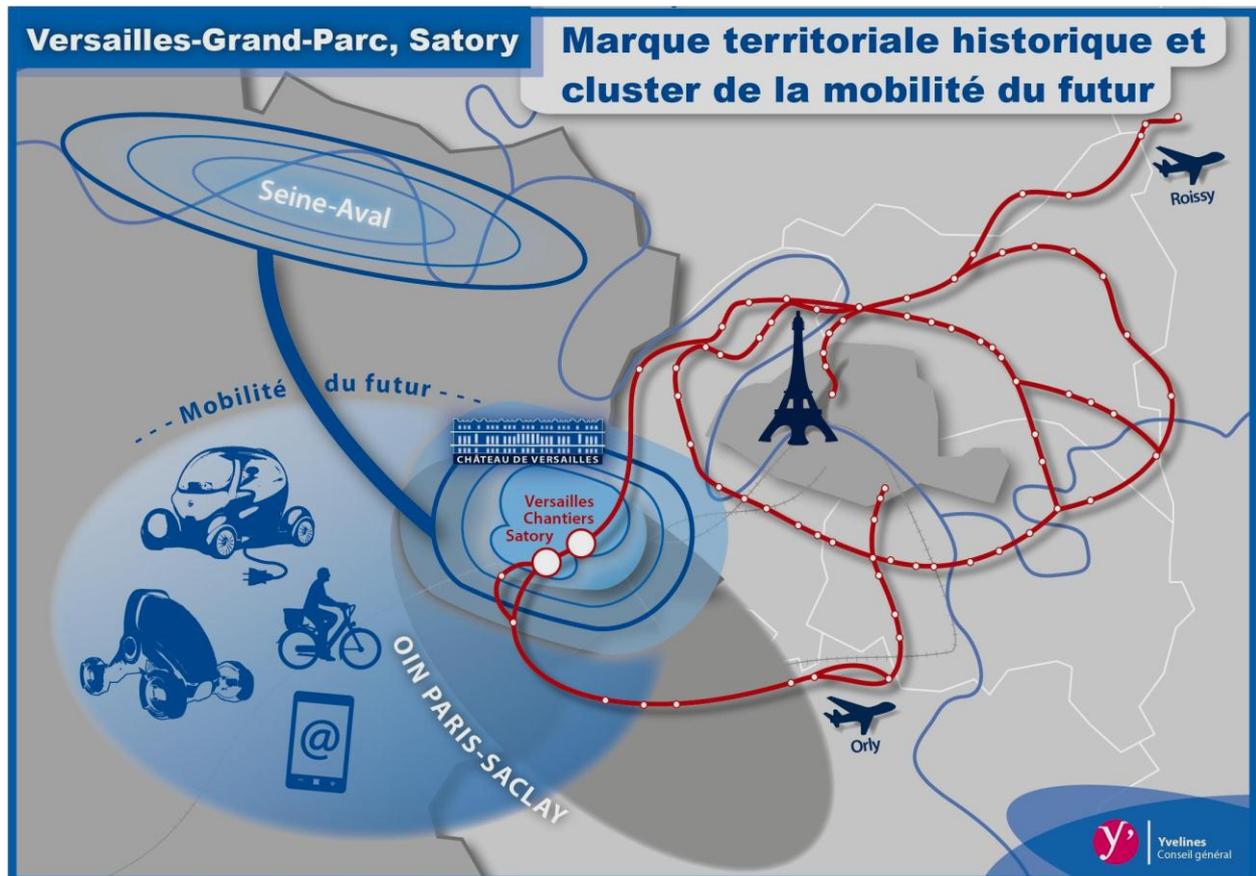




Yvelines
Conseil général



**CONTRAT DE DEVELOPPEMENT EQUILIBRE
DES YVELINES POUR LA MISE EN ŒUVRE
DE L'OIN PARIS SACLAY 2013 - 2016**



CONVENTION OPERATIONNELLE
ENTRE LE CONSEIL GENERAL DES YVELINES,
LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VERSAILLES GRAND
PARC
ET LA VILLE DE VERSAILLES

JUIN 2013

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
1 - Objet de la convention	7
2 - L'inscription de Versailles Grand Parc (VGP) et de la ville de Versailles dans l'ambition territoriale	7
3 – Ancrer la recherche et l'innovation au service de la dynamique économique	9
3.1 Faire émerger le cluster de la mobilité du futur a Satory puis l'y développer.....	10
3.1.1 - Le projet partagé	10
a- Installer l'IEED VeDeCom, première brique du cluster	11
b - Réaliser au sud de l'allée des Marronniers le premier ensemble faisant cluster,	11
c - Aménager le quartier de Satory Ouest.....	13
3.1.2 - Les conditions partenariales de gouvernance et de mise en œuvre du projet partagé	13
a - Poursuivre la mobilisation des acteurs et mettre les compétences des partenaires au service du projet partagé.....	13
b - Assurer le portage immobilier, levier opérationnel décisif.....	14
c - Mettre en place une stratégie foncière partagée	15
d - Coordonner l'ingénierie partenariale.....	17
e - Construire une programmation urbaine phasée au plus près des besoins	17
f - Assurer la desserte du site	18
g - Les pistes	18
3.2 - Intensifier les interactions entre l'innovation et le territoire.....	19
3.2.1 - Les projets de synergies entre les innovations et les politiques publiques portées localement	19
a - L'expérimentation du démonstrateur VeDeCom:.....	19
b - Le projet SYSMO 2015 :	19
c - L'expérimentation de la mobilité pour tous au pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers	20
d - Le projet de démonstrateur d'agriculture urbaine hors-sol	20
3.2.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets.....	21
3.3 - Moderniser et diversifier l'offre foncière et immobilière et assurer un parcours résidentiel aux acteurs économiques et d'innovation.....	21

3.3.1 - Le projet	21
3.3.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet.....	22
4 - Conjuguer attractivité résidentielle et dynamique économique sur les secteurs a forts enjeux	23
4.1 - Construire plus, diversifier le parc de logements.....	24
4.1.1 - Le projet mené par VGP à travers son PLH :	24
4.1.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet.....	25
4.2 - Privilégier le renouvellement urbain	25
4.2.1 - Les secteurs de projets stratégiques à haut potentiel de développement :.....	25
4.2.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet.....	26
4.3 - Préserver la qualité du cadre de vie et promouvoir l'image du territoire	26
4.3.1 - Les projets	27
4.3.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets.....	28
Les modalités de versement du financement départemental :	29
5 - Mailler le territoire avec les grands pôles métropolitains	30
5.1 - Réaliser les projets structurants pour améliorer les conditions de mobilité	31
5.1.1 - Les projets	31
a - La ligne verte (ligne 18) du Grand Paris Express	31
b - Le Tram-Train Evry-Massy et son prolongement jusqu'à Versailles Chantiers est un projet complémentaire de la ligne verte.	31
c - La Tangentielle Ouest	31
d) le TCSP – transport en commun en site propre- entre Massy et Saint Quentin en Yvelines : ...	32
5.2 - Développer des transports en commun, notamment en site propre (TCSP), et voies réservées sur autoroute, améliorer les liaisons douces :	32
5.2.1 - Les projets	33
a - De nouveaux services de mobilité sur les infrastructures routières majeures	33
b - La desserte de Satory en transport en commun.....	33
c - La structuration des mobilités de l'axe Nord Sud de l'OIN Paris Saclay	33
d - Le projet de l'allée des Mortemets : cf & 4.3.1.....	33
e - Le projet de liaison cyclable entre Buc, Toussus-le-Noble et les Loges-en-Josas :	33
5.2.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets.....	34
5.3 - Faire des gares de véritables plates-formes multimodales et renforcer les centralités urbaines et la mixité fonctionnelle.....	34

5.3.1 - L'articulation entre projets urbains et pôles d'échanges.....	34
5.3.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets.....	35
5.3.3 - Le pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers (PEM Versailles Chantiers)	35
a - Genèse et évolution du projet :.....	35
b - Le nouveau projet :	35
c - Le détail des travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles :.....	36
5.3.4 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet.....	37
a - Le coût et financement de l'opération.....	37
b - Le délai et le calendrier de réalisation	37
5.3.5 - Le projet d'insonorisation du pont des Chantiers :.....	37
5.3.6 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet.....	37
a - Les autres financements mobilisés sur Versailles Chantiers :.....	38
5.4 - Corriger les dysfonctionnements des déplacements routiers au sein du cluster.....	39
5.4.1 - La desserte du site de Satory	39
5.4.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets.....	39
6 - Les engagements des partenaires de la présente convention	40
6.1 – Les engagements du Conseil général	40
6.2 – Les engagements de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc et de la ville de Versailles.....	40
7 – Les modalités d'exécution de la présente convention opérationnelle :.....	41
7.1 – Calendrier de mise en œuvre.....	41
7.2 – La mise en œuvre de présente convention	41
Projet de calendrier opérationnel des opérations financées par la présente convention.....	42

PREAMBULE

Les Yvelines, avec la présence dominante du secteur industriel (automobile, aéronautique et défense), une forte progression des emplois métropolitains supérieurs et le renforcement des synergies entre les activités tertiaires, industrielles et R&D jouent incontestablement un rôle de premier plan dans le positionnement de la région capitale au rang des grandes métropoles mondiales.

Les politiques engagées par le Département ont permis de fixer le cap d'un développement soutenu et ambitieux. En matière économique, le choix du Département de soutenir fortement l'innovation vise à préparer la nécessaire mutation de l'industrie et notamment de la filière automobile très présente dans les Yvelines. Le Département a dans cette perspective a identifié la refonte de sa politique économique comme l'un de ses onze chantiers stratégiques à l'horizon 2014-2015. L'accompagnement du développement équilibré s'est par ailleurs traduit dans une politique soutenue de relance de la construction de logements. Ces politiques se sont inscrites dans un schéma vertueux alliant développement économique, résidentiel et qualité de vie pour les habitants.

D'autre part, afin d'améliorer l'attractivité de son territoire, le Département des Yvelines a mis en œuvre une politique volontariste d'aménagement numérique via la construction du réseau Yvelines Numériques et suite à la réalisation d'un Schéma Territorial d'Aménagement Numérique a voté en mars 2012 la mise en œuvre d'un projet de desserte FTTH afin que d'ici 2020, l'ensemble des foyers yvelinois soient raccordés en très haut débit.

En résonance avec les ambitions métropolitaines, le territoire de Versailles Grand Parc, Vélizy-Villacoublay et Saint-Quentin-en-Yvelines bénéficie d'un certain nombre de forces qui lui confèrent une place prépondérante dans les Yvelines. C'est d'abord un des moteurs historiques du développement et de l'évolution démographique des Yvelines. C'est aussi un ensemble constitué d'envergure métropolitaine, deuxième pôle économique de l'Ouest parisien après la Défense et Issy les Moulineaux.

Convaincu de son rôle d'équilibre dans la dynamique du développement des Yvelines, le Département, dès 2006, l'a identifié dans le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY), cadre de référence de la politique départementale d'aménagement du territoire, comme territoire stratégique d'intérêt régional au même titre que la Seine aval.

Avec la création de l'OIN Paris-Saclay en 2009, l'Etat a confirmé le rôle stratégique de ce territoire, dans la dynamique économique métropolitaine et nationale en marche, et au-delà dans la construction d'un cluster scientifique et technique de rang mondial.

En 2011, le décret du Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP) est une nouvelle confirmation de l'ambition donnée au territoire. Sur les 11 gares du réseau Grand Paris Express qui desserviront l'OIN, la décision d'implanter 4 gares dans les Yvelines (Saint-Quentin Est, Saint-Quentin Université, Satory et Versailles Chantiers) est une réponse à la hauteur du saut qualitatif indispensable à l'accessibilité du territoire et à son positionnement métropolitain et à l'international.

À cheval sur le département des Yvelines et de l'Essonne, le projet de Paris Saclay est constitué d'une double polarité dans laquelle les Yvelines entendent jouer un rôle d'impulseur et de catalyseur indispensable à la réussite du projet.

Depuis l'origine de l'OIN Paris-Saclay, le Département des Yvelines a affirmé sa volonté d'agir pour que se constitue le cluster scientifique et technologique au cœur du projet, de rayonnement mondial.

Pour le Département, l'enjeu est double :

- d'une part, capitaliser les forces des Yvelines dans la construction du cluster de Satory
- et d'autre part, capter l'élan du développement généré pour faire émerger les filières économiques d'avenir, notamment via les clusters et contribuer ainsi au développement équilibré et au rayonnement des Yvelines.

Le territoire de Versailles - Grand Parc et Vélizy-Villacoublay et Saint-Quentin-en-Yvelines dispose d'avantages comparatifs à valoriser et à pérenniser, et notamment :

- une forte présence de la Recherche et Développement (R&D) privée, complémentaire de la partie essonnoise tournée vers la recherche publique : le territoire est le premier pôle de recherche privée

- en Ile de France avec 12% des effectifs franciliens. Le département bénéficie d'un ancrage fort de R&D privée portée par les grands comptes et un tissu de PME au service des filières économiques dominantes et, renforcée par le secteur des TIC en plein déploiement ;
- une recherche publique et un pôle universitaire et de formation supérieure reconnu internationalement avec notamment l'Université de Versailles-Saint Quentin en Yvelines, entrée parmi les 500 meilleurs établissements supérieurs et de recherche mondiaux aux classements de Shanghai et Taiwan et, l'école HEC, classée première des business schools européennes ;
 - 224 000 emplois, soit 60 % des emplois de l'OIN, un tissu économique dynamique et créateur d'emplois (près de 20 000 emplois créés en 10 ans) la richesse d'un réseau d'entreprises déjà constitué ;
 - 350 000 habitants soit 54 % de la population de l'OIN, répartis dans des villes constituées, bien équipées, animées et vivantes ;
 - une marque territoriale « Versailles » installée et mondiale, qui permet d'asseoir et de diversifier les leviers de promotion du territoire de l'OIN, axés aujourd'hui sur l'innovation industrielle.

Fort de ses spécificités territoriales le Département des Yvelines et les collectivités de Versailles et Versailles Grand Parc entendent porter au sein de l'OIN Paris Saclay un développement ambitieux source de développement et d'attractivité territoriale.

Cette ambition repose sur 3 axes stratégiques :

- ancrer la recherche et l'innovation au service de la dynamique économique : il s'agit de faire émerger sur ce territoire les filières économiques d'avenir, notamment via les clusters qui accélèrent leur progression. Elles doivent notamment permettre d'assurer la transition nécessaire pour les filières industrielles traditionnelles implantées par ailleurs dans le département, qui tirent leur force de la complémentarité territoriale des fonctions ainsi permises. La mobilité durable, le manufacturing avancé, le numérique et le medical device sont des créneaux porteurs de croissance sur lesquels se positionne le Conseil Général.
- Conforter l'attractivité résidentielle et rétablir les équilibres habitat – emploi : l'ambition du Conseil général consiste à développer le territoire de façon équilibrée, afin de permettre aux résidents et aux salariés de bénéficier d'une qualité de vie et de travail.
- mailler le territoire avec les grands pôles métropolitains : au vu de l'impératif d'améliorer l'accessibilité à ce territoire et ses conditions de mobilité interne, l'ambition partagée consiste à satisfaire les besoins via des solutions de mobilité innovantes, qui positionnent le territoire comme leader en matière de mobilité innovante en synergie avec l'orientation de la politique économique du Département en faveur de l'innovation. Les infrastructures numériques déjà présentes et à venir sur le territoire favoriseront également la mise en œuvre de ces objectifs. C'est ce potentiel et la capitalisation des actions déjà menées que les acteurs du territoire doivent s'attacher à capter pour concrétiser l'ambition.

C'est l'objectif affirmé par le Conseil général, qui a adopté le 28 septembre 2012, la convention cadre du Contrat de Développement Equilibré des Yvelines pour Paris-Saclay en confirmant son soutien exceptionnel en faveur de la réalisation effective de cette ambition. Cette délibération cadre fixe le cadre de référence aux conventions opérationnelles que le Département entend passer avec les trois entités territoriales constitutives de ce territoire.

1 - Objet de la convention

La présente convention est une déclinaison territoriale, opérationnelle et financière, du Contrat de Développement Équilibré des Yvelines pour l'OIN Paris-Saclay adopté par l'Assemblée départementale le 28 septembre 2012, lequel fixe l'ambition du Département pour ce territoire.

