

CHAMPAGNE
LOIRE-VAL
SAVONNÈRE

SATORY OUEST
VERSAILLES



CHARTRE URBAINE ET PAYSAGERIE SATORY OUEST VERSAILLES

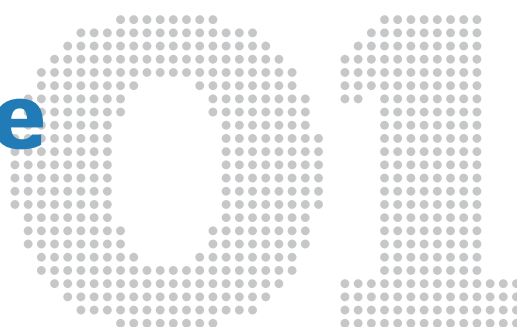
Depuis 2009, le groupement mené par le paysagiste Michel Desvigne, associé aux architectes-urbanistes Xavier de Geyter (XDGA) et Floris Alkemade (FAA) et à l'agence AREP, conduit la définition d'une stratégie d'aménagement à l'échelle du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay.

Le travail qu'il a mené sur Satory Ouest Versailles est aujourd'hui résumé dans cette publication de la collection PRAXIS de l'Établissement public Paris-Saclay.

SOMMAIRE

01. Une vision urbaine et paysagère	3
02. Les dix principes de la charte urbaine et paysagère	5
03. Le paysage remarquable	7
04. Stratégie de développement urbain	13
05. Une desserte multimodale	15
06. Les temporalités du développement	18

Une vision urbaine et paysagère



À proximité immédiate du château et du cœur historique de Versailles, desservi bientôt par une gare de la ligne 18 du métro, le plateau de Satory présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel, à l'échelle des Yvelines et à celle du Grand Paris. Cette qualité du site impose des ambitions élevées et des règles en matière d'urbanisme et de paysage. C'est l'objet de la présente charte, qui s'appuie sur un schéma d'aménagement du secteur ouest de Satory commandé par l'Établissement public Paris-Saclay au groupement d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes Michel Desvigne, Floris Alkemade, Xaveer de Geyter et AREP.

Les orientations de cette charte expriment une vision portée par l'ensemble des partenaires : la Ville de Versailles, la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, le Conseil général des Yvelines, l'Établissement public Paris-Saclay. Satory sera un quartier d'exception, amplifiant et valorisant son cadre

naturel, combinant un habitat de grande qualité avec des activités de recherche et de développement et l'accueil d'entreprises de pointe. Il se distinguera par son ambition architecturale, urbaine et paysagère, ainsi que par son exigence au regard du développement durable. Il sera à la pointe de l'innovation en matière de mobilité, de gestion de l'énergie, de biodiversité. Alliant patrimoine et modernité, Satory sera un projet-phare pour Versailles, les Yvelines et l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay.



Situé au sud-ouest de Versailles, le quartier de Satory est constitué de deux entités distinctes, séparées par la RD 91.

**SATORY-ouest,
ZONE D'ACTIVITÉS,**

héberge des établissements de l'armée (STAT), des entreprises industrielles œuvrant dans les technologies des armements terrestres comme Nexter, Renault Trucks Défense ou du sport automobile comme Citroën Sports. En lien avec le pôle de compétitivité national Mov'eo et le cluster de Paris-Saclay, cette zone a vocation à accueillir un ensemble à fort potentiel de développement centré sur la mobilité du futur. Autour de l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) et de l'institut VeDeCoM en création, se grouperont laboratoires de recherche et PME technologiques.

**SATORY-est,
QUARTIER MILITAIRE**

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

Les dix principes de la charte urbaine et paysagère



Afin d'éviter le morcellement et la gestion au coup par coup du secteur, de concrétiser le schéma retenu, de s'assurer de son respect tout au long du projet et de garantir le niveau de qualité nécessaire à la réussite du projet, il est proposé aujourd'hui de décliner le schéma en une charte d'urbanisme précisant le cadre de développement du secteur de Satory Ouest.

Cette charte fixe les enjeux et principes d'aménagement auxquels devront répondre les opérations d'aménagement et de construction à venir. L'objectif est donc de donner un cadre général de développement de Satory Ouest afin d'en assurer la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

La charte ne se substitue pas aux documents réglementaires en vigueur sur le site, notamment le PLU, mais doit être envisagée comme un document complémentaire fixant

le socle commun des cahiers des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères des futures opérations.

Satory est un territoire d'exception. La charte urbaine et paysagère propose de structurer et de valoriser ses nombreux atouts.

