



SAINT-CYR-L'ÉCOLE

RÉVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Rapport de présentation

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Municipal en date du :

04 octobre 2017

Le Maire :

Volet 1

DIAGNOSTIC

SOMMAIRE

Préambule.....	8
I. Résidents, actifs et usagers, quels besoins et quelles réponses ?.....	9
1. Saint-Cyr-l'Ecole, une commune attractive pour les familles avec enfants	10
a) Une population en moyenne plus jeune et plus riche qu'avant	10
La croissance démographique pend de l'ampleur.....	10
L'attractivité résidentielle s'exerce sur les jeunes ménages.....	11
Les proportions d'actifs ayant un emploi et de cadres et professions intellectuelles supérieures augmente.....	12
b) De nombreux logements sociaux et des grands logements	14
c) Quels sont les besoins en logements à l'horizon 2030 pour maintenir l'effectif de population de 2011 ?	17
Les mécanismes de consommation des logements	18
Le phénomène de renouvellement.....	18
L'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale	18
La variation des logements vacants	19
La variation des résidences secondaires	20
Le récapitulatif de la période inter-censitaire	20
Les perspectives d'évolution	21
En tenant compte du maintien du phénomène de renouvellement entre 2011 et 2030.....	21
En tenant compte de l'évolution du nombre moyen d'occupants par résidences principales entre 2011 et 2030.....	21
En tenant compte du maintien des résidences secondaires.....	22
En tenant compte du maintien du taux de logements vacants	22
Le récapitulatif.....	22
d) Quels sont les besoins en logements à l'horizon 2030 au regard des différents scénarii de développement démographiques ?.....	23
e) Les équipements.....	24
Les équipements de la petite enfance	24
Les équipements scolaires et d'enseignement	25
Les équipements pour les personnes âgées.....	27
Localisation des équipements administratifs et de santé.....	27
Les équipements culturels et de loisirs	28
Les équipements sportifs	29
Les réseaux.....	29

Les équipements gérés par le département	29
Les besoins et projets.....	30
f) Les besoins en équipements.....	30
2. Les actifs et les activités	32
a) Un recul du chômage mais une diminution du nombre d'employés et d'ouvrier.....	32
b) Des actifs de plus en plus mobiles pour accéder à l'emploi	34
c) Les activités économiques.....	36
Une économie développée mais une diminution du nombre d'emplois	36
Les établissements actifs, Saint-Cyr-l'Ecole, une ville des flux	39
II. L'évolution dans le respect du cadre de vie existant	43
1. Les supports de déplacements	44
a) Plan général de la commune.....	44
b) Voies routières	46
Comptages routiers	47
Le bruit des infrastructures routières.....	47
- Stationnement	48
Les stationnements autour des équipements.....	48
Les commerces et services	49
c) Voies déplacements doux	50
d) Infrastructures de transports en commun	53
La gare	53
Accessibilité aux transports collectifs.....	54
Le bruit des infrastructures ferrés.....	54
Les bus.....	55
Les projets.....	56
La tangentielle Ouest	56
Un projet de transport en site propre innovant	56
e) L'Aérodrome.....	56
Le bruit de l'aérodrome	56
2. L'analyse du tissu urbain	58
a) Les composantes de la morphologie urbaine.....	58
b) Structure urbaine	59
La ville Sud : un espace ville fragmenté.....	61
La ville Nord : la Rue Gabriel Péri et l'Avenue Pierre Curie, deux axes structurants pour un tissu urbain composite.....	71

Les axes structurants.....	74
L'avenue Pierre Curie.....	75
La rue Gabriel Péri	77
Les secteurs composites.....	80
3. Les potentiels de constructions.....	89
a) Le potentiel de construction	89
b) Les propriétés foncières	94
III. Saint-Cyr-l'Ecole, positionnement régional à l'horizon 2030.....	95
1. Situation actuelle et évolution prévisible	96
a) Les réseaux de mobilité franciliens	97
b) Le développement économique.....	104
c) 1.3 Le développement résidentiel	107
2. Acteurs et projets.....	112
a) Les objectifs nationaux	112
Le Schéma régional de coopération intercommunale	112
L'établissement public Paris-Saclay et l'opération d'intérêt national	114
Les périmètres.....	114
Le contrat de développement territorial Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy.....	116
La territorialisation de l'offre de logements (TOL).....	120
L'objectif de 25% de logements sociaux	120
Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage des Yvelines.....	120
b) Les objectifs régionaux	121
Le Schéma directeur de la Région Île-de-France	121
Objectifs d'augmentation de la densité.....	122
Possibilités d'extension urbaine	124
Objectifs de préservation de l'environnement.....	125
Objectifs de liaison.....	126
Le plan de déplacements urbains.....	127
Le schéma régional de cohérence écologique	129
c) Les objectifs départementaux.....	135
Le Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY).....	135
Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée.....	139
Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique des Yvelines.....	139
Le Schéma Départemental pour l'Accueil et l'Habitat des Gens du Voyage 2013.....	140

Le Schéma départemental des espaces naturels (SDEN)	140
d) Les objectifs intercommunaux.....	141
Les politiques de mobilité.....	141
Le Plan Local de Déplacements	141
Auto et stationnement	142
Déplacements doux	142
Les politiques de développement économique.....	144
Le programme local de l'habitat.....	145
e) Les projets engagés sur la commune et leur capacité à répondre aux objectifs supra et intercommunaux.....	149
Les contrats de développement de l'offre résidentielle	149
Le secteur Charles Renard	149
Les terrains du Groupe A.D.P.....	149
Le secteur Santos Dumont ou les Portes de Saint-Cyr	149
Projets à proximité de la commune.....	150

Préambule

Par délibération en date du 03 décembre 2014 la Commune de Saint-Cyr-l'Ecole a prescrit la révision de son plan local d'urbanisme.

Cette démarche permettra à la Commune de mettre en œuvre ses projets d'urbanisme.

Elle lui permettra également de mettre en place son projet de développement à l'horizon 2030.

À cet horizon, les projets d'aménagement et de création de transports en commun engagés sur ou à proximité du territoire communal auront un impact important sur son développement.

La Commune doit dès aujourd'hui anticiper cet impact.

Le plan local d'urbanisme lui permettra de poser les conditions auxquelles les constructions nouvelles pourront être réalisées.

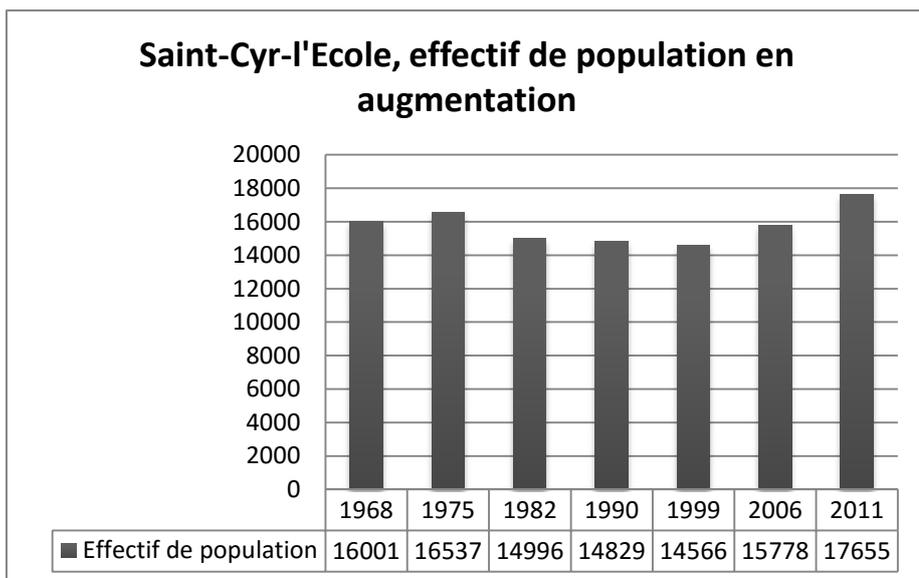
I. Résidents, actifs et usagers, quels besoins et quelles réponses ?

1. Saint-Cyr-l'Ecole, une commune attractive pour les familles avec enfants

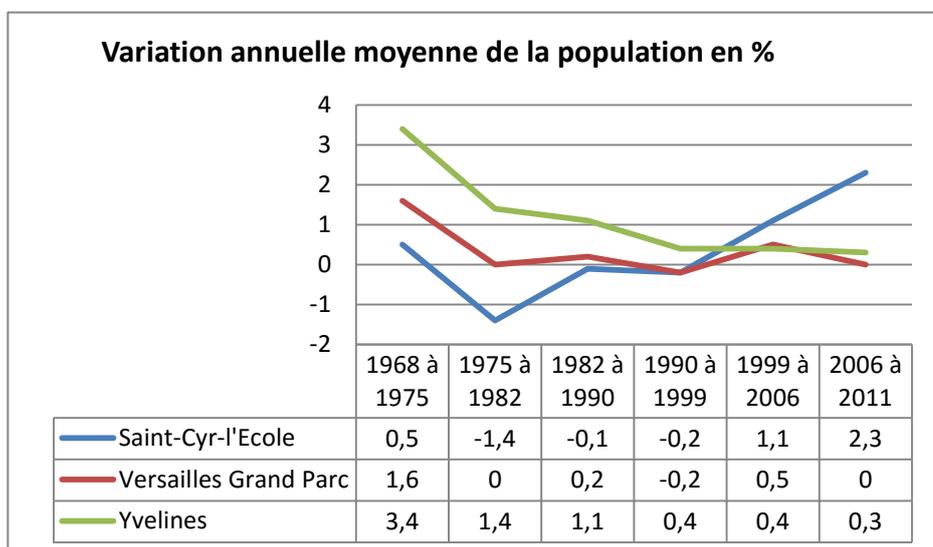
Sauf exception mentionnée, les données exploitées ci-après ont été produites par l'INSEE.

a) Une population en moyenne plus jeune et plus riche qu'avant

La croissance démographique prend de l'ampleur



Après une importante perte de population sur les périodes intercensitaires de 1975 à 1999, Saint-Cyr-l'Ecole recommence à gagner en population à partir de 1999.



La croissance démographique à Saint-Cyr-l'Ecole a été plus tardive que dans le reste de la communauté d'agglomération et du département.

Ce constat est valable au regard du solde naturel comme du solde apparent des entrées-sorties.

Parallèlement la diminution du nombre moyen d'occupants par résidence principale a induit une augmentation du besoin en logements plus importante que l'augmentation de la population.

Evolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale :

	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
Saint-Cyr-l'Ecole	3,44	3,22	2,84	2,66	2,50	2,49	2,54
Versailles Grand Parc	3,21	2,98	2,74	2,63	2,51	2,46	2,44
Yvelines	3,35	3,15	2,95	2,85	2,69	2,59	2,55

Toutefois, uniquement pour Saint-Cyr-l'Ecole on observe entre 2006 et 2011 une augmentation de cette moyenne.

L'attractivité résidentielle s'exerce sur les jeunes ménages

2011, Population par grandes tranches d'âge, en % :

	Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles Grand Parc	Yvelines
0 à 14 ans	23	19,8	20,7
15 à 29 ans	21	19,8	18,7
30 à 44 ans	24,5	20,8	21,1
45 à 59 ans	16	18,5	20,2
60 à 74 ans	9,4	12,7	12,6
75 ans ou plus	6,2	8,5	6,8

Les personnes de moins de 45 ans sont mieux représentées à Saint-Cyr-l'Ecole que dans le reste de la communauté d'agglomération et du département. Cette distinction s'est amplifiée depuis 2006.

	Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles Grand Parc	Yvelines
Ménages d'une personne	29,9	33,8	28,7
Couple sans enfant	23	25,1	25,1
Couple avec enfant(s)	33,9	31,2	34,8
Famille monoparentale	10,7	7,6	9,3

En comparaison de l'ensemble de la communauté d'agglomération, Saint-Cyr-l'Ecole est plus attractive pour les familles avec enfants. Cette caractéristique s'est accentuée pour Saint-Cyr-l'Ecole entre 2006 et 2011.

2011, Saint-Cyr-l'Ecole, ménages selon leur composition :

	Nombre et % de ménages			
	2011	%	2006	%
Ensemble	6 957	100	6 332	100
Ménages d'une personne	2 082	29,9	1 974	31,2
Autres ménages sans famille	171	2,5	199	3,1
Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :	4 704	67,6	4 159	65,7
<i>un couple sans enfant</i>	1 597	23	1 505	23,8
<i>un couple avec enfant(s)</i>	2 361	33,9	1 997	31,5
<i>une famille monoparentale</i>	746	10,7	657	10,4

Les proportions d'actifs ayant un emploi et de cadres et professions intellectuelles supérieures augmente

Saint-Cyr-l'Ecole, population de 15 à 64 ans par type d'activité :

	2011	2006
Ensemble	11 521	10 520
Actifs en %	78,6	76,7
- <i>actifs ayant un emploi en %</i>	<i>72,3</i>	<i>69,8</i>
- <i>chômeurs en %</i>	<i>6,3</i>	<i>6,9</i>
Inactifs en %	21,4	23,3
- <i>élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %</i>	<i>11,5</i>	<i>11,9</i>
- <i>retraités ou préretraités en %</i>	<i>4</i>	<i>5,3</i>
- <i>autres inactifs en %</i>	<i>5,9</i>	<i>6,2</i>

Dans la population de 15 à 64 ans, les catégories à connaître une diminution de proportion sont les retraités, pré-retraités et autres inactifs. la proportion d'actifs ayant un emploi augmente légèrement.

Saint-Cyr-l'Ecole, population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle :

	2011				2006			
			dont actifs ayant un emploi				dont actifs ayant un emploi	
Ensemble	9 055	%	8 331		8 078	%	7 351	
Agriculteurs exploitants	0	0%	0	0%	6	0%	6	0%
Artisans, commerçants, chefs entreprise	243	3%	223	3%	215	3%	183	2%
<i>Cadres et professions intellectuelles supérieures</i>	<i>2 725</i>	<i>30%</i>	<i>2 672</i>	<i>32%</i>	<i>1 820</i>	<i>23%</i>	<i>1 751</i>	<i>24%</i>
Professions intermédiaires	2 462	27%	2 278	27%	2 074	26%	1 958	27%
<i>Employés</i>	<i>2 508</i>	<i>28%</i>	<i>2 255</i>	<i>27%</i>	<i>2 692</i>	<i>33%</i>	<i>2 434</i>	<i>33%</i>
<i>Ouvriers</i>	<i>1 041</i>	<i>11%</i>	<i>904</i>	<i>11%</i>	<i>1 194</i>	<i>15%</i>	<i>1 019</i>	<i>14%</i>

Entre 2006 et 2011, la proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures a augmenté au détriment de la proportion d'employés et d'ouvriers. La proportion de professions intermédiaires augmente également mais de seulement 1%.

Ce phénomène s'observe aussi à l'échelle du département mais dans une bien moindre mesure.

Les taux observés à Saint-Cyr-l'Ecole en 2011 se rapprochent de ceux observés à l'échelle de la communauté d'agglomération.

2011, lieu de résidence des personnes d'1 an ou plus habitant auparavant, en % :

	Saint-Cyr- l'Ecole	Versailles Grand Parc	Yvelines
Même logement	88	87,8	89,8
Autre logement de la même commune	2,1	3,6	2,9
Autre commune du même département	3,3	2,6	3,1
Autre département de la même région	2,4	2,8	2
Autre région en France métropolitaine	2,9	2,2	1,4
Autre région dans un Dom	0,2	0,1	0,1
Hors de France métropolitaine ou d'un Dom	1,1	1	0,6

2011, lieu de résidence des personnes d'1 an ou plus habitant auparavant hors de la commune, en % :

	Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles Grand Parc	Yvelines
Autre commune du même département	33%	30%	43%
Autre département de la même région	24%	32%	28%
Autre région en France métropolitaine	29%	26%	19%
Autre région dans un Dom	2%	1%	1%
Hors de France métropolitaine ou d'un Dom	11%	11%	9%

Parmi les nouveaux emménageant en 2010, la proportion de ceux arrivant d'une autre région est plus importante à Saint-Cyr-l'Ecole que sur l'ensemble de la communauté d'agglomération et du département. La proportion de personnes venant d'un autre département d'Ile-de-France est moins élevée pour Saint-Cyr-l'Ecole que pour la communauté d'agglomération et le département.

Synthèse

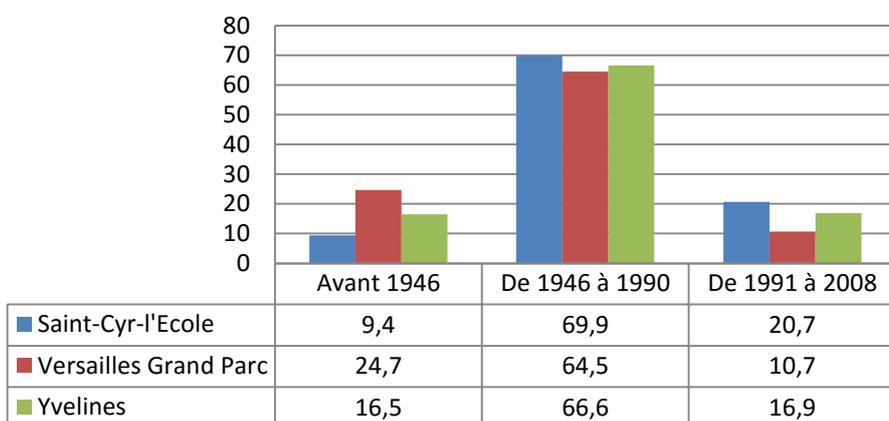
Il se pourrait que l'attractivité démographique exercée antérieurement par les communes environnantes se soit reportée sur Saint-Cyr-l'Ecole.

Sur la dernière période intercensitaire la proportion de familles avec enfants, la proportion d'actifs ayant un emploi et la proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures ont augmenté.

b) De nombreux logements sociaux et des grands logements

En 2011 le parc de logements de Saint-Cyr-l'Ecole compte 7392 logements, dont 6958 résidences principales.

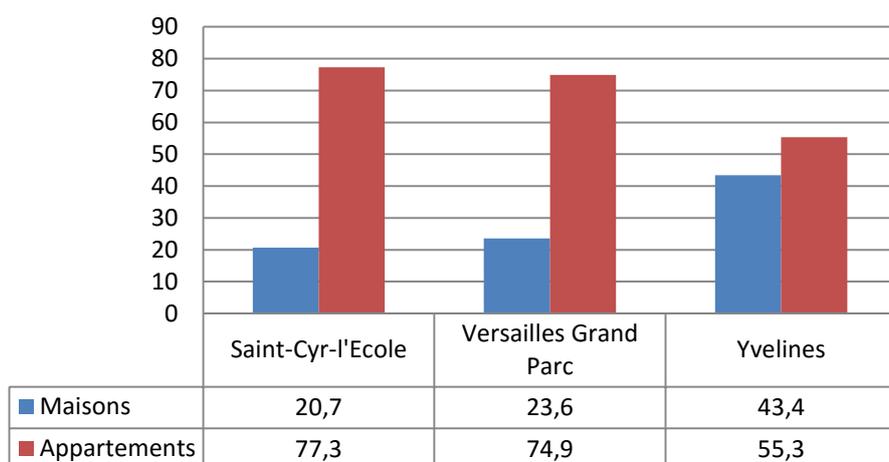
2011 Résidences principales construites avant 2009
selon la période d'achèvement, %



C'est sur la période de 1946 à 1990 que la plus grande proportion de logements a été construite.

A Saint-Cyr-l'Ecole, parmi les logements construits avant 2009, ce sont 90% des logements qui ont été construits entre 1946 et 1990.

2011 Catégories et types de logements, en %

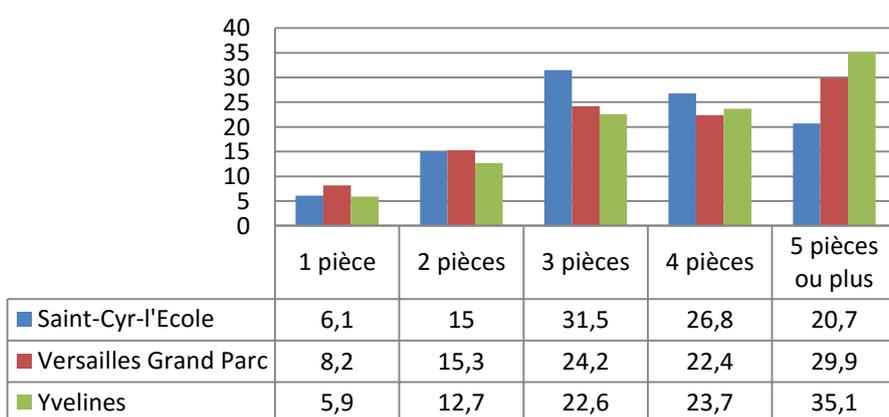


En comparaison de Versailles Grand Parc et des Yvelines, le parc de Saint-Cyr-l'Ecole est peu diversifiés.

77% des logements sont des appartements.

En 2006 les appartements représentaient 75% du parc de logements.

2011 Résidences principales selon le nombre de pièces,
en %



Le parc de logements de Saint-Cyr-l'Ecole se distingue par une importante proportion de logements de 3 et 4 pièces.

Saint-Cyr-l'Ecole, nombre de logements créés entre 2006 et 2011, par nombre de pièces :

	2006-2011
Ensemble	626
1 pièce	6
2 pièces	160
3 pièces	205
4 pièces	78
5 pièces ou plus	177

En 2011, 29.9% des ménages sont des personnes seules et 23% des ménages sont des couples sans enfants.

Parmi les familles avec enfants, 78% ont 1 ou 2 enfants.

En 2011, 70% des ménages sont des ménages d'une personne, de couple sans enfants ou de couples avec un seul enfant. Ce sont donc 70% des ménages qui sont potentiellement intéressés par un logement de 2 ou 3 pièces. Or la proportion de ces logements ne représente que 46.5% des résidences principales.

Pièce d'habitation : Cette notion recouvre les pièces à usage d'habitation (y compris la cuisine si sa surface excède 12 m²) ainsi que les pièces annexes non cédées à des tiers (chambres de service...). Ne sont pas comptées les pièces à usage exclusivement professionnel ainsi que les entrées, couloirs, salles de bain,...

2011 Résidences principales selon le statut d'occupation, en % :

	Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles Grand Parc	Yvelines
Propriétaire	40,6	54,6	59,7
Locataire	57,9	41	37,8
<i>dont d'un logement HLM loué vide</i>	<i>32,6</i>	<i>15,5</i>	<i>18,8</i>
Logé gratuitement	1,5	4,5	2,5

En 2011, Saint-Cyr-l'Ecole se démarque de la communauté de communes et du département par un important taux de locataires et de personnes logées dans un H.L.M loué vide.

Entre 2006 et 2011, le nombre de résidences principales occupées comme HLM loués vides a diminué à Saint-Cyr-l'Ecole, passant de 2 857 unités à 2 272. En 2009, selon les informations fournies dans le PLH2, la commune compte 2 691 logements sociaux. Dans tous les cas, le taux de logements sociaux est largement supérieur aux 25% imposés par la loi dite « Duflot ».

L'ancienneté d'emménagement dans les HLM loués vides est de 14.5 ans en moyenne à Saint-Cyr-l'Ecole, contre 14.3 ans dans la communauté d'agglomération et 12.7 ans dans le département. Or, pour les locataires du parc privé, la moyenne est de 10 ans.

Une aire de campement des gens du voyage non autorisée existe à Saint-Cyr-l'Ecole. La commune envisage de s'associer à la Commune de Guyancourt pour répondre à ces besoins.

Synthèse

Saint-Cyr-l'Ecole se distingue par sa capacité à proposer des appartements et des logements de 3 et 4 pièces. Les parcs de logements de Versailles Grand Parc et des Yvelines présentent une proportion plus importante de maisons et de logements de 5 pièces et plus.

La proportion des logements de deux pièces a augmenté à Saint-Cyr-l'Ecole entre 2006 et 2011. Toutefois, la proportion de résidences principales de 2 et 3 pièces reste basse (46.5%) en comparaison

des ménages potentiellement intéressés (70%).

Le taux de logements sociaux reste très largement supérieur au taux de 25% imposé par la loi Duflot.

c) Quels sont les besoins en logements à l'horizon 2030 pour maintenir l'effectif de population de 2011 ?

Le point mort calculé ci-après évalue le nombre de logements qu'il est nécessaire de produire pour que l'effectif de population recensé en 2011 puisse être maintenu jusqu'en 2030.

Focus sur l'occupation de l'espace

L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Paris a mené une étude sur l'occupation des sols de l'Île de France en 2012.

Il apparaît qu'en 2012, la commune comptait :

- 52,6 % d'espaces construits artificialisés
- 24,1 % d'espaces ouverts artificialisés
- 23,3 % d'espaces agricoles, forestiers et naturels

Entre 2008 et 2012, les espaces ouverts artificialisés ont augmenté de 18,63 hectares

Occupation des sols	Surface 2008	Surface 2012
Bilan Forêts	26,67	26,67
2 Milieux semi-naturels	36,15	29,66
3 Espaces agricoles	72,63	62,26
4 Eau	0,44	0,44
Espaces agricoles, forestiers et naturels	135,89	119,03
5 Espaces ouverts artificialisés	93,64	112,28
Espaces ouverts artificialisés	93,64	112,28
6 Habitat individuel	90,81	90,47
7 Habitat collectif	46,00	48,46
8 Activités	16,21	16,10
9 Equipements	51,40	32,80
10 Transports	76,26	80,54
11 Carrières, décharges et chantiers	0,83	11,34
Espaces construits artificialisés	281,50	279,72
Total	511,03	511,03



Les mécanismes de consommation des logements

L'augmentation du besoin en logements n'est pas uniquement induite par une augmentation de la population.

Quatre phénomènes sont à prendre en compte et vont consommer une partie du parc nouvellement construit :

- le renouvellement,
- l'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale,
- la variation du parc de logements vacants,
- et la variation du parc de résidences secondaires.

Une estimation de cette consommation de logements peut être faite pour les années antérieures.

Le phénomène de renouvellement

Parallèlement à la construction de nouveaux logements, certains logements sont démolis, abandonnés ou affectés à un autre usage (commerces, bureaux...). Ceci correspond au phénomène de « renouvellement ». Parfois, à l'inverse, ce phénomène se produit dans le sens d'une nouvelle production de logements : des locaux d'activités sont transformés en logements, ou des logements divisés en plusieurs logements supplémentaires.

Le renouvellement se calcule en comparant le nombre de logements construits durant une période intercensitaire et la variation du parc total de logements durant la même période.

Phénomène de renouvellement (bilan des changements d'affectation) entre 2006 et 2011	
Evolution du nombre de logements (A)	812
Nombre de logements achevés sur la période (source : étude programmation des équipements de 2009) (B)	1139
Impact du phénomène de renouvellement en nombre de logements (C=B-A)	327
Taux de renouvellement en % (C/nombre de logements en 2006/nombre d'années)	1,0%

Source : INSEE, PLH2 Versailles Grand Parc

L'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale

Le parc de logements se doit d'être suffisant pour répondre aux besoins issus des nouveaux comportements sociaux. De manière générale, l'augmentation du nombre de ménages de taille réduite entraîne notamment des besoins plus importants en matière de logements.

L'évolution du nombre de personnes par ménage résulte :

- *de la progression des divorces, des séparations,*
- *de l'allongement de la durée des études retardant l'installation en ménage*
- *de l'allongement de la durée de vie moyenne, allongeant la durée pendant laquelle les parents vivent une fois les enfants partis.*

Il en résulte donc une évolution du besoin en logements.

Nombre moyen d'occupants par résidence principale							
	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
Saint-Cyr-l'Ecole	3,44	3,22	2,84	2,66	2,50	2,49	2,54
CA Versailles Grand Parc	3,21	2,98	2,74	2,63	2,51	2,46	2,44
Département des Yvelines	3,35	3,15	2,95	2,85	2,69	2,59	2,55

Impact de l'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale entre 2006 et 2011	
Nombre moyen d'occupants par résidence principale en 2006 (A)	2,49
Nombre moyen d'occupants par résidence principale en 2011 (B)	2,54
Population des résidences principales en 2006 (C)	15 778
Nombre de résidences principales nécessaires en 2011 pour loger une population dont l'effectif est égal à celui de 2006 (D=C/B)	6218
Nombre de résidences principales en 2006 (E)	6 332
Impact en nombre de logements de l'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale (D-E)	-114

Entre 2006 et 2011, l'augmentation du nombre moyen d'occupants par résidence principale a réduit le besoin en logement.

La variation des logements vacants

L'existence d'un parc de logements vacants est indispensable pour assurer une fluidité du marché et permettre aux habitants d'une ville de changer d'habitation en fonction de leurs besoins (naissance ou départ des enfants...). Un taux équivalent à environ 6 % du parc de logements permet d'assurer une bonne mobilité de la population dans le parc de logements.

Cependant, l'importance du parc de logements dans une commune est fluctuante :

- *l'insuffisance du parc de logements provoque une réduction du nombre de logements vacants.*
- *au contraire, une offre abondante ou un parc comportant de nombreux logements vétustes engendre une augmentation du nombre de logements vacants.*

Taux de logements vacants en 2011						
1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
5,6%	3,1%	4,5%	3,6%	5,1%	2,7%	5,1%

Évolution du nombre de logements vacants entre 2006 et 2011 : 197

La variation des résidences secondaires

Le taux de résidences secondaires et occasionnelles peut être très différent selon la situation géographique de la commune.

Taux de résidences secondaires et logements occasionnels						
1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
1,0%	1,0%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	0,8%

Evolution du nombre de résidences secondaires et logements occasionnels entre 2006 et 2011: -10

Entre 2006 et 2011, la réduction du nombre de résidences secondaires et occasionnelles a rendu 10 logements disponibles pour les résidents permanents.

Le récapitulatif de la période inter-censitaire

L'analyse de la période intercensitaire précédente a démontré que la construction de logements n'engendre pas forcément l'accroissement de l'effectif de population. Les besoins nécessaires au maintien de la population, à la rénovation et à la fluidité du parc peuvent impliquer une consommation de logements.

Récapitulatif pour la période inter-censitaire entre 2006 et 2011			
Phénomène de renouvellement :	327	Nombre de logements achevés sur la période (B) :	1139
Evolution du nb moyen d'occupants par RP :	-114	Excédent de logements par rapport au point mort (C=B-A) :	739
Variation des logements vacants :	197	Nombre moyen d'occupants par RP en 2011 (D) :	2,54
Variation des résidences secondaires :	-10	Impact en nombre d'habitants de l'excédent de logements créés (CxD) :	1874
TOTAL (A)	400	Evolution du nombre d'habitants selon l'INSEE entre 2006 et 2011 :	1 877

Entre 2006 et 2011, l'évolution du contexte communal a rendu nécessaire une création de 400 logements pour maintenir l'effectif de population initial.

Les perspectives d'évolution

En tenant compte du maintien du phénomène de renouvellement entre 2011 et 2030

Le taux évalué entre 2006 et 2011 étant élevé, on formule l'hypothèse d'une baisse du taux de renouvellement du parc de logements à l'horizon 2030.

Besoin induit par le phénomène de renouvellement	
Parc total de logements en 2011 (A) :	7 392
Taux de renouvellement estimé à l'horizon 2030	0,60%
Nombre de logements en 2030, après évolution du parc par application sur 19 ans du taux estimé à l'horizon 2030 (B)	8282
Impact en nombre de logements du phénomène de renouvellement à l'horizon 2030 (C=B-A)	890

En tenant compte de l'évolution du nombre moyen d'occupants par résidences principales entre 2011 et 2030

Si la Commune souhaite augmenter encore le taux de familles avec enfants dans sa population et qu'une proportion importante des logements créés à l'avenir sont de grands logements, le nombre moyen d'occupants par résidence principale devrait augmenter.

Toutefois, le PLH incite à la réalisation d'une plus grande proportion de petits logements.

On formule l'hypothèse de 2.34 occupants en moyenne par résidence principale en 2030, soit un maintien du taux observé en 2011.

Besoin induit par l'évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale	
Population en 2011 (A)	17 655
Nombre moyen d'occupants par résidence principale estimé en 2030 (B)	2,34
Nombre de résidences principales nécessaires pour loger une population d'effectif égal à celui de 2011 (C=A/B)	7 545
Nombre de résidences principales en 2011 (D)	6 958
Nombre de résidences principales supplémentaires nécessaire pour loger la population (C-D)	587

En tenant compte du maintien des résidences secondaires

L'hypothèse du maintien des **60 résidences secondaires et logements occasionnels** existantes en 2011 est retenue.

En tenant compte du maintien du taux de logements vacants

En 2011, le pourcentage de logements vacants est de 5.1%. On peut envisager l'augmentation de ce taux à 6% d'ici 2030, ce qui est suffisant pour assurer une bonne rotation de la population au sein du parc de logements.

Calcul du nombre de logements en 2030, sans les logements vacants :	
Parc de logements en 2030 sans les logements vacants = (Nombre de logements en 2011) + (renouvellement) + (évolution du nb moyen d'occupants par RP) + (résidences secondaires)	8 869

Cependant, avec un taux de vacance théorique de 6%, ces logements ne représentent que 94 % du parc total (6% de vacance).

Calcul du nombre de logements vacants en 2030 :	
Nombre des logements vacants en 2030 (6% du parc total) soit : (A)	564
Nombre de logements vacants en 2011 (B)	375
Nombre de logements à créer pour atteindre un taux de logements vacants de 6% (C=A-B)	189

Le récapitulatif

Récapitulatif des besoins minimums en logements pour assurer le maintien de la population d'ici l'an 2030	
Renouvellement	890
Évolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale	587
Résidences secondaires	0
Logements vacants	189
TOTAL 2011-2030	1666

Pour maintenir à l'horizon 2030 l'effectif de population de 2011, il faudra construire sur cette période 1 666 logements.

Selon les données SITADEL, en 2012, 2013, 2014 et jusqu'en mars 2015, 518 logements ont été commencé à Saint-Cyr l'École. Ils doivent être déduits du besoin en logements.

d) Quels sont les besoins en logements à l'horizon 2030 au regard des différents scénarii de développement démographiques ?

L'évaluation du potentiel constructible par comblement des interstices urbains ou par renouvellement urbain permet d'évaluer la population qui pourra être accueillie sur la commune à l'horizon 2030.

On estime à 2 485 logements environ pouvant être construits entre 2015 et 2030 à Saint-Cyr-l'Ecole. À ce chiffre s'ajoutent les 518 logements commencés en 2012, 2013, 2014 et jusqu'en mars 2015.

Ce potentiel de construction permet d'évaluer à 4 000 personnes environ la population pouvant être accueillie à l'horizon 2030, en plus du maintien de la population. **On peut donc estimer que l'effectif de population sera de 20 534 habitants en 2020, et 22 081 habitants en 2030, soit une croissance de 1.43% par an.**

Cette hypothèse envisage une croissance démographique lente que celle observées ces dernières années par l'INSEE :

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2006	2006 à 2011
Variation annuelle moyenne de la population en %	0,5	-1,4	-0,1	-0,2	1,1	2,3

	Croissance démographique comprenant les projets de création de logements engagés et connus à ce jour
Croissance annuelle moyenne	1.43%
Population 2030	22 000
Nombre de logements à créer pour 2,34 occupants en moyenne par résidence principale (comprenant 6% de logements vacants)	1 732
Renouvellement	890
Evolution du nombre moyen d'occupants par résidence principale	587
Résidences secondaires	0
Logements vacants (6%)	226
Nombre de logements total à construire	3 435

e) Les équipements

Sauf mention contraire, les données ci-après ont été communiquées par la Mairie ou prises sur son site internet.

Les équipements de la petite enfance

Les structures d'accueil de la petite enfance :

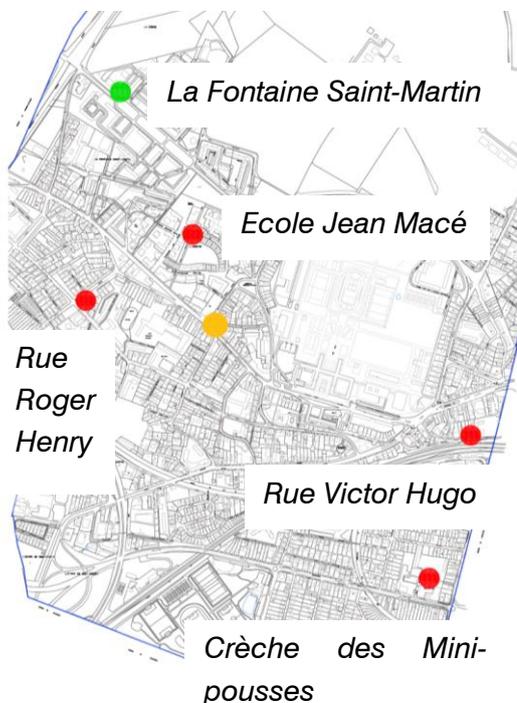
- La crèche collective les P'tits pilotes : inaugurée le 18 janvier 2007, elle accueille quarante enfants de 3 mois à 3 ans, répartis en trois groupes.
- La crèche familiale : accueil des enfants de 10 semaines à leur entrée à l'école maternelle (année des 3 ans), au domicile d'une assistante.
- Le multi accueil : accueil collectif occasionnel ou régulier.
- La halte garderie : accueil collectif occasionnel
- La « micro crèche » : accueille dix enfants de 3 mois à 3 ans
- La crèche privée : comporte 40 places : 20 pour les Saint-Cyriens et 20 pour les employeurs.

La Maison de la famille centralise les inscriptions, reçoit les enfants pour effectuer les vaccins et apporte une garderie d'appoint.

Des assistantes maternelles complètent ce service.

Au total, la commune de Saint-Cyr l'École dispose actuellement d'environ 350 places d'accueil pour la petite enfance (enfants de 0 à 3 ans et demi).

LOCALISATION DES CRECHES, DE LA HALTE GARDERIE ET DE LA MAISON DE LA FAMILLE



Les structures d'accueil de la petite enfance sont bien réparties sur le territoire communal. Toutefois les secteurs d'habitat Nord-Est ne bénéficient que d'une halte-garderie. Le projet de création d'équipements sur la ZAC Renard pourrait y remédier

BILAN :

L'étude de programmation des équipements réalisée en 2009 pose le diagnostic suivant :

- la commune semble sous-équipée en places de crèche collective comparativement aux communes de même taille.
- Le projet de création de 2 crèches collectives totalisant 80 places répond pour 70 places aux besoins de la ZAC Renard (1468 logements) et pour 10 places contribue à remettre à niveau l'offre de la commune en structures collectives.

Les équipements scolaires et d'enseignement

En 2011, 3 560 jeunes Saint-Cyriens de moins de 18 ans sont scolarisés.

Ecoles maternelles :

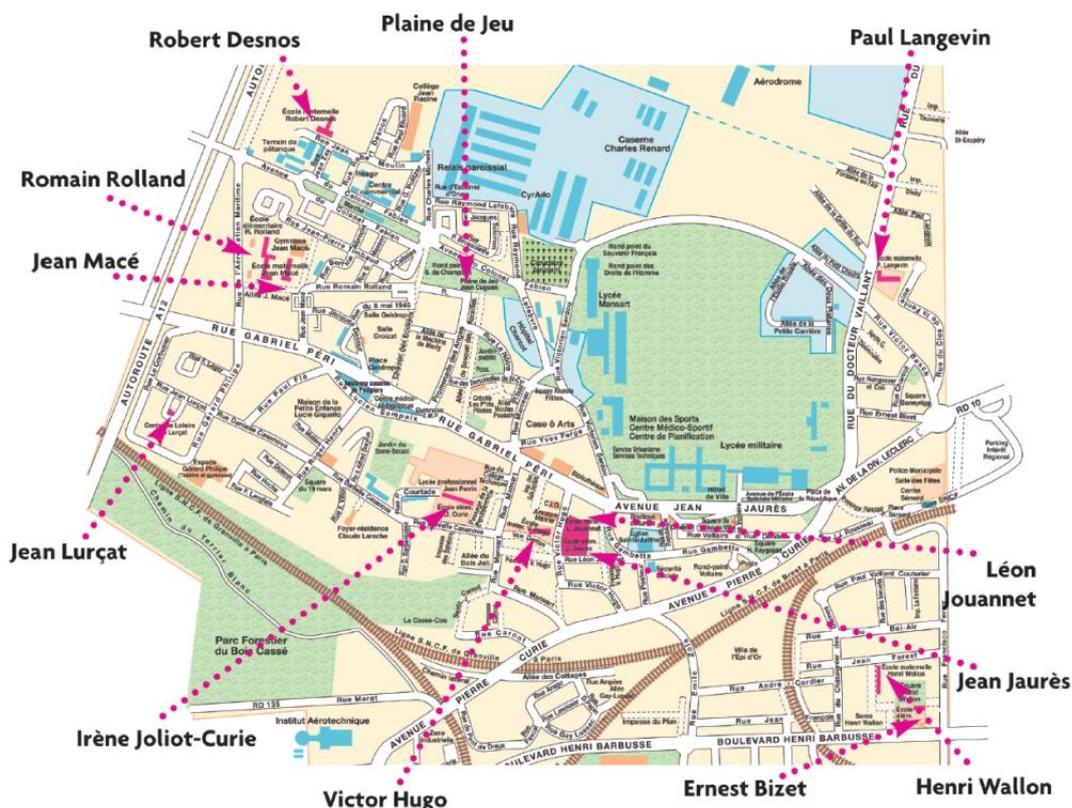
	Nombre de classes	Nombre d'élèves	Capacité résiduelle en nombre d'élèves
Ecole Langevin	5	140	22.5
Ecole Wallon	4	131	0
Ecole Desnos	4	108	22
Ecole Hugo	5	139	23.5
Ecole Jouannet	5	138	23.5
Ecole Mace	6	167	28

Ecole primaire :

	Nombre de classes	Nombre d'élèves	Capacité résiduelle en nombre d'élèves
Ecole Jaurès	13	333	24.5
Ecole Bizet	7	179	23.5
Ecole Rolland	15	368	44.5
Ecole Joliot Curie	11	292	10.5

Une nouvelle école doit être livrée en 2017. Elle comportera 9 classes de primaire et 7 classes de maternelle pour environ 28 élèves par classes.