La présente convention identifie les actions et opérations d'envergure que les partenaires maîtres d'ouvrage - Conseil général, Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc et Ville de Versailles, appelés dans la présente convention les « partenaires »-, conviennent d'engager sur le territoire de Versailles Grand Parc pour contribuer à atteindre les objectifs de développement inscrits dans la délibération cadre susmentionnée et ainsi partagés.

Elle précise les moyens techniques, opérationnels et financiers à mobiliser pour concrétiser les projets à court et moyen termes.

Cette convention a comme dessein de bâtir un processus de développement territorial partenarial, les partenaires s'accompagnant ainsi mutuellement dans la réalisation des projets déterminants pour l'atteinte des objectifs. La présente convention doit permettre à chacun de se positionner au meilleur niveau au service d'une ambition collective du territoire.

L'objectif de la présente convention est triple. Il s'agit de :

- décliner sur le territoire de Versailles Grand Parc les ambitions partagées, pour la réussite du projet Paris-Saclay dans une perspective de valorisation des différents potentiels et de développement équilibré;
- créer les conditions partenariales de leur mise en œuvre ;
- cibler les opérations-clés à fort effet levier, établir une hiérarchie selon leur degré d'opérationnalité et en identifiant les moyens pour les rendre opérationnelles :
 - o les opérations suffisamment avancées pour lesquelles la convention vaut convention de financement ;
 - o les opérations identifiées mais dont les modalités d'intervention du Département, de VGP et de Versailles sont en cours de définition et feront l'objet d'avenants ;
 - o les opérations contribuant à la cohérence générale de l'action des partenaires sur le territoire mais n'entrant pas dans le champ de financement du CDEY. Ces opérations sont financées par d'autres voies dont celle du droit commun ;

L'enjeu est d'enclencher un processus agissant sur plusieurs leviers opérationnels simultanément et de sélectionner les actions prioritaires quel que soit leur niveau d'avancement (études, travaux,...) pour enclencher une dynamique de développement territorial.

Cette démarche permet ainsi d'embrasser pour un même secteur plusieurs champs thématiques à différentes échelles et temporalités, alliant prospective et opérationnalité.

Elle vise à élaborer une vision globale, croisée, dynamique et évolutive permettant d'assurer une mise en cohérence des objectifs et une coordination des actions pour une meilleure efficacité.

2 - L'inscription de Versailles Grand Parc (VGP) et de la ville de Versailles dans l'ambition territoriale

L'établissement public de coopération intercommunale de Versailles Grand Parc a été créé en 2003. Alors Communauté de communes, Versailles Grand Parc regroupait 9 communes : Buc, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, les Loges-en-Josas, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'École, Toussus-le-Noble, Versailles et Viroflay.

Depuis sa création, 6 communes ont rejoint l'intercommunalité : Bièvres en 2004, Bois d'Arcy en 2007, Bailly, Noisy le Roi et Rennemoulin en 2011, Châteaufort en 2013. Le schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI) prévoit en 2014 l'intégration des communes de Bougival, La Celle Saint Cloud et Le Chesnay.

Au 1er janvier 2010, Versailles Grand Parc est devenue une communauté d'agglomération. Son territoire s'étend sur 10 183 hectares, elle abrite aujourd'hui 187 901 habitants et 79 795 emplois. A l'exception de la commune de Bièvres qui se situe dans l'Essonne, les communes appartiennent toutes au département des Yvelines.

La communauté d'agglomération Versailles Grand Parc exerce les compétences suivantes :

- Compétences obligatoires : le développement économique, l'aménagement de l'espace (dont l'organisation des transports urbains au sens de la LOTI du 30/12/1982), l'équilibre social de l'habitat, la politique de la ville,
- Compétences optionnelles : la protection et la mise en valeur de l'environnement, l'approvisionnement en eau potable, la gestion d'équipements culturels et sportifs

Compétences facultatives : la création et la gestion d'aires d'accueil pour les gens du voyage, la gestion des parkings d'intérêt communautaire et la gestion d'une fourrière animale.

Jadis vaste étendue de chasse royale, Versailles Grand Parc bénéficie d'une reconnaissance de la qualité de vie d'un territoire à la fois historique et dynamique, d'un environnement avec des atouts exceptionnels pour son développement, liés notamment à sa proximité de Paris, sa desserte en transports de toute nature et à la notoriété internationale de Versailles.

Le territoire de Versailles Grand Parc dispose de quatre pôles d'excellence économique : l'économie verte, l'automobile, le « manufacturing avancé » et les métiers d'art. Partenaire de deux pôles majeurs de compétitivité, Mov'éo et System@tic, il accueille une communauté de chercheurs et techniciens, publics et privés, importante, avec des institutions de renom comme l'INRA (3200 chercheurs), l'INRIA, l'UVSQ, l'IFSTTAR (160 chercheurs), l'Institut Pasteur et aussi des sociétés comme Air liquide, GE Healthcare, Intel Labs et Thalès. D'autre part, Versailles Grand Parc soutient la mise en œuvre de « fablabs » (moyens mutualisés favorisant l'innovation) autour des technologies numériques.

Avec l'arrivée de l'Institut d'Excellence des Energies Décarbonées (IEED) VeDeCom en 2014 à Satory, et l'expérimentation d'un démonstrateur de véhicule à conduite déléguée dès 2013, Versailles Grand Parc est appelé à devenir rapidement un pôle majeur d'innovation et de valorisation industrielle autour des mobilités de demain.

En outre, la politique de l'habitat ambitieuse inscrite dans programme local de l'habitat (PLH), associée aux potentialités offertes par la libération programmée des terrains militaires, vont permettre de créer les conditions nécessaires au renforcement de l'attractivité résidentielle et donc du dynamisme économique.

Enfin, les grands projets d'infrastructures de transport, de court, moyen et long termes - l'arrivée du tramway T6, la refonte du pôle multimodal de Versailles Chantiers, la Tangentielle Ouest, la prolongation du Tram-train Evry-Massy jusqu'à Versailles Chantiers et enfin l'arrivée du métro automatique du Grand Paris – vont contribuer par l'amélioration importante de son maillage et de son accessibilité, à repositionner ce territoire dans l'échiquier des pôles stratégiques du grand Paris.

« Versailles » avec la notoriété exceptionnelle du Château et de son parc attirant plus de 7 millions de visiteurs par an, est devenue une marque tournée vers l'international. Les nombreuses manifestations et événements culturels et festifs visent à renforcer ce capital touristique et assurer un environnement urbain et commercial propice à son développement et à son attractivité.

La promotion internationale de l'POIN peut profiter d'une complémentarité entre une marque « Versailles » reconnue et installée et une marque « Paris Saclay » en développement, axée sur l'innovation industrielle.

3 – Ancrer la recherche et l'innovation au service de la dynamique économique

Rappel du contrat cadre du CDEY :

L'ambition stratégique du Conseil Départemental des Yvelines consiste à faire émerger sur ce territoire les filières économiques d'avenir, notamment via les clusters qui accélèrent leur progression. Elles doivent notamment permettre d'assurer la transition nécessaire pour les filières industrielles traditionnelles implantées par ailleurs dans le département, qui tirent leur force de la complémentarité territoriale des fonctions ainsi permise. La mobilité durable, le manufacturing avancé, le numérique et le medical device sont des créneaux porteurs de croissance sur lesquels se positionne le Conseil Départemental.

La concrétisation de la stratégie économique pour Satory, axée sur la mobilité du futur passe par la capacité à accueillir les entreprises de la filière et la conception de l'urbanisation du site en lien avec les besoins d'utilisation des pistes.

Les Yvelines sont fortes d'un tissu économique dynamique, d'une position de leader de la recherche privée francilienne, d'un patrimoine urbain et naturel renommé. La force des Yvelines repose sur une concentration inédite d'acteurs de la R&D privée et d'un socle industriel constitué. Compte tenu des caractéristiques du territoire de Versailles Grand Parc, Vélizy et Saint Quentin en Yvelines, rappelées dans la convention cadre du CDEY, l'objectif du Département est donc de créer les synergies nécessaires à son affirmation comme haut lieu de l'innovation. Il s'agit de le positionner comme l'un des piliers évidents de Paris-Saclay.

Dans ce contexte, les partenaires entendent capitaliser sur les atouts de Versailles Grand Parc afin de maintenir les équilibres départementaux et rester un territoire économique moteur à l'échelle départementale et leader en Ile-de-France. L'ambition stratégique partagée consiste à faire émerger sur le territoire de Versailles Grand Parc les filières économiques d'avenir, notamment via les clusters qui accélèrent leur progression, et particulièrement celui de la mobilité du futur.

En effet, avec le projet de cluster de la mobilité du futur à Satory, d'ores et déjà porté par l'ensemble des décideurs et acteurs du territoire (collectivités territoriales, partenaires industriels et académiques de VeDeCom et de la filière éco-mobilité), le territoire de Versailles Grand Parc est appelé à devenir le « Think-Tank » incontournable des mobilités de demain.

3.1 Faire émerger le cluster de la mobilité du futur a Satory puis l'y développer

Créer un cluster impose pour les acteurs publics de créer les conditions de son fonctionnement, notamment en termes de cadres de vie et de travail qui se doivent d'être attractifs pour attirer les talents. Il s'agit donc de permettre, notamment via des projets de recherche et d'expérimentation, la construction des synergies entre les entreprises, les centres de recherche (publics et privés), les universités et les écoles. L'objectif final est la compétitivité de cette filière territoriale et la création d'emplois.



Porté par le pôle de compétitivité Movéo, l'installation de l'IEED Védecum (Institut d'Excellence des Energies Décarbonnées) à Satory est une opportunité exceptionnelle pour concrétiser une stratégie économique assise sur le soutien à l'innovation comme levier de croissance économique. Il s'agit en outre d'un projet phare pour la mutation de la filière automobile, vitale pour l'avenir. Son aboutissement opérationnel est donc une priorité pour l'ensemble des acteurs.

3.1.1 - Le projet partagé

L'émergence d'un cluster à Satory est étroitement liée au développement urbain de Satory Ouest, le projet économique préfigurant la réalisation d'un quartier urbain mixte et innovant. Ce projet se fera nécessairement par phases compte tenu des niveaux d'opérationnalité variables des différents projets, de la pollution avérée des sols et du rythme de libération des terrains par l'armée.

Il doit être conçu comme le montage progressif des différents étages d'une fusée. Toutefois, cela présuppose de partager une même ambition en termes de phasage et de programmation et de disposer d'une vision claire de l'environnement économique et urbain dans lequel le projet peut et doit évoluer.

a- Installer l'IEED VeDeCom, première brique du cluster

L'enjeu réside aujourd'hui dans la concrétisation de l'IEED VeDeCom à Satory en tant que première brique du cluster de la mobilité du futur.

Idéalement situé entre les sites de recherche et développement des grands constructeurs et équipementiers (Technocentre Renault à Guyancourt, centre de Design PSA à Vélizy, Valéo à Trappes), ce territoire va disposer d'un potentiel foncier considérable (plus d'une centaine d'hectares) avec la libération progressive des terrains par le Ministère de la Défense.

La présence de pistes d'essais a déjà permis de rassembler dans la zone d'activités de Satory Ouest des entreprises industrielles œuvrant dans les technologies des armements terrestres (Nexter, Renault Trucks Défense) ou du sport automobile (Citroën Sports), ainsi que des laboratoires de recherche en lien avec le pôle de compétitivité Mov'eo. Sur ce site, ces activités emploient d'ores et déjà environ 1000 personnes.

C'est ainsi que le projet s'inscrit dans un environnement économique en préfiguration, bénéficiant des quelques éléments précurseurs de vie locale et d'animation de la zone d'activités - restaurant inter-entreprises, réseau de bus, promotion économique (manifestations et évènements) endogène et exogène partenariale.

L'Institut d'Excellence des Energies Décarbonnées (IEDD) centré sur le Véhicule Décarboné Communicant et sa mobilité VeDeCom, est au cœur du cluster. Il proposera à la fois un centre de recherche et d'innovation, un pôle de formation et un espace de création et de soutien au développement des PME. Il s'agit de créer en France un lieu qui permette aux acteurs de la filière automobile de travailler ensemble au déploiement sur le terrain des nouveaux systèmes de mobilité et de transport.

Initié et soutenu par le Département des Yvelines, porté par la fondation Mov'eo Tec et 44 organisations publiques et privées associées au projet, VeDeCom présente de sérieux atouts pour inventer des véhicules à faibles émissions polluantes. Il a vocation à devenir la référence de la nouvelle filière de l'éco-mobilité et à s'affirmer comme un pilier incontournable du cluster Paris-Saclay. Outil destiné à l'innovation et *in fine* à la création d'emplois, il constituera un fantastique levier d'attractivité pour les Yvelines. C'est la raison pour laquelle le Conseil Général s'est engagé à apporter un soutien financier au projet VeDeCom, soutien pouvant aller jusqu'à 20 M €.

Labellisé investissement d'avenir en mars 2012, la convention de financement de l'Institut VeDeCom avec l'Etat via l'ANR, devrait être signée le courant 2013 parallèlement à la transformation des statuts de la Fondation Mov'eoTec (structure juridique et financière de VeDeCom) en organisme de recherche.

L'un des objectifs de l'institut consiste à réaliser des démonstrateurs de nouveaux véhicules et services de mobilité - partage de véhicules et de voies dédiées, parking automatisé, service du « dernier kilomètre » par exemple - sur des territoires d'expérimentation mis à disposition par les collectivités territoriales.

Ces innovations auront un impact majeur sur l'industrie en France, avec la création et la reconversion de plusieurs dizaines de milliers d'emplois.

D'ici 2015, ce projet prévoit de localiser à Satory environ 250 chercheurs et ingénieurs dans les domaines :

- de la chaîne de traction électrique des véhicules ;
- de l'électronique embarquée pour la conduite automatique sécurisée ;
- des nouveaux services associés à l'éco-mobilité.

Il importe donc de concrétiser rapidement un développement pérenne et attractif sur le plateau Ouest de Satory. Cet engagement est la condition de la réalisation du cluster à Satory et *a fortiori* dans les Yvelines.

Il s'agit pour les acteurs publics de proposer une offre immobilière attractive à court terme afin de permettre l'implantation des nombreux acteurs économiques intéressés par le site de Satory.

b - Réaliser au sud de l'allée des Marronniers le premier ensemble faisant cluster,

L'IEED VeDeCom est la première brique, fondatrice, du cluster de la mobilité du futur. Situé au sud de l'allée des Marronniers, il constitue la première opération immobilière d'un ensemble immobilier.

L'ensemble immobilier en question repose sur des programmes et des fonctions subordonnés à la labellisation de VeDeCom. Il représente une surface de l'ordre de 35/40 000 m² SHON. Il accueillera plusieurs centaines de permanents, ainsi que des étudiants et hébergera un ensemble d'équipements scientifiques et de moyens d'essai. Cet ensemble devrait être opérationnel à horizon 2016. Ce premier ensemble faisant cluster est constitué de :

- Une première opération appelée « Hall B bis » (7 000 m² environ de SHON), permettant d'accueillir la 1^{ère} tranche de l'IEED VeDeCom (ateliers et bureaux), une extension des laboratoires d'IFSTTAR et quelques locaux autres, qui pourront par exemple être dédiés à la pépinière-hôtel d'entreprises. Cette première opération jouxte les laboratoires d'IFSTTAR installés sur Satory depuis 2009 (« Hall B »), qui intègrent en leur sein une antenne du CEREMH (Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité Handicap).
- Une deuxième opération, appelée « terrain des Marronniers », qui sera une opération d'aménagement permettant la construction de plusieurs bâtiments d'accueillir la 2^o tranche de l'IEED VeDeCom qui regroupera différentes composantes (plate-forme de technologie mécatronique et la plate-forme numérique de conception) :
 - la plate-forme technologique Mov'eoDEGE qui constitue l'un des équipements mutualisés de l'écosystème VeDeCom et dont le rôle est essentiel pour la réalisation du programme «électrification des véhicules ». Le projet est à l'étude en vue de sa mise en service en 2015 et représente une superficie estimée à 2000/2 500 m² SHON ;
 - la pépinière / hôtel d'entreprises d'environ 6 000 m² SHON, dans laquelle la Chambre de Commerce et d'Industrie souhaite être un acteur impliqué ;
 - une deuxième implantation de l'ESIGELEC (la principale étant à Rouen), pour une surface de 6 700 m² SHON ;
 - l'ISTY, école d'ingénieurs de l'UVSQ, pour y implanter de nouvelles formations en lien avec le cluster, d'une superficie de 2 500 m² SHON ;

A l'heure où, d'une part, le futur cluster de la mobilité se préfigure sur le site de Satory avec la concrétisation à très court terme de l'IEED VeDeCom et, d'autre part, que les contours d'un futur quartier urbain mixte et démonstrateur amené à se développer sur le long terme se dessinent., **l'enjeu est d'identifier dès à présent les conditions d'ancrage et de déploiement du cluster de la mobilité du futur.**

Il s'agit ainsi de créer les conditions d'accueil, d'évolution et d'attractivité des entreprises, des laboratoires, des centres de R&D. Il s'agit de faciliter la collaboration et les échanges entre les utilisateurs, de permettre la mise en place des capacités d'animation et de valorisation de l'offre territoriale créée et d'accès aux équipements partagés à haute valeur ajoutée. La création de ces conditions d'accueil doit être appréhendée sur la base d'une vision et d'une stratégie partagées, permettant le ciblage et la sélection des acteurs économiques pressentis pour s'implanter sur le site. C'est un élément essentiel conditionnant la réussite du cluster et sa visibilité à l'international.

