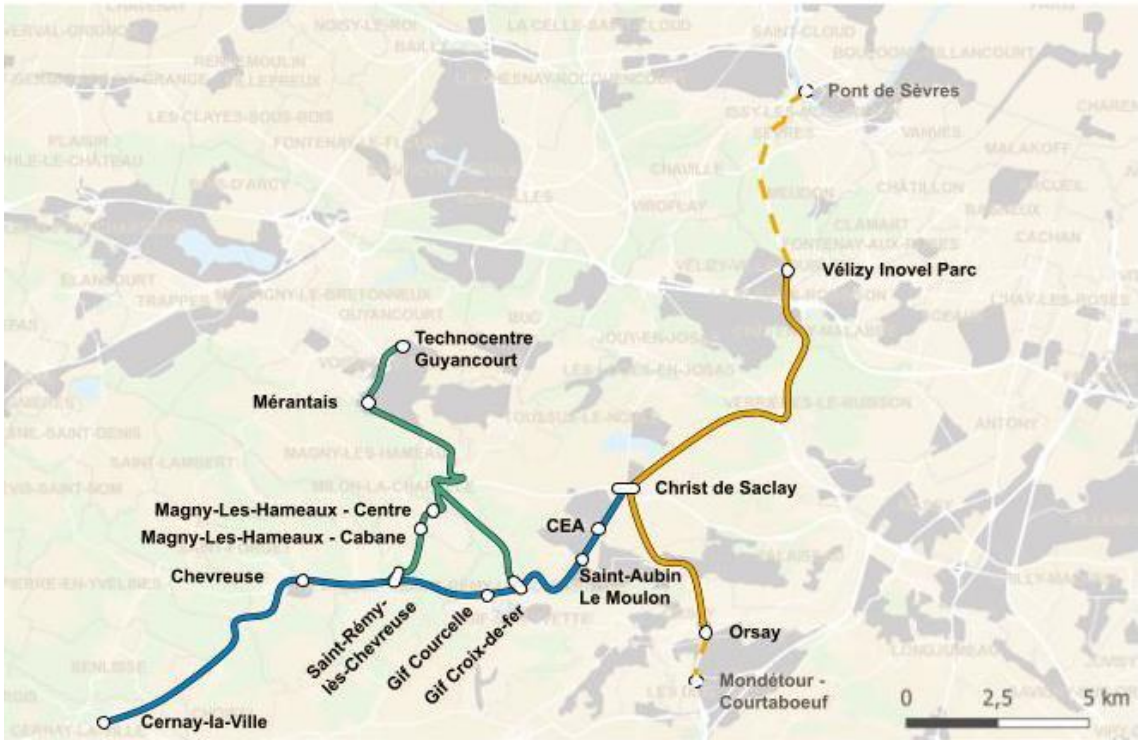


Figure 38 : Plan des lignes de covoiturage à l'étude par le Département des Yvelines – en vert, la ligne mentionnée ci-dessus (Source : EPA Paris-Saclay, 2024)

2.3.5.2.2 Place des halles et le bois

La place des Halles constitue pour le Quartier des Savoirs une centralité urbaine. Elle est un espace fédérateur qui concentre une diversité d'usages et de paysages.

Elle est composée de deux pièces de paysage singulières et remarquables : le bois préservé de la démolition partielle / dépollution pyrotechnique et une place arborée, extension extérieure des rez-de-chaussée actifs de la Halle existante et de l'équipement polyvalent. Sa surface en fait un espace libre, capable d'accueillir à la fois les usages du quotidien (terrasse de café, zones de repos sous les arbres, tables de ping pong...) et les évènements plus exceptionnels (petits marché ou vide greniers, regroupements sportifs ou associatifs...).

La place minérale est liée au petit bois, seul témoin encore visible sur ce secteur de la trame paysagère de l'ancien site Thalès. Ce petit bois est une pièce remarquable de paysage déjà constitué au cœur du quartier, il apporte qualité et diversité aux espaces publics. Sans aucune intervention, le petit bois peut être investi pour des usages libres (mobilier mobile, jeux légers, etc.)



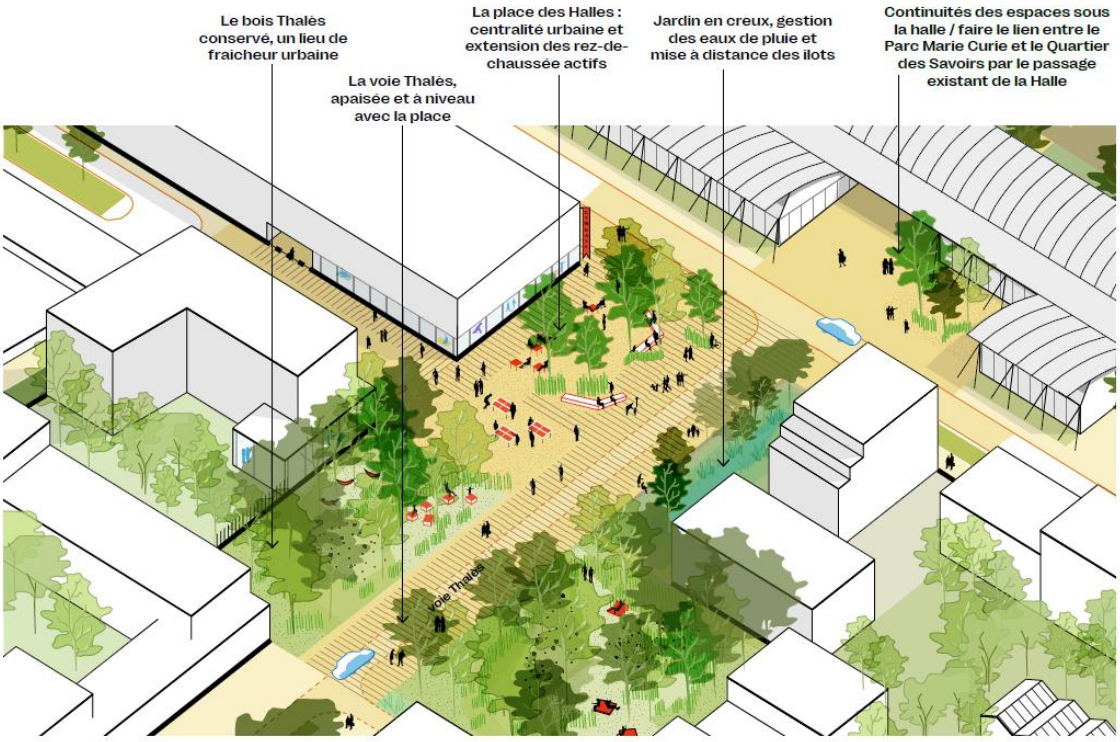


Figure 39 : Principes d'aménagement de la future Place des halles et du petit bois (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.5.2.3 Parcs de la Lisière (Marie Curie et Clairière)

Les parcs de la Lisière sont constitués de la mise en réseaux des parcs au Sud du périmètre de la ZAC. Il s'agit du parc Marie Curie et du parc Naturel des Clairières. Ces différents parcs sont présentés ci-après.

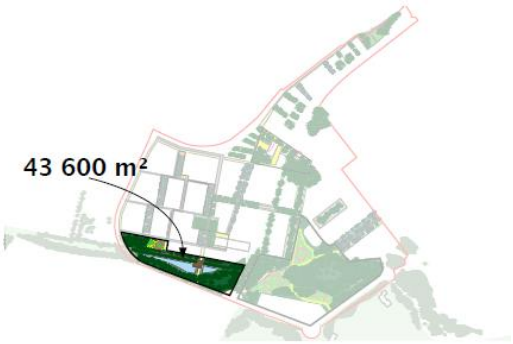
Tout comme le petit bois, le parc Marie Curie et une partie du parc naturel des Clairières correspondent à des éléments de paysages pré-existants qui seront conservés dans le cadre du projet d'aménagement.

En complément, une continuité Nord-Sud partant de la partie non-impactée par la SGP du Bois du Trou Berger au droit de la gare vers le parc naturel des Clairières sera également préservée dans le cadre du projet.

2.3.5.2.3.1 Le parc Marie Curie

Le parc Marie Curie s'appuie sur un « déjà-là » correspondant aux aménagements paysagers, dont les bassins, qui ont été réalisés au moment de l'installation de Thalès sur le site il y a plus de 30 ans. Afin de pérenniser ces éléments dans l'aménagement définitif du quartier, le périmètre du parc a été volontairement exclus par l'aménageur de la dépollution pyrotechnique réalisée par l'EPFIF (*Cf. Figure 21*). La trame arborée inscrite à grande échelle est conservée, les merlons sont valorisés, et la présence de l'eau est amplifiée. La structure du « déjà-là » génère des épaisseurs variables au cœur de la lisière, que le projet vient conforter pour y installer des usages, des parcours et des ambiances diversifiés en lien étroit avec la Halle Piano qui le borde.

Pour ce faire, peu d'interventions de terrassements lourds seront mises en œuvre. Les surfaces en enrobé préexistantes laissent place à des cheminements aux revêtements infiltrants. Les berges des bassins sont adoucies pour favoriser leur colonisation par les espèces caractéristiques des milieux humides. Enfin, la présence du végétal se trouve enrichie de manière à mettre en valeur les ambiances des différents secteurs du parc.



L'arrosage sera limité aux premières années suivant la plantation. L'entretien du parc sera optimisé tout en garantissant le caractère relativement urbain de ce parc.

Les grands enjeux de l'aménagement peuvent se résumer ainsi :

- Conforter le déjà-là ;
- Amplifier et diversifier les milieux ;
- Ouvrir aux usages quotidiens et évènementiels.



Figure 40 : Futurs aménagement du parc Marie Curie (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

A noter que, depuis 2022, cet espace paysager fait l'objet d'un plan de gestion qui vise à mettre en place une gestion à vocation écologique du site, en attendant son aménagement pour une ouverture définitive au public. La mise en place des mesures de gestion adaptées permet le maintien des espèces protégées sur le site mais également d'améliorer les potentiels d'accueil. Les actions entreprises sont les suivantes : conforter les espaces boisés par la plantation de secteurs dépollués pyrotechniquement, entretien des pieds d'arbres pour favoriser le développement prairiale, amélioration de la queue d'étang par atterrissement et installation naturelle d'une végétation humide, laisser les bassins en l'état afin d'en améliorer la qualité écologie.

2.3.5.2.3.2 Le parc Naturel des Clairières



A l'instar du parc Marie Curie, le Parc Naturel des Clairières est une pièce clef, garante de la continuité et de la valorisation de la lisière existante à grande échelle. Cet espace d'environ 8 ha est marqué par un merlon densément boisé et des espaces ouverts, grandes plaines peu plantées. Le Parc naturel et le Parc Marie Curie se complètent, tant dans la typologie des espaces que dans les usages qu'ils accueillent. Alors que le Parc Marie Curie est aménagé et programmé en lien étroit avec la Halle Piano et le Quartier des Savoirs, le parc Naturel lui, est peu programmé, laissant la part belle aux espaces naturels (boisements, prairies). De nombreux usages peuvent prendre place dans l'espace central et « capable » d'environ 1 ha : sport collectifs, zones de pique-nique, jeux pour les enfants, cueillette dans un environnement résolument naturel.

Cet espace entièrement désimperméabilisé a ainsi vocation à devenir une ressource de biodiversité autant qu'une plaine active pour les habitants. Pour cela, les différents lieux du projet sont marqués par une gestion différenciée des prairies et une gestion forestière des boisements. En réduisant ainsi au maximum les aménagements, l'entretien du parc se trouve particulièrement limité et ce faisant, est peu onéreux pour le futur gestionnaire.

Un milieu humide sera également aménagé au sein du parc. Il viendra compléter les différents espaces favorables à la biodiversité offerts par la ZAC, tout en participant à la gestion des eaux pluviales, notamment par leur stockage temporaire et leur infiltration naturelle. Cette intention est présentée dans le cadre d'une mesure d'accompagnement.

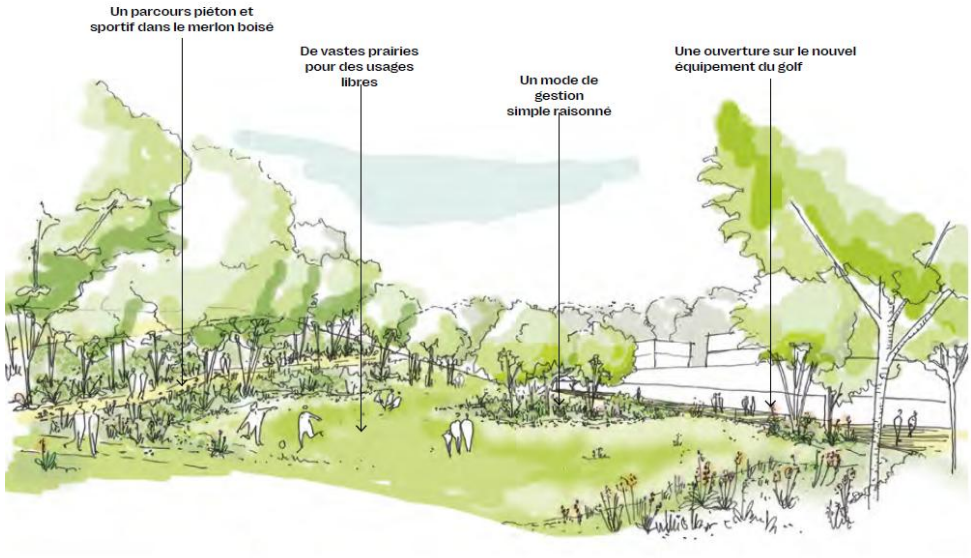


Figure 41: Principes d'aménagement du futur parc naturel au sein du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.5.2.3.3 La continuité des parcs de la lisière

L'aménagement de la continuité des parcs de la lisière repose à la fois sur la continuité paysagère développée au niveau de la jonction avec la RD91 contribuant à l'effacement visuel de cette dernière au droit du parc, et également sur la sécurisation et la priorisation des traversées piétonnes. En effet, des traversées piétonnes sécurisées et à niveau (a priori par plateaux surélevés) sont ainsi mises en place sur la RD91 afin de faciliter le passage d'un parc à l'autre.

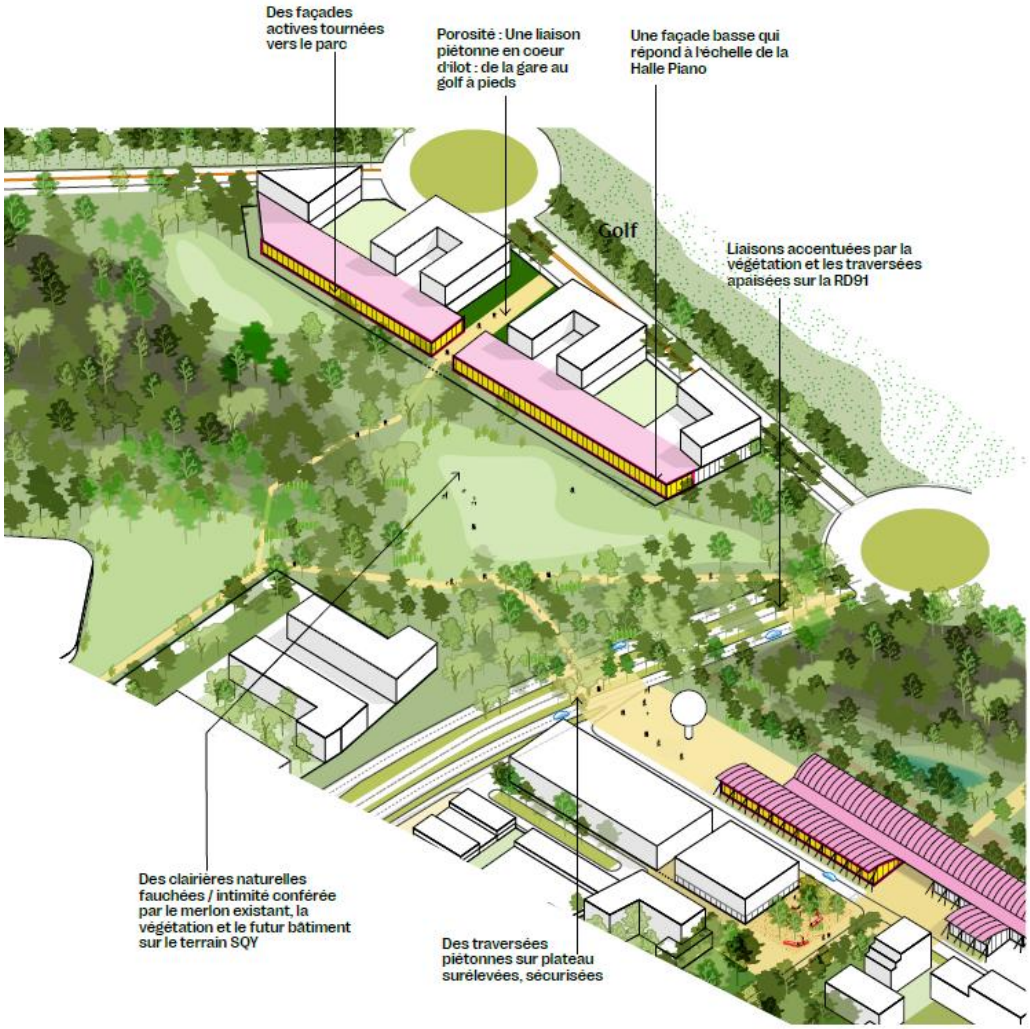
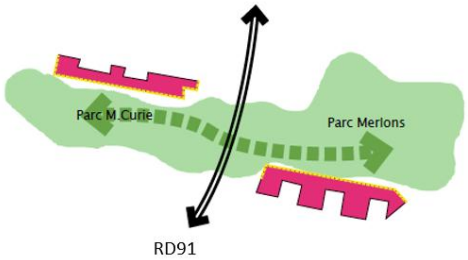


Figure 42 : Les futurs principes de continuité des parcs et constructions de la lisière (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

La réalisation de la continuité des parcs de la lisière porte également sur l'installation du pendant de la Halle à l'est de la RD91. Pour cela, il est à ce stade envisagé que l'aménagement de ce lot observe certains principes tels que la création de façades communiquant avec le parc (ouvertes, espaces poreux, traversables, traversants...) et le maintien d'une liaison visuelle forte entre le parc Marie Curie et le Parc naturel des Clairières.



Les continuités de paysage entre le parc Marie Curie, la RD91 et le parc naturel des Clairières assurent ainsi en surface de fortes continuités environnementales (oiseaux, etc..). En complément, un tunnel sous la RD91 assure la traversée sécurisée de la petite faune.

La figure suivante présente un aperçu du passage petite faune.

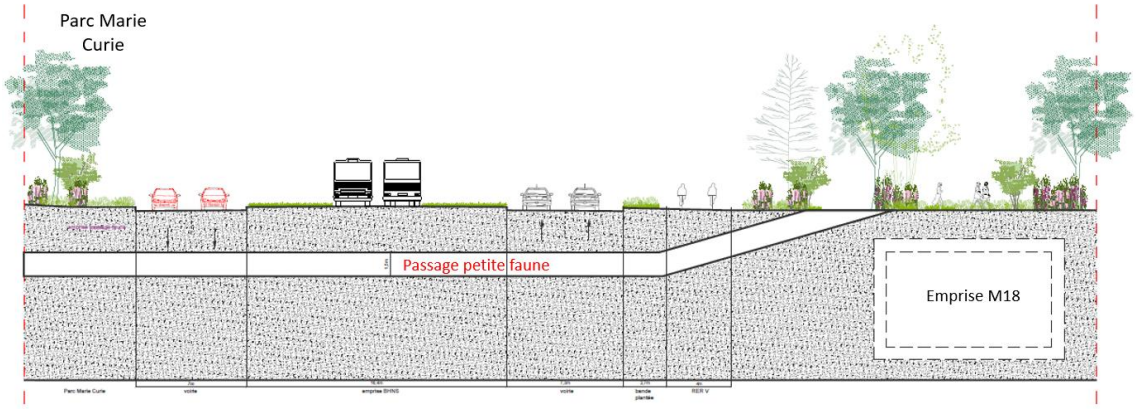


Figure 43 : Coupe transversale du passage petite faune (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.5.2.4 Les jardins frais



Les Jardins frais cherchent le juste équilibre entre deux grandes ambitions pour le Quartier des Savoirs : gérer de manière vertueuse les eaux de pluie et offrir des parcs de grande proximité à chacun les logements. Les jardins frais fonctionnent en réseau selon une trame nord sud. Chaque jardin est pensé en creux, et est dimensionné de manière à pouvoir infiltrer et stocker les eaux de pluie. Au-delà de leur fonction technique, ces espaces apportent de la qualité aux espaces publics en diversifiant les milieux et en leur apportant de la fraîcheur.

Afin de respecter le besoin et la capacité de rétention nécessaire, certaines zones des jardins de pluie seront rendues inaccessibles, elles seront lieux de ressource de biodiversité.

L'objectif pour ces jardins est que chaque habitant ait dans un rayon de 100m maximum un parc accessible. Certaines zones des jardins frais seront ainsi dédiées aux usages de quartier : prairies accessibles, aires de jeux, mobilier de repos ou de partage, ...

Tous ces micro-lieux de quartier seront intégrés et participeront à la diversité et à la qualité de paysage et d'usage des jardins frais.

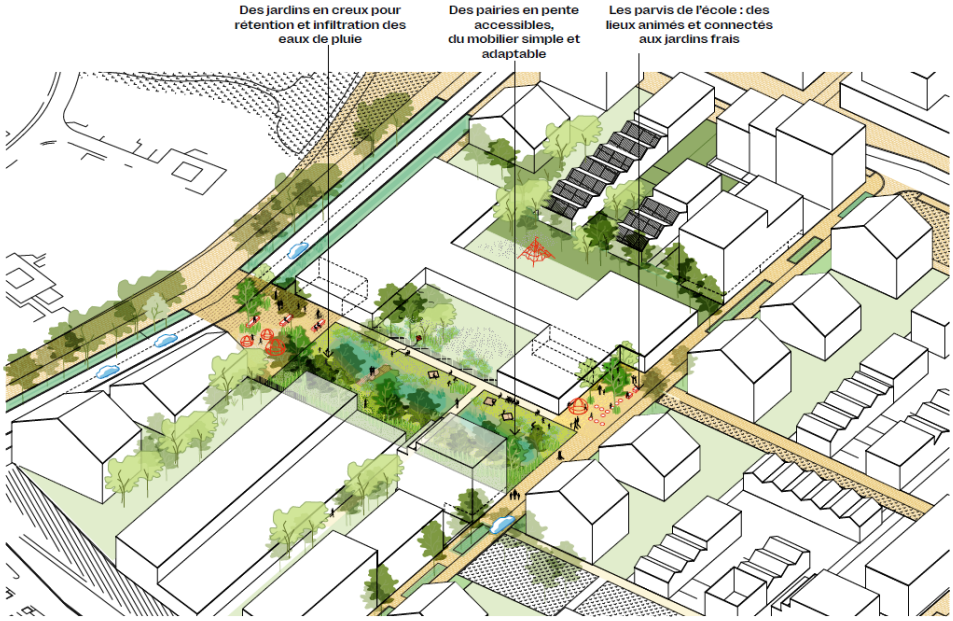


Figure 44 : Principes d'aménagement des futurs jardins frais au sein du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.5.2.5 La sortie du Bois

Côté Technocentre, la sortie de la gare se fait dans le bois du Trou Berger. Ce deuxième visage de la gare affirme la volonté forte d'inscrire le nouveau quartier dans les structures paysagères existantes, de valoriser et préserver le déjà-là. L'animation de l'espace est créée par des rez-de-chaussée actifs et en particulier des terrasses de restaurants bénéficiant d'un environnement naturel et d'une orientation optimale.



La gare ouvre des parcours à travers le bois vers le sud : vers le parc Naturel des Clairières et au-delà, vers le Golf.

Ce parcours confortable, pensé comme une promenade en forêt dès la sortie du métro cherche à encourager des pratiques de mobilités quotidiennes plus sobres, sans voiture en même temps qu'il constitue un corridor écologique.



Figure 45: Principes d'aménagement de la sortie du Bois (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.5.2.6 Le secteur Est

L'aménagement du secteur Est repose sur la volonté de conserver au maximum les secteurs à enjeux environnementaux (Bois du Trou Berger, parc naturel des Clairières et leur continuité nord-sud) et de venir développer des lots à bâtir dans ce contexte résolument naturel.

Les enjeux de ce secteur sont les suivants :

- Optimiser les mesures ERC (éviter – compenser – réduire) mises en place dans le cadre du projet par la préservation des secteurs et des continuités présentant les plus forts enjeux écologiques ;
- Préserver la lisière verte en même temps que la continuité nord-sud reliant la gare au Golf en passant par le parc des Clairières (flèche verte sur la figure ci-après) ;
- Optimiser la constructibilité sur les emprises à faible enjeu écologique et en particulier sur le parking du Golf (terrain SQY) conformément à la programmation en développement économique du secteur (cf. 2.3.3) ;
- Garantir les possibilités de sous-découpage des parcelles dédiées à l'activité de manière à permettre l'accueil de différentes natures d'activités économiques.

La préservation du patrimoine naturel a été au cœur des réflexions ayant conduit au schéma d'aménagement du secteur Est. Cette approche se manifeste principalement à travers plusieurs stratégies clés :

- **Améliorer les mesures ERC :** les mesures d'évitement, de réduction et de compensation dans le cadre du projet sont renforcées par la préservation des secteurs et des continuités présentant les enjeux les plus forts au droit du projet (Bois du Trou Berger, parc naturel des Clairières et continuité nord-sud reliant ces deux espaces).
- **Optimisation de la constructibilité sur les secteurs à faible enjeu écologique** : Corollaire de l'enjeu ci-dessus, cette approche permet de concentrer l'urbanisation dans des zones moins sensibles, tout en préservant les espaces à forte valeur écologique. Les zones identifiées comme ayant un faible enjeu écologique, telles que les parkings, voiries et bâtiments existants ont ainsi vocation à accueillir l'essentiel des constructions projetées.
- **Préservation des continuités vertes et de cheminement** : Le projet vise à maintenir des continuités paysagères et de cheminement d'Est en Ouest (maillon de la lisière à la grande échelle) et de Nord au Sud (connexion de la gare au golf en passant par le parc naturel des

Clairières). Ces deux continuités, symbolisées par les flèches vertes sur la figure ci-dessous, offrent un parcours agréable et écologique, contribuant au liaisonnement des différents points d'intérêt du quartier.

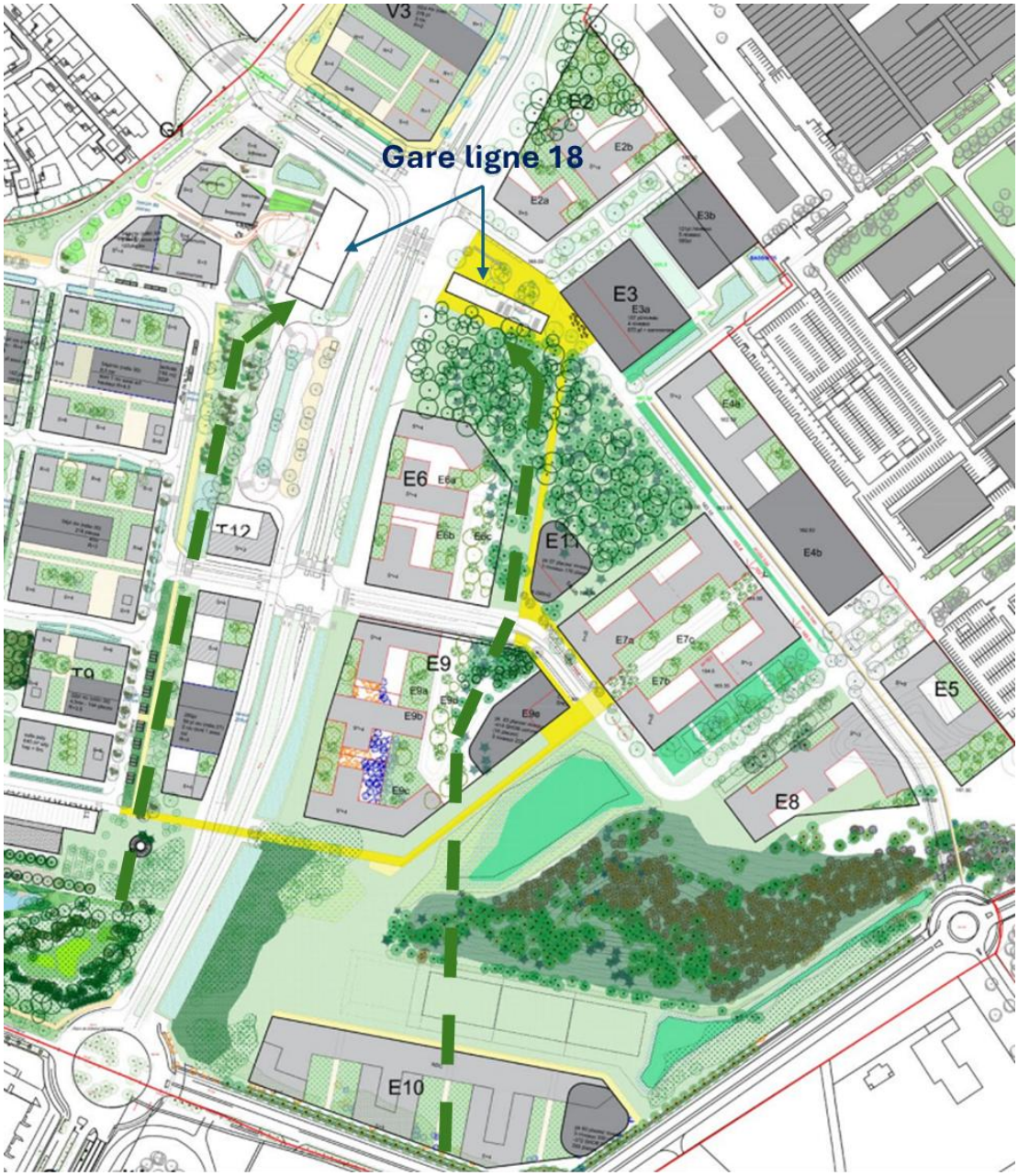


Figure 46 : Principes d'aménagement et de continuités vertes du Secteur Est (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

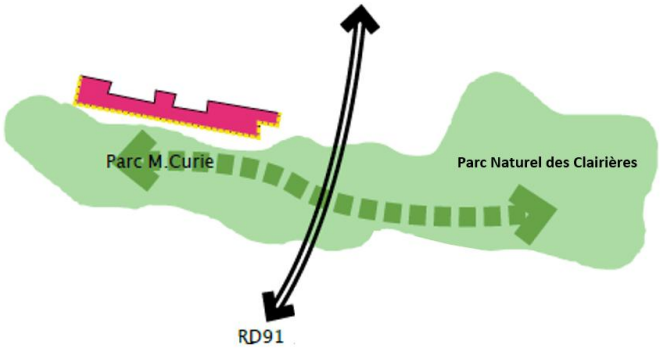


Figure 47 : Continuité verte Est-Ouest reliant le Parc Marie Curie au Parc Naturel des Clairères (Source : Suez Consulting, 2024)

2.3.5.3 Les ambiances végétales

2.3.5.3.1 Principes généraux

Les ambiances générées par le végétal sur l'ensemble du périmètre du projet sont résolument naturelles. Elles ont pour objectif d'accompagner à la fois la gestion des eaux pluviales (à ciel ouvert), la création d'îlots de fraicheur tramés, le développement de la biodiversité et de conforter les usages ainsi que le cadre de vie.

