CENTRE OPÉRATIONNEL BUS
Versailles



# Dossier de concertation préalable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la ville de Versailles

Concertation du 12 novembre au 04 décembre 2026

îledeFrance mobilités

# Sommaire

**1. Préambule ..... 3**
**2. Objectifs et caractéristiques principales ..... 4**
2.1. Objectifs du projet ..... 4
2.2. Caractéristiques principales du projet ..... 4
**3. Le porteur du projet et ses partenaires ..... 8**
**4. Modalités de la concertation ..... 9**
4.1. Cadrage de la démarche ..... 9
4.1.1. Nécessité d'une concertation ..... 9
4.1.2. Objectifs de cette concertation ..... 9
4.1.3. Modalités de concertation ..... 10
4.2. Déroulement de la concertation préalable ..... 10
4.2.1. Comment s'informer ? ..... 10
4.2.2. Comment donner son avis ? ..... 10
4.3. Les suites de la concertation ..... 11
**5. Documents d'urbanisme et de planification concernés par le projet ..... 12**
5.1. Articulation du projet avec les politiques d'urbanisme et de transports ..... 12
5.1.1. Le SDRIF-E ..... 12
5.1.2. Le plan des mobilités d'Ile-de-France 2030 ..... 14
5.2. Articulation du projet avec le PLU de Versailles ..... 14
5.2.1. Le PADD ..... 14
5.2.2. Les OAP ..... 16
5.2.3. Le règlement ..... 18
5.2.4. Conclusion ..... 22
**6. Planning prévisionnel des prochaines étapes ..... 23**
**7. Annexe : Délibération IDFM relative à la concertation ..... 24**

# Table des illustrations

**Illustration 1 : Localisation du projet sur la commune de Versailles ..... 6**

**Illustration 2 : Plan de principe du projet ..... 7**

**Illustration 3 : Localisation du projet vis-à-vis des orientations du SDRIF-E (source : https://cartoviz2.institutparisregion.fr) ..... 13**

**Illustration 4 : Cartographie de la trame verte de la commune de Versailles (source : PLU de Versailles, PADD) ..... 15**

**Illustration 5 : Cartographie de l'OAP du secteur Matelots-Mortemets (source : PLU de Versailles, OAP) ..... 16**

**Illustration 6 : Cartographie de l'OAP du secteur Pion (source : PLU de Versailles, OAP) ..... 17**

**Illustration 7 : Extrait du plan de zonage du PLU de Versailles (source : PLU de Versailles, zonage graphique) ..... 18**

# 1. Préambule

Le projet de construction d'un Centre opérationnel de bus s'inscrit sur la commune de Versailles. Il consiste en la création d'une zone permettant la gestion des bus du réseau de transport en commun de la ville.

Ile-de-France Mobilités (IDFM) est l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France. À ce titre, elle gère notamment le fonctionnement du réseau urbain de bus de l'agglomération versaillaise dont dépend l'actuel centre opérationnel de remisage et d'entretien des bus situé sur le lieu-dit des Mortemets à Versailles, à environ 2,3 km à l'est du site retenu pour le projet. Ce centre opérationnel existant va être supprimé.

Le projet de construction de ce centre opérationnel de bus est alors nécessaire pour compenser la suppression de l'actuel centre opérationnel de bus de la zone des Mortemets.

**Ile-de-France Mobilités porte la réalisation de ce projet de centre opérationnel sur le site de la virgule de Saint-Cyr à Versailles.**

Le projet doit faire l'objet d'une Déclaration de projet afin de faire reconnaître l'intérêt général de l'opération et faire évoluer le PLU par voie de mise en compatibilité. Dans le cadre de cette mise en compatibilité, une évaluation environnementale est nécessaire. À ce titre, le projet doit faire l'objet d'une concertation préalable spécifique au document d'urbanisme, en application du Code de l'urbanisme (article L.103-2).

**La concertation préalable se déroulera du 12/11/2026 au 04/12/2026 inclus.**

Le présent dossier introduit l'analyse de la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Versailles, rendue nécessaire pour les besoins du projet. Il précise également les modalités d'information et de participation du public dans le cadre de cette procédure de concertation et les suites qui seront données à cette concertation.

# 2. Objectifs et caractéristiques principales

## 2.1. Objectifs du projet

L'établissement Public du Château de Versailles (EPV) est propriétaire du foncier du site de remisage et d'entretien actuel des bus sur la zone des Mortemets, et souhaite récupérer ce foncier situé très proche du château de Versailles en vue de le renaturer. Pour assurer cette renaturation, le centre de remisage actuel des bus sera alors supprimé. Le centre doit donc être déplacé afin de continuer à assurer le bon fonctionnement du service de transport en commun.

Dans ce contexte, l'EPV a proposé à Ile-de-France Mobilités une emprise dite de la virgule de Saint-Cyr, localisée au sud-ouest du territoire communal de Versailles.

Ce déplacement est également l'opportunité, via l'aménagement de toute pièce du site, d'améliorer la flotte de bus avec un projet d'électrification de cette flotte qui sera composée de 140 bus, tout en offrant des conditions optimales de travail pour les salariés.

## 2.2. Caractéristiques principales du projet

Un centre opérationnel de bus est un site où sont stationnés, entretenus et gérés les bus du réseau de transport en commun avant et après leur mise en circulation journalière sur les différentes lignes. Ce site abrite nécessairement des locaux à destination du personnel travaillant à l'entretien des bus et à leur utilisation.

Ces centres opérationnels sont indispensables au bon fonctionnement du réseau de transport en commun puisqu'ils permettent :

- le stationnement sécurisé des bus qui ne sont pas en circulation (stationnement nocturne, stationnement des bus de secours) ;
- l'entretien régulier des bus ainsi que leur ravitaillement afin d'assurer de bonnes conditions en circulation ;
- la réparation des bus endommagés afin de maintenir une flotte disponible et suffisante ;

- la mise en place de locaux à destination du personnel travaillant à l'assurance d'une bonne efficacité du réseau de bus : chauffeurs, agents d'exploitation pour l'entretien des bus, bureaux administratifs.

Le site regroupera :

- des aires de remisage des bus (stationnement) ;
- des ateliers de maintenance et de réparation ;
- une station de lavage des bus ;
- une station pour le ravitaillement des bus : carburant et bornes de recharge électrique ;
- des locaux et zones dédiées au personnel : locaux administratifs, vestiaires, salles de repos, bureaux, zones de stationnement réservées, etc. ;
- des équipements nécessaires à l'entretien et à la réparation des bus : ateliers mécaniques, cabines de peinture, zones de stockage de matériel (pièces de rechange, matériel technique, pièces usagées destinées à être évacuées en filière agréée,...).