La carte suivante, réalisée par la Commune, localise les équipements scolaires :



Parmi les enfants scolarisés dans St Cyr, plusieurs sont originaires d'autres communes :

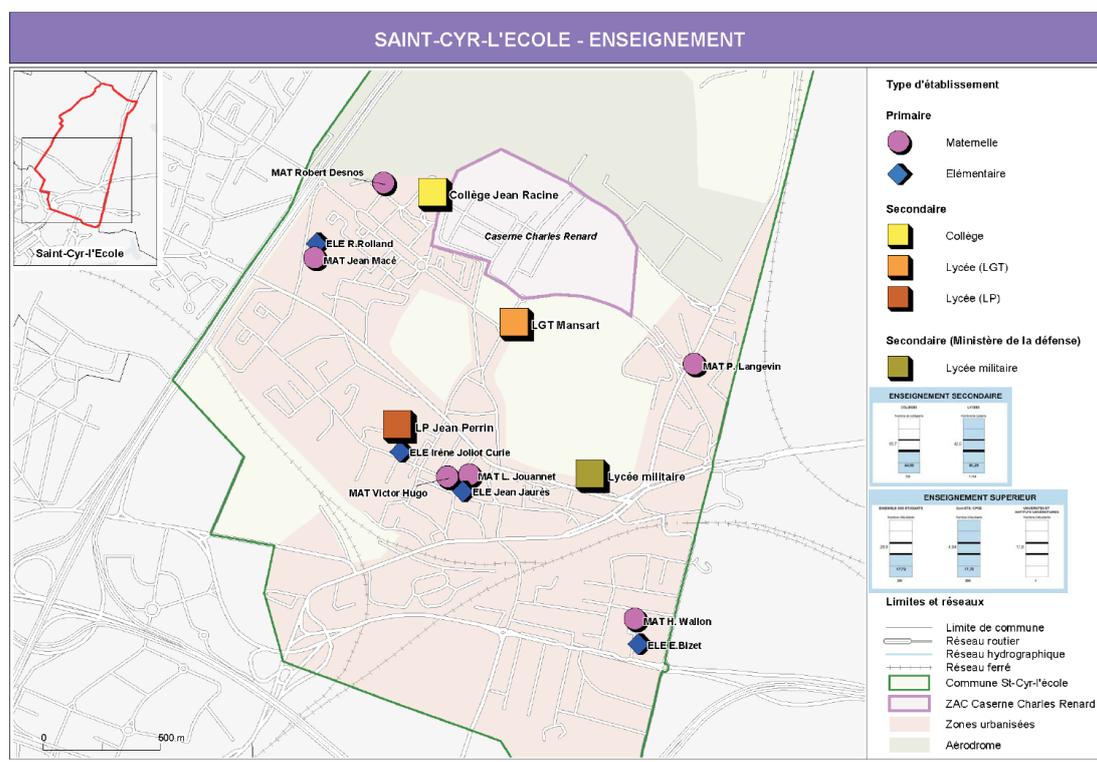
- 7 enfants viennent de Fontenay-le-Fleury
- 2 enfants viennent de Trappes
- 1 enfant vient de Bois d'Arcy
- 11 enfants viennent de VERSAILLES (Foyer ADOMA rue Francisco Ferrer et Gare de la Grande Ceinture)

Parmi les enfants Saint-Cyriens, plusieurs sont scolarisés dans d'autres communes :

Écoles publiques	Écoles privées
<ul style="list-style-type: none"> ○ Bois d'Arcy : 2 ○ Boulogne Billancourt : 2 ○ Buc : 1 ○ Chaville : 2 ○ Fontenay le Fleury : 16 ○ Guyancourt : 2 ○ Jouy en Josas : 1 ○ La Celle Saint Cloud : 2 ○ Le Chesnay : 2 ○ Les Clayes sous Bois : 1 ○ Marly le Roi : 1 ○ Montigny : 3 ○ Plaisir : 1 ○ Trappes : 2 ○ Versailles : 10 ○ Villepreux : 1 ○ Viroflay : 2 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bailly 1 ○ Montigny : 5 ○ Versailles : 78 ○ Voisins le Bretonneux : 2

Un service de transport scolaire est assuré entre le quartier P. LANGEVIN et J. JAURES.

Pour l'enseignement secondaire, les élèves de Saint-Cyr-l'Ecole dépendent du Collège Jean Racine, du Lycée Mansart et du lycée professionnel Jean Perrin. La commune compte un lycée de la Défense.



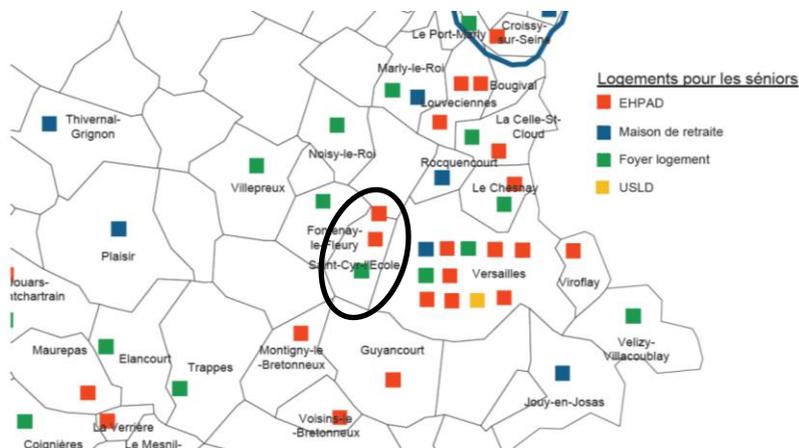
Source : étude de programmation des équipements réalisée en 2009

Les équipements pour les personnes âgées

L'établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes Korian Parc de L'Abbaye présente les capacités d'accueil suivantes :

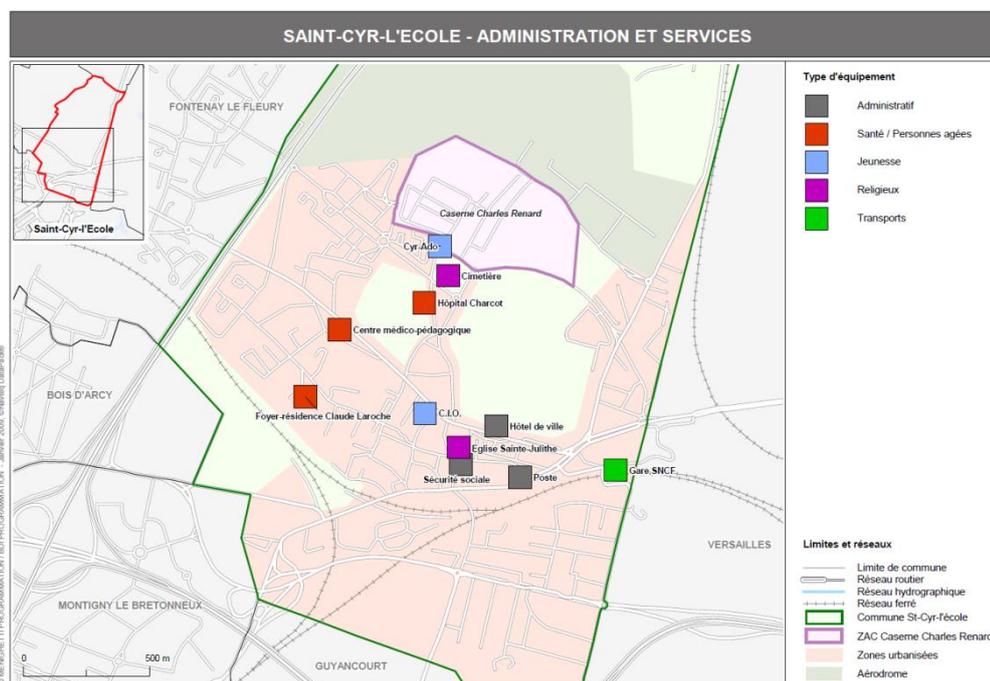
- Nombre de chambres simples : 81
- Nombre de chambres doubles ou communicantes : 2

Les structures d'accueil existant autour de Saint-Cyr-l'Ecole sont représentées ci-après :



Source : PLH2 de Versailles Grand Parc

Localisation des équipements administratifs et de santé



Source : étude de programmation des équipements réalisée en 2009

Les équipements culturels et de loisirs

Les équipements culturels sont :

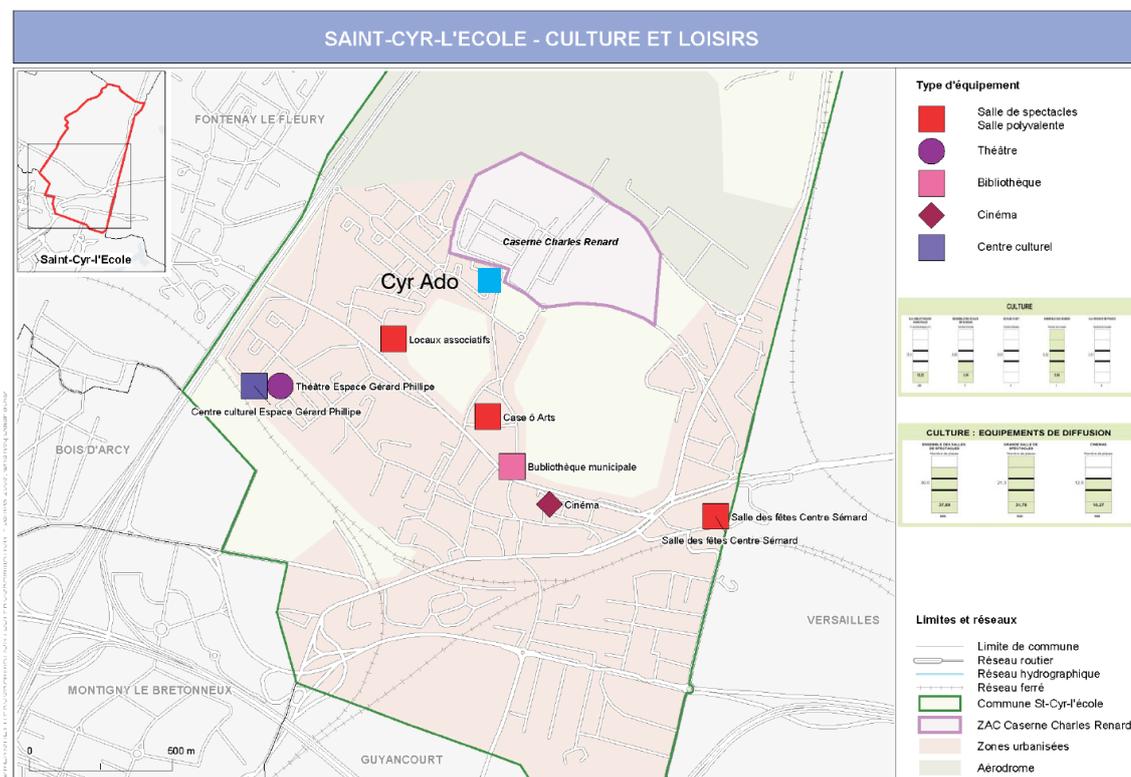
- Le théâtre Gérard Philippe
- Le cinéma les yeux d'Elsa
- La salle de répétition et de concerts la Case Ô Arts
- La bibliothèque Albert Camus

Le Cyr-Ado :

Cet équipement est conçu pour les 11/17 ans.

Il comprend :

- une salle d'activités manuelles,
- une petite bibliothèque,
- une salle de jeux,
- un espace information et informatique,
- une cuisine pédagogique,
- une infirmerie.



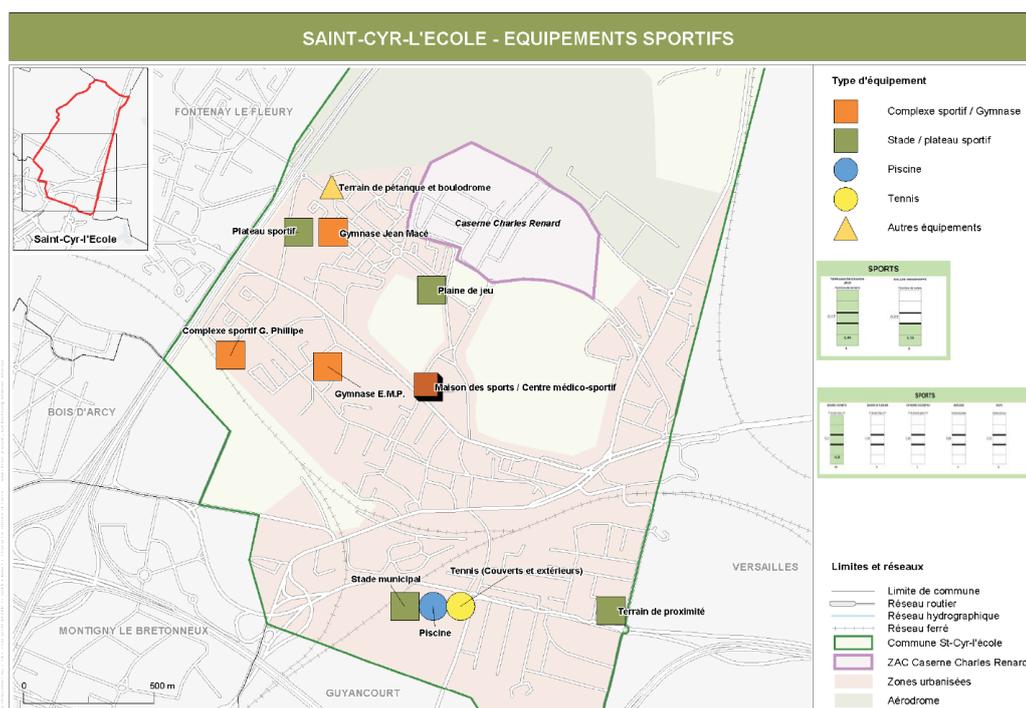
Source : étude de programmation des équipements réalisée en 2009, complété par Verdi Conseil

Les équipements sportifs

Les équipements sportifs sont les suivants :

- les tennis couverts et le stade Leluc
- le boulodrome
- la Plaine de jeu, qui comprend des espaces de jeux
- le complexe sportif Gérard Philippe
- le gymnase Jean Macé
- le terrain de basket, handball et football Jean Macé
- le terrain de football et basket à côté du square Henri Wallon

Le centre aquatique, et l'aérodrome de loisirs sont pratiqués par des usagers Saint-Cyriens et des usagers résidents dans les communes des alentours.



Source : étude de programmation des équipements réalisée en 2009

Les réseaux

Une adaptation de la station d'épuration est en cours pour une mise aux normes et une augmentation de la capacité. A l'issue des travaux, la station d'épuration aura une capacité de 251 000 équivalent habitants.

Les équipements gérés par le département

Le département gère les équipements suivants :

- Collège Jean Racine situé 5 rue Jean Moulin,
- Centre d'exploitation routier situé 69 boulevard Barbusse,
- Protection Maternelle et Infantile située 34 avenue Gabriel Péri,
- Protection Maternelle et Infantile située 9 rue Roger Henri,
- Permanence sociale située 4 rue Jacques Decour.

Les besoins et projets

La ZAC Charles Renard prévoit les équipements suivants :

- Un groupe scolaire d'environ 16 classes et un centre de loisirs associé
- Une crèche d'une capacité de 70 berceaux
- Un gymnase avec tribunes

Synthèse

La Commune de Saint-Cyr-l'Ecole compte les équipements indispensables à la vie de la commune.

Elle se démarque par la présence d'un lycée de la Défense et d'une maison de retraite médicalisée.

La répartition des équipements sur l'espace urbanisé est relativement homogène. Toutefois, trois secteurs d'habitations se distinguent dans la qualité d'accès aux équipements :

- l'avenue du Colonel Fabien ne compte qu'une halte garderie, mais le projet de création d'équipements sur la ZAC Renard pourrait y remédier
- la Rue Henri Barbusse ne compte aucun équipement administratif, de santé ou culturel

f) Les besoins en équipements

Au regard de la croissance démographique possible évaluée ci-avant, les besoins en équipements scolaires sont estimés ci-après.

POPULATION SCOLARISEE EN 2011

Âge	Effectif	En % de la population totale de 2011
2-5 ans	772	4,4%
6-10 ans	1258	7,1%
11-14 ans	905	5,1%
15-17 ans	625	3,5%

Sources : INSEE, Commune

POPULATION SCOLARISEE POUR UNE POPULATION DE 22 000 HABITANTS EN 2030

Pour une population de 22 000 habitants en 2030	Nombre de classes nécessaires	Population supplémentaire par rapport à 2014-2015	Nombre de classes supplémentaires nécessaires par rapport à 2014-2015
966	34	143	5
1 573	56	401	14

Les données de la commune, plus précises recensent pour l'année 2011 – 2012 830 enfants en maternelle et 1 161 enfants en élémentaire.

En 2015, on recense :

- 30 classes maternelles
- 44 classes élémentaires

Les équipements scolaires sont en sous capacité de 3 classes élémentaires.

Le programme de la ZAC Renard prévoit la création de 7 classes de maternelle et 9 classes de primaires.

Afin d'accueillir la nouvelle population d'ici 2030, 5 classes élémentaires doivent être créées.

Synthèse

Saint-Cyr-l'Ecole appartient à un secteur géographique (communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, communauté de communes de l'Ouest Parisien et communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines) économiquement dynamique.

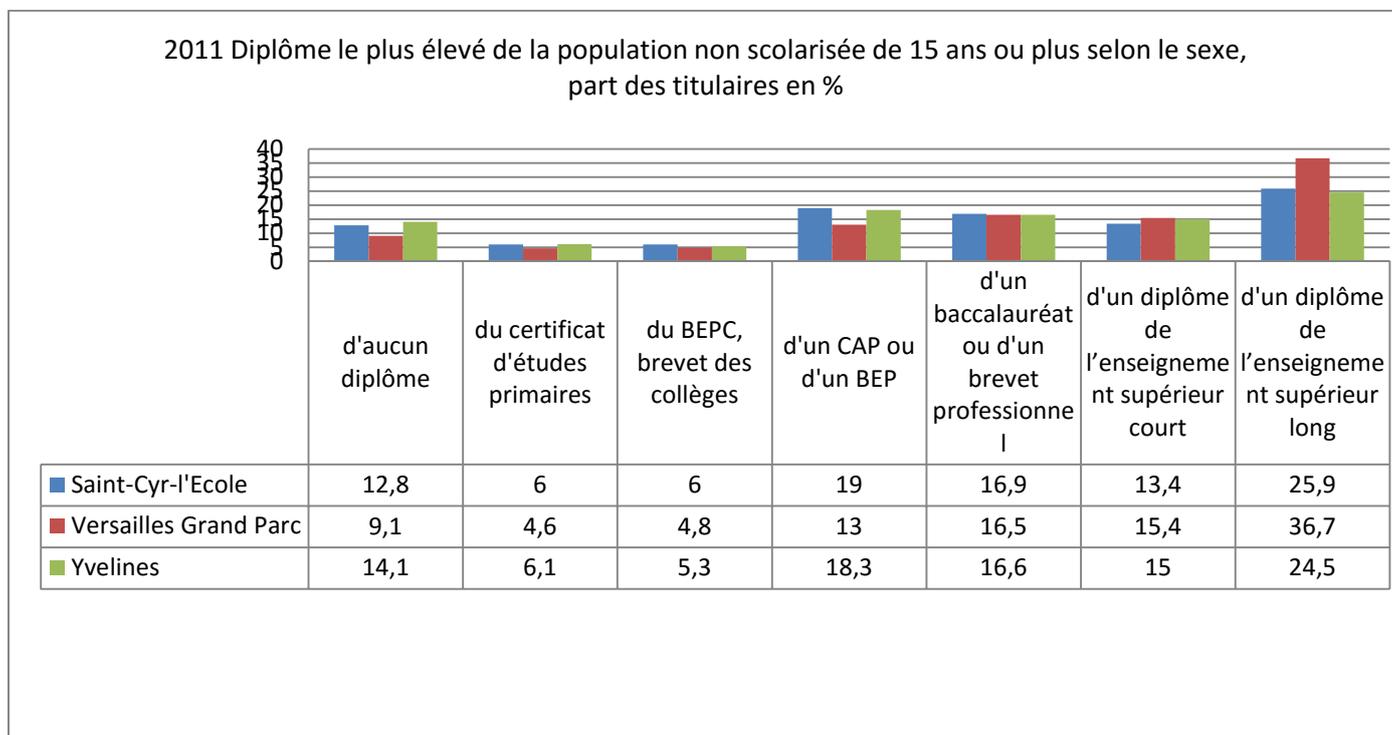
La pression résidentielle exercée sur ces villes se reporte aujourd'hui sur Saint-Cyr-l'Ecole. L'évolution récente du parc de logements a permis une légère diversification (moins de logements sociaux, plus de logements occupés par leur propriétaire, plus de logements de deux et trois pièces). Dans le même temps, Saint-Cyr-l'Ecole a vu augmenter la proportion des personnes de profession intermédiaire, cadres et de profession intellectuelle supérieure.

Pour accueillir ces nouveaux habitants et répondre aux besoins de sa population, la Commune dispose de nombreuses structures d'accueil pour la petite enfance, d'équipements scolaires et d'enseignement et d'équipements culturels et sportifs. Un établissement permet d'accueillir les personnes âgées. Elle devra cependant réaliser des classes élémentaires supplémentaires.

2. Les actifs et les activités

a) Un recul du chômage mais une diminution du nombre d'employés et d'ouvrier

Sauf mention spécifique, les données traitées ci-après ont été produites par l'INSEE.



En termes de formation, le profil des Saint-Cyriens est proche de celui des Yvelinois. Les habitants de Versailles Grand Parc plus nombreux en proportion à être titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur long.

2011, Saint-Cyr-l'Ecole, Population de 15 ans ou plus par sexe, âge et catégorie socioprofessionnelle :

	Hommes	Femmes	Part en % de la population âgée de		
			15 à 24 ans	25 à 54 ans	55 ans ou +
Ensemble	6 568	7 008	100	100	100
Agriculteurs exploitants	4	0	0	0	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	188	62	0,2	2,4	1,6
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 697	1 049	3,7	30,7	7,4
Professions intermédiaires	1 199	1 284	7,7	26,9	5,7
Employés	743	1 774	17,2	23,8	7,6
Ouvriers	848	196	6,8	9,6	3,9
Retraités	1 020	1 350	0	0,2	67,2
Autres personnes sans activité professionnelle	870	1 292	64,3	6,4	6,5

La différence de proportion entre les cadres et professions intellectuelles supérieures est plus marquée pour les personnes de 25 à 54 ans que pour les personnes de 55 ans et plus.

Les Saint-Cyriens âgés de 25 à 54 ans appartiennent pour la plupart aux catégories de cadres et professions intellectuelles supérieures, professions intermédiaires, employés et ouvriers.

Saint-Cyr-l'Ecole Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle :

	2011	dont actifs ayant un emploi	% d'actifs ayant un emploi	2006	dont actifs ayant un emploi	% d'actifs ayant un emploi
Ensemble	9 055	8 331	92%	8 078	7 351	91%
dont						
Agriculteurs exploitants	0	0	0%	6	6	100%
Artisans, commerçants, chefs entreprise	243	223	92%	215	183	85%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	2 725	2 672	98%	1 820	1 751	96%
Professions intermédiaires	2 462	2 278	93%	2 074	1 958	94%
Employés	2 508	2 255	90%	2 692	2 434	90%
Ouvriers	1 041	904	87%	1 194	1 019	85%

En 2006 la catégorie des artisans, commerçants, chefs entreprise et des ouvriers présentaient un taux de 15% de personnes sans emploi.

L'INSEE ne recense plus aucun agriculteur exploitant.

En 2011 le taux de chômage est de 8% avec 723 chômeurs. Ce taux était de 9% en 2006. Cette baisse vient de l'augmentation de la population active et non de la baisse du nombre de chômeurs.

Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans :

	2011	2006
Nombre de chômeurs	723	723
Taux de chômage en %	8	9

Le taux de chômage est le pourcentage de chômeurs dans la population active (actifs occupés + chômeurs).

Synthèse

Les habitants de Versailles Grand Parc se distinguent par une proportion plus élevée de titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur long. Or, ce sont ces catégories de professionnels qui ont été le moins touchées par le chômage en 2006.

En 2011, on observe que le taux de chômage à Saint-Cyr-l'Ecole a diminué, du fait de l'augmentation de l'effectif de population active ayant un emploi et non de la diminution du nombre de chômeurs.

b) Des actifs de plus en plus mobiles pour accéder à l'emploi

Sauf mention spécifique, les données traitées ci-après ont été produites par l'INSEE.

2011 Saint-Cyr-l'Ecole Emplois et population active par catégorie socioprofessionnelle :

	Nombre d'emploi	Nombre d'actifs de 15 à 64 ans)	Nombre d'emplois - nombre d'actifs
Ensemble	3 170	9 055	-5 885
Agriculteurs exploitants	0	0	0
Artisans, commerçants, chefs entreprise	161	243	-82
Cadres et professions intellectuelles supérieures	648	2 725	-2 077
Professions intermédiaires	983	2 462	-1 479
Employés	964	2 508	-1 544
Ouvriers	414	1 041	-627

Les Saint-Cyriens sont contraints de travailler hors de la commune pour la plus grande majorité d'entre eux. Ce décalage entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs est particulièrement important pour les catégories des cadres et professions intellectuelles supérieures, des professions intermédiaires et des employés.

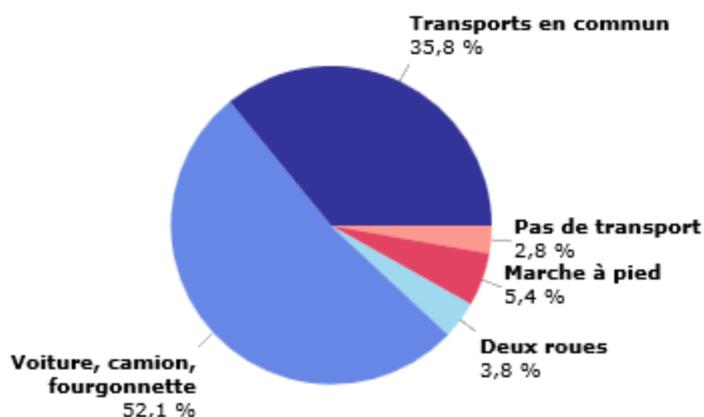
2011 Proportion des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi dans une commune autre que la commune de résidence :

Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles Grand Parc	Yvelines
86,2	76,2	80

Saint-Cyr-l'Ecole Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2011	%	2006	%
Ensemble	8 386	100	7 373	100
Travaillent :				
dans la commune de résidence	1 157	13,8	1 149	15,6
dans une commune autre que la commune de résidence	7 229	86,2	6 224	84,4
située dans le département de résidence	4 064	48,5	3 668	49,8
située dans un autre département de la région de résidence	3 030	36,1	2 498	33,9
située dans une autre région en France métropolitaine	124	1,5	56	0,8
située dans une autre région hors de France métropolitaine (Dom, Com, étranger)	11	0,1	2	0

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2011



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2011 exploitation principale.

Malgré la présence de la gare RER et le service de bus le recours au véhicule particulier présente une part importante des moyens utilisés pour les déplacements domiciles-travail.

Synthèse

Le nombre d'emplois à Saint-Cyr-l'Ecole est très insuffisant pour permettre aux actifs Saint-Cyriens de tous travailler sur la commune.

Aussi, la proportion d'actifs résidant à Saint-Cyr-l'Ecole et travaillant dans une autre commune s'est légèrement accrue entre 2006 et 2011.

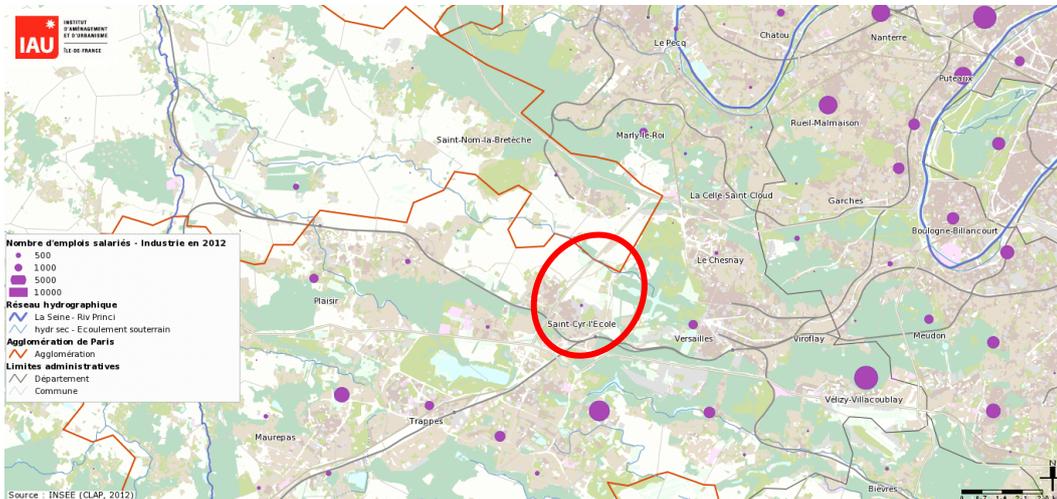
Pour les trajets domicile-travail, le véhicule particulier reste le mode de transport privilégié.

c) Les activités économiques

Une économie développée mais une diminution du nombre d'emplois

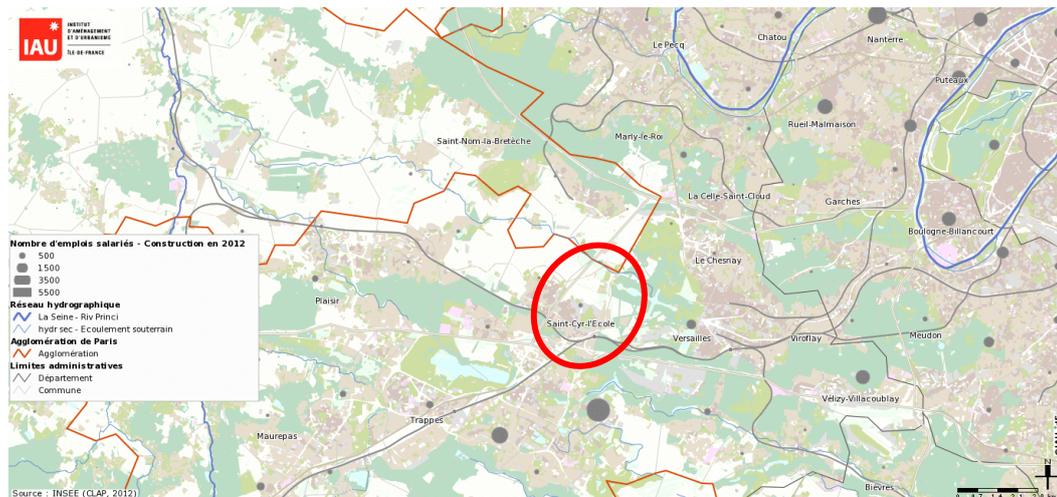
Sauf mention spécifique, les données traitées ci-après ont été produites par l'INSEE et l'IAURIF

2012, Nombre d'emplois salariés dans l'industrie :



La présence d'importants équipements de transport permet une activité industrielle importante.

2012, Nombre d'emplois salariés dans la construction :



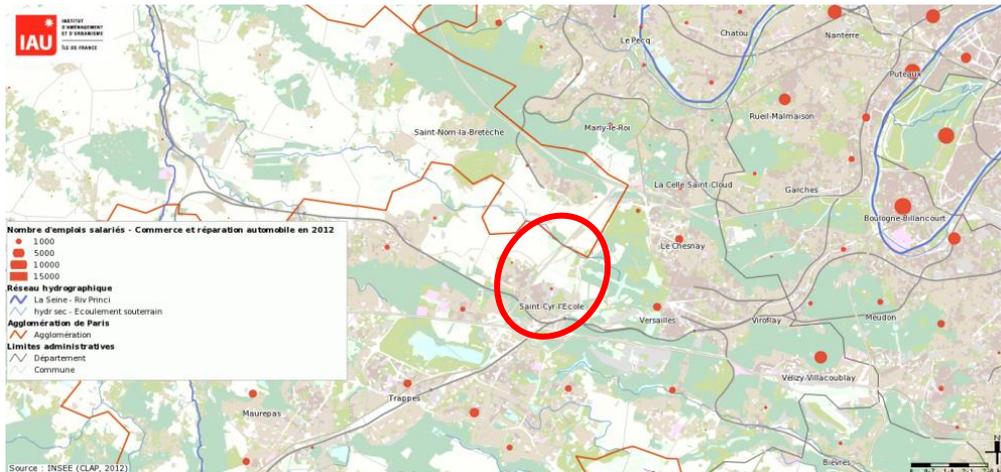
Une forte présence d'activités de construction est le signe d'un espace urbanisé en développement.

2012, Nombre d'emplois salariés dans les commerces, transports et services divers :



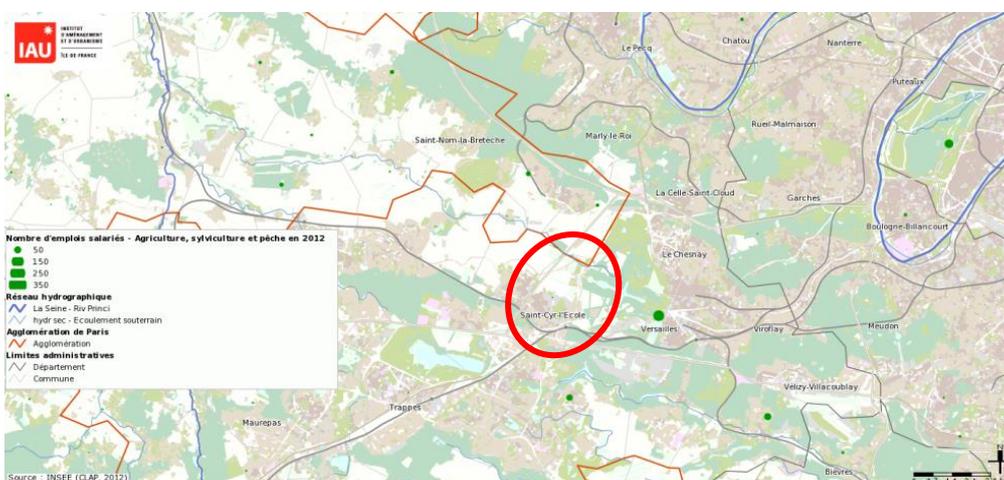
Les activités de commerces, transports et services divers sont localisées à proximité des grands axes de transports.

2012, Nombre d'emplois salariés dans le commerce et la réparation automobile :



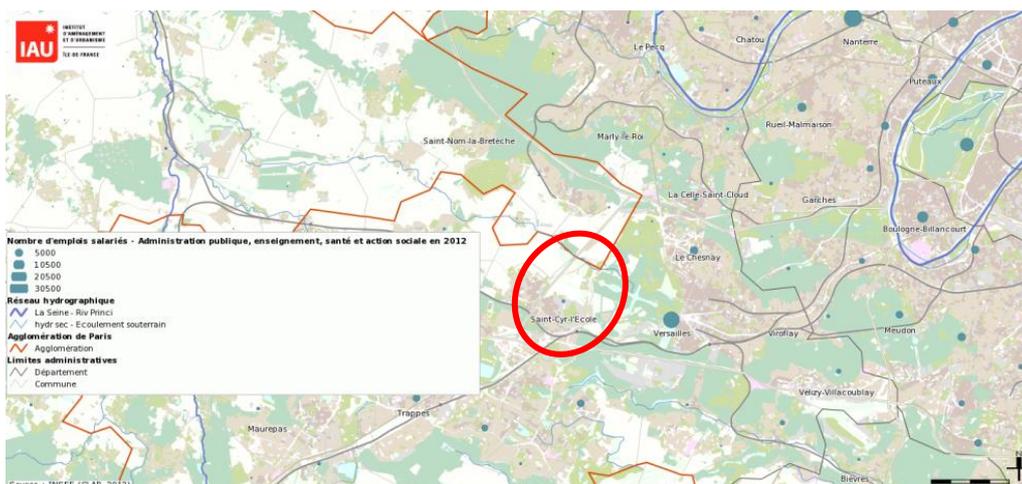
Les activités de commerces et de réparation automobile sont réparties de façon plus homogène que les autres activités.

2012, Nombre d'emplois salariés dans l'agriculture, la sylviculture et la pêche :



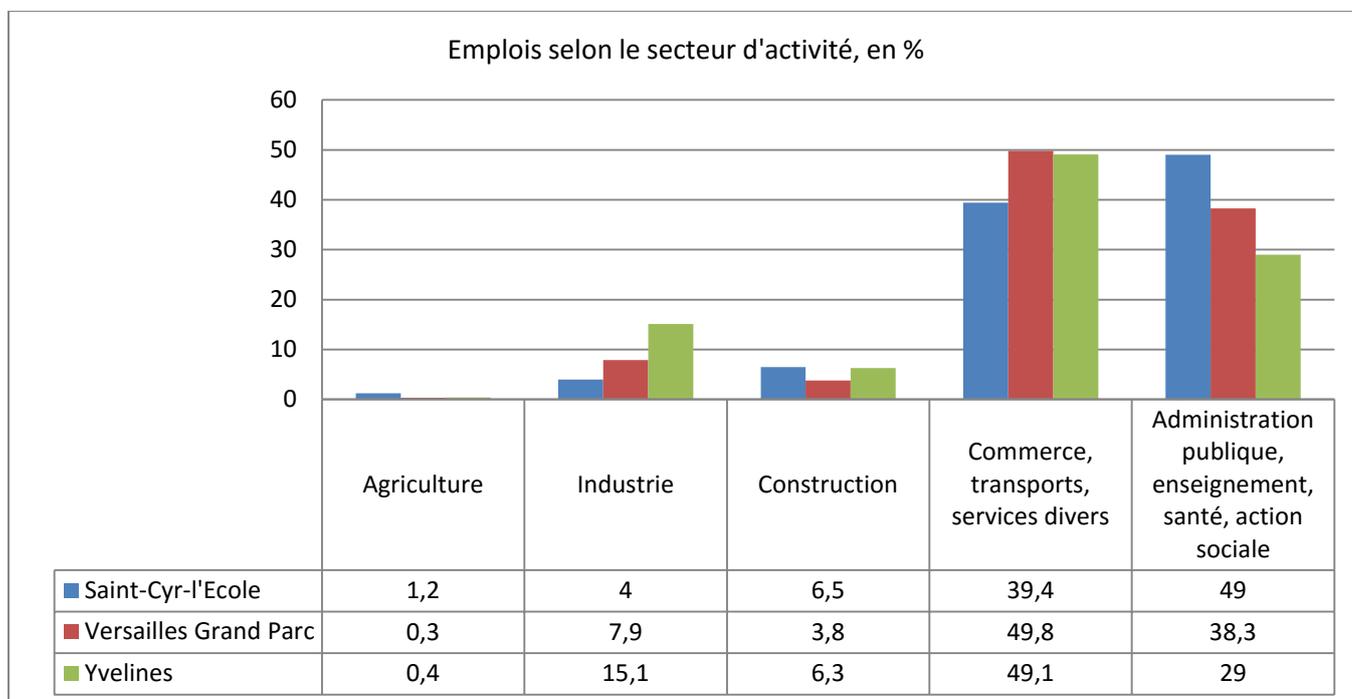
Les activités d'agriculture, sylviculture et pêche sont peu développées. Elles restent présentes toutefois à Versailles, certainement liées au parc du château.

2012, Nombre d'emplois salariés dans l'administration publique, l'enseignement la santé et l'action sociale :



Dans le domaine de l'administration publique, l'enseignement la santé et l'action sociale, le statut de Préfecture de Versailles ressort.

Saint-Cyr-l'Ecole est intégré dans un espace où le nombre d'emplois par commune est supérieur à la moyenne des communes du Sud-ouest d'Île-de-France.



Pour Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles Grand Parc et les Yvelines les secteurs les mieux représentés en termes d'emplois sont :

- les commerces, transports, services divers
- l'administration publique, enseignement, santé et action sociale.

Saint-Cyr-l'Ecole Emplois selon le secteur d'activité :

	2011				2006		2011-2006
	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %	Nombre	%	Variation en nombre d'emplois
Ensemble	3 170	100	54,4	90,7	3 505	100	-335
Agriculture	37	1,2	26,3	100	44	1,3	-7
Industrie	126	4	32,9	96	233	6,6	-107
Construction	207	6,5	10,4	87,4	222	6,3	-15
Commerce, transports, services divers	1 248	39,4	44,7	85,3	1 344	38,3	-96
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	1 552	49	70,5	94,8	1 663	47,4	-111

Entre 2006 et 211 on observe la diminution du nombre d'emplois de 335 unités. Cette diminution touche tous les secteurs mais dans une bien moindre mesure les secteurs de l'agriculture et de la construction.

Les établissements actifs, Saint-Cyr-l'École, une ville des flux

Saint-Cyr-l'École Établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2012 :

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	932	100	684	204	25	12	7
Agriculture, sylviculture et pêche	6	0,6	5	1	0	0	0
Industrie	36	3,9	20	13	2	1	0
Construction	89	9,5	57	28	2	2	0
Commerce, transports, services divers	636	68,2	473	149	9	4	1
<i>dont commerce et réparation automobile</i>	148	15,9	98	45	4	1	0
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	165	17,7	129	13	12	5	6

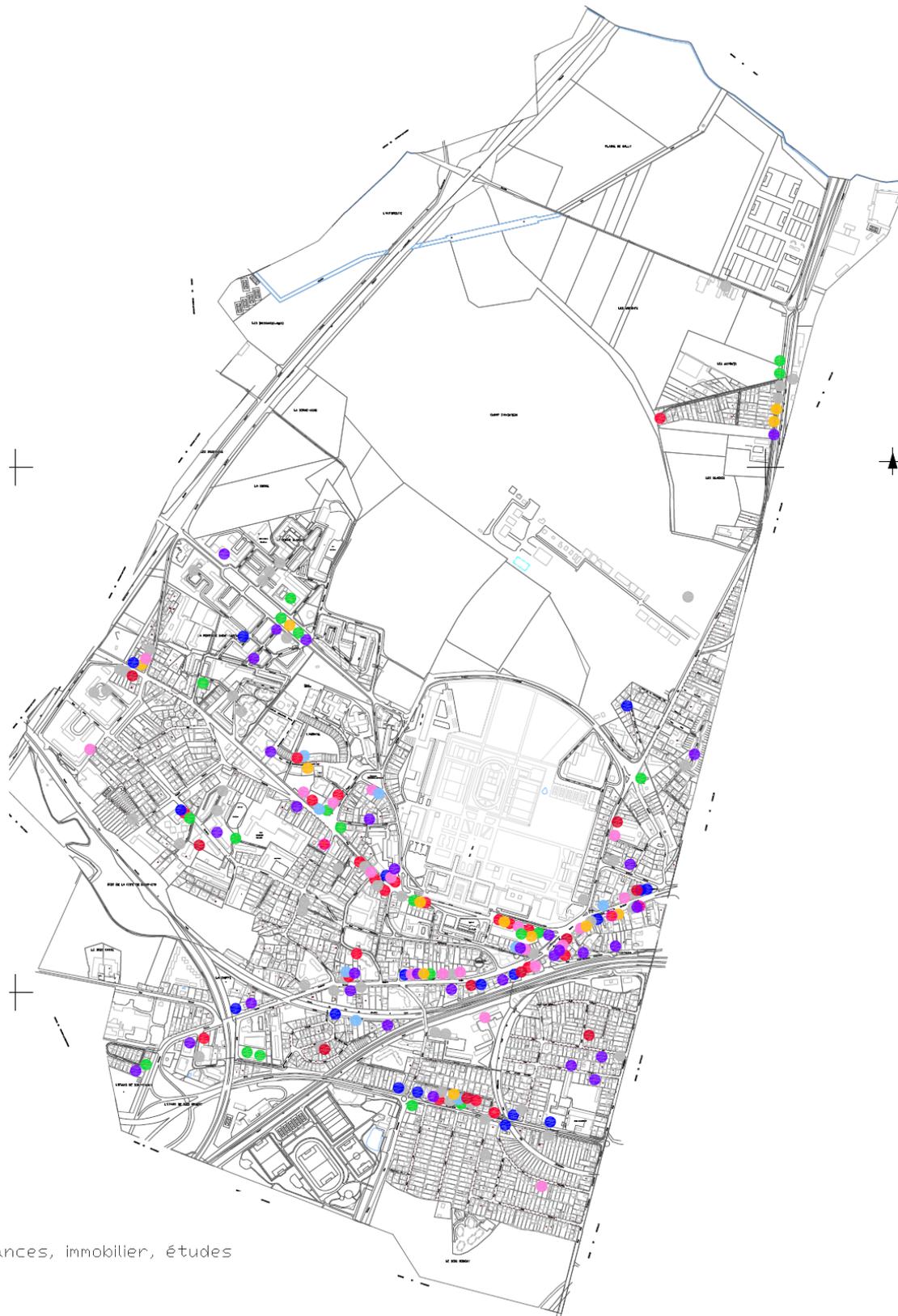
La plus grande partie des établissements actifs exercent dans le secteur du commerce, transports et services divers et de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

L'analyse de la localisation des établissements d'activités (carte ci-après) montre une répartition relativement homogène des activités dans l'espace urbanisé :

- les grands axes de déplacements rassemblent le plus grand nombre d'établissements, il s'agit de la rue Gabriel Péri, l'avenue Jean Jaurès, l'avenue Pierre Curie, le boulevard Henri Barbusse, l'avenue de la Division Leclerc, la rue du Docteur Vaillant, l'avenue du Colonel Fabien avec les commerces et le marché ;
- quelques carrefours apparaissent au centre d'un ensemble de plusieurs établissements : le carrefour avec l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Pierre Curie, le carrefour avec l'avenue Jean Jaurès et la rue Gabriel Péri, le carrefour avec la rue Gabriel Péri et la rue Marceau, le carrefour avec la rue Gabriel Péri et la rue de l'Aérostation Maritime,
- des concentrations secondaires d'activités apparaissent telles que rue Danielle Casanova.