La construction du cluster se fera nécessairement par étape, à l'appui d'un développement progressif des services et équipements constitutifs des attributs du cluster. Cette montée en puissance doit permettre de créer les conditions de l'effet cluster, les synergies et la visibilité dès l'amorçage.

C'est ainsi que Satory devra être en capacité d'apporter une offre de services adaptée à l'activité et aux besoins des utilisateurs. Les conditions devront être apportées pour maximiser la mutualisation des services et des équipements, ciment de l'écosystème (laboratoires, hôtel à projets, fablab, services groupements d'achats, lieux collaboratifs, salles de formations, visio-conférences, gardiennage, etc). Il s'agit de permettre la mise en synergie et la rencontre des acteurs (entreprises, laboratoires de recherche, écoles, ...) en développant une offre de services qualitative et source d'économies d'échelle.

Le développement de Satory doit également s'appuyer sur la mise en place d'activités connexes nécessaires au bon fonctionnement et à l'animation du site : prestations résidentielles, activités de congrès, d'événementiel et d'exposition, centre de documentation, showroom, commerces et équipements de proximité, restauration, stationnement (en identifiant les modalités de mutualisation des besoins induits par chaque programme immobilier), et services de transports (co-voiturage, auto-partage, flotte mutualisée de vélos, véhicules) dans un esprit de quartier expérimental et démonstrateur. Ces activités connexes ne seront pas nécessairement implantées sur le site même de Satory. L'enjeu est avant tout une mise en réseau performante de toutes les opportunités qu'offre le territoire par des liaisons et des dessertes efficaces.

c - Aménager le quartier de Satory Ouest

Le projet économique ne représente que le premier maillon d'une chaîne de développement sur Satory et l'embryon d'un futur quartier urbain. Cet ensemble doit préfigurer la structure et l'armature du projet urbain définis dans le cadre de l'étude MDP. Les conditions d'attractivité et la qualité de son insertion urbaine sont déterminantes pour assurer sa pérennité dans le temps et sa visibilité.

Dans cet ensemble, l'interaction entre recherche-innovation et développement urbain est au cœur du projet. L'enjeu est de réussir le développement d'un quartier urbain mixte et innovant totalement en synergie avec le cluster où logements, établissements d'enseignement et entreprises mutualisent les fonctions urbaines et permettent d'atteindre la masse critique nécessaire à sa création.

Le processus d'urbanisation du plateau de Satory Ouest se fera par phases spécifiques ou mixtes s'imbriquant les unes aux autres dans une vision long-terme de l'environnement urbain et économique. Il s'inscrira en résonance avec les grandes orientations stratégiques urbaines et paysagères portées par l'équipe de MDP sur le territoire de Paris-Saclay et déclinées localement à Satory.

C'est à terme la réalisation d'un nouveau quartier urbain mixte porteur d'un urbanisme de nouvelle génération en application des expérimentations du cluster de la mobilité qui est visé, allant bien au-delà d'un projet d'aménagement classique.

Le passage à l'opérationnel des premiers éléments du cluster de la mobilité, c'est à dire des opérations du Hall B bis et du terrain des Marronniers, est un objectif prioritaire des partenaires. La concrétisation rapide de ces opérations est la condition du déploiement du cluster à Satory.

Convaincus de l'apport considérable de ce projet de cluster, tant pour l'industrie française que pour l'économie locale et la notoriété du territoire, les partenaires apporteront l'impulsion indispensable à son engagement.

La concrétisation du projet implique d'anticiper et de maîtriser les modalités de déploiement des éléments constitutifs du cluster et de leur interconnexion avec le projet urbain.

3.1.2 - Les conditions partenariales de gouvernance et de mise en œuvre du projet partagé

Passer à une phase opérationnelle nécessite une organisation et des outils structurés, en mesure de porter le projet de cluster. Le Conseil Général s'est mobilisé depuis plusieurs années pour rencontrer les acteurs économiques ayant manifesté et confirmé leur intérêt pour une implantation à Satory. Aujourd'hui, cette mobilisation doit être au service de l'aboutissement opérationnel du projet de cluster.

Un facteur –clé de succès des clusters réside dans l'animation, le transfert des technologies, l'implantation et le suivi des entreprises innovantes.

a - Poursuivre la mobilisation des acteurs et mettre les compétences des partenaires au service du projet partagé

Dès le début du projet de cluster, les acteurs se sont fortement mobilisés. Ainsi la ville de Versailles s'est-elle impliquée en 2009 pour permettre l'implantation de l'IFSTTAR sur le Hall B, le Conseil Général ayant quant à lui assumé le financement de la construction du bâtiment à hauteur de 50% (2.25 M€).

Par la suite, le Conseil Général a déclenché sur son fonds AFDEY via l'EPFY l'acquisition du terrain Sogaris (5,6 M€), devenu terrain des Marronniers, afin de donner rapidement à la puissance publique les moyens d'y réaliser le projet d'intérêt général qu'est le cluster de la mobilité du futur.

Dans la poursuite de cette mobilisation, le Département et Versailles Grand Parc s'impliquent pour répondre aux besoins d'hébergement immédiats de VeDeCom et de l'IFSTTAR : des solutions temporaires ont été mises en œuvre dans l'attente des constructions pérennes, avec l'hébergement des premiers chercheurs jusqu'en mars 2013 à la Pépinière d'entreprises de Versailles Grand Parc, puis la location par le Conseil général de locaux privés (sis au 77 rue des Chantiers à Versailles) avec sous-location à VeDeCom et IFSTTAR (coût de 120 k€). **La pertinence du financement de ces solutions transitoires dépend cependant fondamentalement de la rapidité avec laquelle seront mises en œuvre les solutions immobilières pérennes.**

En outre, pour assurer la mobilisation des acteurs dans la durée, un comité de pilotage VeDeCom-Satory opérationnel a été institué à l'initiative des partenaires. Il se réunit régulièrement, associant, outre les partenaires de la présente convention, les acteurs du cluster, l'Etat et l'EPPS. Les points abordés visent à brasser l'ensemble des sujets liés à VeDeCom depuis ses conditions d'accueil temporaires et futures jusqu'à la promotion et le développement de ses activités.

L'implication des acteurs publics, indispensable à la réussite du projet, amène à solliciter au meilleur niveau les compétences, pouvoirs et capacités d'influence de chacun. Les partenaires sont donc amenés à se répartir les rôles pour rationaliser et optimiser leurs efforts.

Il est ainsi convenu que :

- la ville de Versailles mobilisera son ingénierie pour fiabiliser la mise en œuvre des projets nécessaires au cluster, dans le cadre de l'application du PLU et de la pré-instruction des PC, notamment sur les questions du stationnement ;
- la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, au titre de ses compétences en aménagement, transport et développement économique, participera à la définition du projet urbain et économique, à son montage et l'accompagnera en termes de développement d'offre de transports en commun et de stationnement, d'animation et de promotion du territoire.
- le Département mobilisera son ingénierie dans l'accompagnement opérationnel du projet, que ce soit sur le plan de l'aménagement, du développement économique ou de l'appui à l'innovation.
- VGP et le Département se mobiliseront pour créer un endroit dédié à l'animation, la promotion et le développement du cluster de la mobilité qui soit partenarial, opérationnel et prospectif dans un but d'efficacité de la fertilisation croisée.

b - Assurer le portage immobilier, levier opérationnel décisif

Les partenaires de la présente convention, ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie, se mobilisent pour donner corps au cluster de la mobilité du futur. Le Conseil Général s'est notamment mobilisé depuis plusieurs années pour rencontrer les acteurs économiques ayant manifesté et confirmé leur intérêt pour une implantation à Satory, le total des prospects « perdus » totalisant 40 000 m² de SHON d'activités. Il s'agit donc aujourd'hui d'apporter les solutions immobilières, en location ou acquisitions, adaptées à la variété des porteurs de projets, et de créer les conditions d'une réelle attractivité pour les investisseurs privés.

Ces solutions immobilières devront être adaptées au parcours des entreprises et laboratoires déjà présents sur le site et permettre l'accueil de nouveaux prospects. Il s'agit également d'offrir des possibilités de développement *in situ* en créant les conditions d'un parcours résidentiel et de le rendre lisible dès le départ pour inscrire les acteurs économiques venant à Satory dans une logique d'implantation pérenne.

Afin de concrétiser cet objectif partagé, les partenaires s'accordent sur la nécessaire mise en place d'une structure de portage immobilier. Sa création conditionne la crédibilité du projet et le passage à l'opérationnel. En effet, elle permettra en premier lieu d'apporter une réponse aux besoins immobiliers des acteurs qui n'ont pas la solidité financière suffisante pour se constituer maîtres d'ouvrage pour créer leur propre immobilier, à l'exemple des laboratoires, pépinière-hôtel d'entreprises, PME, ETI, écoles, antennes universitaires. En second lieu, elle permettra d'orienter le devenir économique du site, conformément aux objectifs poursuivis par les partenaires impliqués dans ce projet. Par la création de cette structure, il s'agit enfin pour les partenaires d'enclencher un mode d'action publique qui exerce réellement un effet levier et soit pérenne sur le territoire, au contraire des subventions versées aux diverses structures qui ne donnent, dans la durée, aucune garantie de rester sur le territoire.

Les caractéristiques de la structure de portage immobilier - montage juridique et financier- sont en cours de définition, le Conseil Général ayant engagé une étude spécifique pour ce faire, le prestataire en étant la SCET, spécialiste de ces sujets. Les caractéristiques de la structure sont conditionnées par les hypothèses de portefeuille et les stratégies financières qui seront retenues.

Pour le Département des Yvelines, les préalables à la mise en œuvre de cette structure sont :

- sa vocation spécifique : elle sera dédiée à la réalisation du cluster de la mobilité. Sauf exigence incompressible liée à un équilibre économique en péril, son périmètre d'intervention sera donc circonscrit à Satory ;
- elle s'appuiera sur la SEM Yvelines Aménagement;

- elle sera basée sur des perspectives d'activité qui lui assurent une autonomie financière et ne nécessitent pas de recapitalisation après.

Afin d'asseoir la crédibilité du projet et l'amorçage conjoint du cluster, le Département et VGP entendent mobiliser leurs moyens financiers et d'ingénierie technique sur le montage de la structure de portage immobilier en partenariat avec la CCIV, et en collaboration de l'EPPS en charge des études urbaines et pré-opérationnelles sur le site. .

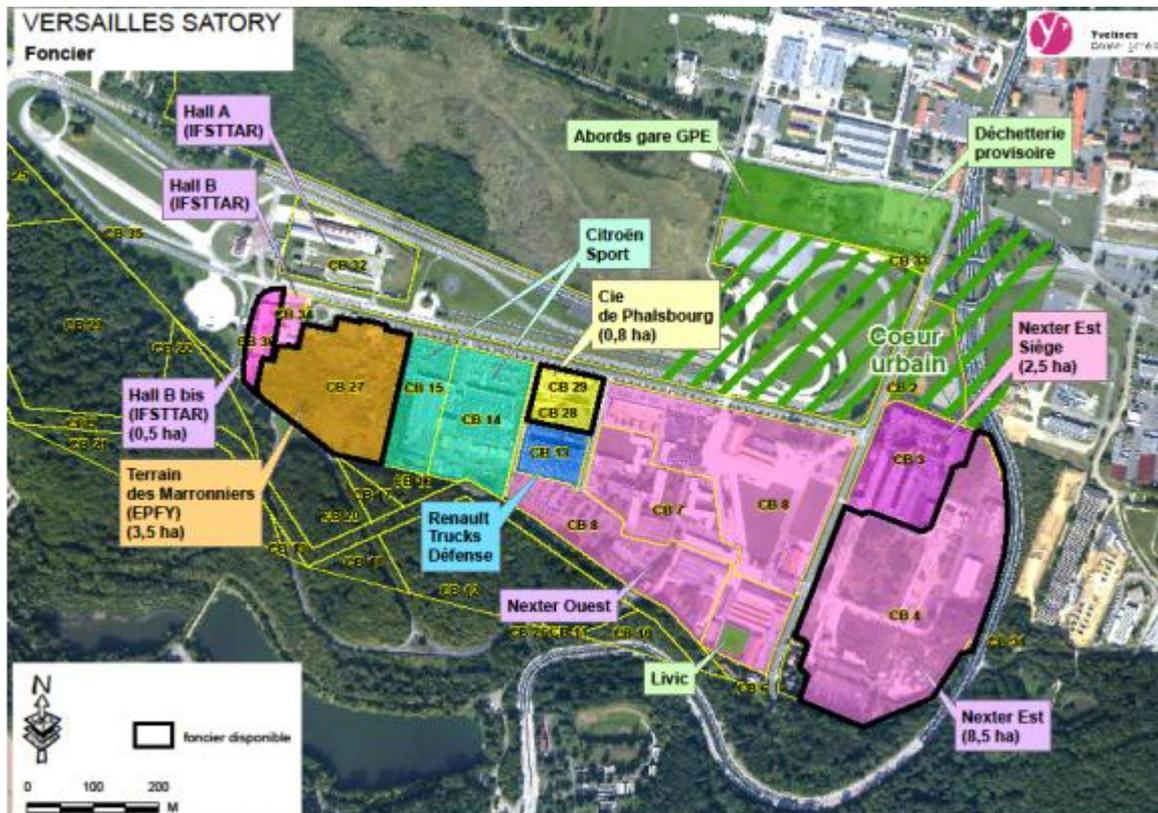
Au vu de l'urgence à réaliser le Hall B bis et de la programmation exclusivement publique de ce bâtiment, ne permettant pas de mobiliser des acteurs privés, un montage en deux temps est privilégié : une SEM serait créée pour assurer la réalisation du Hall B Bis, une SAS serait ensuite créée pour créer l'immobilier du reste du cluster. **Courant 2013, les choix et les conditions de mise en œuvre de la structure de portage immobilier, devront être effectifs, ainsi que les modalités financières des interventions des partenaires.**

Il est ainsi convenu que :

- les partenaires s'impliqueront dans la création d'une structure de portage immobilier à même de concrétiser les premiers éléments du cluster de la mobilité durable ;
- les partenaires se positionneront rapidement sur les modalités exactes de leur implication dans cette structure, lorsque les scénarios leur seront soumis, afin de ne prendre aucun retard dans la construction du Hall B bis ;
- la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc s'impliquera dans la structure à travers une prise de participation ;
- le Département autorisera la création d'une structure de portage immobilier et apportera les capitalisations nécessaires, directes ou indirectes à hauteur de 2 à 2,6 millions d'€ ;
- la gouvernance et les systèmes de suivi opérationnel et de contrôle devront être en adéquation avec l'ambition territoriale partagée.
- VGP et le Conseil général s'accordent pour qu'un marché soit lancé pour assurer le pilotage des projets immobiliers en phase amont à la mise en œuvre de la structure de portage immobilier; ils mettront en commun leur ingénierie pour ce faire.

c - Mettre en place une stratégie foncière partagée

La stratégie foncière anticipe et accompagne la stratégie urbaine. A Satory, le projet de cluster est intimement lié à la mobilisation rapide du foncier. C'est une condition sine qua non et préalable à la mise en œuvre des projets. En matière économique, l'offre foncière disponible est un élément d'attractivité déterminant pour l'accueil, le parcours résidentiel des entreprises et donc in fine le déploiement du cluster. C'est une condition d'ancrage territorial des entreprises.



La stratégie foncière est donc un levier indispensable à mobiliser dans la construction du cluster de la mobilité à Satory. Elle conditionne l'engagement opérationnel du cluster.