L'accès au futur centre opérationnel se fera depuis la route départementale 10. À ce titre, le carrefour routier sera repris afin de sécuriser et de fluidifier le trafic routier.

Le projet prévoit une situation mixe avec des bus thermiques et des bus électriques pour les 5 premières années d'exploitation. À terme, 5 ans après sa mise en service, il est prévu un parc de bus 100 % électrique.

Le site de la virgule de Saint-Cyr, sélectionné pour le déplacement du centre opérationnel, présente les avantages suivants :

- accès direct depuis la route départementale 10, de dimensions suffisantes pour la circulation de bus de ville et pouvant absorber le trafic engendré par l'activité généré par un centre de remisage de bus (entrée/sortie de bus à des heures régulières en journée, entrée/sortie du personnel) ;
- site en sortie de ville et éloigné des habitations les plus proches, permettant de limiter les répercussions de nuisances notamment liées à la circulation des bus ;
- site localisé à proximité du tram T13, de la gare de Saint-Cyr et du parking relai, permettant un accès aisé pour le personnel travaillant sur le site ;
- site ayant déjà fait l'objet d'un remaniement car ayant servi de base-vie et de zone de stockage temporaire de matériaux pour les travaux du tram T13. Le projet permet alors de réutiliser cette friche.

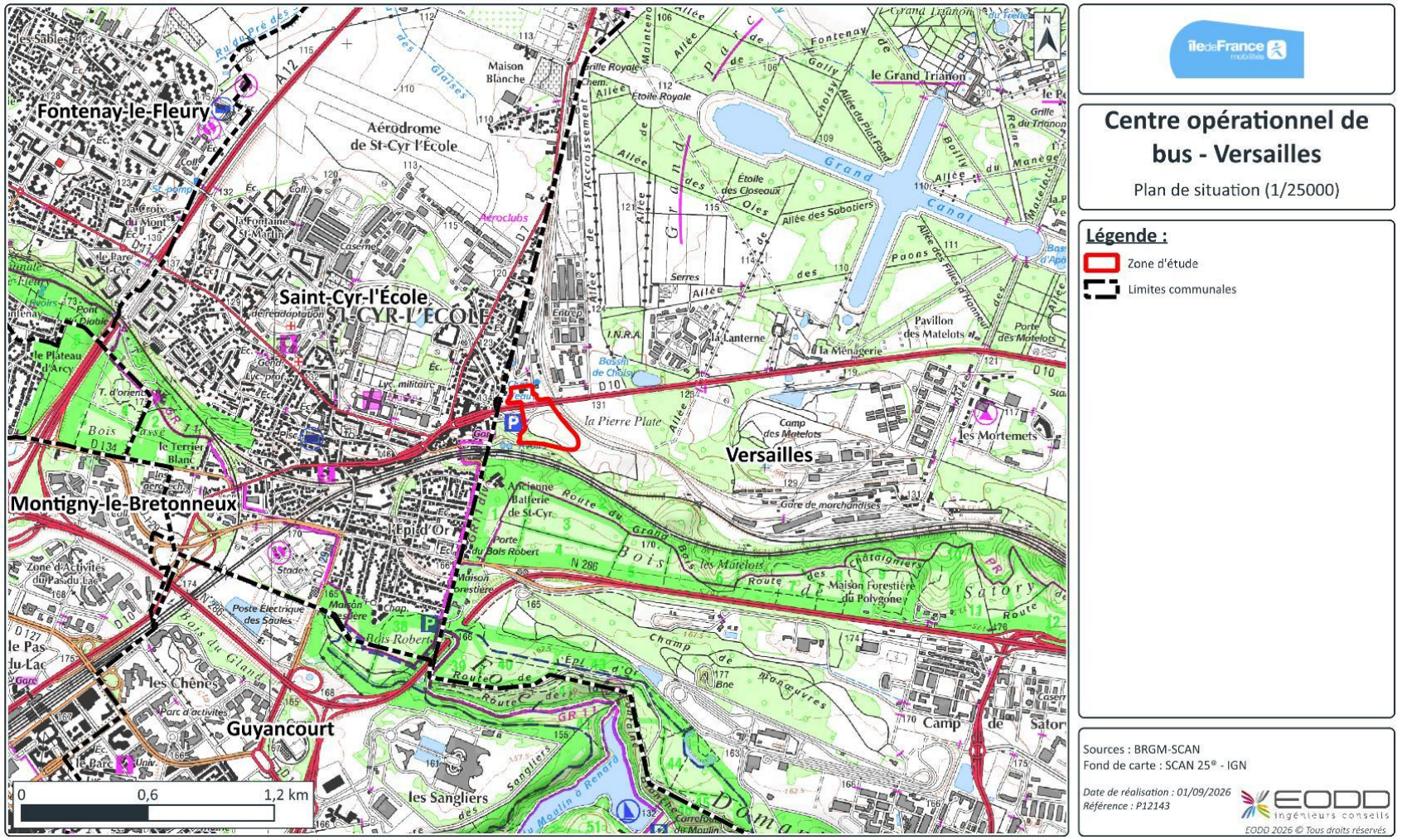



*Illustration 1 : Localisation du projet sur la commune de Versailles*

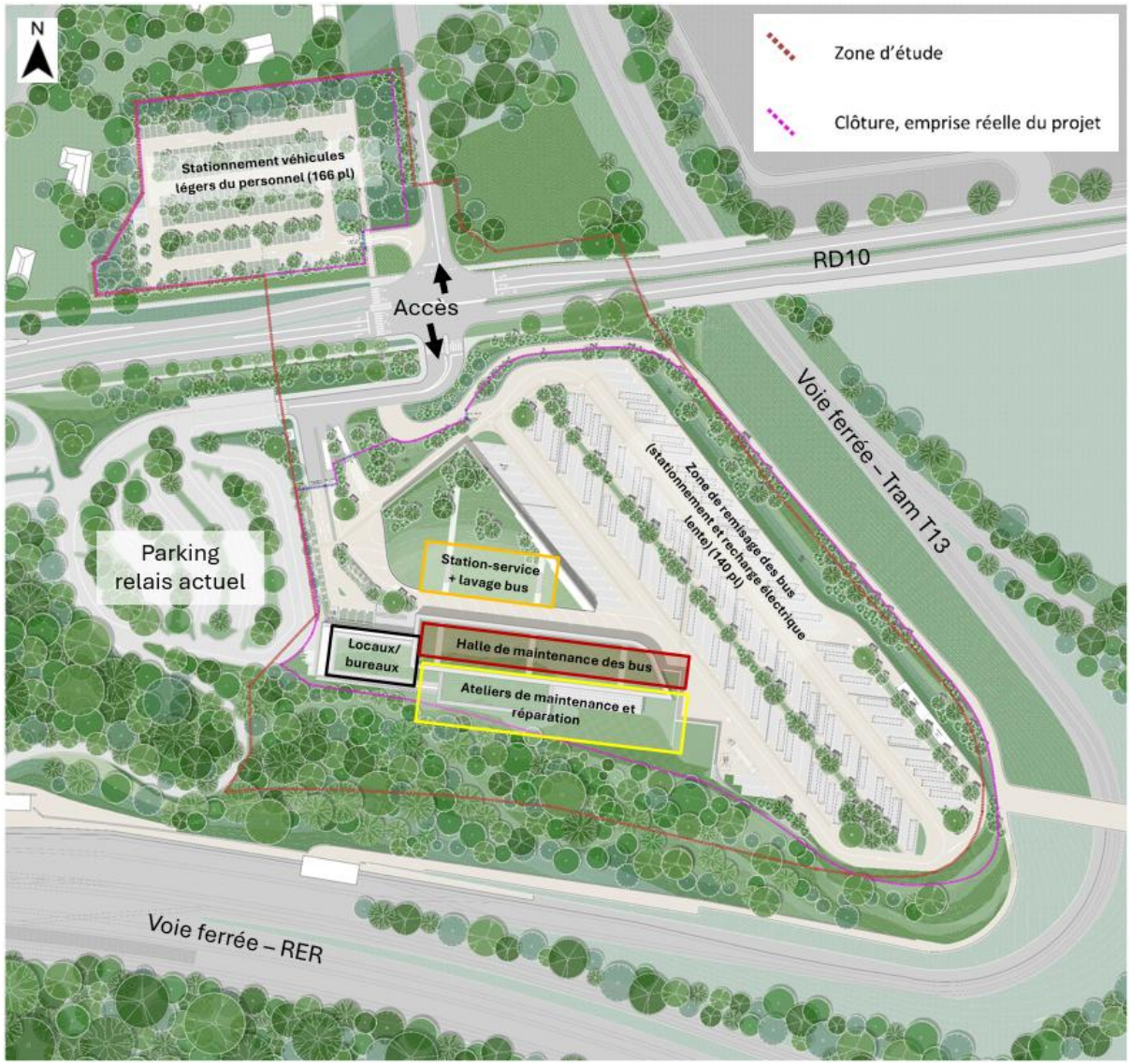



*Illustration 2 : Plan de principe du projet*

# 3. Le porteur du projet et ses partenaires

Ile-de-France Mobilités (IDFM) est l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France. À ce titre, elle gère notamment le fonctionnement du réseau urbain de bus de l'agglomération versaillaise dont dépend l'actuel centre opérationnel de remisage et d'entretien des bus de la zone des Mortemets, localisée à Versailles).

**Ile-de-France Mobilités porte la réalisation de ce projet de centre opérationnel sur le site de la virgule de Saint-Cyr à Versailles.**

Le projet est réalisé sur le territoire de la ville de Versailles.

Le projet est réalisé sur une emprise foncière appartenant à l'établissement public du Château de Versailles.

# 4. Modalités de la concertation

## 4.1. Cadrage de la démarche

### 4.1.1. Nécessité d'une concertation

Le projet de reconstruction du centre opérationnel de bus de Versailles va entrainer une évolution de certaines dispositions du Plan local d'urbanisme (orientations d'aménagement et de programmation, Programme d'aménagement et de développement durable, règlement) qui sont de l'ordre de la révision, nécessitant alors une évaluation environnementale.

**Conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Versailles étant soumise à évaluation environnementale, celle-ci doit faire l'objet d'une concertation préalable.**

### 4.1.2. Objectifs de cette concertation

La présente concertation, en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, a pour objectif :