Le choix des végétaux, qu'il s'agisse des arbres, des arbustes ou de la strate basse se fera, à l'intérieur d'une palette locale, en fonction de la nature des sols. Les enjeux liés au réchauffement climatique conduiront à sélectionner, parmi les espèces locales, une palette résiliente à la chaleur et à la sécheresse. La santé et le rendu esthétique des zones plantées ne devront en aucun cas dépendre de l'arrosage.

Pour maintenir les arbres et les massifs dans de bonnes conditions, une surveillance de leur état de santé est fortement recommandée. Pour ce faire, l'élaboration d'un plan de gestion, d'un inventaire du patrimoine arboré et d'un carnet de suivi sera nécessaire pour l'ensemble de la ZAC.

2.3.5.3.2 Le Parc Naturel des Clairières

Avec ses merlons boisés et ses grands espaces ouverts, la structure du parc est déjà constituée par le paysage existant. Le projet consiste à amplifier les milieux déjà existants, en intervenant au minimum.

Plus que les plantations, c'est la gestion qui génère l'aménagement. C'est en particulier la gestion différenciée de la strate basse qui permet de faire émerger des espaces au cœur du végétal, elle accompagne et génère usages et cheminements. Les prairies champêtres en particulier présentent un aspect naturel, grâce à des fauches espacées permettant le développement d'une végétation diversifiée et haute. La fréquence sera préférentiellement de deux fauches annuelles, réalisées en octobre (fin de saison végétative) et au printemps (mars) pour favoriser les graminées. Les espaces boisés feront quant à eux l'objet d'une gestion de type forestier. Grâce à cet entretien frugal, le parc naturel des clairières est un espace à la fois naturel, propice à la biodiversité et relativement peu couteux pour son exploitant futur, en dépit de ses dimensions généreuses.

2.3.5.3.3 Les rues plantées

Pour le confort et la fraîcheur des espaces publics, le projet d'ensemble de la ZAC accorde une place fondamentale au végétal et en particulier à l'arbre. Pour cela, la priorité est donnée dans le plan masse général à la pleine terre, ce qui permet de s'appuyer sur de grandes fosses, le plus souvent continues, assurant un développement autonome, rapide et pérenne des sujets plantés. Les essences choisies seront rustiques, adaptées au sol, aux chaleurs et ne nécessiteront pas d'arrosage (en dehors des premières années).

En complément de la strate arborée, les rues et les espaces publics du quartier sont largement plantés de massifs de strates basses et intermédiaires. Ceux-ci ont plusieurs ambitions : qualifier et rafraîchir les rues, mettre à distance et les rez-de-chaussée actifs ou habités, permettre l'infiltration des eaux de pluie sans rejets au réseau. Tout comme la strate arborée, la strate basse ne sera pas ornementale, le rendu sera résolument naturel et rustique. Elle répondra en priorité aux enjeux liés au réchauffement climatique et à une simplicité de gestion et d'entretien.

2.3.5.3.4 Les jardins frais

Les jardins frais croisent les ambitions du parc naturel et des rues. L'objectif consiste à y gérer les eaux de pluie. Les essences arborées et basses seront choisies en conséquence : résistantes à la sècheresse et à la chaleur, elles devront également être résilientes à des mises en eaux ponctuelles. Ces zones d'infiltration en lien et sans rupture avec les zones accessibles ont vocation à devenir de véritables parcs de proximité.



Figure 48 : Ambiances végétales visées au sein du futur projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

2.3.6 Les réseaux d'eau

2.3.6.1 Adduction en eau potable

Les réseaux d'adduction en eau potable (AEP) existants figurent en trait plein bleu sur la carte ci-dessous.

Les réseaux AEP sont présents sur le périmètre de l'opération au niveau des voiries suivantes :

- Rue Georges Guynemer ;
- Avenue de l'Europe ;
- Avenue Léon Blum ;
- Avenue du Golf ;
- Rue Marc Bloch.

Les réseaux AEP projetés sont représentés en tireté bleu foncé.

Les points rouges pleins représentent la localisation prévisionnelle des futures bornes incendie, les existantes étant représentées en point rouge et blanc.

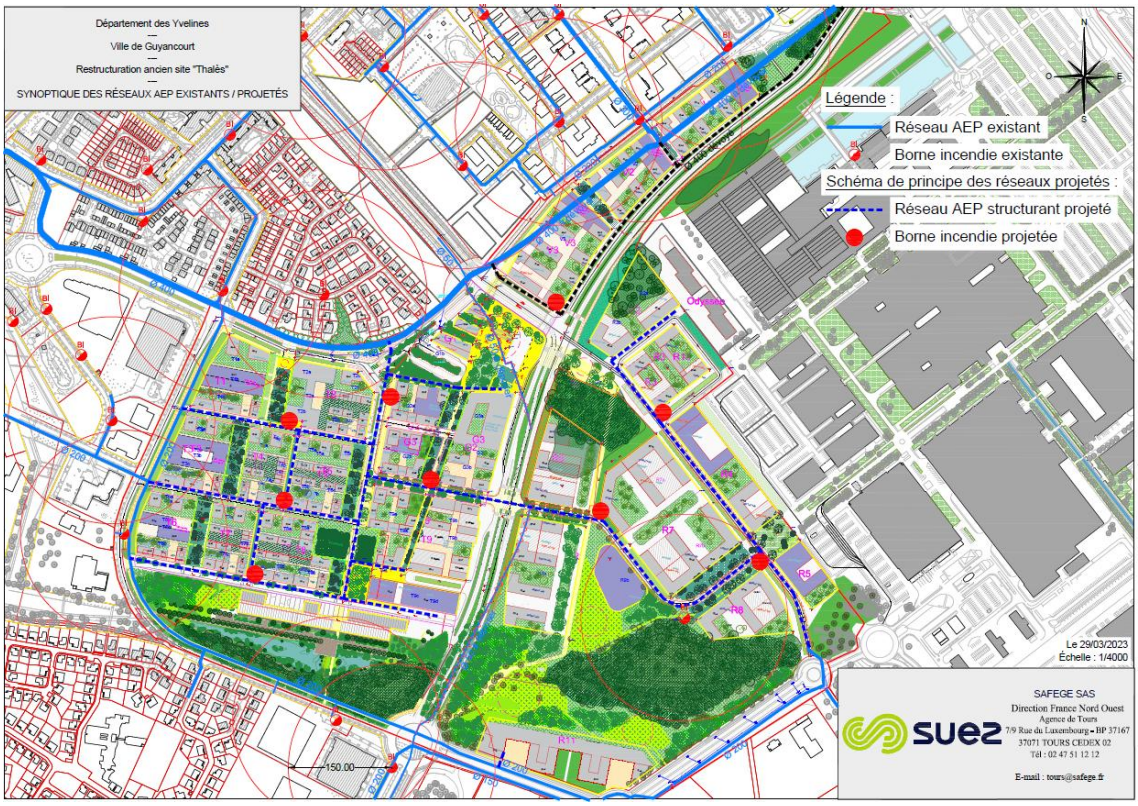


Figure 49 : Réseaux AEP existants et projetés au droit du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

La compétence « AEP » sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) est actuellement déléguée à AQUAVESC (anciennement SMGSEVESC – Syndicat mixte pour la gestion du service des eaux de Versailles et Saint-Cloud).

Du fait du dévoiement de la RD91 et de l'implantation des futures gare et ligne de métro, le réseau DN400 sera dévoyé au Nord de la place Villaroy.

2.3.6.2 Réseaux d'assainissement d'eaux usées

Des réseaux d'eaux usées (EU) sont présents sur le périmètre de l'opération et figurent en violet sur la carte ci-dessous.

Y figurent les réseaux suivants :

- Rue Georges Guynemer entre l'intersection avec l'avenue de l'Europe au Sud-Est et celle avec la Rue René Caudron (Ø200) à l'Ouest, et entre l'intersection avec la Rue René Caudron et celle avec l'avenue Léon Blum en continuant vers le Nord (Ø300).
- Avenue de l'Europe, une antenne (Ø200) dans le périmètre du Technocentre et un ancien réseau dans le site Thalès.
- Avenue Léon Blum.
- Avenue du Golf, de l'avenue de l'Europe jusqu'à l'entrée du Golf.
- Rue Marc Bloch, plusieurs réseaux sont présents.

Les réseaux EU projetés sont illustrés sur la figure ci-dessous en rouge et les conduites de refoulement en tireté orange.

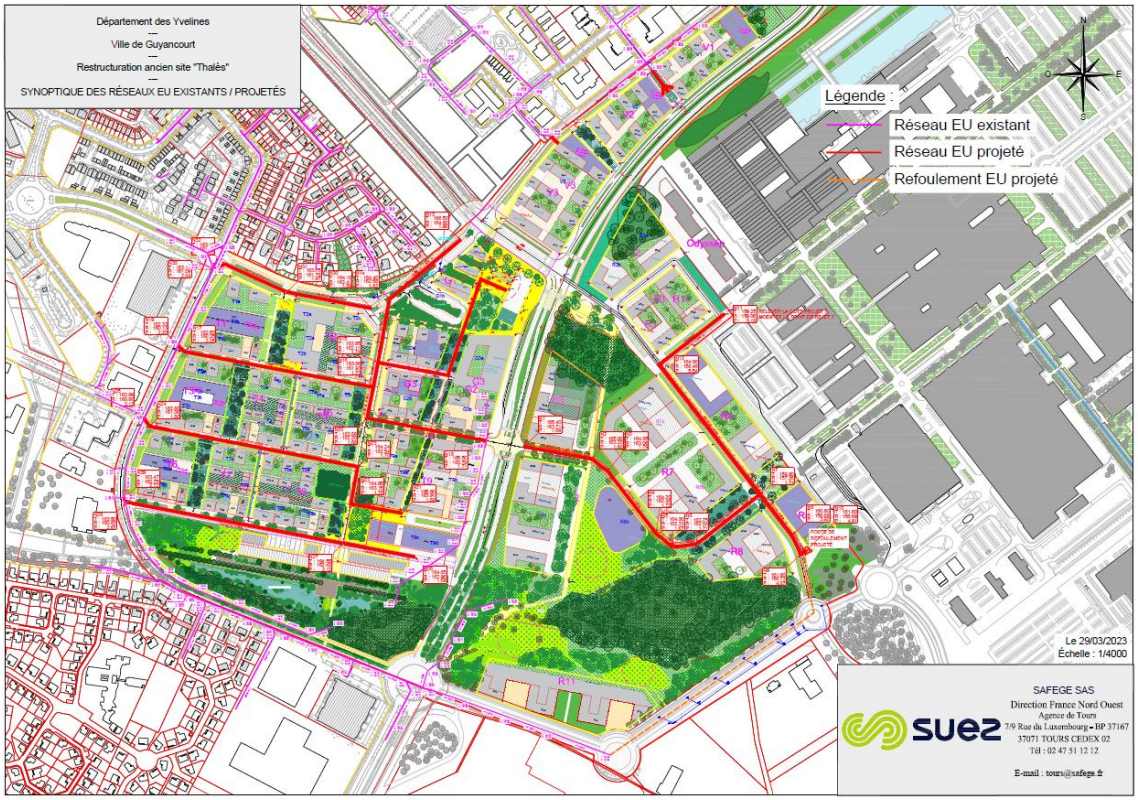


Figure 50: Réseaux EU existants et projetés au droit du projet (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, juillet 2023)

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) exerce la compétence assainissement.

- La station d'épuration Seine-Aval a les capacités de traitement suffisante à traiter les effluents de l'opération.
- Une étude de modélisation des réseaux est en cours de réalisation par la SQY sur la base du schéma opérationnel afin de vérifier la capacité des collecteurs existants. L'étude d'impact pourra être complétée ultérieurement une fois cette modélisation disponible.

Pour le secteur Technocentre qui se situe sur un point bas, il est à noter que des solutions alternatives à la mise en place d'un poste de refoulement sont actuellement recherchées, par la réutilisation pour l'arrosage du Golf national notamment. L'aménagement des réseaux EU sur le secteur Technocentre sera donc réétudié par l'EPA Paris-Saclay en lien avec la SQY, qui mènera une étude technico-financière relative à cette réutilisation afin d'en apprécier l'opportunité. En conséquence, il n'est pas prévu d'exutoire pour le réseau EU de la partie Est de la ZAC à ce jour.

2.3.6.3 La gestion des eaux pluviales

Les modalités de gestion des eaux pluviales sur la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin sont présentés de manière détaillée dans l'annexe 13 de l'étude d'impact.

La présente annexe constitue un état des lieux de la stratégie de gestion des eaux pluviales à l'échelle de la ZAC.

Ce document s'appuie sur le début des études AVP de maitrise d'œuvre réalisées à cette date. Elle sera ainsi actualisée à l'avancement :

- du rapport géotechnique conclusif de Geother, concernant les niveaux des plus hautes eaux des nappes perchées,
- la finalisation de l'AVP de maîtrise d'œuvre,

qui permettront de confirmer la faisabilité technique des principes retenus à ce stade, et d'affiner les données techniques tel que les côtes altimétriques, les revêtements et les raccordements aux aménagements existants. Cette note de gestion des eaux pluviales sera actualisée dans le dossier d'autorisation environnementale.

2.3.6.3.1 Principes généraux de gestion des eaux pluviales retenus pour la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin

2.3.6.3.1.1 Ilots privés : abattre les pluies jusqu'à la période de retour 10 ans

Le Cahier de Préconisations Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) de la ZAC imposera aux ilots d'abattre la pluie décennale telle que définie au règlement SAGE Bièvre du 17 mars 2023 : lame d'eau de 43 mm en 4 heures. Ce niveau d'exigence est significatif, car il correspond à l'abattement d'un événement pluvieux bien plus intense qu'une pluie courante de 10 mm.

En Annexe 11 de l'Annexe 13, sont fournies des premières fiches d'orientation concernant la gestion des eaux pluviales à mettre en place sur des ilots privés types (Savoirs, Secteur Est).

Le CPAUPE précisera l'ensemble des modalités relatives à la gestion des eaux pluviales, l'entretien des ouvrages et définira les objectifs de surface à atteindre en toiture végétalisée.

2.3.6.3.1.2 Ilots privés vers espaces publics : guider l'eau des pluies supérieures à la décennale à ciel ouvert

En cas de pluie de période de retour supérieure à 10 ans, et ce jusqu'à des pluies 100ans, des dispositifs de guidage à ciel ouvert seront privilégiés pour guider l'eau des ilots vers les ouvrages de gestion des eaux pluviales projetés sur espaces publics.

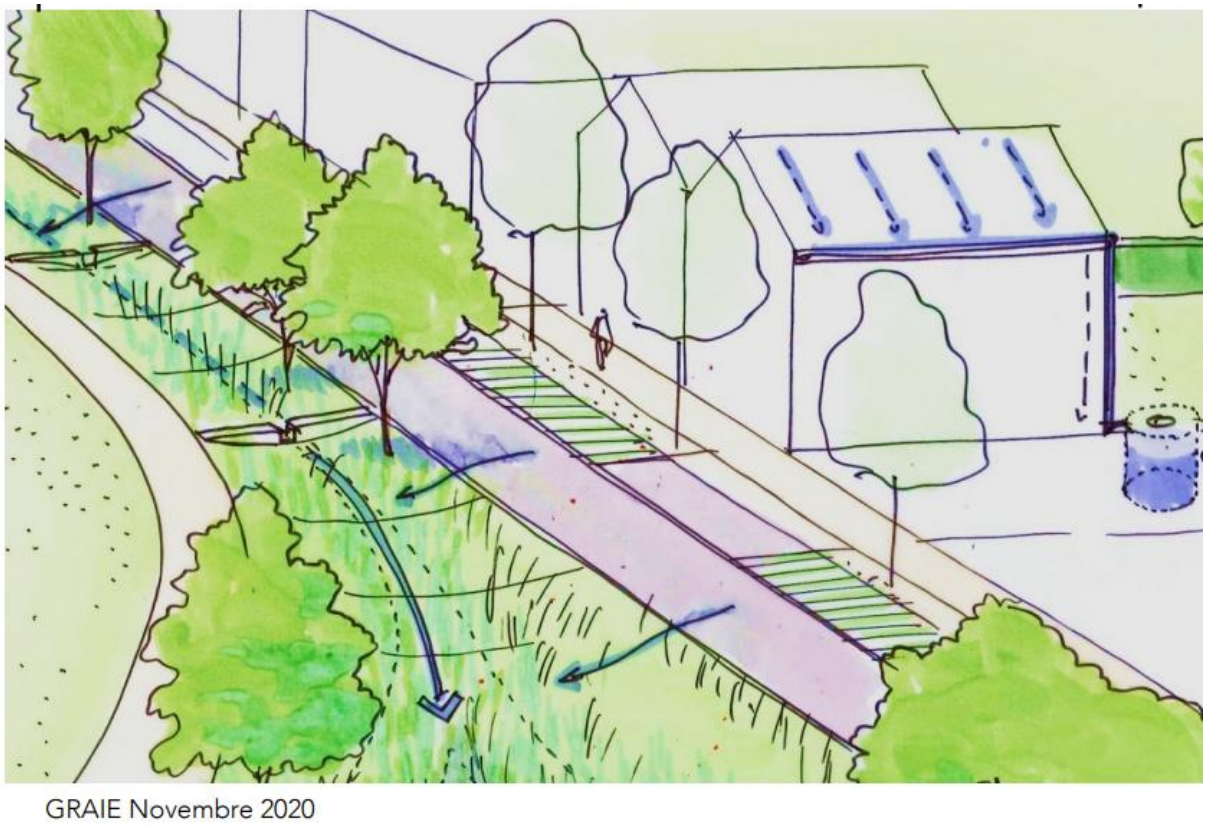


Figure 51 : extrait de GRAIE_INSAvalor-4_D-Larue-GRAIE_201119_V2lg.pdf

2.3.6.3.1.3 Espaces publics : gérer la pluie cinquantennale et le surplus de ruissellement des ilots privés

Les principaux ouvrages de gestion des eaux pluviales projetés sur les espaces publics comprennent des noues, jardins de pluie et bassins, qui ont pour objectifs l'évapotranspiration, l'infiltration et le stockage avant rejet au réseau à débit limité (0,7 l/s/ha) **pour les pluies de périodes de retour au-delà de la décennale.**

La figure suivante présente le fonctionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales prévus sur la ZAC.

L'annexe 13 présente plus en détail le fonctionnement de chacun de ces ouvrages.



Figure 52 : extrait d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025

Au stade actuel des études de maitrise d'œuvre d'Avant-Projet, les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont projetés en appliquant les coupes types ci-dessous. Le choix du type d'ouvrage est essentiellement défini en fonction de l'emplacement disponible et du fonctionnement du synoptique d'écoulement.

Ainsi, il est prévu deux types d'ouvrages :

- Des noues végétalisées abattant la pluie 10ans et gérant la pluie 50 ans, et se reversant vers le deuxième type d'ouvrages :

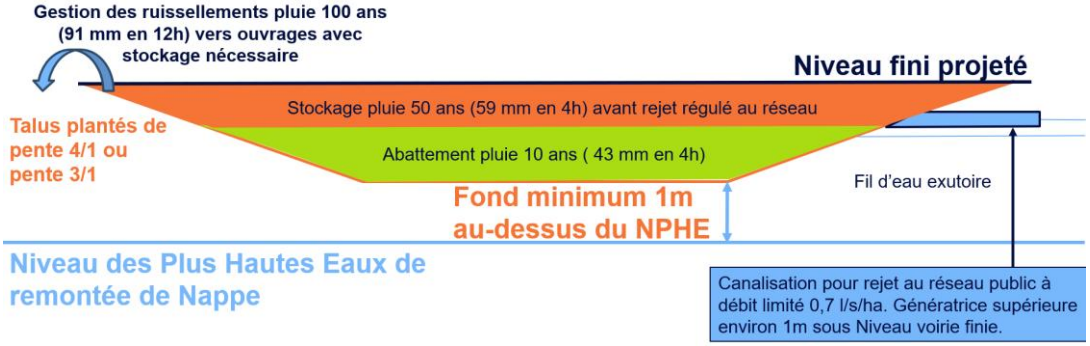


Figure 53 : Coupe de principe des ouvrages de gestion des eaux pluviales – stockant la pluie 50 ans (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

- Des bassins végétalisés (jardins-frais) ou des noues végétalisées, co-gérant la pluie 100ans du bassin versant concerné :

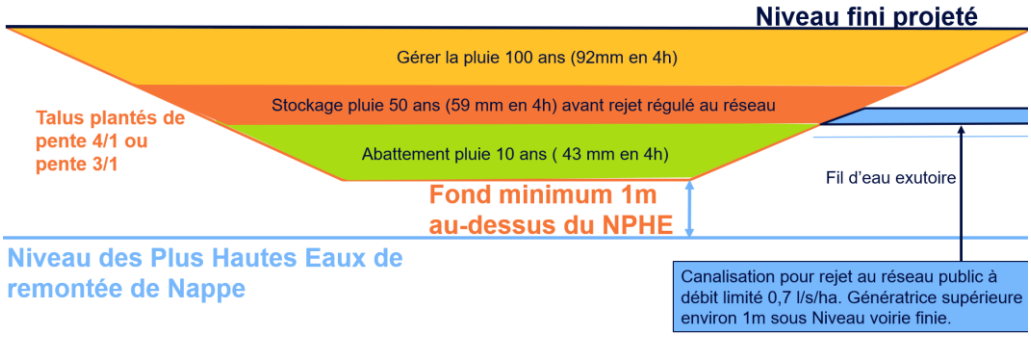


Figure 54 : Coupe de principe des ouvrages de gestion des eaux pluviales – gérant la pluie 100 ans (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

Les caractéristiques de ces ouvrages sont déterminées par :

- Un fond de bassin à minimum 1m au-dessus du Niveau des Plus Hautes Eaux des nappes superficielles estimés par les études géotechniques décrites dans la pièce 3 Etat initial de l'environnement, chapitre 4.3.3.1.2.2Piézométrie.
- Un exutoire à débit limité à 0,7 l/s/ha vers les réseaux SQY à 1 m sous le niveau fini projeté.

Entretien des ouvrages de gestion des eaux pluviales

La gestion des ouvrages de gestion des eaux pluviales (types bassin et noues) sera réparti entre la commune de Saint-Quentin-en-Yvelines et la commune de Guyancourt selon la nature des voies et des ouvrages.

Ainsi, sur des voiries communales, la gestion des ouvrages de gestion des eaux pluviales est la suivante :

- La commune de Guyancourt a en gestion la partie espaces verts des ouvrages, c'est-à-dire l'entretien des plantations dans les noues et bassins ;

- Le service assainissement de SQY a en gestion les parties des ouvrages qui ont une fonction hydraulique : cloisons de noues, regards, canalisations, régulateurs de débit etc…

Sur les voies intercommunales, la gestion complète des ouvrages est à la charge de Saint-Quentin-en-Yvelines.

2.3.6.3.2 Description de la gestion des eaux pluviales par sous bassins versant

Au stade actuel d'avancement des études de maîtrise d'œuvre, l'emprise du projet est découpée en 13 sous-bassins versants, en cohérence avec le nivellement projeté.

Comme décris dans le préambule, le projet est phasé en deux tranches correspondant au phasage des travaux relatifs à la route départementale 91 au nord du projet. :

- Tranche 1 : Phase RD provisoire ; l'actuelle RD 91 est dévoyée partiellement, la section Nord-Ouest est dévoyée uniquement sur une partie du secteur Villaroy ;
- Tranche 2 : Phase RD définitive, qui correspond au dévoiement total de la RD 91 y compris sur la totalité du secteur Villaroy.

La superposition de l'existant et du projet (tranche 1) à travers le plan ci-dessous, permet de comprendre le tracé de la RD en tranche 1. La voie Jules Michelet (trait jaune) représente la limite de dévoiement de la RD.

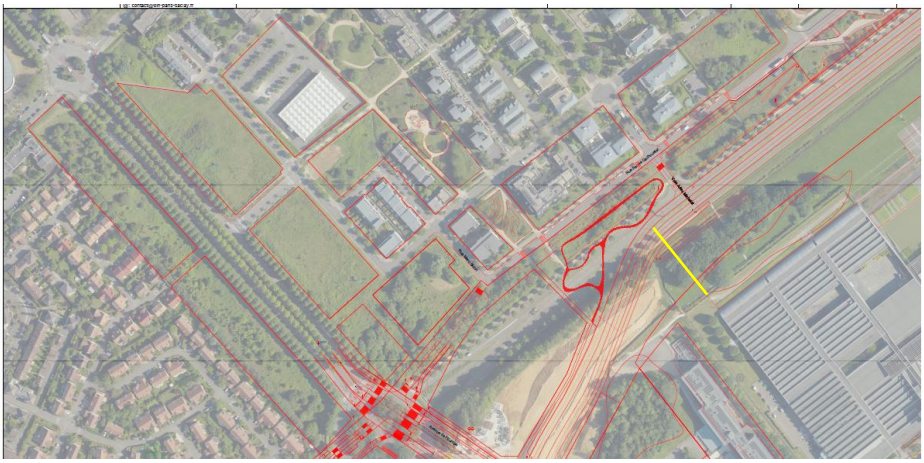


Figure 55 : Superposition existant et projet (Tranche 1) (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

Ainsi, la gestion des eaux pluviales est conçue de manière à ce que la tranche 1 puisse fonctionner indépendamment de la réalisation des travaux de la tranche 2.

Les deux plans de sous bassins-versants ci-dessous présentent chaque tranche :

- Les 13 bassins versants du projet d'aménagement
- Les points de rejets vers le réseau existant de Saint-Quentin-en-Yvelines.

A noter

Les 4 « Petits bois », en blanc sur les plans ci-dessous, sont des bois conservés tels qu'existant. Ils ne sont donc considérés comme des bassins versants existants en auto-gestion. Ils n'intègrent pas les calculs des bassins versants de gestion en eau pluviale du projet ci-dessous.