1. UNE ÎLE DE NATURE, BIEN CONNECTÉE

Marqué par le contraste entre le plateau et les coteaux boisés, le caractère d'île de nature de Satory sera non seulement préservé mais valorisé et accentué, en amplifiant l'horizon boisé ; cette île sera dotée d'une connexion rapide avec le centre de Versailles, les autres pôles de Paris-Saclay, en particulier le campus et les zones d'activités, l'aéroport d'Orly et la métropole parisienne dans son ensemble.

2. DES TRAMES HISTORIQUES VALORISÉES

Historiquement, Satory appartenait au domaine de Versailles. Le plateau était structuré par de grandes bandes boisées nord-sud. Ces trames seront reprises, dans leur esprit, pour encadrer un aménagement procédant par étapes. Un axe majeur nord-sud formera la colonne vertébrale de l'ensemble, redonnant au site lisibilité et structure.

3. L'EAU ET LES TRAMES BLEUES COMME ÉLÉMENTS MAJEURS DU PAYSAGE

Le plateau de Satory est parcouru de réseaux hydrauliques naturels et artificiels qui se superposent. Rigoles et plans d'eau avaient pour vocation de drainer et collecter les eaux du plateau pour les acheminer vers les pièces d'eau du Château de Versailles. Au-delà de la prévention du risque d'inondation du fait de l'urbanisation, l'eau sera un élément organisateur du paysage et de la gestion de l'écosystème du plateau.

4. RENFORCEMENT DES LISIÈRES

Le plateau de Satory est fortement délimité par ses lisières boisées. Leur donner davantage d'ampleur permettra de mieux insérer la route nationale 12 et la route départementale 91, les bassins de rétention d'eau, et les équipements collectifs comme des terrains de sport ou des espaces récréatifs...

5. REDÉFINITION DE LA VOIRIE EXISTANTE

Le site de Satory est structuré par une série de voiries liée notamment à son usage militaire. La création d'un quartier urbain à double vocation, militaire à l'est, aéronautique et habitat à l'ouest, sur le plateau de Satory nécessite un système souple d'organisation spatiale qui permette sa viabilisation, et son organisation progressive. La trame orthogonale proposée reliera et hiérarchisera le territoire pour une meilleure desserte et lisibilité.

6. REQUALIFICATION ET URBANISATION DE LA RD 91

La RD 91 est actuellement le principal accès au plateau de Satory. Elle nécessite une attention particulière afin d'être transformée en porte d'entrée du quartier, et non en simple axe de transit, aujourd'hui sans qualité. Tout le long de la traversée du plateau, la circulation et l'espace public urbain et paysager cohabiteront de façon harmonieuse.

7. UN PÔLE DE NIVEAU INTERNATIONAL

L'aménagement organisera le regroupement des entreprises technologiques de pointe autour des thématiques des mobilités du futur, en dialogue avec les pôles automobiles yvelinois et les multiples centres concernés de l'Université Paris-Saclay (dont l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines est membre) et des instituts existants ou en création. Cette spécificité économique et technologique, dominante, mais non exclusive, s'inscrira dans le projet urbain. Il s'agit d'inventer un urbanisme capable de faire vivre en symbiose les entreprises, les centres de recherche avec des logements et les services qui leur sont nécessaires, et de rendre le territoire attractif pour les chercheurs, les salariés et les habitants.

8. DES DÉPLACEMENTS INNOVANTS

Consacré à la voiture de demain, le nouveau quartier de Satory Ouest tirera son originalité et sa qualité d'une approche innovante des déplacements : le pôle de transports, intégrant un parking de dissuasion construit à proximité de la future gare de la ligne 18, permettra de desservir le plateau en s'appuyant sur des circulations douces et des moyens de transport de nouvelle génération.