- de présenter les évolutions nécessaires du Plan local d'urbanisme pour la réalisation du centre opérationnel de bus ;
- d'assurer la bonne information du public ;
- de recueillir les remarques, observations et propositions du public sur les dispositions proposées, et les intégrer dans la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec le projet.

### 4.1.3. Modalités de concertation

Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et toutes les personnes concernées, d'une durée minimum de 3 semaines, comprendront :

- une publicité préalable, dans la commune concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- un dispositif de consultation du public adapté aux caractéristiques du projet, prévoyant notamment un dépôt d'avis en ligne du public.

Pour la mise en œuvre de cette concertation, Ile-de-France Mobilités s'engage à veiller au respect des principes suivants :

- égalité de traitement : accorder à chaque contribution la même valeur quels que soient son sens et son auteur ;
- argumentation : privilégier une approche plus qualitative que quantitative des contributions ;
- inclusion : veiller à l'accessibilité de tous les publics au dispositif mis en œuvre

Un bilan sera réalisé à l'issue de la concertation et rendu public.

## 4.2. Déroulement de la concertation préalable

### 4.2.1. Comment s'informer ?

En consultant le présent dossier de concertation disponible :

- sur l'espace numérique dédié au projet : https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/cob/cob-versailles ;
- en version papier, dans les locaux de la mairie de Versailles.

### 4.2.2. Comment donner son avis ?

La présente concertation est organisée sur le territoire de la commune de Versailles.

Elle se déroulera du 12/11/2026 au 04/12/2026 inclus.

**Vous pouvez donner votre avis durant la période dédiée à la concertation :**

- sur l'espace numérique dédié au projet : https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/cob/cob-versailles ;
- sur le registre papier disponible en mairie de la commune de Versailles.

Les registres seront clos le 04/12/2026 à 17h00.

# 4.3. Les suites de la concertation

À l'issue de la concertation, l'ensemble des avis exprimés sera analysé et fera l'objet d'un bilan de la concertation, qui sera présenté au Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités pour approbation. Ce bilan sera publié sur le site internet du projet. Il sera également joint au dossier d'enquête publique constitué par Île-de-France Mobilités et adressé au Préfet en vue de de l'organisation de l'enquête publique (art L .103-6 du Code de l'urbanisme).

**Ce bilan nourrira l'ensemble de la procédure et les décisions ultérieures concernant la mise en compatibilité du Plan local de l'urbanisme (PLU) de Versailles.**

Une Déclaration de projet emportera la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

La Déclaration de projet est approuvée par le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités, établissement public local.

Le préfet approuve la mise en compatibilité du plan à l'issu de l'enquête par arrêté.