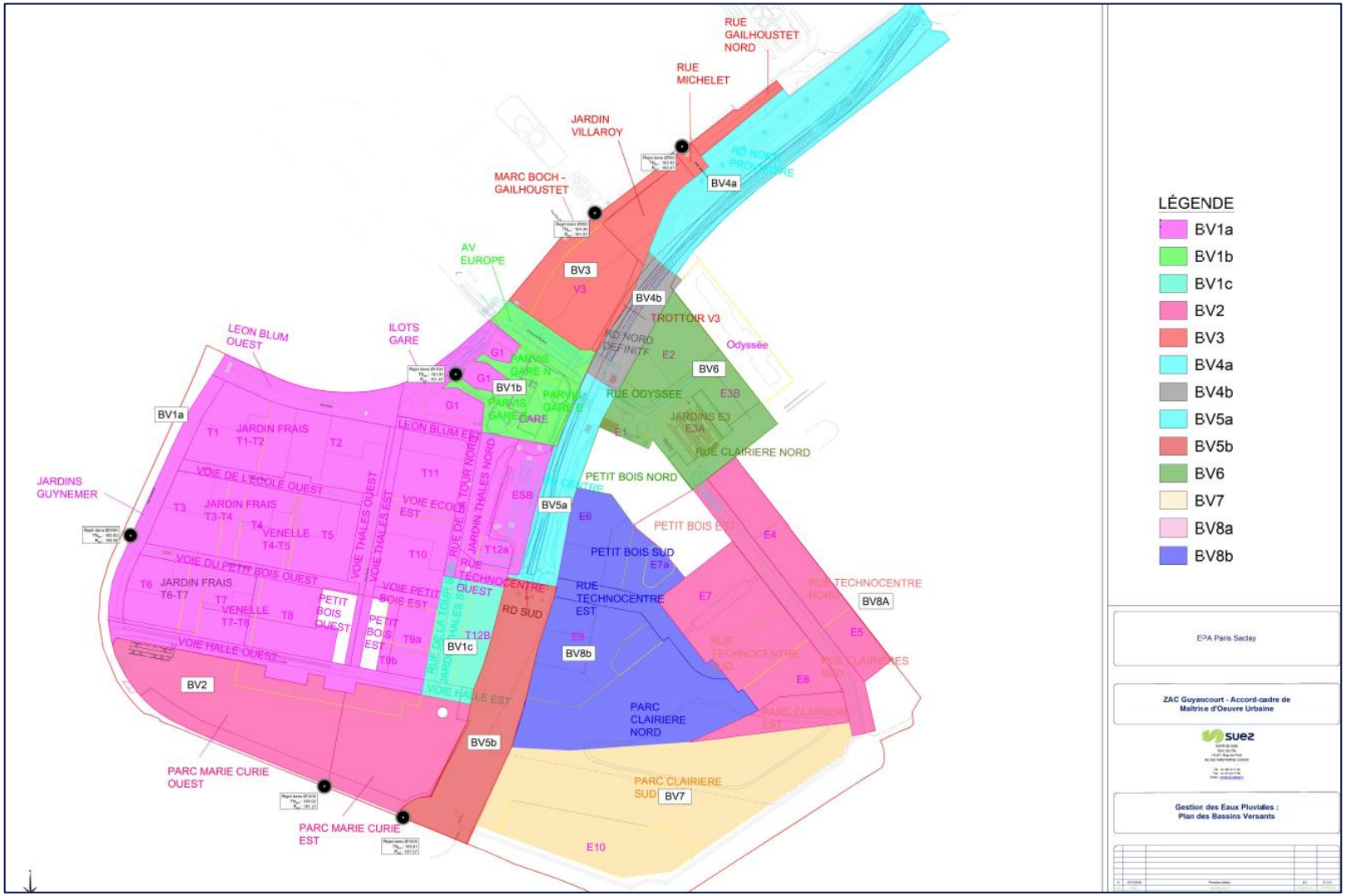


Figure 56 : découpage en 13 bassins versants pour la gestion des eaux pluviales – Tranche 1 (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

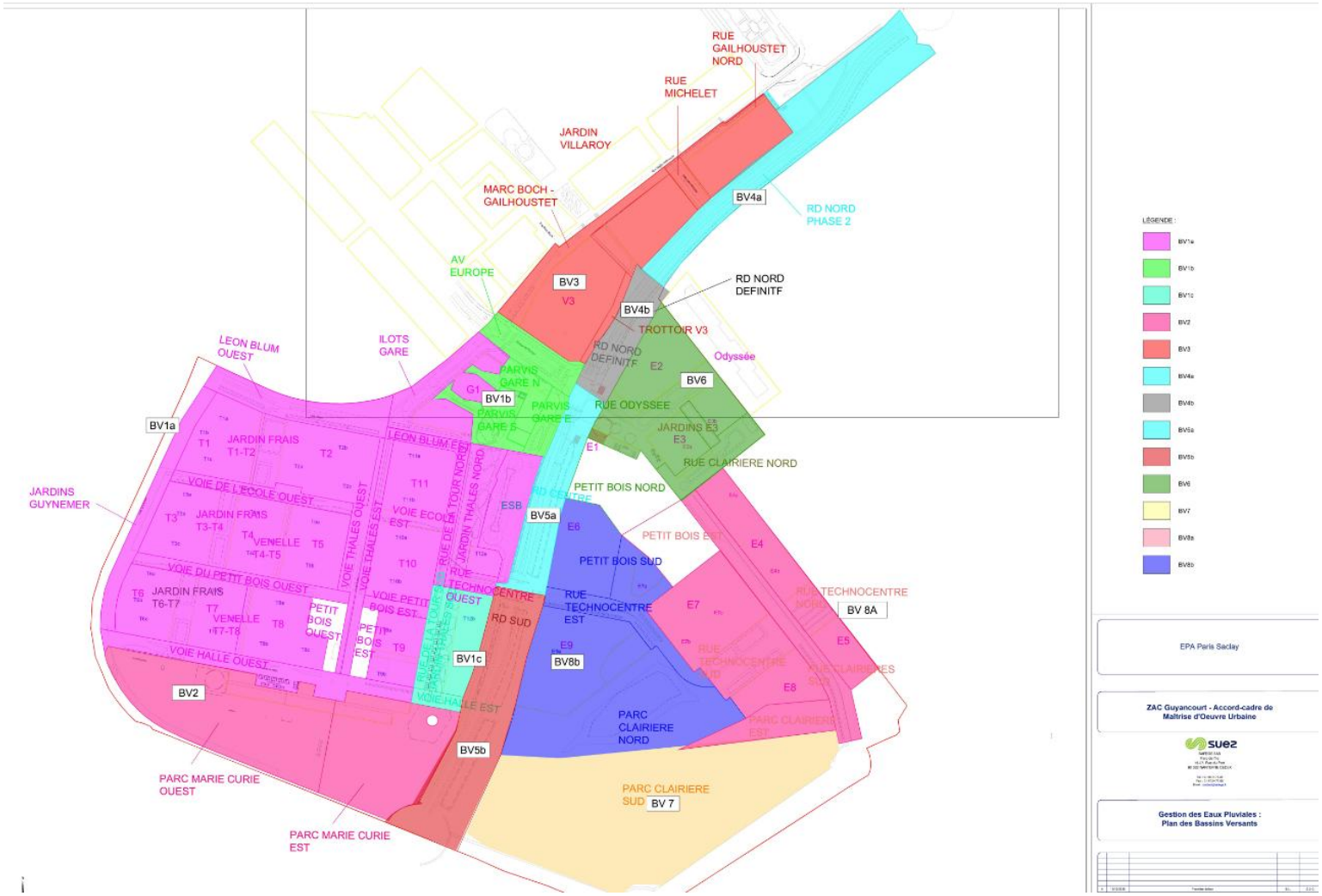


Figure 57 : Découpage des 13 bassins versants pour la gestion des eaux pluviales - Tranche 2 (partie modifiée dans l'encadré noir) (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

Les chapitres suivants présentes les différents ouvrages de gestion des eaux pluviales présentent au droit des 13 bassins versant qui constitue la ZAC.

Afin de répondre à l'objectif de gestion des eaux pluviales de fréquence décennale à l'ilot, la maîtrise d'œuvre a pris l'hypothèse comme objectif minimum qu'un tiers des toitures soit végétalisé (cf annexe 11 de l'annexe 13 gestion des eaux pluviales dans les îlots privés). Plus généralement, le cheminement gravitaire et à ciel ouvert des eaux pluviales sera privilégié, et les bassins de rétention enterrés et les pompes de relevages associées seront évités, afin de mettre en œuvre des solutions présentant un intérêt pour la biodiversité, le paysage ou la gestion des épisodes caniculaires.

La localisation des différents ouvrages de gestion des eaux pluviales sur les bassins versants, ainsi que les synoptiques d'écoulement au niveau de la ZAC, sont présentées dans les annexes 4 et 5 de l'annexe 13.

2.3.6.3.2.1 Bassin Versant 1a – Secteur Savoirs

- **Ouvrages :** 19 noues de gestion, 7 noues de transport et 14 bassins de rétentions.
- **Fonction** : Gestion des eaux pluviales des espaces publics et des îlots, dont T9 et T10.
- **Écoulement et rejets** : La gestion des surverses en cas de pluie centennale pour certains espaces publics (ex. Voie Petit Bois Est, Voie Thales Ouest et Est, Rue de la Tour Nord, Rue Technocentre Ouest) s'effectue via les noues de transport vers le bassin versant 2.
- **Point de rejet** : Réseau existant CASQY diamètre 2000 rue René Caudron.

2.3.6.3.2.2 Bassin Versant 1b – Gare

- **Ouvrages** : 4 noues de gestion et 4 bassins de rétention.
- **Fonction** : Gestion pluviale du secteur Gare, incluant le parvis et l'avenue de l'Europe, considérés comme espaces publics.
- **Point de rejet** : Réseau CASQY diamètre 2000 avenue Léon Blum Ouest, connecté au réseau avenue de l'Europe.

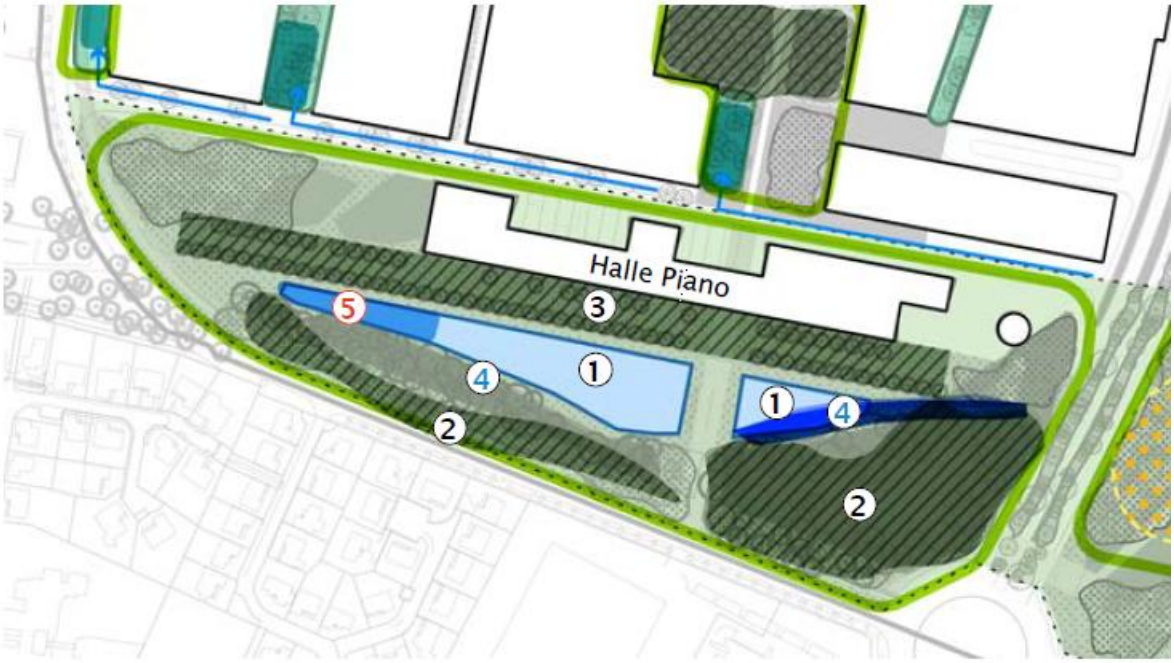
2.3.6.3.2.3 Bassin Versant 1c – Secteur Savoirs Sud

- **Ouvrages** : 4 noues de transport.
- **Fonction** : Acheminement des eaux pluviales de l'îlot T12b et gestion des pluies 50 et 100 ans sur espaces publics (Jardin Thales Sud, Rue de la Tour Sud, Voie Halle Est) vers BV2.
- **Point de rejet** : Réseau CASQY diamètre 1000 rue Georges Guynemer, commun avec BV2.

2.3.6.3.2.4 Bassin Versant 2 – Parc Marie Curie

- **Ouvrages** : Deux bassins existants, bassin 37 ajouté, avec aménagements écologiques (roselière).

La figure suivante présente les aménagements au niveau du parc Marie Curie, notamment la roselière.



① bassin existant
② merlon boisé
③ allée des saules blancs
④ zones humides en bord de bassin identifiées dans l'Etude d'Impact
⑤ queue de bassin raccourcie pour acceuillir une roselière – amplification des foncitionnalités de la zone humide existante

Figure 58 : extrait 2 d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025

- **Fonction** : Gestion des eaux issues des pluies 100 ans des espaces publics de BV1a, des pluies 50 et 100 ans des îlots T9, T10, T12b, ainsi que des espaces publics du sous BV1b.
- **Point de rejet** : Réseau CASQY diamètre 1000 rue Georges Guynemer, commun avec BV1c.

2.3.6.3.2.5 Bassin Versant 3 – Secteur Villaroy

- **Phases** :
  - Tranche 1 : 6 noues et 2 bassins.
  - Tranche 2 : 7 noues et 2 bassins.
- **Fonction** : Gestion des eaux pluviales du secteur Villaroy via les noues et bassins cités.
- **Point de rejet** : Deux points vers les réseaux CASQY existants : la canalisation Mail Pierre Teilhard de Chardin et la canalisation rue Jules Michelet.

2.3.6.3.2.6 Bassins Versants 4a et 4b – Future RD91 Nord

- **4a (Tranche 1)** : une noue, rejet vers réseau BV3.
- **4a et 4b (Tranche 2)** : 12 noues et 2 bassins.
- **Point de rejet** :
  - Tranche 1 : maintien du système d'assainissement existant (réseau RD).
  - Tranche 2 : Réseau CASQY diamètre 500 Place Georges Besse .

2.3.6.3.2.7 Bassins Versants 5a et 5b – Future RD91 Sud

- **Ouvrages** : 5 noues.
- **Point de rejet** : Réseau CASQY diamètre 1000 Place du Général de Gaulle.

2.3.6.3.2.8 Bassin Versant 6 – Secteur Gare Est

- **Ouvrages** : 7 bassins de rétention.
- **Fonction** : Une solution de gestion des eaux pluviales sans rejet vers les réseaux existants, dite de type « zéro rejet », est étudiée
- **Point de rejet** : Aucun rejet vers réseau existant.

2.3.6.3.2.9 Bassin Versant 7 – Parc des Clairières

- **Ouvrages** : une noue et 4 bassins de rétention.
- **Fonction** : Gestion autonome du ruissellement de l'îlot E10 et du parc, sans rejet vers réseau, jusqu'à pluie centennale (« zéro rejet »).
- **Point de rejet** : Aucun rejet vers réseau existant.

2.3.6.3.2.10 Bassin Versant 8a et 8b

- **Ouvrages** : 4 noues de gestion, 2 noues de transport et 7 bassins de rétention.
- **Aménagement particulier** : Bassin 32 conçu comme un milieu humide favorable à la biodiversité, avec 2 500 m² de mare permanente, en remplacement d'un parking existant.
- **Fonction** : Une solution de gestion des eaux pluviales sans rejet vers les réseaux existants, dite de type « zéro rejet », est étudiée
- **Point de rejet** : Aucun rejet vers réseau existant.

Les figures suivantes présentent les principes de fonctionnement du milieu humide au droit du bassin 32.



Figure 59 : extrait 4 d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025

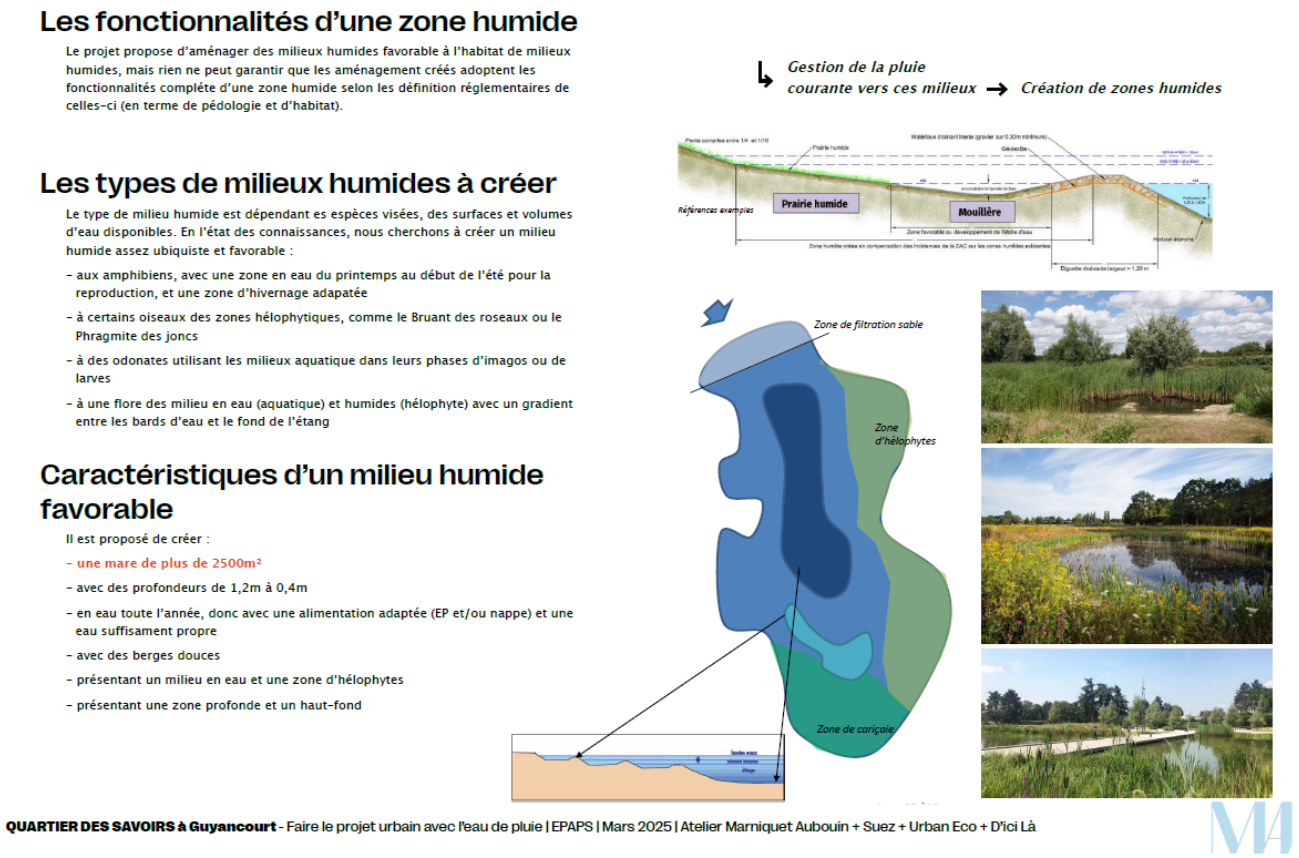


Figure 60 : extrait 5 d'étude maîtrise d'œuvre « Faire le projet urbain avec l'eau de pluie » en Mars 2025

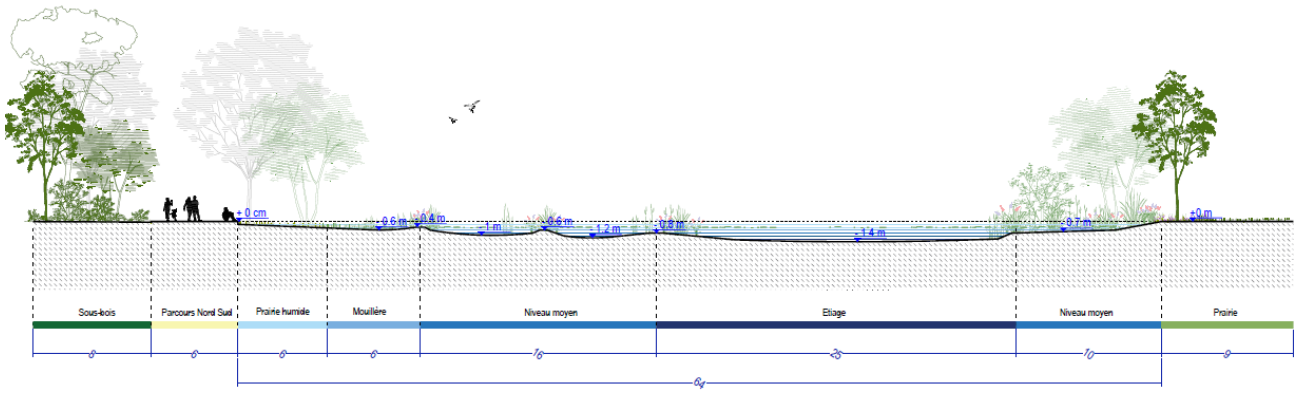


Figure 61 : coupe projetée pour le Milieu Humide en avril 2025

2.3.6.3.3 Principe de Gestion pour des pluies supérieures à la pluie dimensionnante

La pluie dimensionnante retenue pour le projet correspond à la pluie 50 ans néanmoins les ouvrages projetés à l'heure actuelle permettent la gestion d'une pluie de période de retour centennale, d'une hauteur de 92 mm en 4 heures.

En effet à ce stade des études maitrise d'œuvre, comme l'indiquent les tableaux de dimensionnement des volumes de chaque ouvrage, associés aux synoptiques d'écoulement, les volumes pour la pluie centennale sont intégralement contenus au sein des bassins paysagers de stockage situés dans

l'emprise de la ZAC. **Ces valeurs sont explicitées en moyenne par BV sur le plan des Annexes 7.1 et 7.2 de l'annexe 13.** Aucun débordement hors emprise du projet n'est observé.

Si de nouvelles données d'entrée impactant les possibilités de dimensionnement des ouvrages tels que projetés à ce stade devaient survenir, d'autres solutions complémentaires seront envisagées afin de satisfaire la réglementation de protection de bien et des personnes en cas de pluie centennale.

2.3.6.3.4 Synthèse des points de rejet

Sur la figure ci-dessous, extraite du Mémento technique ASTEE 2017, nous avons barré les objectifs non visés par le projet :

- Système amont car l'emprise du projet n'intercepte pas de bassin versant amont ni de réseau d'assainissement amont ;
- Puits d'infiltration car ces dispositifs de gestion des eaux pluviales étudiés au stade des premières études préliminaires n'ont pas été retenus ;
- Milieu aquatique car le projet ne prévoit aucun rejet direct au milieu aquatique

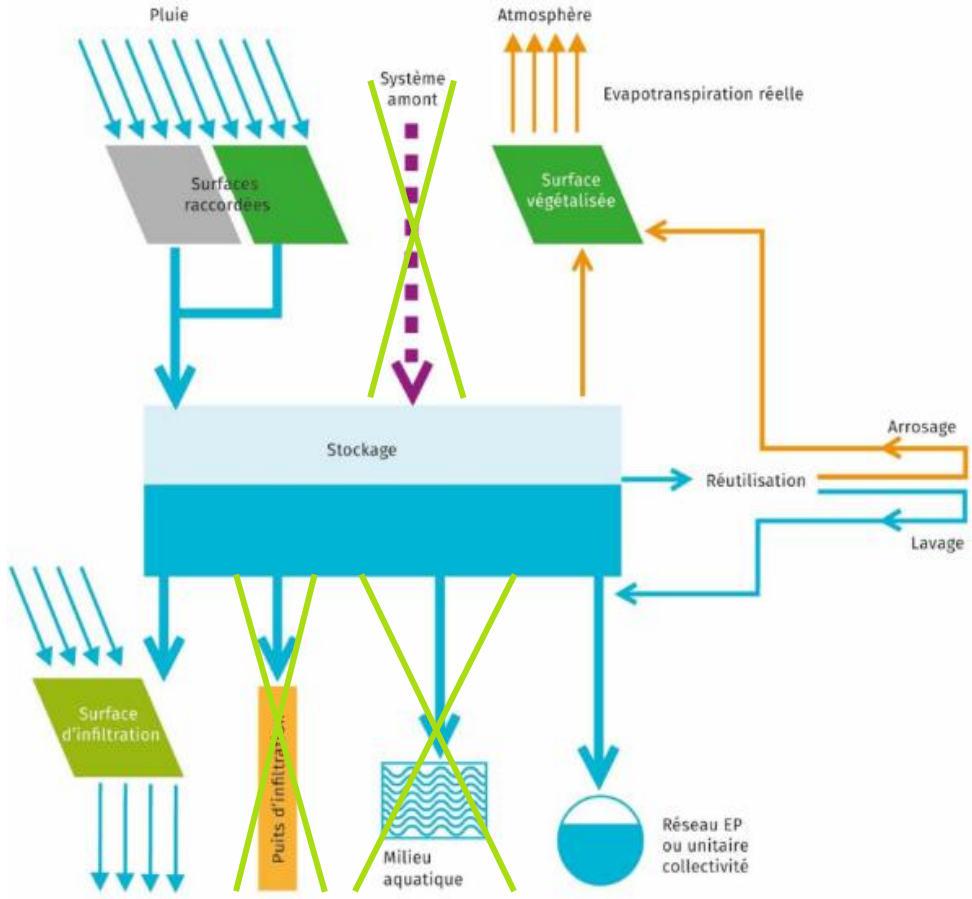


Figure 4 : Schéma de principe montrant les différentes sources d'eaux de ruissellement et les exutoires possibles moyennant un stockage tampon

Figure 62 : exutoires ZAC Guyancourt / extrait du Mémento technique ASTEE 2017

2.3.6.3.5 Synthèse

Le démarrage des études d'AVP a permis d'apporter les éléments suivants :

- **Études localisées sur l'infiltrabilité au droit de chaque ouvrage de gestion des eaux pluviales ;**
- **Schéma fonctionnel pour la gestion des eaux pluviales pour la pluie 30 ans**
- **Principe de gestion de la pluie centennale et proposition de solutions pour garantir la sécurité des biens et des personnes**.

Par ailleurs, les compléments suivants seront apportés dans le cadre des études en cours et alimenteront le dossier d'autorisation environnementale :

- **Les coefficients de ruissellement par bassin versant seront affinés dans le cadre de la finalisation de l'AVP ;**
- **Relevés du géotechnicien de suivi piézométrique alimentant l'Etude conclusives concernant les Niveau des Plus Hautes Eaux.**

2.3.7 Mise en place d'un réseau de chaleur urbain

L'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS) a porté une étude d'opportunité visant à étudier la possibilité d'implanter un réseau de chaleur urbain (RCU) au sein de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Cette étude, réalisée en lien étroit avec Renault, la région Île-de-France et l'ADEME, co-financeurs de l'étude, a été finalisée en mai 2025.

Elle avait pour objectifs :

- De donner une vision des consommations de chaleur et de froid sur le territoire et de leurs perspectives d'évolution ;
- D'identifier les sources de chaleur renouvelable les plus pertinentes vis-à-vis du contexte local et d'établir plusieurs scénarios possibles.

Des scénarii développant plusieurs périmètres de structuration d'un réseau de chaleur ont été formulés ainsi que les capacités énergétiques de ces derniers en fonction de la source d'énergie mobilisée (géothermie, biomasse…).

L'étude de faisabilité a permis d'affiner deux scénarios préférentiels d'intérêt :

- Un scénario de développement d'un réseau de chaleur pour les nouveaux développements de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy, pour le Technocentre Renault et pour certains bâtiments du sud de Guyancourt. Dans ce scénario le plus compétitif économiquement parlant, l'alimentation du réseau en ENR se ferait par un doublet de géothermie au Dogger, des PAC en relève de température et par de la récupération de chaleur fatale ;
- Un scénario de développement d'un réseau de chaleur comprenant les développements et bâtiments cités plus haut et s'étendant aux communes de Montigny-le-Bretonneux et de Voisins-le-Bretonneux, soit un projet d'envergure sur le territoire. Ce scénario nécessite la réalisation d'un second doublet de géothermie en complément des modes d'alimentation du premier scénario. Des projets connexes du territoire (data center à Magny-les Hameaux) pourraient contribuer à l'optimisation ce scénario (aussi bien économique qu'en taux d'ENR) du fait d'une récupération complémentaire de chaleur fatale. Par ailleurs, la réalisation de ce scénario ambitieux pourrait être phasée dans le temps.

Les collectivités territoriales concernées (Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux et Montigny-le-Bretonneux), en collaboration avec l'Agglomération, poursuivent actuellement une étude de faisabilité complémentaire pour approfondir ces scénarios. Les premiers résultats de cette nouvelle phase d'étude sont attendus en 2026.

Sur les différents aménagements que l'EPA Paris-Saclay pilote, il promeut le développement de réseaux de chaleur urbains basés sur des énergies renouvelables et de récupération, en cohérence avec ses objectifs de développement durable et de transition énergétiques sur le territoire.

2.4 La démarche développement durable du projet

2.4.1 La prise en compte des enjeux environnementaux

Avec environ 40% de pleine terre à l'échelle de la ZAC, l'intégration des enjeux environnementaux constitue l'une des pierres angulaires du projet urbain. Cette place accordée au végétal et à l'infiltration des eaux pluviales en milieu urbain se retrouve à la fois dans les espaces publics, nombreux et généreusement dimensionnés (Parc Marie Curie, Parc naturel des Clairières, place de l'accès Est à la gare et petit bois) que dans les espaces privés dans lesquels les sous-sols seront limités de manière à garantir des espaces paysagers de qualité et une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert.

De plus, dans un souci d'éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement, de multiples itérations du plan-guide ont été menées pour aboutir à la préservation d'environ 13 hectares d'espaces paysagers préexistants :

- **La préservation des bassins existants** au sein du parc Marie Curie avec la mise en place d'un système hydraulique permettant de restituer l'alimentation des bassins en eaux pluviales suite à la démolition d'une grande partie des bâtiments existants.
- **Une zone humide est entièrement évitée.** Il s'agit de celle située autour des bassins conservés dans le parc Marie Curie. Elle est entièrement préservée et ses fonctionnalités sont mises en valeur grâce à la reprise et l'adoucissement de sa berge Sud-Est pour créer une prairie humide. Une seconde zone humide recensée est en grande partie évitée. Enfin, une dernière zone humide recensée, en rive sud

de l'actuelle RD91, sera impactée par le projet, notamment par la nouvelle RD91 dont le tracé, qui se superpose à celui du tunnel du métro, coïncide précisément avec la zone humide détectée (seconde tranche du dévoiement).

- **La conservation de boisements existants** comme le petit bois ou le bois du Trou Berger sur la partie non-impactée par la SGP (habitats principalement identifiés pour des espèces d'oiseaux et de chiroptères). Suite à une visite de terrain réalisée le 26 mai 2023 en présence de la DDT, de leurs architecte et paysagiste conseil et de la DRIEAT, un travail de reprise important du plan-guide a permis d'optimiser l'évitement du bois du Trou Berger et de préserver une continuité boisée entre celui-ci et le parc Naturel des Clairières. De plus, les alignements d'arbres présents au droit de l'avenue du golf, au Sud Est de la ZAC seront conservés.
- **La conservation et la création de prairies mésophiles** favorables à la biodiversité et simple d'entretien, au sein du parc naturel des Clairières.
- **Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert** par la création de noues, de jardins frais dans l'ensemble du projet et de bassins le long de la rue Guynemer qui favorisent la biodiversité dans le projet, accentuent son paysage et permettent de réguler simplement les épisodes pluvieux les plus exceptionnels tout en favorisant le phénomène d'îlots de fraicheur.

2.4.2 La stratégie de développement durable et responsabilité sociétale du projet

Les prescriptions en matière de développement durable poursuivies par l'EPA Paris Saclay dans le cadre du présent projet sont issues de la stratégie de développement durable et responsabilité sociétale pour l'OIN Paris Saclay de septembre 2022.