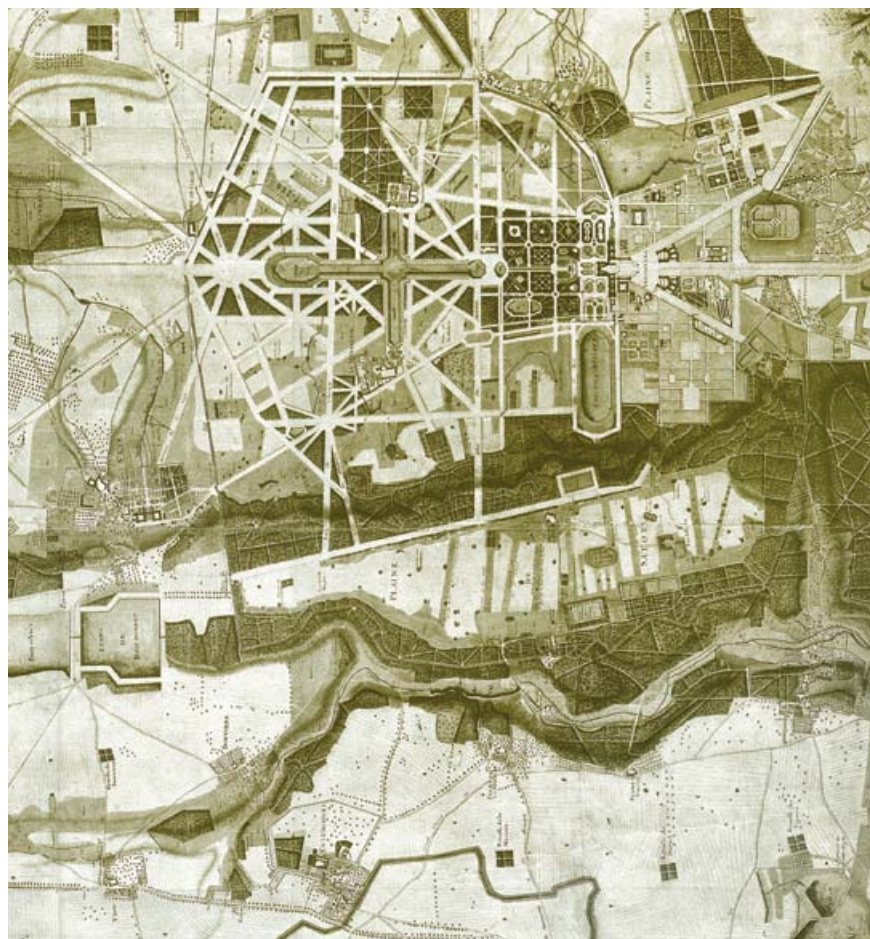
9. LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE COMME MARQUE D'IDENTITÉ

La valorisation du patrimoine géographique et historique de Satory est une orientation maîtresse du futur projet urbain en allant au-delà de leur simple protection. Les constructions feront appel à des écritures architecturales de grande ambition. Cette exigence architecturale, urbaine, écologique sera plus qu'un supplément d'âme pour les nouveaux quartiers : elle sera identitaire et destinée à faire rayonner l'image de Satory et de Versailles à l'échelle internationale.

10. UN PROJET MIS EN ŒUVRE DE MANIÈRE ÉVOLUTIVE

Le projet de Satory repose sur une vision à moyen terme qui se concrétisera progressivement, compte tenu de l'ampleur du site. Chaque phase du développement correspondra à des contextes spécifiques, notamment en matière de mobilité (amélioration de la desserte routière, besoins et opportunités programmatiques, arrivée de la ligne 18 du métro du Grand Paris...) qui ne peuvent être déterminés de manière figée. Ce phasage est rendu possible par la libération potentielle d'environ 160 hectares appartenant à l'État, transférables à l'Établissement public, maître d'ouvrage de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay.

Le paysage remarquable



Satory est une grande clairière entourée de bois. Bordée sur sa partie sud par le début de la vallée de la Bièvre et ses étangs, elle surplombe, au nord, le domaine historique de Versailles. Si aujourd'hui le terme « grand parc » désigne l'agglomération regroupant les communes autour de Versailles, il nommait jadis le territoire de chasse du château, un domaine qui allait pratiquement jusqu'au cœur du plateau de Saclay.

Les cartes historiques nous renseignent sur le paysage d'aujourd'hui. Les grandes allées du parc de Versailles se prolongent jusqu'en partie haute des coteaux nord de Satory, pour aboutir à ce qui fut une terrasse. Cette limite offrait une promenade orientée est-ouest, dominant le parc. Elle correspond aujourd'hui à l'emplacement de la RN 12.

 **Grand et petit parcs de Versailles,**
Joseph Villanez, 1735

La géographie naturelle des coteaux boisés est, quant à elle, marquée par les tracés de chasse. À l'intérieur du plateau, la « plaine de Satory » est scandée par un dessin à grande échelle de transversales nord-sud. Il décompose cette grande clairière entourée de bois en « salles » successives séparées par des cordons boisés, ou alignement d'arbres. L'eau du site qui verse vers la vallée de la Bièvre alimentait une série de bassins en lisière sud.

1. ANCRAGE GÉOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE

L'héritage géographique et historique du plateau de Satory charpente le site. C'est pourquoi le projet propose de jouer avec les composants présents et de les réinterpréter. S'il ne s'agit pas de restaurer, ni de reconstituer une situation historique puisque l'objectif est d'aménager un quartier, il y a une vraie pertinence à utiliser les compositions paysagères pour répondre aux enjeux actuels.