L'enquête publique doit être précédée d'une réunion des personnes publiques associées qui doit faire l'objet d'un procès-verbal. Ce procès-verbal sera joint au dossier d'enquête (article L.153-54 2° du Code de l'urbanisme).

# 5. Documents d'urbanisme et de planification concernés par le projet

## 5.1. Articulation du projet avec les politiques d'urbanisme et de transports

### 5.1.1. Le SDRIF-E

Le Schéma Directeur Environnemental de la région Ile-de-France (SDRIF-E) a été approuvé par décret n°2025-517 le 10 juin 2025. Il s'agit d'un document de référence pour la planification stratégique de la région afin d'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et de favoriser le rayonnement international de la région. L'objectif est de garantir un cadre de vie de qualité aux Franciliens à l'horizon 2040.

Le SDRIF-E a pour objectif :

- d'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et la préservation des zones rurales et naturelles ;
- de déterminer la localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements ;
- de favoriser le rayonnement international de la région.

Le projet s'insère dans le secteur de développement à proximité de la gare de Saint-Cyr. Le projet participera au maintien de l'offre en transport en commun. Le projet n'interfèrera pas avec la préservation de l'armature verte identifiée au SDRIF-E.

**Le projet de centre opérationnel de bus dans la virgule de Saint-Cyr à Versailles est compatible avec les orientations du SDRIF-E.**




*Illustration 3 : Localisation du projet vis-à-vis des orientations du SDRIF-E (source : https://cartoviz2.institutparisregion.fr)*

### 5.1.2. Le plan des mobilités d'Ile-de-France 2030

Le Plan des mobilités en Île-de-France a été approuvé par le Conseil régional le 24 septembre 2025. Il fixe pour l'ensemble des modes de déplacements les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional.

L'axe d'actions n°1 concerne la poursuite du développement des transports collectifs attractifs. L'orientation n°3 de cet axe de développement met l'accent sur le développement des réseaux de surface et l'amélioration de leur performance.

En déplacement le centre opérationnel de bus sur Versailles, le projet participe à l'amélioration de la performance du réseau via l'accélération de l'électrification des bus.

**Le projet est compatible avec le plan des mobilités d'Ile-de-France.**

## 5.2. Articulation du projet avec le PLU de Versailles

La mise en place du projet nécessitera la création de l'ensemble des infrastructures énoncées dans le paragraphe 2.2 présentant les caractéristiques principales du projet :

- aires de remisage des bus (stationnement) ;
- ateliers de maintenance et de réparation ;
- station de lavage des bus ;
- station pour le ravitaillement des bus : station-service et bornes de recharge électrique ;
- des locaux et zones dédiées au personnel ;
- des équipements nécessaires à l'entretien et à la réparation des bus : ateliers mécaniques, cabines de peinture, zones de stockage de matériel (pièces de rechange, matériel technique, pièces usagées destinées à être évacuées en filière agréée,...).

### 5.2.1. Le PADD

Le Plan local d'urbanisme de Versailles, opposable à ce jour dans sa version du 1er décembre 2025, prévoit les orientations générales de développement à l'échelle de la commune au sein du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) :

*« Avec les 2 730 hectares composant son territoire, dont 1 275 d'espaces verts et de forêts domaniales, Versailles dispose d'un patrimoine naturel remarquable qui contribue à la qualité du cadre de vie de ses habitants, des paysages et de l'aération de la ville. Afin de préserver l'environnement quotidien des Versaillais et la spécificité de Versailles comme « ville parc » et « ville jardin », il convient de :*

- *préserver et ouvrir au public les espaces naturels et boisés ;*
- *poursuivre la gestion durable des espaces verts, notamment grâce à une politique « zéro phyto » et la gestion durable des eaux pluviales ;*

- *maintenir et restaurer des continuités biologiques en poursuivant la création d'espaces verts et la réhabilitation de la ceinture verte ;*
- *préserver des cœurs d'îlots verts et les arbres en ville qui participent aux continuités biologiques et favorisent la biodiversité en ville ;*
- *promouvoir les énergies renouvelables à condition qu'elles s'intègrent parfaitement dans l'architecture, en particulier, dans le cas du bâti ancien, et qu'elles ne soient pas visibles depuis l'espace public ;*
- *garantir une meilleure gestion de l'eau ; -*
- *prévenir les risques et lutter contre les pollutions, notamment celles des sols, ainsi que contre les nuisances, particulièrement les nuisances sonores de toute nature*. »

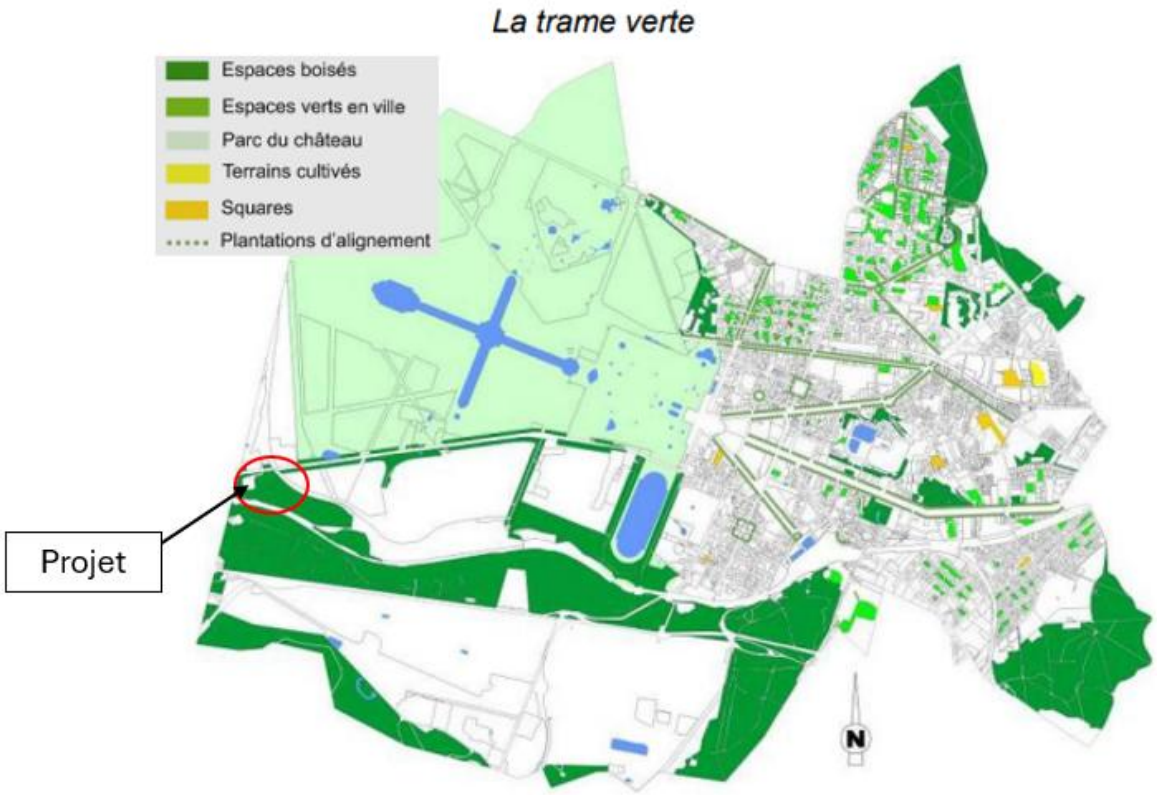



*Illustration 4 : Cartographie de la trame verte de la commune de Versailles (source : PLU de Versailles, PADD)*