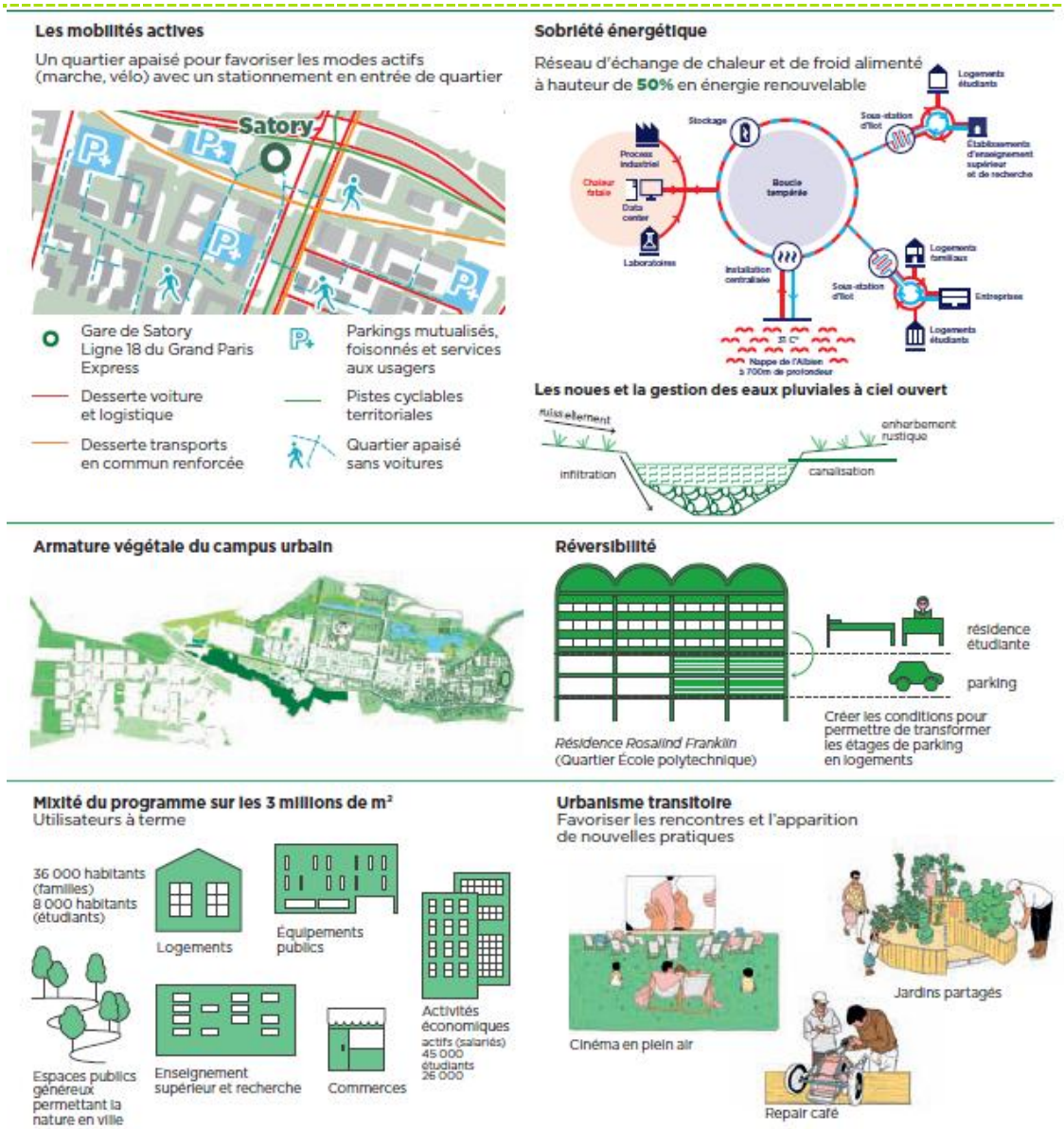


Figure 63: Extrait de la stratégie DDRS de l'EPA Paris Saclay (Source : EPA Paris Saclay, septembre 2022)

En cohérence avec le projet dépeint dans la partie précédente, la stratégie de développement durable affichée dans le cadre de ce dernier se centre sur les thématiques suivantes ;

- **Biodiversité :** vigilance accrue quant aux pourcentages d'aménagements (lots privés et publics) réalisés en pleine terre (40%) et au coefficient de biotope par surface (à l'échelle des lots privés). Les essences plantées seront majoritairement indigènes.
- **Mobilité :** réalisation d'un pôle multimodal autour de la future gare de la ligne 18 de Guyancourt (études sous MOA de SQY), réduction, mutualisation voire foisonnement quand cela est possible du stationnement et maximisation de celui dédié au vélo (taille des arceaux, espacement, emplacements vélos cargos…), réalisation d'un tronçon du réseau vélo d'Ile-de-France, création des conditions nécessaires à la pratique du « vélo taff » dans le cadre des programmes de développement économique en instaurant des douches et vestiaires…
- **Economie circulaire :** prescriptions de réemploi pouvant varier selon les preneurs de lots. Sur la partie Sud Plateau, prescription de 1% de coût de construction dédié à l'introduction de matériaux de réemploi dans le bâtiment.
- **Construction durable et engagements en faveur de la construction bois :**
  - Niveau 2031 de la Règlementation, Environnementale sur l'indicateur Ic-construction (2028 de la règlementation environnementale sur l'indicateur Ic pour les premiers

programmes de tertiaire/techtiaire (période 2025-2027) puis 2031 de la réglementation (à partir de 2028)
  - Niveau Bbio ≤ Bbio,max -15% par rapport au niveau de la RE2020
  - Niveau 2028 de la réglementation Environnementale sur l'indicateur Ic_énergie.

Par ailleurs, l'EPA Paris Saclay porte l'ambition de participer à la structuration de plusieurs filières de matériaux naturels : bois, pierre, terre, paille…

Dans ce cadre, l'EPA Paris Saclay s'est engagé via Fibois à réaliser 40% de la SDP lancée en travaux durant la période 2021-2024 en intégrant du bois-biosourcé. Sur ces 40%, une moyenne de 35 kg de matériaux biosourcés (pas uniquement bois) par m² SDP devrait être atteinte (équivalent au niveau 3 Fibois).

Aussi, l'EPA Paris-Saclay demande l'atteinte du niveau 3 du label Bâtiment Biosourcé sur l'ensemble de ses programmes.

2.5 Concertation préalable

2.5.1 Déroulé de la concertation réglementaire

Portée par une volonté partagée entre l'EPA Paris Saclay et la commune de Guyancourt, le projet urbain a fait l'objet d'une concertation préalable menée entre mars 2021 et janvier 2024.

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- Parution d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- Affichage au siège de l'EPA Paris-Saclay de la délibération d'engagement de la concertation préalable ;
- Mise à disposition sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay de l'ensemble de la documentation diffusée dans le cadre de la concertation (supports de réunion publique, exposition, Foire aux Questions, ...) et d'un registre dématérialisé afin que le public puisse donner son avis sur le projet ;
- Organisation sur l'année 2021 d'une première phase de participation du public comportant les étapes suivantes :
  - 1 réunion publique de lancement le 13 mars 2021 (165 participants),
  - 3 balades urbaines organisées les 3, 7 et 8 mai 2021 (89 participants),
  - 5 ateliers thématiques de co-construction :
    - "Un quartier fidèle à l'identité de Guyancourt" le 4 mai 2021 (23 participants),
    - "La Ville des déplacements" le 26 mai 2021 (20 participants),
    - "Habiter le quartier des Savoirs" le 5 juin 2021 (26 participants),
    - "Le parc du Quartier des Savoirs et le devenir de la Halle Piano" le 12 juin 2021 (27 participants),
    - "Être usager de la gare Grand Paris Express" le 19 juin 2021 (20 participants)
  - 1 réunion publique de clôture de la phase 1 le 14 septembre 2021
- Organisation sur l'année 2022 d'une deuxième phase de participation du public comportant les étapes suivantes :
  - 1 réunion de lancement de la phase 2 le 19 mars 2022 (34 participants),
  - 5 balades urbaines les 9, 20 et 22 avril ainsi que les 13 mai et 4 juin 2022 (73 participants),
  - 2 balades urbaines à destination des élèves du lycée de Villaroy les 17 et 25 mai 2022 (62 participants),
  - La distribution de 2 000 brochures d'information relative au projet,
  - La réalisation d'un questionnaire (128 réponses)
- Organisation sur l'année 2023 d'une troisième phase de participation du public comportant les étapes suivantes :
  - 1 réunion publique de clôture de la phase 2 et de lancement de la phase 3 le 21 mars 2023 (59 participants),

- 2 balades urbaines sur le thème “Laboratoire d’architecture” les 8 mars et 8 avril 2023 (31 participants),
- 2 balades urbaines sur le thème de “L’art dans la ville” les 25 mars et le 19 avril 2023 (21 participants),
- 2 permanences à destination des salariés du secteur le 11 mai 2023 (nombre de salariés rencontrés estimé à 100),
- 2 ateliers le 31 mai 2023 (27 participants),
- La réalisation d’un questionnaire à destination des salariés du territoire (150 réponses).

- Présentation dans le cadre de l’étude d’impact sur le site internet des études urbaines et techniques de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin ainsi que d’une vision d’ensemble du projet d’aménagement de la partie yvelinoise de l’OIN.

En 2024, il est projeté de prolonger ce processus au travers d’un dispositif de concertation non réglementaire.

2.5.2 Principaux enseignements

Il a été constaté dans le cadre de la concertation une véritable implication des habitants, des associations locales et des autres personnes concernées par l’élaboration du projet ainsi qu’un avis globalement favorable à la réalisation de l'opération d’aménagement.

Les observations et propositions formulées par les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dans le cadre de la concertation mise en œuvre sont les suivantes :

- Sur l’architecture des immeubles de logements : les participants se sont globalement exprimés en faveur d’une variété des formes architecturales, de logements offrant un espace extérieur ainsi qu’une bonne orientation ménageant des vues tout en préservant l’intimité,
- Sur l’architecture des bâtiments tertiaires et les parkings silo : les participants ont proposé la mise en place d’un cahier des charges permettant d’éviter l’aspect de zone industrielle, de privilégier les matériaux de façade durables et de favoriser une qualité d’usage équivalente à celle recommandée pour les logements en termes de luminosité et d’espaces extérieurs notamment. Concernant les parkings silos, une majorité s’est exprimée en faveur d’une architecture discrète,
- Sur les équipements publics, commerces et services : les participants se sont exprimés en faveur de l’implantation d’un groupe scolaire et d’une crèche situés de préférence à proximité de la gare. Il a également été conseillé que certains espaces du groupe scolaire puissent être mutualisés pour accueillir d’autres usages. Le besoin d’une résidence sénior a été mis en évidence. Enfin, concernant l’offre commerciale, il a été recommandé que celle-ci soit pensée en complémentarité de l’offre existante pour éviter les phénomènes de concurrence.
- Sur les usages de la Halle Piano : ce bâtiment a été identifié par les participants à la concertation comme un espace polyvalent à même d’accueillir notamment une offre de restauration, des activités sportives, culturelles mais également des espaces dédiés à des activités économiques diversifiées (tertiaire, artisanat, économie circulaire, …),
- Sur les mobilités : les participants se sont accordés sur le fait que l’arrivée du métro était une condition nécessaire mais pas suffisante pour le changement des pratiques modales. Il est donc attendu du pôle multimodal qui l’accompagnera que ce dernier favorise le report tous modes et s’accompagne de services facilitant un changement des pratiques. Enfin, il a été souligné l’inquiétude de beaucoup concernant une potentielle augmentation du trafic routier et des problématiques de stationnement autour de la gare. Il est attendu que le futur parking-relai propose une capacité et une tarification incitatives de manière à éviter tout phénomène de stationnement sauvage aux abords de la gare.
- Sur le parc Marie Curie et les espaces publics : les participants ont mis en évidence leur attachement à la place que doit occuper la nature en ville mais également à une nette délimitation entre l’espace public et les espaces privatifs. Enfin, il a été recommandé de dédier le parc Marie Curie à des usages urbains en lien avec la Halle Piano et d’aménager de manière plus naturelle le parc naturel des Clairières. L’importance d’assurer une jonction piétonne entre les 2 parcs a également été mise en évidence.

- Concernant les espaces publics, il a été recommandé que ces derniers soient largement paysagers et pensés pour être inclusifs, facilitant en particulier les parcours des personnes à mobilité réduite.
- Concernant l'art dans la ville : les répondants se sont exprimés en faveur d'une présence importante de l'art dans la ville sous des formes variées mais également sous la forme d'espaces capables. L'implantation préférentielle des œuvres est identifiée à proximité de la gare et de la Halle.
- Concernant la sécurité : l'arrivée de la gare fait globalement craindre une hausse des incivilités auxquelles la création d'une antenne de police à proximité de la gare permettrait d'apporter une réponse.

Les études de plan-guide et d'espaces publics préliminaires ont fait l'objet d'une actualisation en 2023-2024 pour tenir compte des observations et propositions émises lors de la concertation. Ces reprises ont notamment porté sur la place de la nature en ville, la programmation des parcs, l'impact visuel des parkings silo, l'intégration d'une résidence sénior, l'inscription d'une antenne de police municipale au programme des équipements publics, la programmation d'objectif de la Halle Piano. De plus, les propositions émises au cours de la concertation relatives aux bâtiments permettront de nourrir la réflexion lors de l'élaboration des cahiers de prescriptions.

2.6 Présentation de la phase travaux

2.6.1 Phasage et durée des travaux

Le développement de la ZAC se fait en fonction de la libération des emprises mises à disposition de la SGP pour la réalisation de la gare et de la ligne 18 (départ du tunnelier à Guyancourt vers le nord et réalisation de la tranchée ouverte/couverte au sud). Il prend également en considération les coupures temporaires de voiries générées par les travaux de la SGP. Enfin, ce phasage tient compte du dévoiement de la RD 91, qui s'implantera en partie sur la ligne de métro (section en tranchée ouverte/couverte).

L'aménagement des premières phases de la ZAC débutera à l'issue de l'obtention des autorisations nécessaires. Il s'échelonnera sur une dizaine d'année pour les lots permis par la tranche 1 du dévoiement de la RD91. A moyen/long terme, le dévoiement de la tranche 2 de la RD91 permettra l'aménagement des derniers lots situés les plus au nord de l'opération.

Les principes de phasage sont les suivants :

- Les premiers aménagements seront réalisés au droit du Parc Marie Curie et de la Halle Piano, en lien avec le « déjà-là » paysager et bâti ;
- A la suite des travaux de tranchée couverte menés par la SGP, et en parallèle du dévoiement de la tranche 1 de la RD91, le secteur Gare (implanté à l'est et à l'ouest de la RD91) sera développé ;
- Le centre du secteur Savoirs, le secteur Est et le secteur Villaroy seront ensuite progressivement développés.

La figure suivante présente une synthèse des livraisons des aménagements par grands secteurs de la ZAC.

Les phases d'aménagement numéro 1 à numéro 6 relèvent de la tranche 1 du projet. La phase d'aménagement numéro 7, relève de la tranche 2 du projet.

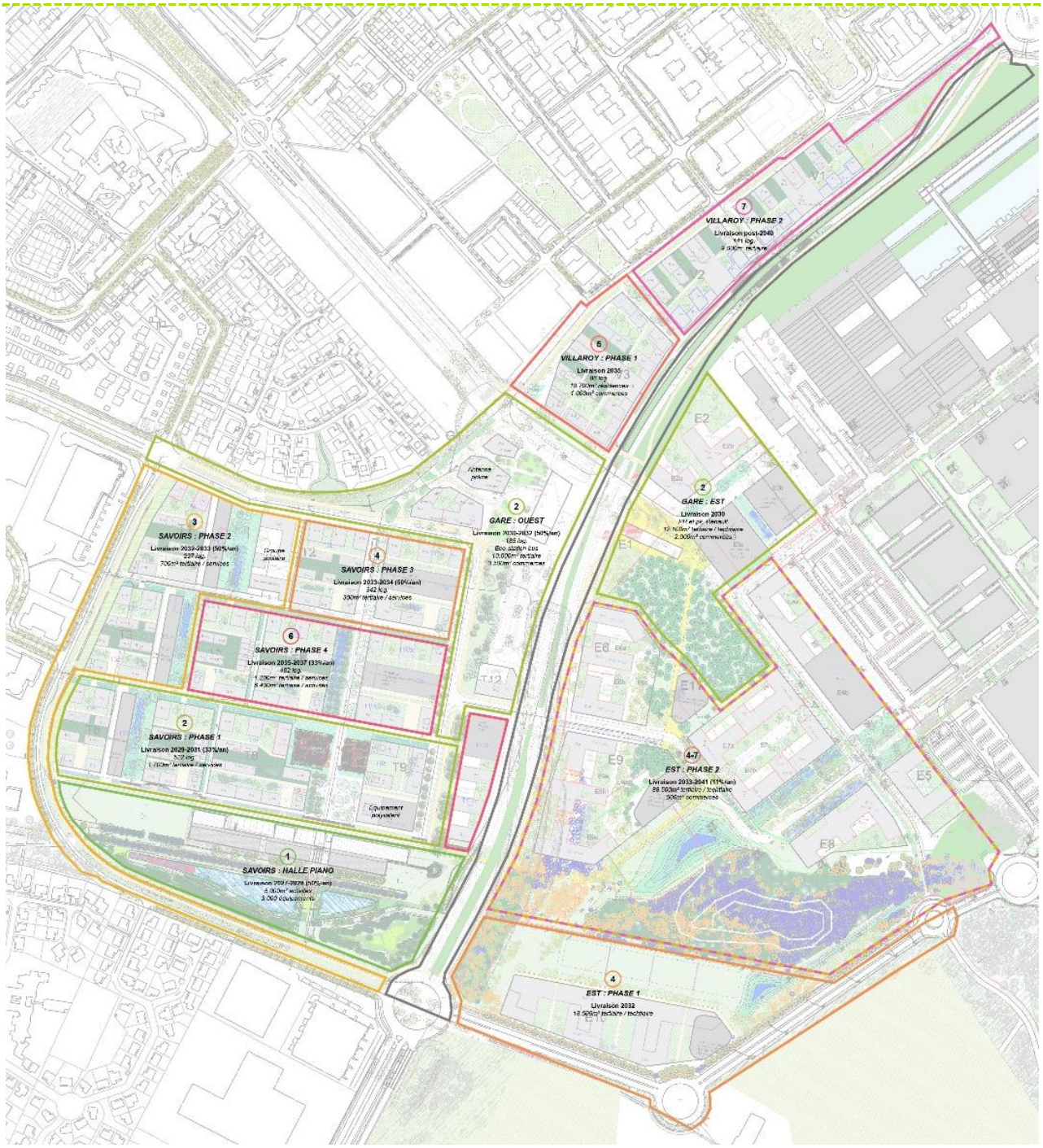


Figure 64 : Synthèse du phasage prévisionnel des livraisons de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2025)

2.6.2 Chantier de la ligne 18 du Grand Paris Express

Une partie importante du périmètre de la future ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin est occupée par les emprises chantier de la gare Guyancourt et du tunnel de la ligne 18 du GPE. Leur localisation précise est présentée dans la figure ci-après.

A noter que ces travaux ne dépendent pas du présent dossier car ils ont fait l'objet d'une étude d'impact spécifique réalisée pour le compte de la Société du Grand Paris au titre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative pour la création du réseau de transport public du Grand Paris du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers (arrêté inter-préfectoral n°2023-DDT-SE-26 du 6 février 2023).

A partir de 2024, les emprises travaux de la SGP seront progressivement réduites pour se limiter en fin de chantier aux abords de la gare. Pour mémoire, la finalisation des travaux SGP coïncide à la mise en service de la gare et de la ligne, prévue en 2030.



Figure 65 : Localisation des emprises chantier du Grand Paris Express (Source : Société du Grand Paris, 2022)

2.7 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus

Il s'agit ici d'estimer les paramètres suivants du projet :

- La pollution de l'eau ;
- La pollution de l'air ;
- La pollution du sol et du sous-sol ;
- Le bruit et les vibrations ;
- La lumière et la chaleur ;
- La radiation (projet non concerné) ;
- Les types et les quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

L'ensemble de ces éléments se trouve détaillé dans les chapitres *3.1* et *3.2* de la partie *3* de la présente étude d'impact dédiée aux effets du projet sur l'environnement.

2.8 Solutions de substitution raisonnables

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement précise que l'étude d'impact contient :

> *« 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine » ;*

Le maître d'ouvrage a étudié plusieurs variantes d'aménagement sur le périmètre de projet.

2.8.1 Hypothèse du maintien de la situation actuelle

La première solution de substitution du projet est **le maintien de la situation actuelle** avec les secteurs Thalès et Villaroy en friche, et l'arrivée de la ligne 18 et de la gare (disposant de leur propre autorisation environnementale). Le secteur Est resterait occupé par deux bâtiments, des voiries, d'importantes nappes de stationnement ainsi que des espaces paysagers. Ce secteur accueillerait également les deux entrées de la gare de métro.

La future gare se retrouvant au sud de l'actuelle RD91, elle serait immédiatement accessible uniquement depuis le Technocentre Renault. Elle serait en revanche beaucoup plus complexe à rallier depuis le centre-ville et les quartiers environnants en raison de la présence de d'axes routiers difficilement franchissables. Du fait de cette implantation, sa desserte en transports en commun serait également complexifiée.

Cette situation ne contribue pas aux orientations et objectifs définis par le SDRIF et le CDT de densification sur les territoires desservis par des infrastructures de transport en commun capacitaires. En effet, l'arrivée de la future gare de métro n'étant accompagnée d'aucun projet urbain, elle déboucherait sur des espaces largement en friche et séparés du reste de la ville par des infrastructures routières peu franchissables.

Par ailleurs, si le PLUi ne devait pas être modifié pour réaliser le projet, le léger déséquilibre observé actuellement au profit de l'emploi par rapport au logement se trouverait amplifié. L'arrivée de la future gare ne s'accompagnant que de la production de programmes de développement économique. Dans ce cas de figure, la réduction des temps de trajet vers les lieux de travail serait inférieure à celle proposée dans le cadre du projet.

Pour ces raisons, il a été choisi de **ne pas conserver cette option** dans le cadre du projet.

Ce scénario est présenté dans le chapitre Evolution probable de l'environnement, correspondant à un scénario de maintien de la situation actuelle en cas de non-réalisation du présent projet.

2.8.2 L'élaboration du projet et ses variantes

2.8.2.1 Les études réalisées en amont du plan guide

Depuis l'inscription des opérations d'aménagement de Paris-Saclay parmi les Opérations d'Intérêt National (OIN) le 3 mars 2009, et la loi sur le Grand Paris promulguée le 5 juin 2010 créant la Société du Grand Paris et l'Etablissement Public Paris-Saclay (respectivement en charge de la mise en œuvre du métro automatique et de l'aménagement du cluster), plusieurs études urbaines et de mobilités ont porté sur le secteur. Ces études sont les suivantes :

- L'étude de MDP XDGA FAA (2011), portant sur une vaste emprise comprenant les actuelles ZAC de Satory Ouest et Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

  Dès 2011, les abords de la RD91 sont identifiés comme participant du cluster Paris-Saclay en tant qu'axe de développement urbain facilitant les connexions entre l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles-Satory. Les abords du Technocentre Renault sont identifiés, la question du traitement de la RD91 est posée.

- L'étude d'Architecture Studio (2014), prenant acte de l'arrivée d'une gare du GPE sur le secteur et portant sur une emprise comprenant le périmètre de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et des emprises situées le long de la RD91 jusqu'au secteur de la Minière.

  L'étude avait pour objectif d'identifier quels principes d'aménagement devaient prévaloir pour accueillir un développement à court et moyen termes du secteur alors nommé « Guyancourt ». Il s'agissait donc de poser les principes d'une vision urbaine et environnementale pour la friche Thalès, connectée à son environnement plus large (jusqu'à la Petite Minière), ainsi que de son phasage. Cette phase d'étude a contribué à nourrir le CDT.

- L'étude de trafic EGIS (2015), avait pour objectif de mesurer les impacts (individuels et cumulés) des projets à échelle locale (ZAC de la Remise, ZAC Cœur de ville, liaison RD931 – RD91) et à une échelle plus large (développements sur le plateau de Satory, gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris) ainsi que de de résoudre les carences de liaisons structurantes entre le bassin de la vallée de Chevreuse (côté Sud) et la RN12 (côté Nord).

  Cette étude teste notamment le « Dévoiement de l'intersection RD91/av.de l'Europe » et le « Pincement de la RD91 dans son tronçon compris entre la RD36 et l'avenue de l'Europe ».

Ces différentes études et réflexions ont mené à **l'élaboration du CDT** Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay.

2.8.2.2 La mise en place d'un dialogue compétitif

L'EPA Paris-Saclay a ensuite conduit entre 2016 et 2017, sous l'égide du Préfet et avec le concours de la Ville de Guyancourt, SQY Agglomération, Renault, le Conseil Départemental des Yvelines, la Région Ile-de-France, l'EPFIF, la DDT 78, la SGP et le CAUE 78, une consultation de maîtrise d'œuvre menée sous la forme d'un **dialogue compétitif**.

Ce dialogue compétitif avait pour objet la désignation du titulaire de l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine du secteur Saint-Quentin Est à Guyancourt. Trois groupements de maitrise d'œuvre urbaine ont dans ce cadre été invités à remettre un plan guide :

- **Groupement DEVILLERS**, Adéquation, Artélia et Confluences ;
- **Groupement KCAP**, AWP, Arcadis, Algoé, Franck Boutté Consultants et Studio# ;
- **Groupement MARNIQUET-AUBOUIN**, D'ici-là, Filigrane, Urban Eco, Safège et Transitec.

Les projets présentés par les trois groupements au stade du dialogue compétitif sont présentés ci-dessous.



Figure 66 : Projet présenté par le groupement DEVILLIERS au stade du dialogue compétitif (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017)

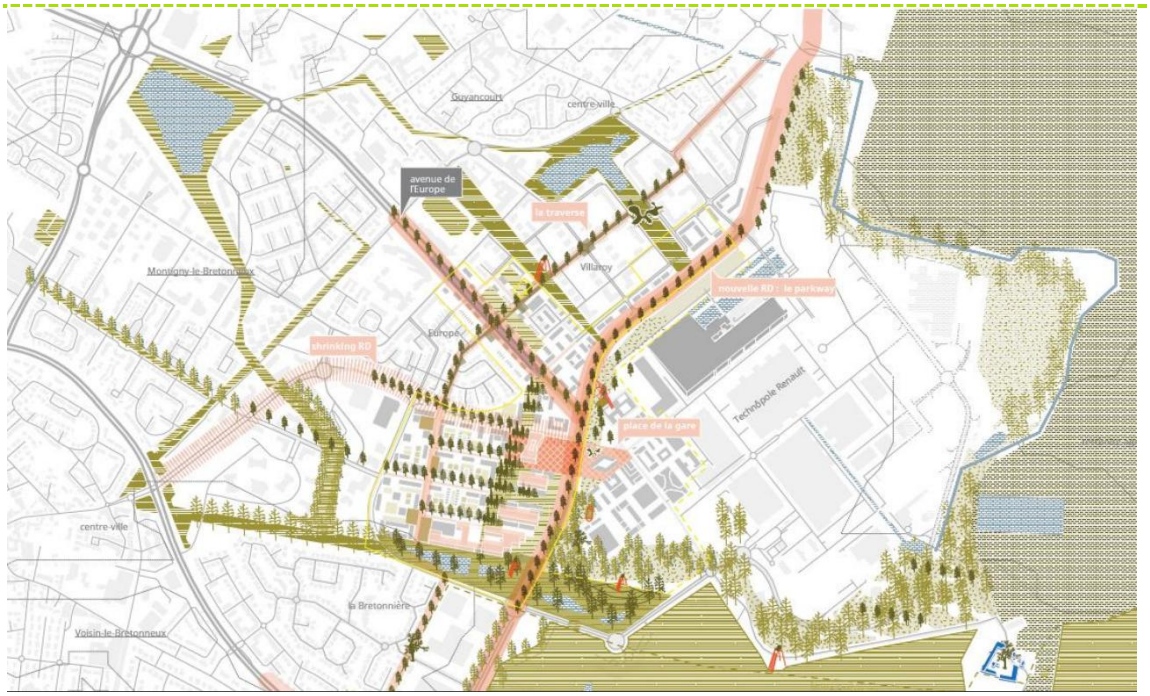


Figure 67 : Projet présenté par le groupement KCAP au stade du dialogue compétitif (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017)



Figure 68 : Projet présenté par le groupement MARNIQUET-AUBOIN au stade du dialogue compétitif, ou plan-guide « V1 » dans le cadre de ce chapitre (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017)

A l'issue du dialogue compétitif, le groupement dont l'urbaniste **Marniquet-Aubouin** est le mandataire a été retenu. Le choix de ce lauréat pour l'accord-cadre de maitrise d'œuvre urbaine du projet a été motivé par des critères urbains, architecturaux et paysagers qui sont les suivants :

- Un projet abordé de manière multiscalaire : réflexion allant d'une échelle large au **fonctionnement précis des nouveaux quartiers.**
- Un soin apporté à **l'accessibilité de la gare.**
- Le **dévoiement important de la RD91 placé au cœur du projet**. Il contribue à l'adressage de la gare sur les quartiers existants et le projet. Ce dévoiement permet également de **dégager une épaisseur**

urbanisable au Nord de la RD91 suffisamment conséquente pour établir une première façade d'activités en front de RD, protégeant les logements en second rang.

- Le secteur de la gare articule gare, programmes tertiaires et gare routière. Ensemble, ils font **signal**.
- La **proposition de deux options concernant les halles ;** dans lesquelles ces dernières sont plus ou moins conservées. Le projet urbain s'adapte à ces deux configurations et propose une programmation pour les bâtiments conservés.
- **L'aménagement du secteur Technocentre permet la création de plusieurs nouvelles entrées**, dont les **cheminements depuis la gare sont clairement** identifiés dans le parcours piéton, tout en **conservant un paysage boisé** relativement important.

2.8.2.3 Les différentes versions du plan guide du mandataire

Le plan guide proposé par le groupe Marniquet-Aubouin, au stade du dialogue compétitif constitue ainsi le plan guide « V1 » du présent chapitre. Cette version initiale a ensuite permis d'aboutir à la prise d'initiative de ZAC, adoptée lors du Conseil d'Administration (CA) de l'EPA Paris-Saclay en octobre 2019.

Une seconde version du plan guide (« V2 ») a été proposée en décembre 2020 par l'atelier Marniquet-Aubouin dans le cadre de la première version des études préliminaires d'espaces publics.

Cette version intègre par rapport à la version précédente :

- La modification du tracé de la ligne 18, ainsi que le changement de position de la gare, acté par la déclaration d'utilité publique modificative portée par la SGP ;
- La modification des bâtiments Thalès préservés, pour conserver trois bâtiments à l'interface entre le parc et le quartier.