La localisation des activités économiques révèle des centralités urbaines : autour de la mairie, au carrefour avec la rue Gabriel Péri et la rue Marceau, avenue du Colonel Fabien, boulevard Henri Barbusse.

Les commerces sont diversifiés.



LEGENDE

- Agences : banques, assurances, immobilier, études
- Alimentation
- Librairie, loisirs, animaux
- Auto école, commerce liée aux véhicules, garages, cycles, motos, taxis
- Construction, travaux, habitat, jardins
- Biens pour la personne
- Biens pour la maison, restauration de meubles et tableaux
- Soins à la personne, pompes funèbres
- Services aux entreprises, sécurité, nettoyage

Concernant les activités artisanales, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat fait état d'une présentation synthétique du tissu artisanal sur Saint-Cyr-l'Ecole avec 182 entreprises artisanales dont :

- 7.5% dans l'alimentation,
- 8.5% dans la production artisanale,
- 37.5% dans le secteur du bâtiment,
- 46.5% dans les services.

Synthèse

Saint-Cyr-l'Ecole est intégré à un ensemble de communes rassemblant un nombre important d'activités économiques.

Le nombre d'emplois à Saint-Cyr-l'Ecole a diminué entre 2006 et 2011. Cette diminution touche tous les secteurs mais dans une bien moindre mesure les secteurs de l'agriculture et de la construction, qui sont déjà peu nombreux.

La plus grande partie des établissements actifs exerce dans le secteur du commerce, transports et services divers et dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

Les activités sont réparties de façon relativement homogène sur l'ensemble du territoire. Les grands axes de déplacements jouent un rôle important dans la localisation des établissements économiques.

Etant donné l'importance du secteur du commerce, transports et services divers et du nombre d'établissement localisé en bordure des grands axes de déplacements, la qualité de circulation et les possibilités de stationnement le long des grands axes est un enjeu important pour le dynamisme des activités économiques.

Synthèse

Les grands axes de déplacements de Saint-Cyr-l'Ecole accueillent de nombreux établissements économiques et commerces. Pourtant le nombre d'emplois a considérablement diminué entre 2006 et 2011.

Saint-Cyr-l'Ecole est intégrée dans un ensemble de communes attractives pour les établissements économiques. Ainsi, les Saint-Cyriens y trouvent les emplois qui ne sont pas présents à Saint-Cyr-l'Ecole.

Saint-Cyr-l'Ecole dans la dynamique régionale

Le report de la pression en logements sur Saint-Cyr-l'Ecole lui permet de s'intégrer à la dynamique démographique de la communauté d'agglomération. L'arrivée de la tangentielle Ouest pourrait encore amplifier ce phénomène.

Les enjeux liés aux déplacements sont forts à Saint-Cyr-l'Ecole : accès à l'emploi, dynamisme économique, qualité de vie pour les usagers de l'espace publique.

Il est difficile de savoir aujourd'hui dans quelle mesure l'arrivée de la tangentielle Ouest rendra la commune plus attractive pour les activités économiques et dans quelle mesure cela permettra de créer des emplois.

Ces éléments posent plusieurs enjeux pour l'avenir de la commune :

- Comment préserver le cadre de vie, élément important de l'attractivité résidentielle ?
- Comment intégrer les nouveaux habitants dans le fonctionnement urbain et ne pas créer de clivage avec les habitants présents antérieurement ?
- Faut-il garder un équilibre emplois/ actifs ou spécialiser la commune dans une fonction résidentielle ? Dans ce cas, comment optimiser les mobilités et gérer les déplacements domicile-travail ?
- Comment assurer une fluidité des circulations et un accès facile aux commerces ?
- Centralités urbaines et vie locale, quel usage de l'espace par les Saint-Cyriens ?

II. L'évolution dans le respect du cadre de vie existant

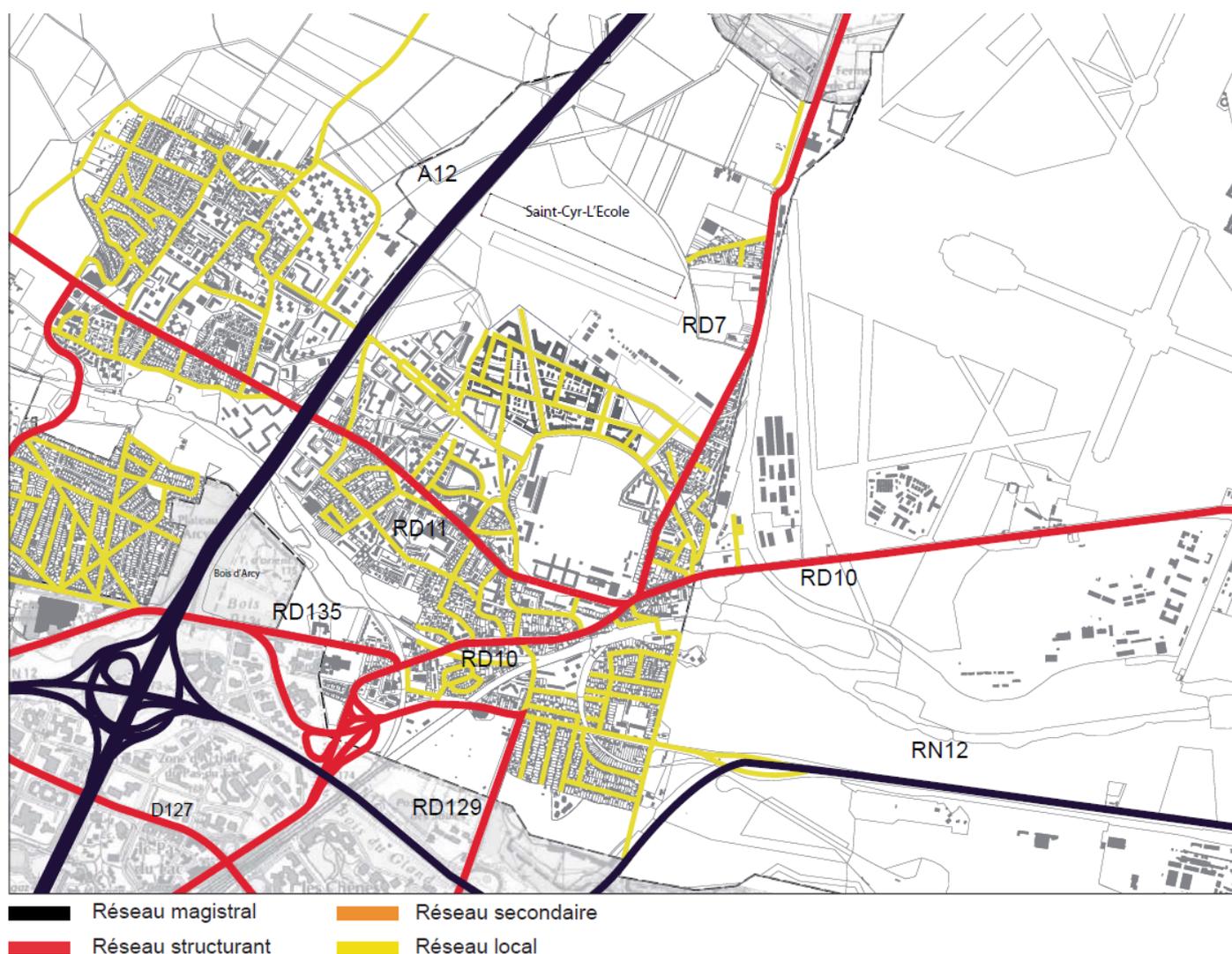
1. Les supports de déplacements

a) Plan général de la commune



b) Voies routières

LA HIERARCHISATION DES VOIES ROUTIERES A SAINT-CYR-L'ÉCOLE



Source : Étude de l'agence AME, Définition du réseau viaire dans la commune de Saint-Cyr-l'École, Phase 2 : Schéma de cohérence urbaine des circulations et principes de trame viaire globale, Février 2014.

Située au carrefour entre pôles d'emplois et secteurs résidentiels, la commune de Saint-Cyr-l'École bénéficie de la proximité de grands axes routiers tels que l'autoroute A 12, la route nationale 10, la RN7 ou encore la RN 12. Ces voies de grand passage sont des réseaux structurants de transit qui relient Saint-Cyr-l'École aux communes voisines.

Les routes départementales desservant la commune sont la RD7, D10 et D 11 qui la relient aux communes de Bailly, de Versailles, de Fontenay le Fleury et à la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines.

Le secteur de l'aérodrome coupe les liaisons routières entre le Nord et le Sud du territoire. Ainsi, pour se rendre du lotissement localisé au Nord-Est, aux pôles d'activités situés au sud de la commune, l'utilisation de voies à plus grande circulation est obligatoire notamment la RD7.

Des voies de desserte locale sont identifiées : celles-ci permettent d'assurer la circulation non seulement entre les pôles d'activité de la commune et les zones d'habitation mais également entre les différents secteurs d'habitations.

Comptages routiers

Les routes départementales de la commune ont fait l'objet de comptages routiers par les services du département des Yvelines en 2013 et en 2015.

Les comptages se trouvent dans le tableau ci-dessous :

RD	PR	TMJA	%PL	DATES DONNEES	TYPE
11	0+750	11 394	2,86%	2013	Temporaire
7	0+300	11 331	5,51%	2013	Temporaire
10	7+890	15 355	3,71%	2015	Permanent
10	9+250	16 917	4,31%	2015	Temporaire
135	0+260	8 669	2,70%	2015	Temporaire
129	1+345	15 235	4,73%	2013	Temporaire
129	1+050	8 865	3,98%	2013	Temporaire

Le bruit des infrastructures routières

La Préfecture des Yvelines identifie par arrêté préfectoral un classement acoustique des infrastructures de transports terrestre et à l'isolement acoustiques des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf.annexes du dossier PLU).

Le tableau de la page suivante liste les tronçons concernés sur la commune.

Tableau des voies routières non communales

Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur du secteur affecté par le bruit	Type de tissu (rue en "U" ou tissu ouvert)
A12	Limite Bailly - PR 5+211 (R.D.11)	1	300 m	Tissu ouvert
A12	PR 5+570 - Limite Bois d'Arcy	1	300 m	Rue en "U"
RN286	Totalité	1	300 m	Tissu ouvert
RD7	Totalité	3	100 m	Tissu ouvert
RD10 Avenue Pierre Curie	Limite Versailles PR 9+618	2	250 m	Tissu ouvert
RD11 Avenue Jean Jaurès- Rue Gabriel Péri	Totalité	3	100 m	Tissu ouvert
RD129 Chemin des Avenues	Limite Guyancourt PR 1+110 (Bd Henri Barbusse)	4	30 m	Tissu ouvert
RD129 Bd Henri Barbusse	PR 1+110 (Bd Henri Barbusse) - Limite Bois d'Arcy	3	100 m	Tissu ouvert
RD135 (ex RD134P) Rue Marat	Totalité	3	100 m	Tissu ouvert

Tableau des voies communales

Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur du secteur affecté par le bruit (1)	Type de tissu (rue en "U" ou tissu ouvert)
Rue Sardou	Totalité	4	30 m	Tissu ouvert
Rue E. Zola	Totalité	4	30 m	Tissu ouvert
Avenue Robespierre	Totalité	4	30 m	Tissu ouvert
Rue J.J. Rousseau	RD 10 Rue Francesco Ferrer	3	100 m	Tissu ouvert
Bd H. Barbusse	Rue Francesco Ferrer Rue Emile Zola	2	250 m	Tissu ouvert
Avenue Colonel Fabien	Totalité	4	30 m	Tissu ouvert

Stationnement

Les stationnements autour des équipements

La commune dispose de parkings qui permettent le stationnement des véhicules à proximité des équipements :

- Le centre sportif au sud de la commune (stade, terrains de tennis, piscine, etc.) : 150 places environ réparties entre les différents équipements.
- La gare : les stationnements à proximité de la gare sont peu nombreux. 3 places destinées aux personnes à mobilité réduite se situent Place Pierre Semard ainsi que quelques stationnements en zone bleue. Un parking d'environ 300 places et situé à 6 minutes à pied de la gare sur la commune de Versailles permet de stationner à proximité de la gare.

Les commerces et services

- Des stationnements sont prévus à proximité des pôles commerciaux : pôle rue du Pont de Dreux (140 places environ)
- Des stationnements le long des voies commerciales :
 - Les stationnements se localisent majoritairement autour des commerces par groupe de 5 à 10 places le long de l'avenue de la division Leclerc. Le difficile franchissement de la voie par les piétons ne facilite pas l'accès à tous les stationnements de part et d'autre de la voie. Les stationnements sont à durée limitée, régulée par un disque de stationnement entre 9h et 18h tous les jours sauf les samedi, dimanche, jours fériés et au mois d'août.
 - Des stationnements sont disponibles en face du n°23 avenue Jean Jaurès. Un parking d'une trentaine de places permet aux utilisateurs d'utiliser les commerces et services situés dans le secteur.
 - Des stationnements sont disponibles le long de l'avenue Gabriel Péri devant les commerces.
- Un parking de 36 places dont une place PMR (Personne à Mobilité Réduite) rues Gabriel Péri et Lucien Sampai a été réalisé.

Les bureaux et activités

- Environ 30 000 m² de surface de plancher seront destinés à des locaux d'activités et de bureaux dans la ZAC Charles Renard
- 6 000m² de bureaux sont disponibles en face à l'IAT (BNP Real Estate). Ils sont accompagnés d'une cinquantaine de places de stationnement.
- Des bureaux se situent à proximité de la gare et bénéficiant de places de stationnement. L'accès au parking est restrictif et clos par une barrière lors des horaires de fermeture des bureaux.

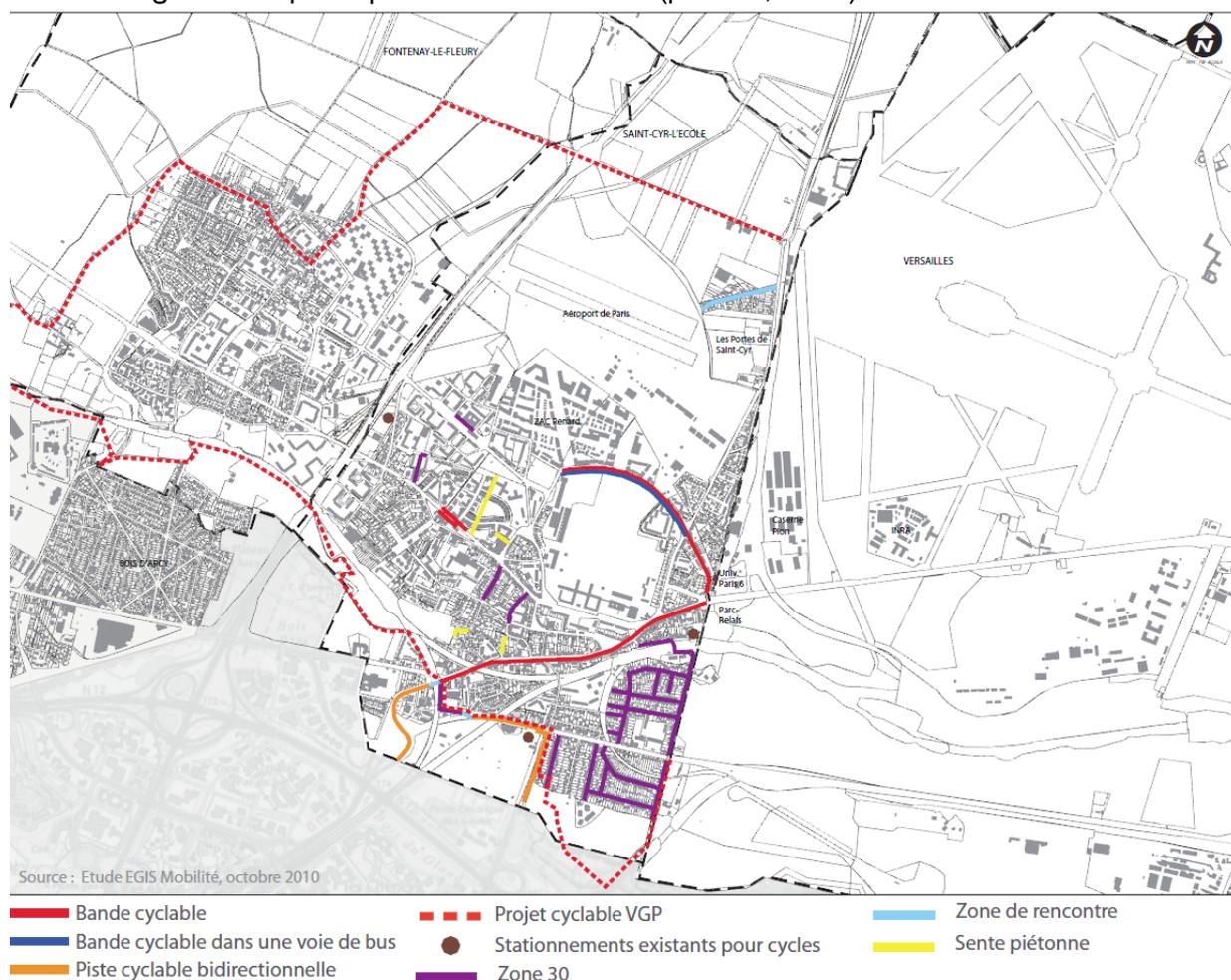
Les possibilités de mutualisation

Le principe de mutualisation des stationnements permet d'utiliser un même parking pour différents destinataires : par exemple pour les bureaux en journée et pour les logements la nuit.

- Au Sud-Est de la commune, le parking situé entre les espaces sportifs et les installations électriques pourrait offrir des stationnements supplémentaires aux équipements sportifs lors d'évènements importants notamment durant les week-end.
- Le parking situé rue Jean Jaurès est utilisé comme parking mutualisé entre les utilisateurs des services et commerces à proximité et les riverains des appartements situés au-dessus des commerces.
- Les équipements situés dans les secteurs d'habitats collectifs bénéficient, en journée, de places destinées aux résidents.

c) Voies déplacements doux

Carte des aménagements spécifiques aux modes doux (piétons, vélos)



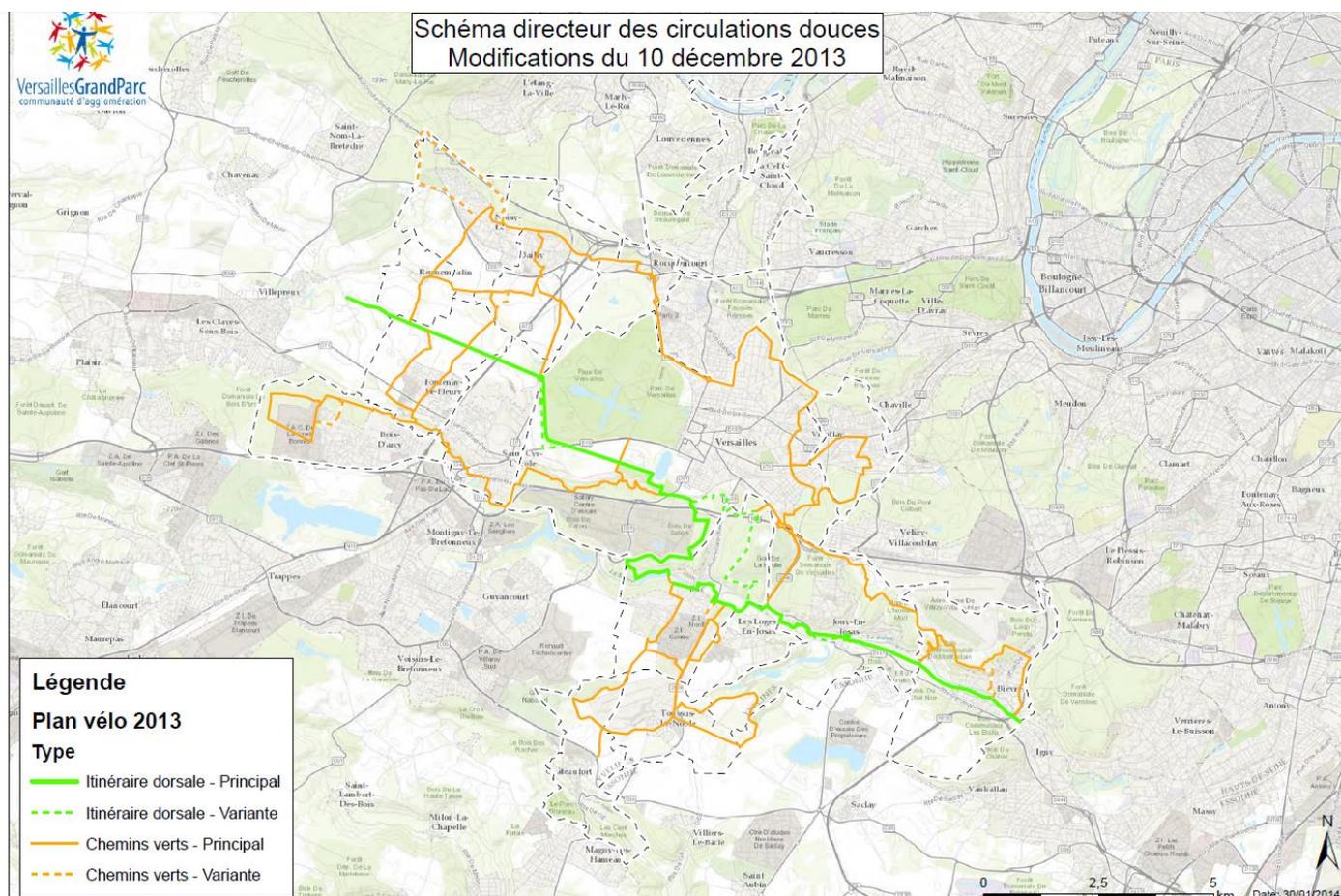
Source : Étude de l'agence AME, Définition du réseau viaire dans la commune de Saint-Cyr-l'École, Phase 2 : Schéma de cohérence urbaine des circulations et principes de trame viaire globale, Février 2014.

Les circulations douces à Saint-Cyr-l'École sont discontinues. Des bandes cyclables permettent de relier les quartiers résidentiels Sud à la ZAC Renard en contournant le terrain de l'école militaire par l'Est. Au Sud de la commune, la forte présence de route dont la vitesse est limitée à 30 km/h, permet une circulation plus aisée et sécurisée non seulement des vélos mais également des piétons. Trois emplacements réservés aux cycles permettent aux cyclistes de stationner leurs vélos : près de la gare, à proximité des zones d'équipements sportifs et la dernière située au Sud-Ouest de la ZAC Renard. Les pistes cyclables ne desservent pas le Nord de la commune puisqu'il n'existe que peu de route de desserte locale qui permettent d'y accéder.

Une piste cyclable le long de la Rue du Docteur Vaillant (RD7) est en projet.

De nombreuses sentes piétonnes existent sur le territoire, et elles se situent majoritairement à proximité des zones d'activités : perpendiculaires à la RD10 et à la RD 11, elles permettent de relier les commerces, et équipements situés le long de ses axes aux zones d'habitations situées à proximité.

Saint-Cyr-l'École fait partie du projet cyclable de Versailles Grand Parc qui vise à relier les communes de Versailles, grâce à des itinéraires piétonniers ou cyclables.



Ce projet aménage des parcours destinés aux vélos mais également aux piétons autour de Versailles. Différentes boucles permettent de découvrir les espaces à proximité du château de Versailles : la vallée de la Bièvres (Jouy-en-Josas, Bièvres, Igny), le plateau de Satory, la forêt domaniale de Bois d'Arcy, etc.

Un itinéraire direct permet de relier la vallée de la Bièvres au départ d'Igny jusqu'à Villepreux en passant par Les-Loges-en-Josas, Saint-Cyr-l'École ou encore Fontenay-le-Fleury. Ces itinéraires créaient des liens doux continus entre les communes.

Un parking à vélo situé à proximité de la gare favorise l'utilisation de ces modes de transport pour les déplacements quotidiens.



d) Infrastructures de transports en commun

La gare

Saint-Cyr-l'Ecole est desservie par la gare SNCF de Saint-Cyr-l'Ecole.

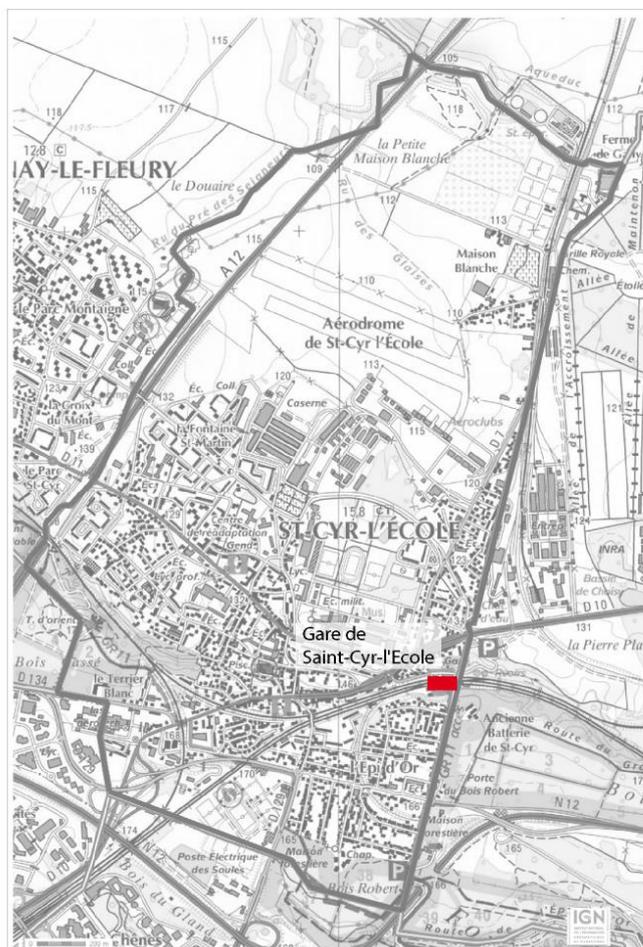
La gare est excentrée par rapport au centre-ville. Toutefois, elle permet d'y accéder très rapidement.

Les habitants des espaces résidentiels localisés au Nord et au Sud de la gare sont donc bien desservis.

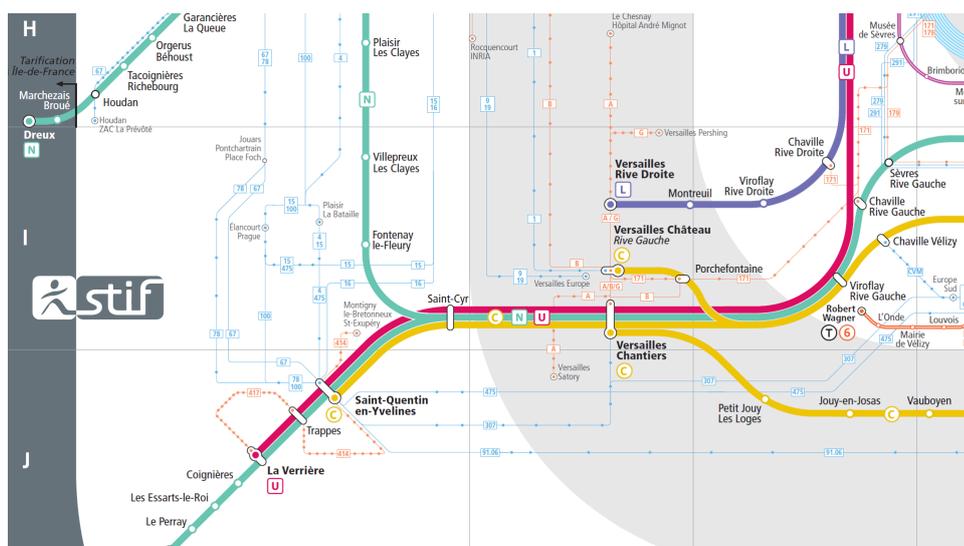
La fréquence des trains est suffisamment élevée pour permettre aux Saint-Cyriens d'utiliser les voies ferrées pour travailler ou étudier à Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, dans les villes proches desservies et dans les villes de l'agglomération parisienne.

Aux heures de pointe, un train au départ de Paris part toutes les 15 minutes.

LOCALISATION DE LA GARE A SAINT-CYR-L'ECOLE



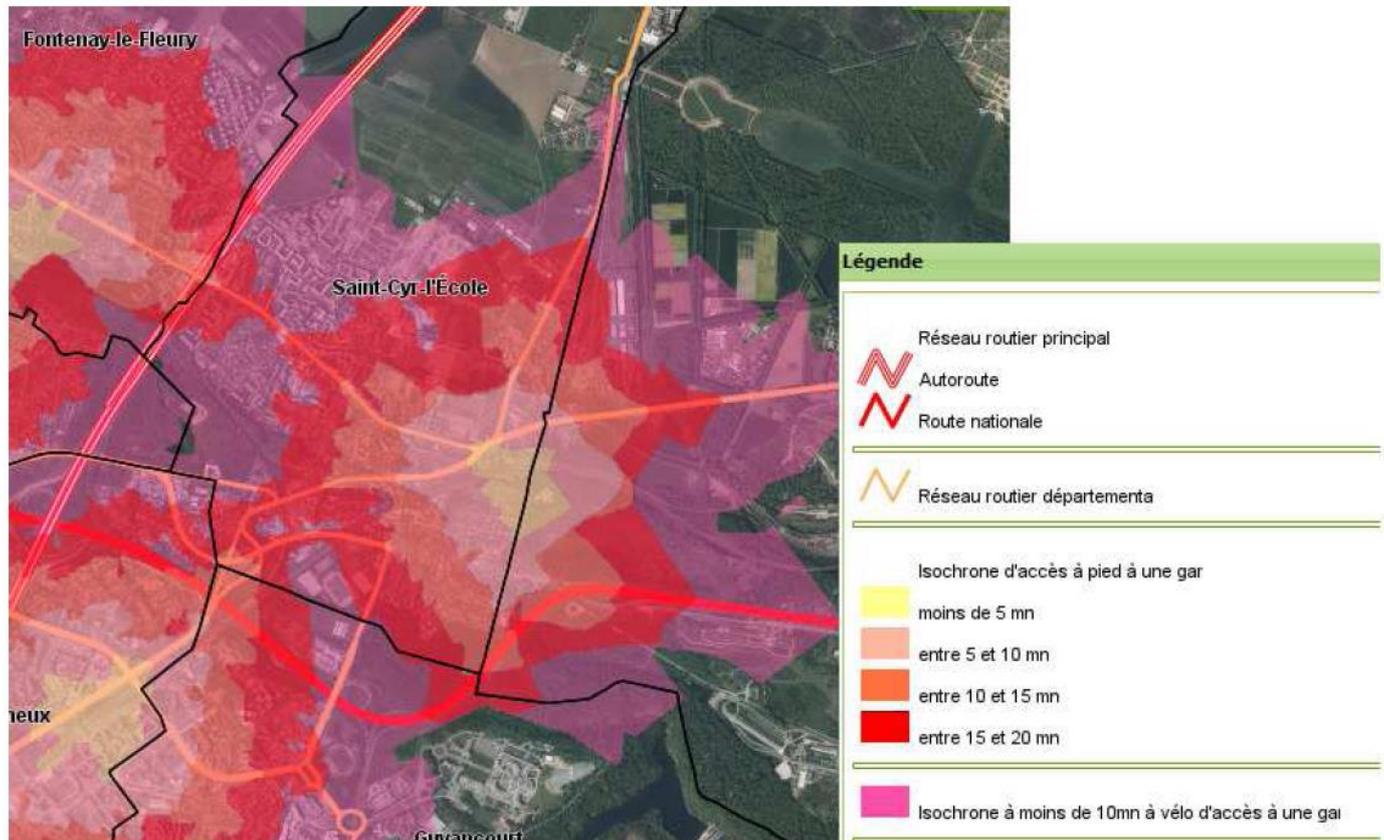
LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN FERRE A PROXIMITE DE SAINT-CYR-L'ECOLE



Accessibilité aux transports collectifs

Afin de rendre les transports collectifs plus attractifs grâce à une offre performante est indispensable pour proposer une alternative crédible à l'usage des modes individuels motorisés.

Les isochrones montrent les zones accessibles facilement à pied depuis une gare ou une station de transport collectif.



Le bruit des infrastructures ferrées

Tableau des voies ferrées

Nom de l'infrastructure N° de ligne	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur du secteur affecté par le bruit (1)	Type de tissu (rue en "U" ou tissu ouvert)
395	P.K. 22+900 (ligne 420) Limite Fontenay-le-Fleury	1	300 m	Tissu Ouvert
420	Totalité	2	250 m	Tissu Ouvert

Les bus

CARTE DU RESEAU DE BUS A SAINT-CYR-L'ÉCOLE



Source : Étude de l'agence AME, Définition du réseau viaire dans la commune de Saint-Cyr-l'École, Phase 2 : Schéma de cohérence urbaine des circulations et principes de trame viaire globale, Février 2014.

Les lignes de bus sont présentes principalement sur les axes majeurs de circulation qui permettent de relier Saint-Cyr-l'École aux communes voisines : la RD 10, RD 11, l'avenue du Général De Gaulle qui permet de contourner le terrain de l'école militaire. Quelques lignes permettent de relier les zones d'activité et d'habitation du Nord de la commune aux zones commerciales du Sud et à la gare.

Les projets

La tangentielle Ouest

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 3 février 2014, l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique implique de prendre en considération les éléments introduits pour une compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Le projet vise à renforcer les liaisons en direction des pôles d'emplois et d'habitat de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines grâce à de nombreuses correspondances avec :

- les lignes de RER : RER C à Saint-Cyr-l'École, RER A à Saint-Germain-en-Laye et Achères ;
- les lignes SNCF Transilien : la ligne L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères et les lignes U et N à Saint-Cyr-l'École.

La Tangentielle Ouest réutilise en grande partie les emprises existantes du Réseau Ferré National de la Grande Ceinture, une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris, à 15 km du boulevard périphérique.

Un projet de transport en site propre innovant

La voie ferrée non utilisée à ce jour pour du transport en commun pourrait permettre de créer un mode de transports innovant à destination du Camp Satory. Cet espace est appelé à connaître un développement important dans le cadre du contrat de développement territorial Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy.

e) L'Aérodrome

La commune de Saint-Cyr-l'École accueille l'aérodrome homonyme utilisé principalement par des pilotes privés et par des clubs assurant la formation d'apprentis pilote.

Le bruit de l'aérodrome

Afin d'éviter l'exposition immédiate ou à terme de nouvelles populations aux nuisances sonores, des Plans d'exposition au bruit sont établis autour des aérodromes.

L'aérodrome de Saint-Cyr est doté de ce plan depuis le 3 juillet 1985 et est concerné par le décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population entré en vigueur le 1 janvier 2011. Il prévoit certaines restrictions de mouvements dans un périmètre défini autour de l'aérodrome.

Les possibilités de déplacements

Saint-Cyr-l'École est traversée par de nombreuses routes à grande circulation. Ces voies de circulations, sont à la fois des atouts pour la connexion de la commune au territoire et aux pôles d'activités environnants, mais également des inconvénients pour la fluidité de la circulation à l'échelle communale.

Les voies de transit peuvent créer des ruptures dans la fluidité des déplacements à l'échelle de la commune. Ces axes captent de nombreux véhicules chaque jour, notamment aux heures de pointe ce qui peut créer des encombrements à certains carrefours.

Les voies de chemins de fer, bien qu'encaissées créent des ruptures dans les circulations communales : un pont situé sur la rue Emile Zola permet de la traverser ainsi qu'un passage souterrain à proximité de la gare. La pointe Sud de la commune est donc déconnectée du centre-ville et des zones d'activités qui sont plus difficilement accessibles.

Les voies réservées aux cycles sont peu nombreuses. Sur l'avenue Pierre Curie, la cohabitation vélo – véhicules particulier peut être dissuasive du fait de la vitesse des véhicules, de la densité du trafic qui s'ajoute à une forte pente.

Les terrains militaires situés juste au Nord du centre-ville isolent la ZAC Charles Renard du centre-ville et de la gare.

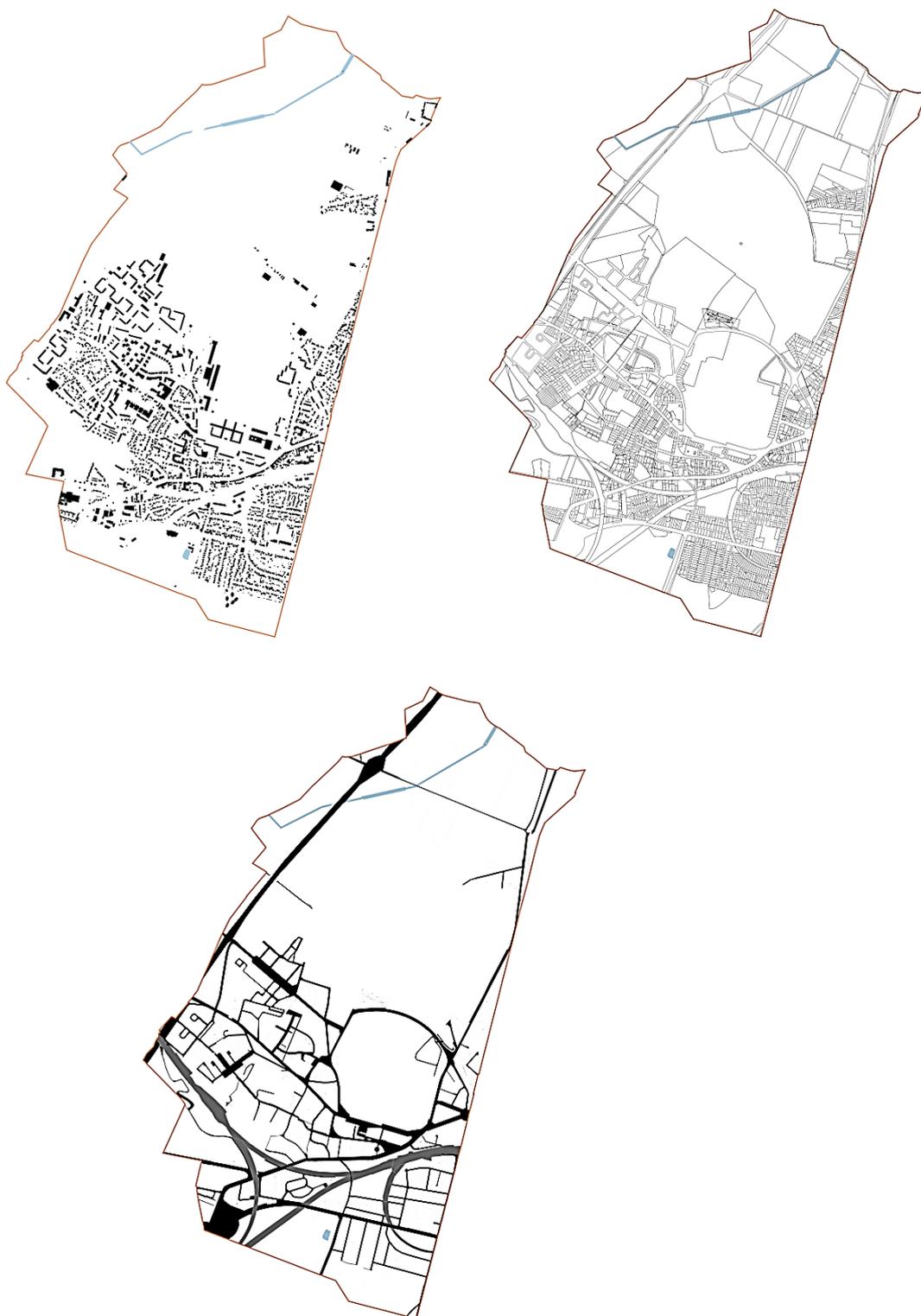
A terme, la reconversion des terrains du Groupe ADP pourrait permettre de créer des logements, locaux d'activités et équipements. Tout comme c'est le cas pour la ZAC, les terrains militaires isoleraient ces nouveaux bâtiments du centre-ville.

Les transports en commun permettent aux Saint-Cyriens de travailler dans la communauté d'agglomération de Versailles, dans la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et dans l'agglomération parisienne.

2. L'analyse du tissu urbain

a) Les composantes de la morphologie urbaine

LES TRAMES BATIE, PARCELLAIRE ET TRAME VIAIRE



Source : Verdi Conseil

Pendant la seconde guerre mondiale, Saint-Cyr-l'Ecole, détruite à 92 % par les bombardements, est la ville la plus sinistrée du département. Seuls vingt-cinq immeubles sur 1 131 sortent indemnes du bombardement de la ville, qui fait plus de trois cents victimes.