**Le projet tel que présenté ne respecte pas les orientations générales puisqu'il se situe partiellement au sein de l'espace boisé identifié au sein de la trame verte de la commune.**

## 5.2.2. Les OAP

Le projet est concerné par deux Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) :

- l'OAP du secteur Matelots-Mortemets pour le secteur sud du site du projet. L'orientation actuelle de la zone de projet est de type forestière ;
- l'OAP du secteur Pion pour le secteur nord du site du projet. Le projet est situé au sein du périmètre d'activité économique dont le site universitaire. L'occupation du sol doit avoir également un caractère végétalisé le long de la RD10.

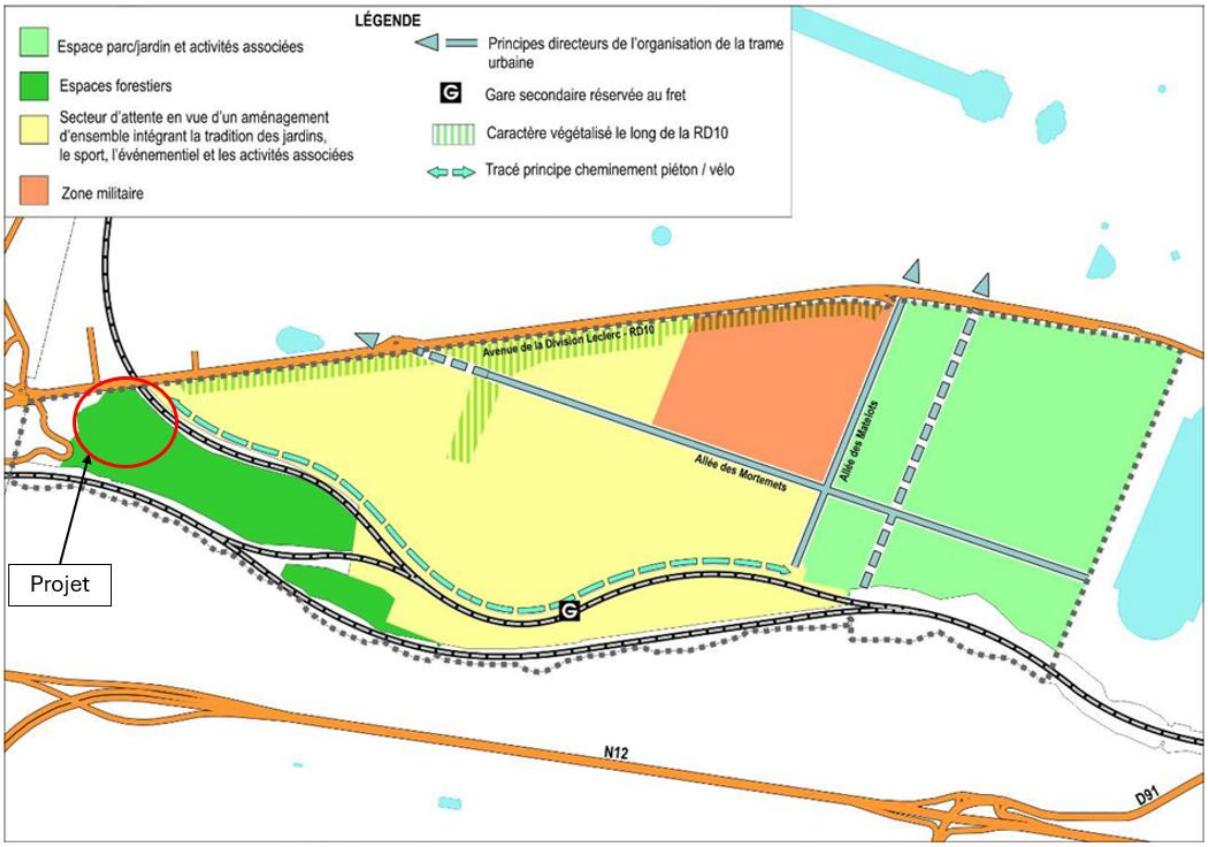



*Illustration 5 : Cartographie de l'OAP du secteur Matelots-Mortemets (source : PLU de Versailles, OAP)*