Cette variante comprend notamment une nouvelle orientation de la gare permettant une meilleure articulation avec les quartiers environnants : le nouveau quartier n'est plus « derrière » la gare mais orienté vers cette dernière. Ce plan-guide permet également l'ouverture du Technocentre sur la ville grâce à l'implantation d'une seconde sortie à l'est de la RD91 dévoyée, participant ainsi à l'amélioration de l'accessibilité de la gare.

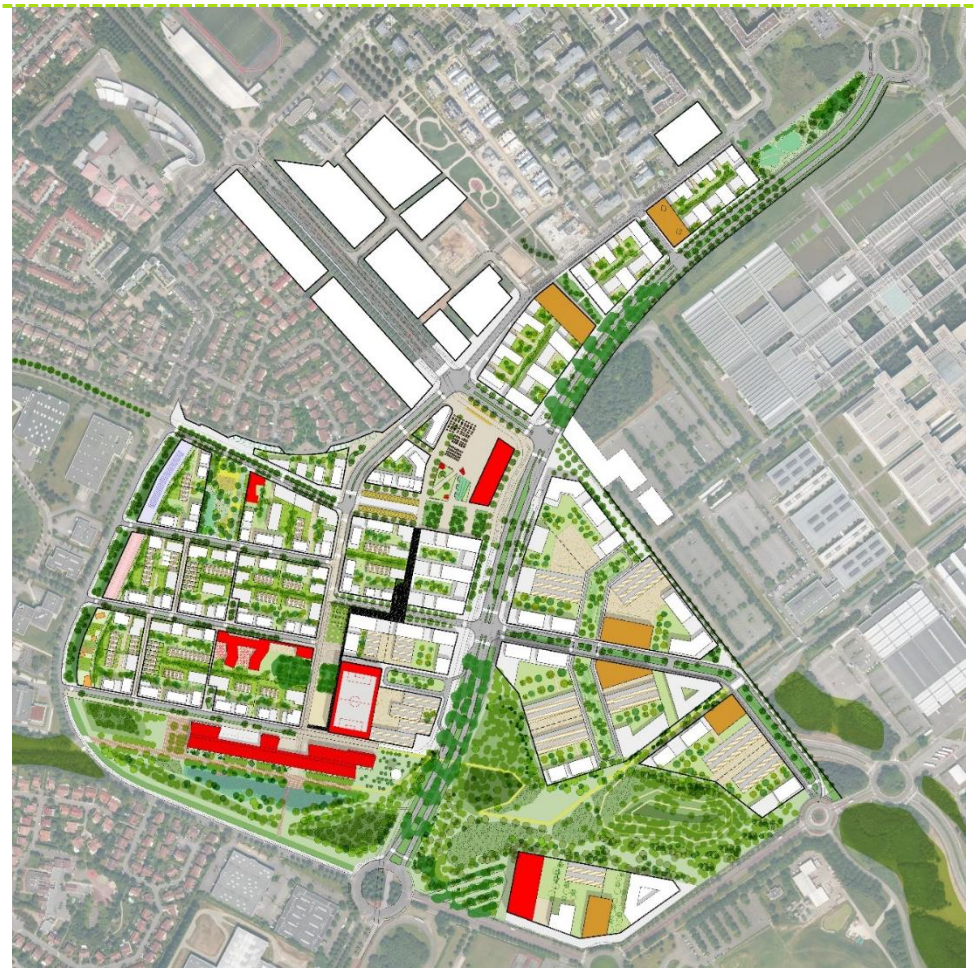


Figure 69 : Version V2 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, décembre 2020)

Une nouvelle version a été produite en juin 2023 (« V3 »), dans le cadre de la mise à jour des études préliminaires d'espaces publics.

Cette version intègre notamment les évolutions suivantes :

- Elargissement des espaces dédiés à la gestion des eaux pluviales (mise en place de continuités Nord-Sud, installation des jardins frais, etc.), de manière à anticiper les prescriptions de la révision du SAGE de la Bièvre ;
- Diversification des usages au sein des parcs en lien avec les retours des habitants lors des ateliers de concertation du 04/05/2021, du 12/06/2021 et au printemps 2023 : usages entre en lien avec la halle Piano au niveau du parc Marie Curie et usages « libres » et « naturels » au sein du parc naturel des Clairières ;
- Redéfinition du secteur Est, en lien avec Renault, suite à l'acquisition du foncier par l'EPFIF ;
- Evolution des principes de stationnement (intégration d'environ un tiers des besoins des logements sous les logements collectifs) suite aux discussions ayant eu lieu dans le cadre de la concertation. Cela a également eu pour effet la modification de l'orientation des parking silos le long de la rue Guynemer pour limiter leur impact visuel et assurer leur bonne intégration, à l'articulation du futur quartier et des quartiers existants ;
- Densification du quartier (programme prévisionnel porté à 2 000 logements au lieu de 1 800) ;
- Optimisation de la stratégie « ERC » par l'évitement partiel du bois du Trou Berger et du merlon du parc naturel des Clairières ainsi que l'instauration d'une continuité paysagère Nord-Sud au sein du secteur Est ;
- Prise en compte de diverses études spécifiques : ensoleillement, programmation en équipements publics, etc.

Sur la base de cette « V3 », une variante « V3 bis » a été étudiée tant sur les aspects mobilités qu'urbain. Cette variante, écartée, prévoyait l'instauration d'un passage dénivelé sous l'avenue de l'Europe. Elle est étudiée dans la partie *2.8.2.7 Maillage viaire*.



Figure 70 : Version V3 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, juin 2023)

Une **actualisation du plan guide a été réalisée en décembre 2023, elle constitue la « V4 ».** Cette version poursuit l'optimisation de la stratégie « ERC » en :

- Limitant l'impact sur les zones humides (modification des emprises bâties au droit de la zone humide dite « A ») ;
- Poursuivant la dynamique d'évitement et de préservation du bois du Trou Berger.

Elle intègre également les conclusions de différentes études spécifiques sur les équipements publics et participe de la recherche de densification aux abords de la gare en prenant en compte l'implantation d'une résidence étudiante et d'une résidence séniors toutes deux à vocation sociale sur le secteur Villaroy.



Figure 71 : Version V4 du plan guide (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2023)

Enfin, une dernière actualisation du plan guide a eu lieu en décembre 2025, **elle constitue la « V5 ».**

Cette actualisation n'a pas vocation à faire évoluer la programmation de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. En revanche elle porte sur :

- La prise en compte de la réalisation du **dévoiement de la RD 91**, qui se fera en deux tranches. Un **premier dévoiement partiel** sera réalisé dès l'obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale ; il correspond à la **tranche 1 du projet**. À moyen et long terme, **un dévoiement total de la RD 91** sera réalisé, permettant la réalisation du projet **en tranche 2**.
- L'intégration des études du **pôle d'échanges multimodal de la gare,** sous la maitrise d'ouvrage de l'Agglomération SQY et validé par l'ensemble des collectivités compétentes à l'été 2025. Cette intégration a notamment pour effet le positionnement précis du parking relais et de l'éco station bus.
- Par ailleurs, une évolution des **principes de stationnement** a été opérée, conduisant notamment à la mise en place d'un **parking silo par îlot résidentiel**. Cette organisation vise à réduire la distance entre les logements et les places de stationnement, améliorant ainsi la qualité de vie des résidents. Une réflexion approfondie a également conduit à proposer des solutions de stationnement diversifiées, adaptées aux différents usages et offrant des potentialités de mutualisation (voire de foisonnement). Le projet prévoit ainsi la mise en œuvre de parkings en silo accueillant une mixité d'usagers, qu'il s'agisse des habitants, des salariés ou des visiteurs, selon la localisation (secteurs résidentiel ou secteur de la gare).
- La prise en considération de mesures conservatoires permettant le déploiement d'un **réseau de chaleur urbain (RCU),** si sa faisabilité était confirmée.
- Le plan guide conserve les principes de **préservation et la connexion des espaces verts**, notamment entre le parc Naturel des Clairières et le parc Marie Curie, et intensifie une trame verte permettant de relier le parc Marie Curie à la future gare de la ligne de métro 18.
- Enfin, les principes de **gestion des eaux pluviales** ont été développé afin de **répondre à la réglementation du SAGE de la Bièvre**.

La carte suivante présente le plan guide de la ZAC Gare Guyancourt de décembre 2025.



Figure 72 : Plan guide de la ZAC Gare Guyancourt - Saint Quentin, tranche 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2025)

2.8.2.4 Répartition spatiale des ilots

2.8.2.4.1 Plan guide V1 / 2017 / dialogue compétitif

La première version du plan guide au stade du dialogue compétitif comprend quatre secteurs :

- Secteur Villaroy ;
- Pole Gare ;
- Secteur Thalès / Europe ;
- Secteur Technocentre.

Ces secteurs sont présentés sur la figure ci-après. A noter que l'aménagement des franges de l'avenue de l'Europe a ensuite fait partie de la modification de la ZAC Villaroy, sous maitrise d'ouvrage de SQY Agglomération.

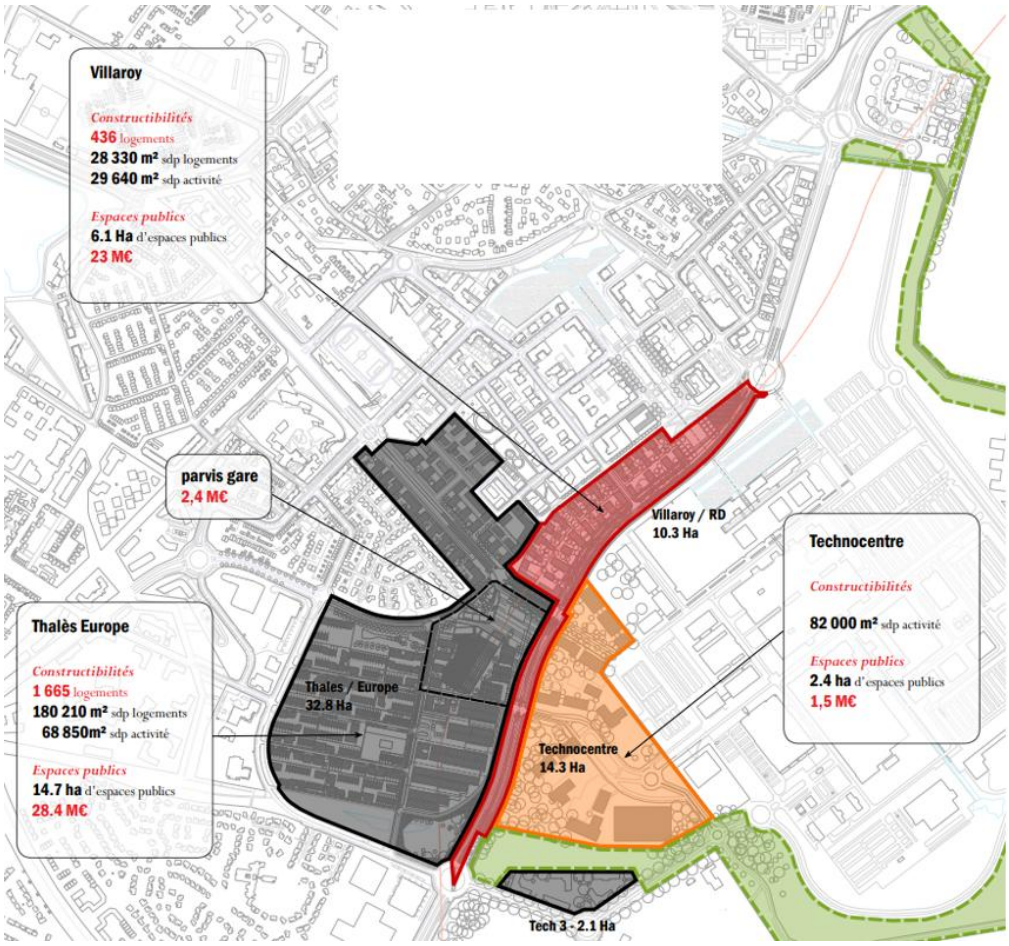


Figure 73 : Plan des ilots de la ZAC dans le cadre du plan guide V1 (Source : Groupement MOE, dialogue compétitif, 2017)

Les orientations principales mises en place par ce premier plan guide reposent sur l'installation de continuités de parcours Nord-Sud autres que la RD91 permettant de relier l'ensemble des quartiers Est de Guyancourt (contre allée, voie urbaines, cheminements doux...) en aménageant l'avenue de l'Europe en boulevard urbain (facilité des traversées piétonnes, accompagnement de constructibilités).

Le dévoiement de la RD91 permet également de rapprocher cette dernière du Technocentre et ainsi de dilater l'espace pour installer les usages de la ville, faciliter les liens vers la gare, installer des commerces et services en accompagnement des parcours, construire des opérations de logement cohérentes et tournées vers la ville.

Au stade de cette version, il est prévu de conserver une trame sur deux des halles Piano situées à l'Ouest de la RD91.

Enfin, l'aménagement d'un carrefour à feux entre l'avenue de l'Europe et la RD91 permet d'affirmer la séquence urbaine à proximité de la gare.

2.8.2.4.2 Plan guide V2 / 2020 / études préliminaires d'espaces publics

La seconde version du plan guide comprend les évolutions principales suivantes :

- **Modification de tracé de la ligne 18 et de l'emplacement de la gare** : Cette évolution importante voit la gare se tourner vers la ville, offrant une meilleure intégration urbaine. La proposition d'un second accès améliore la fluidité et la connectivité, facilitant le mouvement entre la gare, le nouveau quartier et la ville existante. Cette réorientation du tracé rend le parvis de la gare plus accessible et fonctionnel, ce qui est essentiel pour la distribution des flux de voyageurs entre différents modes de transport ;

- **Modification des bâtiments Thalès préservés** : les ajustements apportés aux bâtiments du secteur Thalès ont un rôle important dans l'harmonisation générale du projet. Ils assurent que les structures existantes s'intègrent de manière cohérente dans le nouveau plan urbain, contribuant à l'esthétique et à la fonctionnalité du quartier. Il est décidé de conserver non plus une trame sur deux des halles Piano situées à l'Ouest de la RD91 mais uniquement la Halle située à l'extrémité Sud du site qui présente à la fois la plus grande diversité d'usage en directe interaction avec le parc Marie Curie. Ce choix a été nourri par des échanges avec l'agence d'architecture de Renzo Piano (RPBW), qui a souligné le caractère unique des bâtiments conservés vis-à-vis des autres (situations traversantes, orientations nord et sud) mais aussi leur programme d'origine (présence de programmes communs dont le réfectoire, auxquels les architectes ont conféré une identité particulière).

Par ailleurs, cette version du plan guide comporte d'autres aspects stratégiques liés à la modification de tracé de la ligne 18 et de l'emplacement de la gare : le dévoiement de la RD91 le long du nouveau tracé de la L18 et l'amélioration de l'accessibilité et du confort des voyageurs.

La modification du tracé de la ligne 18 du Grand Paris Express suit le tracé de la RD91 dévoyée ; l'axe routier « couvrira » la tranchée nécessaire au passage de la ligne de transport en commun. Les fonctions circulatoires sont ainsi superposées et n'obèrent ni la constructibilité de la friche Thalès ni la préservation de son patrimoine architectural et paysager.

Cette modification de tracé a pour effet **le déplacement de la gare vers le Nord-Est**. Ce faisant, la gare évite une situation où elle tournait le dos au nouveau quartier et où elle isolait son parvis des futurs développements. La configuration permise par la modification de tracé permet une **meilleure articulation avec les quartiers environnants** : le parvis fait le lien entre la gare, le nouveau quartier – qui n'est plus « derrière » cette dernière – et la ville existante. En occupant une place centrale, **le parvis gagne en lisibilité et sera de nature à distribuer les flux entre les différents modes** : de la gare au parking relai, à la gare routière ou aux arrêts de la ligne de bus en site propre. Cette configuration contribue également à faire de ce parvis un espace plus qualitatif avec des usages plus diversifiés et ce faisant, plus sécurisés.

Parce que la boite souterraine se positionne sous la RD91, **une entrée supplémentaire à celle aménagée à l'Ouest de l'axe peut également être projetée**. Un accès secondaire à l'Est de la RD91 est ainsi créé : il permet **d'implanter une polarité urbaine à proximité des futurs développements** prévus sur ce secteur, en lien avec le Technocentre Renault (et ses 4 à 6 000 salariés quotidien) et en accompagnement de son souhait **d'ouverture sur la ville**.

Enfin, le **passage de la ligne en tranchée couverte** au niveau de l'entrée dans l'agglomération saint-quentinoise **limite la profondeur des quais**. Ces derniers se situent alors à une profondeur de -8m (au lieu d'une situation où ils se trouvaient à environ -25m) ce qui **améliore l'accessibilité et le confort des voyageurs**. Par ailleurs, le rehaussement des quais, couplé au dédoublement des accès, permet aux usagers d'emprunter pendant les heures d'ouverture de la gare le passage en tunnel qui relie les deux côtés de la RD91 dévoyée et, par extension, de **traverser cet axe en toute sécurité.** Les partenaires au projet d'aménagement partagent l'objectif que cet axe soit dans la continuité du niveau bas du parvis de la gare. Ainsi, le déplacement de la gare permet de créer des liens entre le futur quartier, la ville existante et le centre de R&D Renault. La gare et son parvis occupent dans ce système une position de nœud, à même de **favoriser l'intermodalité et d'améliorer la lisibilité de l'environnement de la gare de Guyancourt – Saint-Quentin.**

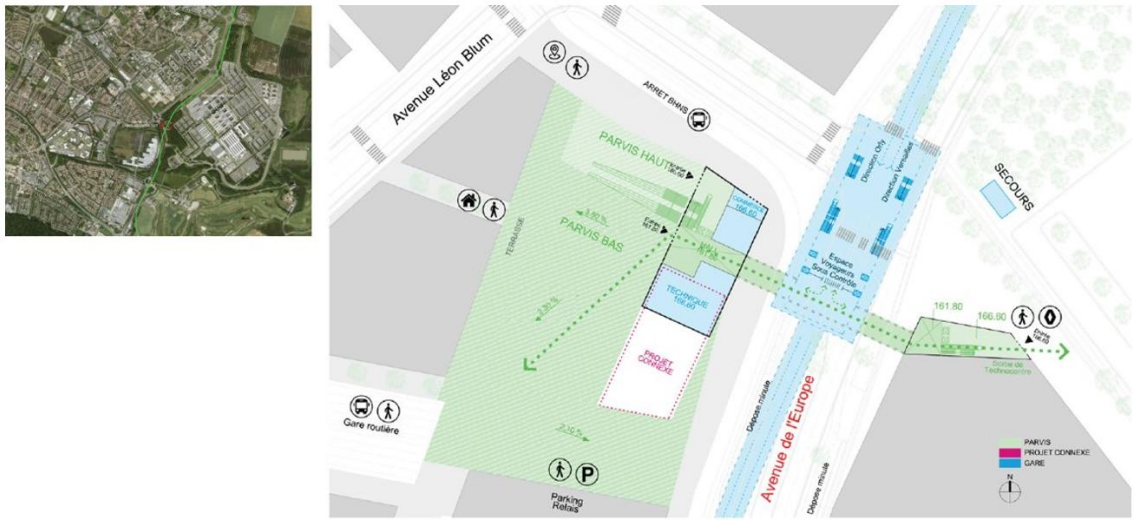


Figure 74 : Evolution du positionnement de la gare et nouvelle entrée (Source : Groupement MOE, Etudes préliminaires d'espaces publics, décembre 2020)

2.8.2.4.3 Plan guide V3 / 2023 / mise à jour des études préliminaires d'espaces publics

Les évolutions apportées entre le plan guide « V2 » et le plan guide « V3 » sont les suivantes :

- Dans le secteur « Savoirs » : implantation de jardins frais ayant pour effet d'aérer le plan et de proposer des continuités Nord-Sud plus marquées ;
- D'une manière générale, augmentation des surfaces plantées, en support de la gestion des eaux pluviales (dont jardins frais) ;
- Refonte du secteur Est afin de prendre en compte les considérations résultantes de la cession du foncier à l'EPFIF : les avenues Bugatti et De Dion Bouton du Technocentre sont prolongées au sein de l'emprise de la ZAC ;
- L'entrée secondaire de la gare s'ouvre sur l'emprise préservée du bois du Trou Berger dans une configuration de « gare dans les bois », en contraste avec l'émergence principale donnant elle sur un environnement urbain.
- Développement d'un lot au niveau du parking événementiel, là où les enjeux écologiques s'avèrent être les moins importants.
- Mise en valeur du paysage existant par la conservation de boisements supplémentaires par rapport à la version précédente (Trou Berger notamment) ;
- Diversification des séquences visuelles de part et d'autre de la RD91.

Le secteur Villaroy est globalement inchangé.



Figure 75 : Répartition spatiale des ilots version V2, à gauche, et V3, à droite (Sources : Etudes préliminaires, 2020 – Etudes préliminaires des espaces publics, juin 2023)

La figure suivante présente l'intégration des jardins frais et des cœurs d'ilots au sein du secteur des Savoirs, ainsi que la lisière au Sud mettant en lien les parcs avec le paysage ouvert existant. Les jardins frais au Nord de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin sont également positionnés en continuité du mail planté et du jardin des Gogottes situés au sein de la ZAC Villaroy.



Figure 76 : Localisation des jardins frais, des cœurs d'ilots et de la lisière au sein de la ZAC (Source : Etudes préliminaires des espaces publics, juin 2023)

L'augmentation des surfaces dédiées à la gestion aérienne des eaux pluviales vient renforcer la présence de la trame verte à l'intérieur de chaque secteur. Les îlots bénéficient de cette présence du végétal tant en termes de vues que d'usage grâce à un accès immédiat à ces petits parcs d'hyper-proximité.

Sur le secteur Est, l'évitement des secteurs à fort enjeu environnemental conduit à une reprise de la trame viaire et à une rationalisation du dessin des îlots. La forme de ces derniers se simplifie ouvrant la possibilité de sous-découpages selon le besoin des futurs preneurs des lots. La préservation de grands morceaux de paysage existant permet en outre d'ancrer les futurs programmes du secteur Est et les cheminements qui y conduisent dans un environnement résolument naturaliste.

L'entrée secondaire de la gare ne se situe plus en pied d'immeuble mais prend place dans la partie préservée du bois du Trou Berger. Cette situation rend possible des usages tout à fait différents et complémentaires de ceux qui pourront être trouvés sur le parvis de la gare avec par exemple des terrasses orientées plein sud dans un environnement boisé, le départ d'un parcours dans la nature conduisant jusqu'au Golf national.

En partie Sud du secteur Est, la proposition de développement immobilier est retravaillée dans son épaisseur et son volume en écho à la Halle Piano. Comme cette dernière, l'implantation de ce lot est pensée pour ménager des porosités permettant une continuité de cheminement entre le parc naturel des Clairières et le golf national.

2.8.2.4.4 Plan guide V4 / 2023 / actualisation du plan guide

La répartition spatiale des ilots a été reprise dans la version finalisée du plan guide principalement au droit du secteur Est, de manière à optimiser la préservation du bois du Trou Berger et à éviter partiellement une zone humide. Pour ce faire, la surface des ilots a été réduite et la hauteur des constructions augmentée.

Le autres secteurs, Gare, Villaroy et Thalès, restent inchangés en termes de positionnement des ilots au sein de la ZAC, par rapport à la version précédente.

La figure suivante présente une comparaison de la répartition des ilots entre la version précédente (V3) et la version finale (V4).

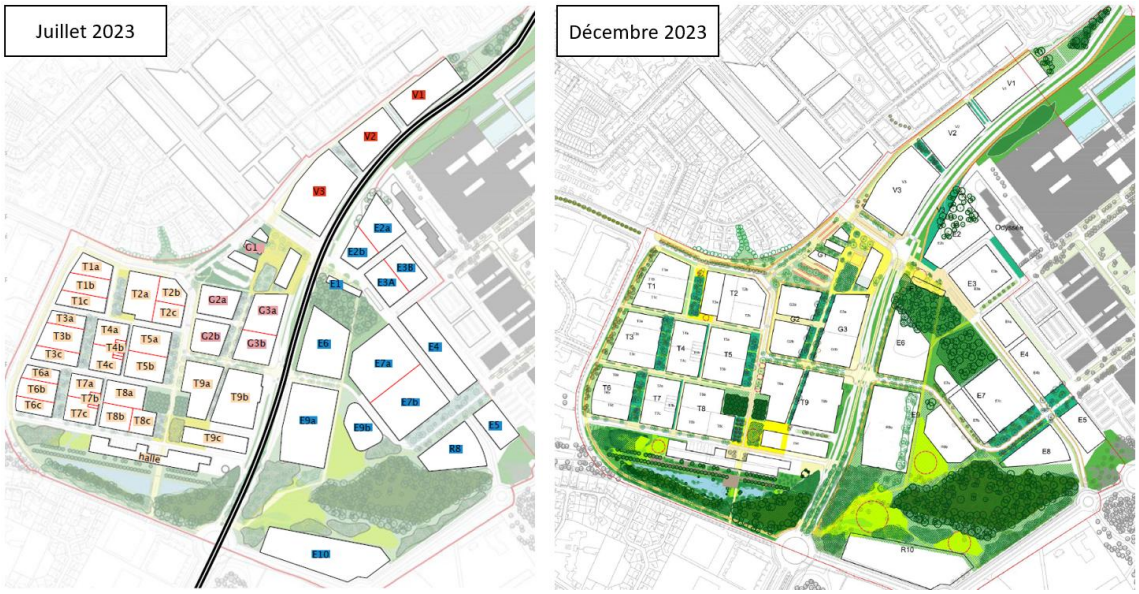


Figure 77 : Répartition spatiale des ilots version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires, juin 2023 – Etudes préliminaires des espaces publics, décembre 2023)

2.8.2.4.5 Plan guide V5 / 2025 / actualisation du plan guide

Les lots ont été ajustés afin de prendre en compte les dernières actualisations, notamment : les dernières études du pôle d'échanges multimodal de la gare (positionnement précis du parking relais et de l'éco station bus), les évolutions de principes de stationnement (un parking silo par ilot résidentiel), la possibilité de déployer un réseau de chaleur urbain (si sa faisabilité était confirmée) et le développement des principes de gestion des eaux pluviales.

La figure suivante présente une comparaison de la répartition des ilots entre la version précédente (V4) et la version 5 (V5).

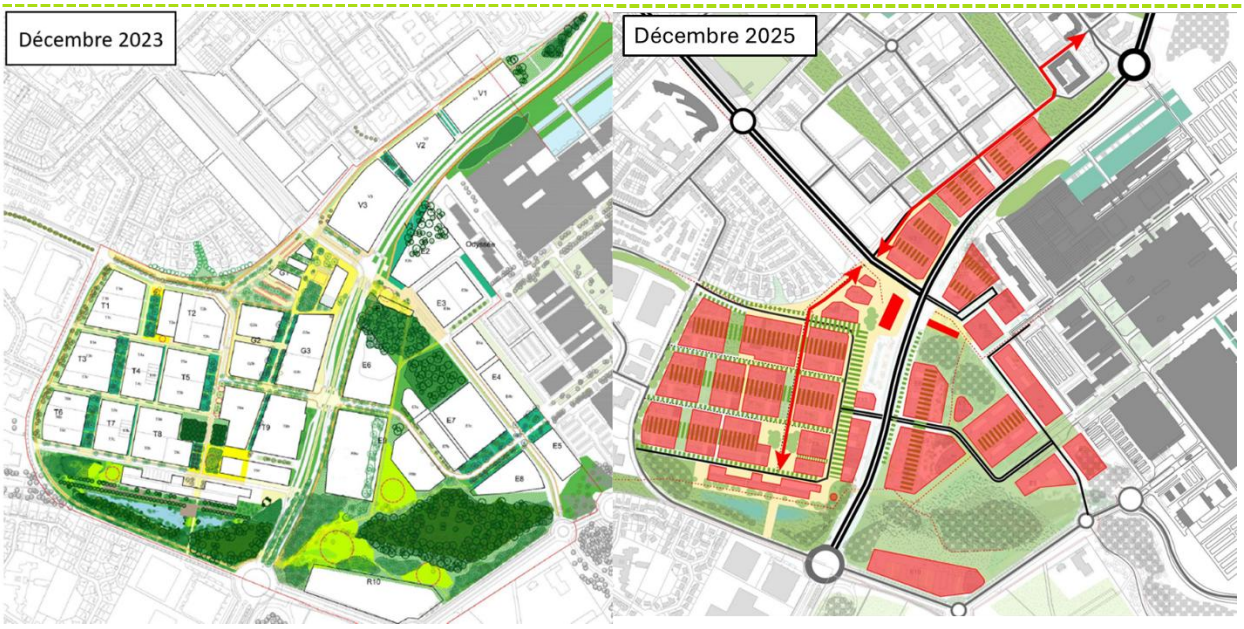


Figure 78 : Répartition spatiale des ilots version V4, à gauche, et V5, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, décembre 2023 – Phasage du projet, décembre 2025, Artelia)

2.8.2.5 Programmation

2.8.2.5.1 Plan guide V1 / 2017 / dialogue compétitif

Le plan guide initial prévoit la construction d'environ 1 800 logements sur le périmètre actuel de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (hors franges de l'avenue de l'Europe) Ces logements sont exclusivement situés à l'ouest de la RD91 dévoyée, au plus proche des secteurs résidentiels de la ville constituée.

Au total, environ 150 000 m² SDP de programmes de développement économique sont prévus sur l'ensemble du quartier, bien qu'ils soient principalement situés dans le secteur Est. Les bâtiments préservés des ex-usines Thalès ont, dans ce plan, vocation à compléter cette programmation de développement économique.

Une polarité commerciale est positionnée entre la gare et l'intersection entre l'avenue de l'Europe et la RD91 dévoyée.

Les équipements publics du quartier (groupe scolaire, pôle sportif, etc.) sont implantés dans le secteur Savoirs.

La figure suivante présente la programmation au sein de la ZAC au stade du dialogue compétitif.