La stratégie foncière, composée d'anticipation et de maîtrise foncière, doit être portée conjointement par le Département et VGP, en partenariat avec l'EPPS et l'EPFY, dans le cadre d'une politique foncière conjointe à la politique immobilière.

- Le phasage des acquisitions pour accompagner le développement du cluster

La stratégie d'intervention foncière, dans sa dimension temporelle, est déterminante pour la dynamique du cluster. Elle passe notamment par la maîtrise foncière rapide des premiers projets opérationnels. Elle passe ensuite par une réactivité sur des acquisitions permettant de dégager du potentiel de développement, face à la montée en charge souhaitée du cluster et dans la perspective qu'il atteigne sa taille critique.

- Des niveaux différenciés de mobilisation du foncier

L'EPPS a négocié avec l'Etat un protocole de cession foncière sur un périmètre très important dont le rythme de libération reste incertain. Or, la faisabilité des opérations d'aménagement et le développement du cluster sont intimement liés au rythme de libération du foncier par l'armée.

Par ailleurs, des terrains privés demeurent hors du champ du protocole. Ils constituent des potentiels fonciers sur lesquels il importe de s'interroger et d'engager des négociations pour anticiper les phases de déploiement du cluster et préfigurer les accroches urbaines nécessaires à la construction d'un futur quartier.

Le projet VeDeCom doit se déployer en partie sur le terrain des Marronniers (ex-Sogaris). Ce terrain, jointif du Hall Bbis, a été acquis en 2011 par l'EPFY via les fonds AFDEY du Conseil général pour en assurer le portage avant le rachat envisagé par l'EPPS. En cours de dépollution, sa disponibilité est prévue pour mi 2014. L'EPPS est pressenti pour l'aménager afin d'y accueillir les différentes composantes du complexe IEED VeDeCom (une pépinière/ hôtel d'entreprises, des écoles d'ingénieurs (ISTY et Esigelec), ainsi que les plates-formes technologiques Mov'éoTreve et Mov'éoDege, un hôtel à projet...).

L'implantation de la première brique, l'IEED VeDeCom, est prévue sur le Hall B bis, actuellement sous Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) de 30 ans au bénéfice d'IFSTTAR. Pour cette opération, qui sera portée par la future structure de portage immobilier, il est indispensable de trouver une solution d'évolution quant à cette AOT (allongement de la durée de l'AOT et transfert ou résiliation et nouvelle AOT à un nouveau bénéficiaire, ou acquisition, à négocier avec le ministère de la Défense).

Les terrains de Nexter Est, idéalement situés au cœur du projet urbain, représentent une superficie de onze hectares sur lesquels Nexter a implanté son siège social. Classés en zone de mixité fonctionnelle au PLU, ces terrains constituent un potentiel très important et complémentaire des projets immobiliers développés sur l'allée des Marronniers. Un projet concerté et en accord avec la stratégie immobilière du groupe est à trouver. Il est par ailleurs rappelé que ces terrains ont été classés en zone d'aménagement différé (ZAD) en 2007.

Le terrain de la Compagnie de Phalsbourg représente un potentiel foncier important, pouvant accueillir un projet de construction de 7500 m². Ce foncier demeure une opportunité pour la construction du cluster VeDeCom. Des négociations avec la compagnie de Phalsbourg pourront être entreprises dans cet objectif.

Il est ainsi convenu que :

- les partenaires définiront ensemble les grandes lignes d'une stratégie foncière partagée sur les sites stratégiques du cluster ; ils mèneront leurs actions sur la base d'une convergence des objectifs et d'une coordination des moyens ;

- les partenaires décideront conjointement de la meilleure solution foncière à mettre en place pour permettre la construction du Hall B bis par la structure de portage immobilier.

d - Coordonner l'ingénierie partenariale

Lors de la mise en place de l'POIN Paris Saclay, Versailles Grand Parc et le Conseil Général ont vu tout l'intérêt d'un établissement public dont les missions seraient de mener les études partenariales nécessaires à l'engagement du développement des sites stratégiques pour les filières économiques d'avenir. C'est pourquoi ils ont contribué en 2011 et 2012 au financement du programme d'ingénierie de l'EPPS, à hauteur de 1M€ pour le Conseil Général, de 300 K € pour VGP. **Les partenaires de la présente convention conviennent du fait que la poursuite de cette coordination de l'ingénierie partenariale est essentielle, quelle que soit la forme qu'elle prenne.**

Il est ainsi convenu que :

Les partenaires continueront en co-maîtrise d'ouvrage et en co-pilotage à mobiliser leur ingénierie au service de la construction du cluster et leur collaboration au plus près des engagements opérationnels des projets prioritaires.

e - Construire une programmation urbaine phasée au plus près des besoins

Le schéma directeur d'aménagement de Satory Ouest piloté par l'EPPS en étroite collaboration avec VGP vise à créer les bases d'un nouveau quartier urbain, vivant et exemplaire en matière de développement durable, de mixité et de cohabitation des fonctions. Pensé en complémentarité avec le projet de réhabilitation et reconversion progressive du quartier militaire à l'est conduit par l'AFTRP, ce schéma devrait aboutir à la définition d'une programmation déclinée par phases, calées en fonction des étapes de libération du foncier par l'armée et de son recyclage.

L'objectif partagé est de pouvoir programmer, dans la continuité de la sortie de VeDeCom, des opérations d'habitat, d'équipement et de services en vue d'amorcer un cadre de vie animé en lien avec l'aménagement de la gare du Grand Paris Express.

Le schéma directeur d'aménagement décline la stratégie d'aménagement et les orientations programmatiques. Il doit permettre de concilier une vision coordonnée et planifiée du projet urbain avec un principe d'intervention au plus près des réalités économiques et contextuelles.

Les principales orientations programmatiques énoncées pour Satory Ouest prévoient une répartition de 50%/60% d'activités économiques et 50% /40% de logements intégrant des équipements et services d'accompagnement. Ces objectifs permettent de fixer les ordres de grandeurs suivants :

- une répartition d'environ 60/70% d'activités économiques liées au projet technologique et 40/30% d'activités économiques autres, de type tertiaire, et un potentiel d'environ 400 000 m² de SHON;
- un total d'environ 4 000 à 5 000 logements répartis entre logements familiaux et spécifiques, dont au moins 25% de logements conventionnés, avec la nécessité d'atteindre dès la première phase « une taille critique minimale » d'environ 1000 à 1500 logements « d'un seul tenant » pour viabiliser un quartier et assurer le fonctionnement des équipements de proximité.

L'équipe de MDP en charge de la conception du projet urbain propose une structure urbaine élaborée par quartiers autonomes spécialisée et mixtes connectés entre eux et développés par phases autour d'espaces publics. Cette conception souple permet une gestion optimisée de l'incertitude. Elle implique une définition programmatique équilibrée de chaque phase et une gestion des conditions d'accessibilité et de desserte du site en cohérence avec l'aménagement global.

Dans l'attente de la réalisation du Grand Paris Express, il est impératif, pour assurer dès à présent la viabilité du projet économique et urbain, d'améliorer dès maintenant les conditions d'accessibilité du site.

Il est ainsi convenu que les partenaires du projet élaboreront en partenariat avec l'EPPS une charte urbaine et paysagère pour l'implantation des différents programmes sur le site de Satory afin d'assurer la cohérence et la qualité globale du site.

f - Assurer la desserte du site

Assurer la desserte du site, tous modes et services de mobilité confondus, est une condition de viabilité du projet et l'une des clés de sa réussite. Cet impératif doit dans un premier temps concerner les éléments constitutifs du cluster, dans un second temps s'étendre à l'ensemble du plateau.

Cet objectif fait l'objet d'engagements partenariaux inscrits dans la présente convention aux § 5.2.1 et 5.4.1.

g - Les pistes

Les pistes situées sur le plateau de Satory sont l'élément d'attractivité majeur pour les acteurs économiques. Elles constituent un atout différenciant de ce site par rapport à des sites concurrents, permettant notamment d'y légitimer et justifier l'implantation du cluster de la mobilité du futur.

Un consensus se dégage sur le devenir de ces pistes, VeDeCom et l'IFSTTAR ayant élaboré avec MDP un projet de dimensionnement des futures pistes d'expérimentation nécessaires aux acteurs du cluster. Leur emprise devra être à l'échelle des nouveaux usages projetés et elles devront répondre aux besoins des constructeurs automobiles et des nombreuses PME pour que VeDeCom soit le projet phare de toute la filière automobile.

Les partenaires conviennent ainsi qu'il importe d'engager rapidement la reconfiguration des pistes en croisant :

- les besoins pour les travaux scientifiques de VeDeCom
- les besoins exprimés dans l'enquête de la CCIV
- les éventuels besoins du gestionnaire afin d'équilibrer ses coûts de fonctionnement.

Les partenaires conviennent de lancer conjointement et rapidement des démarches permettant d'enclencher la reconfiguration des pistes, comme un appel à manifestation d'intérêt par exemple, pour assurer leur devenir et susciter conjointement des innovations dans les usages potentiels.

3.2 - Intensifier les interactions entre l'innovation et le territoire

S'appuyant sur une stratégie de valorisation des pôles et des filières d'excellence présents sur le territoire, les partenaires visent à valoriser au meilleur niveau les territoires clés de l'innovation. Au premier rang, il s'agit de valoriser le pôle de Satory en tant que haut lieu de l'innovation industrielle avec comme illustration la mobilité du futur.

Il s'agit également de favoriser les usages du numérique comme facteur clé de l'innovation et de la compétitivité en poussant la mise en place d'infrastructures mutualisées et en positionnant le territoire comme lieu d'expérimentation de l'innovation et des nouvelles technologies.

Cette stratégie repose sur trois principales finalités :

- positionner Satory dans une chaîne de développement et de recherche à l'échelle élargie du territoire de Paris-Saclay et, en particulier yvelinois (VGP, Velizy et SQY) avec des ramifications vers la vallée de l'automobile, en Seine aval ;
- être en résonance avec la politique départementale d'aide à l'innovation mise en œuvre entre autres au travers du plan d'appui pluriannuel du Conseil Général. Ce plan a pour ambition de pérenniser les emplois des filières concernées. En ce qui concerne la filière automobile, il s'agit en particulier de soutenir les projets relatifs à la création et la production de la voiture électrique de demain ;
- articuler les sous-secteurs d'activités mis en avant à Satory en fonction du positionnement global de Paris-Saclay (qui est pluri-disciplinaire) pour trouver une cohérence et une résonance d'ensemble.

Le processus recherché consiste à marier développement économique des territoires, recherche et innovation, au service de la compétitivité de l'industrie.

L'ambition est de labelliser le territoire de Versailles Grand Parc comme territoire d'expérimentation de la ville durable.

L'enjeu est de confirmer ainsi l'engagement des territoires yvelinois de l'POIN Paris-Saclay en territoires démonstrateurs en appui de la dynamique économique. Les partenaires entendent ainsi valoriser les actions bénéfiques pour le territoire et pour le rayonnement international de la Région capitale.

Il est ainsi convenu que :

Les partenaires se mobiliseront opérationnellement et financièrement pour apporter leur soutien à des programmes de recherche, favoriser et valoriser la mise en place d'expérimentations territoriales grande nature en particulier autour des nouvelles technologies numériques.

3.2.1 - Les projets de synergies entre les innovations et les politiques publiques portées localement

a - L'expérimentation du démonstrateur VeDeCom:

La dynamique d'élaboration de projets ou programmes collaboratifs, nationaux ou européens est au cœur du cluster de la mobilité. Elle préside aux déploiements de démonstrateurs et de plateformes technologiques *in situ* portés par VeDeCom. Dès 2013, un premier démonstrateur expérimental sera réalisé à Satory par VeDeCom en collaboration avec IFSITAR, MovéoDege et MoveoTreve.

Ce premier démonstrateur sera une liaison rapide par un véhicule à conduite déléguée se déployant sur un ensemble de pistes équipées de moyens de télécommunications entre véhicules et infrastructures permettant de tester le prototype à l'appui d'un réseau électrique intelligent.(cf & sur innovation et recherche). A terme, ce projet devrait pouvoir relier des gares et des zones d'activités.

b - Le projet SYSMO 2015 :

Le projet SYSMO 2015 est issu du programme « Véhicule du futur » des Investissements d'Avenir répondant à un appel de l'ADEME, au titre de l'AMI « Mobilité quotidienne des personnes et acheminement final des marchandises ». Il vise le développement, le test et l'expérimentation de nouveaux systèmes et usages de mobilité urbaine sur le plateau de Saclay et Satory avec deux objectifs :

- pour le voyageur, « Comment aller du point A au point B ? » en favorisant la multi-modalité des transports,
- pour les collectivités, « Comment aménager le territoire ? » en intégrant de manière cohérente et dimensionnée l'ensemble des offres de mobilité.

Il est financé par l'Etat, coordonné par la RATP et de nombreux partenaires dont les deux collectivités du territoire Versailles Grand Parc et Saint Quentin en Yvelines. Le cœur du projet est le développement d'une plateforme numérique multimodale en temps réel.

Le territoire d'expérimentation de ce projet est celui de l'EPPS avec principalement quatre pôles d'expérimentation, deux sur l'Essonne (gare du guichet à Orsay, pôle gare de Massy TGV) et deux sur les Yvelines (pôle gare de SQY avec une expérimentation de plateforme d'information voyageur et Versailles/Satory avec la création d'un Parking à Haut Niveau de Service en préfiguration de la future gare du métro automatique).

Le Conseil général des Yvelines en tant que membre de Mobilité 2015 a œuvré pour que des expérimentations entrant dans le champ de l'appel à projet SYSMO soient réalisées dans les Yvelines et en particulier à Satory sur le territoire de Versailles Grand Parc.

VeDeCom assurera la cohérence entre le projet SYSMO 2015 et le projet européen OPTICIES sur les plateformes numériques multimodales et leur interfaçage avec les systèmes de navigation des véhicules. Des développements couplant l'espace mobilité et la plateforme web de coordination pourraient être promus

c - L'expérimentation de la mobilité pour tous au pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers

En 2012, le Conseil Général a lancé une étude pilote d'approfondissement et d'émergence de pistes innovantes sur la prise en compte de populations en situation de handicap pour l'accès au pôle d'échange multimodal des Chantiers à Versailles, en interface avec les quartiers urbains environnants. La prise en compte de handicaps cognitifs permet en effet de s'intéresser conjointement aux visiteurs étrangers qui transitent massivement par cette gare avant d'accéder au Château de Versailles.

L'objectif poursuivi est de mener une démarche pilote sur les enjeux d'accessibilité pour l'une des portes d'entrée de l'OIN, afin d'en faire autant que possible une vitrine démonstrative des enjeux de développement économique des filières de l'OIN. Cette démarche est en résonance avec la politique départementale de soutien à l'innovation et avec les compétences du Conseil Général en matière de prise en charge des populations handicapées. L'émergence et la concrétisation de nouvelles technologies pour améliorer le déplacement des personnes en situation de handicap est en effet un challenge porté par le Département. Il innove nombre de ses politiques : renforcement de l'offre de déplacement, lutte contre la perte d'autonomie, aménagement équilibré du territoire, développement numérique, etc. De plus, au-delà des personnes en situation de handicap ciblées, les expérimentations envisagées pourraient être porteuses d'innovation pour l'ensemble des publics du territoire.

Cette étude, ayant associé l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet du pôle d'échanges de Versailles Chantiers (Etat, Région, STIF, RFF, SNCF, CAVGP, Versailles) a été réalisée par le Ceremh, centre de ressources et d'innovation Mobilité Handicap. Elle a permis de définir plusieurs axes de recherche et d'innovation, à impulser ou accompagner dans différents domaines des projets liés à l'accessibilité, via notamment le concept de conception universelle à introduire dans la détermination des solutions et services de mobilité.

Ces axes de recherche doivent permettre de développer de nouveaux savoir-faire, d'innover et de dégager des nouvelles perspectives d'industrialisation. Il s'agit également, en déclinant l'expérimentation et le déploiement de nouvelles technologies au sein du pôle multimodal de Versailles Chantiers de rechercher la performance et de hisser la gare au rang des futures gares du Grand Paris.