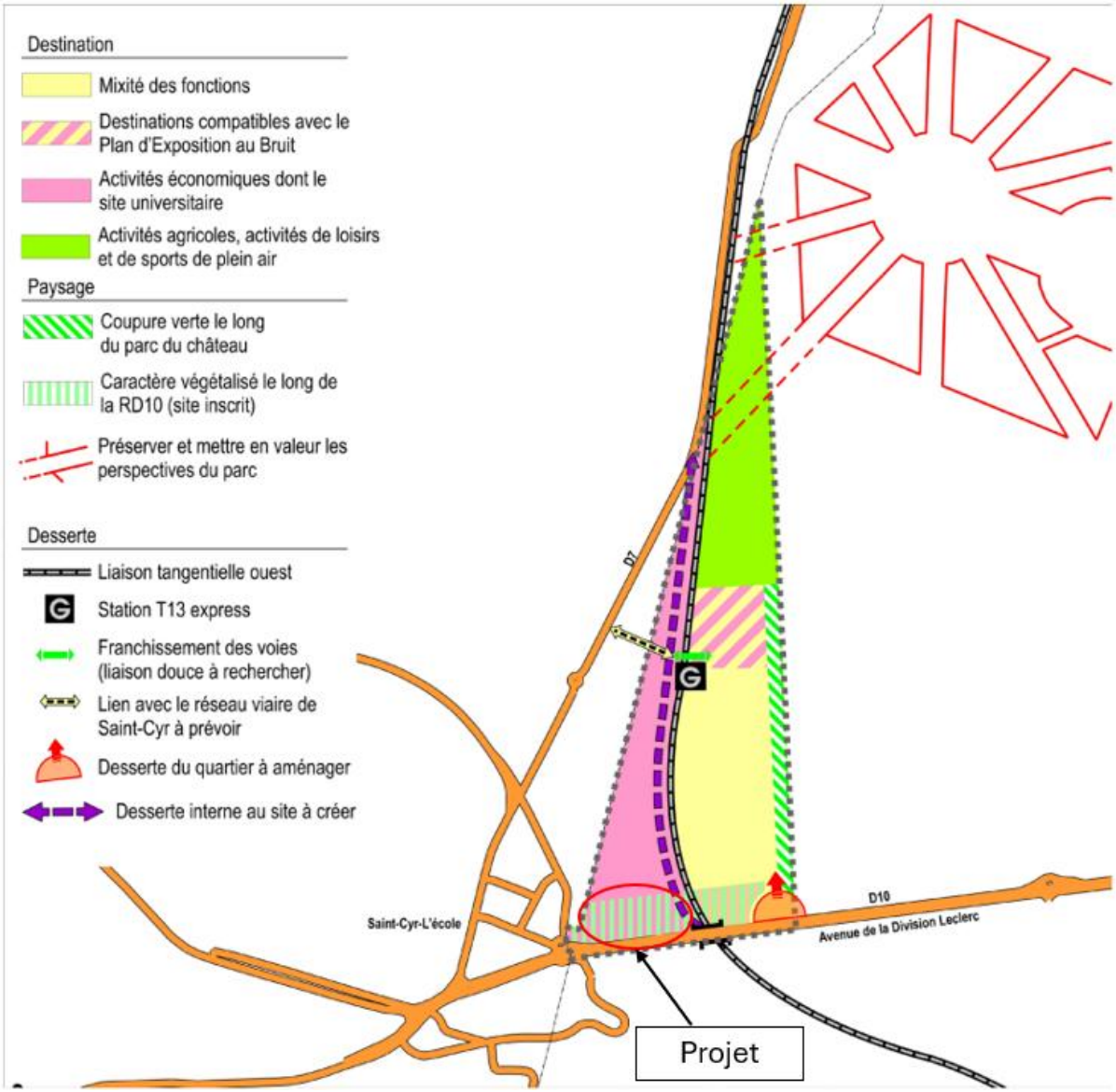



*Illustration 6 : Cartographie de l'OAP du secteur Pion (source : PLU de Versailles, OAP)*

Le projet n'est pas compatible avec les orientations du secteur Matelots-Mortemets car l'installation du centre opérationnel de bus mettra fin à la destination forestière sur la partie dévolue au projet.

Le projet n'est pas compatible avec les orientations du secteur Pion car il correspond à l'emplacement de la future zone de stationnement destinée aux véhicules du personnel travaillant sur le centre opérationnel de bus, sans lien fonctionnel donc avec le site universitaire à proximité.

**Le projet tel que présenté ne respecte pas les orientations d'aménagements et de programmation des secteurs dans lesquels il s'insère (Matelots-Mortemets et Pion).**

## 5.2.3. Le règlement

Le projet est concerné par le zonage réglementaire suivant :

- USP – La zone USP correspond au pôle d'équipements dont l'objet est la gestion des grands sites d'équipements publics ;
- NP – La zone N couvre des espaces naturels ou forestiers, équipés ou non, qui, compte tenu soit de la qualité des sites, soit des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espace naturel, doivent être préservés. Le secteur NP correspond au Domaine National de Versailles comprenant principalement le Parc, le Château et le camp des Mortemets ;
- UI – La zone UI regroupe des espaces destinées principalement aux activités économiques.

Les activités principales du futur centre opérationnel de bus seront alors implantés en zone naturelle NP.

La zone de stationnement du personnel sera implantée en zone USP.

L'accès à la zone de stationnement du personnel se situera en zone UI.

Le site du projet est partiellement situé en Espace boisé classé ; cela concerne en particulier les activités principales du futur centre opérationnel de bus (parcelle au sud de la RD10).

Le projet est concerné par une marge de recul vis-à-vis de la RD10.

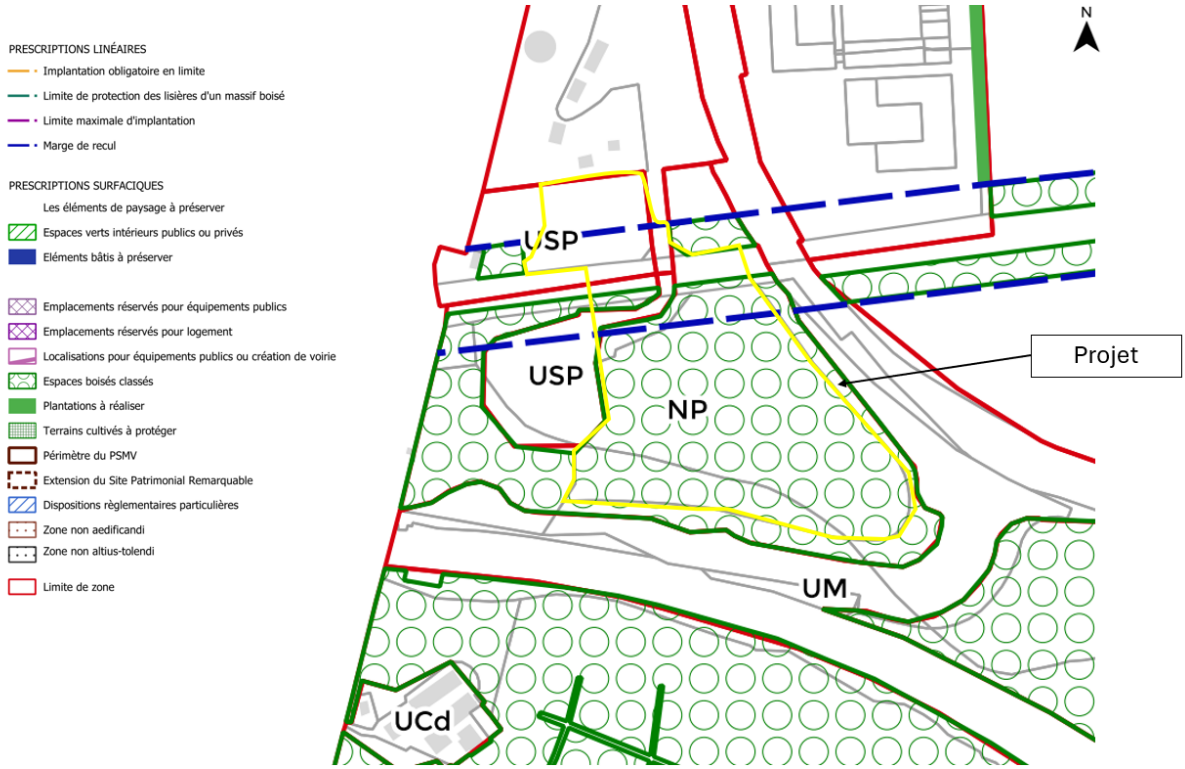



*Illustration 7 : Extrait du plan de zonage du PLU de Versailles (source : PLU de Versailles, zonage graphique)*