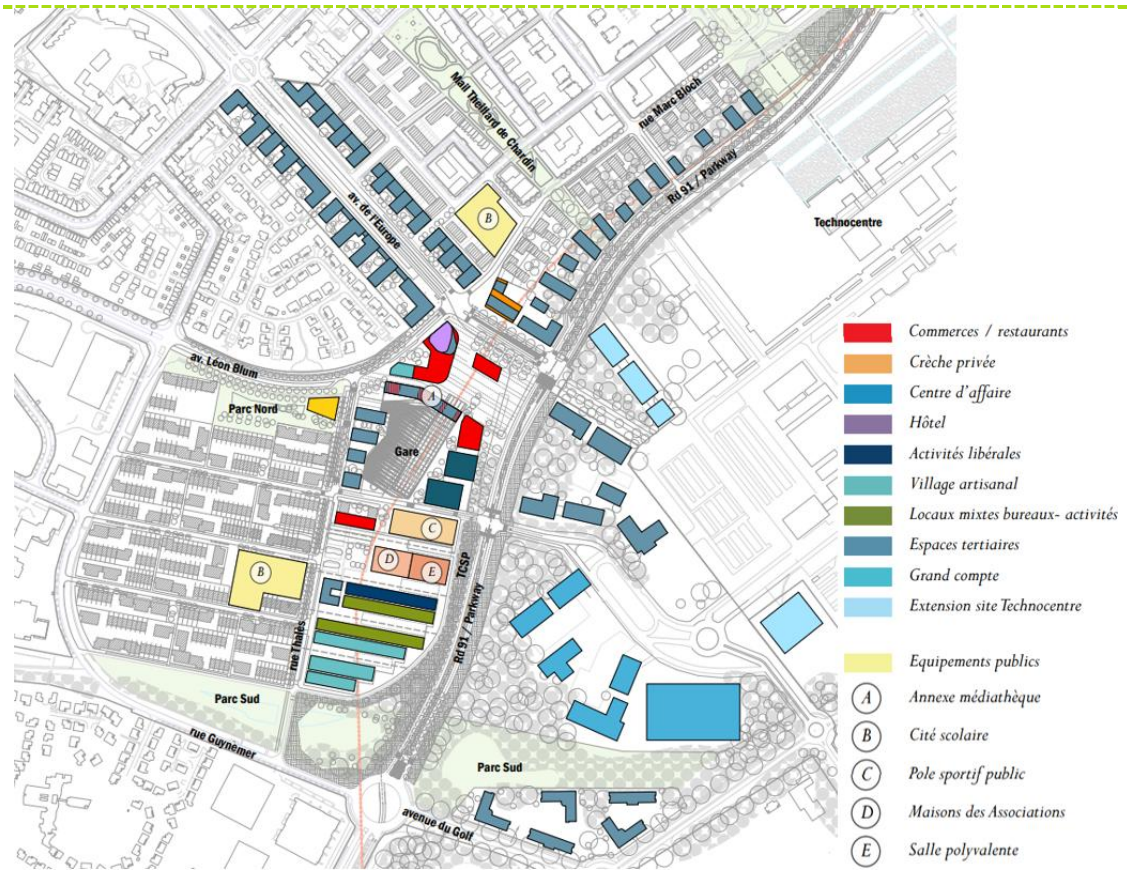


Figure 79 : Programmation de la ZAC du plan guide initial – hors logements (Source : Groupement MOE, dialogue compétitif, 2017)

2.8.2.5.2 Plan guide V2 / 2020 / études préliminaires d'espaces publics

Ce plan guide prévoit la construction d'environ 1 800 logements, et une surface d'environ 150 000 m² de SDP comprenant des activités tertiaires et économiques mixtes, des commerces et de l'artisanat. La programmation est donc globalement inchangée d'un point de vue du volume. Les répartitions spatiales restent, elles aussi, globalement identiques à la différence près que les bâtiments préservés de l'ex-usine Thalès ont évolué.

La stratégie de stationnement automobile est développée dans cette version de plan-guide. Elle repose sur la création de parkings silos répartis dans les différents secteurs du quartier, permettant ainsi pour les secteurs majoritairement résidentiels, de maximiser la surface de pleine-terre du fait de l'absence de stationnements enterrés, et, pour les secteurs à vocation économique majoritaire, d'envisager des cours et parvis largement plantés et valorisables là où d'ordinaire se trouvent des nappes de stationnement.

Cette configuration permet également de concevoir des stationnements mutualisés entre différentes fonctions – voire foisonnés (limiter le nombre de place en considérant dans une certaine mesure que toutes les fonctions n'ont pas des besoins aux mêmes heures) - permettant ainsi de limiter le nombre de points d'accès automobile au quartier pour maitriser le trafic en cœur de projet, tout en proposant des parkings situés à moins de 200m de chaque logement.

Les enjeux d'accès aux parkings basculent alors du mode motorisé au mode piéton : le projet propose des cheminements de qualité entre les différents lots et les zones de stationnement.

La figure suivante présente la répartition de la programmation au sein de la ZAC dans le plan guide de 2020, en comparaison avec la version précédente.

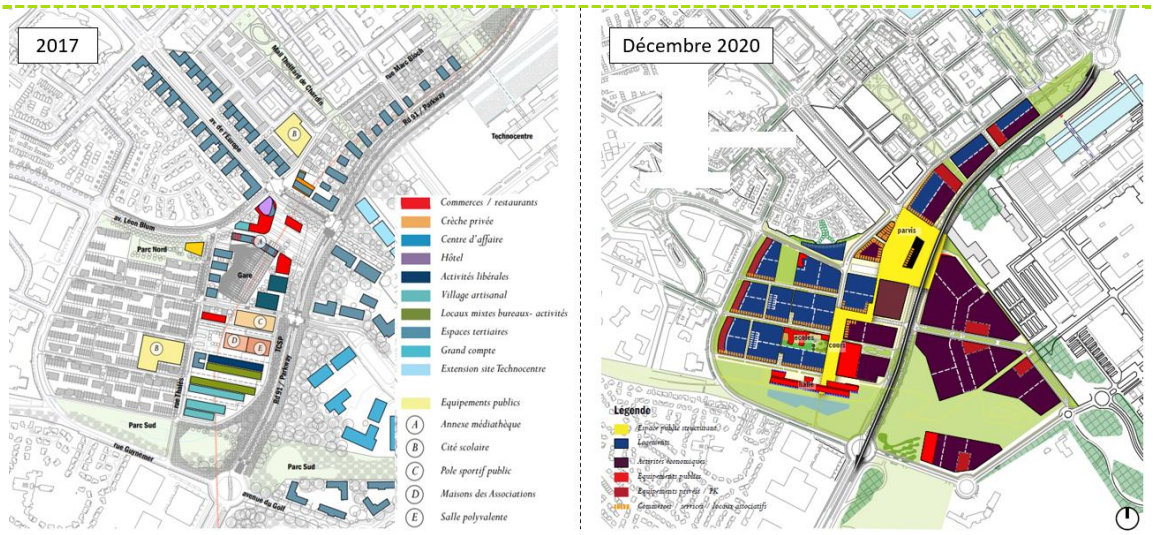


Figure 80 : Programmation version V1, à gauche, et V2, à droite (Sources : Dialogue compétitif, 2017 – Etudes préliminaires, décembre 2020)

2.8.2.5.3 Plan guide V3 / 2023 / mise à jour des études préliminaires d'espaces publics

Dans cette version, il est envisagé de développer environ 2 000 logements (1 930 logements familiaux et 70 logements séniors), soit une augmentation d'environ 200 logements par rapport à la précédente version. Cette évolution, portant en particulier sur le secteur Savoirs, répond aux objectifs de densification aux abords des gares du Grand Paris Express. Elle passe notamment par le développement de quelques « émergences » (bâtiments R+9), à proximité de la gare.

La programmation du secteur Est a été travaillée pour inclure une offre "techtiaire" adaptée aux besoins du secteur industriel et plus particulièrement à la recherche et développement, s'inscrivant dans la dynamique engagée par Saint-Quentin-en-Yvelines et prolongée par le cluster Paris-Saclay. Cette évolution prend la forme d'ilots plus grands, potentiellement sécables, permettant d'accueillir au rez-de-chaussée des surfaces d'ateliers et en étage, des plateaux de bureaux. La programmation de lots de développements économiques a légèrement été revue à la hausse, passant de 150 000m² à 160 000m² (évolution portant notamment sur le secteur Est).

Cette version a également permis de stabiliser la programmation en équipements publics. Y sont donc implantés dans l'opération d'aménagement un groupe scolaire, une crèche, un équipement polyvalent et un espace de pratiques libres.

La figure suivante présente la programmation établie dans la troisième version du plan guide, à droite, comparée à celle de la version précédente « V2 », à gauche.

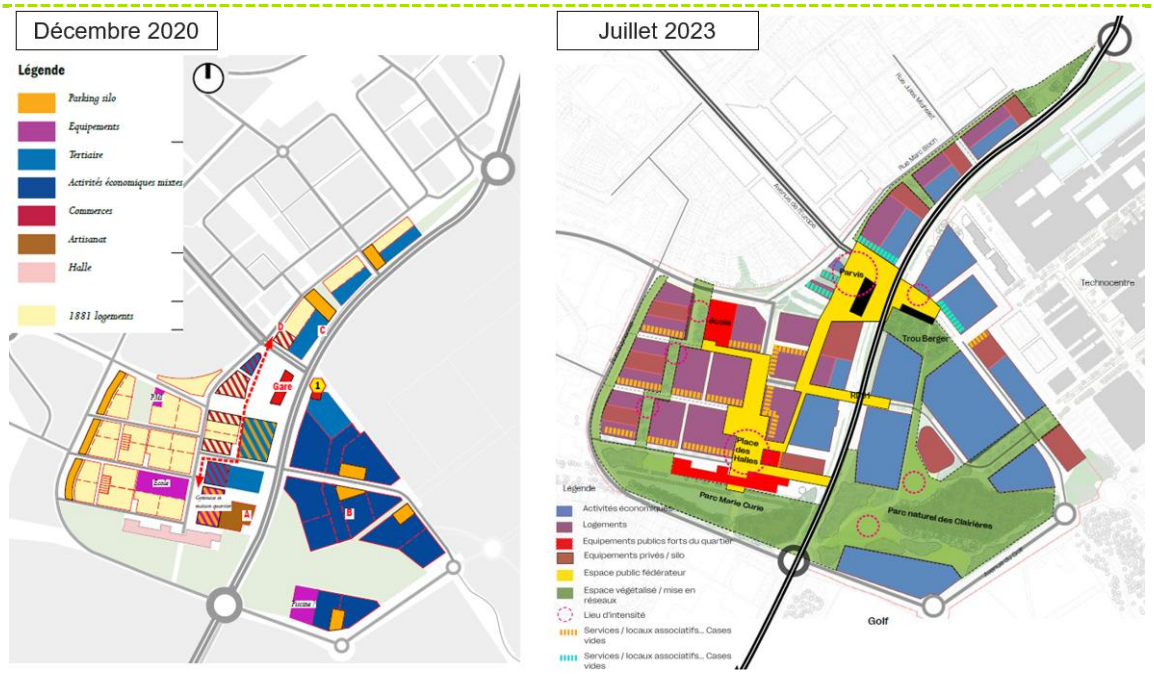


Figure 81 : Programmation version V2, à gauche, et V3, à droite (Sources : Etudes préliminaires, décembre 2020 – Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023)

La stratégie relative au stationnement est adaptée suite aux remarques émises lors de la concertation. Pour réduire l'impact visuel des parkings silo, un tiers de l'offre de stationnement est ré-intégrée en sous-sol, à l'aplomb des futurs immeubles. Les espaces publics restent globalement libérés des véhicules pour laisser place aux piétons et aux modes doux.

2.8.2.5.4 Plan guide V4 / 2023 / actualisation du plan guide

La version finale du plan guide intègre les mises à jour suivantes :

- **Modification de la programmation** : augmentation du nombre prévisionnel de logements familiaux (qui passe de 1 930 à 2 000), maintien de l'offre à destination des séniors (70 chambres en résidence à vocation sociale) et introduction d'une résidence étudiante à vocation sociale de 250 lits.
- **Adaptation des équipements scolaire et petite enfance :** réduction du nombre de classes à créer dans l'équipement neuf du futur quartier en complément de la réhabilitation d'un groupe scolaire existant à proximité ainsi que d'un équipement existant à proximité du quartier pour l'accueil de la petite enfance.

La programmation a été révisée au droit du secteur Villaroy, de manière à entrer en adéquation avec le pôle gare. Afin d'accueillir 320 logements supplémentaires en résidences étudiantes et établissements séniors à vocation sociale, une partie des logements familiaux qui y étaient programmés ont été relocalisés au niveau du quartier des Savoirs.

La nouvelle répartition de la programmation est présentée sur la figure suivante (à droite), en comparaison avec la version précédente (à gauche).

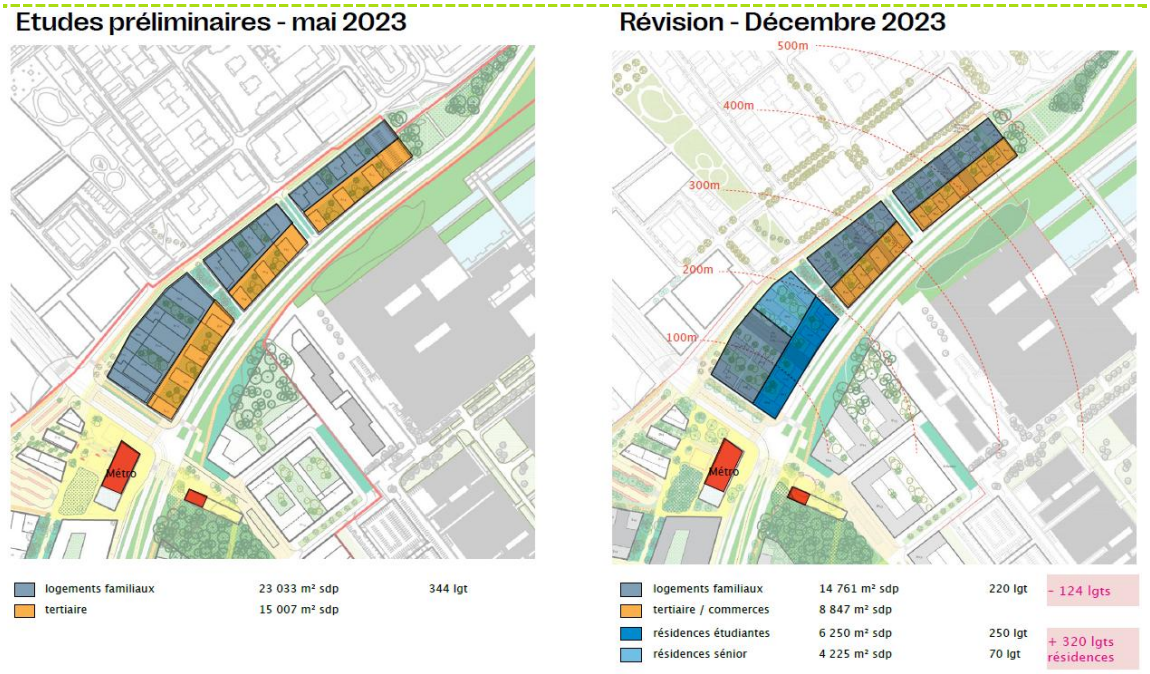


Figure 82 : Programmation du secteur Villaroy version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023 – Plan Guide, décembre 2023)

En complément, un local pour accueillir une antenne de police municipale à proximité de la gare est ajouté à la programmation en équipements. La programmation en surfaces de développement économique est globalement inchangée.

L'emprise des parkings silos du secteur des Savoirs a également fait l'objet d'une reprise afin de pouvoir accueillir les logements familiaux relocalisés.

La figure suivante illustre la nouvelle localisation des parkings silos et leur emprise au sein du quartier (à droite), en comparaison à la version précédente (à gauche).

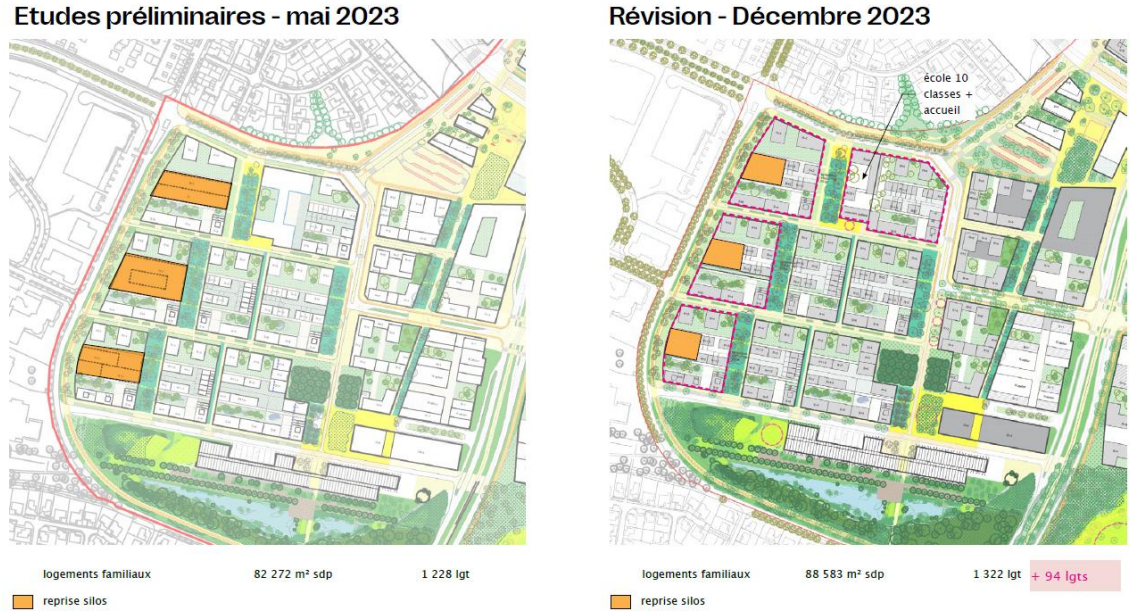


Figure 83 : Localisation des parkings silos version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023 – Plan Guide, décembre 2023)

2.8.2.5.5 Plan guide V5 / 2025 / actualisation du plan guide

La version finale du plan-guide de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin ne prévoit aucune évolution de la programmation des logements, des commerces et des activités.

En revanche, à la suite des dernières études du pôle d'échange multimodal de la gare, sous la maitrise d'ouvrage de l'Agglomération SQY, le positionnement précis du parking relais et de l'éco station bus a évolué.

Les principes de stationnement ont également évolué ayant notamment pour effet de positionner un parking silo par ilot résidentiel pour réduire la distance entre logement et place de stationnement.

La figure suivante présente l'évolution de la stratégie de stationnement.

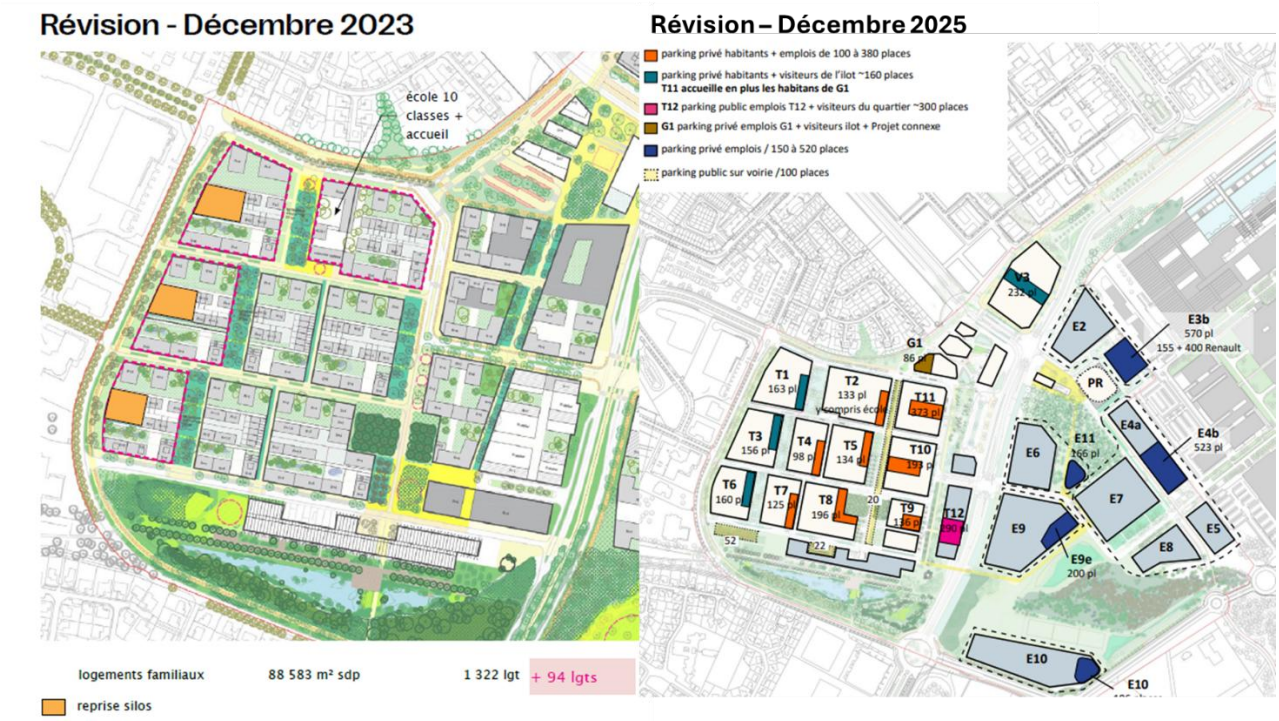


Figure 84 : Localisation prévisionnelle des parkings silos version V4, à gauche, et V5, à droite (Sources : Plan Guide, décembre 2023 – Plan guide décembre 2025)

2.8.2.6 Intégration du paysage

2.8.2.6.1 Plan guide V1 / 2017 / dialogue compétitif

Le plan guide initial accorde une place importante au paysage en inscrivant le projet d'aménagement dans le grand territoire d'une part, et en valorisant des éléments paysagers existants sur site d'autre part.

Ainsi, trois entités paysagères sont définies :

- **La lisière boisée**, dont l'objectif consiste à aller chercher les grands ensembles forestiers des vallées qui encadrent le plateau, à renforcer le boisement existant en développant des continuités pouvant accueillir des sentiers de promenade et des activités de loisir champêtre, et à poursuivre le réseau de sentier de randonnée déjà mis en place à l'échelle du plateau de Saclay et de l'agglomération saint-quentinoise. Il s'agit là d'inscrire le projet dans la lisière paysagère ceinturant le Technocentre (« lisière de la ville ») et se prolongeant au sein de la ville nouvelle par des éléments constitutifs et fédérateurs du paysage urbain (rigoles et mails). Cette lisière repose sur la préservation du parc Sud et du petit bois (respectivement au sud et au centre de la parcelle Thalès), suivi de leur valorisation et de leur inscription dans le réseau des parcs et sentiers.
- **Le parkway,** reposant sur la requalification de l'avenue de l'Europe et de la RD91 en un espace boisé accompagnant les différents flux de circulation. Il crée un lien entre les boisements forestiers et le caractère plus urbain de l'entrée de la ville de Guyancourt par l'instauration de séquences plus ou moins urbaines.

- **Le maillage d'espaces publics**, qui est un maillage paysagé développé sur l'ensemble des nouveaux quartiers pour leur conférer une échelle de proximité. Il s'appuie sur la trame dessinée par les halles de Renzo Piano et le paysage de Michel Desvigne (axe nord-sud d'accès au site, structure paysagère orientée est-ouest) et par des éléments physiques provenant des anciennes usines (halles conservées, petit bois préservé).

Ces entités sont illustrées sur la figure ci-dessous.



Figure 85 : Entités paysagères définies au plan guide initial (Source : Groupement MOE, dialogue compétitif, 2017)

2.8.2.6.2 Plan guide V2 / 2020 / études préliminaires d'espaces publics

La seconde version du plan guide est venue préciser les intentions esquissées dans le cadre du dialogue compétitif.

Elle précise notamment les aménagements du parc Marie Curie dans le secteur des Savoirs, autour des bassins existants. Ce parc comprend une prairie à l'Ouest, ainsi qu'un bassin programmé et un bassin écologique dont la traversée se fait par une passerelle piétonne orientée Nord-Sud, et reliée par un quai au Nord des bassins. De plus, le parc accueille un jardin ressources, des clairières, plusieurs merlons boisés et équipés, une prairie sportive, une prairie évènementielle et un plateau.

Avec le parc situé au sud du secteur Est, le parc Marie Curie forme un ensemble paysager qui s'étend sur plus d'une dizaine d'hectares, contribuant ainsi à apporter aux futurs habitants du quartier et aux actifs et habitants des secteurs avoisinants, un espace d'agrément généreux.

Cette version du plan-guide prévoit également l'implantation d'un jardin au nord du secteur Savoirs (comprenant notamment des jeux d'enfants, des jardins potagers et un bassin). Il est relié au parc Marie Curie par une séquence paysagère nord-sud ponctuée appelée « Le Cours » dont le Petit bois préservé est un élément constitutif notable. Cet axe est pensé comme un support potentiel pour différentes activités (marchés, terrasses, pétanque, brocantes…).



Figure 86 : Aménagements paysagers et intégration des continuités prévus dans la V2 (Source : Etudes préliminaires d'espaces publics, décembre 2020)

2.8.2.6.3 Plan guide V3 / 2023 / mise à jour des études préliminaires d'espaces publics

Dans sa version révisée, le plan guide a été largement remanié pour répondre aux prescriptions du nouveau règlement du SIAVB en matière de gestion des eaux pluviales. D'une manière générale, les espaces publics ont été dilatés pour intégrer des espaces de rétention à ciel ouvert, support de paysage. Cette modification est particulièrement lisible au niveau des jardins frais, qui viennent créer une seconde continuité nord-sud à l'Ouest de celle traversant le Petit Bois.

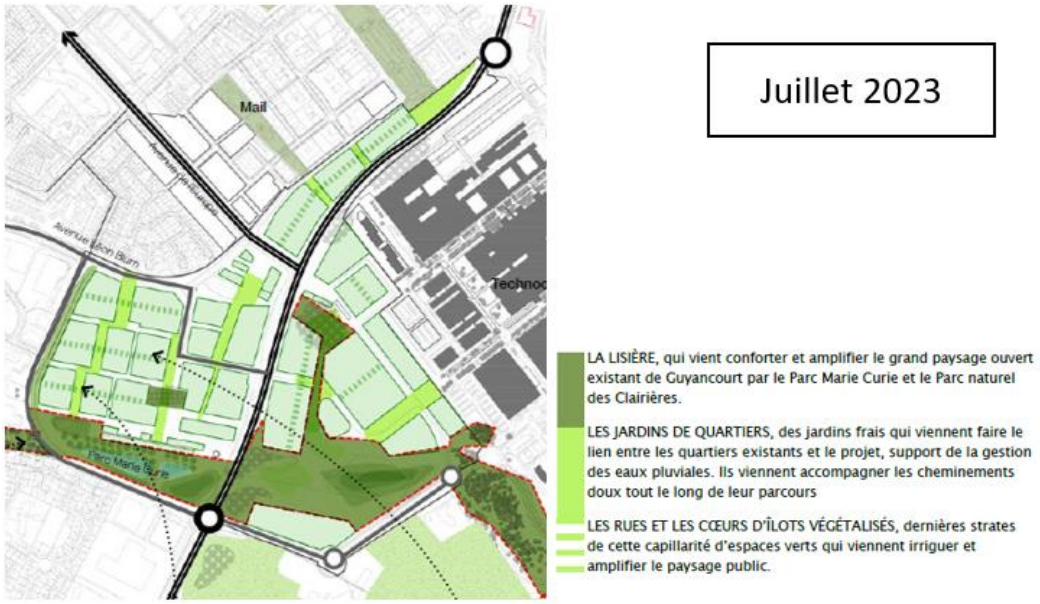


Figure 87 : Aménagements paysagers et intégration des continuités prévus dans la V3 (Source : Etudes préliminaires d'espaces publics, juillet 2023)

Le Petit Bois, initialement inclus dans l'emprise du groupe scolaire, devient une pièce paysagère du quartier. La place qui le jouxte, pensée comme un espace public à la fois paysagé et capable d'accueillir une diversité d'usages, fait le lien entre cet élément de patrimoine paysager, la halle Piano et l'équipement polyvalent.

Au droit du secteur Villaroy, la trame paysagère sera constituée du « Jardin Nord » localisé le long de la RD91. Cette route sera également agrémentée d'arbres afin d'accompagner l'insertion des continuités paysagères le long de l'axe Nord-Sud de la ZAC.

Par ailleurs, la stratégie « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) a été retravaillée dans lors de cette mise à jour du plan-guide. Il est en effet proposé de préserver une partie non impactée par la SGP dans le cadre de ses travaux, du bois du Trou Berger. Le diagnostic faune-flore-habitat réalisé dans le cadre de la présente étude d'impact a en effet permis de mettre en lumière les enjeux naturels que présente ce bois, justifiant ainsi une modification du plan guide. Cette nouvelle version du plan guide place alors la sortie secondaire de la gare « dans les bois », au plus près du bois du Trou Berger. Cette modification permet également d'instaurer une continuité Nord-Sud partant de la gare vers le parc naturel des Clairières, plus au sud et jusqu'au golf national.

Cette version a également permis de prendre en compte les enjeux environnementaux identifiés par des études spécifiques réalisées dans le cadre de la présente étude d'impact.

- Quartier des Savoirs :
  - **Préservation des espaces paysagers du sud de la parcelle Thalès et des bassins existants** avec la mise en place d'un système hydraulique permettant de restituer l'alimentation des bassins en eaux pluviales, interrompue suite à la démolition partielle des usines Thalès.
  - **La conservation du Petit Bois** au cœur du quartier.
  - **Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert** par la création de noues, de jardins frais au sein du quartier et de bassins le long de la rue Guynemer qui favorisent la biodiversité dans le projet et accentuent son paysage.
  - **Evitement et mise en valeur de zones humides**, notamment autour des bassins conservés dans le parc Marie Curie dont la berge Sud est reprise et adoucie pour créer une prairie humide et favoriser sa colonisation par les espèces.
  - **Limitation des impacts faunistiques** par l'intégration d'un passage petite faune sous la RD91 entre les secteurs Savoirs et Est.

- Secteur Est **:**
  - **La conservation du bois du Trou berger** sur la partie non-impactée par la SGP (habitats principalement identifiés pour des familles d'oiseaux et de chiroptères).
  - **La création de prairie mésophile** favorable à la biodiversité et simple d'entretien.
  - **Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert** par la création de noues, de jardins frais au sein des ilots qui favorisent la biodiversité.
  - Une **zone humide** est impactée par le projet, par le dévoiement de la RD91.