D'ores et déjà, le Département est partenaire avec l'équipe du Ceremh dans un appel de proposition de recherche du PREDIT sur la continuité des chaînes de déplacement.

d - Le projet de démonstrateur d'agriculture urbaine hors-sol

Par ailleurs, la grappe d'entreprises « Le Vivant & La Ville » poursuit la mise en place de plusieurs démonstrateurs visant à expérimenter de nouvelles technologies vertes et à sonder de nouveaux marchés. L'un d'entre eux consiste à implanter, sur un terrain de la commune de Saint-Cyr l'Ecole attenante à l'allée royale de Villepreux, un « système d'agriculture urbaine hors sol ». Il concentre quatre innovations :

- L'expérimentation sur 4,5 ha d'une production agricole entièrement hors sol, utilisant un substrat issu des déchets verts produits sur le territoire de Versailles Grand Parc. Le calibrage de ce substrat représente en lui-même un enjeu dès lors que de sa composition dépend la bonne croissance des végétaux.
- L'usage d'un terrain contraint et potentiellement pollué, site d'un ancien dépôt de matériaux, laissé depuis plusieurs années à l'état d'abandon. Il s'agit ainsi de redonner une valeur économique à des espaces représentant une charge pour les collectivités, avec des installations peu invasives, réversibles et réutilisables.
- La mise en place d'un cycle court entre le site de production et le consommateur. Si sa viabilité est confirmée, le démonstrateur participera à sécuriser une alimentation urbaine de proximité.
- Enfin, le démonstrateur proposera des chantiers d'insertion pour la formation professionnelle à l'agriculture périurbaine et urbaine et permettra de créer plusieurs emplois locaux.

3.2.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets

L'objectif partenarial est de soutenir et d'intensifier les interactions entre les processus d'innovation et les politiques publiques initiées localement. Cela vise à conforter la dynamique économique territoriale en marche et à donner de la visibilité aux actions menées dans le contexte du Grand Paris. Au-delà des projets ci-dessus mentionnés, les partenaires souhaitent étudier conjointement la mise en place d'actions pour favoriser la mise en place de nouveaux services et usages numériques sur le territoire.

Il est ainsi convenu que les partenaires se mobiliseront :

- pour définir la nature des projets innovants à soutenir ;
- pour constituer un comité d'innovation dont le rôle serait :
 - d'identifier les projets, d'évaluer et d'accompagner la mise en place du tour de table financier si nécessaire, de trouver les partenariats technologiques ou de recherche grâce au réseau de Paris-Saclay notamment ;
 - de suivre le développement des projets jusqu'à leur concrétisation et leur implantation ;
 - de développer une réflexion avec les industriels présents mais aussi de s'interroger sur la pertinence de doter le site d'équipements de recherche ou d'expérimentation, d'en préciser les conditions de réalisation : arrêtés municipaux etc...,
 - d'apporter le cas échéant leur soutien aux appels à projet ou travaux collaboratifs répondant au cahier des charges défini en amont par le comité d'innovation.

3.3 - Moderniser et diversifier l'offre foncière et immobilière et assurer un parcours résidentiel aux acteurs économiques et d'innovation

L'attractivité économique du territoire est une priorité absolue des partenaires. La stratégie de développement économique de ce territoire tourné vers l'innovation est fondamentale pour retrouver un bon niveau d'attractivité. La diversification de l'offre foncière et immobilière ainsi que la mise en place d'outils d'accompagnement et d'aide à la création d'entreprises sont indispensables. Il s'agit également de permettre un parcours résidentiel complet pour les entreprises, de promouvoir leur mise en relation et leur ancrage territorial.

3.3.1 - Le projet

Le territoire de VGP compte 15 zones d'activités économiques sur 11 des 15 communes, réparties selon trois catégories :

- les zones d'activité économiques stratégiques situées sur l'un des axes économiques majeurs des Yvelines
- les zones d'activité économiques à fort potentiel
- les zones d'activité économiques de proximité.

Seule la Zone d'activités de Satory Ouest est classée d'intérêt communautaire. L'agglomération est principalement positionnée en animateur économique du territoire pour créer des synergies entre les entreprises et être en mesure de proposer des solutions à celles qui souhaitent venir s'implanter ou qui sont en recherche de nouveaux locaux.

La zone d'activités économiques de Buc regroupe 6 000 emplois ; c'est la plus importante de Versailles Grand Parc. Quand bien même fonctionne-t-elle bien aujourd'hui, elle subit de plus en plus la concurrence des autres territoires économiques d'Ile-de-France. Il est donc important de poursuivre sa modernisation, en y apportant notamment des services mutualisés pour les salariés, qui y font aujourd'hui défaut.

Conduite en 2012 sous maîtrise d'ouvrage EPPS / VGP, une étude de la SOFRED conclut en effet que la dynamisation de cette zone dépend, de manière prioritaire, de l'apport de services aux salariés : restaurant inter-entreprises, crèche inter-entreprises, espace multi-accueil pour les jeunes enfants, salles de réunion mutualisées, éventuellement petit data center. Cela engage le rayonnement des ZAE voisines, aux Loges-en-Josas et à Toussus-le-Noble.

VGP dispose d'un foncier au sein de la ZAE de Buc : le projet aujourd'hui envisagé est donc d'y implanter une plateforme de services mutualisés (RIE, crèche inter-entreprises, centre multi-accueil...), prioritairement à l'usage des salariés de la ZAE de Buc.

La ville de Toussus-le-Noble compte deux zones d'importantes dimensions, la ZAE de l'Aérodrome (33 ha) et la ZAE d' Airparc (11ha) qui accueillent au total une centaine d'entreprises et environ 500 emplois. Pour assurer leur pérennité et permettre leur développement, l'équipement en THD de ces ZAE est un projet essentiel.

3.3.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet

Différentes études en cours menées par VGP et l'EPPS ont pour finalité de déterminer une stratégie d'intervention pour requalifier les zones d'activités économiques du territoire de VGP et élaborer un plan d'actions compatible avec les objectifs de Paris-Saclay.

Il s'agit d'accroître la compétitivité de l'offre territoriale dans une démarche de préservation des ressources foncières.

Par ailleurs, d'autres projets d'accompagnement et d'aide à la création d'entreprises sont actuellement en réflexion sur le territoire de VGP, notamment :- un lieu d'hébergement à Versailles pour des succursales d'entreprises internationales avec un accueil renforcé

- un « Fablab »

- une plateforme Initiative France d'aide à la création d'entreprises à l'échelle de VGP et SQY.

Il est ainsi convenu que :

- **la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc poursuivra la démarche de définition de la redynamisation des zones d'activités économiques existantes et y associera le Conseil Général ;**
- **le Département mobilisera prioritairement sur le territoire de Versailles Grand Parc ses dispositifs de droit commun de requalification des zones d'activités économiques ;**
- **le Conseil Général étudiera les possibilités de financement du projet de plateforme de services mutualisés réalisé par VGP dans la ZAE de Buc et poursuivra sa politique d'accompagnement et d'aide à la création d'entreprises ;**
- **le Conseil Général étudiera dans le cadre de sa politique publique menée avec les collectivités locales en matière de THD les possibilités d'équipement en fibre optique jusqu'à la ZAE de Toussus-le-Noble.**

4 - Conjuguer attractivité résidentielle et dynamique économique sur les secteurs à forts enjeux

Rappel du contrat cadre du CDEY :

L'ambition du Conseil Général consiste à développer le territoire de façon équilibrée, afin de permettre aux résidents et aux salariés de bénéficier d'une qualité de vie et de travail.

Rappel du contrat cadre du CDEY :

La création d'un parc immobilier attractif, répondant aux besoins importants et aux exigences d'une qualité de vie revendiquée dans les Yvelines, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines.

Rappel du contrat cadre du CDEY :

La reconversion des friches, la densification raisonnée des espaces urbanisés, en mobilisant les outils d'action publics départementaux, est un objectif prioritaire du Conseil Général des Yvelines.

L'intégration du Grand Paris Express dans le territoire, via une action structurante sur les quartiers de gare, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines.

L'action publique sur les tissus urbains vieillissants, à même de redonner un second souffle à des sites stratégiques, et sur les quartiers de gares existantes, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines

Rappel du contrat cadre du CDEY :

Le travail sur les lisières entre espaces urbains et espaces naturels, l'intégration dans leur environnement des infrastructures existantes ou à créer, le renforcement des espaces naturels de loisir et la diversification de leurs usages est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines

Positionner le territoire sur une image d'excellence, tant historique que contemporaine et future, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines

Rappel des conclusions du Schéma territorial d'aménagement numérique :

Le Département souhaite que l'ensemble des foyers yvelinois soient couverts en Très haut débit à l'horizon 2020.

4.1 - Construire plus, diversifier le parc de logements

La qualité des logements proposés, en termes de diversité de statut de logements, d'offre urbaine, participe de manière essentielle à l'attractivité du territoire. L'attractivité du parc de logements doit être renforcée afin d'assurer une fonction d'accueil, notamment pour les salariés du territoire et leur famille. La dynamique de relance de l'offre de logements, initiée par le PLH 2006 - 2011 et les CDOR contractualisés avec l'intercommunalité et les communes, doit encore être amplifiée et davantage diversifiée afin de réduire l'effet d'éviction des classes moyennes et modestes, en lien avec la cherté de l'immobilier (du territoire).

Le Conseil général, par délibération du 21 décembre 2012, a renouvelé sa politique du logement dont le CDOR, instrument phare de la politique contractuelle départementale vis-à-vis des collectivités, était l'outil principal depuis 2006. Le nouveau contrat, le CDOR PLUS est un outil exceptionnel du Conseil général des Yvelines, dont la négociation est proposée aux communes urbaines et qui vise à poursuivre, sur 2013-2020, la relance de l'offre de logements, dans le cadre des objectifs poursuivis par le Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY).

Le CDOR PLUS apporte ainsi une aide aux communes qui s'engagent dans la production d'une offre nouvelle de logements de qualité, répondant à des enjeux locaux de développement résidentiel, cohérents avec ceux du SDADEY.

Le CDOR PLUS prend la forme d'un contrat négocié entre la commune et le Conseil général fixant les objectifs de construction, les moyens et les engagements de chacune des parties pour y parvenir, avec deux types d'engagement contractuel :

- la poursuite de la relance de la construction neuve, la commune s'engageant à produire sur 5 ans un nombre de logements répondant aux enjeux de développement résidentiel local, et cohérents avec les orientations du SDADEY;
- au sein de cet engagement global, une programmation d'opérations dites « cibles », qui mettent en œuvre explicitement les objectifs qualitatifs de polarisation, de densité, d'adéquation aux besoins, et d'insertion architecturale et urbaine.

Le CDOR PLUS propose une aide globale, technique et financière, qui permet à la commune de rendre opérationnel son projet de développement et qui contribue à faire face à ses conséquences en matière de dépense publique. Les communes de Versailles Grand Parc, en lien avec la communauté d'agglomération, pourront bénéficier du soutien du Conseil général afin de concourir aux opérations à l'équilibre financier difficile, celles en renouvellement urbain ou nécessitant une dépollution notamment, et permettre la construction de logements locatifs sociaux ou en accession sociale. Plus globalement, au travers du CDOR PLUS, le Département accompagne le développement résidentiel (financement d'équipements publics liés à l'arrivée de nouveaux habitants, aménagements des espaces publics consécutifs aux opérations...). Ainsi, le CDOR PLUS est un outil essentiel pour réaliser l'ambition du territoire de Versailles Grand Parc, en lien avec la présente convention et les grands projets de développement (Satory, Caserne Pion...).

Le Conseil général souhaite aussi accroître l'offre de logements pour les publics dits spécifiques, à l'échelle départementale. Sur le territoire de l'OIN Paris-Saclay, une attention particulière est portée à l'offre de logements étudiants, en lien avec l'Université de Versailles Saint-Quentin et les écoles présentes sur territoire. Il s'agit par-là de chercher à proposer une offre de logements étudiants se démarquant, grâce aux atouts proprement yvelinois, de celle proposée notamment sur la campus essonnien. Le soutien du Conseil général aux opérateurs de résidences visera notamment à conforter les campus existant (HEC), ou en devenir (Satory) ainsi qu'à créer une offre de logements abordables, bien dotés en équipements et services, dans des résidences bien insérées dans la ville (proximité des gares, des commerces...).

4.1.1 - Le projet mené par VGP à travers son PLH :

En termes de programmation de logements, le deuxième programme local de l'habitat (PLH) (2012-2017) de VGP prévoit l'augmentation de la production annuelle de logements et définit les moyens pour atteindre cet objectif ambitieux, en produisant plus et mieux, en restaurant les parcours résidentiels sur l'agglomération et en accompagnant la conversion du parc existant.

Ce PLH vise une répartition territoriale équilibrée, en favorisant notamment la réalisation de quartiers mixtes, mêlant de l'habitat et des activités économiques, comme l'illustrent les projets de réaménagement du quartier Satory et de la caserne Pion et le maintien d'une politique de soutien à la construction de logements sociaux déjà mise en place dans le cadre du premier PLH 2006-2011.

4.1.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet

Il est ainsi convenu que :

- le Département mobilisera prioritairement sur Versailles Grand Parc les outils de sa nouvelle politique du logement, notamment le CDOR + et Yvelines Résidences.
- la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc et le Département s'accorderont dans ce cadre sur une programmation et des projets répondant aux besoins spécifiques, en lien avec le PLH, et au service de l'accompagnement du cluster;
- la ville de Versailles s'engagera sur une relance de l'offre de logements diversifiée à travers la mobilisation du potentiel des sites stratégiques.

4.2 - Privilégier le renouvellement urbain

La reconversion des sites militaires et des emprises ferroviaires représente un objectif prioritaire des partenaires, en ce qu'elle permet d'importantes perspectives de développement, coordonnant et équilibrant l'offre résidentielle et l'offre économique. VGP capitalise en effet un potentiel de réserves et de mutations foncières de premier rang.

Ces opportunités stratégiques sont une occasion exceptionnelle à saisir pour nourrir le projet de territoire de VGP et contribuer par la complémentarité des projets, en particulier en termes programmatiques, à améliorer la cohérence territoriale au sein de l'OIN Paris Saclay et des Yvelines.

4.2.1 - Les secteurs de projets stratégiques à haut potentiel de développement :

Les sites identifiés stratégiques, par leur potentiel foncier exceptionnel et leur situation géographique, sont porteurs d'une dynamique de projets. Ils préfigurent le développement du territoire à long terme, et leur potentiel de rayonnement, sur un territoire élargi, est réel. L'intervention sur ces secteurs potentiellement mutables ou en renouvellement urbain amène à s'interroger de façon partenariale sur leurs caractéristiques urbaines et fonctionnelles.

- Le plateau de Satory, parties Est et Ouest, dispose de capacités foncières exceptionnelles propices à une reconversion et à un développement importants en lien avec l'arrivée de la gare du métro automatique du Grand Paris.
- Les deux sites militaires des Mortemets et de Pion sont porteurs de projets de reconversion importante. La caserne Pion fait l'objet d'un portage foncier et d'une dépollution par l'EPFY pour une opération urbaine d'ensemble.
- La Frange Est de la plaine de Versailles, aux portes Ouest du château, est un secteur en devenir, dont les orientations stratégiques n'ont pas encore été travaillées. Sur la partie la plus proche du château, à St Cyr l'Ecole et Versailles, d'importants projets d'aménagement sont programmés et conçus de façon indépendante les uns des autres (AFTRP, ADP, aménageur privé, ville...), impactant notamment le réseau routier déjà saturé. Assurer, sur ce secteur de projets, la cohérence de l'organisation des circulations et de la trame viaire est une première nécessité, à articuler notamment avec l'arrivée de la Tangentielle Ouest et de sa gare. Au-delà, la réflexion prospective sur les devenirs potentiels de cette frange Est de la plaine de Versailles, espace de mutation et de transition, doit pouvoir être organisée de façon partenariale.

Ces différents sites stratégiques sont à la croisée d'enjeux de programmation et d'aménagement, très importants pour l'attractivité du territoire. Leur mobilisation opérationnelle témoigne de la dynamique à l'œuvre, bénéfique pour le territoire, mais oblige à penser globalement leurs impacts, notamment en termes d'accessibilité et de mobilité, mais aussi plus généralement en termes de cohérence des politiques territoriales.

4.2.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet

Il est ainsi convenu que :

- les partenaires s'associeront aux réflexions qu'ils mèneront sur le devenir et l'aménagement des sites stratégiques de renouvellement urbain, en considération du rayonnement qu'ils peuvent engendrer ;
- la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc réalisera une étude permettant d'élaborer un schéma de cohérence urbaine des circulations et d'une trame viaire globale en frange ouest du château de Versailles. Le Département sera associé à cette étude et la financera par son dispositif de droit commun d'aide aux études d'urbanisme. Cette étude servira de base à la négociation d'un protocole entre les différents acteurs du projet, lequel définira les aménagements à réaliser, leur calendrier, leur portage, leur financement.
- le Département soutiendra les différents projets urbains de reconversion des sites stratégiques, en mobilisant l'ingénierie technique de ses services et les outils d'action publique départementale
- les partenaires envisageront une démarche de vision prospective de la frange Est de la plaine de Versailles, afin de décrypter ses futurs possibles et prévoir ainsi une programmation des divers projets d'aménagement à venir qui soit compatible avec ces futurs possibles.