**Zonage UI :**

Le règlement écrit du secteur UI interdit (article UI 1) :

- les constructions, ouvrages ou travaux à destination de commerces de détails ;
- l'aménagement de terrains de camping, de parcs résidentiels de loisirs, de résidences mobiles de loisirs et les habitations légères ainsi que l'installation d'une caravane ;
- les constructions, ouvrages ou travaux à destination de bureaux exclusivement liés à une activité tertiaire.

L'article UI 3 indique les conditions de desserte des terrains et d'accès aux voies ouvertes au public. Notamment, les voies doivent

- être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

Toute voie nouvelle doit avoir une emprise minimale de 4 mètres de largeur (trottoir compris) et être conçue, dans la mesure du possible, au regard de la morphologie du terrain d'implantation de l'opération, dans le respect de la composition de la trame viaire existante environnante.

**Le zonage UI est concerné uniquement par la création de l'accès au stationnement des véhicules légers du personnel – le projet est compatible avec le règlement sur la nature de l'occupation des sols autorisée.**

**Zonage USP :**

Le règlement écrit du secteur USP interdit (article USP 1) :

- les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités industrielles ;
- l'installation d'une caravane sur un terrain non bâti.

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes (article USP 2) :

- dans la zone USP, les constructions, ouvrages ou travaux à destination de bureaux, de commerces, d'entrepôts, d'activités artisanales (réparation, maintenance, …) à condition :
    - soit d'être localisés dans l'environnement immédiat de bâtiments abritant une activité de service public, particulièrement utiles aux usagers ;
    - soit d'être nécessaire au fonctionnement d'un service public.
- […]
- les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries et stationnements, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans le milieu dans lequel ils s'insèrent ;

- Les installations classées pour la protection de l'environnement au titre de la loi du 19 juillet 1976 modifié, sous réserve d'être liées aux constructions ou ouvrages autorisés et sous réserve de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme ;
- Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires aux besoins hydrauliques ou qu'ils résultent d'une Déclaration d'Utilité Publique.

En zone USP, l'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée (article USP 9). La hauteur maximale des constructions est de 7 mètres à l'égout du toit ou au sommet de l'acrotère (article USP 10). Une dérogation est possible pour des raisons architecturales et/ou techniques (article USP 10).

Les éléments du paysage doivent être préservés autant que possible. Les prescriptions de nature à assurer leur protection et leur mise en valeur sont différentes selon leur nature :

- Pour les espaces verts intérieurs privés ou publics (EVIP) : leur dominante végétale doit être préservée et mise en valeur au regard de :
    - leur impact paysager depuis l'espace public ;
    - leur valeur d'un point de vue écologique.

  Une modification peut être effectuée par la suppression partielle de cet espace ou par l'abattage d'arbres dans la mesure où :
    - il n'est pas porté gravement atteinte à l'unité ou au caractère végétal desdits espaces verts ;
    - cette suppression est compensée par des plantations de quantité et de qualité au moins équivalentes (essence et développement à terme) aménagées en contiguïté de l'ensemble paysager délimité aux documents graphiques ;
    - les travaux autorisés concernent uniquement les clôtures, les abris de jardin, les locaux pour le tri sélectif, les accès, les tennis et les piscines découverts, ou les aires de stationnement à l'air libre.

  Par ailleurs, les accès et les aires de stationnement situés dans les EVIP ne doivent pas être imperméabilisés.

Les aires de stationnement peuvent être réalisées en surface, dès lors que leur aménagement fait l'objet d'un traitement paysager (minéral ou végétal). Une place sur 50 doit être dimensionnée pour accueillir le véhicule d'une personne à mobilité réduite (article USP 12).

Les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau (article USP 13).

**Le zonage USP est concerné pour l'accès aux activités du centre opérationnel de bus et le stationnement des véhicules légers du personnel – le projet est compatible avec le règlement sur la nature de l'occupation des sols autorisée. Le projet respectera les conditions de construction et d'aménagement du règlement écrit en lien avec ce zonage USP.**

**Zonage NP :**

Sont interdits dans le zonage NP les constructions, ouvrages, travaux et la création d'aires de stationnement nécessaire à l'accueil des visiteurs non prévus à l'article NP 2 et ceux de nature à porter atteinte à la protection du site (article NP 1).

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les travaux d'aménagement et d'extension des constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme ;
- les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux à la condition que l'aspect initial du site ne soit pas affecté ;
- les travaux ou ouvrages destinés à la connaissance ou à la découverte du parc dès lors qu'ils participent à la préservation et à la mise en valeur du parc naturel ;
- les affouillements et exhaussements du sol, à condition d'être liés aux ouvrages, travaux ou constructions autorisés ou qu'ils soient nécessaires à une mise en valeur du parc.

**Le zonage NP est concerné pour la construction des activités principales du centre opération de bus – le projet est incompatible avec le règlement.**

**Espaces boisés classés :**

Les espaces inscrits aux documents graphiques comme étant des espaces boisés classés sont régis par les dispositions de l'article L.113-1 (ancien article L.130-1) du Code de l'urbanisme qui précisent notamment que **le classement interdit tout changement d'affectation, ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisement.**

**Les activités principales du centre opérationnel de bus et leur accès sont concernées par un espace boisé classé – le projet est incompatible avec le règlement sur la nature de l'occupation des sols autorisée.**