- Secteur Villaroy :
  - **Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert** par la création d'un bassin au sein du parc, le long de la RD91, favorisant la biodiversité.

2.8.2.6.4 Plan guide V4 / 2023 / actualisation du plan guide

La réorganisation des lots dans le cadre de la version finalisée du plan guide a permis de maximiser la préservation du Trou Berger, afin de renforcer la démarche d'évitement des impacts environnementaux sur ce bois. **Une surface d'environ 1,7 ha du bois du Trou Berger est conservée par la version V4 du plan guide par rapport à la version précédente.**

Au sud du secteur Est, le plan d'îlotage est revu de manière à prendre en compte les enjeux environnementaux : évitement partiel de la zone humide A (préservation d'environ 2.500m²), préservation accrue du Trou Berger et d'espaces paysagers en frange de lots.

La figure suivante montre les évolutions entre les versions V3, à gauche, et V4, à droite.

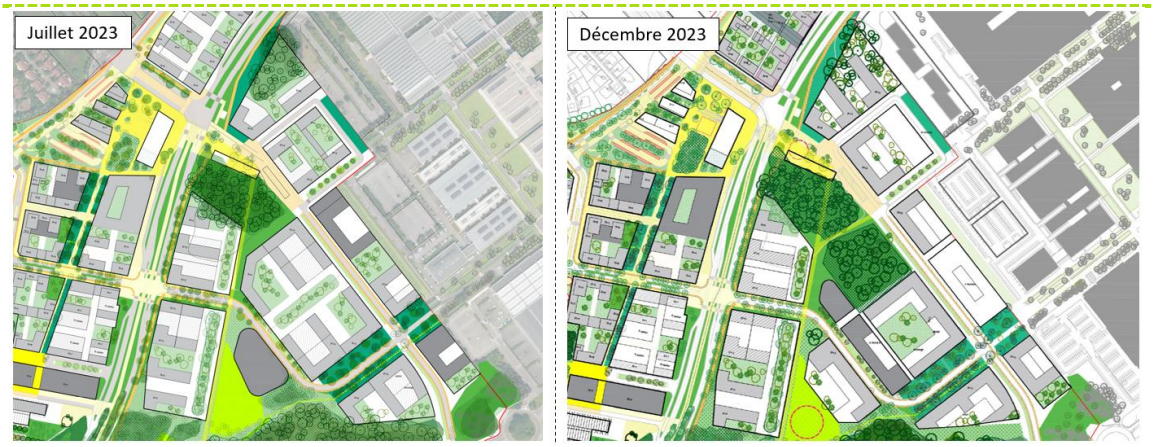


Figure 88 : version V3, à gauche, et V4, à droite (Sources : Etudes préliminaires des espaces publics, juillet 2023 – Plan Guide, décembre 2023)

2.8.2.6.5 Plan guide V5 / 2025 / actualisation du plan guide

Dans le cadre de l'évolution du plan-guide entre 2023 et 2025, ce dernier conserve les principes de préservation et la connexion des espaces verts, notamment entre le parc Naturel des Clairières et le parc Marie Curie, et intensifie des trames vertes du projet.

Par ailleurs, la trame verte nord-sud à l'ouest de la RD 91 a été intensifiée afin de relier le parc Marie-Curie à la future gare de métro de la ligne 18.

La carte suivante présente l'évolution de la trame paysagère entre 2023 et 2025.

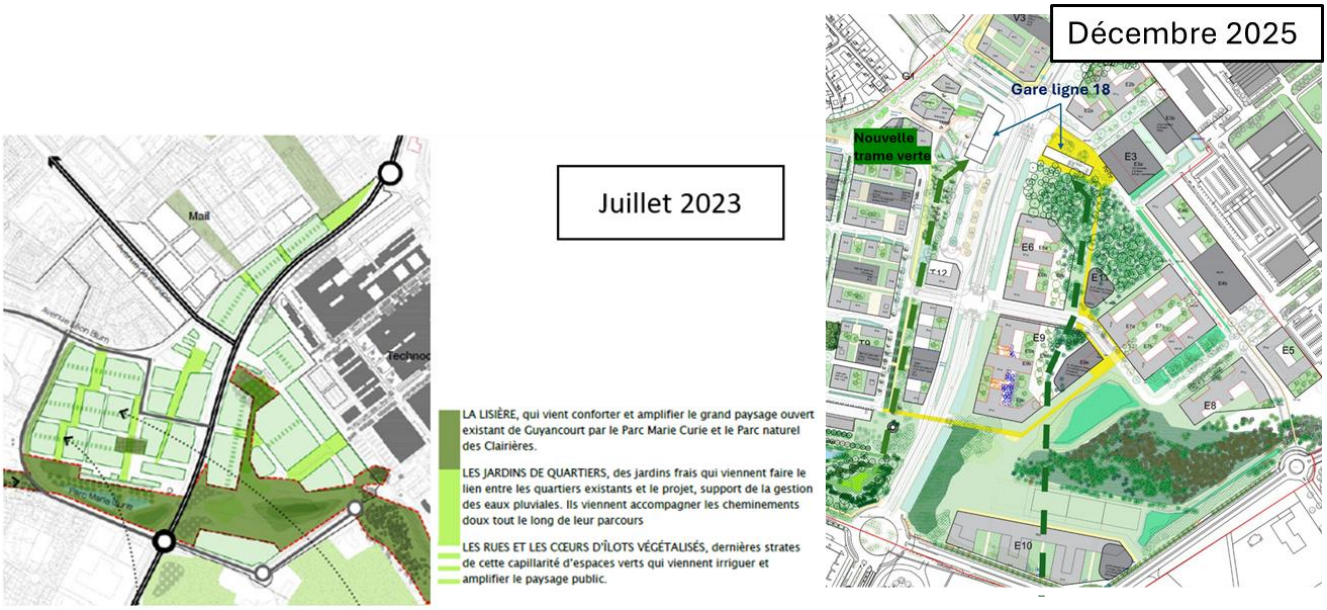


Figure 89 : version V4, à gauche, et V5, à droite (Sources : Plan Guide, décembre 2023 – Plan guide décembre 2025)

2.8.2.7 Maillage viaire

Une alternative au schéma fonctionnel du maillage viaire automobile de la variante V3 - dit scénario « à niveau » - a été étudiée. Elle consiste en la création d'un tunnel automobile sous le carrefour entre l'avenue de l'Europe et la RD91 dévoyée. Cette variante, non retenue, est appelée « V3bis », et dite scénario « dénivelé ». Les critères d'analyse ont porté sur les mobilités et l'intégration urbaine.



Figure 90 : Schéma de fonctionnement viaire des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)

2.8.2.7.1 Critère mobilités

L'analyse comparée du trafic automobile des deux scénarios a permis, au préalable, de constater qu'ils présentent tous deux un bon fonctionnement global en statique avec des difficultés très localisées. Ils présentent toutefois des différences sur le report généré. Dans le scénario dit « dénivelé », l'actuelle RD91 (dont le tunnel) maintient son rôle actuel. Dans le scénario « à niveau », ces flux Sud-Nord se reportent en partie sur l'avenue des Garennes, l'avenue de l'Europe, la RD91 dévoyée et le quartier des Savoirs (rue Guynemer et rue de la Gare).

L'analyse a également montré que les mouvements autorisés dans ces deux scénarios sont quasiment identiques, à quelques exceptions près. Dans le scénario dit « dénivelé », l'accès au secteur Savoirs depuis le Nord et à la rue Marc Bloch depuis le Sud devient plus complexe. Cette contrainte pourrait limiter les possibilités de parcours des futures lignes de bus, en particulier aux abords de la gare en raison de la présence du tunnel (dans le scénario « dénivelé »).

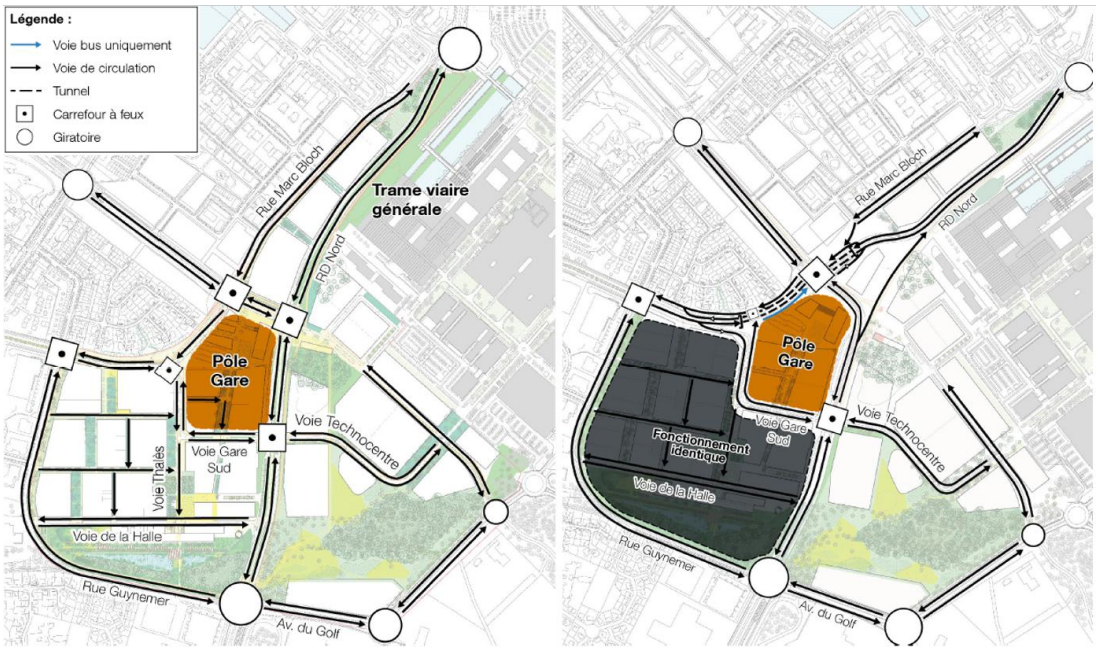


Figure 91 : Schéma de fonctionnement des véhicules personnels des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)

Concernant les circulations cyclables, le scénario V3bis - ou « dénivelé » - ne permet pas de maintenir le flux du tracé de l'actuelle RD91 en bidirectionnel ; la présence du tunnel contraint en effet à dissocier les deux sens de circulation. De plus, le jalonnement cyclable sur la future ligne du réseau Vélo Ile-de-France (ex-RER V) au niveau de l'avenue de l'Europe est rendu complexe (trois traversées au lieu de deux) dans le cas du scénario V3bis - ou « dénivelé ».



Figure 92 : Schéma de fonctionnement cyclable des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)

De même, le lien piéton entre le pôle gare et le secteur Villaroy (et par extension, le quartier de Villaroy constitué et ses abords) est moins évident dans le scénario V3bis que dans le scénario V3. En effet, dans le scénario V3bis, la géométrie des carrefours éloigne les traversées les unes des autres et laisse imaginer que les véhicules pourront circuler à une vitesse supérieure, contribuant ainsi au sentiment d'insécurité. Par ailleurs, l'accessibilité piétonne entre les quartiers des Savoirs et de l'Europe est facilitée dans le scénario initial V3, du fait de l'absence d'ouvrage dénivelé.



Figure 93 : Schéma de fonctionnement piéton des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)

2.8.2.7.2 Critère urbain

La comparaison des deux scénarios d'un point de vue urbain est présentée sur la figure suivante. L'analyse a porté sur trois aspects :

- L'accessibilité du pôle gare :

Le scénario « à niveau » permet une relation directe entre le pôle gare et les quartiers adjacents. Il contribue également à rendre les parcours lisibles, en permettant notamment l'implantation de rez-de-chaussée commerciaux continus.

Ces liens sont moins évidents dans le cas du scénario « dénivelé » du fait de la présence du tunnel et des aménagements en surface qu'il impose. La relation piétonne à la gare depuis le futur quartier et les autres quartiers de Guyancourt est ainsi complexifiée.

- L'habitabilité du pôle gare et la qualité des espaces publics :

Parce qu'il induit une situation urbaine à proximité de la gare, le scénario « à niveau » permet le développement d'une programmation mixte mêlant des programmes de développement économique (dont des commerces) et des logements. Il met également en place des conditions favorables à l'implantation de programmes qualitatifs en rez-de-chaussée des lots à proximité de la gare (services, commerces) contribuant ainsi à l'animation de l'espace public.

Le scénario « dénivelé », quant à lui, a pour effet de distendre le pôle gare du fait de la présence d'infrastructures lourdes. La part de logements à proximité directe de la gare est par conséquent moins importante dans cette version, rendant la chalandise inférieure et l'animation de l'espace public plus faible en dehors des horaires de travail.

- La relation du quartier avec le tissu urbain environnant :

Si le scénario « à niveau » permet les relations décrites ci-avant entre le nouveau quartier et ses environs, le scénario « dénivelé », a lui pour effet d'enclaver dans un réseau d'infrastructures dense un ilot du secteur Villaroy (V3), le rendant ainsi difficile d'accès et isolé du reste du secteur. Cette configuration éloigne par ailleurs le Technocentre Renault des développements de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Enfin, dans ce scénario, la présence de la trémie impacte les traversées vers le quartier de l'Europe.



Figure 94 : Visualisation urbaine des variantes V3, à gauche, et V3bis, à droite, du plan guide (Source : Mise à jour du plan guide, Groupement MOE, juillet 2023)

Le tableau suivant compare les deux scénarios, V3 et V3bis, sur les aspects urbains et mobilités.

Tableau 7 : Comparatif des scénarios V3 et V3bis sur les critères mobilités et urbanisme

	Mobilités	Urbanisme
Scénario « à niveau » - V3	• Desserte locale assurée en rabattement au pôle gare • Possibilité de parcours bus multiples, facilitant les correspondances avec la gare • Parcours modes doux lisibles et continus	• Accessibilité à la gare et au quartier aisée depuis les quartiers avoisinants et l'agglomération • Espace urbain à proximité de la gare permet d'envisager mixité programmatique et animation
Scénario « dénivelé » - V3bis	• Séparation des flux de transit des flux de desserte • Parcours bus et modes doux plus contraints	• Relation de la gare et du quartier avec secteurs environnants complexifiée et peu lisible • Secteur gare distendu et partiellement enclavé • Animation de l'espace public limitée

En termes de mobilités, le scénario « à niveau » permet d'améliorer l'intermodalité grâce à des points de connexion optimisés entre différents modes de transport, et d'augmenter la sécurité et le confort pour les usagers des modes doux.
Le scénario « dénivelé » quant à lui sépare nettement les flux de desserte des flux de transit. Il pourrait avoir pour effet de contraindre les parcours des bus aux abords de la future gare.

D'un point de vue urbanistique, le scénario « à niveau » comprend la création de zones de rencontres et d'échanges, ce qui renforce le lien social et économique, facilitant ainsi un développement urbain harmonieux et intégré, en phase avec les besoins des futurs habitants et usagers du quartier.
Le scénario « dénivelé » présente un risque d'isolement pour les secteurs autour de la gare, ce qui pourrait nécessiter des interventions urbaines spécifiques pour les connecter au reste du quartier. De ce fait, l'animation du secteur gare pourrait se voir limitée.

Sur la base de cette analyse, **le choix du scénario « à niveau » - V3 a été acté, le scénario « dénivelé » - V3bis ayant été écarté.**

Plan guide V5 / 2025 / actualisation du plan guide :

Compte tenu de la stabilisation de la localisation des équipements d'intermodalité du pôle d'échange multimodal, le maillage viaire du projet urbain a été adapté sans modifier le principe de hiérarchie des voies. Le maillage a été retravaillé au sein du secteur Thalès afin de déporter les axes principaux sur les bords du secteur, pour créer des zones calmes au sein de ce secteur majoritairement résidentiel. La figure suivante présente le réseau routier sur la ZAC en 2023 et 2025.

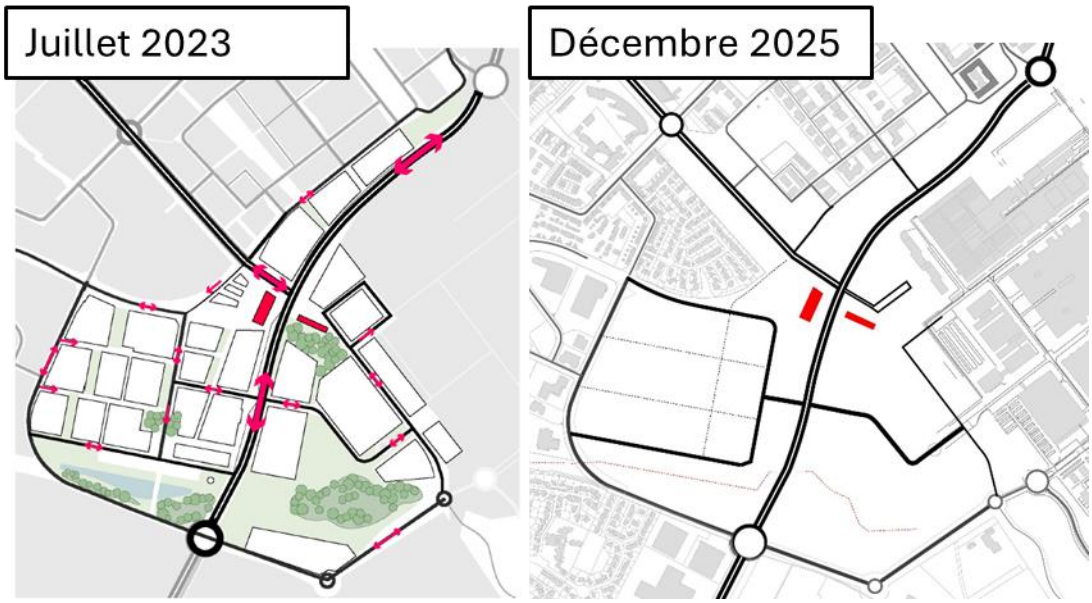


Figure 95 : Evolution du maillage viaire sur la ZAC, plan 2023 à gauche, plan 2025 à droite (Source : EPA Paris Saclay, 2025)

2.8.3 Synthèse des variantes considérées pour le projet

Le tableau suivant présente les avantages et inconvénients de chaque variante considérée pour le projet, et leurs effets environnementaux associés.

Tableau 8 : Comparaison des différentes variantes du projet de ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin

Variante considérée	Avantages	Inconvénients	Traduction environnementale
Maintien de la situation actuelle	Néant	Non compatible avec les enjeux de mobilité et de densification du GPE.	-
Premier plan guide	Dévoiement de la RD91 permettant de rapprocher cette dernière du Technocentre et ainsi d'installer une épaisseur programmatique mixte dans le secteur Villaroy. Affirmation de la séquence urbaine par l'aménagement d'un carrefour à feux entre l'avenue de l'Europe et la RD91. Installation d'une liaison secondaire entre le secteur Savoirs et le secteur Villaroy. Préservation du patrimoine industriel (ex-usine Thalès) et inscription du plan-guide dans ce contexte. Préservation du parc Marie Curie et de ses bassins. Inscription du projet dans le réseau d'espaces paysagers environnants (mail des Saules en rive Nord des bassins du secteur Savoirs, lisière du Technocentre).	Prise en compte de la gestion des eaux pluviales insuffisante (selon ancienne réglementation, alors en vigueur). Suppressions de boisements à enjeux environnementaux. Programmation non stabilisée et pas entièrement adaptée au contexte de recherche et développement porté par SQY et prolongé par le cluster Paris-Saclay. Pas de cheminement tertiaire et de continuités entre la gare et le parc naturel des Clairières. Aménagement des ilots au sein de la ZAC ne permettant pas la création de jardins frais et de végétaliser au maximum les cœurs d'ilot.	Gestion des eaux pluviales ne s'inscrivant pas dans les orientations du SAGE de la Bièvre donc inadaptée. Suppression d'habitats d'espèces. Effet d'ilot de chaleur urbain entrainé par l'aménagement des ilots.
Plan guide V2	Dévoiement de la RD91 permettant de rapprocher cette dernière du Technocentre et ainsi d'installer une épaisseur programmatiquement mixte dans le secteur Villaroy. Affirmation de la séquence urbaine par l'aménagement d'un carrefour à feux entre l'avenue de l'Europe et la RD91. Installation d'une liaison secondaire entre le secteur Savoirs et le secteur Villaroy. Préservation du patrimoine industriel (ex-usine Thalès) et inscription du plan-guide dans ce contexte – configuration modifiée	Prise en compte de la gestion des eaux pluviales insuffisante (selon ancienne réglementation, alors en vigueur). Suppressions de boisements à enjeux environnementaux, mais limitée par rapport à la précédente version.	Gestion des eaux pluviales ne s'inscrivant pas dans les orientations du SAGE de la Bièvre donc inadaptée. Suppression d'habitats d'espèces, mais limitée par rapport à la précédente version par la préservation du petit bois. Limitation des impacts sur les eaux souterraines et la pleine terre grâce à la réduction des stationnements souterrains.

Variante considérée	Avantages	Inconvénients	Traduction environnementale
	Préservation du parc Marie Curie et de ses bassins, ainsi que du petit bois au sein du secteur Savoirs. Inscription du projet dans le réseau d'espaces paysagers environnants (mail des Saules, lisière du Technocentre). Amélioration de l'accessibilité à la gare : entrée principale tournée vers le quartier, intégration d'une entrée secondaire. Précision des principes de stationnement, permettant de limiter les stationnements enterrés sous les îlots privés.	Programmation non stabilisée et pas entièrement adaptée au contexte de recherche et développement porté par SQY et prolongé par le cluster Paris-Saclay.	
Plan guide V3	Dévoiement de la RD91 permettant de rapprocher cette dernière du Technocentre et ainsi d'installer une épaisseur programmatique mixte dans le secteur Villaroy. Affirmation de la séquence urbaine par l'aménagement d'un carrefour à feux entre l'avenue de l'Europe et la RD91. Installation d'une liaison secondaire entre le secteur Savoirs et le secteur Villaroy. Préservation du patrimoine industriel (ex-usine Thalès) et inscription du plan-guide dans ce contexte. Préservation du parc Marie Curie et de ses bassins, du petit bois au sein du secteur Savoirs, du merlon boisé du secteur Est et d'une partie du bois du Trou Berger dans le cadre de l'optimisation de la stratégie ERC. Inscription du projet dans le réseau d'espaces paysagers environnants (mail des Saules, lisière du Technocentre). Intégration d'un passage sous la RD91 dévoyée pour la petite faune. Amélioration de l'accessibilité à la gare : entrée principale tournée vers le quartier, intégration d'une entrée secondaire, s'ouvrant sur le bois du Trou Berger dans une configuration « dans les bois ». Conservation des principes de stationnement, permettant de limiter les stationnements enterrés sous les îlots privés. Intégration d'études spécifiques : optimisation de l'éclairement des logements. Optimisation du terrain de SQY par l'installation d'un programme et de constructibilités sur le parking événementiel au Sud du Parc des Clairières, possiblement en lien avec le Golf.	Suppressions de boisements à enjeux environnementaux, mais limitée par rapport à la précédente version. -	40% de pleine-terre sur l'ensemble de ZAC (sur espaces publics et privés). Une gestion hydraulique à ciel ouvert pour augmenter le paysage, les îlots de fraicheur et permettant de favoriser la biodiversité. La conservation et la création de prairies mésophiles sont favorables à la biodiversité et simples d'entretien. Impact environnemental sur les habitats naturels largement réduit par rapport aux versions précédentes, grâce au passage petite faune et à un plus grand effort d'évitement (merlon boisé et Bois du Trou Berger) Amélioration de l'ensoleillement et des vues urbaines pour les logements.

Variante considérée	Avantages	Inconvénients	Traduction environnementale
	Redéfinition de la programmation du Secteur Est pour inclure une offre "techtiaire", adaptée aux besoins du secteur industriel et plus particulièrement à la recherche et développement. Densification des constructibilités aux abords de la gare : passage à environ 2 000 logements familiaux. Mise en place d'une stratégie de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert intégrée au projet paysager et conforme à l'évolution de la réglementation à venir, : création de noues, jardins frais et prairies au sein de l'ensemble des secteurs et préservation des bassins existants. Evitement d'une partie de secteurs à enjeux environnementaux. Création de prairie mésophile sur le secteur Est, au droit du parc naturel des Clairières. Intégration d'une continuité environnementale nord-sud dans le secteur Est.		
Plan guide V4	Augmentation de la surface préservée du Trou Berger et d'autres espaces paysagers existants du secteur Est grâce à la modification du positionnement des lots sur le secteur Est. Intégration de résidences séniors et étudiantes à vocation sociale au niveau du secteur gare, densifiant et diversifiant l'offre de logements autour de la gare. Intégration à la programmation d'une antenne de police municipale. Dévoiement de la RD91 permettant de rapprocher cette dernière du Technocentre et ainsi d'installer une épaisseur programmatique mixte dans le secteur Villaroy. Affirmation de la séquence urbaine par l'aménagement d'un carrefour à feux entre l'avenue de l'Europe et la RD91. Installation d'une liaison secondaire entre le secteur Savoirs et le secteur Villaroy. Préservation du patrimoine industriel (ex-usine Thalès) et inscription du plan-guide dans ce contexte. Préservation du parc Marie Curie et de ses bassins, du petit bois au sein du secteur Savoirs, du merlon boisé du secteur Est et d'une partie du bois du Trou Berger dans le cadre de l'optimisation de la stratégie ERC. Inscription du projet dans le réseau d'espaces paysagers environnants (mail des Saules, lisière du Technocentre). Intégration d'un passage sous la RD91 dévoyée pour la petite faune.	-	Renforcement de la démarche d'évitement des impacts sur les milieux naturels

Variante considérée	Avantages	Inconvénients	Traduction environnementale
	Amélioration de l'accessibilité à la gare : entrée principale tournée vers le quartier, intégration d'une entrée secondaire, s'ouvrant sur le bois du Trou Berger dans une configuration « dans les bois ». Conservation des principes de stationnement, permettant de limiter les stationnements enterrés sous les îlots privés. Intégration d'études spécifiques : optimisation de l'éclairement des logements. Optimisation du terrain de SQY par l'installation d'un programme et de constructibilités sur le parking événementiel au Sud du Parc des Clairières, possiblement en lien avec le Golf. Redéfinition de la programmation du Secteur Est pour inclure une offre "techtiaire", adaptée aux besoins du secteur industriel et plus particulièrement à la recherche et développement. Densification des constructibilités aux abords de la gare : passage à environ 2 000 logements familiaux. Mise en place d'une stratégie de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert intégrée au projet paysager et conforme à l'évolution de la réglementation à venir, : création de noues, jardins frais et prairies au sein de l'ensemble des secteurs et préservation des bassins existants. Evitement d'une partie de secteurs à enjeux environnementaux. Création de prairie mésophile sur le secteur Est, au droit du parc naturel des Clairières. Intégration d'une continuité environnementale nord-sud dans le secteur Est		
Plan guide V5	Renforcement de la trame paysagère située à l'ouest de la RD 91. La prise en compte de mesures conservatoires permettant le déploiement d'un réseau de chaleur urbain si sa faisabilité est avérée. Intégration de parkings silos mutualisés par ilot résidentiel, permettant de réduire la distance entre les stationnements et les logements. Précision de la stratégie de gestion des eaux pluviales.	-	L'actualisation du plan-guide a des effets positifs sur l'environnement avec le renforcement des continuités écologiques.

2.9 Etude d'optimisation des densités

L'article L300-1-1 du Code de l'Urbanisme indique que :

> *« Toute action ou opération d'aménagement soumise à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement doit faire l'objet […] 2° D'une étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée, en tenant compte de la qualité urbaine ainsi que de la préservation et de la restauration de la biodiversité et de la nature en ville. […] Conformément au II de l'article 214 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021, le 2° du présent article n'est pas applicable aux actions et aux opérations d'aménagement pour lesquelles la première demande d'autorisation faisant l'objet d'une évaluation environnementale a été déposée avant l'entrée en vigueur de la présente loi. »*

La recherche d'optimisation des densités s'inscrit dans le cadre de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, traduisant une partie des 146 propositions de la Convention citoyenne pour le climat retenues par le chef de l'État, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030, dans un esprit de justice sociale.

La loi s'articule autour des cinq thématiques sur lesquelles la Convention citoyenne pour le climat (CCC) a débattu et présenté ses propositions en juin 2020 : consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger et se nourrir. Elle renforce aussi les sanctions en cas d'atteintes à l'environnement.

L'étude d'optimisation des densités entre dans la thématique du logement et de l'artificialisation des sols, cette dernière devant être divisée par deux d'ici 2030[1], de manière à atteindre l'objectif national de zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050.

Le présent projet a cherché, tout au long de son développement, à optimiser les densités afin de maximiser les espaces de pleine terre. Par conséquent, ces derniers représentent environ 40% à l'échelle de la présente ZAC. Ils sont constitués à la fois de généreux espaces publics amenés à devenir des lieux d'agréments pour les habitants et actifs du secteur (constitués en grande partie de boisements et prairies existants : Parc Marie Curie et bassins, Petit bois, Trou Berger, Parc des Clairières), d'espaces de gestion des eaux pluviales intégrés dans la matrice paysagère du quartier (jardins frais notamment), et d'espaces plantés dans les lots (absence d'imperméabilisation des sols rendue possible par le principe de stationnement).

Par ailleurs, les évolutions du plan guide, notamment entre les plans-guides V2 et V3 puis V3 et V4 ont permis un gain de constructibilités, améliorant la densité de cette opération implantée autour d'une gare du Grand Paris Express. Le nombre prévisionnel de logements familiaux est ainsi passé d'environ 1 800 logements à 2 000 auquel s'ajoutent 320 chambres dans des résidences à vocation sociale pour des publics spécifiques (étudiants et séniors).

Ces recherches d'optimisation peuvent être distinguées en deux catégories :

- **L'optimisation « horizontale » :** tout au long du développement du projet, la part des espaces de pleine terre a augmenté. Cela se traduit notamment sur le secteur Est où les îlots ont été remodelés de manière à affirmer une liaison nord-sud entre le bois du Trou Berger conservé et le Parc naturel des Clairières après que la démarche itérative de projet a permis d'éviter plus fortement ces milieux naturels existants. Cette dynamique est également visible au sein du quartier des Savoirs où les espaces inter-ilots ont été agrandis afin de créer des continuités est-ouest et nord-sud, laissant de la place aux aménagements hydrauliques (noues, jardins frais…) en cœur de quartier (*cf. Figure 75*).