4.3 - Préserver la qualité du cadre de vie et promouvoir l'image du territoire

Versailles Grand Parc dispose d'un territoire au patrimoine architectural et naturel exceptionnel, source de qualité de vie et d'une notoriété internationale, avec en premier lieu le château de Versailles, son parc et ses jardins.

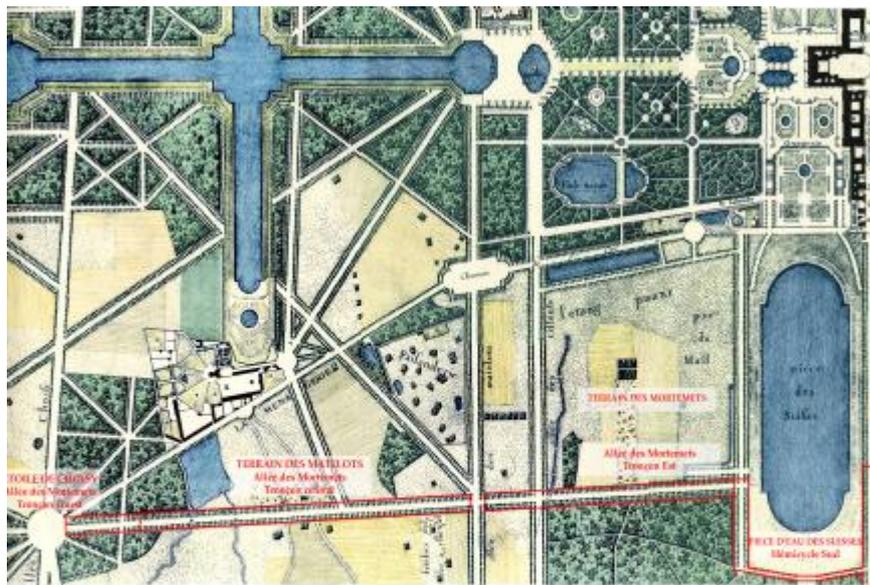
Cet héritage historique prestigieux et la qualité des paysages environnants participent de la singularité de Versailles unie dans une complémentarité ville-château-parc ; l'ensemble formant une signature urbaine et paysagère indissociables. Parallèlement, la dynamique d'innovation tout à fait spécifique portée par le Département, amène une « image de modernité » très complémentaire de celle de l'héritage historique de « Versailles ».

Leur association dans la définition d'une marque commune autour de l'excellence scientifique et artistique, offre un champ inédit de promotion et d'image du territoire. Celle-ci doit servir la notoriété de Paris Saclay, afficher l'excellence du territoire et contribuer à le positionner à l'international.

Le développement de vecteurs de découverte de ce patrimoine, tant culturel que naturel, est indispensable. Ces vecteurs peuvent être notamment physiques, pour donner accès à la découverte de ce patrimoine, de manière pérenne où à l'occasion d'événementiels mais également promue à travers les nouveaux usages du numérique.

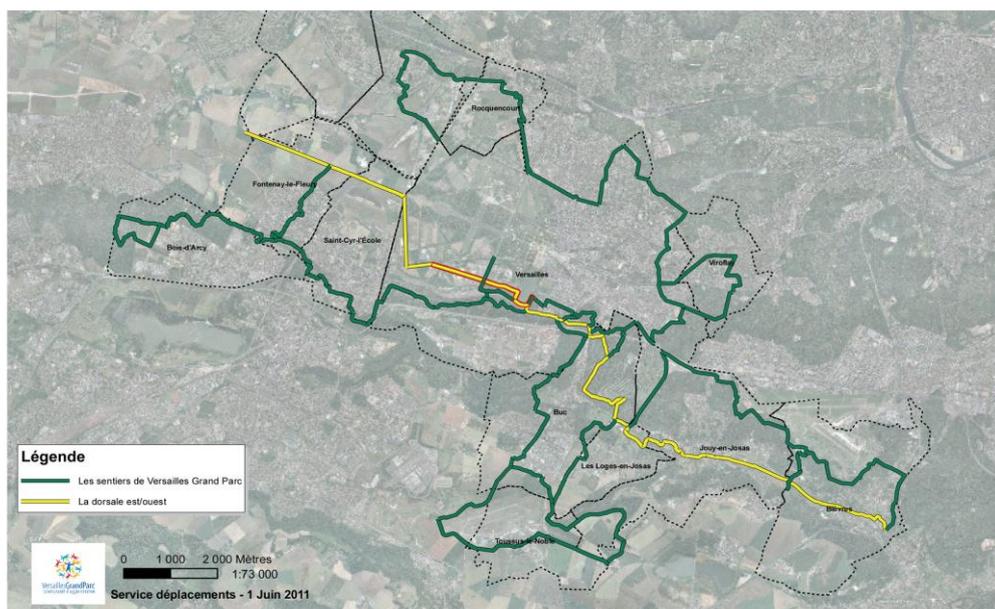
4.3.1 - Les projets

Le projet de la CA VGP de restaurer un cheminement sur l'allée des Mortemets s'inscrit totalement dans cette ambition de faciliter l'accès au riche patrimoine du territoire. Il s'inscrit notamment dans la politique menée par VGP en matière de déplacement qui vise à développer un maillage de circulations douces structurantes conciliant les loisirs et les déplacements quotidiens. Le schéma directeur des circulations douces de l'agglomération élaboré en 2011 prévoit la constitution d'un réseau de promenades de 88 kilomètres, structuré en six boucles. L'objectif opérationnel de VGP est de le réaliser pour moitié d'ici fin 2014. L'allée des Mortemets est l'un des maillons de l'axe structurant est – ouest du réseau, dit la Dorsale, qui s'étend sur 22 km pour relier la vallée de la Bièvre au Val de Gally.



Plan de Versailles, du Parc de ses dépendances, AMV Delagrave, 1788
D.S.P.

Dossier de demande de subventions
Etat historique de référence



Légende
emprises concernées par l'opération d'aménagement de circulations douces

Dossier de demande de subventions
Schéma directeur des circulations douces
de Versailles Grand Parc
échelle graphique

Par son appartenance historique au domaine du Château de Versailles, ce maillon est empreint d'une forte dimension historique et patrimoniale. Il est à ce titre identifié comme prioritaire en tant qu'il participe à la reconstitution d'un axe historique traversant le domaine de l'Etablissement Public du Château de Versailles sur la zone des Matelots-Mortemets et c'est pour ces raisons que le Conseil général souhaite apporter son soutien financier au projet. L'objectif de la CA VGP est d'achever sa restauration en juin 2013 pour la célébration du 400ème anniversaire de la mort de Le Nôtre, l'année Le Nôtre.

Ce projet, qui participe en outre de la reconstitution des jardins de Le Nôtre, comprend deux volets :

- la restauration de l'allée des Mortemets et l'hémicycle sud de la pièces d'eau des Suisses (découpée en 4 tronçons fonctionnels) dans la composition historique du paysage versaillais dessinée par le Nôtre, en parallèle de la restauration des deux allées de l'Etang et des Tilleuls, effectuée par l'Etablissement Public du Château de Versailles et l'accompagnement paysager (tronçon central –terrain des Matelots et tronçon ouest – Etoile de Choisy) ;
- les aménagements pour le développement des voies douces (piétonnes et cyclistes).

Le montant total de l'opération menée par VGP s'élève à 2,34 M€ TTC, dont 730 K€ serait pris en charge par VGP (le plan de financement des investissements est fait en TTC car VGP ne peut pas bénéficier du fonds de compensation de la TVA, le foncier ne lui appartenant pas).

La requalification de l'allée des Mortemets permet l'accès et de ce fait la réappropriation d'un espace jusqu'alors enclavé et pour partie délaissé du domaine du Château sur le site des Mortemets. Celui-ci présente un capital évident pour l'accueil de manifestations innovantes dans un cadre patrimonial valorisé.

Solar Decathlon est une prestigieuse compétition universitaire internationale qui demande à 20 équipes de concevoir et de construire une maison solaire autonome en énergie. Cette manifestation est menée en partenariat avec l'université de Versailles Saint Quentin, l'Ecole nationale supérieure du paysage et l'Institut national de recherche agronomique. L'édition française de Solar Decathlon 2014 se tiendra à Versailles, après Madrid en 2012 et Pékin en 2013.

L'aménagement de sites à même de recevoir des manifestations d'envergure est un impératif au sein du projet Paris Saclay. Cela permet de capitaliser sur la « marque Versailles », non seulement au travers de l'histoire et du patrimoine mais désormais également en s'appuyant sur le champ de la recherche et de l'innovation. C'est ainsi affirmer au sein du projet Paris Saclay la labellisation du territoire de Versailles Grand Parc comme lieu démonstrateur d'innovations pour la ville durable.

Ce capital culturel et événementiel doit servir à appuyer le territoire de Paris Saclay pour qu'il se positionne sur son image d'excellence et d'innovation et émerge comme tel sur la scène métropolitaine voire internationale. La mise en synergie des arts et des sciences reste un objectif à travailler pour distinguer le territoire de Versailles Grand Parc au sein de la marque territoriale de l'innovation promue par Paris Saclay.

Enfin, par son action volontariste en matière d'infrastructures numériques, le Conseil Général cherche à favoriser la mise en place d'usages innovants à destination de l'ensemble des populations du territoire.

4.3.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets

Il est ainsi convenu que :

- **la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc initiera une réflexion sur la requalification paysagère du site des Mortemets (propriété de l'établissement public du château, du misée et du domaine de Versailles) et de ses alentours, tournée vers le développement de nouveaux usages qui soient en résonance avec l'ambition portée dans l'OIN Paris Saclay, comme l'accueil de manifestations innovantes telle Solar Decathlon.**
- **La CA VGP sera maître d'ouvrage de la restauration de l'allée des Mortemets et le financera à hauteur de 730 000€.**
- **le Département apportera un financement exceptionnel au projet de requalification de l'allée des Mortemets, à hauteur de 730 000 €, et apportera son concours en termes d'ingénierie technique tout au long de la réalisation du projet ;**

- les partenaires accompagneront Solar Decathlon au travers d'une sensibilisation aux actions menées en termes de développement durable. Ils s'attacheront à permettre la valorisation, à cette occasion et auprès des organisateurs, des politiques publiques menées dans le même axe, à l'exemple du soutien du Département aux filières de l'éco-construction.
- les partenaires lanceront une réflexion partenariale sur les synergies envisageables entre les arts et les sciences, afin d'utiliser au mieux les bénéfices des marques « Paris Saclay » et « Versailles ».
- Les partenaires étudieront ensemble les actions communes à mettre en place visant à favoriser le déploiement du Très Haut débit et la mise en place d'usages innovants sur l'ensemble du territoire (mobilisation des bailleurs, réunions d'informations ...)

Les modalités de versement du financement départemental :

Les versements de la subvention du Conseil Général (délibération du 26 mars 2010 du Conseil général visant les dispositifs départementaux d'aide aux communes) sont effectués en deux fois : le premier versement de 50 % après réalisation de 50 % des travaux, et règlement du solde après achèvement des travaux sur présentation des justificatifs demandés. Les règles de caducité s'appliquant à cette convention sont une déchéance biennale à compter de la signature de la convention pour l'engagement des travaux par l'OS, et déchéance quadriennale pour les deux versements à compter du premier versement. La prolongation, sur justification nécessiterait une délibération spécifique afin d'élaborer un avenant.

5 - Mailler le territoire avec les grands pôles métropolitains

Rappel du contrat cadre du CDEY :

Au vu de l'impératif d'améliorer l'accessibilité à ce territoire et en son sein, l'ambition stratégique du Conseil général des Yvelines consiste à satisfaire les besoins via des solutions de mobilité innovantes, qui positionnent les Yvelines comme leader en la matière et qui confortent sa politique de développement économique axée notamment sur les mobilités du futur.

Rappel du contrat cadre du CDEY :

Favoriser la réalisation du métro Grand Paris Express et créer les conditions optimales d'un transfert modal au sein du territoire est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines

Rappel du contrat cadre du CDEY :

Réaliser les infrastructures de transport en commun qui participent à l'évolution des fonctionnalités et des usages du territoire est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines.

Rappel du contrat cadre du CDEY :

L'intégration du Grand Paris Express dans le territoire, via une action structurante sur les quartiers de gare, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines.

L'action publique sur les tissus urbains vieillissants, à même de redonner un second souffle à des sites stratégiques, et sur les quartiers de gares existantes, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines.

Promouvoir dans les pôles gares une mobilité multimodale, intégrée dans un fonctionnement de centralités urbaines qualitatives, est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines.

Rappel du contrat cadre du CDEY :

Permettre l'optimisation de l'accès aux sites stratégiques de développement est un objectif prioritaire du Conseil général des Yvelines

5.1 - Réaliser les projets structurants pour améliorer les conditions de mobilité

La problématique de la mobilité est un enjeu majeur pour le développement de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay. Les partenaires conviennent de l'aborder notamment sous l'angle de la mise en relation des différents sites stratégiques du territoire, et d'œuvrer dans le même sens pour faire aboutir les projets structurants indispensables au maillage de ces sites stratégiques entre eux.

5.1.1 - Les projets

a - La ligne verte (ligne 18) du Grand Paris Express

Elle est indispensable pour l'opération Paris Saclay. Le Département, les deux chambres consulaires et l'agglomération se sont fortement mobilisés auprès de l'Etat pour défendre l'intérêt capital de cette ligne pour le territoire Yvelinois. Sans la réalisation de la ligne verte, le développement du pôle Paris-Saclay aurait des conséquences désastreuses sur la qualité de vie (pollution, congestion, etc...) et sur l'attractivité économique d'un territoire dépourvu de desserte capacitaire. L'arrivée de deux nouvelles gares de métro du Grand Paris à Satory et à Versailles-Chantiers est étroitement liée à l'émergence et au renforcement de nouvelles centralités, emblématiques du cluster Paris Saclay.

La réalisation de la nouvelle gare de Satory est un élément moteur du projet et une exigence pour la qualité de la desserte du plateau et de son maillage avec les grands pôles métropolitains. Son insertion doit être étudiée en lien avec les autres quartiers de Versailles dans une optique de pôle gare. Elle doit être l'occasion de repenser l'offre de transport multimodal en complémentarité des autres gares en termes de services et de stationnement (ex : parking de dissuasion et PHNS), de réorganisation du réseau de bus, de modes de liaisons à développer entre ces différents pôles et de desserte du site (ex : navettes automatiques). Les mobilités alternatives et innovantes seront à développer (vélos électriques, auto-partage...) dans le cadre de cette réflexion.

b - Le Tram-Train Evry-Massy et son prolongement jusqu'à Versailles Chantiers est un projet complémentaire de la ligne verte.

L'objectif du projet est de favoriser les déplacements de banlieue à banlieue, d'améliorer le maillage du réseau de transport en commun et de relier trois pôles économiques majeurs : Versailles, Massy et Evry.

L'enquête publique du tronçon Massy et Evry démarrera au printemps 2013. L'enjeu est l'extension en mode train de Massy à Versailles Chantiers, notamment dans l'objectif de justifier d'une rentabilité socio-économique du tronçon Evry-Massy.

c - La Tangentielle Ouest

Elle est en interface avec les projets d'aménagement. Après la mise en service du tronçon entre Saint Germain-en-Laye et Noisy-le Roi, la grande ceinture ouest appelée Tangentielle Ouest sera prolongée jusqu'à Saint Cyr l'école en mode tram-train (enquête publique été 2013 et début des travaux en 2016). Le prolongement de la TGO jusqu'à la gare de Versailles Chantiers demeure un projet vivant, en tant qu'il permet de donner sa cohérence initiale à la liaison Cergy Versailles. Les études techniques ont confirmé la possibilité de réaliser ce prolongement, le coût du projet étant cependant élevé.

Le Département est impliqué en tant que partenaire financeur du projet au même titre que la Région et le STIF, maître d'ouvrage et futur exploitant du réseau. Le financement de la TGO par le CG entre dans le cadre du CPRD 2007-2013 pour un montant de 40 M€.