## 5.2.4. Conclusion

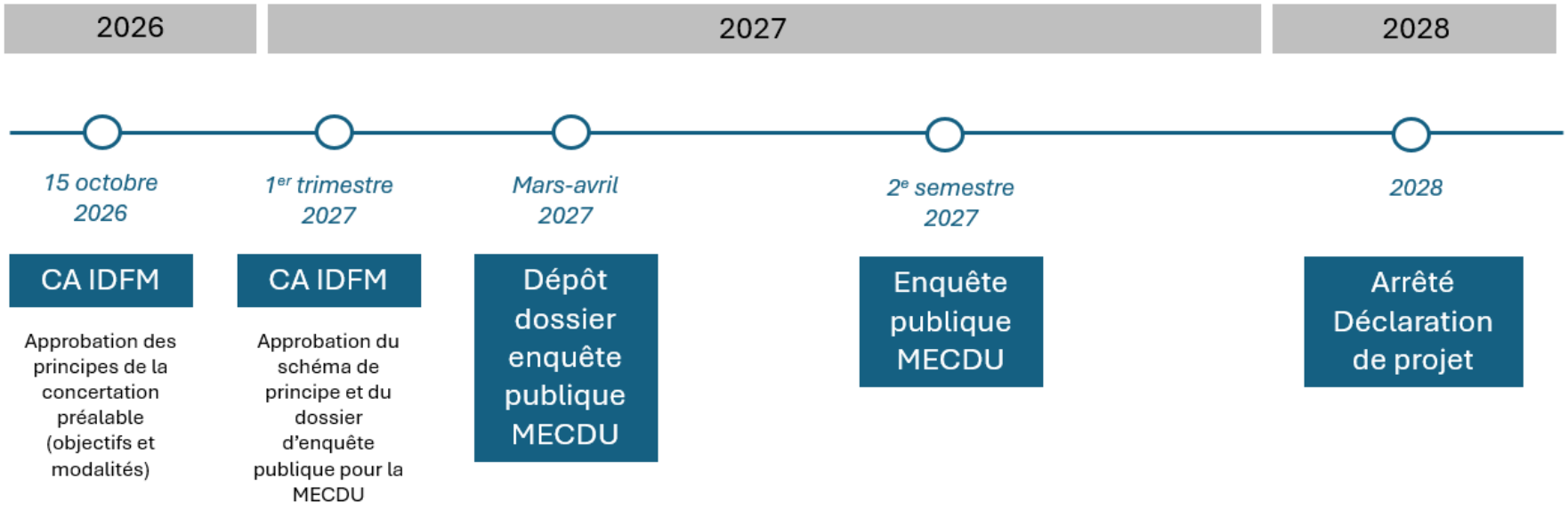
La réalisation du projet tel que présenté est incompatible avec les dispositions du PLU de Versailles sur les points suivants :

- projet partiellement situé au sein de la trame verte définie au PADD ;
- projet ne suivant pas les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs Matelots-Mortemets et Pion ;
- non correspondance des types d'occupation des sols pour la zone réglementée NP et la prescription en lien avec les espaces boisés classés.

Afin de permettre la réalisation du projet, une évolution du Plan local d'urbanisme est nécessaire, telle que présentée dans le tableau suivant.

| Thématique | Proposition d'évolution |
|---|---|
| Règlement | Il est proposé de modifier le règlement en basculant le secteur NP concerné par le périmètre projet en zone USP. |
| Prescriptions | Il est proposé de réduire l'espace boisé classé sur les emprises nécessaires à la réalisation du centre opérationnel de bus et ses activités annexes, et de le déplacer sur le territoire communal de Versailles.<br>Le site des Mortemets accueillant actuellement le remisage des bus allant être renaturé, celui-ci sera étudié comme site potentiel pouvant être classé en espace boisé classé. |
| OAP<br>Secteur Matelots-Mortemets | Il est proposé de modifier l'OAP :<br>• sortir le périmètre projet des espaces forestiers ;<br>• créer un secteur « Mixité des fonctions » pour y intégrer le périmètre projet. |
| OAP<br>Secteur Pion | Il est proposé de modifier l'OAP :<br>• sortir le périmètre projet du secteur des « Activités économiques dont le site universitaire » ;<br>• rajouter le périmètre projet en « Mixité des fonctions » |
| PADD | Il est proposé de modifier la trame verte en repositionnant les espaces boisés – retrait de l'espace boisé au droit du périmètre projet et ajout d'un espace boisé classé sur la ou les zones identifiées comme classées en espace boisé classé. |

# 6. Planning prévisionnel des prochaines étapes



# 7. Annexe : Délibération IDFM relative à la concertation

**Accusé de réception en Préfecture :** 075-287500078-20261015-23140-DE-1-1
**Date de télétransmission :** 19/10/26
**Date de réception Préfecture :** 19/10/26

CONSEIL D'ADMINISTRATION

## Séance du 15 octobre 2026

## Délibération n° 20261015-189

# COB VERSAILLES : MODALITÉS DE LA CONCERTATION RELATIVE À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE DE VERSAILLES.

Le Conseil,

**VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36

**VU** le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-1 à L. 103-7, et R.104-13 et 14 relatifs à la concertation préalable ;

**VU** le plan local d'urbanisme (PLU) de Versailles approuvé par délibération du conseil municipal du 8 septembre 2006, dans sa dernière version opposable modifiée par délibération du conseil municipal du 19 Juin 2025 ;

**VU** le rapport n° 20261015-189 ;

**VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 9 octobre 2026 ;

**VU** l'avis favorable unanime du comité des partenaires de la mobilité en île-de-france du vendredi 9 octobre 2026 ;

**CONSIDERANT** les caractéristiques et la localisation des emprises du projet de centre opérationnel bus de Versailles ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : décide d'organiser une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Versailles dans les termes prévus par le code de l'urbanisme (L.103-2) ;

**Accusé de réception en Préfecture :** 075-287500078-20261015-23140-DE-1-1
**Date de télétransmission :** 19/10/26
**Date de réception Préfecture :** 19/10/26

Les objectifs poursuivis par cette concertation sont :

- Informer le public sur la nature et l'avancement du projet ;
- Recueillir les avis sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Versailles et faire remonter aux partenaires les éléments utiles à l'adaptation des documents d'urbanisme qu'ils seraient amenés à conduire le cas échéant ;
- Préparer les prochaines étapes du projet et notamment la phase d'enquête publique.

Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de trois semaines, comprendront :

- une publicité préalable, dans la commune de Versailles, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- un dispositif de consultation du public adapté aux caractéristiques du projet, prévoyant notamment un dépôt d'avis en ligne du public ;
- un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public durant la concertation.

Un bilan en sera tiré à l'issue de la concertation et sera rendu public.

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours administratif devant la Présidente d'Île-de-France Mobilités dans un délai de 2 mois à compter de sa publication. L'absence de réponse dans un délai de 2 mois vaut décision implicite de rejet. Un recours contentieux peut également être introduit devant le tribunal administratif de Paris (7 rue de Jouy, 75181 Paris Cedex 04) dans le délai de 2 mois à compter de la publication de la délibération ou à compter de la réponse de l'administration si un recours administratif a été préalablement déposé. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours Citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.