[1] Article 191 – Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

- **L'optimisation « verticale » :** les principes de formes urbaines des îlots ont été retravaillés pour intégrer cette forte proportion de pleine-terre tout en proposant des typologies bâties diversifiées, allant de la maison en bande au collectif. Les principes d'îlotage du pôle Gare ont été particulièrement retravaillés entre les versions V2 et V3 du plan guide pour que cet espace présente une urbanité adaptée à l'arrivée d'un réseau de transport structurant. Cette évolution passe alors par l'augmentation des hauteurs construites et l'intégration ponctuelles d'émergences à proximité de la gare.

3 DESCRIPTION DU PROJET ZAC VILLAROY

Comme vu précédemment, le périmètre de la ZAC Villaroy sera pris en compte dans l'analyse de l'état initial et des effets-mesures en phase chantier. Ainsi, le projet de la ZAC Villaroy est présenté dans les paragraphes suivants.

3.1 Historique de création de la ZAC

En 1972, le Préfet devient compétent pour créer les ZAC situées dans le périmètre d'une OIN. En 2002 l'état a clôturé l'OIN de Saint Quentin en Yvelines ce qui a engendré la transformation du Syndicat d'Agglomération Nouvelle en Communauté d'Agglomération de SQY. Par arrêté préfectoral du 24/12/2015 portant fusion et extension de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et délibération du Conseil Communautaire du 18/05/2017 définissant l'intérêt communautaire, Saint-Quentin-en-Yvelines est devenu compétent pour la réalisation des ZAC existantes et la création/réalisation de toutes nouvelles ZAC. Depuis la délibération du 16/12/2021, La Communauté d'agglomération est compétente pour définir créer et réaliser toutes les opérations d'aménagement quel que soit leur mode de réalisation.

Finalement, le décret du 03 mars 2009 créé l'OIN Paris-Saclay (préfet compétent pour créer les ZAC et délivrer les autorisations d'urbanisme dans ce périmètre).

3.1.1 Dossier de création/réalisation

Le dossier de création/réalisation de la ZAC de Villaroy a été approuvé par arrêté préfectoral du 30 septembre 1993. Elle a été modifiée afin de créer une offre de logement diversifiée significative sur le secteur, ainsi que d'équilibrer la croissance de Guyancourt autour de son centre-ville historique et de répondre aux besoins de la commune.

Le projet initial prévoyait 5 000 nouveaux habitants dans le quartier de Villaroy dont 4 000 au sein de la ZAC. Environ 1 500 logements ont été prévus, ainsi qu'un parc technologique de 12 hectares, au Sud de la RD91, une zone de locaux en accession ou location à vocation tertiaire sur 3,5 ha et une rue commerçante.

Concernant les équipements, il a été initialement prévu 3 groupes scolaires, un collège 600, des terrains de sports, un gymnase, une crèche 60 berceaux, une maison de quartier et une bibliothèque. Un nouveau lycée 1 200 polyvalent a ouvert ses portes en 1993 pour répondre aux besoins de l'Est de la ville Nouvelle.

Cette programmation a pour objectif de faire de la ZAC Villaroy un quartier socialement et démographiquement équilibré, comprenant une offre d'emplois, de services et d'équipements pour tous.

3.1.2 Dossier de modification

En 2006, le programme global de construction en matière de logements de la ZAC Villaroy avait d'ores et déjà été réalisé, et le nombre d'habitants que la ZAC avait pour objectif d'accueillir avait été atteint.

Cependant, bien que le programme de logements ait été atteint, il apparaît que la Surface Hors d'Œuvre Nette (S.H.O.N) attribuée aux logements n'a pas été complètement utilisée. Seuls 139 000 m² environ ont été consommés, soit un peu plus des deux tiers de la SHON autorisée, dégageant une SHON résiduelle pouvant être affectée à de l'habitat de presque 55 000 m².

De nombreux terrains destinés à recevoir de l'habitat, des commerces et des services, dont la superficie totale s'élevait à environ 11 hectares, étaient encore en friche.

A cette époque, la population accueillie par la ZAC Villaroy était une population jeune, en pleine évolution familiale, professionnelle et résidentielle. La pérennisation et la poursuite d'un développement équilibré des quartiers la composant a requis, dans le cadre d'une seconde étape d'aménagement, la **mise en œuvre d'un nouveau programme de logement**.

Pour ce faire, l'acte de création de la ZAC Villaroy a été modifié le 28 septembre 2006 de manière à autoriser la réalisation d'un nouveau programme de logements, sans augmentation de la surface de plancher.

En réponse aux objectifs de pérennisation et d'équilibre du développement de la ZAC de Villaroy, cette nouvelle programmation prévoyait :

- Une typologie diversifiée comprenant 1/3 d'habitat individuel ;
- Une offre importante de logements familiaux en habitat collectif et individuel, majoritairement composée de 4,5 et 6 pièces principales environ 70%) ;
- Une répartition équilibrée par type de financement de l'ordre de 50% de logements en locatif (intermédiaire et aidé), et de 50 % en accession à la propriété (aidée et non aidée).

La SHON résiduelle de 55 000 m² environ permettait de projeter la construction de 450 logements.

3.1.3 Révision simplifiée

Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) ZAC de Villaroy a ensuite fait l'objet d'une révision simplifiée le 24/05/2007.

La ZAC étant est arrivée au terme d'une première étape de son développement à l'issue de sa modification, qui a permis de rééquilibrer la croissance démographique de Guyancourt autour de son centre historique.

Il s'agit, de permettre l'urbanisation de terrains situés à proximité de l'avenue Léon Blum (RD 91). Dans le cadre de la poursuite de l'aménagement de la ZAC autorisée par la modification de son acte de création présenté précédemment,

La figure suivante présente les espaces libres de la ZAC et leur destination possible selon le zonage du PLUi.

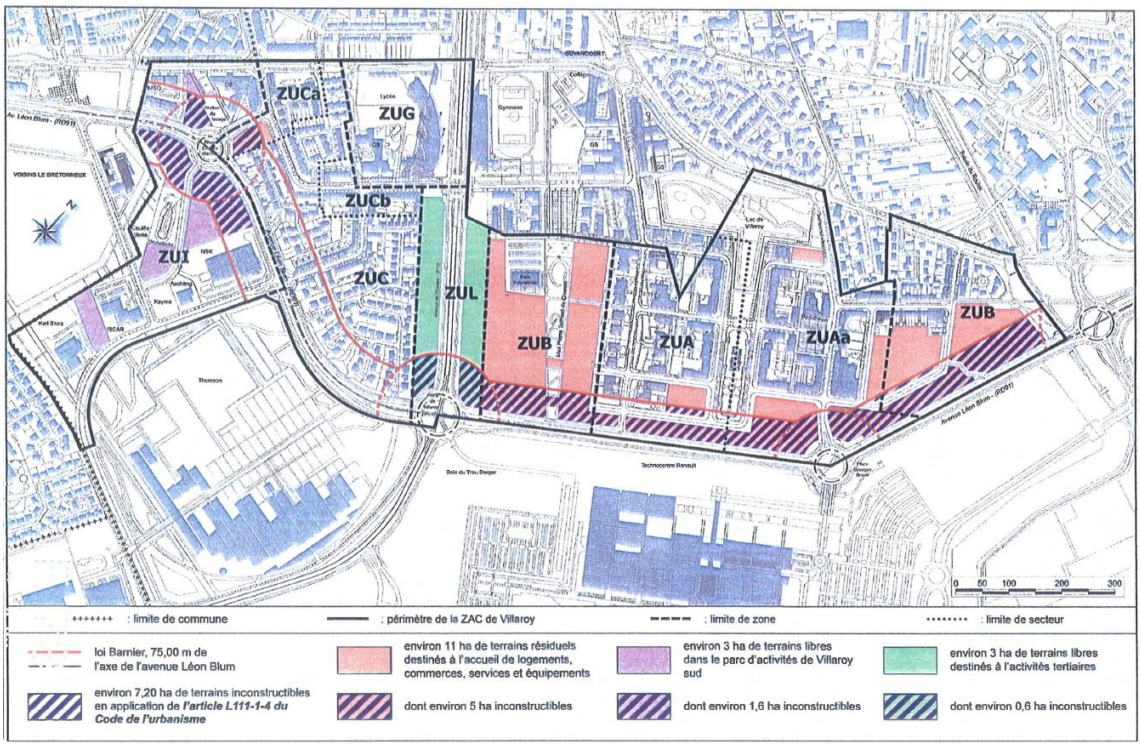


Figure 96 : Zonage et type d'occupation de la ZAC Villaroy par destination (Source : Saint-Quentin-en-Yvelines, 2007)

3.2 Objectifs et justification du projet

Le lancement de la Zone d'Aménagement Concerté de Villaroy à Guyancourt, par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint Quentin en Yvelines, a constitué un moment majeur de l'aménagement du plateau de Villaroy et un geste emblématique de la ville nouvelle. Elle a permis de faire émerger sur près de 80 hectares un quartier doté de nombreuses fonctionnalités et aménités qui ont contribué à sa qualité urbaine : une haute tenue de l'espace public (qui s'incarne notamment dans le lac et l'esplanade de Villaroy, ainsi que le jardin des Gogottes), une offre de logements diversifiée ; des équipements et services publics nombreux ; des capacités d'accueil pour des activités économiques ; une offre variée de commerces et services. **Le quartier de Villaroy reste ainsi un secteur attractif, comme en attestent les récents programmes en cours de réalisation, et dispose encore de nombreuses potentialités foncières.**

Plusieurs éléments d'actualité conduisent aujourd'hui à **réorienter le devenir de cette opération à la faveur des évolutions prévues sur le secteur** telles que l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express et l'opération d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

La ligne 18 qui reliera à terme l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles Chantiers, et dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030, va entraîner une réorganisation complète des fonctions de mobilité sur la partie Est du territoire et constituer un accélérateur du développement pour les opérations d'aménagement actives ou à venir : ainsi de la ZAC de Villaroy, mais également de la nouvelle opération voisine de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Elle justifie ainsi la définition de programmations ambitieuses tant en matière de logement que de développement économique.

Parallèlement, **l'opération de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin**, pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay, doit se déployer autour de la future gare sur l'ex-friche Thalès, une fraction de la partie Ouest du Technocentre et une partie des terrains relevant aujourd'hui de la ZAC de Villaroy. Elle vise à permettre le développement de près de 2000 logements et cible la création d'un pôle d'innovation, pilier économique du cluster Paris-

Saclay en synergie avec le Technocentre Renault. Le potentiel global de ces programmes pourrait être d'environ 300 000 m² de SDP.

Il importe de souligner à cet égard que tant SQY que l'EPA Paris-Saclay et la commune de Guyancourt ont à cœur **d'assurer un développement articulé et coordonné de la ZAC de Villaroy et de celle de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin**, tant en ce qui concerne la cohérence des programmations étudiées (besoins en équipements, typologies des logements, nature de l'activité…), que leur temporalité et leurs modalités de mise en œuvre, de façon à assurer un rythme de développement cohérent et réaliste au regard des conditions de marché. Un travail conjoint est mené en vue d'aboutir à la conception d'un projet urbain partagé ; SQY et l'EPAPS partagent même certaines études, comme l'étude d'impact qui est commune aux deux opérations.

3.3 Evolution du périmètre

Le périmètre de la ZAC Villaroy est appelé à être modifié pour tenir compte de la création prochaine de la ZAC dite « ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin » par l'EPA Paris Saclay.

En effet, le périmètre de cette future ZAC couvre à la fois des lots (lots T07, T06, M09, M07, A17) et des voiries (rues Guynemer et Léon Blum) actuellement inscrits dans la ZAC Villaroy. **Une partie du foncier de la ZAC Villaroy sera donc soustraite et intégrée à la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.**

La superficie de la ZAC est donc en diminution suite à la modification du périmètre conformément au plan et au tableau ci-après.

Figure 97 : Synthèse de l'évolution de la surface de la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)

Surface initiale de la ZAC Villaroy	783 000 m²
Surface projetée suite à la modification du périmètre de la ZAC de Villaroy	724 000 m²
Différence	**- 60 000 m²**

La différence entre le périmètre initial (pointillé blanc et rouge) et le périmètre modificatif (fond bleu) est représenté ci-dessous par un quadrillé rouge.

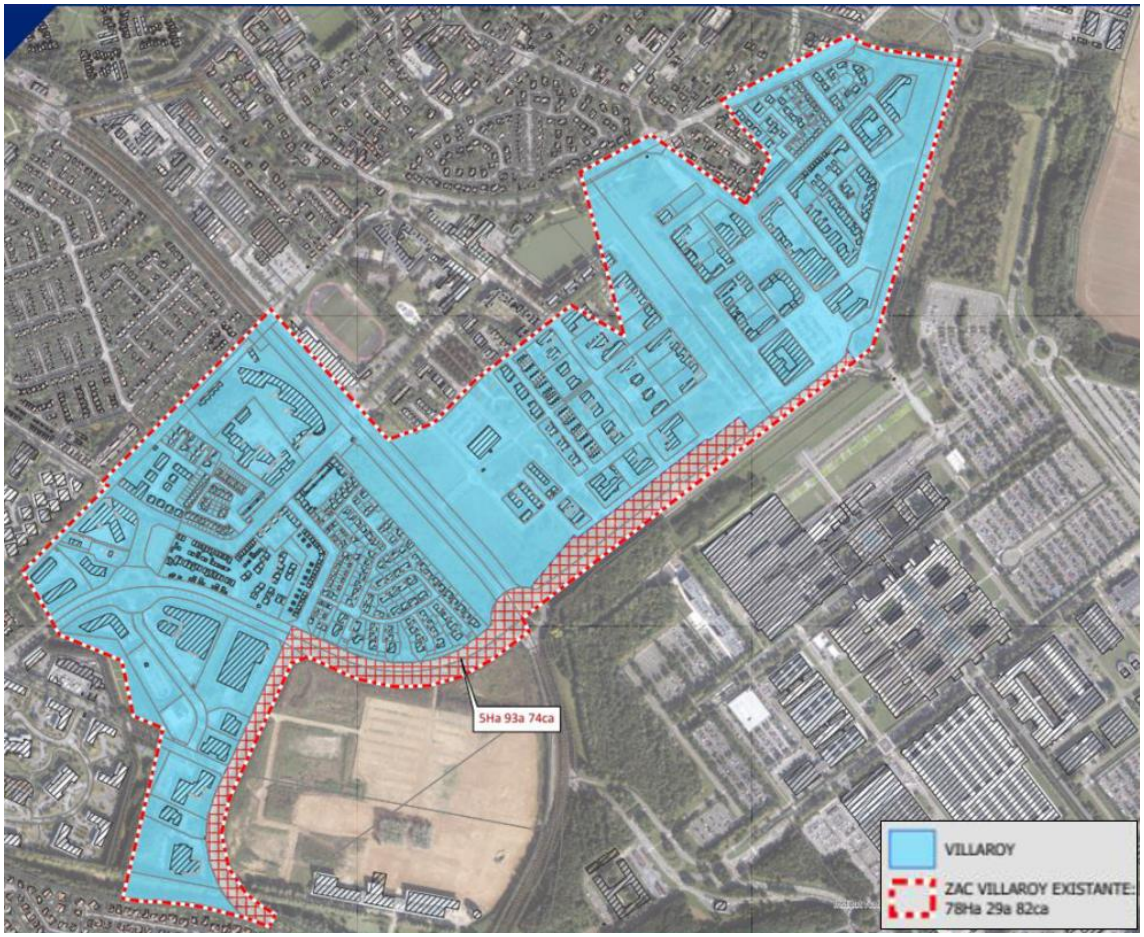


Figure 98 : Evolution du périmètre de la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)

3.4 Programmation

3.4.1 Programmation initiale et révisée

Le tableau suivant présente les SDP en m² proposées par la ZAC créée en 1993 et modifiée en 2006, selon le zonage (UM : zone urbaine à vocation mixte et UA : zone urbaine destinée à l'habitat et aux activités compatibles avec l'habitat).

Tableau 9 : Foncier proposé par la programmation du dossier de création de 1993 et de modification de 2006 (Source : Saint-Quentin-en-Yvelines, 2024)

	UM	*UA*	*Total ZAC*
Logements	194 000		194 000
Commerces / services	15 000		15 000
Equipements	9 000	16 000	25 000
Activités		90 000	90 000
Total	**218 000**	**106 000**	**324 000**

Le dossier initial de la ZAC de Villaroy prévoyait la construction de 324 000 m² de surface de plancher. Aujourd'hui un peu moins de 265 000 m² ont été consommés, faisant apparaître une constructibilité résiduelle globale de 60 000 m² environ. **Cette constructibilité est insuffisante pour assurer l'urbanisation de l'ensemble des lots pour les différentes destinations autorisées**.

Ainsi, la ZAC Villaroy a atteint en 2007 sont objectif initial concernant la programmation des logements (nombre, formes urbaines, tailles et types de financement). Cependant, ce programme de logement, axée sur une forte part de logements de petite taille, **n'offre pas aux familles la possibilité de poursuivre leurs parcours résidentiels sur place.**

3.4.2 Programmation du projet modificatif de 2024

Actuellement environ 7,34 ha de terrains sont destinés à recevoir un programme de construction sur la ZAC de Villaroy, dont :

- 1,45 ha situés dans le secteur UM1a22 destinés à recevoir de l'habitat, des commerces, des services, et des équipements ;
- 5,89 ha situés dans le secteur UA7b22 destinés à recevoir de l'activité.

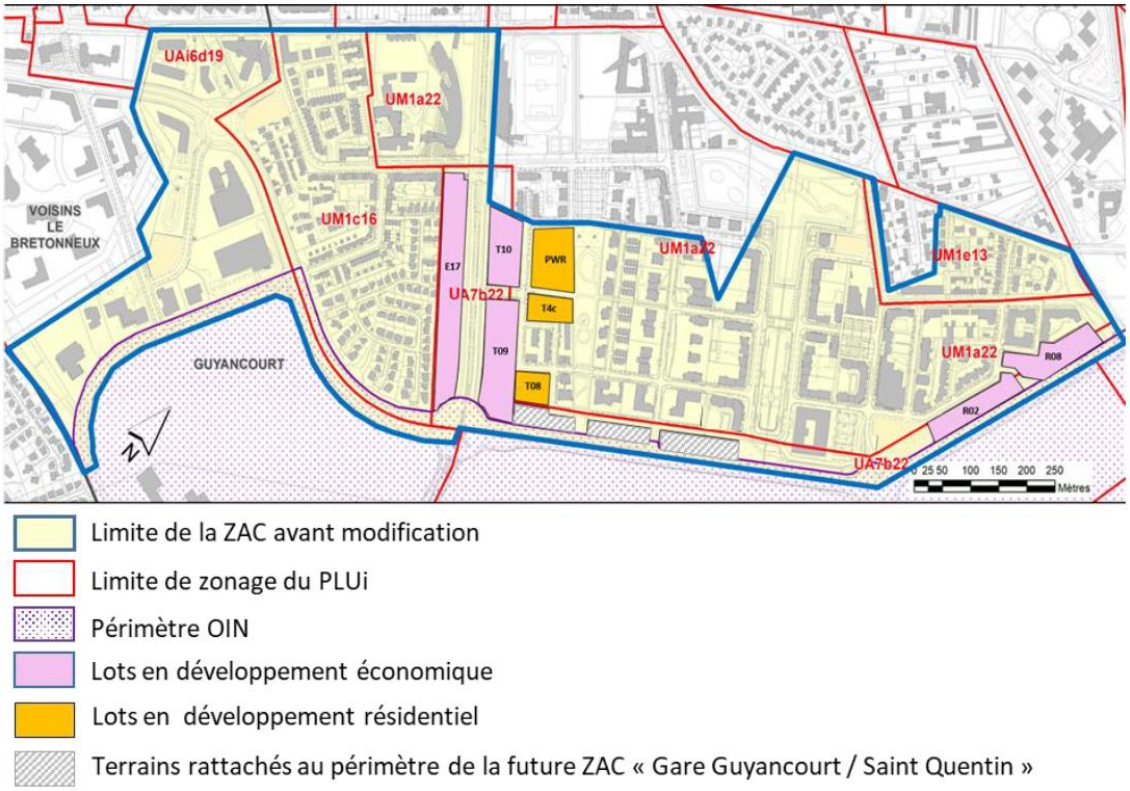


Figure 99 : Synthèse des lots restants à développer sur la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)

3.4.2.1 Evolution des droits à construire dédiés au développement économique

Une fois les terrains rattachés à la future ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin », il reste 5 lots à construire à vocation d'activités. Compte tenu de la surface des lots et de leur potentiel de développement, dans le cadre notamment de l'arrivée de la ligne 18 et des besoins qu'elle sera susceptible de générer en matière de développement économique, **il apparaît nécessaire d'augmenter les droits à construire en matière d'activité,** permettant de consolider la vocation économique de la ZAC Villaroy, pour une **constructibilité supplémentaire d'environ 48 000m² SDP.**

Tableau 10 : Programmation des lots d'activités restants de la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2023)

activités			
lot	S.m² terrain	bureaux	SdP m²
R02	6 317	(R+3)	10 107
R08	7 440	(R+3)	11 904
T09	11 695	(R+5)	28 068
T10	7 248	(R+5)	17 395
E17	15 870	(R+5)	38 088
TOTAL	48 570		105 562

3.4.2.2 Evolution des droits à construire résidentiels

Les derniers lots à vocation de « logements » restants à construire de la ZAC Villaroy nécessitent une augmentation de la constructibilité logement de la ZAC **d'environ 26 000 m² SDP**.

L'étude capacitaire sur ces derniers lots, fondée sur une zone autorisant au maximum 50% d'emprise au sol des constructions, 45% d'espaces verts, maximum 16 m de hauteur des constructions et 70 m² de SDP par logement, a montré les capacités théoriques suivantes :

- **T08** : surface de terrain 3 654 m² soit environ 6 000m² de SDP
- **T4c** : surface de terrain 3 431 m² soit environ 6 000m² de SDP
- **PWR** : surface de terrain 7 915 m² soit environ 14 000m² de SDP

Soit un capacitaire théorique total d'environ **380 logements**.

La visualisation aérienne de la localisation de ces lots est présentée sur la figure ci-après.

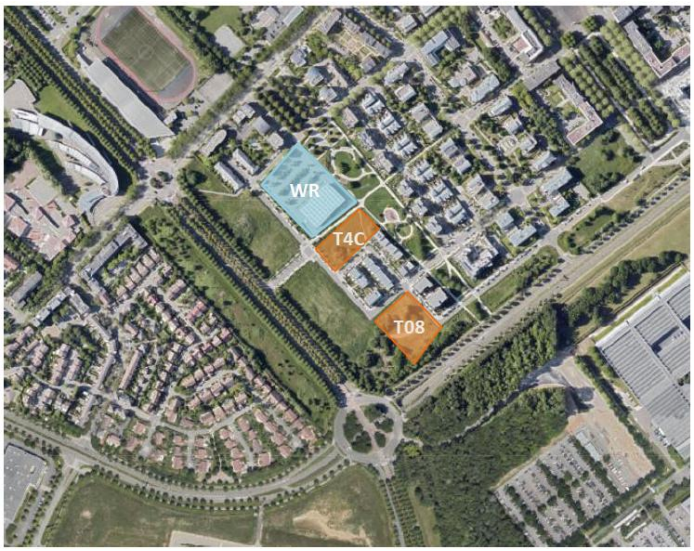


Figure 100 : Localisation des derniers lots destinés aux logements (Source : SQY, 2023)

3.4.2.3 Equipements

Les besoins liés aux équipements d'infrastructures feront l'objet des études nécessaires au regard de la programmation envisagée. En ce qui concerne les équipements de superstructure**, il n'est pas identifié à ce stade de besoins spécifiques qui imposeraient la création de nouveaux équipements**.

A partir d'un programme global qui aura fait l'objet d'une validation conjointe par SQY et par la commune de Guyancourt, il sera toutefois possible d'évaluer les différents besoins en équipements publics pour accueillir les nouveaux habitants et usagers.

3.4.3 Synthèse de l'évolution de la programmation de la ZAC Villaroy

En conclusion, la modification de la ZAC Villaroy implique une augmentation des surfaces de plancher de 48 000 m² SDP pour le développement économique et activités et de 26 000 m² SDP pour les logements, soit respectivement 46% et 13% d'augmentation par rapport à la programmation initiale.

Le tableau suivant synthétise l'évolution des surfaces de plancher projetées.

Figure 101 : Evolution des surfaces de plancher projetées pour la ZAC de Villaroy (Source : SQY, 2024)

	Surfaces initiales modifiées en 2007 en m²	Surfaces projetées modification 2024 en m²		Evolution
			m²	%
Logements	194 000	220 000	26 000	+13%
Commerces / services / activités	15 000 + 90 000 = 105 000	153 000	48 000	+45%
Equipements	25 000	25 000	-	-
Total	**324 000**	**398 000**	**+ 74 000**	**+23%**

3.5 Stationnement

Au droit de la ZAC Villaroy, aucun stationnement en silo n'est prévu mais du stationnement sur la parcelle associée à un aménagement des espaces publics permettant une offre de stationnement complémentaire.

Les stationnements pour les lots résidentiels seront en souterrains alors que les places de stationnement pour les lots d'activités seront en surface.

Les principes suivis en termes de stationnement sont ceux du PLUi de SQY :

Pour la destination d'habitation :

- 1 place / 60 m² SDP avec un minimum d'1 place par logement ;
- Réduction à 1 place / logement dans un rayon de 500 m autour des gares.

Pour la destination d'habitation logement locatif :

- 1 place / logement ;
- Réduction à 0,5 place / logement, dans un rayon de 500 m autour des gares.

Pour l'activité :

- Bureaux : 1 place / 50 m² SDP ;
  - Réduction à 1 place / 70 m², dans un rayon de 500 m autour des gares ;
- Commerce : 1 place / 60 m² ;
- Artisanat : 1 place / 60 m² SDP ;
  - Réduction à 1 place / 75 m², dans un rayon de 500 m autour des gares.

Le tableau suivant présente la synthèse du nombre de places de stationnement correspondant à la surface de plancher à construire issue de la présente modification de la ZAC Villaroy.

Tableau 11 : Synthèse du nombre de places de stationnement – ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)

	Logements	Activités/commerces/ services
Nombre de places	**Environ 434 nouvelles places**	**Environ 1 760 nouvelles places**

3.6 Insertion paysagère

Le développement des lots restants se fera selon les prescriptions issues de la modification de 2007, en termes d'insertion urbaine, paysagère et architecturale.

L'avenue de l'Europe comprend des alignements d'arbres qualitatif permettant une transition paysagère forte sur la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

De plus, l'écran végétal présent permet de mettre à distance les lots T10, T09 et E17 situés de part et d'autre de l'avenue de l'Europe, et des autres axes forts de transport de l'agglomération. Cet écran végétal offre également une qualité de circulation importante en temps de canicule.

La figure suivante montre la localisation de l'écran végétal au sein du mail planté (tireté jaune) à proximité des futurs lots de logements (WR, T4c et T08).



Figure 102 : Localisation du mail planté (tireté jaune) à proximité des lots à bâtir (Source : Suez Consulting, 2024)

La localisation des lots à bâtir T09, T10 et E17 situés le long de l'avenue de l'Europe et de l'écran végétal formé par les arbres présents (tireté jaune) est présentée sur la figure suivante.



Figure 103 : Ecran végétal le long de l'avenue de l'Europe (tireté jaune), à proximité des lots à bâtir (Source : Suez Consulting, 2024)

Pour les lots activités R02 / R08 au Nord de la ZAC le long de l'avenue Léon Blum, les hypothèses d'aménagement sont en cours d'étude et en attente de validation. Ainsi, aucune information sur l'insertion paysagère n'est à ce jour disponible.

3.7 Procédure de modification et concertation

En application de l'article R 311-12 du Code de l'Urbanisme, la modification d'une zone d'aménagement concerté est prononcée dans les formes prescrites pour la création de la zone. Elle requiert par ailleurs en application de l'article L 103-2 du même code l'organisation d'une démarche de concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

En conséquence, il est nécessaire de délibérer à la fois sur les objectifs poursuivis et les modalités de concertation mis en œuvre.

Les modalités de la concertation à intervenir doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet.

Il a été proposé de les fixer de la façon suivante pendant la durée de l'élaboration du projet :

- Information sur les sites internet de Saint Quentin en Yvelines et de la commune de Guyancourt, ainsi que dans les magazines des deux collectivités ;
- Mise à disposition au siège de Saint Quentin en Yvelines ainsi qu'à la mairie de Guyancourt d'un dossier de présentation de la procédure de modification, qui sera alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études, ainsi qu'un registre destiné à recueillir les observations du public ;
- Organisation de réunions publiques d'information.

3.8 Calendrier du projet

Les travaux de construction des lots résidentiels T4c et T08, liés à la modification de la ZAC Villaroy devraient débuter au plus tôt en début d'année 2026, pour un objectif de livraison estimé début 2028.

Concernant le dernier lot résidentiel PWR, le démarrage des travaux ne sera effectif qu'après reconstitution de l'équipement du pavillon W. Rousseau sur l'emprise de la nouvelle ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Une livraison prévisionnelle est estimée, entre 2029 et 2031.

Les Lots d'activité ne sont pour l'instant pas à l'étude. Aucun calendrier de réalisation n'est établi à ce jour.

3.9 Solutions de substitutions raisonnables

La solution de substitution raisonnable correspondant au projet de modification de la ZAC Villaroy est tout simplement le maintien de la situation actuelle. Ce scénario correspond donc à la finalisation de la ZAC Villaroy telle qu'elle a été programmée initialement.

Dans ce cadre, la ZAC Villaroy ne pourrait pas s'articuler avec le projet de création de la Gare Guyancourt – Saint-Quentin. En effet, il n'est juridiquement pas possible d'approuver un dossier de création de ZAC dont le périmètre est couvert, même partiellement, par un dossier de ZAC existant.

Par ailleurs, la programmation initiale est insuffisante pour assurer l'urbanisation de l'ensemble des lots, et ne permet pas d'être en accord avec les développements majeurs à proximité : ligne 18 et ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.