De 8 000 habitants en 1939, Saint-Cyr-l'Ecole n'en compte plus que 4 454 en 1947. Lentement, la ville se reconstruit dans un style caractéristique des années 1950. Les bâtiments de l'École Militaire, transférée à Coëtquidan à la Libération, restent en friche. En 1963, sous l'impulsion du Général De Gaulle, les négociations sont engagées avec la Municipalité pour la reconstruction de l'École.

b) Structure urbaine

Les infrastructures de transport et les enclaves monofonctionnelles structurent le tissu urbain en constituant tout à la fois des frontières ou des limites, et des repères urbains.

La ville de Saint-Cyr-l'Ecole est traversée par des axes routiers et ferrés de circulation qui affectent son développement urbain. Certains de ces axes peuvent constituer des ruptures du tissu urbain, des barrières physiques ou visuelles.

A Saint-Cyr-l'Ecole, le passage de l'infrastructure ferrée relie la ville est les quartiers qui la compose au grand territoire et l'inscrive dans la dynamique métropolitaine, au même titre qu'un réseau routier dense et hiérarchisé qui la positionne positivement dans les bassins d'emploi avoisinant.

Parmi les axes représentant une limite, on retiendra particulièrement :

- les **faisceaux ferrés**, dont le tracé des différentes branches coupe une partie Nord et une partie Sud de la ville, mais dont le croisement dessine également une zone triangulaire entourée d'infrastructures, représentent des ruptures marquées du tissu, auquel la ville tourne le dos. Les nuisances qui y sont associées sont essentiellement sonores.

Le faisceau ferré non utilisé pour les transports en commun (rue F. Ferrer) est lui sans nuisance, il ne constitue pas une rupture urbaine, et pourrait même être le support d'une coulée verte ou d'une liaison douce. Il est aussi concerné par un projet de transport en commun.

- Les **axes routiers principaux**, qui assurent souvent la mobilité d'agglomération et rabattent vers les axes de mobilité métropolitaine (autoroutes, voies rapides interurbaines, routes départementales), jouent soit un rôle de jonction (**RD 11**, RD 10 entre Gambetta et Carnot) lorsque leur traitement leur donne un caractère de rue ou d'avenue. Ils peuvent jouer le rôle de séparateur lorsque le traitement est routier, comme la séquence Est de la **RD 10**, avec les séparateurs centraux en béton, la trémie routière. Ces éléments d'aménagement priorise la vitesse et la fluidité du trafic (parfois sans efficacité) et sont aujourd'hui supprimés dans les agglomérations pour redonner la priorité aux transversalités, au piéton, et, *in fine*, à la qualité du cadre de vie.

La D 129 traverse le Sud Ouest de la ville, et se prolonge jusqu'à la RN 12 (Boulevard Barbusse) avec une séquence très urbaine de la rue Emile Zola à la rue Francisco Ferrer.

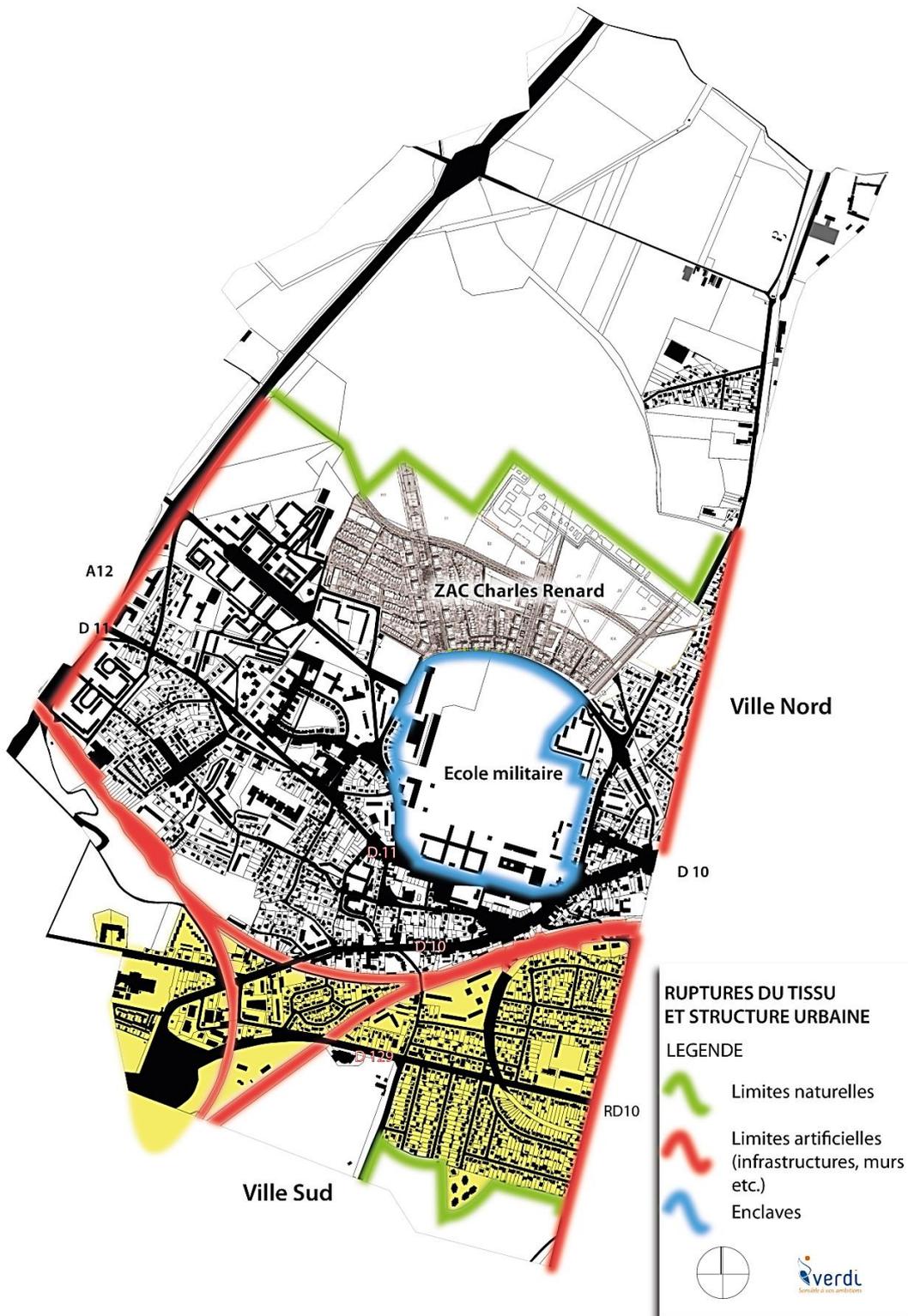
- Les **enclaves monofonctionnelles** constituent des obstacles urbains et des frontières visuelles : l'école militaire (plus de 30 hectares), les cimetières (dans une moindre mesure, vu leur taille modérée à Saint-Cyr-l'Ecole), les grands équipements (équipements sportifs), l'aérodrome.

La ZAC Charles Renard prolonge le dessin de la trame viaire de l'école militaire, ce qui permettra, si celle-ci est ouverte et intégrée à la ville à l'avenir, de créer une continuité

- Les **limites et frontières** peuvent être **naturelles** ou **artificielles**. Les limites urbaines naturelles Les limites urbaines **artificielles** sont présentes à saint Cyr avec le mur d'alignement à la frontière Est de la colonne, l'autoroute A12 borne la commune à l'Ouest

La ville Sud : un espace ville fragmenté

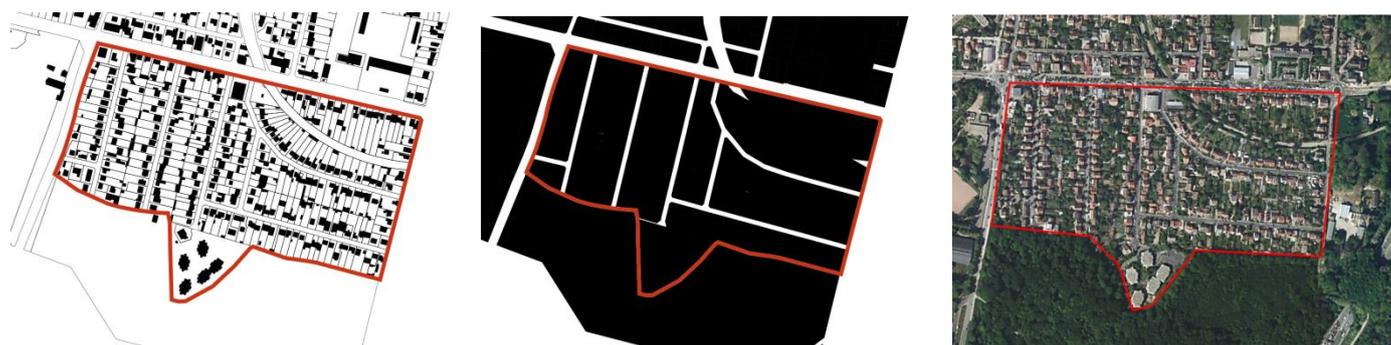
LIMITES ET ENCLAVES DU SECTEUR SUD



La partie de la ville qui s'étend au Sud des voies ferrées se caractérise par une dominante d'habitat individuel non mitoyen dans un parcellaire en bandes étroites donnant sur une trame viaire fortement structurée. La référence à la rue est très présente. Quelques collectifs des années 60, des années 80 près du Bois Robert, et un très récent rue Emile Zola.

La Zone d'Activité correspond aux productions caractéristiques de ces zones : bâti standardisé suivant la charte de la chaîne, ou hangar fermés en métal peint bordés de parkings.

L'Est est plus urbain avec un schéma viaire bien lisible et des aménagements de qualité (Henri Barbusse). La problématique des franchissements constitue un enjeu d'unité de la ville, mais cette partie moins dotée en équipements culturels et de santé est toutefois connectée à la zone la plus « intense » de Saint-Cyr-l'Ecole.



L'îlot qui suit représente une part non négligeable de l'espace bâti communal, aussi dans la partie au sud des voies ferrées que dans la bande Est près de la RD 7, et dans la frange au sud de la RD 11 jusqu'à la RD 10.

On y trouve un **parcellaire en bande**, issu du découpage en îlots d'environ 250 x 80 m, puis en parcelles allongées, avec une façade d'environ 12 à 16 m (les fonds de parcelles se rejoignent à la césure au 40m), soit des parcelles d'environ 400 à 500m.

Les **voies** font 8 à 10m, rendant l'allure de circulation modérée et le stationnement peu aisé. La trame viaire est très lisible, bien que dans ce quartier les voies Nord-sud viennent buter sur le Bois Robert.

La dominante bâtie est **pavillonnaire**, de type pavillon familial populaire en R+1, avec une très grande hétérogénéité de matériaux (meulière, brique, mâchefer, parpaings en béton, tuiles de différents coloris). La plupart du temps, les façades donnent sur rue avec des retraits variés (à quelques exceptions près de murs pignon sur rue), mais les orientations de toitures diffèrent et ajoutent à la forte imbrication des bâtiments.

Le traitement des palissades est disparate, avec des barreaudages souvent en métal ajourés ou pleins, du bois (et parfois du PVC), des hauteurs variées.



Pavillon ancien en meulière, et maison « île de France » au second plan



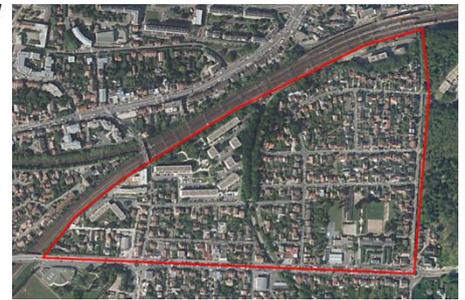
Pavillon populaire, typique des années 50 avec un soubassement en pierre et garage/sellier rez-de-chaussée, surmonté d'un premier étage d'habitation en parpaing et comble aménagé sous une toiture à 2 pans en tuiles.

La qualité pittoresque du pavillonnaire en bande non lotis pâti de l'occupation de l'espace public par l'automobile, le non enfouissement des réseaux, la présence de poubelles, et certains matériaux peu qualitatifs (barrières en pvc).



La voie désaffectée qui traverse le Sud Ouest de Saint-Cyr-l'École.

A la pointe sud, la chapelle jouxte un ensemble collectif constitué de plots bas (R+2), avec les larges baies et balcons filants, des espaces verts et stationnement extérieur (année 80).



Le secteur situé entre la voie ferrée et le Boulevard Henri Barbusse est à dominante pavillonnaire sur le modèle décrit précédemment, avec un ensemble collectif des années soixante le long de la voie ferrée.

Le Boulevard Henri Barbusse bénéficie d'aménagements qualitatifs, avec des alignements d'arbres, des contre allées, des carrefours à feux. Le ralentissement de la circulation et le traitement de l'espace public, sans disparition du stationnement longitudinal, sont propices au maintien du commerce et aux déplacements en modes doux (marche à pieds, vélo, trottinette, etc.).



L'ensemble collectif en plan libre « villa de l'épi d'or », typique du mouvement moderne, propose une morphologie en rupture avec ce qui lui a précédé : disparition de l'îlot traditionnel et de la parcelle, espaces ouverts intégrant des espaces verts et des parkings, désolidarisation des voies est composé de 4 « barres » à double orientation et 3 plots à 4 façades, le tout en R+4 a fait l'objet d'une reprise des espaces « résidentiel » (parties communes extérieures). La réalisation est caractéristique des années Les barres comprennent des loggias avec barreaudage métallique ouverts sur les façades sud (moins

exposées au bruit de la voie ferrée). La circulation est en boucle fermée (*condominium*) et l'ensemble, partiellement enclavé dans le pavillonnaire, propose une ouverture sur Emile Zola. Le stationnement est en surface au sein du lotissement.

Les bâtiments les plus au nord bénéficient d'un panorama sur la vallée qui n'est pas altéré par le passage de la voie ferrée (en contrebas).



Source : Google 2012

Au sud de la rue Emile Zola, deux programmes collectifs succèdent aux alignements pavillonnaires : un programme des années 60 (Résidence Emile Zola), et un programme récent à l'alignement en R+2+atique, avec stationnement en sous-sol, des espaces privatifs en rez-de-chaussée, des balcons à barreaudage métal, des enduits peints et l'attique en zinc. Le dernier étage bénéficie de terrasses privatives en retrait de l'acrotère (ci-dessous).



L'extrémité Nord Est du secteur est dévolu à quelques bâtiments d'activité et la rue Francesco Ferrer permet de franchir les voies en infrastructure vers la gare et le Centre-ville via la rue Jean Jacques Rousseau.

Rue Francisco Ferrer en dénivelé



Résidence « la colline » donnant sur la vallée



La carte ci-dessous montre que les îlots évoqués précédemment sont reliés en modes doux en au cœur de ville où sont concentrés la plupart des équipements et de nombreux commerces. La voie désaffectée, à condition qu'une continuité soit créée vers le franchissement et la gare, pourrait constituer une liaison douce supplémentaire. En revanche, la voie ferrée constitue une frontière peu perméable pour les véhicules motorisés, en raison de l'étroitesse des voies qui la franchissent et de sens uniques (Victor Hugo).



La zone enclavée au Sud est occupée par le centre d'exploitation routes et transports et n'est accessible que par la RD 129.

La zone centrale est délimitée par les faisceaux ferrés et routiers. Elle n'est accessible que par la RD 10 (Avenue Pierre Curie), soit via la zone d'activité, soit via l'allée des cottages.



On peut résumer cette enclave en 4 ensembles distincts :

- Des activités à l'Ouest, comprenant deux commerces de restauration (Buffalo Grill, les Halles du Portugal) et un hôtel, ainsi qu'une entreprise de matériel de chantier et 4 pavillons d'habitation lui faisant face, adossés au remblai de la RD 129 qui les srplombe.



- Une zone résidentielle pavillonnaire à l'Est, enclavée, constituée de maison individuelles architecturalement très hétérogènes (lotissement de lots à bâtir) sur des parcelles très étroites (parfois inférieures à 10m de façade) et peu profondes (parcelles de superficie entre 150 et 250 m²)



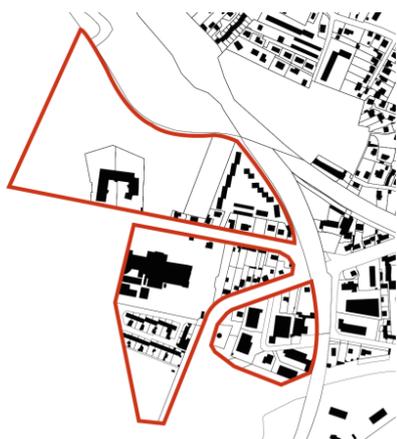
- Un collectif « tampon » des années 60, de type petite barre R+4 orienté Est/Ouest, d'une largeur de 10m au milieu d'une parcelle étroite (30m).



- Quelques bâtiments à l'alignement donnent sur l'Avenue Pierre Curie, dont une brasserie (« Les 2 ponts »)

La pointe nord est enclavée entre les voies ferrées et la RD 11 (avenue Pierre Curie). Des pavillons occupent la bande sur la rue, mais toute la partie Ouest est occupée par un équipementier automobile pneumatique). Le fond d'îlot est accessible par une voie en impasse le long de la voie ferrée.

Les îlots de cette portion Ouest sont bornés par le Bois Cassé au Nord, les infrastructures et échangeurs au sud, un grand équipement d'enseignement supérieur (Institut Aérotechnique du CNAM) et la zone d'activité de Montigny-le-Bretonneux.



Maisons de rue à l'alignement, rue Jean Paul Marat :



S'îlot le plus au nord juxtapose des pavillons (Rue Marat) et un ensemble de très petits collectifs (R+1) et de très petits pavillons type préfabriqués (plain-pied), accessibles par le chemin du terrier blanc

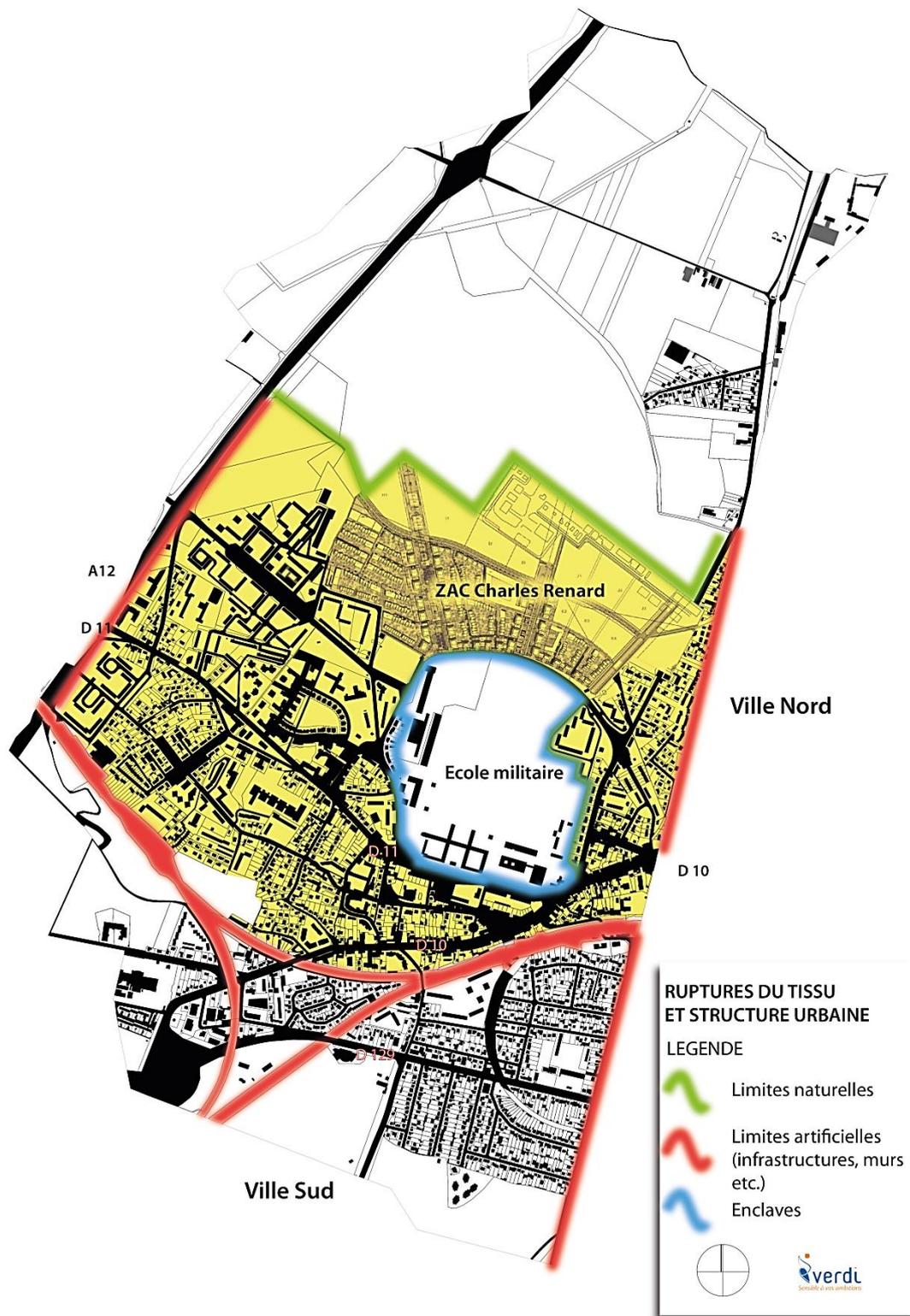


6 000m2 de bureaux ont été implantés face à l'IAT (BNP Real Estate).



La ville Nord : la Rue Gabriel Péri et l'Avenue Pierre Curie, deux axes structurants pour un tissu urbain composite

LIMITES ET ENCLAVES DU SECTEUR NORD



La partie au Nord des voies ferrées concentre la majeure partie de l'offre scolaire et enfance, les équipements culturels, équipements administratifs et de santé. Les commerces, bien que présents sur l'avenue Henri Barbusse, sont très nombreux le long des RD 10 et RD 11, et sont complétés par des centres commerciaux à rayonnement de quartier (CC les Fontaines, Lidl, etc.).

Le tissu urbain, presque exclusivement constitué après les démolitions massives du second conflit mondial, juxtapose des formes radicalement différentes :

- ensembles collectifs en plan libre des années 60 et 70 (toujours dans des volumétries modérées R+4, avec souvent un rez-de-chaussée en demi étage pour les immeubles du début des années 60). On distingue les bâtiments des années 60 (façades plates, percements réguliers, modénatures simples), les bâtiments de la fin des années 60 (porte fenêtres, barreaudages ouverts, petits balcons et loggias), ceux des années 70 où les façades, très vitrées se composent de balcons filans ou en saillies, etc.) et ceux d'après 1973 (retour à des formes des années 60 avec moins de percements, mais des compositions plus complexes).

3 EXEMPLES DIFFERENTS D'IMMEUBLES DU MOUVEMENT MODERNE



PAVILLONNAIRE EN BANDE CORRESPONDANT AUX EXEMPLES TRAITES PRECEDEMMENT



- depuis la dernière décennie, des programmes marqués par l'affirmation du rapport à la rue (alignement) et l'utilisation d'un vocabulaire architectural antérieur au XXème siècle (modénatures, toitures, bandeaux, baies, matériaux, etc.). Ces ensembles respectent les ambitions du « *New urbanism* », né d'abord en Europe, puis aux États-Unis d'Amérique où il s'est développé et où il a connu une certaine faveur depuis les années 1980.



La partie Nord se structure autour de deux axes : l'avenue Gabriel Péri (RD 11) et l'avenue Pierre Curie (RD 10).

Les axes structurants

LA RUE GABRIEL PERI ET L'AVENUE PIERRE CURIE, DEUX AXES STRUCTURANTS





D'est en Ouest, la première séquence de l'Avenue Pierre Curie est une entrée de ville bordée de maisons de ville anciennes à l'alignement (cf- paysage des entrée de villes, Etat Initial de l'Environnement). On relève un caractère routier qui fait de cette séquence une séparation du tissu : séparateur de voies béton, puis trémie routière et tunnel. Ces éléments d'aménagement tournés vers la fonction de circulation motorisée, priorisant la fluidité du trafic et la vitesse de circulation des automobiles, tendent à accroître l'inconfort des piétons à proximité de l'axe, rendent la traversée difficile, déprécie la qualité urbaine du site, et défavorisent le développement commercial des rez-de-chaussée.

Une requalification comprenant la suppression de la trémie pourrait être envisagée pour la qualité paysagère, le confort d'usage et le développement des commerces de proximité.



BATI ANCIEN EN ENTREE DE VILLE



La séquence qui démarre à la jonction de la rue Jean Jaurès / Pierre Curie est attractive avec un linéaire commerçant en rez-de-chaussée. Le linéaire commerçant s'achève après environ 500m. La rive Nord est composée de petits collectifs puis rapidement par des pavillons en R+1, tandis que la rive sud est constituée :

- de petits collectifs R+1 / R+2 en meulière et toits à 2 pans, barreaudages ouverts sur les balcons accessibles par des portes fenêtres. Les percements réguliers sont verticaux, et les volets de métal peint d'origine sont parfois remplacés par de PVC.
- De collectifs enduits peint avec toit en tuiles à 2 pans, barreaudages métal, et d'autres sans modénatures ni balcons



Le commerce devient ensuite plus rare, avec des oppositions formelles entre la rive Nord plus individuelle et la rive nord plus varié mais largement tournée vers l'habitat collectif.

HETEROGENEITE DES BATIS COLLECTIFS

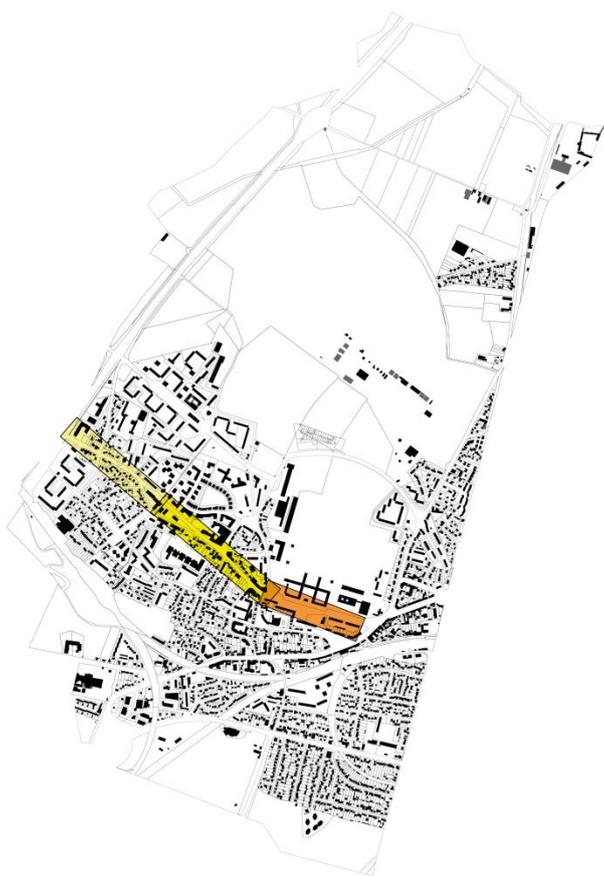


La dernière séquence est dominée par le collectif en renouvellement dans l'esprit du mouvement *new urbanism* (Toits à la mansarde, Fenêtres plus hautes que larges, œil de bœuf, modénatures, etc.)



La rue Gabriel Péri

LES SEQUENCES DE LA RUE GABRIEL PERI



La première séquence (environ 450 m) se caractérise par une dilatation de l'espace public. Les distances entre le lycée et l'école militaire en rive Nord, et les bâtiments en rive sud (dont l'hôtel de ville, avec un square longitudinal à la voirie) compris entre 50 et plus de 80m, pour une chaussée de 9m avec seulement deux voies, mais des rétrécissements symbolisés par des peintures de sol. Un dénivelé important distingue la rive sud et l'avenue et l'école militaire placées en contrebas.

On relève des alignements plantés qui longent l'école militaire et délimitent une contre allée stationnée.

Malgré des aménagements perfectibles, cette section de la rue Gabriel Péri n'a pas un caractère exagérément séparatif et ne crée pas une fracture dans la ville.

Ci-dessous : on note le dénivelé, l'alignement planté devant le parking de l'école militaire (privatif), le square de l'hôtel de ville (espace paysager) disqualifié par le stationnement sauvage, un trottoir Nord très large mais peu emprunté.



IMMEUBLE COLLECTIF EN VIS A VIS DE L'ÉCOLE MILITAIRE :



La seconde séquence se révèle beaucoup plus urbaine en particulier à partir de la rue Gambetta. Les façades sont plus proches (de 16 à 20 m suivant les retraits, avec une voirie de 12 m environ comprenant du stationnement longitudinal) avec de commerces et équipements. Cette section de voie joue un rôle de liaison entre les quartiers qui la borde.



La section est en partie renouvelée entre la rue Mansart et la rue Paul Fle, avec différents programmes récents qui affirment le caractère urbain et le rapport façades-rue de cet axe (cf- analyse des îlots).



La dernière section de la séquence est plus disparate (pavillons, petits collectifs des années 60), et correspond à un paysage de périphérie.



- On peut parler d'**axes structurant** qui organise une **centralité linéaire**. En particulier l'avenue Gabriel Péri
- L'avenue Pierre Curie a un potentiel de développement et de requalification de certaines de ses portions encore exagérément « routière », mais est toutefois propice à jouer un rôle de jonction entre les quartiers

Les secteurs composites

Les secteurs au Nord des voies ferrées sont tous composites, mêlant habitat individuel et collectif, des équipements, des commerces.



Ce secteur en cours de densification (programme « villa Alicia ») est composé de pavillonnaire et de collectif combinés. En montant vers le Nord les collectifs disparaissent.

ENSEMBLE COLLECTIF A L'ENTREE DE LA RUE VICTOR BASH



COLLECTIF DES ANNEES 60, SANS RAPPORT A LA RUE MAIS PRODUISANT DES ESPACES VERTS

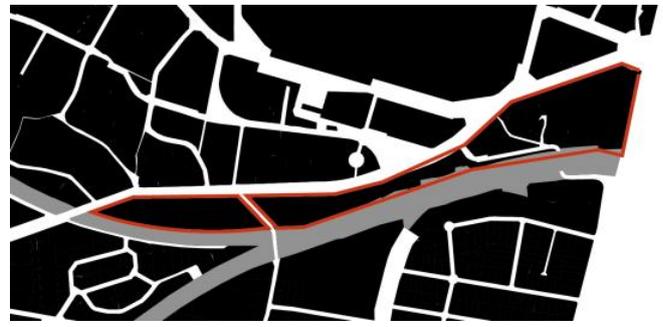
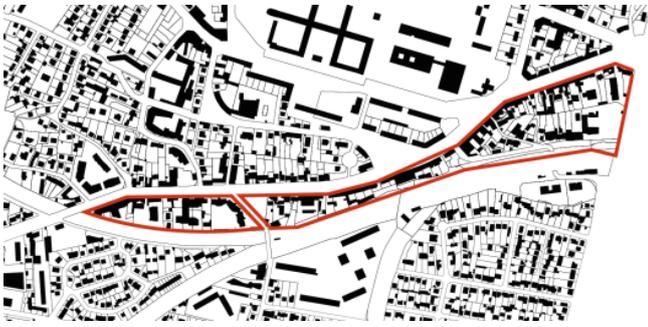


EXEMPLE DE MAISONS JUMEELES RUE GUY MOCQUET



EXEMPLE DE RENOUVELLEMENT DE LA VILLE AVEC DU COLLECTIF « NEW URBANISM » (VILLA ALICIA, 2012)





L'Ouest de ce secteur a été profondément remanié, avec l'emploi de formes urbaines traditionnelle (« villa Annabella 1 », « Horizon »), etc.

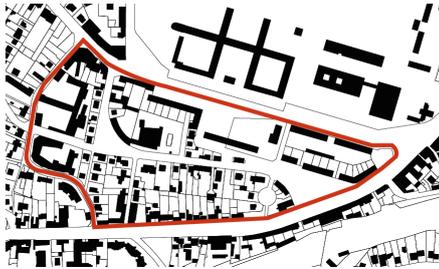
La séquence centrale est constituée de petits collectifs, de maisons de ville et de pavillons à l'alignement donnant sur l'avenue Pierre Curie, et tournant le dos à la voie ferrée.

La séquence la plus au sud est la plus ancienne et la plus commerciale (cf- axes structurants). On note la concentration de petits collectifs face à la gare RER, et le pavillonnaire imbriqué avec des porosités piétonnes vers l'Avenue.

COLLECTIFS DEVANT LA GARE, AVEC COMMERCES EN REZ-DE-CHAUSSEE

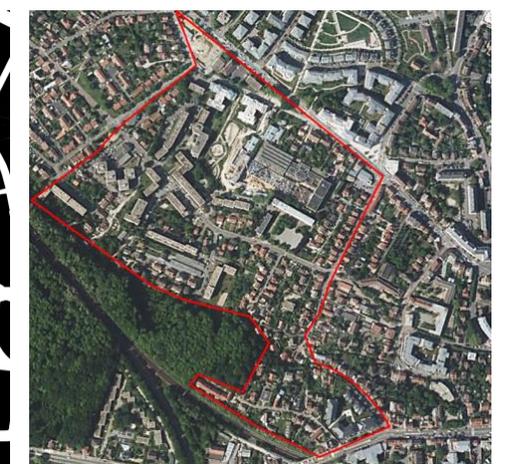


LE PASSAGE RASPAIL



Le sud de ce secteur est plus pavillonnaire (sur l'avenue Pierre Curie), mais largement collectif au nord de la rue Léon Jouannet. La modification du tissu par la mutation vers du collectif à l'alignement est commencée dans cet ensemble d'îlot qui pourrait jouer un rôle d'unification des deux axes structurant, par le travail des transversalités auxquelles la pente confère une qualité pittoresque.

PERSPECTIVE OFFERT PAR LE DENIVELE, RUE VICTOR HUGO

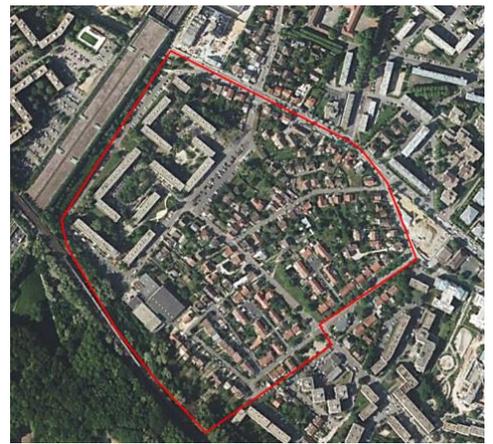
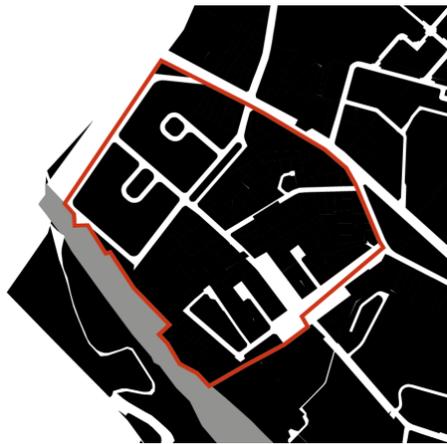


Ce vaste secteur est caractérisé par une imbrication de pavillonnaire et de collectifs de taille modérée (R+4), et la présence d'un grand équipement scolaire (lycée professionnel Jean Perrin).

JUXTAPOSITION DE FORMES BATIES, RUE DANIEL CASANOVA



BATIMENTS DES ANNEES 70 (PLOTS ET PETITES BARRES), RUE DANIEL CASANOVA



Ce secteur le plus à l'Ouest au Sud de l'avenue Gabriel Péri combine un tissu pavillonnaire inséré dans des îlots rectangulaires, avec une trame urbaine très lisible et régulière, sur le modèle évoqué précédemment à propos du Sud de Saint-Cyr-l'Ecole. L'Ouest de ce secteur est entièrement composé de collectifs en barres R+4, en « plan libre » suivant les concepts du mouvement moderne.



Ce dernier secteur confronte un urbanisme dit « moderne » à l'Ouest, avec quelques espaces pavillonnaires imbriqués (surtout autour de la rue de l'aérostation maritime) et un urbanisme plus contemporain dans le quartier de l'Abbaye. Le Centre Hospitalier et le cimetière constituent des enclaves qui rompent la continuité du tissu urbain. Le secteur sera prolongé au Nord par la ZAC Charles Renard.



LA BARRE LA PLUS LONGUE DE SAINT-CYR-L'ECOLE AVOISINE LES 140M EN R+4,
A L'ALIGNEMENT DE L'AVENUE DU COLONEL FABIEN



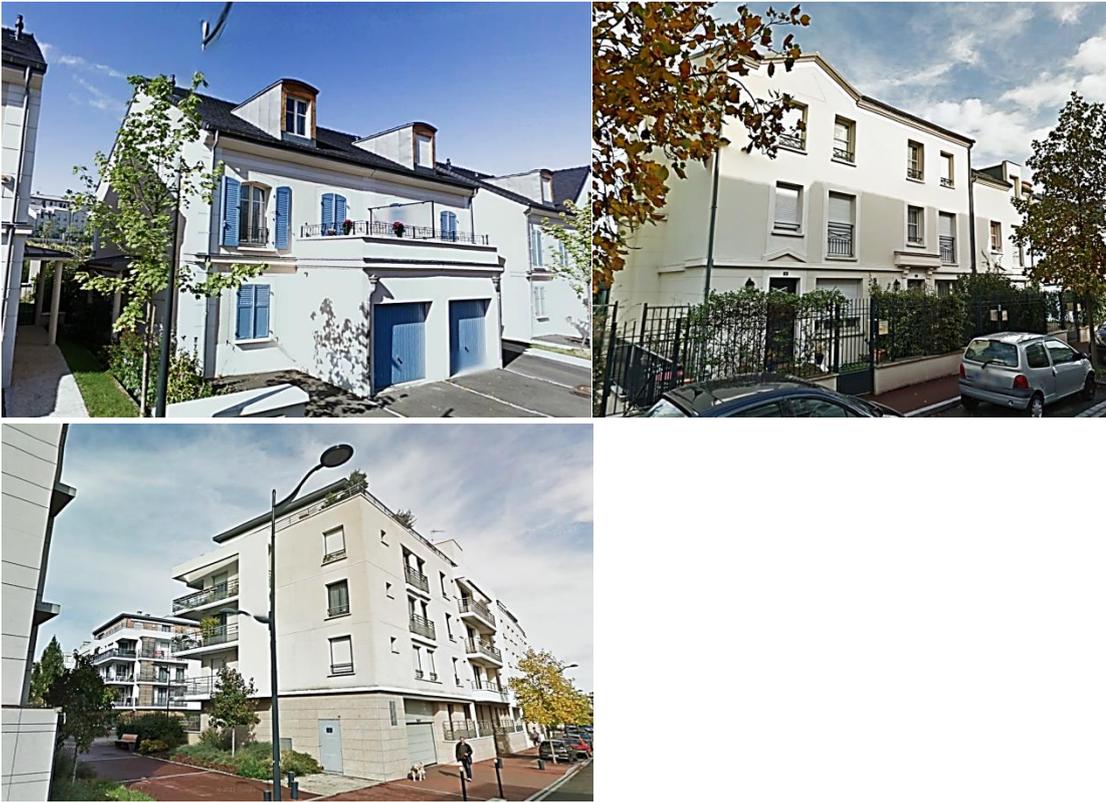
Le quartier du Parc de l'Abbaye livré, est composé de 650 logements, d'équipements publics (crèche, maison de retraite...), d'espaces verts (2 jardins publics) et de commerces de proximité. Les typologies sont variées selon une composition que positionne des collectifs à l'alignement sur les rues principales, et de l'habitat individuel (maisons jumelée en bande ou maisons de ville). Les logements collectifs proposent de nombreux balcons ou loggias à barreaudage métal) vers l'intérieur des îlots, et des façades régulières avec parement et peu de modénatures, des baies verticales et balcons peu profonds :



MISE EN RESONNANCE DES PLOTS DES ANNEES 60/70 ET DES PLOTS CONTEMPORAINS DU QUARTIER DE L'ABBAYE



VARIÉTÉ TYPOLOGIQUE DANS LE QUARTIER DE L'ABBAYE : MAISONS JUMELÉES, MAISONS DE VILLE, PLOTS COLLECTIFS





Le quartier de l'abbaye illustre la capacité du tissu de Saint-Cyr-l'École à se renouveler en faisant tout à la fois référence à l'existant, son tissu pavillonnaire, son tissu « moderne » (plots, immeubles à toitures plates, etc.), et à renouer avec un bâti historique –largement disparu en 1945- auquel de nombreux programmes récents font référence.

3. Les potentiels de constructions

a) Le potentiel de construction

La carte ci-après évalue le potentiel de construction.

POTENTIEL DE CONSTRUCTION



NB : le potentiel de construction recensé ci-dessus est issu d'estimations. Il n'indique en aucun cas une certitude que les logements soient réalisés.