Compte tenu du potentiel exceptionnel du site situé aux franges Ouest du château, à la charnière des communes de Saint Cyr l'école et de Versailles, est apparu, d'un commun accord entre le CG et VGP, la nécessité d'anticiper l'intégration urbaine du tronçon sud de la TGO, dans le cadre d'un schéma de cohérence urbaine des circulations à réaliser, intégrant les différentes interfaces entre les projets d'aménagement prévus ou envisagés (ZAC Charles Renard, le projet immobilier de l'aérodrome, un projet dit « des Portes de Saint Cyr », le projet de la caserne Pion), le projet de dévoiement de la RD7 et le tracé défini pour le tram-train (cf § « privilégier le renouvellement urbain »).

d) le TCSP – transport en commun en site propre- entre Massy et Saint Quentin en Yvelines :

C'est un projet important de développement de la mobilité à l'échelle de l'OIN Paris Saclay permettant de relier les grands projets de développement du territoire.

La mise en place de ce TCSP est également un atout majeur pour le développement de la zone d'activités du Bois des roches sur Magny-les-Hameaux et Châteaufort. Afin de redynamiser cette zone d'activités, il convient d'améliorer la desserte vers les gares de Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy.

Les différentes parties du tracé sont à des niveaux d'avancement différents. Ainsi la section entre la gare RER de Saint-Quentin-en-Yvelines et Magny-les-Hameaux ainsi que la section entre la gare RER de Massy-Palaiseau et l'Ecole Polytechnique sont déjà réalisées. Les travaux entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay commenceront à la fin de l'année en vue d'une mise en service en 2015. Dans le même temps, le Conseil général de l'Essonne poursuit les études du tronçon entre le Christ de Saclay et l'entrée de Châteaufort, avec un objectif de mise en service dès 2018.

Le dernier maillon de cet axe structurant – entre Magny-les-Hameaux et Châteaufort- doit faire l'objet d'études d'opportunité avant le lancement de sa réalisation. Il est également inscrit dans l'avenant n°1 du Contrat de Plan Région-Département 2007-2013. Les partenaires s'engagent donc à lancer rapidement ces études préalables.

Il est ainsi convenu que :

- les partenaires continueront à se mobiliser activement pour défendre la réalisation de la ligne verte (ligne 18) du Grand Paris express dans sa totalité, convaincus de son impérieuse nécessité pour mettre en œuvre l'ambition de développement ;
- sur les enjeux liés au réseau bus nécessaire à la desserte de Satory, le Département accompagnera VGP par un apport d'ingénierie technique et via sa compétence en tant que gestionnaire de voirie ;
- le Département se mobilisera sur les questions de qualité et de performance du maillage territorial des mobilités; il capitalisera ainsi l'effort financier consenti notamment dans l'amélioration des dessertes en transport en commun lourds (la Tangentielle Ouest) ; il apportera un appui particulier dans les infrastructures départementales en interface entre projet de maillage, aménagement urbain et attractivité économique.

5.2 - Développer des transports en commun, notamment en site propre (TCSP), et voies réservées sur autoroute, améliorer les liaisons douces :

Pour proposer des solutions de mobilité adaptées aux différents besoins du territoire, les partenaires entendent s'appuyer sur la complémentarité des services de mobilité proposés via les transports en commun d'une part, les infrastructures routières d'autre part, sans négliger les mobilités douces. C'est pourquoi ils souhaitent faciliter la réalisation de Transports en Commun en Site Propre, de voies réservées sur autoroute et de réseaux de mobilité douces, afin de pouvoir offrir des alternatives fiables, capacitaires ou adaptées aux usagers et améliorer l'accessibilité des sites de projet.

VGP s'est dotée d'un Plan Local des Déplacements Intercommunal (PLDI) qui oriente l'action notamment sur le renforcement de l'offre de bus et des circulations douces. Il prévoit ainsi un Plan Vélo structurant à l'échelle du territoire qui englobe l'ensemble des usages - trajets domicile –travail, déplacements quotidiens ou sorties de loisir - et qui prévoit l'aménagement d'un réseau de plus de 88 km d'itinéraires cyclables.

La réalisation de TCSP est notamment financée par le STIF et la Région, du fait de leurs compétences. Des financements complémentaires sont contractualisés dans le Contrat de Projet Région Département (CPRD) 2007-2013.

5.2.1 - Les projets

a - De nouveaux services de mobilité sur les infrastructures routières majeures

Des études, menées par l'Etat et le STIF à l'échelle de l'Ile de France, vont permettre de progresser sur les possibilités de créer de nouveaux services de mobilité sur les infrastructures routières majeures ou en lien avec elles (bus sur autoroutes et gares autoroutières à l'exemple de celle de Briis sous Forges, covoiturage, conciergeries, etc..).

Les partenaires conviennent de l'intérêt d'envisager ces solutions sur le territoire et pousseront les décideurs à les étudier. Ils s'informeront mutuellement des réflexions auxquelles ils sont associés.

b - La desserte de Satory en transport en commun

Les partenaires conviennent du caractère urgent et prioritaire des études à mener pour trouver des solutions de desserte de Satory, en cohérence avec les projets urbains prévus sur le plateau. Il s'agit en effet, d'une part de solutions de très court terme qu'il convient de trouver pour rendre réalisable l'implantation des premiers éléments du cluster de la mobilité, d'autre part de solutions de moyen et long termes pour accompagner l'ensemble du développement urbain du plateau.

En juin 2011, une convention d'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) a été mise en place entre le STIF, la CAVGP, la CASQY, la CAPS et les Ulis. Cette convention délègue aux collectivités locales un certain nombre de compétences dans le domaine des transports. En particulier, les collectivités se sont vues confier la conduite des études d'optimisation, de développement ou de restructuration des lignes. Dans le cadre de cette délégation, la CAVGP a donc lancé des réflexions sur la réorganisation du réseau de desserte bus du secteur de Satory. Ces réflexions seront donc poursuivies et approfondies, en lien notamment avec le projet de restructuration du pôle d'échanges.

Il est rappelé que l'avenant au Contrat de Projet Région Département (CPRD) 2007-2013 inclut un projet de TCSP entre Satory et Versailles Chantiers pour un montant d'opération total de 2 M € (200K€ d'études et 1.8M€ de travaux). Le Département sera associé étroitement à ces études, qu'il financera conformément au CPRD à hauteur de 40%.

c - La structuration des mobilités de l'axe Nord Sud de l'OIN Paris Saclay

L'EPPS mène des réflexions sur la structuration de l'axe Nord-Sud de l'OIN Paris-Saclay. Une étude est notamment menée pour définir des scénarios de desserte d'un trajet Pont de Sèvres - Vélizy - Les Ulis, dont certains peuvent passer par Jouy (HEC).

Le Département et VGP portent activement cette démarche. Ils s'engagent à continuer de mobiliser leur ingénierie sur le sujet ainsi qu'à tout mettre en œuvre, une fois le scénario validé, pour permettre sa réalisation.

d - Le projet de l'allée des Mortemets : cf & 4.3.1

e - Le projet de liaison cyclable entre Buc, Toussus-le-Noble et les Loges-en-Josas :

Ce projet est situé sur l'itinéraire Paris - Mont St Michel, il est inscrit au schéma des véloroutes et voies vertes du CG78 et il constitue également un axe fort du plan vélo de l'agglomération. L'objectif du projet est notamment de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons, y compris ceux liés aux zones d'activités desservies pour ainsi en fiabiliser un élément d'attractivité.

Ce projet mobilisera donc les différents partenaires, tant sur le plan technique que sur le plan financier, en utilisant prioritairement les dispositifs de droit commun, pour aboutir dans les meilleurs délais.

5.2.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets

Il est ainsi convenu que :

- les partenaires œuvreront auprès de l'Etat et de la Région pour étudier la promotion d'usages innovants des infrastructures routières majeures en réinterrogeant leurs fonctions dans une vision de long terme et dans l'objectif d'envisager ces solutions pour desservir les sites stratégiques du territoire. Il s'agira notamment de promouvoir des nouveaux systèmes de mobilité (co-voiturage, trains de véhicules, gares autoroutières,...), et la création de pôles de services sur les nœuds autoroutiers (conciergeries, commerces,...); les partenaires s'associeront mutuellement aux réflexions et lanceront les études nécessaires pour rendre ces potentiels réalisables;
- les partenaires s'impliqueront dans la réalisation des projets nécessaires à la structuration des mobilités de l'axe Nord Sud de l'OIN ;
- VGP poursuivra les études de desserte de Satory, pour trouver des solutions à très court, moyen et long terme, en cohérence avec les projets urbains prévus sur le plateau ; elle y associera le Département qui les financera dans le cadre du CPRD conformément au plan de financement qui y est prévu ; ;
- les partenaires mettront tout en œuvre, de façon très opérationnelle et à court terme, pour répondre à l'enjeu de sécurisation des liaisons douces entre Buc, Toussus-le-Noble et les Loges-en-Josas.

5.3 - Faire des gares de véritables plates-formes multimodales et renforcer les centralités urbaines et la mixité fonctionnelle

La transformation des gares en lieux de centralité constitue une priorité opérationnelle des partenaires, en tant qu'elle est un axe fort de leurs politiques d'aménagement. Principe directeur d'urbanisation, cet objectif s'inscrit dans la politique générale du Grand Paris de polarisation du développement aux abords des gares nouvelles ou reconfigurées du métro automatique.

5.3.1 - L'articulation entre projets urbains et pôles d'échanges

L'arrivée prévue des deux gares du métro Grand Paris express, à Satory et Versailles Chantiers, donne l'occasion d'anticiper les conditions de leur insertion urbaine et fonctionnelle.

A Satory, la création d'une nouvelle gare multimodale est au cœur du projet urbain. Impérative pour le développement du plateau et l'accessibilité du cluster, les conditions de réalisation de ce projet de gare doivent être intégrées dès la première phase de développement du futur quartier urbain. C'est pourquoi les partenaires conviennent-ils de mobiliser les acteurs publics au plus haut niveau, afin d'actionner les différents leviers utiles à la libération du foncier permettant de créer la gare et le développement urbain adjacent.

A Versailles Chantiers, la ville réalise une opération d'aménagement du nouveau quartier de gare, dans le prolongement de la réhabilitation du pôle d'échanges multimodal. C'est une opération stratégique d'envergure métropolitaine. A la fois entrée de ville et porte de l'OIN Paris Saclay, elle doit être en mesure d'accueillir à terme la gare du métro du Grand Paris express et répondre aux impératifs de programmation urbaine de dimension régionale. Le futur quartier de gare a vocation à devenir une nouvelle centralité urbaine attractive et vivante, intégrant de nouvelles fonctions et usages. La programmation immobilière prévue par la ville concernant les 2 lots (Est et Ouest) dégagés prévoit une répartition équilibrée entre activités/bureaux et logements (25% de logements sociaux) et la création d'une offre de stationnement souterrain de 385 places. L'enjeu porté par les partenaires consiste à mettre en œuvre les conditions de cette intensité urbaine et fonctionnelle avec des éléments de programmation ad hoc.

En particulier, le Département des Yvelines ayant prévu la couverture en Très Haut Débit de la totalité du territoire à l'horizon 2020, l'innovation dans les services offerts est un objectif à poursuivre conjointement pour maximiser l'avance du territoire dans ce domaine. Ces services renforcés aux populations doivent pouvoir trouver des lieux physiques de référence, dont les pôles gares peuvent être un exemple type.

5.3.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets

Il est ainsi convenu que :

- la ville de Versailles portera la dimension métropolitaine dans ses projets de développement urbain et de déplacement, notamment en termes de programmation d'équipements et de desserte des sites de projet, en préfiguration des 2 gares du Grand Paris express ;
- les partenaires s'engagent à mener des réflexions programmatiques conjointes sur de nouvelles fonctions urbaines innovantes, adaptées notamment à une localisation telle que celle d'un pôle gare, et autour des nouveaux services de mobilité et nouveaux usages liés au fonctionnement dématérialisé et à l'économie numérique (tiers lieux, etc...).

5.3.3 - Le pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers (PEM Versailles Chantiers)

Le programme et le financement de ce PEM sont régis par l'avenant à la convention initiale de financement, notifié le 10 octobre 2012 après signatures des maîtres d'ouvrages (SNCF, RFF, Ville de Versailles) et financeurs (Etat, RIF, CG78 et STIF).

Cet avenant rappelle le contexte, l'historique et le programme de ce projet ; c'est pourquoi sa rédaction est reprise en l'état.

a - Genèse et évolution du projet :

La gare de Versailles-Chantiers est un des pôles majeurs de desserte et de correspondance du réseau ferroviaire francilien, desservi quotidiennement par 560 trains de voyageurs (RER, transilien, TER, intercités et TGV) et par 29 lignes de bus. Construite en 1932 et comprenant une unique passerelle desservant les 4 quais, elle ne répond plus aux exigences de qualité de service, de confort et de sécurité. Fréquentée par 64 000 voyageurs par jour, dont 40 % en correspondance, la gare connaît de nombreux dysfonctionnements : espaces voyageurs et accès aux quais saturés, arrêts de bus dispersés, site enclavé, accès routiers difficiles.

C'est pourquoi en 2005, un projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) a été élaboré conjointement à un projet urbain contigu porté par la Ville de Versailles et avec lequel il présentait de nombreuses interfaces.

Il se décomposait en deux phases :

- une première phase dont une partie des travaux était financée au titre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006,
- une deuxième phase, non financée.

Le schéma de principe du PEM a été approuvé par le Conseil du STIF du 19 juin 2001 et a recueilli un avis favorable lors de la procédure d'enquête publique menée en 2005. L'avant-projet et la convention de financement de l'opération ont ensuite été approuvés par le Conseil du STIF du 20 septembre 2006 et par la Commission Permanente de la Région du 19 octobre 2006 (CP n° 06-876).

Depuis le printemps 2008, de nouvelles réflexions ont été engagées sur le projet urbain à l'initiative de la ville de Versailles, à l'interface avec le projet de transport. Le projet urbain s'inscrivant à long terme et présentant des évolutions fonctionnelles importantes, l'idée directrice des partenaires consistait à « désimbriquer » le projet transport du projet urbain.

b - Le nouveau projet :

Un certain nombre de points du projet (bâtiment accueillant les services ferroviaires, disposition de la gare routière, modalités de franchissement des étangs Gobert, etc.) a été retravaillé au cours de l'année 2009 entre les trois maîtres d'ouvrage. Ce travail a abouti à un schéma d'aménagement qui optimise les fonctionnalités et les coûts du PEM.

Les financeurs et les maîtres d'ouvrage se sont alors accordés pour entamer des études d'avant-projet modificatif sur la base de ce schéma. Les caractéristiques du projet de PEM ayant ainsi évolué de manière substantielle, il est apparu nécessaire de conduire une nouvelle procédure d'enquêtes publiques conjointes incluant une mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme, qui s'est tenue du 3 mars au 4 avril 2011.

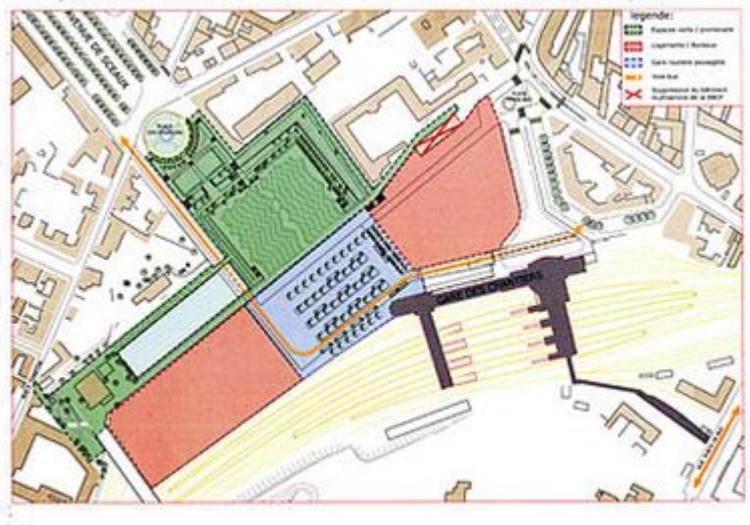
Une partie des travaux a été réalisée dans le cadre de la convention initiale : il s'agit des travaux de la Porte de Buc décomposés comme suit :

- la création d'une entrée à la gare depuis la rue Porte de Buc, sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF et de RFF, mise en service en février 2011,
- le réaménagement de la rue de Porte de Buc avec la réalisation de travaux de voirie et le réaménagement de 6 postes à quai, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles, mis en service en septembre 2010.