2. LE PAYSAGE, ÉLÉMENT STRUCTURANT DE L'URBANISATION

L'enjeu de l'aménagement est d'organiser le paysage dans lequel viendront prendre place les développements économiques, résidentiels et de services. L'objectif est de privilégier la dimension paysagère du projet afin qu'elle interagisse à trois niveaux : la préfiguration, la structuration et le fonctionnement des programmes.



Les liaisons nord-sud qui structureront le site à grande échelle, préfigureront des sous-espaces sur le plateau pour offrir une trame de voirie claire au sein de laquelle s'inséreront les développements urbains.



La liaison sud de la RD 91 et de la Minière signalera le positionnement d'un axe majeur qui organisera les quartiers qui le longeront et accueillera la gare de la ligne 18 du métro.



Le paysage intermédiaire met en place un cadre dans lequel s'insèrent les différents quartiers en leur assurant un site qualitatif. Il accueillera les infrastructures nécessaires à leur desserte. Ces espaces se coupleront avec l'implantation de la gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris, conçue comme un pôle multimodal. Dans un premier temps, ces espaces publics préfigureront et accompagneront l'évolution des quartiers qui deviendront, à terme, les espaces verts de proximité des différents quartiers.



Les lisières boisées, conçues comme des amplifications des lisières existantes, permettront de disposer des infrastructures supports du développement urbain, d'absorber les nuisances des espaces autoroutiers, et d'augmenter les qualités paysagères.

3. PAYSAGE DU PROJET

Lisière nord

La lisière nord sera traitée comme une géographie naturelle magnifiée. La terrasse ouverte vers le château étant devenue une route nationale, l'épaisseur du coteau boisé ménagera l'espace nécessaire pour protéger le quartier des infrastructures routières.

Réseau charpentant les axes nord-sud

Le projet propose de réinterpréter les axes boisés traversant Satory selon l'orientation nord-sud, qui ont une fonction architecturale et spatiale. De grands mails et de grandes promenades aux larges dimensions permettront la création d'espaces publics et de cheminements pour les piétons et les cyclistes. Ces liaisons nord-sud seront traitées pour former une succession de lignes d'horizon, délimitant une

série de « salles » de dimensions variables, dans lesquelles s'installeront les quartiers. Il s'agit d'un cadre physique qui, en intégrant l'existant, garantit une évolution des aménagements dans le temps.

Axe majeur nord-sud

L'axe majeur desservira les activités de recherche et développement ainsi que les futurs quartiers résidentiels. Au sud, il rejoindra la lisière, où une grande promenade offrira un incroyable balcon sur la vallée.

Au nord, il concordera avec le point d'accès de la RD 91. L'axe majeur sera directement relié à Versailles par les rues Clément Ader, Maréchal Joffre et de Satory, et connecté à l'avenue de Sceaux. Au centre, il longera le nouveau pôle urbain et structurera la relation est-ouest du plateau. Cette liaison nord-sud de 1,5 km de long



a un sens fondamental par rapport à celle des quartiers, représentant la taille critique pour que ce lieu central constitue un repère stable, nécessaire à l'urbanisation du plateau sur sa partie ouest, la partie est restant un camp militaire. L'axe majeur sera ordonnancé par une importante présence végétale et par le nouveau pôle construit autour de la gare de la ligne 18. À l'intérieur des quartiers, d'autres espaces plus circonscrits seront susceptibles de variations et d'adaptations aux différents programmes. Le statut public de cet axe majeur sera clairement défini : il reprendra précisément les dimensions de l'avenue de Sceaux, et intégrera une partie de la RD 91, la desserte de bâtiments existants et à venir, et certains de leurs parcs de stationnement.

Route Départementale 91

Principal accès à Satory, la route départementale 91 demande une attention particulière. Elle doit constituer « l'entrée » du quartier, et intégrer à la fois des flux importants et les espaces de vie liés à l'urbanisation. La route actuelle sera décomposée en deux systèmes. Le grand axe majeur en partie nord de la RD 91, et la route panoramique au sud qui s'en détache. Dans ce faisceau de voies bordé de boisements s'inséreront les modes de circulation : voitures, transports en commun, vélo, piétons...

Lisière sud

Vue depuis le plateau, la grande lisière sud offre des opportunités nombreuses. Mais, bien qu'elle soit orientée vers le sud avec une vue sur la vallée de la Bièvre et ses étangs, les constructions lui tournent aujourd'hui le dos, et préfèrent y installer parkings et cours de services. Cette lisière sud devra être requalifiée par l'épaississement du bois en rive du plateau. Des promenades en corniche, un chemin de crête est-ouest et un réseau de bassins de retenue des eaux d'écoulement du plateau s'y déploieront. Plus tard, elle pourra constituer, pour les développements urbains, non plus l'arrière-cour du plateau, mais une façade offrant des points de vues vers la vallée et les étangs de la Bièvre.