Potentiel de construction par comblement des interstices urbains :

N°	superficie en m ²	nombre de logements individuels constructibles	nombre de logements collectifs constructibles
1	430	1	
2	3597	7	
3	2503	5	
4	514	1	
5	470	1	
6	328	1	
7		0	
8	267	1	
9	944	2	
10	662	1	
11	640	1	
12	536	1	
13	623	1	
14	797	2	
15	172	0	
16	206	0	
17	289	1	
18	252	1	
19	326	1	
20			
21			
22	1105		20
23			
24	650	1	
25	1161	2	
26	2152		20
27		0	
28	785	2	
29	1281	3	
30	1443	3	
31		0	
32	467	1	
33	2061		20
34	492	1	
35			
36	594	1	
37	1325	3	
38	447	1	
39	813	2	
40	156	0	

TOTAL	28483	46	59
-------	-------	----	----

Potentiel de construction par renouvellement urbain :

N°	superficie en m ²	nombre de logements constructible	Contenu
1	246604	1450	
2	11784	300	
3	941,6	17	
4	2096	45	
5		29	
6	2971	65	
7		148	
8		49	
9		22	
10		3	
11		68	
12	1462	88	
13	3615	96	résidence sénior
TOTAL	269473,6	2380	

Les possibilités de construction

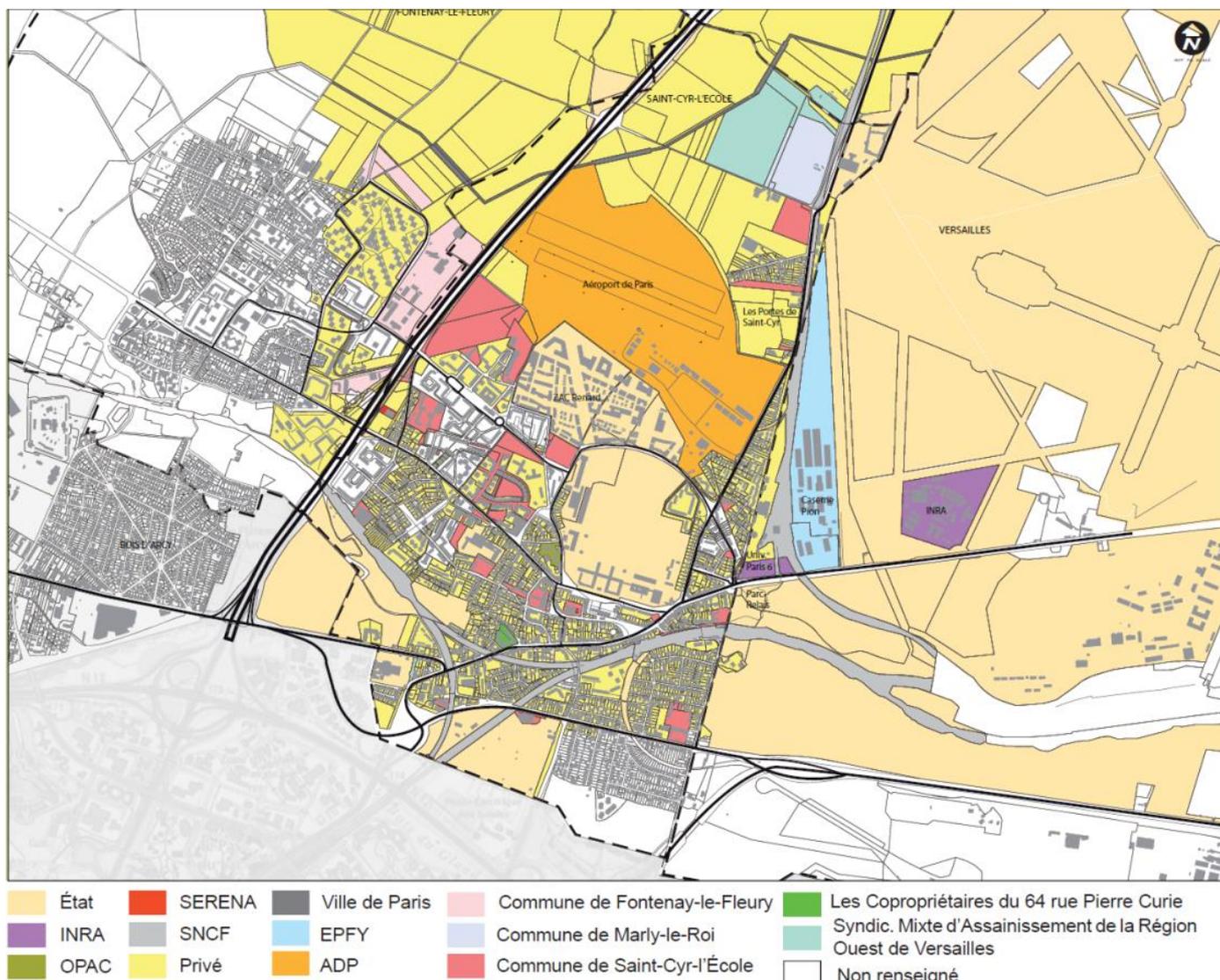
La construction est contrainte à Saint-Cyr-l'Ecole, pour plusieurs raisons :

- une part importante du territoire est déjà densément urbanisée
- le site classé de la Plaine de Versailles et les servitudes aéronautiques de dégagement limitent l'extension urbaine
- le relief est très prononcé au Sud du territoire limite la construction
- les équipements de transports et des bâtiments publics occupent part importante de l'espace urbanisé (ancienne école militaire, voies ferrées et voies routières)

Ainsi, les opérations de création de logements doivent se faire en renouvellement urbain. Les espaces d'habitats pavillonnaires peuvent connaître une densification importante.

b) Les propriétés foncières

LES PROPRIETES FONCIERES



Source : Étude de définition d'un réseau viaire sur la commune de Saint-Cyr-l'École (2013) – Versailles Grand Parc

Les possibilités d'intervention

De grandes emprises foncières sont détenues par des propriétaires uniques : l'État, le Groupe ADP, Commune de Saint-Cyr-l'École, etc. Cela permet une intervention rapide de ces acteurs pour réaliser des projets de grande envergure.

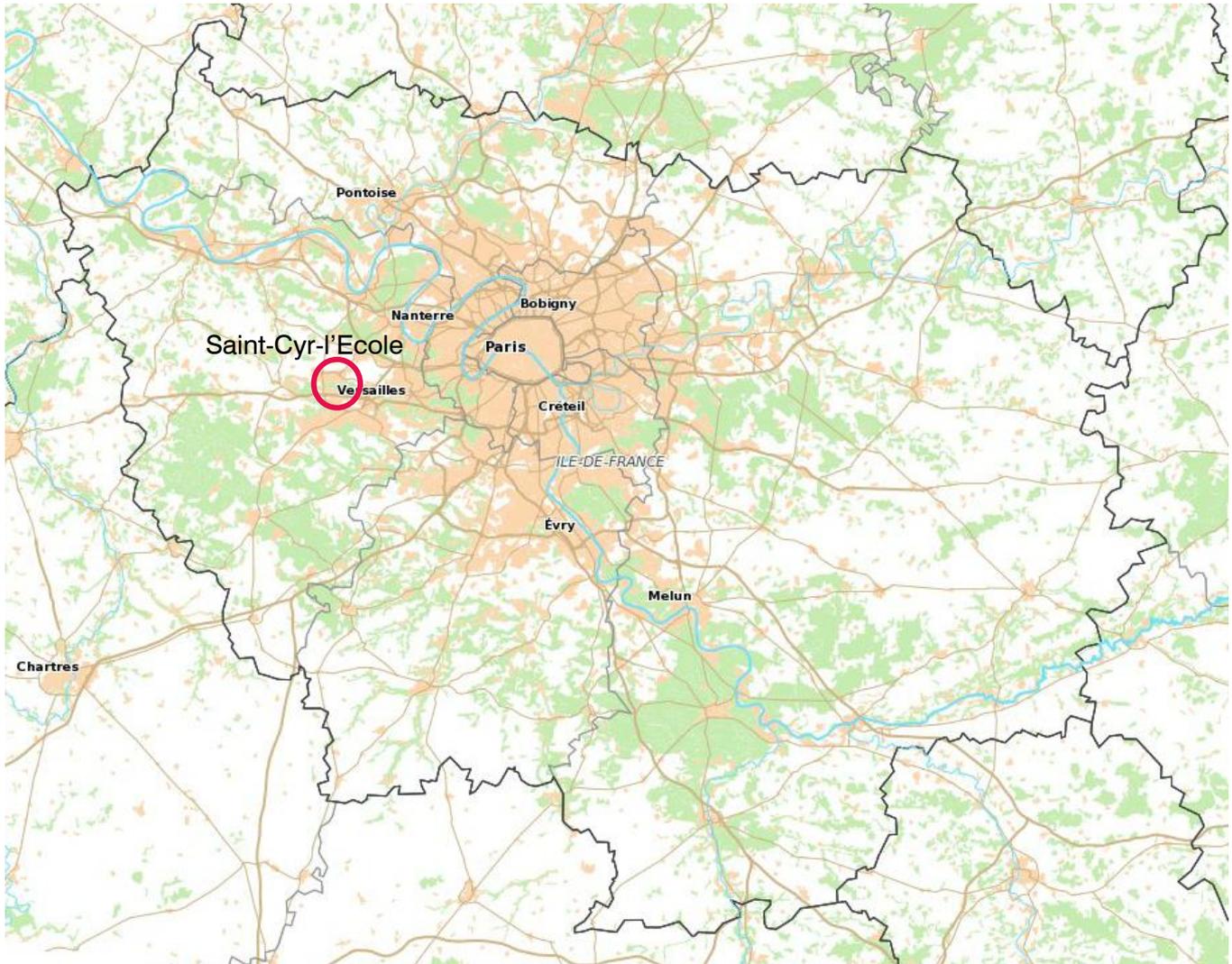
Cela implique également une bonne coopération entre ces acteurs : ces grands projets peuvent avoir un impact significatif pour la ville de Saint-Cyr-l'École.

III. Saint-Cyr-l'Ecole, positionnement régional à l'horizon 2030

1. Situation actuelle et évolution prévisible

Les cartes présentées ci-après, sauf exception mentionnée, ont été produites par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France.

LOCALISATION DANS LA REGION ÎLE-DE-FRANCE



Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile de France

Saint-Cyr-l'École est limitrophe de Versailles qui constitue le principal pôle urbain localisé au Sud-Ouest de l'agglomération parisienne.

Les équipements de transports existant permettent à Saint-Cyr-l'École de participer à la dynamique de la métropole parisienne.

a) Les réseaux de mobilité franciliens

Saint-Cyr-l'École est desservi par les voies suivantes :

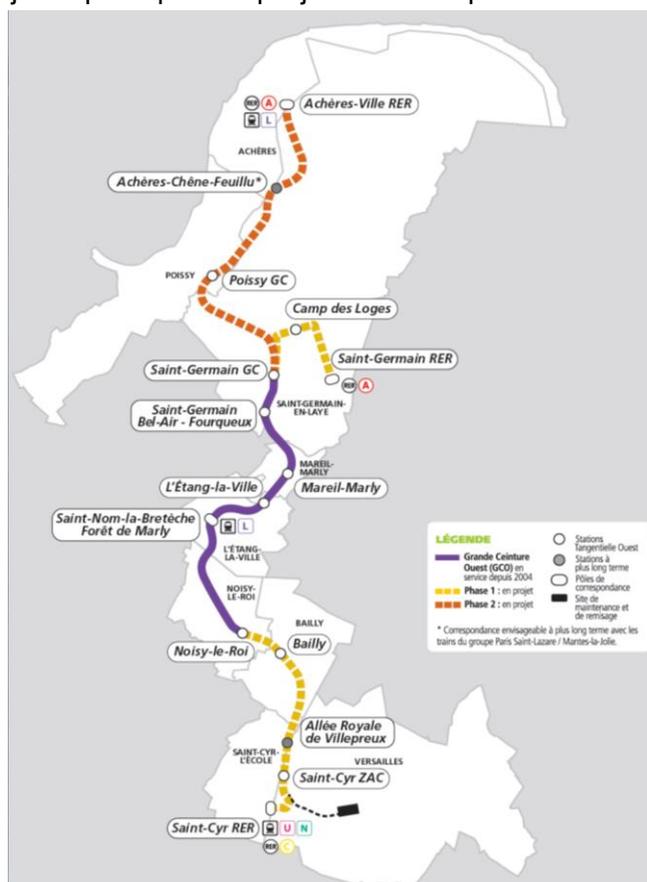
- au carrefour de grands axes routiers :
 - o L'A12 vers Paris ;
 - o La RN12 vers la A 86 ;
 - o Les RD 7 vers Marly le Roi et la RD 10 qui relie Versailles à Rambouillet ;
 - o La RD 11 qui relie Saint-Cyr-L'École à Plaisir ;
- ferroviaire : (ligne Paris Montparnasse, RER C...)
- aéroportuaire (aérodrome de Saint-Cyr (loisirs), aéroport d'affaire de Toussu-le-Noble, l'aéroport d'Orly à 30 minutes)

Cette qualité de desserte devrait être renforcée par la mise en service de la tangentielle ouest, ligne de type tram-train permettant de relier Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye et Achères.

La Tangentielle Ouest (projet de tram-train) :

Portée par l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines, RFF, SNCF et le STIF, la Tangentielle Ouest est un projet de tram-train qui consiste à prolonger la Grande ceinture Ouest en service depuis 2004 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 3 février 2014 par arrêté préfectoral et cette DUP emporte mise en compatibilité du PLU.

L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue, notamment au sein du département des Yvelines.



Le projet vise par ailleurs à renforcer les liaisons en direction des pôles d'emplois et d'habitat de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines grâce à de nombreuses correspondances avec :

- les lignes de RER : RER C à Saint-Cyr-l'École, RER A à Saint-Germain-en-Laye et Achères ;
- les lignes SNCF Transilien : la ligne L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères et les lignes U et N à Saint-Cyr-l'École.

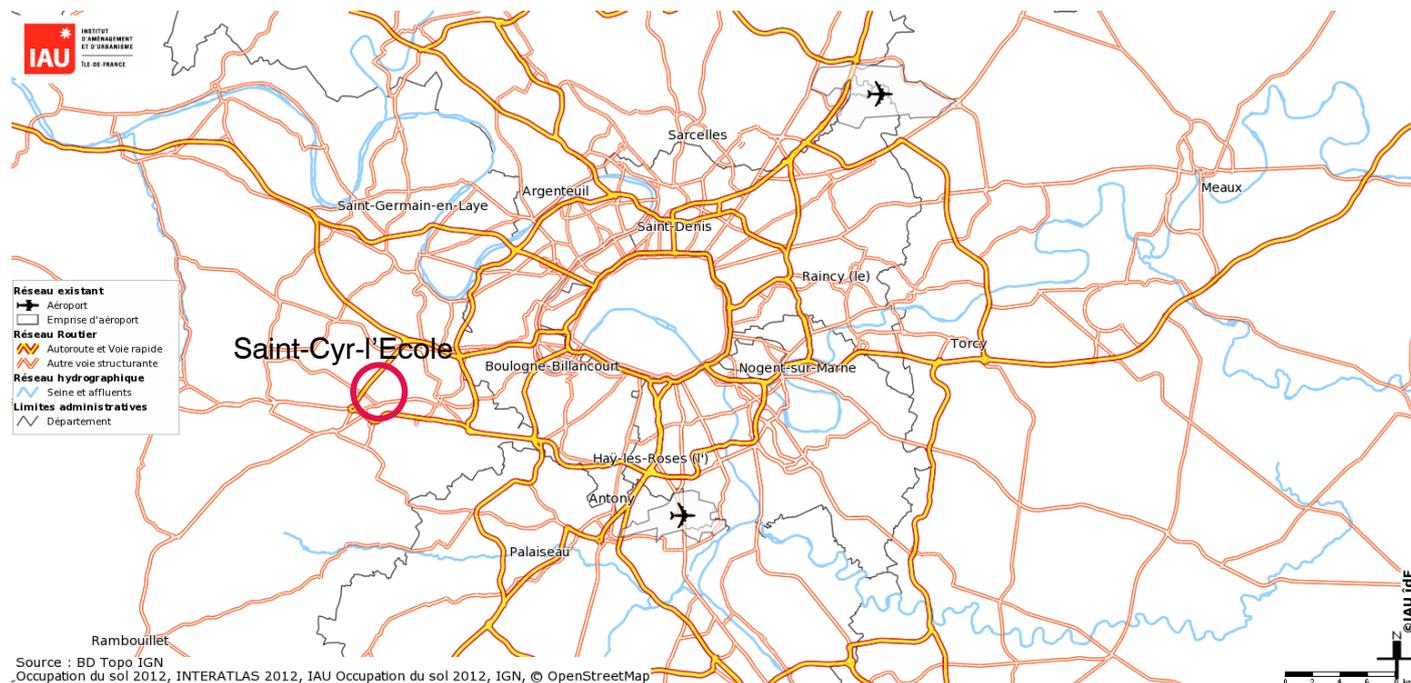
La Tangentielle Ouest réutilise en grande partie les emprises existantes du Réseau Ferré National de la Grande Ceinture, une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris, à 15 km du boulevard périphérique.

www.tangentielleouest.fr

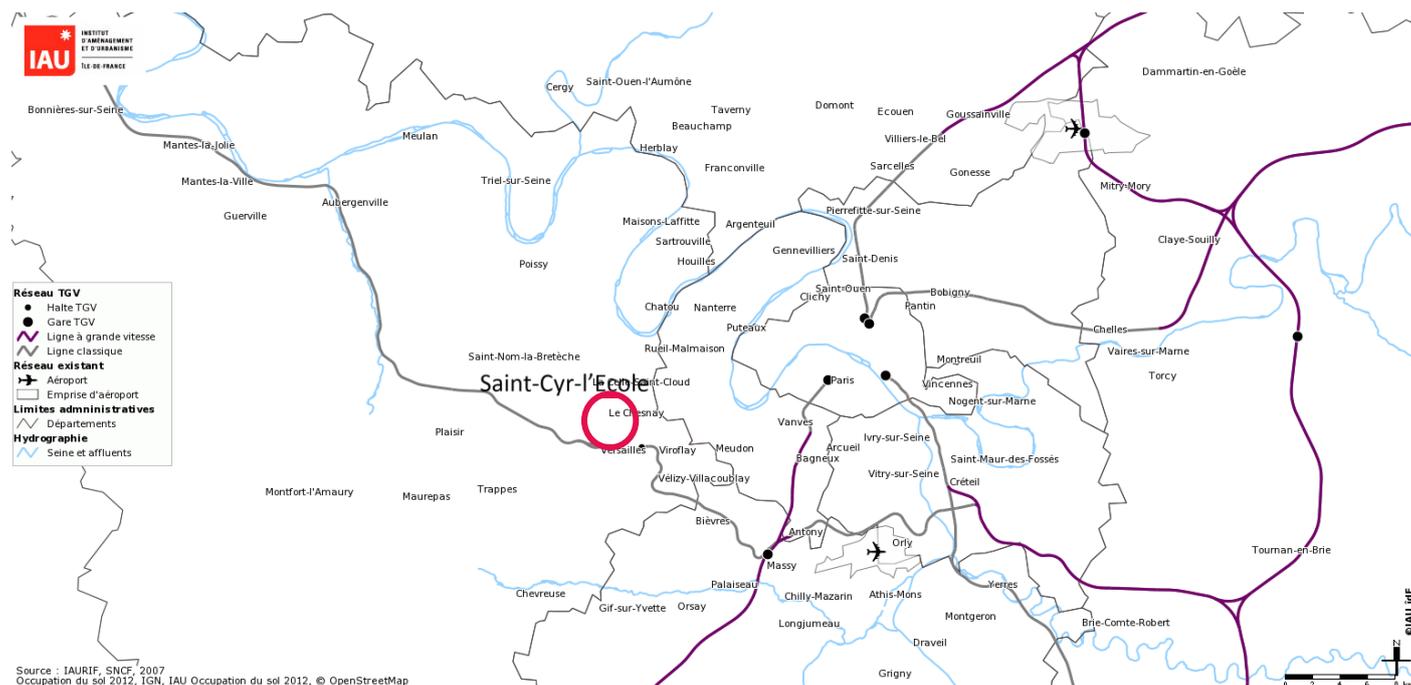
Un projet de transport en site propre innovant

La voie ferrée non utilisée à ce jour pour du transport en commun pourrait permettre de créer un mode de transports innovant à destination du Camp Satory. Cet espace est appelé à connaître un développement important dans le cadre du contrat de développement territorial Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy.

LE RESEAU ROUTIER



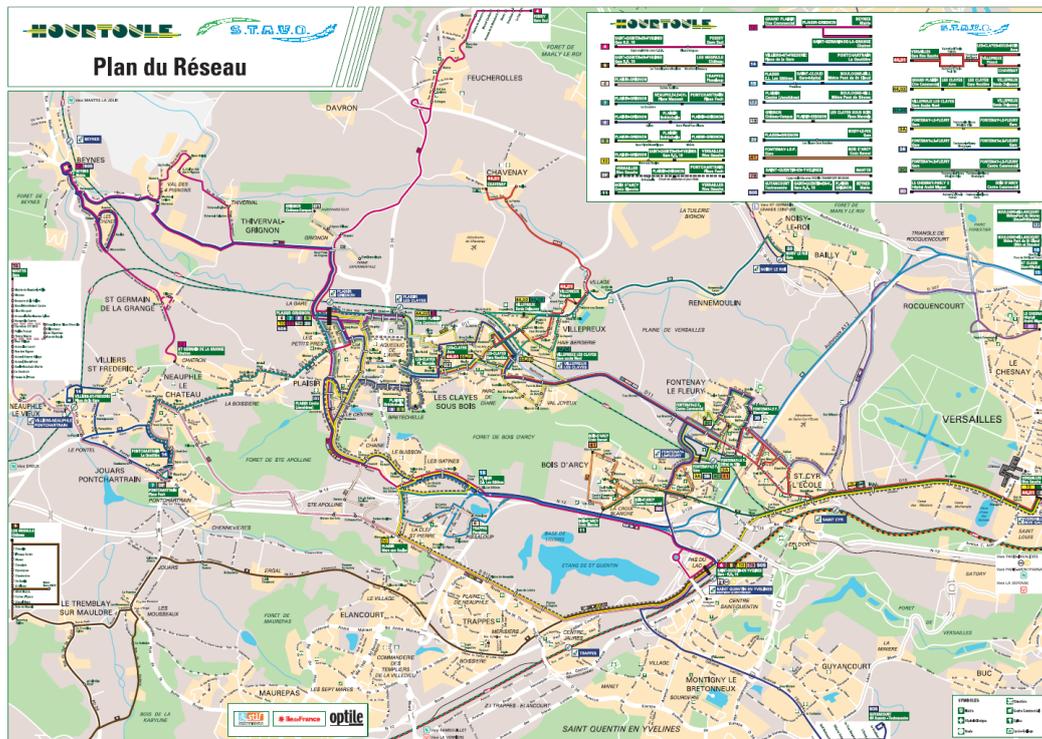
LE RESEAU DE TRAIN A GRANDE VITESSE



LE RESEAU DE BUS DE PROXIMITE

Le réseau de bus de proximité permet de rejoindre Versailles, les communes des alentours et de la vallée de la Chevreuse. Ci-après quelques exemples de réseaux de bus permettant une bonne mobilité aux Saint-Cyriens.

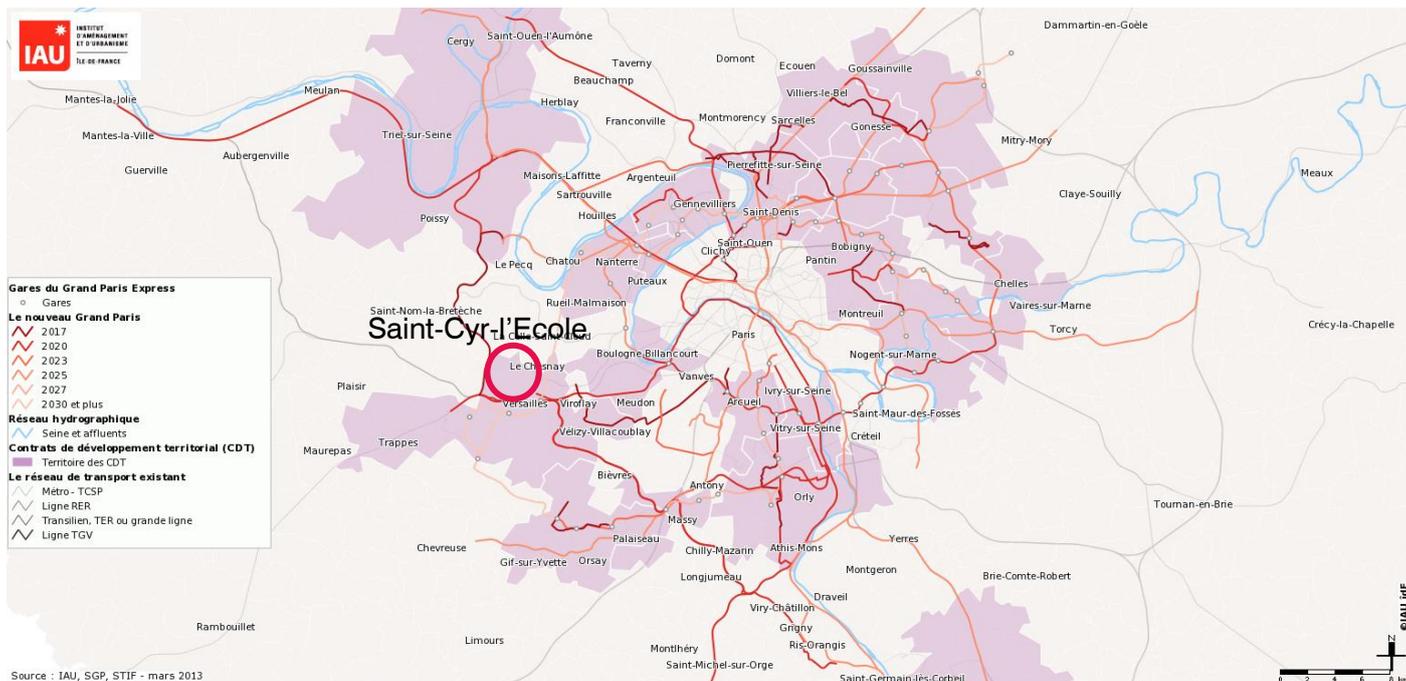
VERS VERSAILLES



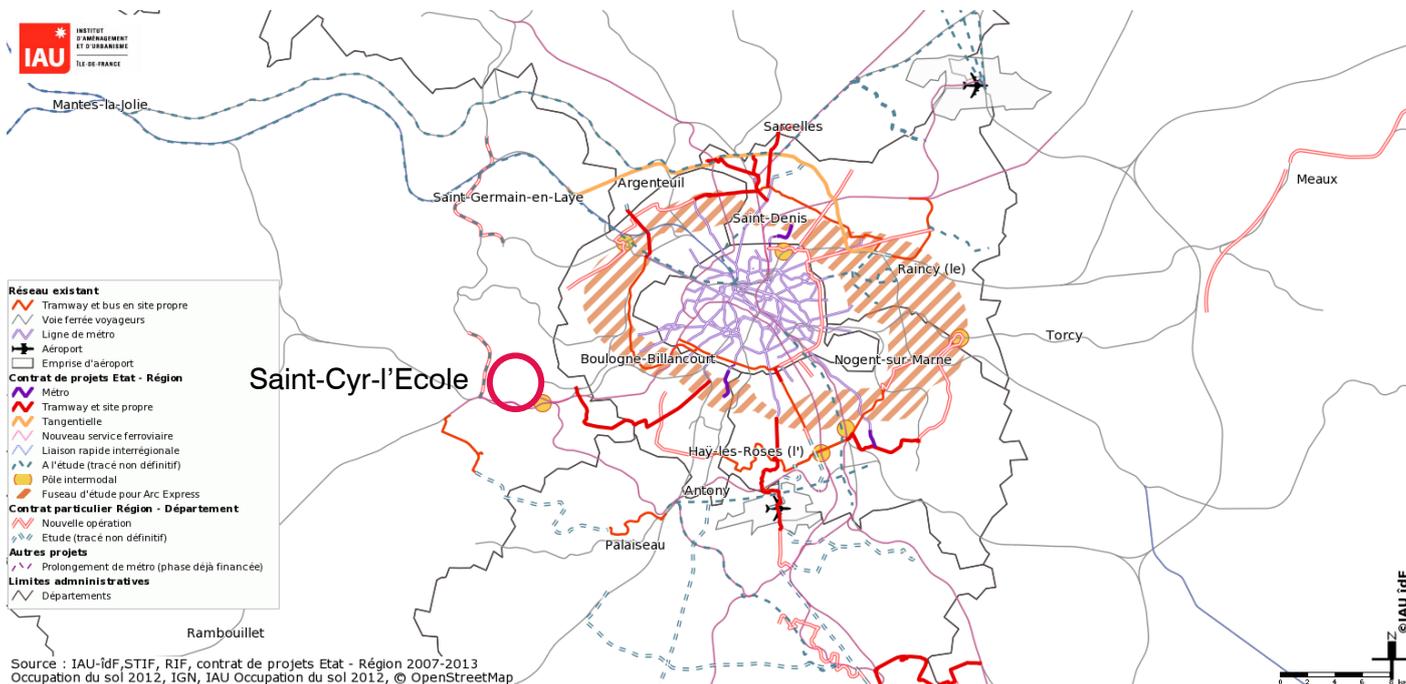
Source : HOURTOUL

VERS LA VALLEE DE LA CHEVREUSE

LE RESEAU DU NOUVEAU GRAND PARIS



LES PROJETS INSCRITS AUX CONTRATS DE PLAN ETAT - REGION ET AUX CONTRAT PARTICULIER REGION – DEPARTEMENT 2007-2013



Résultat de l'examen des cartes

Saint-Cyr-l'Ecole est bien reliée aux territoires de l'Ouest et du Sud de l'Île-de-France, comme au centre de l'agglomération parisienne. Les transports en commun permettent efficacement de relier les communes des alentours.

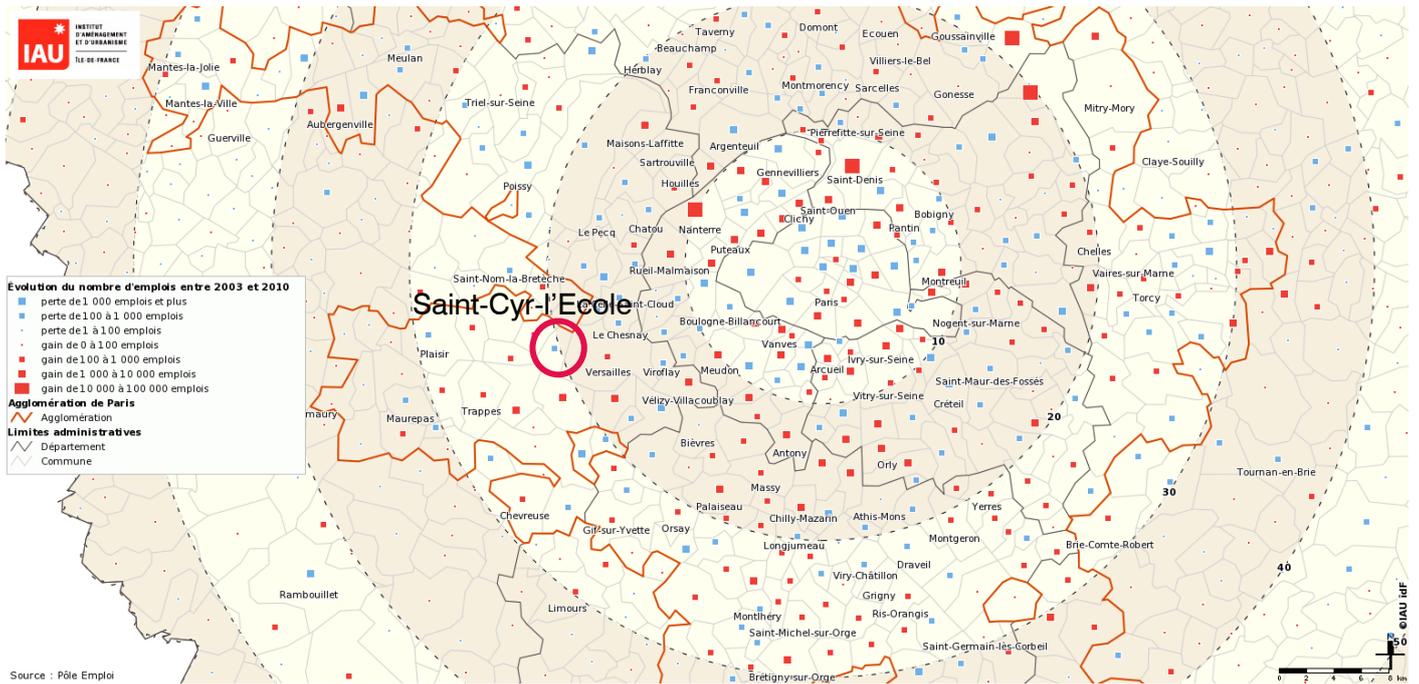
Saint-Cyr-l'Ecole est particulièrement bien reliée au réseau de lignes de train à grande vitesse puisque la commune voisine, Versailles, est directement desservie et que le RER permet de rejoindre assez rapidement les gares parisiennes.

A ce jour le réseau de transport en commun hors bus offre une bonne desserte à Saint-Cyr-l'Ecole puisque la commune compte une station du RER C. Mais cette desserte est principalement à destination du Sud et du centre de l'agglomération parisienne.

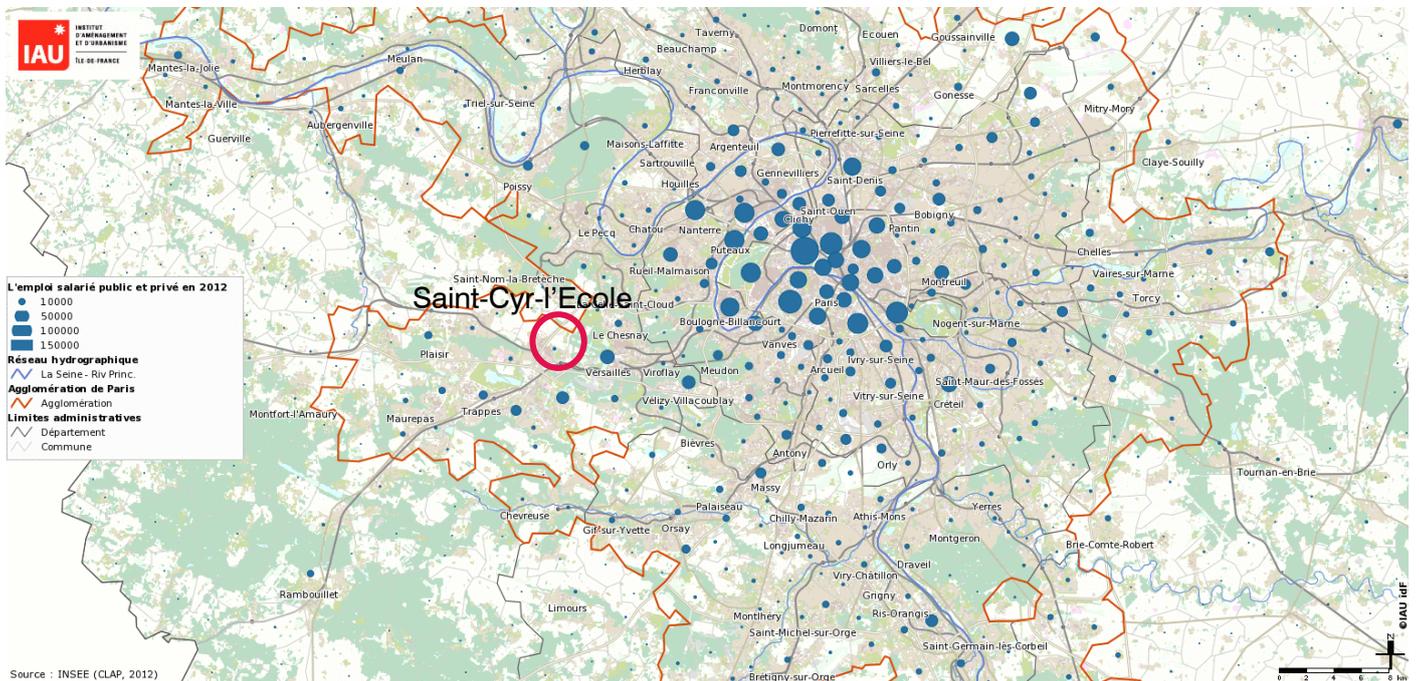
Les projets de création de lignes de transport en commun à l'horizon 2030 prévoient de renforcer la desserte de Saint-Cyr-l'Ecole vers les pôles urbains Ouest (Saint-Germain-en-Laye) et Sud (Massy, Orly) de l'agglomération parisienne. En effet, Saint-Cyr-l'Ecole se trouve sur le tracé des lignes du réseau du Grand Paris.

b) Le développement économique

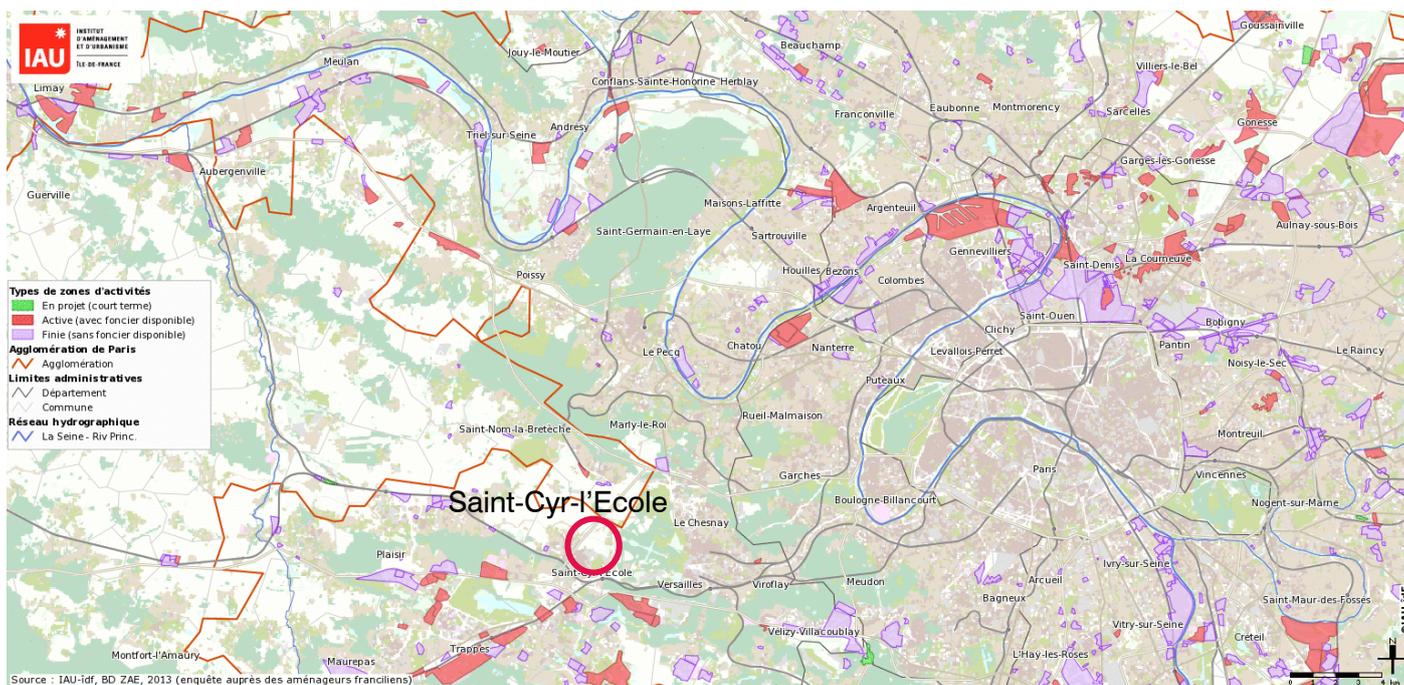
L'EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ENTRE 2003 ET 2010



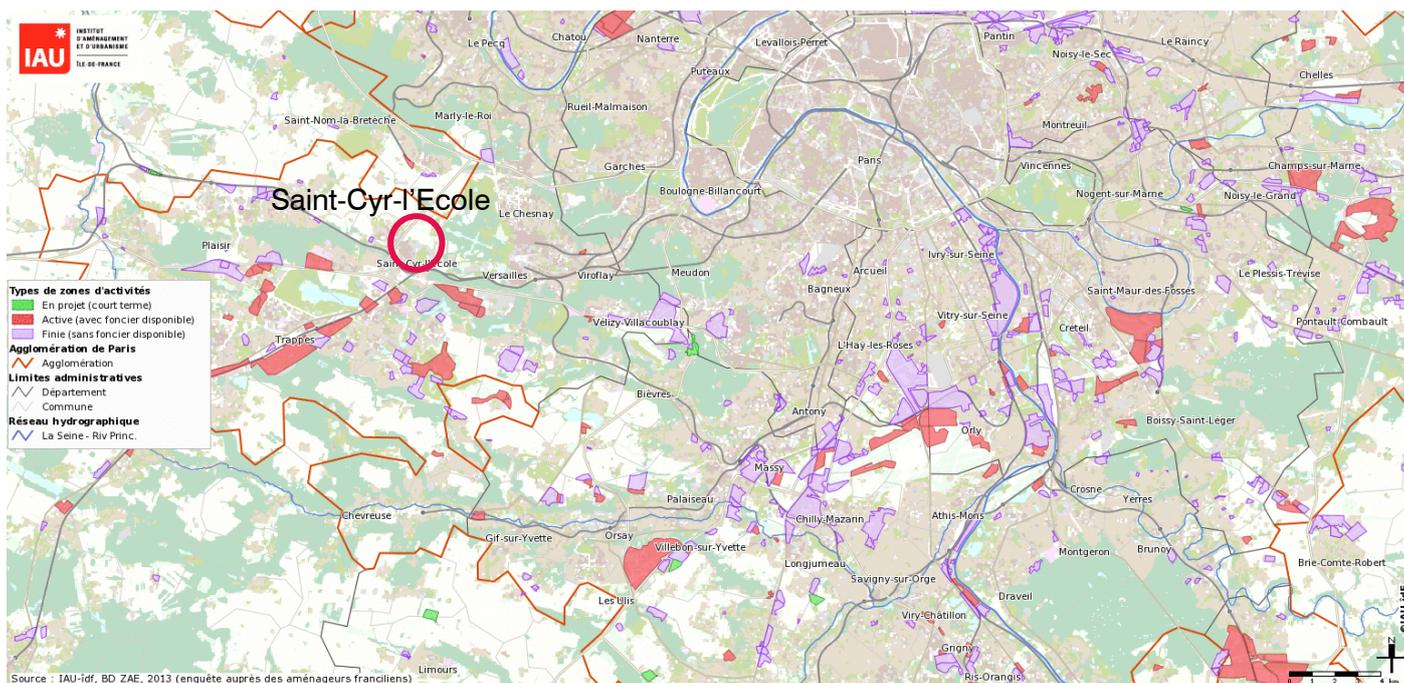
L'EMPLOI SALARIE PUBLIC ET PRIVE EN 2012



LES ZONES D'ACTIVITES EN 2013 EN FONCTION DU FONCIER DISPONIBLE, AU NORD DE SAINT-CYR-L'ECOLE



LES ZONES D'ACTIVITES EN 2013 EN FONCTION DU FONCIER DISPONIBLE, AU SUD DE SAINT-CYR-L'ECOLE



Résultat de l'examen des cartes

Selon les données de Pôle emploi cartographiées par l'IAURIF, Saint-Cyr-l'Ecole a perdu des emplois entre 2003 et 2010. Toutefois, la création d'emplois a été importante dans les communes des alentours et notamment : Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy, les Clayes-sous-Bois, Trappes, Montigny-le-Bretonneux, Guyancourt, Buc et Versailles. Ce dynamisme peut être mise en relation avec la bonne qualité de desserte routière et ferrée de ces communes.

Si le nombre d'emplois à Saint-Cyr-l'Ecole est peu élevé, les communes des alentours rassemblent de nombreux emplois.