Parallèlement, les financeurs que sont l'Etat, la Région Ile de France et le Département des Yvelines ont confirmé leur soutien au projet par un apport complémentaire de 10 millions Euros (valeur janvier 2008). Cet accord a été concrétisé par la signature du contrat spécifique transport par l'Etat et la Région, le Département apportant cette contribution via le CDEY (contrat de développement équilibré des Yvelines).

Dans ce contexte, l'avenant à la convention de financement vise à :

- préciser les nouveaux périmètres et coûts des travaux,
- préciser les modes de financement permettant de concrétiser ce nouveau projet de pôle,
- amender le contrat de pôle d'avril 2005 relatif au pôle d'échanges de Versailles-Chantiers.



Aujourd'hui le projet se décompose en :

- phase 1 : accès au pôle, la rénovation, le réaménagement et l'extension du bâtiment gare, aménagements d'inter modalité réalisés sous maîtrise d'ouvrage unique de la ville de Versailles, pour lesquels un financement complémentaire est apporté par l'État, le Conseil régional d'Île-de-France et le Conseil général des Yvelines.
- Phase 1 bis : parc relais, local vélos
- Phase 2 : tranche 2 du bâtiment gare.

L'avenant porte uniquement sur la phase 1.

c - Le détail des travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles :

Au titre des financements de droit commun, du PDU, de la convention particulière transports « 2011-2013 » validée entre l'État et la Région Île-de-France et du contrat de développement équilibré des Yvelines, il s'agit des études et travaux à réaliser relatifs à :

- la démolition de la halle fret,
- la création d'un ascenseur entre le parc relais et la galerie de liaison,
- la création d'une gare routière de 14 postes à quais,
- l'aménagement d'un parc de stationnement provisoire pendant la durée des travaux,
- l'amélioration de l'accessibilité et la réorganisation des circulations routières : carrefour Poincaré, rue de l'abbé Rousseaux, parvis de la gare, carrefour des Francine,
- le prolongement de l'avenue de Sceaux.

Avec les études et travaux déjà réalisés (rue de la Porte de Buc, promenade gare des Chantiers/rue Edouard Charton, étude de faisabilité et d'avant-projet), le montant des travaux d'inter modalité est de 15,957 millions d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2005, soit 22,277 millions d'euros HT à celles de janvier 2015.

5.3.4 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet

Pour ces études et travaux, l'Etat, la Région Ile-de-France et le Conseil général des Yvelines apportent chacun une enveloppe globale et forfaitaire de 4 166 447 euros. La ville de Versailles finance à hauteur de 2, 833 M € (CE 2015), soit 18,48%.

a - Le coût et financement de l'opération

Dans le cadre de la présente convention opérationnelle, le Département apportera une contribution forfaitisée d'un montant de 4,166 M€ (CE 2015), conformément aux articles 7, 8 , 9, portant sur la modification du « coût de l'opération, coût d'objectif par Maître d'ouvrage », « financement de l'opération» et « l'ajustement des échéanciers » ainsi que les tableaux 3 et 4 de référence en CE 2005 et 2015 de l'avenant assorti de l'annexe 1 « Tableau de référence donnant la répartition par source de financement ».

Cette contribution vient compléter la subvention de 8,287M€ apportée par le Conseil Général dans le cadre du soutien tel que prévu dans le Contrat de Projet Etat Région 2000-2006.

b - Le délai et le calendrier de réalisation

Ils seront conformes aux termes de l'article 6 de l'avenant portant sur la modification du « Délai et calendrier de réalisation » et de l'annexe 2 « Calendrier prévisionnel des travaux ».

Comme pour l'Etat et la Région, la participation du Conseil général s'effectuera en fonction de l'avancement des travaux, par appel de fonds de la Ville de Versailles dans la limite de 4 166 447 euros correspondant à 27,17% du montant de l'enveloppe précitée.

Au-delà de 2005, les subventions accordées par le Département des Yvelines, dans le cadre du CDEY, ne seront plus actualisables. A ce titre, le montant actualisé à janvier 2015 de 4,166 M€ est considéré comme forfaitaire. Tous les postes sous Maîtrise d'ouvrage de la ville au titre de l'inter modalité sont fongibles.

Il est ainsi convenu que :

- **Le Département apportera via le CDEY une contribution au projet du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers à hauteur de 4,166 M€, en sus de sa contribution au titre du CPER 2000-2006 ;**
- **Versailles accompagnera le Département dans l'ambition de mener des projets de recherche et d'innovation à travailler sur le PEM de Versailles Chantiers (cf § 3.2.1.c) et dans leurs déploiements dans la ville ; elle mobilisera ses équipes au service de cette ambition.**

5.3.5 - Le projet d'insonorisation du pont des Chantiers :

L'insonorisation du Pont ferroviaire des Chantiers est un projet qui s'inscrit dans le prolongement du réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers. Ce projet permettra :

- d'améliorer les conditions de vie des riverains,
- de contribuer à améliorer la qualité urbaine de l'une des entrées de ville de Versailles,
- d'accompagner la mutation du quartier de la gare des Chantiers.

5.3.6 - Les conditions partenariales de mise en œuvre du projet

Une étude technique a été menée par RFF, maître d'ouvrage. Le coût estimé des travaux est de 1,5 M€ HT.

La Région et l'Etat ont donné un accord de principe sur leur financement (sollicités chacun à hauteur de 350 k€, dans le cadre du contrat de performance Etat – RFF pour la part Etat, dans le cadre du GP3 du CPER pour la Région).

Le Département apportera son soutien à ce projet à hauteur 35 000 € HT (soit 2,5% du coût global). Cette opération est soumise aux modalités de paiement classiques du Département. La subvention sera versée à Versailles Grand Parc, et non au maître d'ouvrage RFF.

Il est ainsi convenu que :

- Versailles Grand Parc assurera la coordination des travaux entre le pôle d'échanges de Versailles Chantiers et les travaux d'insonorisation du pont ferroviaire des Chantiers ;
- le Département apportera une contribution au projet à hauteur de 35 000 €, qui sera versée à Versailles Grand Parc.

a - Les autres financements mobilisés sur Versailles Chantiers :

Le contrat départemental (CG78-ville de Versailles) approuvé le 22 juin 2012 : 300 K€

La Ville de Versailles bénéficie d'un contrat départemental, au sein duquel ont été inclus des travaux d'aménagement connexe au PEM. Ces aménagements sont conçus dans l'objectif de valoriser et de désenclaver Versailles Chantiers en créant des espaces publics qualitatifs sur les plans urbain et paysager. Il s'agit plus particulièrement de :

- la création d'un jardin public sur le site des étangs Gobert,
- la restauration du bassin des Francine et la mise en valeur du site.

Le montant de ces opérations s'élève à 1 650 000 € (valeur 2012), les subventions du Département prévues au titre de ce contrat départemental étant de 300 000 €. Les travaux sont réalisés sur 2012/2014.

Le financement des pistes cyclables : 39 K€

Dans le cadre du programme d'aide aux projets locaux de circulations douces, le Conseil général a décidé, par délibération du 16 novembre 2012, d'allouer 39 000 € pour l'aménagement d'un itinéraire cyclable sur le site des étangs Gobert. Par ailleurs, la CAVGP finance également ces pistes par son dispositif de droit commun et en application de la décision du 12 octobre 2012, à hauteur de 140 000€.

Le financement du terrain de sport : 39,97 K€

Au titre du programme de soutien aux équipements sportifs nécessaires à la pratique de l'éducation physique et sportive en collèges, le Conseil général a approuvé le 18 janvier 2013 l'attribution d'une subvention de 39 970 € pour les travaux d'aménagement d'un plateau multisports sur le site des étangs Gobert.

5.4 - Corriger les dysfonctionnements des déplacements routiers au sein du cluster

5.4.1 - La desserte du site de Satory

L'une des clés de réussite du projet de l'installation du cluster de la mobilité sur Satory, et plus largement du développement urbain de ce site, reste la mise à niveau et le développement de sa desserte et de son accessibilité, qui restent un frein majeur.

Au-delà des études à mener de façon prioritaire sur la desserte du site à très court, moyen et long terme, par des transports en commun et des solutions innovantes (cf. § 3.3.2.1), les partenaires s'engagent conjointement sur des projets devant contribuer à cette desserte :

- reconfiguration du carrefour du cerf-volant et de la rue de la Porte de Buc ;
- la poursuite du projet de maillage RD 938- RD91, piloté par le Département, étant entre-autres notamment conditionnée par la réponse de l'Etat relative au calendrier du réaménagement de l'échangeur RD91/RN12

5.4.2 - Les conditions partenariales de mise en œuvre des projets

Il est ainsi convenu que :

- les partenaires lanceront les études nécessaires à l'amélioration des maillages et accessibilité routière du site de Satory ;
- les partenaires œuvreront auprès de l'Etat, de la Région et du STIF pour étudier les possibilités de mise en place d'usages innovants sur les infrastructures routières permettant de desservir Satory (cf §3.2).
- le Département et VGP travailleront conjointement sur les projets routiers :
 - sur le carrefour du cerf-volant et de la rue de la Porte de Buc, le Département et VGP travailleront conjointement sur les questions foncières et techniques afin d'élaborer un projet commun ; ils porteront ensemble ce projet auprès des acteurs concernés (DIRIF, ONF ...) ;
 - sur la poursuite du projet de maillage RD 938-RD91, piloté par le Département, étant entre-autres conditionnée par la réponse de l'Etat relative au calendrier du réaménagement de l'échangeur RD91/RN12 ;
 - le Département pilotera les échanges avec l'Etat relatifs au réaménagement de l'échangeur RD91/RN12 qui conditionne le développement du secteur de Satory, VGP s'impliquant à ses côtés.

6 - Les engagements des partenaires de la présente convention

Portés par une même ambition territoriale et d'accord sur les leviers opérationnels prioritaires pour la réaliser, les partenaires de la présente convention, le Conseil général, la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc et la ville de Versailles, s'engagent à mobiliser leurs moyens techniques, opérationnels, financiers, juridiques et réglementaires.

Pour chacune des opérations structurantes, objets de la présente convention, les engagements respectifs ou modalités de contribution de chacun des partenaires à leur réalisation effective sont précisés dans le corps de la convention. Les partenaires s'engagent à développer les partenariats d'ingénierie et opérationnels nécessaires avec les établissements publics présents sur le territoire et en particulier l'Etablissement Public Paris Saclay (EPPS) et l'Etablissement Public Foncier des Yvelines (EPFY).

Le respect de ces engagements constitue le fondement de la présente convention opérationnelle. Le non-respect des engagements conduira à sa résiliation.

6.1 – Les engagements du Conseil général

Le Conseil général des Yvelines s'engage à consacrer des financements exceptionnels au développement du territoire de Versailles Grand Parc. Lorsqu'elle n'est pas chiffrée dans la présente convention, sa participation financière aux projets jugés leviers pour le territoire sera déterminée par avenant, en fonction de l'avancement opérationnel de l'ensemble des projets leviers financés. Ces avenants seront soumis pour approbation aux Assemblées délibérantes des partenaires.

La maîtrise d'ouvrage propre du Département pourra être mobilisée en accompagnement de la mise en œuvre des projets prioritaires, notamment sur les volets accessibilité et numérique.

La mobilisation des dispositifs de droit commun sur des opérations d'accompagnement ou connexes est par ailleurs un objectif du Département.

Le Département mobilisera, en outre, son ingénierie au service de la concrétisation des projets et de leur pilotage partenarial.

6.2 – Les engagements de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc et de la ville de Versailles

Comme détaillé dans le corps de la convention, la CA VGP et Versailles, en tant que maîtres d'ouvrage de certaines opérations, s'engagent à :

- assurer la bonne réalisation des opérations et à garantir l'atteinte des objectifs de développement qui y sont attachés ;
- assurer la prise en charge de tout dépassement financier éventuel ;
- assurer l'inscription sur leur budget d'investissement des crédits nécessaires pour assurer la bonne réalisation et l'achèvement des opérations.

Compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme réglementaire, la CAVGP et la ville de Versailles s'engagent à accompagner et faciliter la mise en œuvre des opérations leviers prioritaires dans le respect des lois et règlements en vigueur.

7 – Les modalités d'exécution de la présente convention opérationnelle :

La présente convention opérationnelle adoptée en déclinaison du contrat cadre du CDEY Versailles Grand Parc, Vélizy, Saint Quentin en Yvelines, est conclue pour la même période 2013-2016.

Elle prend effet à la date de signature de l'ensemble des parties.

7.1 – Calendrier de mise en œuvre

Centrée sur les opérations à fort effet levier pour la réussite du projet Paris Saclay, l'enjeu de la présente convention est d'assurer leur mise en œuvre coordonnée. Il s'agit en effet de valoriser de concert les différents potentiels du territoire et ainsi de garantir un développement équilibré. C'est la condition d'atteinte des objectifs partagés et un impératif pour éviter toute forme de spécialisation fonctionnelle et territoriale.

Bien qu'à des stades de définition et de mise en œuvre différents, chacune des opérations visées dans le contrat fera l'objet d'un avancement opérationnel régulier et ces progressions seront articulées entre elles. De cet avancement coordonné dépendra le versement des financements exceptionnels du Département d'une part, l'engagement financier du Département sur d'autres projets à fort effet levier d'autre part (cf § 4.1).

Le calendrier opérationnel simplifié, annexé à la présente convention, met en regard chacune des opérations. Sa mise à jour sera réalisée au moment de l'adoption des avenants visés au point 5.2 suivant.

7.2 – La mise en œuvre de présente convention

Un comité de pilotage de la présente convention sera organisé une fois par an. Il réunira le Président du Conseil Général des Yvelines, le Président de Versailles Grand Parc et le Maire de Versailles. Il présentera un point d'avancement des projets opérationnels et de leur financement, il confirmera la poursuite de l'ambition territoriale partagée, il validera les projets leviers à financer conjointement de façon prioritaire et leurs plans de financement. Il pourra être réuni plus fréquemment en tant que de besoin.

Suite aux décisions prises par ce comité de pilotage, des avenants actualiseront la présente convention, tant sur les aspects stratégiques, opérationnels que financiers. Ils donneront lieu à des versions consolidées de la présente convention. Un bilan financier global et détaillé, annuel d'une part, consolidé d'autre part, sera joint en annexe à la présente convention après avoir été présenté au comité de pilotage.

Afin d'assurer la bonne exécution de la présente convention, les partenaires s'engagent à faire travailler leurs services de concert pour concrétiser l'ambition et les projets ainsi décrits. Au-delà des travaux partenariaux qui seront menés sur les projets inscrits dans la présente convention, une réunion technique semestrielle, organisée entre le Conseil général, la CA VGP et la ville de Versailles, permettra le suivi et la mise en œuvre de la présente convention.

Ces réunions permettront de faire un état des lieux complet de l'avancement de chacune des opérations :

- état avancement opérationnel, bilan financier et calendrier opérationnel ;
- analyse des contraintes foncières et réglementaires et diagnostic des outils et dispositions mises en place par les parties pour les leviers ;
- échange sur les partenariats mis en œuvre avec les établissements publics, la CCI, etc ;
- point d'étape sur l'élaboration et la mise en cohérence des différents cadres de contractualisation avec l'Etat (CDT) et la Région (GP 3).

Projet de calendrier opérationnel des opérations financées par la présente convention

	Ambition stratégique	Levier opérationnel	Actions prioritaires bénéficiant d'un soutien financier	Maître d'ouvrage	Nature de l'action	Montant de l'opération en HT	Subvention ou participation du Département des Yvelines	Part de la communauté d'agglomération de VGP	Part de la ville de Versailles	Période de réalisation
1	Conjuguer l'attractivité résidentielle et les équilibres habitat-emploi	Préserver la qualité du cadre de vie et promouvoir l'image du territoire	L'aménagement de l'allée des Mortemets et développement du réseau de circulations douces	CA Versailles Grand Parc	Etudes et travaux	2, 340 M€	0,73 M€	0,73 M€		2012-2013
2	Mailler le territoire avec les grands pôles métropolitains	Faire des gares de véritables plateformes multimodales et renforcer les centralités urbaines et la mixité fonctionnelle	PEM Versailles Chantiers	Ville de Versailles	Etudes et Travaux	15,333 M€	4,166 M€		2,883 M€	2012-2016
			Insonorisation du pont des chantiers	CA Versailles Grand Parc	Etudes et Travaux	1,5 M€	0,035 M€	0,34 M€		2014-2015
	TOTAL					19,173 M€	4,931 M€	1,07 M€	2,883 M€	