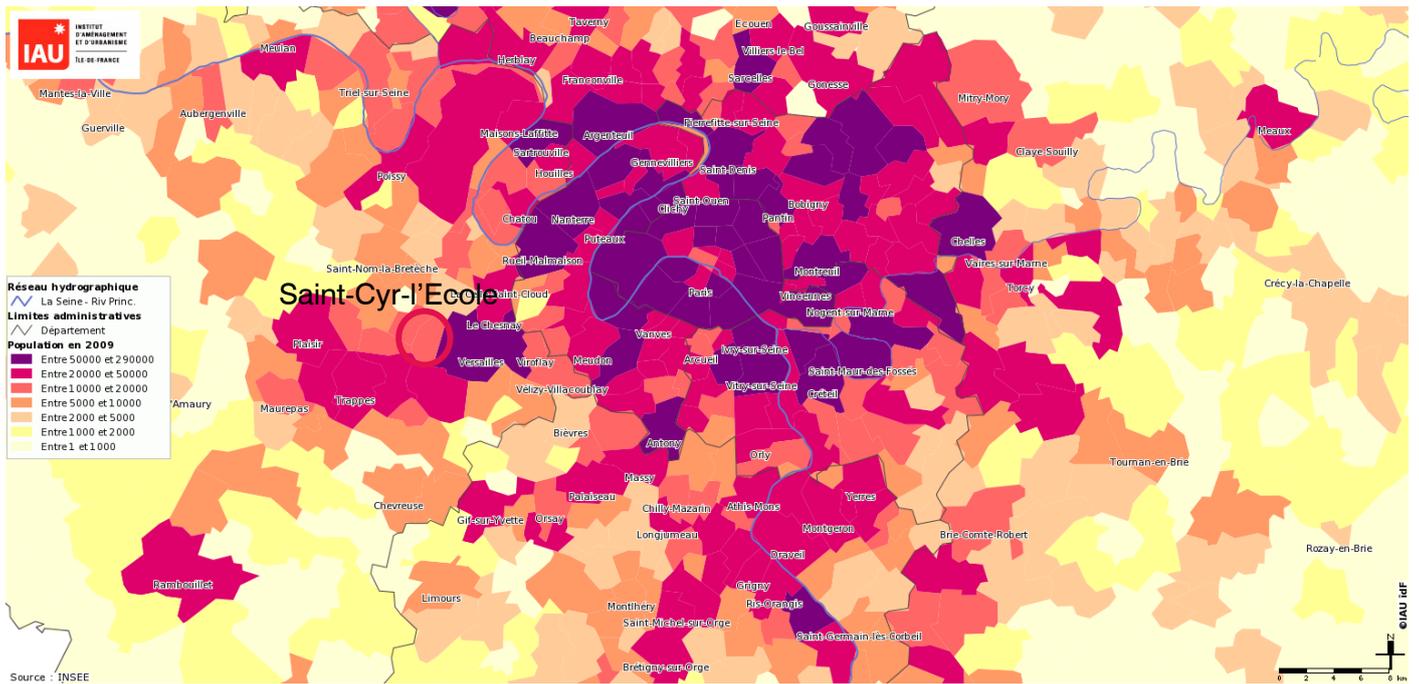
Localisé entre le secteur de Massy au Sud de l'agglomération parisienne et le secteur d'Aubergenville et Saint-Germain-en-Laye à l'Ouest de l'agglomération parisienne, les communes localisées à proximité de Saint-Cyr-l'Ecole rassemblent une part importante du foncier restant disponible dans les zones d'activités économiques.

Cela pourrait permettre à cet ensemble de communes de demeurer et de se conforter en tant que pôle d'activités pour les communes de l'Ouest francilien.

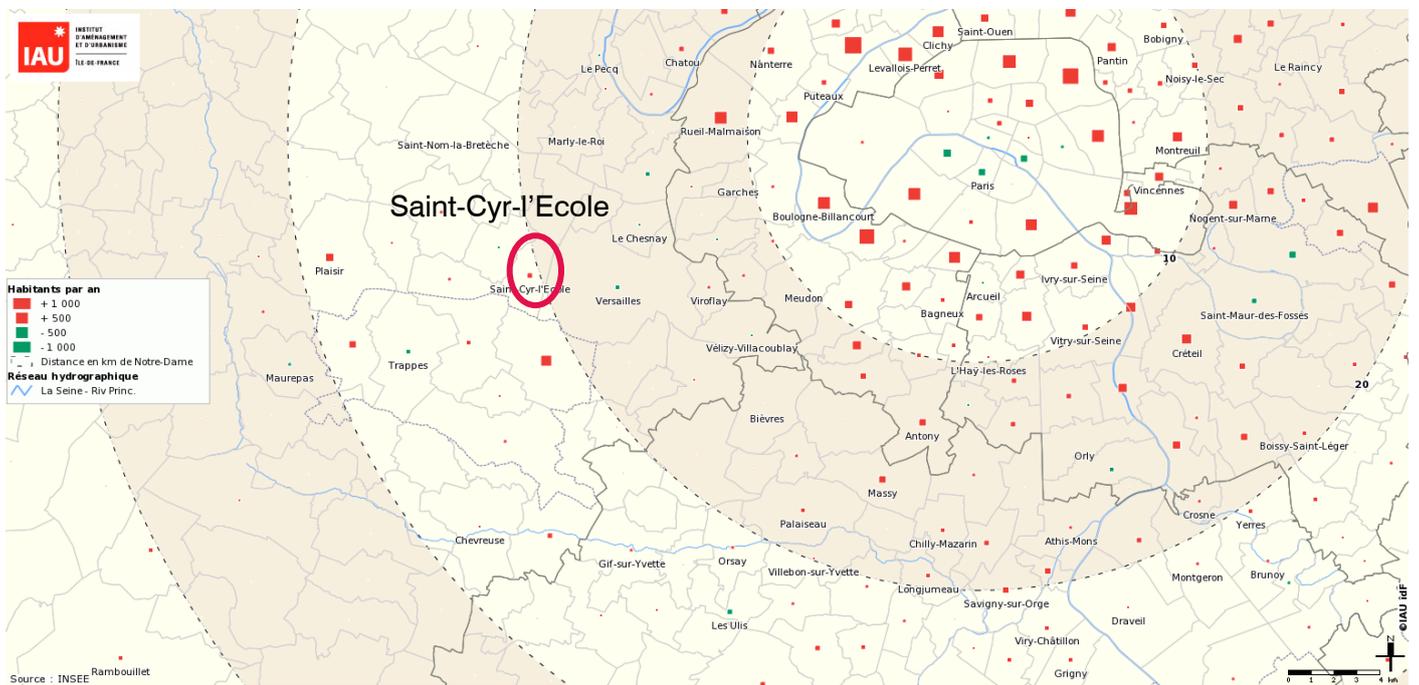
Les projets de transports en commun devraient permettre de relier plus facilement ces espaces d'activités économiques entre eux.

c) 1.3 Le développement résidentiel

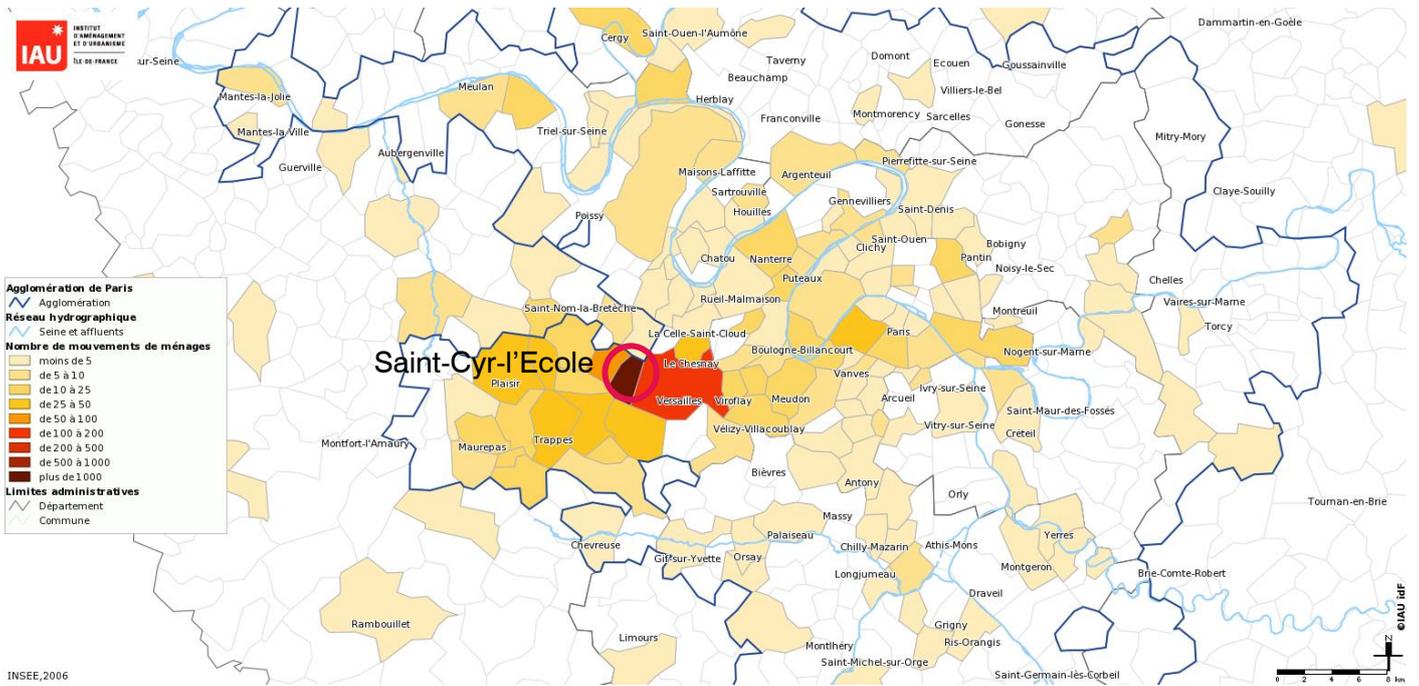
LA POPULATION EN 2009



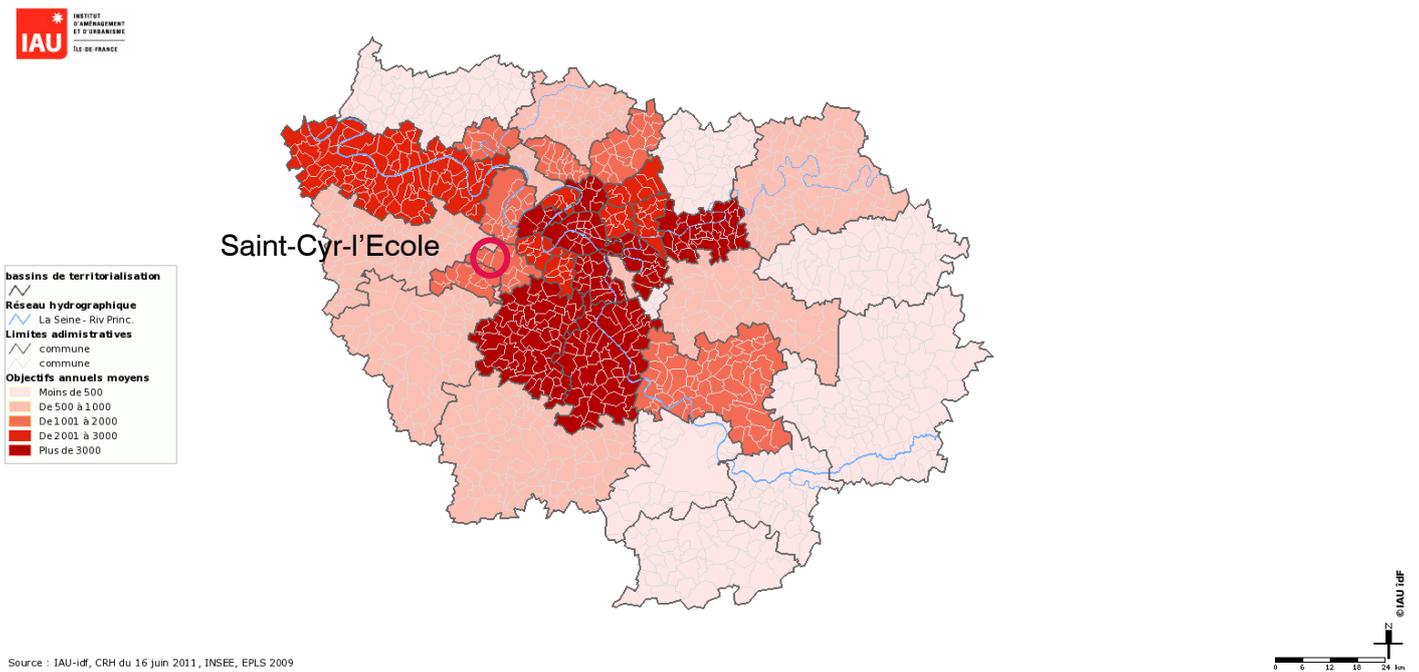
L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ENTRE 2003 ET 2010



L'ORIGINE DES SAINT-CYRIENS EN 2006



LA TERRITORIALISATION DE L'OFFRE DE LOGEMENTS



Commune du bassin de vie de Grand Parc étendu	Nombre de logements en 2011	Nombre de logements en 2006	Variation du nombre de logements entre 2006 et 2011
Bois d'Arcy	5639	5161	478
Fontenay le Fleury	5994	5827	167
Saint-Cyr-l'Ecole	7392	6580	812
Rocquencourt	1657	1648	9
le Chesnay	14197	14068	129
Versailles	40970	41109	-139
Viroflay	7094	7147	-53
Vélizy-Villacoublay	9276	8870	406
Buc	2159	2115	44
les Loges en Josas	553	525	28
Jouy en Josas	2887	2823	64
Toussus le Noble	324	205	119
Châteaufort	575	539	36
TOTAL	98 717	96617	2100

Source : INSEE

Résultat de l'examen des cartes

Saint-Cyr-l'Ecole est intégrée à un ensemble de communes fortement peuplées comptant notamment Versailles, Plaisir, Elancourt, Trappes, Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt qui rassemblent chacune environ 30 000 habitants, sauf Versailles qui compte 86 307 habitants en 2011 selon l'INSEE.

L'évolution démographique de ces communes a été particulièrement importante ces dernières décennies, à l'exception de Versailles. Cette évolution démographique touche Saint-Cyr-l'Ecole plus récemment : sur la période 2003-2010.

En 2006 l'attractivité résidentielle de Saint-Cyr-l'Ecole s'exerce sur tous les secteurs de l'Ile-de-France mais plus particulièrement sur les habitants des communes de Versailles, Fontenay-le-Fleury et des autres communes fortement peuplées des alentours, au premier rang desquelles les-Clayes-sous-Bois, Plaisir, Trappes, Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt.

La territorialisation de l'offre de logements fixe à 1 867 le nombre de logements devant être réalisés chaque année pour le bassin de vie de Grand Parc étendu. Cela constitue une importante augmentation de la production puisque sur la dernière période intercensitaire, la moyenne annuelle d'augmentation du nombre de logements était de 525 unités.

Synthèse

Saint-Cyr-l'Ecole fait partie d'une ensemble de communes biens reliés au centre et au Sud de l'agglomération parisienne. Le poids démographique et économique de ces communes les distingue parmi les communes de l'Ouest de l'agglomération parisienne.

Les disponibilités foncières dans les zones d'activités économiques et les objectifs de réalisation de logements tels qu'ils ont été territorialisés par l'Etat devrait permettre à ces communes de conserver et de conforter leur poids économique et démographique prépondérant par rapport aux communes de l'Ouest de l'agglomération parisienne.

Les projets de création de lignes de transports en commun qui devraient améliorer les possibilités de déplacements vers les pôles d'emplois de l'Ouest et du Sud francilien localisées dans la vallée de la Seine et la vallée de l'Yvette pourraient renforcer l'attractivité résidentielle de ces communes. .

2. Acteurs et projets

a) Les objectifs nationaux

Le Schéma régional de coopération intercommunale

Jean Daubigny, Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, a présenté le 28 août 2014 le projet de Schéma régional de coopération intercommunale, (SRCI) conformément aux dispositions prévues par l'article 11 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014.

Le SRCI résulte des propositions préliminaires des Préfets de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, du Val-d'Oise et des Yvelines, et de leurs échanges avec les élus de ces départements.

Le schéma régional de coopération intercommunale vise à construire dans la zone dense de l'Ile de France, autour de la Métropole du Grand Paris, de grands territoires structurants de nature à pouvoir porter des projets de développement et d'aménagement d'envergure : tous les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale des départements de l'Essonne, de Seine-et-Marne, du Val-d'Oise et des Yvelines, dont le siège se situe dans l'unité urbaine de Paris, devront ainsi former des ensembles d'au moins 200 000 habitants, sauf dérogation.

La Commission régionale de coopération intercommunale est composée d'élus de ces quatre départements, ainsi que des représentants de l'Etat dans ces mêmes départements.

Les élus membres de la commission régionale ont eu la possibilité de proposer des modifications au projet de schéma présenté par le Préfet de région. Pour pouvoir être intégrés au schéma régional, ces amendements doivent être approuvés à la majorité des deux tiers des membres de la CRCI, comprenant les deux tiers au moins des représentants du ou des départements concernés. Les éventuelles dérogations au seuil de 200 000 habitants doivent également être acceptées par le Préfet de département.

Par ailleurs, les conseils municipaux et les intercommunalités de la grande couronne sont également saisis pour avis de ce projet par le préfet de région.

Le schéma régional de coopération intercommunale d'Ile-de-France a fait l'objet d'un arrêté signé le 4 mars par le préfet Jean Daubigny, après modification du projet initial.

Dans ce projet, Saint-Cyr-l'Ecole appartient à la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc qui intègre Vélizy-Villacoublay, pour un total de 263 833 habitants.

SCHEMA REGIONAL DE COOPERATION INTERCOMMUNALE D'ILE-DE-FRANCE (4 MARS 2015)



799 244 Population du nouvel EPCI proposé

- couleur Projet d'EPCI ou EPCI dont le siège se situe dans l'unité urbaine de Paris (soumis au seuil légal de 200 000 habitants)
- pointillé Projet d'EPCI dont le siège se situe en-dehors de l'unité urbaine de Paris (non soumis au seuil légal de 200 000 habitants)
- Limites départementales
- Unité urbaine de Paris (INSEE 2010)
- Communes ayant délibéré en faveur d'un rattachement à la Métropole du Grand Paris avant le 30 septembre 2014
- EPCI dont le siège se situe en dehors de l'unité urbaine et dont le périmètre n'est pas modifié

Source : Préfecture de la Région Ile-de-France

L'établissement public Paris-Saclay et l'opération d'intérêt national

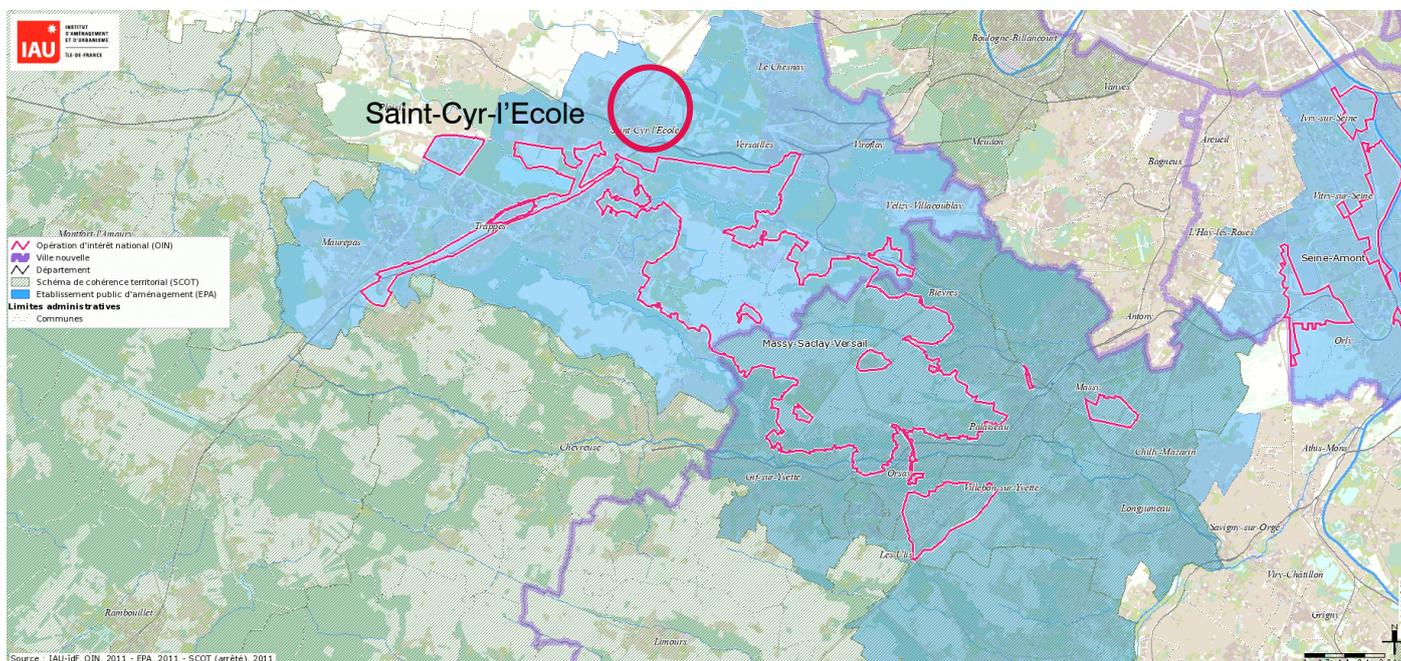
Les périmètres

Créé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, l'Établissement public Paris-Saclay (EPPS) a pour mission de contribuer à l'émergence d'un des premiers pôles d'innovation mondiaux.

La gouvernance de l'Établissement public Paris-Saclay associe l'État, les collectivités, le monde académique et économique et la société civile. Le Conseil d'administration, le Comité consultatif et l'équipe de l'Établissement public travaillent en partenariat, avec la Fondation de coopération scientifique Campus-Paris-Saclay. L'Établissement public Paris-Saclay, établissement à caractère industriel et commercial, est placé sous la tutelle de l'État représentée par le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche et le Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement.

Son périmètre d'action s'étend sur 49 communes, réunies en 4 communautés d'agglomération sur 2 départements (les Yvelines et l'Essonne).

Les sites stratégiques du projet sont classés en Opération d'Intérêt National, qui confère à l'Établissement public la prérogative de prendre l'initiative de zones d'aménagement concerté. **Aucun des sites n'est localisé à Saint-Cyr-l'École.**

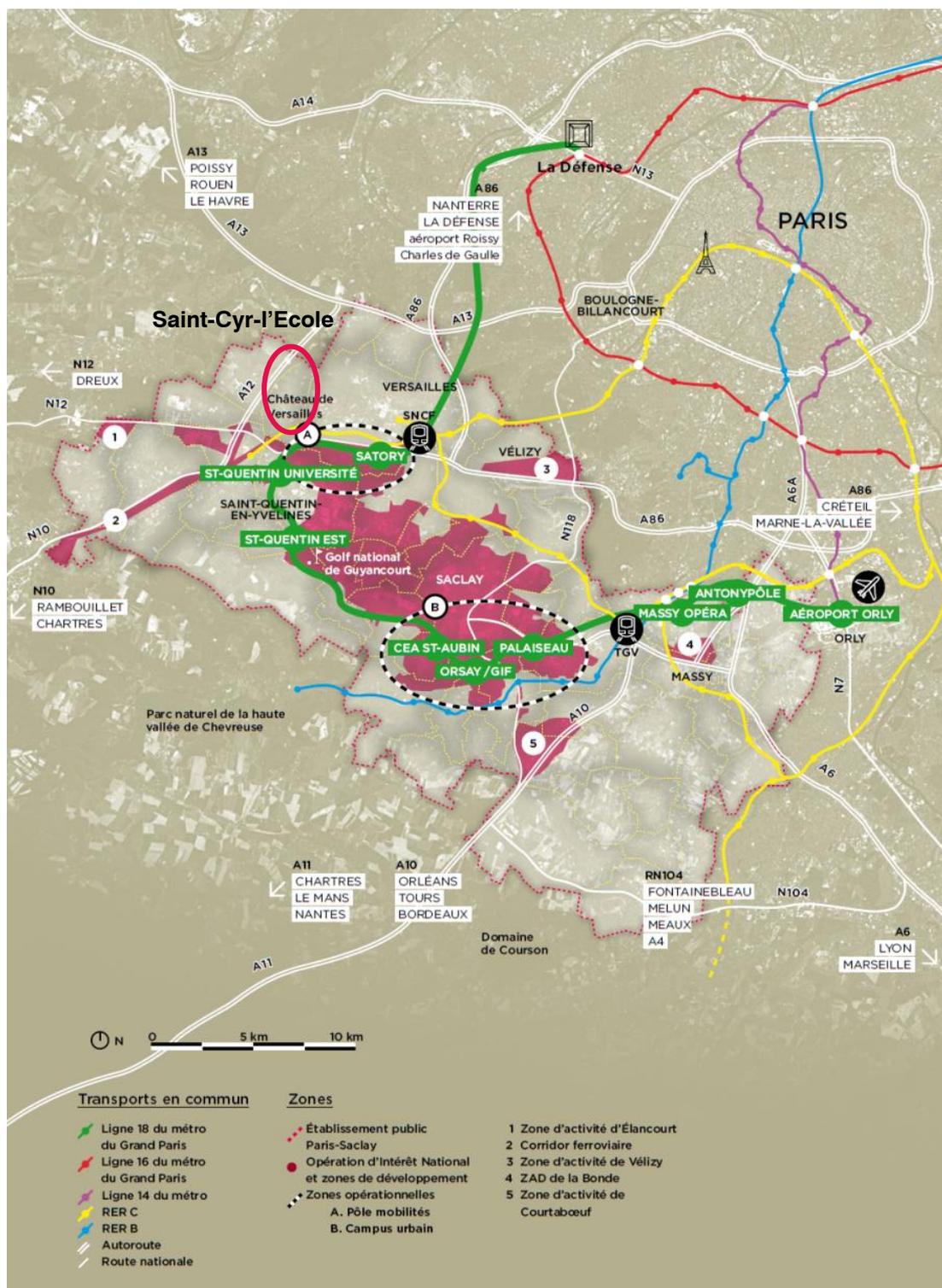


L'établissement public est chargé de conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle, et de réaliser les opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique.

A ce titre il :

- mène les études sur l'ensemble du territoire en matière d'urbanisme, de transports et de développement durable, pilote les procédures nécessaires à la mise en œuvre des opérations d'aménagement et en assure le suivi opérationnel.
- accompagne les établissements dans leurs projets d'installation à Paris-Saclay, au travers de missions de maîtrise d'ouvrage déléguée ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Elle réalise les projets sous maîtrise d'ouvrage directe de l'Établissement public, notamment les équipements universitaires mutualisés créés dans le campus urbain.

- accueil des entreprises à Paris-Saclay, et participe à l'animation des réseaux de partenaires impliqués dans le projet.



Source : rapport d'activité 2013 de l'établissement public

Le contrat de développement territorial Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy

Le contrat de développement territorial a été créé par la loi du 3 juin 2010, relative au Grand Paris. Cet outil est destiné à élaborer et à mettre en œuvre, sur le long terme, des projets de développement sur les territoires desservis par le futur réseau métropolitain du Grand Paris, en matière d'urbanisme, de transport, de déplacements, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles, forestiers et des paysages. En matière de logement, la loi relative au Grand Paris a inscrit l'objectif de construire 70 000 logements par an. Le CDT est l'outil de territorialisation de cette ambition.

La démarche commune à toutes les collectivités du territoire de Paris-Saclay a permis en 2012 d'élaborer un Schéma de développement territorial adopté par le Conseil d'administration du 13 janvier 2012.

Ce schéma de développement territorial détermine les objectifs de construction de logements en cohérence avec ceux fixés par l'État et le SDRIF à l'échelle de la Région Île-de-France.

En 2013 l'EPPS a décliné le schéma de développement en deux contrats de développement territorial.

- Paris-Saclay territoire sud

Ce contrat a été arrêté le 2 septembre 2013, par l'État, la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, le Conseil général de l'Essonne, et les sept communes concernées : Palaiseau, Saclay, Orsay, Gif-sur-Yvette, Bures-sur Yvette, Saint-Aubin, les Ulis. Il prend en compte notamment les programmations des zones d'aménagement concerté du quartier de l'École polytechnique et de Moulon. Il devait être soumis à enquête publique à l'automne 2014. Il ne concerne pas Saint-Cyr-l'École.

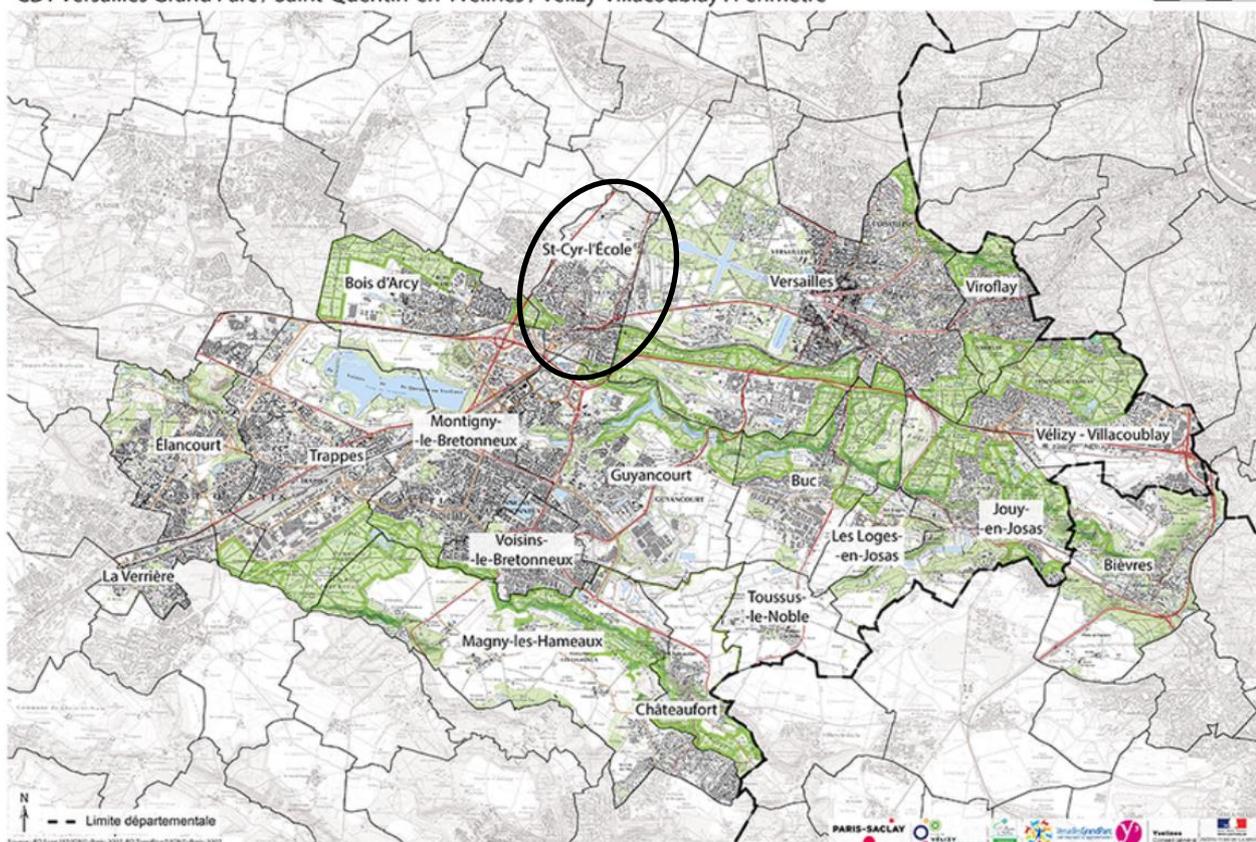
- Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy

Le contrat de développement territorial (CDT Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines-Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc-Vélizy-Villacoublay) de la partie yvelinoise de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay a été acté en comité de pilotage en décembre 2013.

La réalisation de ces projets aura un impact sur le territoire de Saint-Cyr-l'École.

CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Vélizy-Villacoublay : Périmètre

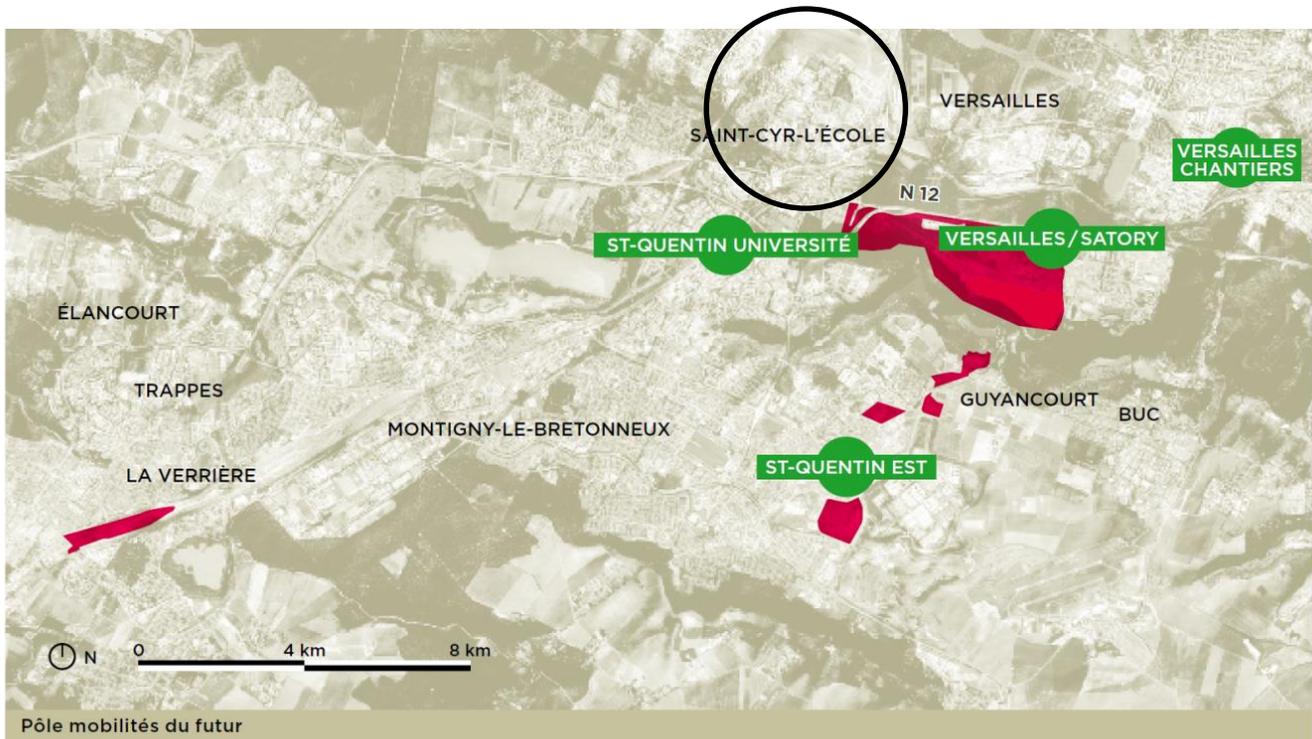
0 0,5 1 1,5 2km



www.versailliesgrandparc.fr

Les projets du CDT :





- ZAC
- ZAC et foncier
(transférable par l'État)
- Gare du métro
du Grand Paris (ligne 18)

Source : le rapport d'activité 2013 de l'établissement public

Les projets prévus à proximité de Saint-Cyr-l'École sont les suivants :

- Satory-Ouest, quartier résidentiel et pôle des mobilités du futur

En lien avec le pôle de compétitivité national Mov'eo et le cluster de Paris-Saclay, cette zone a vocation à accueillir un ensemble à fort potentiel de développement centré sur la mobilité du futur. De nouveaux droits à construire y sont d'ores et déjà ouverts sur les 33 000 m² du terrain des Marronniers.

Le pôle mobilités du futur permettra également la poursuite du développement urbain équilibré des pôles urbains voisins. 230 000 m² seront consacrés aux activités technologiques et industrielles ; l'habitat sera développé, avec la réalisation de 3 000 à 5 000 logements.

- Satory-Est

Dans ce quartier sont implantés divers organismes et formations à vocation opérationnelle et logistique de l'Armée de Terre et de la Gendarmerie. Il comprend également plusieurs zones résidentielles réservées au logement de 5 000 personnes (militaires, personnels civils ainsi que leurs familles).



Versailles Satory-Ouest
dans le périmètre de l'EPPS

Transports en commun

- Ligne 18 du métro du Grand Paris
- Mobilités innovantes
- Tangentielle ouest

Zones

- Satory-Ouest

- 1 IFSTAR
- 2 VEDECOM
- 3 Les Marronniers
- 4 Citroën Racing
- 5 Renault Trucks
- 6 Nexter Systems

Source : le rapport d'activité 2013 de l'établissement public

- Corridor ferroviaire sur les communes de La Verrière, Elancourt, Trappes, Montigny-le-Bretonneux

Une étude du potentiel de développement du corridor a été initiée par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

- Trappes, site Boubas – Louise Michel

Les 21 hectares du site Boubas – Louise Michel, sur la commune de Trappes, vont faire l'objet d'aménagements et de développements pour renforcer leur insertion urbaine.

A proximité des gares de Trappes et de Saint-Quentin-en-Yvelines sur le RER C, le projet de quartier pourra comprendre des logements à des prix « abordables ». Il comprendra aussi des activités économiques, des commerces, des équipements scolaires et de petite enfance.

- Saint-Quentin-Est, sur la commune de Guyancourt

Sur le secteur de Satory-Saint-Quentin-Est, à proximité du Technocentre Renault et de la future gare Saint-Quentin Est de la ligne 18 du métro du Grand Paris, le projet prendra en compte la programmation de la future gare, la mutation de plusieurs emprises foncières conséquentes et le développement du quartier de Versailles-Satory.

La territorialisation de l'offre de logements (TOL)

La loi relative au Grand Paris du 03 juin 2010 dispose de la nécessité de définir un objectif annuel de construction de logements à l'échelle de la Région de 70 000 logements.

La territorialisation de l'offre de logements fixe à 1 867 le nombre de logements devant être réalisés chaque année pour le bassin de vie de Grand Parc étendu. Cela constitue une importante augmentation de la production puisque sur la dernière période intercensitaire, la moyenne annuelle d'augmentation du nombre de logements était de 525 unités.

La Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc a décidé, par délibération du 05 octobre 2011 de contribuer aux objectifs de la TOL à hauteur de 1 500 logements par an. La mise en œuvre des objectifs de la TOL est effectuée par le PLH.

Pour 1 000 de ces logements, le PLH identifie objectifs de création de logements pour chaque commune en cohérence avec les projets en cours.

Pour les 500 logements restant la communauté d'agglomération se place en coopération avec l'Etat pour permettre leur création à Satory et sur les terrains militaires de Tossus-le-Noble. Les terrains concernés relevant plus particulièrement des prérogatives du ministère de la Défense.

L'objectif de 25% de logements sociaux

La loi dite « Duflo » impose que 25% des logements soient des logements sociaux. A Saint-Cyr-l'Ecole, au 1^{er} janvier 2014, selon la DDT, 37.33% des résidences principales des logements locatifs sociaux.

Les opérations en cours doivent intégrer les logements sociaux nécessaires au maintien d'un taux minimum de 25% sur l'ensemble de la commune.

Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage des Yvelines

Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage fixe comme objectifs :

- 82 places dans le secteur de cohérence de Versailles
- 13 places à Bois d'Arcy
- 7 places à Noisy-le-Roi.

Une aire de campement non autorisée existe à Saint-Cyr-l'Ecole.

Résultat de l'examen des projets

Saint-Cyr-l'Ecole est intégrée au projet national de développement d'un pôle d'enseignement et de recherche en lien avec les activités économiques.

Le périmètre de l'EPPS comporte d'importants équipements de transports. Ces équipements tels qu'ils sont actuellement et tels qu'il est prévu de les développer intègrent pleinement Saint-Cyr-l'Ecole dans cette dynamique de développement. Pour cette raison, les projets engagés à proximité de Saint-Cyr-l'Ecole auront un impact important sur le territoire communal. En effet, les nombreux projets de création d'activités induiront un besoin en logements qui pourra exercer une pression de Saint-Cyr-l'Ecole. La création de logements à Saint-Cyr-l'Ecole imposera de créer les équipements pour les accompagner.

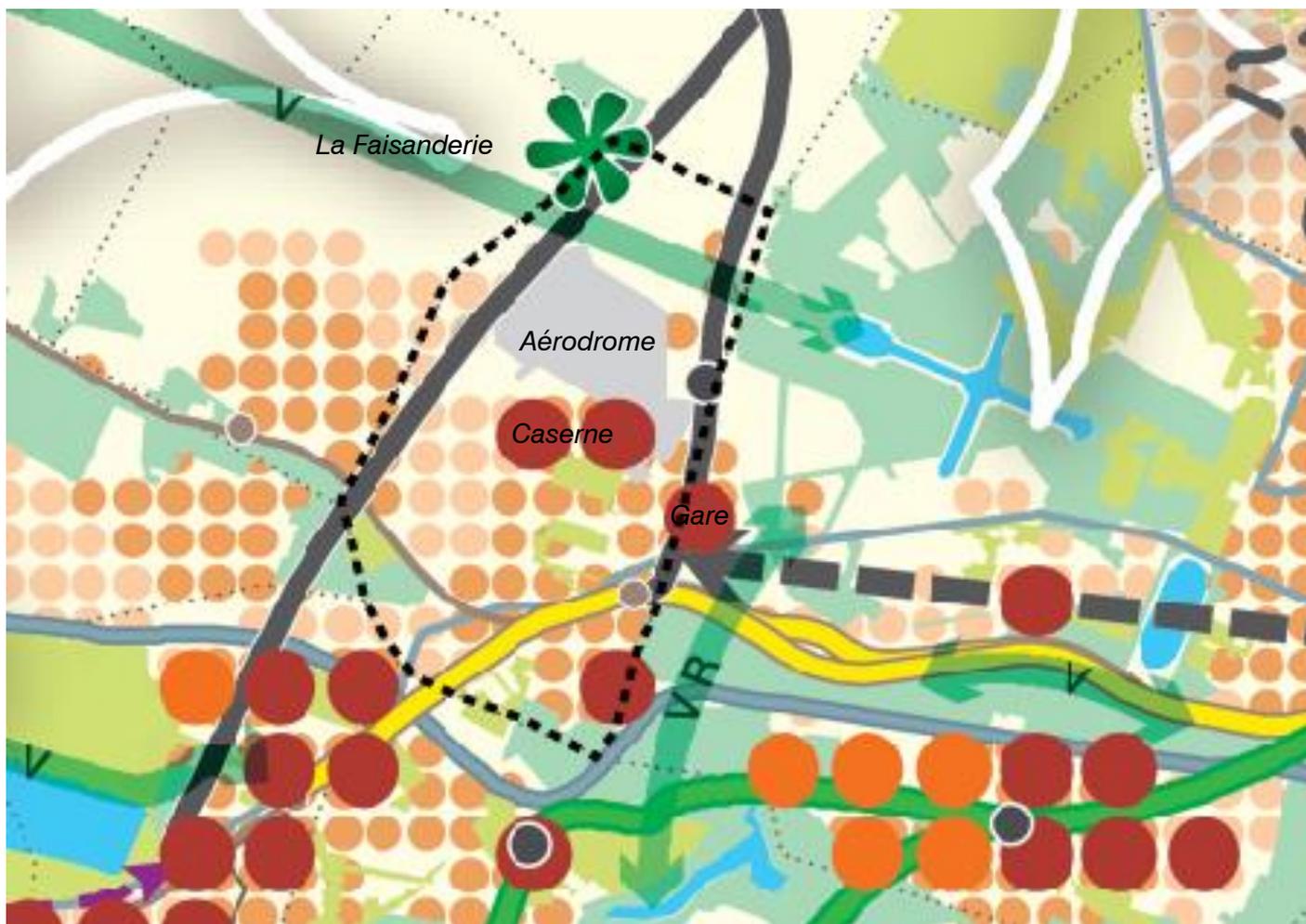
Les objectifs quantitatifs et qualitatifs de création de logements fixés par l'Etat s'inscrivent dans la

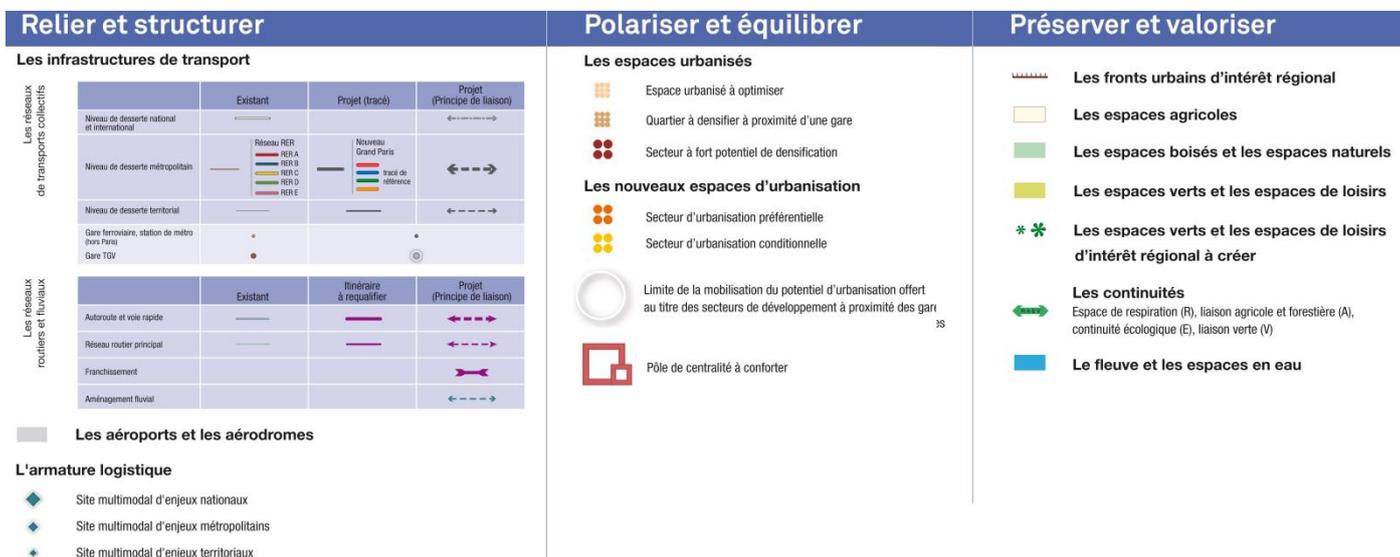
b) Les objectifs régionaux

Le Schéma directeur de la Région Île-de-France

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF 2030), approuvé en décembre 2013 ; fixe les grandes orientations en termes de développement de l'urbanisation à l'horizon 2030 et à l'échelle de la région, favorisant le renouvellement urbain et l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbanisée existante.

EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GENERALE DES DIFFERENTES PARTIES DU TERRITOIRE DU SDRIF





Objectifs d'augmentation de la densité

LES SECTEURS A FORT POTENTIEL DE DENSIFICATION

Ils offrent un potentiel de mutation majeur qui ne doit pas être compromis. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs d'habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.

LES ESPACES URBANISÉS À OPTIMISER

A l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10% :

- de la densité humaine;
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

LES QUARTIERS À DENSIFIER À PROXIMITÉ DES GARES

Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, à l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15% :

- de la densité humaine;
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

⇒ **Il est donc nécessaire de prévoir l'accueil d'habitants/emplois et logements supplémentaires dans l'espace actuellement urbanisé.**

N.B : dès qu'une commune est concernée par un quartier situé à proximité d'une gare la densification de 15% devrait s'appliquer sur l'ensemble de la l'espace urbanisé.

$$\text{Densité d'habitat} = \frac{\text{Nombre de logements}}{\text{Superficie d'habitat}}$$

Au sens du SDRIF, les superficies d'habitat sont celles occupées par de l'habitat individuel ou collectif comprennent les espaces privatifs et les espaces communs.

La densité de référence est celle observée en 2013.

CALCUL DE LA DENSITE D'HABITAT DE REFERENCE ET DES OBJECTIFS DE DENSIFICATION :

Nombre de logements en 2013	7 641
<i>Hypothèse de 254 logements construits en 2012 et 2013, sur les données SITADEL</i>	
Superficie de l'espace d'habitat en 2013	139
<i>Hypothèse la caserne est identifiée comme espace d'habitat : c'est en effet sa vocation avant 2012</i>	
Densité d'habitat de référence en 2013 (=nombre de logements / hectare)	55
Densité de l'espace d'habitat de référence en 2013 augmentée de 15% (=nombre de logements / hectare)	63
Logements devant pouvoir être accueillis dans l'espace urbanisé en 2030	8787
Nombre de logements à créer pour l'augmentation de la densité d'habitat dans l'espace urbanisé de référence entre 2014 et 2030	1 146

Données : INSEE, IAURIF, Géoportail, SITADEL

Selon le référentiel territorial mis en place par l'IAU, la superficie de l'espace d'habitat en 2012 est de : 138,80, sa densité en 2012 est de 53,30 logements / ha.

$$\text{Densité humaine} = \frac{\text{Nombre d'habitants} + \text{nombre d'emploi}}{\text{Superficie urbanisée}}$$

La densité humaine à l'horizon 2030 selon le SDRIF est obtenue en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation.

La densité de référence est celle observée en 2013.

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION DU SDRIF



CALCUL DE LA DENSITE HUMAINE DE REFERENCE ET DES OBJECTIFS D'AUGMENTATION DE LA DENSITE HUMAINE DANS LES ESPACES URBANISES :

Nombre d'habitants estimé en 2013 <i>(hypothèse retenue : effectif équivalent à la population municipale au 01/01/2015)</i>	17 562
Nombre d'emplois en 2013 <i>(hypothèse retenue : nombre d'emploi identique au recensement 2012)</i>	3 293
Total habitants + emplois en 2013	20 855
Surface de l'espace urbanisé en 2013 (en hectares)	218

Densité de référence en 2013 (= habitants + emplois / hectare)	96
Densité de référence de 2013 augmentée de 15% = objectif du SDRIF pour 2030 (= habitants + emplois / hectare)	110
Surface de l'espace urbanisé en 2030 (hypothèse retenue : ouverture à l'urbanisation de la ZAE des Portes de Saint-Cyr)	227
Habitant et/ou emplois dans l'espace urbanisé en 2030	24974
Population / emplois supplémentaire estimée à l'horizon 2030	4 119

Données : INSEE, IAURIF, Géoportail

Selon le référentiel territorial mis en place par l'IAU, la superficie de l'espace urbanisé en 2012 est de : 217,90 ha et la densité humaine est de 95,10 habitats et emplois / ha. Cette superficie était de 237.5 ha en 2008.

Le scénario démographique retenu par la Commune est de + 3 000 habitants à l'horizon 2030. Ce sont donc 1 100 emplois qui devront être créés dans la ZAC Charles Renard et dans la ZAE des Portes de Saint-Cyr.

En application du SDRIF, les nouveaux espaces d'urbanisation en continuité des espaces urbanisés existants devront présenter une densité au moins égale aux densités de référence augmentées de 15% à savoir :

- 110 habitants et, ou emplois / hectare
- 63 logements / hectare

Possibilités d'extension urbaine



LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT À PROXIMITÉ DES GARES

Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme, conformément aux objectifs du SDRIF. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentés de façon indicative sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

LES AGGLOMÉRATIONS DES PÔLES DE CENTRALITÉ À CONFORTER

Les communes concernées sont identifiées sur la carte des «Grandes entités géo graphiques».

Les pôles doivent être renforcés en :

- *développant l'accueil de logements, favorisant la mixité de l'habitat et des autres fonctions urbaines de centralité;*
- *valorisant le potentiel de mutation et de densification;*
- *favorisant le développement de l'emploi;*
- *implantant en priorité les équipements, les services et les services publics de rayonnement intercommunal;*
- *confortant les transports collectifs.*

À l'horizon 2030 une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible.

N.B : Les capacités d'urbanisation non cartographiées offertes au titre des secteurs de développement à proximité des gares, des agglomérations des pôles de centralité à conforter et de l'extension modérée des bourgs, des villages et des hameaux peuvent être cumulées.

- ⇒ En continuité de l'espace urbanisé peut être envisagé **une extension de 21,8 ha de l'espace urbanisé de Saint-Cyr-l'École. Cela représente 10% de la surface urbanisée de référence qui est de 218 ha.**

N.B : les projets de construction de la ZAC Renard et des terrains appartenant au Groupe ADP ne constituent pas une consommation d'espace mais un renouvellement urbain. En effet, si la caserne militaire, les friches et les emprises aéroportuaires sont exclues des espaces urbanisés au sens strict elles font partie des espaces urbanisés au sens large, dont l'urbanisation ne constitue pas une consommation d'espace.

Objectifs de préservation de l'environnement



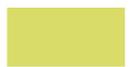
ESPACES AGRICOLES

Ces espaces doivent être préservés, sauf si des possibilités d'urbanisation nouvelle sont prévues au SDRIF.



ESPACES BOISES ET LES ESPACES NATURELS

Les espaces naturels représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire doivent être préservés. Ils n'ont pas vocation à être systématiquement boisés.



ESPACES VERTS ET ESPACES DE LOISIRS



ESPACES VERTS D'INTÉRÊT RÉGIONAL

Sont considérés comme espaces verts et espaces de loisirs :

- les espaces verts publics, les jardins et les grands parcs publics;
- les jardins familiaux, les jardins partagés et les jardins solidaires;
- les bases de plein air et de loisirs locales et régionales;
- les parcs liés aux activités de loisirs, les parcs animaliers, les zoos, les parcs d'attractions;
- les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts : les golfs, les hippodromes, les campings ;
- les terrains de sports de plein air (terrains de football, athlétisme, rugby, tennis, centre équestre, etc.);
- certains parcs de châteaux et d'abbayes comportant des enjeux régionaux en matière de patrimoine et de tourisme.

Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.

Les espaces verts et les espaces de loisirs non cartographiés doivent être intégrés dans les politiques d'aménagement du secteur dans lequel ils se situent et ne peuvent changer de vocation que sous réserve de compensation.

Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts, notamment dans les opérations de renouvellement urbain et en valorisant les espaces ouverts encore présents.

Il reviendra en conséquence aux collectivités territoriales de s'assurer que leurs documents d'urbanisme permettent notamment :

- *de préserver les emprises dédiées aux espaces verts publics existants;*
- *de créer les espaces verts d'intérêt régional;*
- *d'aménager les bases de plein air et de loisirs;*
- *de réaliser les équipements nécessaires au fonctionnement de certains espaces de loisirs, tels que les châteaux et domaines à forts enjeux touristiques, les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts, les terrains de sports de plein air, dans le respect du caractère patrimonial et naturel de l'espace concerné et des règles de protection édictées par les dispositions législatives et réglementaires applicables et compatibles avec le SDRIF.*

L'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs (maillage, lien avec les autres espaces publics, etc.) doit être améliorée.



LES CONTINUITES : LA LIAISON VERTE

Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, projets d'infrastructures, etc.). En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine, etc.).

Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain. Ces continuités peuvent être le support de plusieurs fonctions : espaces de respiration et/ou liaisons agricoles et forestières et/ou continuités écologiques et/ou liaisons vertes. Il faudra alors veiller à la compatibilité de ces fonctions.

L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

Objectifs de liaison

Les projets communaux ne doivent pas faire obstacle à la réalisation des projets d'infrastructure de transport en projet.

L'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces. Les itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts et équipements de loisirs.

Le plan de déplacements urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France, approuvé le 19 juin 2014, définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement. L'horizon pour l'évaluation du plan de déplacements urbains est fixé par la loi à cinq ans. Il doit être compatible d'une part avec le Schéma Directeur d'Île-de-France, et d'autre part, avec le Plan Régional pour la Qualité de l'Air.

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part, et la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie d'autre part. Afin de respecter l'objectif légal de diminution du trafic automobile, ainsi que les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise à faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion.

Le projet de PDUIF a identifié neuf défis auxquels répond la déclinaison d'actions :

- Agir sur les formes urbaines, l'aménagement et l'espace public
- Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transfert modal
- Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
- Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Pour concilier ces objectifs particulièrement importants pour l'Île-de-France, le projet de PDUIF prévoit 34 actions, qui prennent la forme de recommandations, mais aussi de prescriptions pour 4 d'entre elles et qui s'imposeront aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités locales. Ces 4 prescriptions sont :

- a. Assurer la priorité aux carrefours des lignes de tramway et T Zen
- b. Mettre en place les priorités bus aux carrefours pour les lignes mobiliers
- c. Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

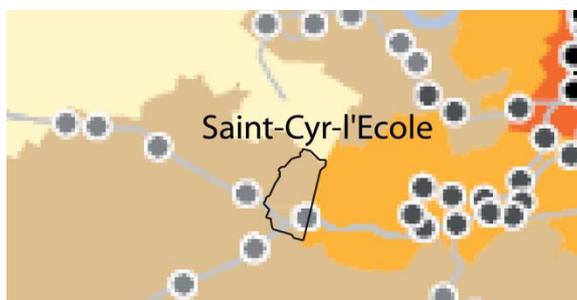
Les normes proposées concernant le stationnement vélos sont des minimales. Selon le PDUIF, il appartient aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes :

- Habitat collectif : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de SHON, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi, le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves.

- d. Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux ; normes : à moins de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, il ne pourra être construit plus d'une place pour 45 m² de surface de plancher

EXTRAIT DE LA CARTE POLITIQUES DE STATIONNEMENT : NORMES QUANTITATIVES POUR LES BUREAUX

ZONAGE D'APPLICATION DU PDUIF :



L'application du PDUIF est précisée dans le plan local de déplacements de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc.

Norme plafond
Il ne pourra être construit plus de :

- 1 place pour 300 m² de SdP
- { 1 place pour 200 m² de SdP à moins de 500 m de deux points (ou plus) de desserte par deux lignes différentes structurantes TC
1 place pour 90 m² de SdP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante
- 1 place pour 70 m² de SdP à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante
- 1 place pour 90 m² de SdP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante
- 1 place pour 50 m² de SdP à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante
- 1 place pour 60 m² de SdP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante
- 1 place pour 45 m² de SdP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante

Norme plancher

- Au delà d'un rayon de 500 m d'un point de desserte TC structurante, les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m² de SdP
- Les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m² de SdP
- Réseau TC structurant en 2010

Le schéma régional de cohérence écologique

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit (article 23) « pour stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution, l'Etat fixe comme objectifs la constitution, d'ici 2012, d'une trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire qui permettrait de créer des continuités territoriales ».

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France, approuvé par délibération du 26 septembre 2013, constitue le volet régional de la trame verte et bleue (TVB). Cette TVB vise à identifier ou à restaurer un réseau écologique, cohérent et fonctionnel à l'échelle locale.

L'objectif du SRCE est la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques par l'identification des composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) l'identification des enjeux de préservation et de restauration des continuités écologiques, la définition des priorités régionales à travers un plan d'action stratégique et des outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan à l'échelle de la Région Île-de-France.

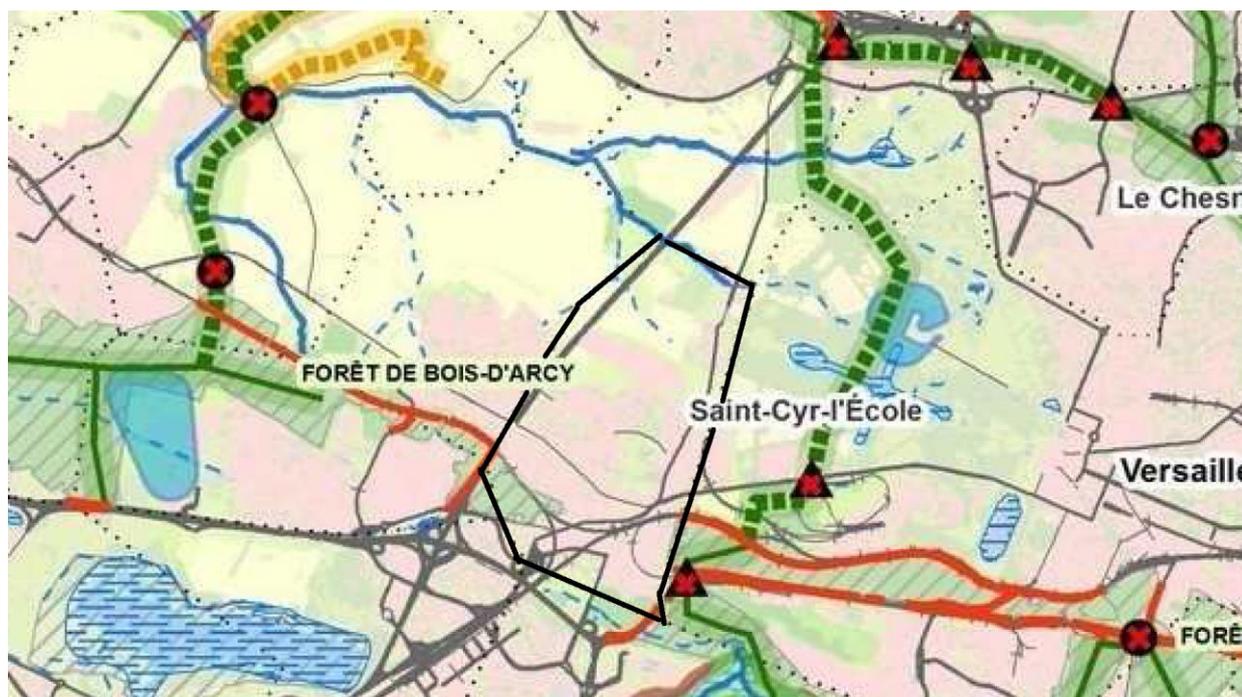
Les éléments constitutifs de ces continuités doivent ensuite être identifiés à l'échelle communale dans le PLU pour être protégés.

L'examen de la carte des objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue permet de repérer sur le territoire de Saint-Cyr-l'École :

- Un cours d'eau à préserver
- Un réservoir de biodiversité constitué par la Forêt domaniale de Bois d'Arcy

Ces éléments doivent être préservés, le PLU doit en tenir compte.

EXTRAIT DE LA CARTE DES OBJECTIFS DE PRESERVATION ET DE RESTAURATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE



CARTE DES OBJECTIFS DE PRÉSERVATION ET DE RESTAURATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

LÉGENDE

CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER

Principaux corridors à préserver

-  Corridors de la sous-trame arborée
-  Corridors de la sous-trame herbacée

Corridors alluviaux multitrames

-  Le long des fleuves et rivières
-  Le long des canaux

Principaux corridors à restaurer

-  Corridors de la sous-trame arborée
-  Corridors des milieux calcaires

Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain

-  Le long des fleuves et rivières
-  Le long des canaux

Réseau hydrographique

-  Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer
-  Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer

Connexions multitrames

-  Connexions entre les forêts et les corridors alluviaux
-  Autres connexions multitrames

ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT

Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée

-  Coupures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes
-  Principaux obstacles
-  Points de fragilité des corridors arborés

Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue

-  Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture
-  Obstacles à traiter d'ici 2017 (L. 214-17 du code de l'environnement)
-  Obstacles sur les cours d'eau
-  Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport
-  Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport

ÉLÉMENTS À PRÉSERVER

-  Réservoirs de biodiversité
-  Milieux humides

AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques

-  Secteurs de concentration de mares et mouillères
-  Mosaïques agricoles
-  Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés

OCCUPATION DU SOL

Occupation du sol

-  Boisements
-  Formations herbacées
-  Cultures
-  Plans d'eau et bassins
-  Carrières, ISD et terrains nus
-  Tissu urbain

-  Limites régionales
-  Limites départementales
-  Limites communales

Infrastructures de transport

-  Infrastructures routières majeures
-  Infrastructures ferroviaires majeures
-  Infrastructures routières importantes
-  Infrastructures ferroviaires importantes
-  Infrastructures routières de 2e ordre
-  Infrastructures ferroviaires de 2e ordre



Résultat de l'examen des projets

Les projets régionaux posent pour Saint-Cyr-l'Ecole l'objectif d'augmenter sa capacité d'accueil de population et d'emploi. Pour permettre cette augmentation de capacité d'accueil, le SDRIF impose de privilégier la densification et le renouvellement urbain plutôt que l'extension de l'espace urbanisé.

Pour le Nord du territoire communal, le SDRIF prévoit le développement de la vocation écologique et de loisirs, cela, en continuité du parc du château de Versailles.

Le Sud de la commune compte un réservoir de biodiversité à préserver.

Les modes de déplacements alternatifs au véhicule particulier doivent être promus.

Le Plan régional de l'agriculture durable 2012- 2018

Le Plan régional d'agriculture durable a pour objectif de mettre en perspective la politique de l'Etat en matière agricole et agroalimentaire à un horizon de sept ans, en fixant des orientations spécifiques au niveau régional compte-tenu des spécificités des territoires et de l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Le PRAD propose une vision de l'agriculture durable, conciliant efficacité économique et performance écologique, en prenant compte l'ensemble des enjeux, économiques, sociaux et environnementaux, qui conditionnent l'agriculture en tant qu'activité économique.

Le Plan s'organise en plusieurs orientations réparties suivant quatre enjeux :

- Enjeux 1 : Renforcer la place de l'agriculture au sein de la Région Ile-de-France
 - Développer des espaces agricoles fonctionnels, répondant aux besoins de l'agriculture francilienne
 - Soutenir l'installation et la transmission des exploitations agricoles pour assurer le renouvellement intergénérationnel
 - Développer une communication et une sensibilisation sur l'agriculture et sur ses filières de valorisation
- Enjeux 2 : Répondre aux enjeux alimentaires, environnementaux et climatiques grâce à l'agriculture francilienne
 - Soutenir une alimentation de qualité pour tous
 - Promouvoir un modèle agricole associant productivité et performance écologique et énergétique des exploitants agricoles
- Enjeux 3 : sécuriser les revenus des exploitations agricoles et structurer les filières agricoles et agro-industrielles franciliennes
 - Sécuriser les revenus des exploitations agricoles
 - Aider à l'organisation et à la structuration des producteurs et des filières de produits agricoles
 - Soutenir le développement de filières non alimentaires et énergétiques

- Enjeux 4 : faciliter l'adaptation de l'agriculture francilienne et accompagner ses évolutions
 - Adapter les formations initiales et continues à l'évolution des besoins de compétences pour les chefs d'entreprises et les salariés des filières agricoles et alimentaires
 - Développer l'emploi dans les exploitations agricoles et les filières agro-industrielles
 - Soutenir une agriculture et des industries de transformation de pointe grâce à l'environnement scientifique et technique francilien
 - Poursuivre les réflexions sur l'avenir de l'agriculture francilienne.

Le Plan pluriannuel régional de développement forestier

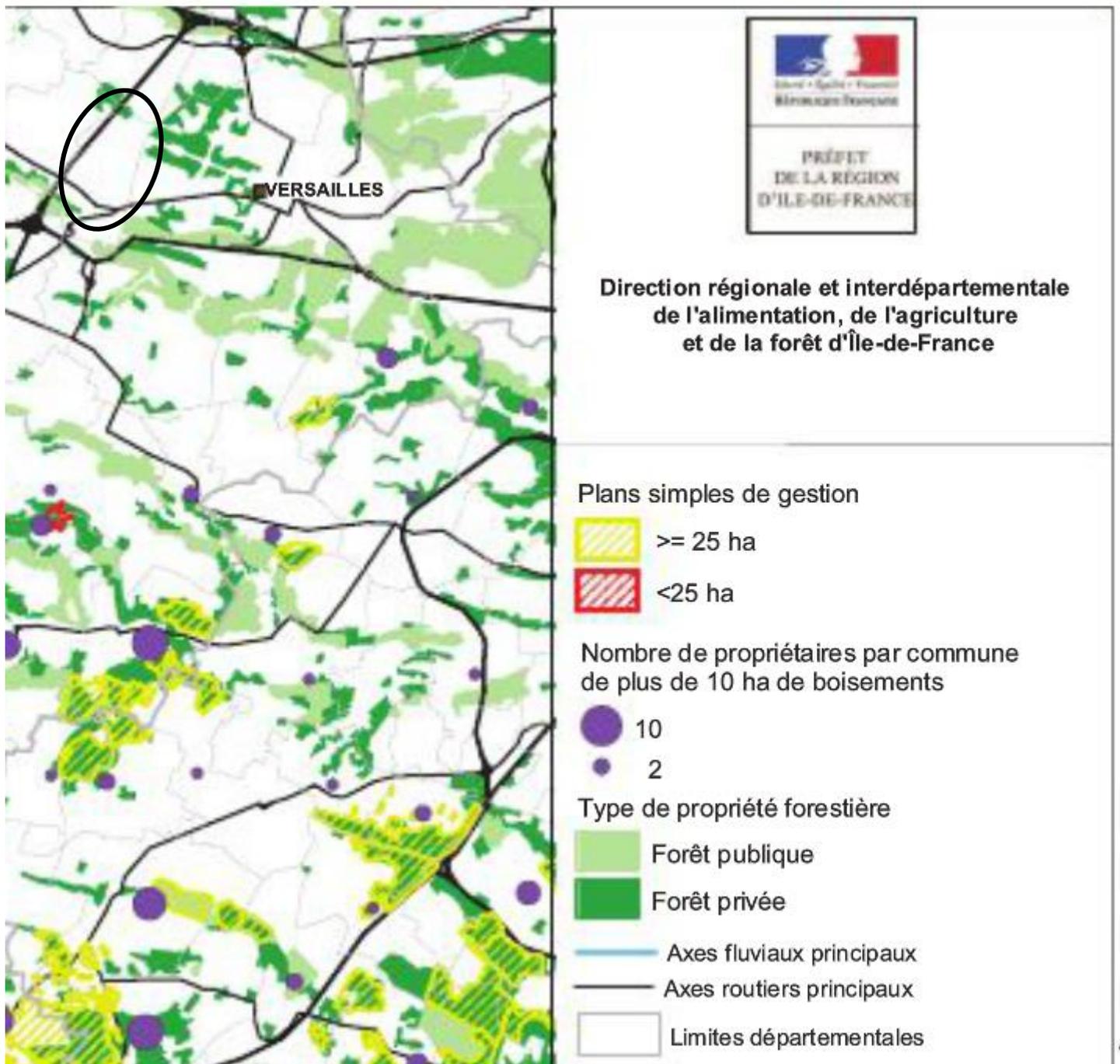
Le Plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF) a été institué par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 28 juillet 2010 qui comprend un certain nombre de dispositions applicables au secteur forestier dans l'objectif général de mobiliser plus de bois en dynamisant la filière. Le Plan porte sur la période 2012-2016.

Le PPRDF a pour objectif :

- D'identifier les massifs forestiers insuffisamment exploités,
- D'analyser par massif les causes du manque d'exploitation,
- De définir un programme d'actions prioritaires partagé par les acteurs de la mobilisation du bois pour étendre géographiquement la gestion multifonctionnelle et durable à ces massifs.

La finalité de ce plan est de lutter contre le réchauffement climatique grâce au développement de l'usage du bois matériau renouvelable qui présente un bilan carbone neutre, voire positif en cas de renouvellement de la forêt.

La carte suivante que le PPRDF Ile-de-France 2012-2016 n'identifie pas sur la commune de Saint-Cyr-l'Ecole de zone d'action prioritaire.



Le Plan de Protection pour l'Atmosphère 2013-2020

Le Plan de protection pour l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de l'Île-de-France la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, et de définir les modalités de la procédure d'alerte.

Saint Cyr l'Ecole est identifié comme une « Zone sensible » pour la qualité de l'air en Ile-de-France.

11 mesures réglementaires ont été mise en place pour réduire les pollutions :

- Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement
- Imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaufferies collectives

- Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois
- Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts
- Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes
- Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles
- Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme (état de la qualité de l'air, la qualité de l'air fait l'objet d'une orientation spécifique). Il est étudié la pertinence des dispositions suivantes : limiter l'urbanisation à proximité des grands axes routiers, déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction, subordonné l'implantation d'équipements commerciaux à la desserte par les transports collectifs, introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air.
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
- Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris, Charles de Gaulle, Orly et le Bourget.
- Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution.

Il est recommandé de limiter l'urbanisation (en particulier les établissements sensibles : crèches, écoles, maisons de retraite...) à proximité des grands axes routiers afin de ne pas augmenter l'exposition de la population à un air de mauvaise qualité.

c) Les objectifs départementaux

Le Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY)

Le SDADEY approuvé en 2002, puis actualisé et adopté le 12 juillet 2006 exprime la vision stratégique du département sur l'aménagement. Les grandes orientations insistent sur :

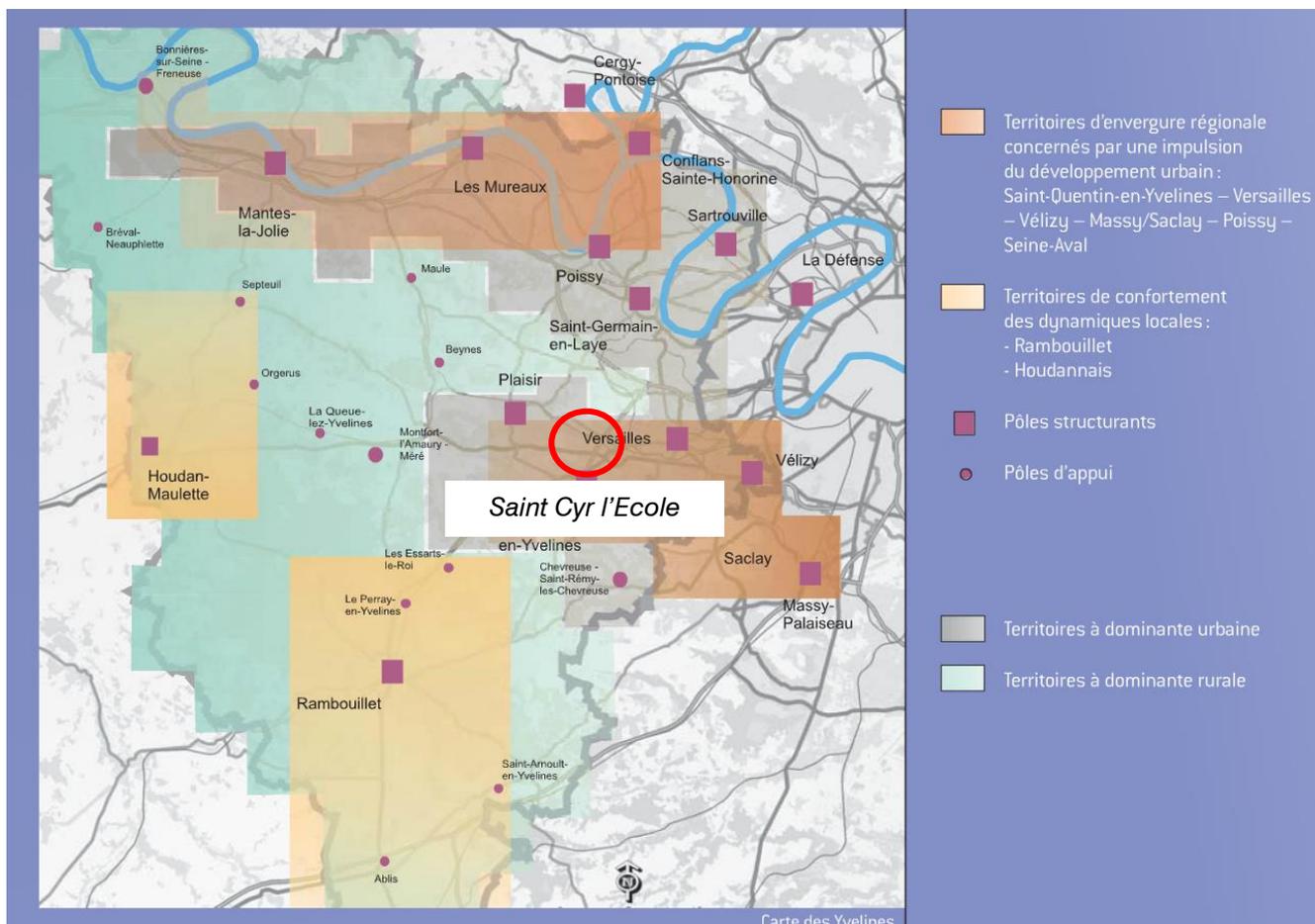
- l'incitation au développement urbain dans les territoires d'envergure régionale
- l'amélioration et la complétude des infrastructures nécessaires à ce développement
- la valorisation des espaces naturels pour un meilleur cadre de vie
- la promotion de modes de développement différenciés (services, cadre de vie)

Versailles Grand Parc se présente comme l'un des territoires les plus stratégiques du département, aux côtés de Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy, mais aussi de Massy-Saclay et Seine-Aval, avec qui le Conseil général voit des possibilités de complémentarités en termes de développement.

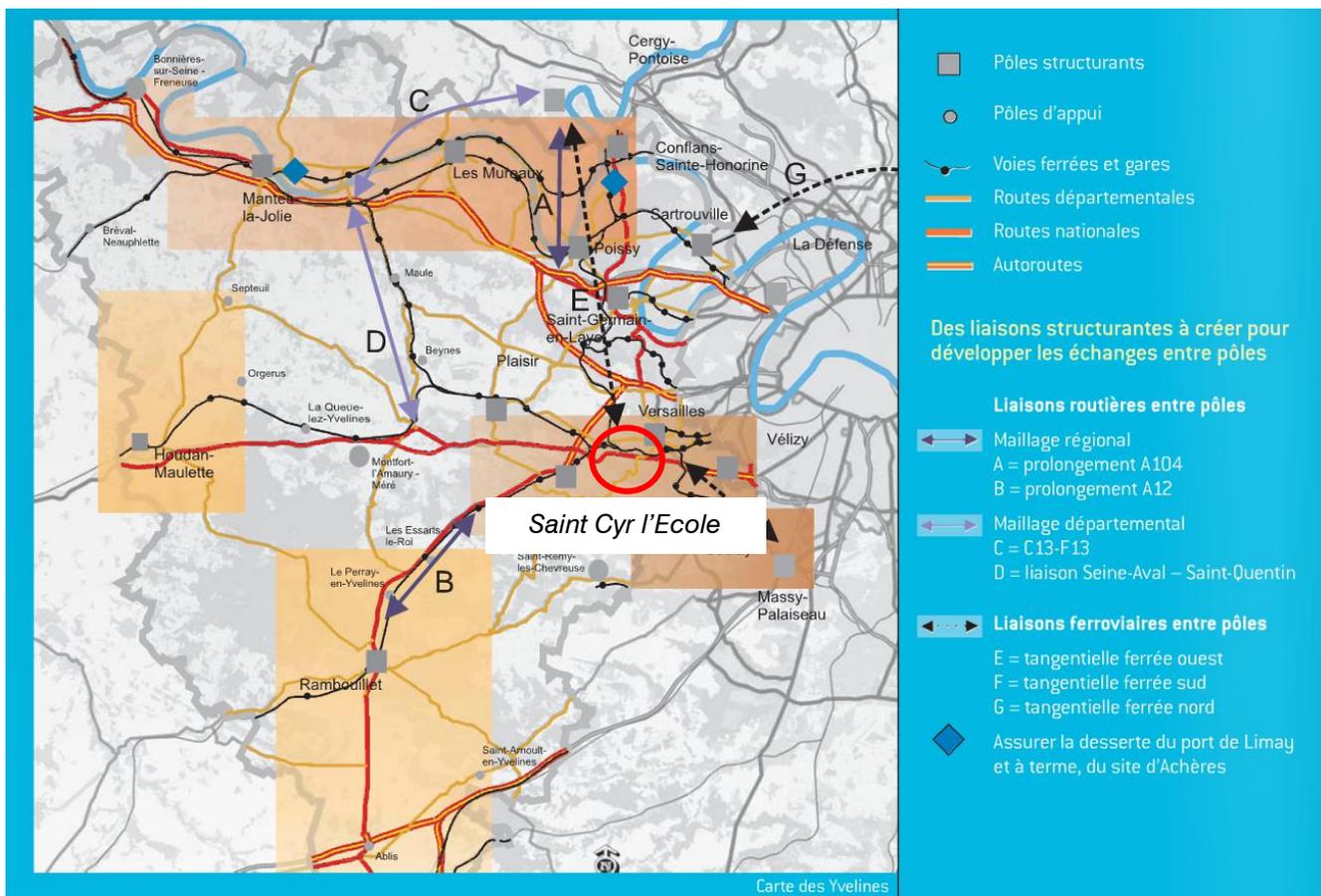
Pour mettre en œuvre cette stratégie, le Conseil Départemental a passé avec les communes, des contrats de développement de l'offre résidentielle (CDOR). Dans ce cadre, ce sont 541 logements qui ont été réalisés à Saint-Cyr-l'Ecole entre 2007 et 2011.

Cette stratégie est illustrée dans les cartes présentées ci-après, réalisées par le Conseil Départemental de Seine-et-Marne.

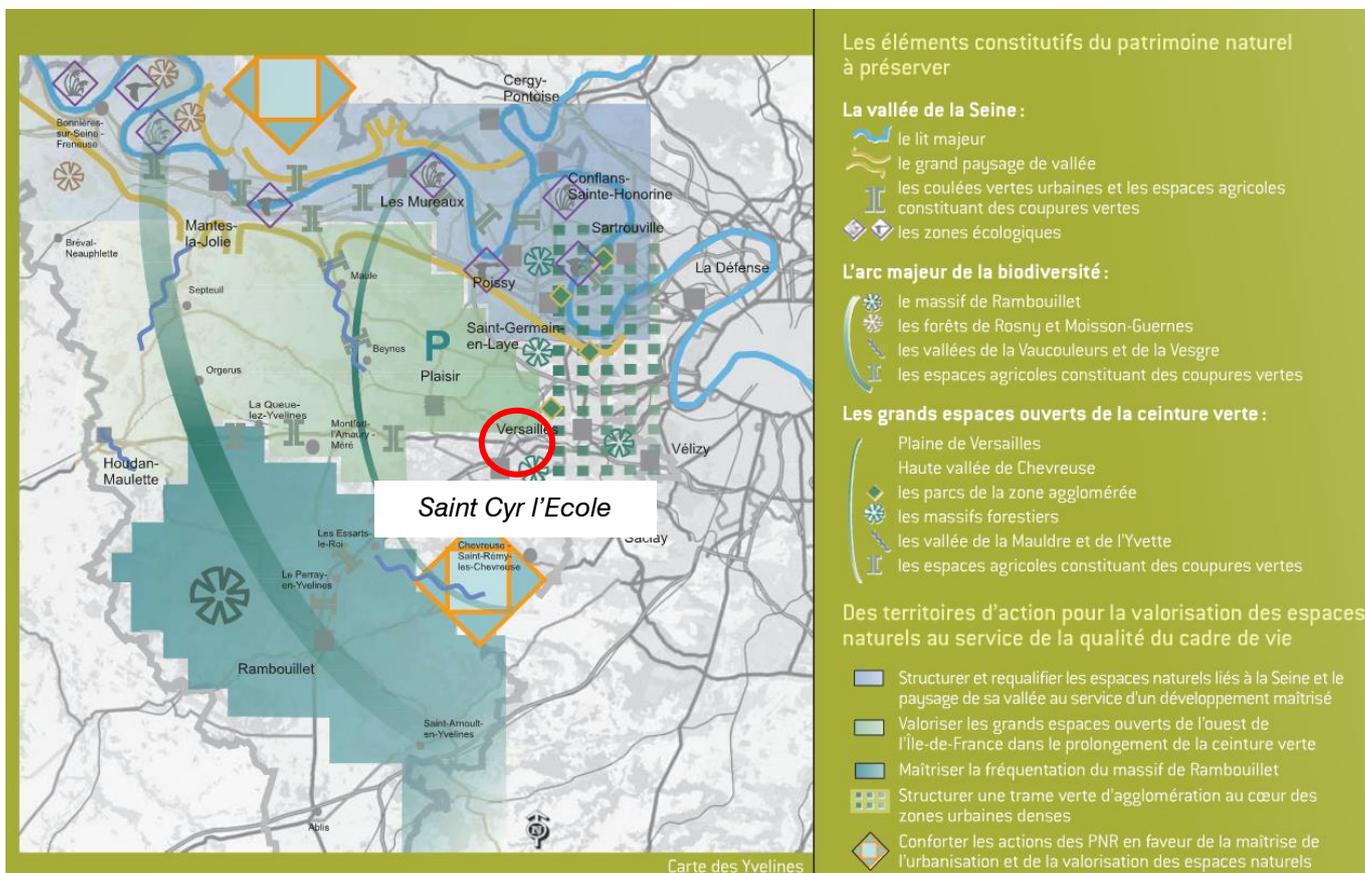
Renforcer les territoires d'envergure régionale et les dynamiques locales



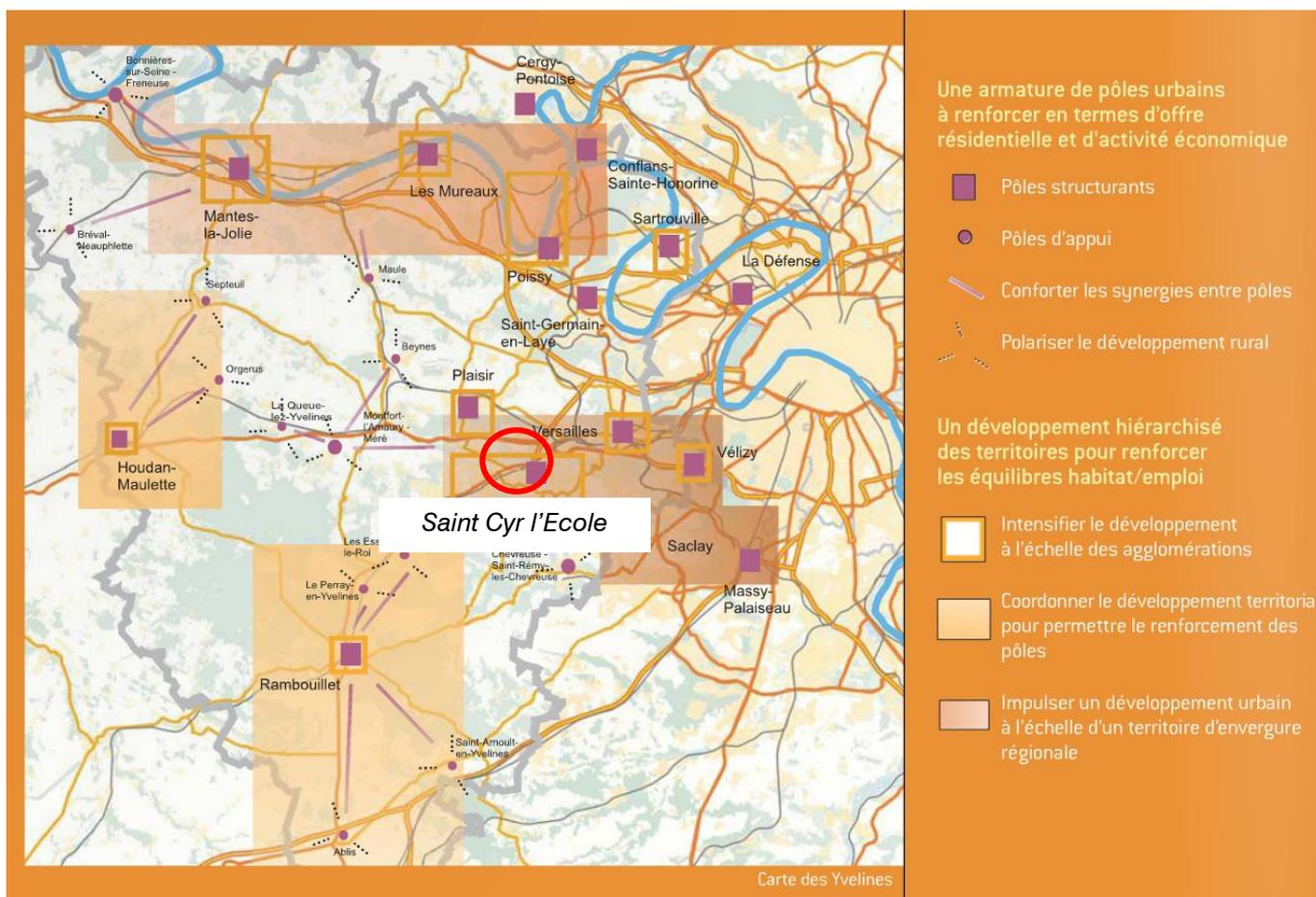
Améliorer et compléter les infrastructures nécessaires au développement :



Valoriser l'environnement et renforcer l'attractivité du cadre de vie



Polariser l'urbanisation sur un réseau de villes et de bourgs, maîtriser l'étalement urbain, stopper le mitage des espaces naturels :



A l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit Saint-Cyr-l'Ecole, le Schéma départemental poursuit plus précisément les orientations suivantes :

- le confortement de la frange urbaine dense, destinée à porter la majeure partie des développements urbains du Département et prenant appui notamment sur le pôle structurant de Versailles-Saint-Quentin en Yvelines, d'envergure régionale ;
- la diversification de l'offre résidentielle et économique à l'échelle du pôle structurant comme à l'échelle communale notamment à travers la réalisation de programmes de logements mixtes en typologie et en conditions d'accès, la commune disposant d'une offre d'équipement et de services relativement étoffée et bien desservie en lien avec un maillage routier structurant et une desserte ferroviaire ;
- l'amélioration des conditions d'accès et de transports, tant à l'échelle régionale que locale, en veillant au renforcement de l'accessibilité ferroviaire régionale (tangentes ferrées Ouest et sud), à l'amélioration de l'offre de rabattement en transports en commun sur les gares (bus, TCSP) ainsi qu'à la desserte des grands sites de développement économique et urbain du territoire et enfin, le développement des modes doux ;
- la structuration d'une trame verte d'agglomération permettant de renforcer l'attractivité du cadre de vie, de limiter la consommation des espaces naturels aux franges du pôle structurant et de valoriser les grandes entités paysagère et agricoles et, en particulier la plaine de Versailles.

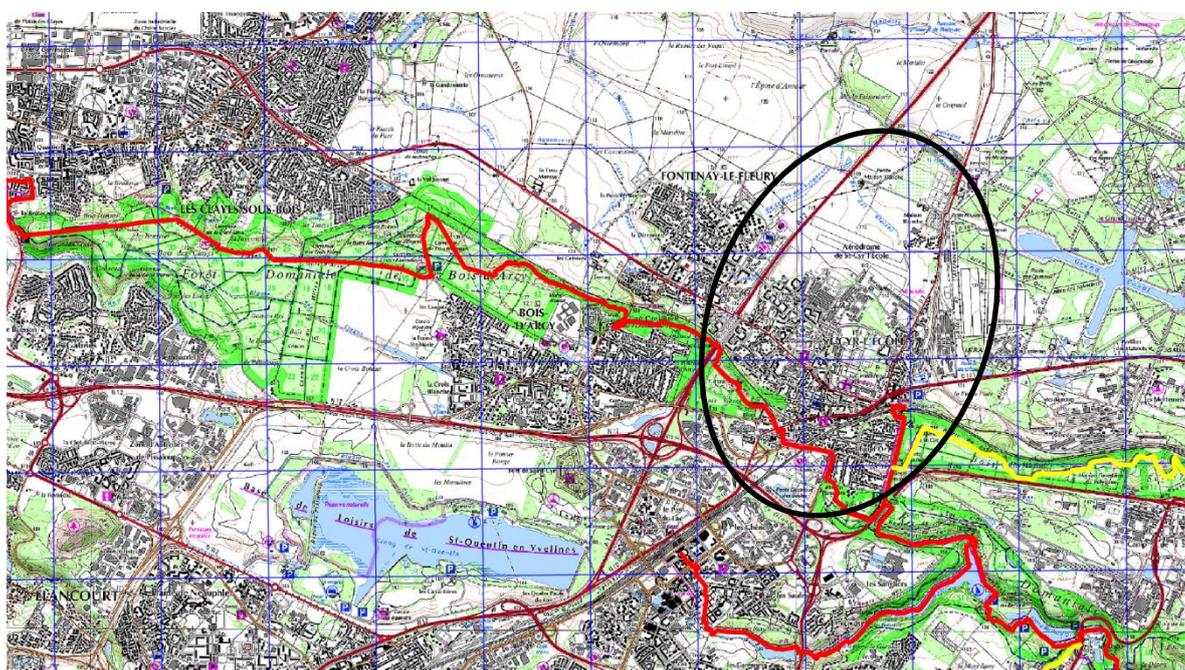
Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée

En application de l'article 56 de la loi du 22 juillet 1983, le Conseil Général des Yvelines a adopté le Schéma départemental de la randonnée pédestre le 29 octobre 1993, actualisé le 25 novembre 1999. Des itinéraires de randonnée pédestre ont été inscrits dans ce schéma en accord avec la commune.

Ci-dessous un extrait de la base de données du Comité départemental de la randonnée pédestre des Yvelines où figurent les itinéraires de randonnée pédestre actualisés inscrits dans le Plan départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).

Ce document reporte les itinéraires de promenade. L'un concerne Saint-Cyr-l'Ecole en passant au Sud de la commune.

EXTRAIT :



Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique des Yvelines

Réalisé en 2011 sous l'égide d'un comité de suivi présidé par le Président du Conseil général, le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique des Yvelines organise l'équipement progressif du territoire départemental en infrastructures numériques.

S'inscrivant dans ce cadre, les services du Conseil général ont entrepris la réalisation du SDTAN des Yvelines qui est le résultat d'un long travail de concertation entre les élus, les opérateurs privés, les services de l'Etat et de la Région. Il fixe l'objectif d'une desserte en fibre optique de la totalité des foyers des Yvelines d'ici 2020.

d) Les objectifs intercommunaux

Les politiques de mobilité

Le Plan Local de Déplacements

Le Plan Local de Déplacement (PLD) a été approuvé le 5 décembre 2011 par le SMBDRV (Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles). Il couvre un territoire un peu plus vaste que celui de Versailles Grand Parc puisqu'il intègre les villes des Clayes-Sous-Bois, du Chesnay et de Vélizy-Villacoublay.

Le diagnostic :

Dans son diagnostic le PLD précise que les grands axes de déplacements et la topographie ont induit une organisation du territoire où les possibilités de déplacements Nord-Sud sont mal aisés. La plus grande partie du réseau de transport routier et ferré permet des déplacements Est-Ouest.

Le PLD identifie Saint-Cyr-l'Ecole comme appartenant à un secteur à part : « A l'ouest, les communes de Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole et Bois d'Arcy forment un ensemble urbain séparé du reste du territoire par les espaces naturels et agricoles, mais dont l'urbanisation est continue avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. »

Le PLD mentionne que sur le territoire du PLD, le projet de développement le plus important du territoire est celui portant sur la zone de Satory. A terme, 6 000 à 10 000 nouveaux emplois pourraient être implantés dans ce secteur. Le STIF mène actuellement une réflexion pour améliorer la desserte en transport en commun du site, notamment depuis Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Cyr-l'Ecole.

Le PLD identifie les dysfonctionnements suivants :

« en dehors de la question de la couverture géographique et du niveau d'offre, d'autres dysfonctionnements limitent l'attractivité de l'offre en transports en commun sur le territoire du PLD :

- manque d'intermodalité entre le train et l'offre routière, mais aussi entre les différents transporteurs routiers, notamment en termes de correspondances et d'informations
- vitesse commerciale faible et régularité dégradée dans les secteurs denses, notamment au niveau de la zone agglomérée de Versailles
- amplitude horaire insuffisante dans certains secteurs
- qualité de service perfectible, en particulier dans les secteurs les moins denses (information, aménagement des points d'arrêt, confort des véhicules...)
- problématique de l'intégration des nombreuses dessertes privées d'entreprises.

Des dysfonctionnements importants ont de plus été identifiés au niveau des pôles d'échanges, en particulier à Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles Chantiers ou encore Villepreux-les-Clayes. »

Le projet :

Le PLD poursuit les objectifs suivants :

- Faire évoluer le réseau de bus et renforcer le niveau de qualité de services (fréquence, amplitude, confort, accessibilité) ;

- Aménager un réseau cyclable structurant, adapté à l'environnement traversé, connecté aux itinéraires existants et programmé par les différentes collectivités ;
- Maîtriser les conditions de circulation générale, le stationnement, ainsi que le transport et la livraison des marchandises.

Il fixe plusieurs objectifs pour la commune de Saint-Cyr-l'Ecole :

- Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs dont améliorer la desserte de Saint-Cyr,
- Réaménager les voiries pour améliorer les conditions de circulation des bus dont celle entre les Clayes-sous-Bois, Fontenay le Fleury et Saint-Cyr l'Ecole,
- Réaménager les pôles d'échanges des gares du territoire du PLD dont celui de Saint-Cyr,
- Aménager des itinéraires cyclables utilitaires dont l'axe Saint-Cyr l'Ecole-Bailly et Saint-Cyr-l'Ecole – Fontenay-le-Fleury
- Réaliser une étude de circulation sur Saint-Cyr-l'Ecole,
- Aménager le parc de stationnement payant de la gare de Saint-Cyr l'Ecole
- Planter des nouvelles aires de livraison dans les secteurs à forte concentration commerciale dont le centre-ville de Saint-Cyr l'Ecole.

Le PLU doit être compatible avec ce document.

Auto et stationnement

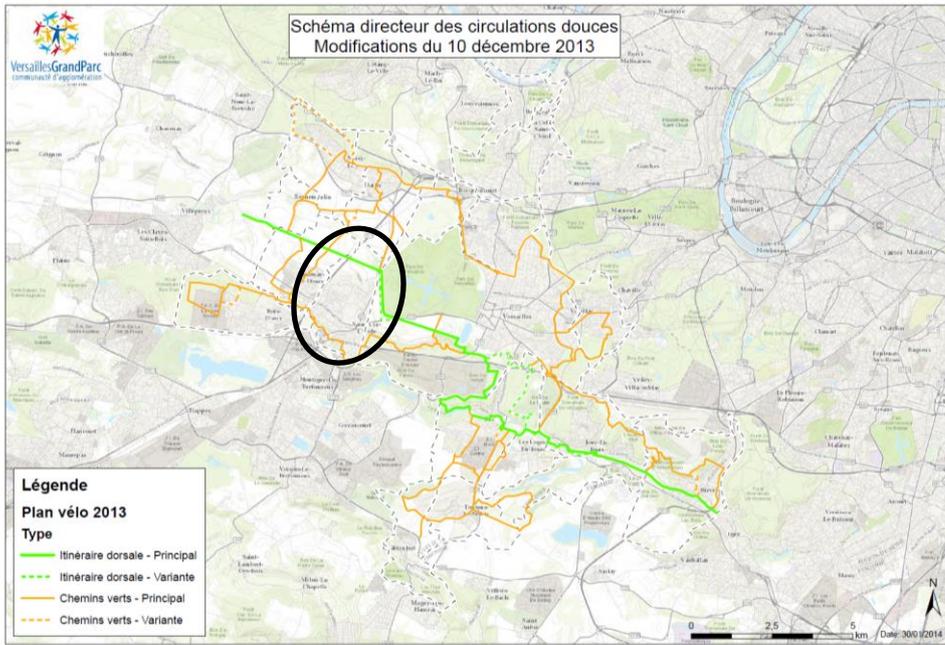
Afin d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun, Versailles Grand Parc propose sur son territoire le stationnement dans des parcs relais situés à proximité des gares.

Déplacements doux

La communauté d'agglomération Versailles Grand Parc développe un réseau de déplacements à vélo. Ces déplacements concernent aussi bien les déplacements pour les loisirs que les déplacements domicile-travail.

Ces dernières années, l'allée des Mortemets située dans le parc du château de Versailles a fait l'objet d'un aménagement ambitieux permettant de relier Versailles à Saint-Cyr-l'Ecole.

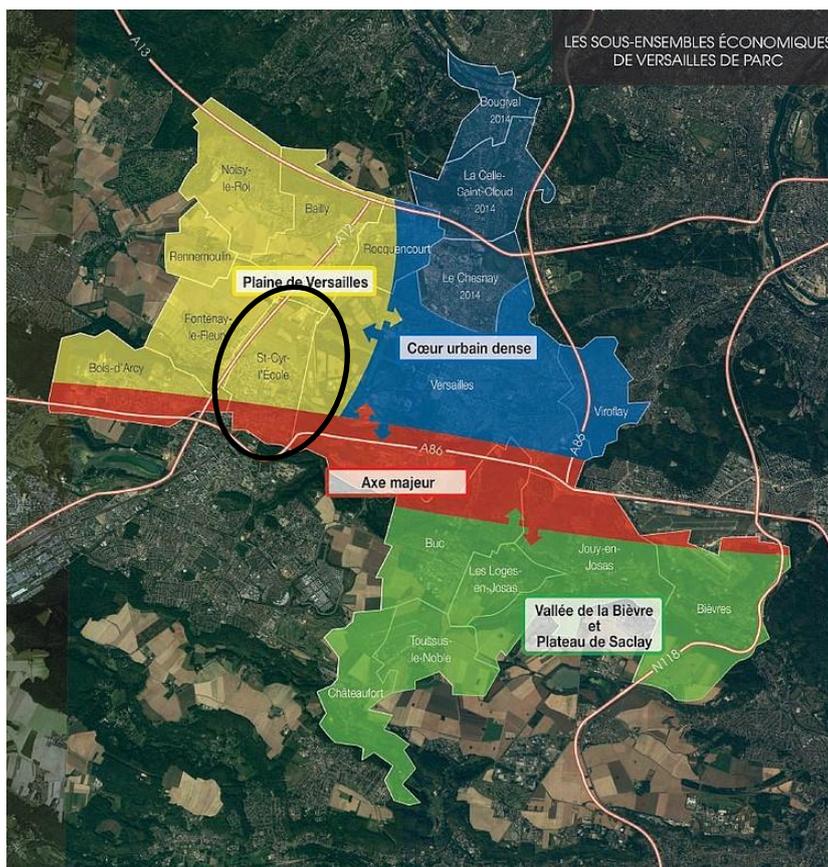
Le plan ci-après présente ce réseau :



Source : www.versaillesgrandparc.fr

Les politiques de développement économique

La stratégie économique de Versailles Grand Paris est appuyée sur des objectifs de développement de l'offre transport et l'accueil des entreprises dans les zones d'activités. Cette stratégie s'inscrit en complémentarité avec les projets de l'Etablissement public Paris Saclay. La communauté relève la qualité de son cadre de vie comme atout pour l'attractivité économique du territoire.



Source : www.versaillesgrandparc.fr

La stratégie économique de Versailles Grand Parc identifie quatre ensembles de communes partageant les mêmes enjeux économiques. Parmi eux, la plaine de Versailles à laquelle appartient Saint-Cyr-l'Ecole est décrit comme suit :

« A l'ouest, la plaine de Versailles :

- Elle se caractérise par de très forts enjeux patrimoniaux, en s'articulant autour d'un grand site classé et de terres agricoles.
- Elle est le berceau d'une filière autour de l'écologie urbaine, portée notamment par la grappe d'entreprises labellisée par la DATA en janvier 2011, le Vivant & la Ville. On y trouve également de nombreuses fermes, haras et pépinières.
- Les enjeux d'intervention principaux sont d'accompagner le déploiement de démonstrateurs économiques autour de l'écologie urbaine, d'aménager de nouveaux espaces économiques et d'accompagner le renforcement de leur desserte (projet de la tangentielle ouest, horizon 2018). »

Trois axes stratégiques pour 2013-2014 ont été dégagés :

- Consolider les travaux et la présence de la grappe d'entreprises du « Vivant et la Ville »,
- Développer le tourisme vert,
- Accompagner la création de nouveaux espaces économiques, en y intégrant de nouvelles formes de valorisation et de commercialisation.

Le programme local de l'habitat

Versailles Grand Parc a approuvé un programme local de l'habitat intercommunal

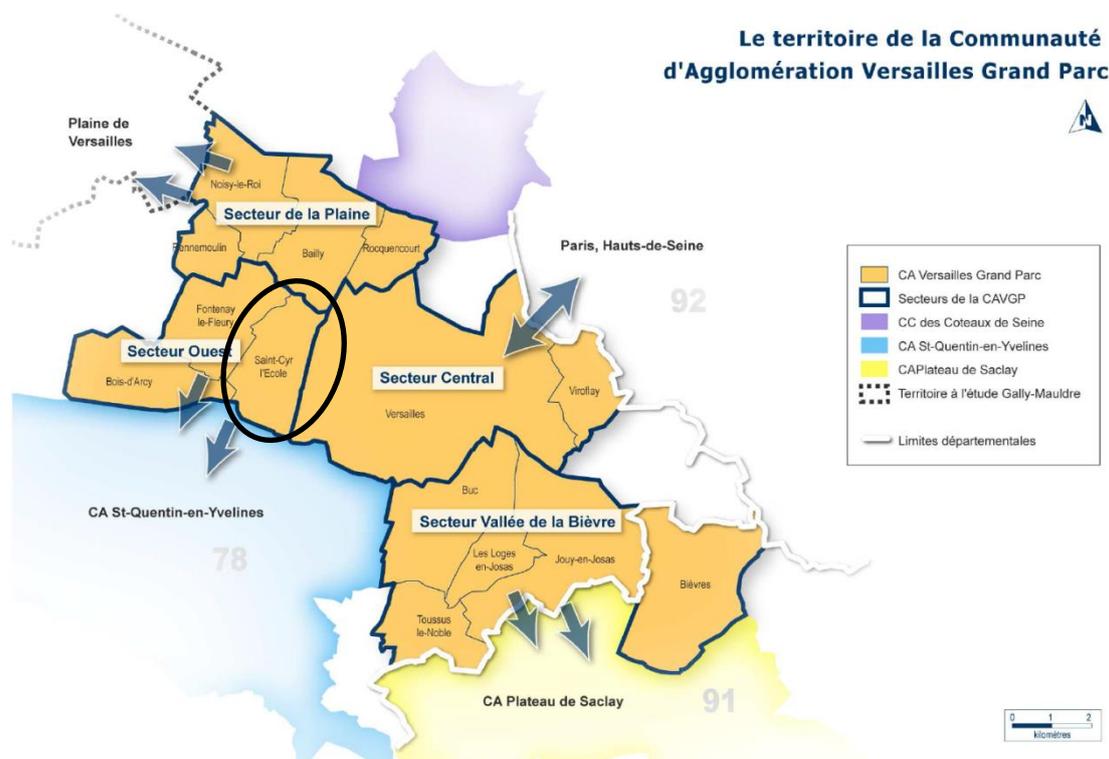
Le diagnostic :

Le PLH de Versailles Grand Parc identifie plusieurs sous ensembles de communes :

« Ainsi, sur le plan du fonctionnement urbain et de la structure du territoire, on distingue 4 secteurs au sein de Versailles Grand Parc :

- le secteur central, constitué de la ville-préfecture Versailles et de Viroflay : noyau urbain de l'agglomération, qui représente à lui seul plus de la moitié de la population, point d'entrée sur le territoire depuis Paris et les Hauts-de-Seine ;
- le secteur Ouest, constitué de Saint-Cyr l'Ecole, Fontenay-le-Fleury et Bois d'Arcy : **prolongement du secteur central qui constitue avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines une conurbation urbaine** qui représente 1/4 de la population ;
- le secteur de la Plaine, constitué de Rocquencourt et des trois communes ayant intégré l'intercommunalité au 1^{er} janvier 2010 : beaucoup moins dense il constitue le lien entre l'agglomération et la Plaine de Versailles sur laquelle une intercommunalité est à l'étude (Gally-Mauldre), il est caractérisé par de forts enjeux patrimoniaux ;
- le secteur de la vallée de la Bièvre, constitué par les 5 communes restantes : il représente tout juste plus de 10% de la population, tourné vers le Plateau de Saclay, marqué par une identité forte et une vocation universitaire de premier plan. »

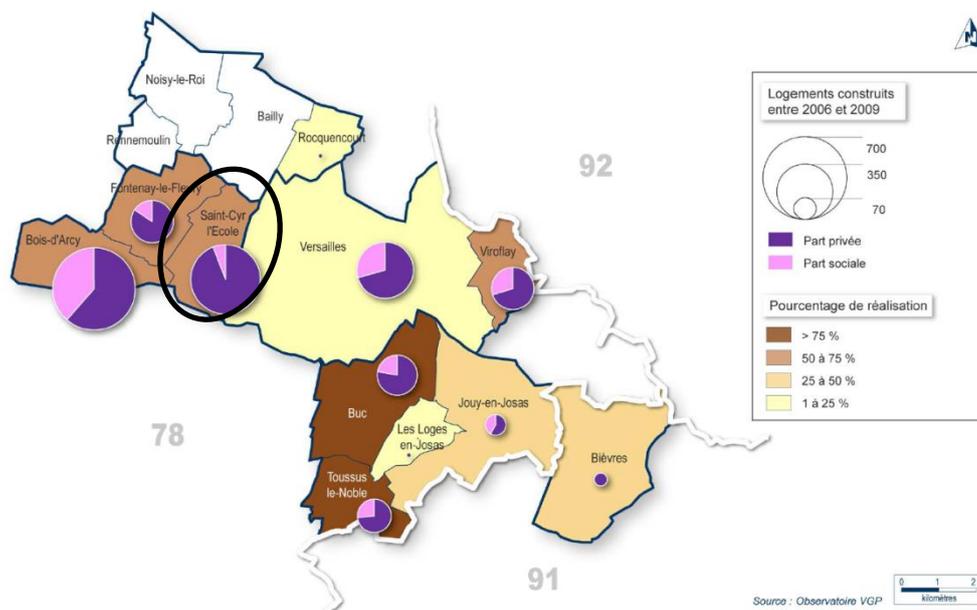
L'organisation du territoire :



Source : diagnostic PLH 2 de Versailles Grand Parc

Le bilan du premier PLH (période 2006-2010)

Bilan de la construction



Source : diagnostic PLH 2 de Versailles Grand Parc

Objectifs PLH	Construction neuve en logement						
	dont logement locatif social		dont logement en accession et locatif privé		Total construction neuve		
	Objectifs	Réalisation 2006/2010	Objectifs	Réalisation 2006/2010	Objectifs	Réalisation 2006/2010	% de réalisation
Bièvres	30	0	60	29	90	29	32%
Bois-d'Arcy	475	314	625	517	1100	831	76%
Buc	36	70	78	192	114	262	230%
Fontenay-le-Fleury	132	35	318	320	450	355	79%
Jouy-en-Josas	72	26	138	44	210	70	33%
Les Loges-en-Josas	12	0	24	1	36	1	3%
Rocquencourt	54	0	96	2	150	2	1%
Saint-Cyr-l'Ecole	30	31	750	1037	780	1068	137%
Toussus-le-Noble	36	39	84	127	120	166	138%
Versailles	630	181	1080	364	1710	545	32%
Viroflay	168	73	252	164	420	237	56%
Versailles Grand Parc	1675	769	3505	2797	5180	3566	69%

Source : Bilan 2010 PLH, CAVGP

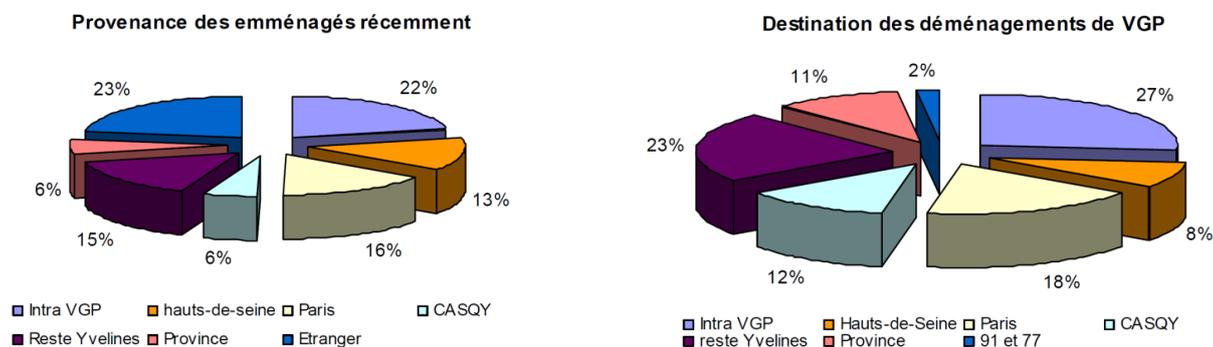
Source : diagnostic PLH 2 de Versailles Grand Parc

Concernant les flux de population le, PLH2 pose le constat suivant :

« Sur l'ensemble des flux notables au départ des communes de Versailles Grand Parc, l'intra-VGP compte 22 % des emménagements, ou 27 % des déménagements (le total de référence change mais pas le nombre de flux) soit presque un quart des flux, traduisant des logiques très locales. Au sein des emménagements intra-VGP, près de la moitié part de Versailles ; au sein de ces départs de Versailles, près de la moitié se relocalise dans le secteur ouest, un choix que peuvent expliquer les prix de l'immobilier versaillais, qui poussent les ménages vers la frange urbaine de l'agglomération. L'aire de recrutement des nouveaux arrivants se trouve essentiellement à l'étranger, avec 23 % des flux entrants, plus que le reste des Yvelines ; près des 2/3 s'installent à Versailles. Cette forte proportion en provenance

de l'étranger s'explique notamment par le statut de ville-préfecture et universitaire de Versailles, ainsi que la présence de centres de recherche. »

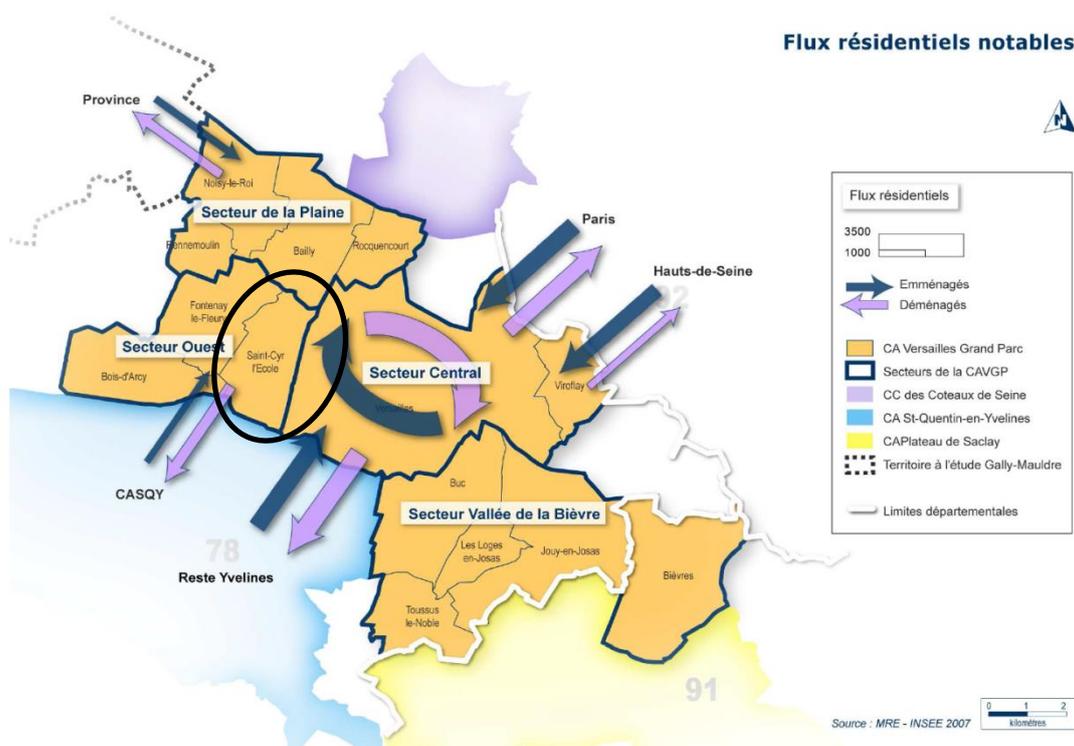
Concernant les flux de population le PLH2 présente le constat suivant :



Source : RGP-INSEE 2007.

Source: RGP-INSEE 2007

Source : diagnostic PLH 2 de Versailles Grand Parc



Source : diagnostic PLH 2 de Versailles Grand Parc

Le projet :

Les orientations du PLH 2 sont les suivantes :

- Positionner Versailles Grand Parc comme instance coordinatrice de l'habitat,
- Se doter de moyens communautaires pour produire plus et mieux,
- Réunir les conditions nécessaires à la réalisation des objectifs du Grand Paris,
- Restaurer les parcours résidentiels sur l'agglomération
- Relever le défi de la conversion du parc existant.

Pour la période 2012-2017, il fixe les objectifs suivants :

- Pour l'ensemble du territoire : construction de 5 420 logements, dont 1931 logements conventionnés pour l'ensemble de la période.
- Pour la commune de Saint-Cyr-l'Ecole : la création de 780 logements, dont 100 logements conventionnés pour l'ensemble de la période, soit 130 logements par an dont 17 conventionnés.

Le PLHI marque l'importance de créer une proportion plus importante de petits logements, afin de mieux répondre aux besoins de la population actuelle.

Concernant la création d'aires d'accueil pour les gens du voyage, la Communauté d'agglomération a lancé la réalisation d'une aire d'accueil de 24 places sur la commune de Jouy-en-Josas. Ce projet ne suffit pas à remplir les objectifs fixés par le schéma départemental. Une aire de campement des gens du voyage non autorisée existe à Saint-Cyr-l'Ecole.

Le PLHi2 : décline par communes les objectifs de création de logements.

Tableau de synthèse des projets immobiliers à considérer pour le PLHi2 :

Communes	Rappel objectif PLHi1	Réalisé PLHi1 2006/2010	Objectifs PLHi2		Dont logements conventionnés		Contribution à l'objectif global (6 000 logements)
			Total	Par an	Total	Par an	
Bailly	-	-	105	18	60	10	1,8%
Bièvres	90	29	165	28	73	12	2,8%
Bols d'Arcy	1100	831	630	105	190	32	10,5%
Buc	114	264	390	65	185	31	6,5%
Fontenay le Fleury	450	355	515	86	290	48	8,6%
Jouy en Josas	210	76	235	39	122	20	3,9%
Les Loges en Josas	36	1	42	7	15	3	0,7%
Noisy le Roi	-	-	190	32	90	15	3,2%
Rennemoulin	-	-	3	1	0	0	0,1%
Rocquencourt	150	6	350	58	150	25	5,8%
Saint Cyr l'Ecole	780	1068	780	130	100	17	13,0%
Toussus le Noble	120	166	0	0	0	0	0,0%
Versailles	1710	729	1450	242	405	68	24,2%
Viroflay	420	240	565	94	250	42	9,4%
TOTAL	5180	3765	5420	903	1930	322	90,3%

Source : diagnostic PLH 2 de Versailles Grand Parc

Résultat de l'examen des projets

La commune comporte un pôle multi modal (RER, bus) amené à se développer avec l'ouverture de la ligne tangentielle Ouest. Cela renforcera l'attractivité de la commune pour les acteurs économiques et les résidents.

Localisée en limite Ouest du territoire de la communauté d'agglomération, Saint-Cyr-l'Ecole constitue une transition vers la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la communauté de commune de l'Ouest Parisien.

En termes de développement économique, on relève le caractère moins urbain du secteur Ouest de la communauté d'agglomération auquel appartient la commune avec la présence de nombreuses fermes, haras et pépinières. Les enjeux identifiés sont d'aménager de nouveaux espaces économiques et d'accompagner le renforcement de leur desserte.

Saint-Cyr-l'Ecole disposait en 2006 d'importantes possibilités de construction. Ainsi, entre 2006 et 2010 près de 30% des logements construits sur le territoire intercommunal l'ont été à Saint-Cyr-l'Ecole. Les prix

des logements plus accessibles qu'à Versailles pourraient expliquer en partie l'attractivité de la commune. Sur la période 2012-2017, les objectifs attribués à Saint-Cyr-l'Ecole constituent 13% de logements à construire pour l'ensemble de la communauté d'agglomération.

e) Les projets engagés sur la commune et leur capacité à répondre aux objectifs supra et intercommunaux

Les données ci-après sont issues de l'étude de définition d'un réseau viaire sur la commune de Saint-Cyr-l'Ecole, réalisée en 2013 et de l'étude de programmation pour les équipements réalisée en 2009.

Les contrats de développement de l'offre résidentielle

541 logements ont été réalisés à Saint-Cyr-l'Ecole entre 2007 et 2011 dans le cadre du CDOR mis en place par le Conseil Départemental.

Le secteur Charles Renard

Sur le secteur dit Charles renard, un projet de constructions prévoit la création de :

- 1 450 logements, dont 150 logements en accession sociale et 100 logements locatifs sociaux, dont 35 logements pour les militaires,
- 2 500 m² de surface de plancher d'espaces commerciaux,
- environ 30 000 m² de surface de plancher destinés à des locaux d'activités et de bureaux,
- d'équipements liés à la fonction résidentielle du site comprenant :
 - Un groupe scolaire de 16 classes et un centre de loisirs associé,
 - Une crèche d'une capacité de 70 berceaux,
 - Un gymnase avec tribunes (pôle sportif).

Une réserve foncière pour l'accueil d'un équipement communal (maison des associations et centre de loisirs ou centre culturel) de 1 500 à 2 000m² de surface de plancher est également prévue.

Les terrains du Groupe A.D.P

Le groupe ADP possède un terrain de 12ha de projet au total dont 7,5ha de surface constructible. Le projet prévoit la création de commerces, loisirs, résidences, hôtel, activités. Il est envisagé environ 300 logements.

Le secteur Santos Dumont ou les Portes de Saint-Cyr

La commune a engagé ce projet de zone d'activité afin de :

- requalifier un espace délaissé situé à proximité de secteurs d'habitations et en entrée de ville nord depuis la commune de Bailly, tout en préservant des vues sur la plaine de Versailles,
- créer un nombre d'emplois directs,
- augmenter la contribution économique territoriale.

Les constructions seront les suivantes :

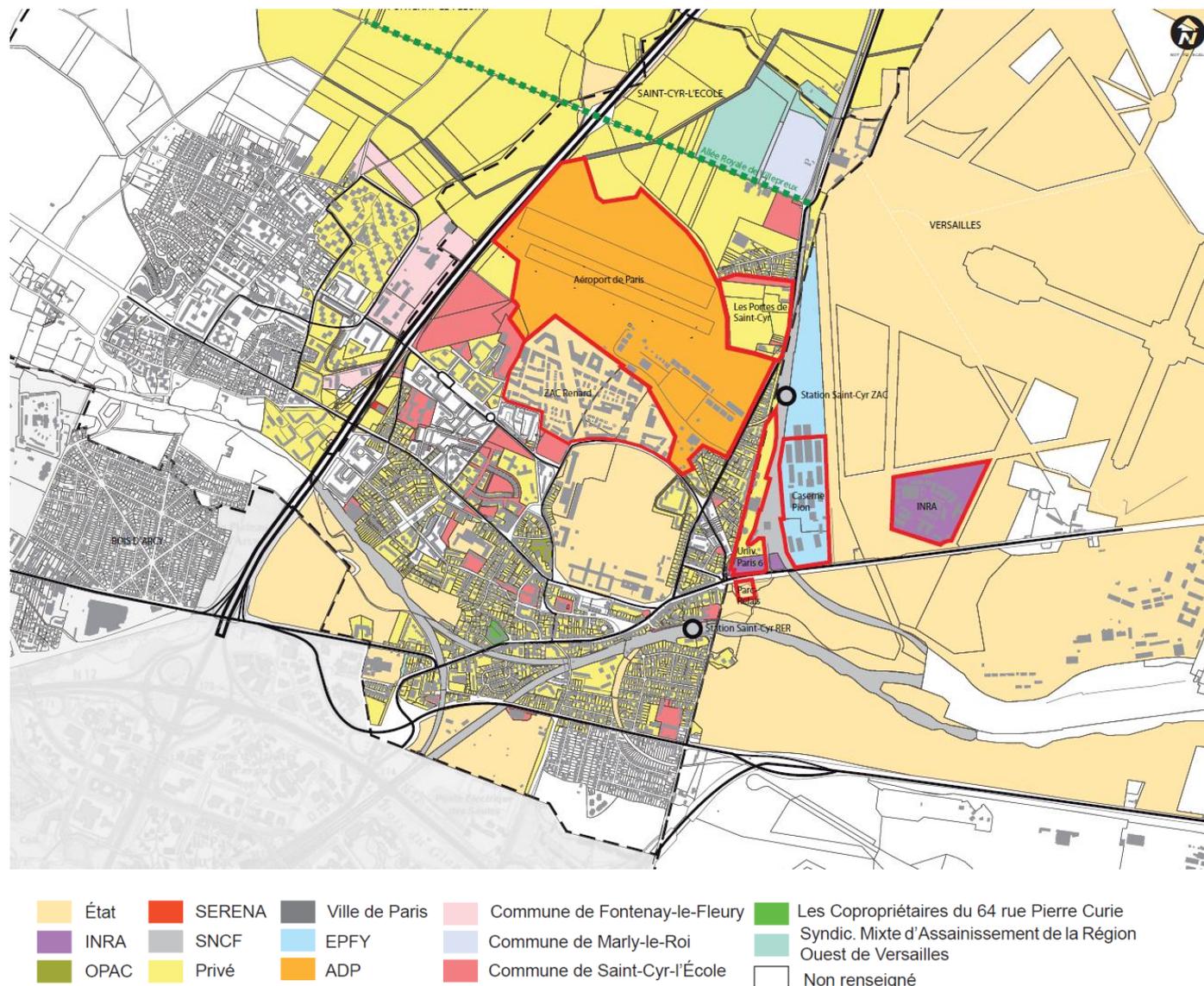
- Parc d'activités technologiques et artisanales de 30 000 m² potentiellement à long terme, vraisemblablement de 10 à 15 000 m² dans un premier temps, avec de petites unités de 1 000 à 5 000 m².
Pour environ 530 emplois créés.

Projets à proximité de la commune

La caserne Pion portée par Versailles et l'Établissement public foncier des Yvelines. Le projet prévoit 21 ha à vocation mixte : activités et logements (environ 13 500 m²).

Il est très probable que les habitants et usagers de cette zone utilisent les équipements de Saint-Cyr-l'École.

LOCALISATION DES PROJETS ENGAGÉS



Source : Versailles Grand Parc / étude de définition d'un réseau viaire sur la commune de Saint-Cyr-l'École

La réponse aux objectifs supra et intercommunaux

Le projet en cours sur le secteur Charles Renard, les logements qui pourront être créés sur l'actuelle propriété du Groupe ADP, ainsi que par densification et renouvellement urbain sur le reste de l'espace urbanisé permettent de répondre aux objectifs du PLH et du SDRIF.

La commune n'est pas déficitaire en logements sociaux. La réalisation de 250 logements sociaux (16% des logements prévus sur Charles Renard) permet de conforter l'offre de logements sociaux sur la commune.

L'accueil d'activités économiques permettrait de contribuer au développement économique de la communauté d'agglomération. Toutefois, les nombreuses zones d'activités existantes autour de la commune induisent une forte concurrence pour attirer des entreprises.

Résultat de l'examen des projets

Les projets nationaux appellent un important développement économique des communes appartenant au périmètre de l'Etablissement public Paris-Saclay. Ce développement économique s'accompagnera d'un développement démographique.

Dans ce cadre Saint-Cyr-l'Ecole présente plusieurs particularités, et notamment :

- Son excellente desserte par les réseaux de transports, laquelle sera prochainement renforcée
- La présence d'espaces naturels à préserver
- Des possibilités de construction, et notamment de renouvellement urbain, encore importantes à ce jour.

Saint-Cyr-l'Ecole dans la dynamique régionale

La Commune de Saint-Cyr-l'Ecole a jusqu'à présent su préserver la qualité de son cadre de vie constitué d'un patrimoine bâti remarquable et d'espaces agricoles et naturels. L'intérêt de préserver ce patrimoine est reconnu au niveau intercommunal et régional.

la commune se trouve intégrée aux projets économiques et aux dynamiques démographiques qui touchent le Sud et l'Ouest de l'agglomération parisienne.

Elle dispose de plusieurs moyens de prendre part à la dynamique régionale :

- Accueillir de nouveaux résidents, dont une part importante des actifs travaillerait dans une autre commune
- Développer des activités en lien avec la qualité du paysage (le projet intercommunal mentionne le vivant dans la ville et le tourisme vert)
- Participer au développement de l'enseignement supérieur
- Préserver les espaces naturels et agricoles, éléments qualitatifs du cadre de vie et nécessaires à la préservation de la bio diversité

Dans tous les cas la force des dynamiques engagées au niveau supra communal impose à la commune de Saint-Cyr-l'Ecole d'avoir un projet affirmé pour mettre en œuvre sa propre vision de l'avenir du territoire communal.