■ ■ ■ La lisière boisée au sud du plateau de Satory



Paysage intermédiaire

Le paysage intermédiaire, traversé par un réseau de chemins orientés est-ouest, offre une continuité paysagère entre les quartiers et une succession d'espaces publics transversaux. Il sera constitué de prairies parsemées d'arbres, telles qu'on en trouve dans certaines parties du parc de Versailles, près du Trianon.

Chemins forestiers

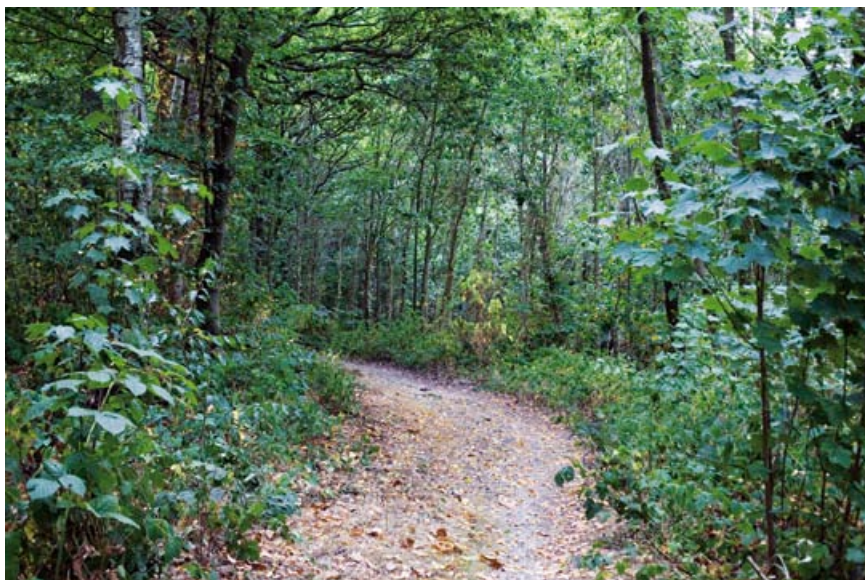
L'aménagement du plateau de Satory s'enracine dans les vallées. Établir ou rétablir les nombreux cheminements est l'enjeu d'un processus de transformation essentiel aux liens directs entre plateau et vallées, en termes d'espaces publics, d'équipements et de promenades paysagères. Ces liens s'opèreront en identifiant la structure des espaces publics existants ou à venir, des chemins forestiers, ainsi que les points de franchissement des coteaux. Le maillage des zones de construction prolongera ces continuités piétonnes et cyclables, reliant entre eux les espaces publics du plateau et de la vallée. Les chemins forestiers des coteaux boisés seront ainsi retrouvés, refaits et reconnectés avec l'intérieur des quartiers de Satory.

4. GESTION DE L'EAU

Versant intégralement vers le sud, le plateau doit récupérer ses eaux qui ne peuvent être prises en charge par les bassins de la vallée, sous réserve d'études hydrographiques plus approfondies. Il sera proposé de restituer une rigole longeant sa bordure sud, ainsi qu'un certain nombre de bassins de retenue, à l'image de ceux qui existent en lisière. La gestion des eaux pluviales s'appuie donc sur l'implantation ou la remise en état d'un réseau de bassins en rive du plateau, qui seront conçus à l'image du lac du mail d'Orsay, simple carré d'eau bordé de platanes.



■ ■ ■ Le paysage intermédiaire



■ ■ ■ Les chemins forestiers



■ ■ ■ L'environnement lacustre

Stratégie de développement urbain



Les impératifs de développement urbain durable incitent à contenir l'urbanisation afin d'éviter l'étalement des constructions par une certaine intensité. Tout en respectant les règles de hauteur liées à la visibilité du château de Versailles et la présence d'importants espaces verts, marque identitaire de la ville de Versailles, elle favorisera la desserte par des transports collectifs, le développement de services publics et privés, condition impérative de la qualité de vie quotidienne des familles et des salariés, dans un cadre de hauteur limité par le cône de vue depuis la chambre du Roi.

**Le centre ville de Versailles,
une référence de densité urbaine** ■■■



UN URBANISME ÉVOLUANT AU FIL DU PROJET

L'ambition urbaine sur le plateau de Satory évoluera dans le temps et s'adaptera aux politiques d'aménagement et à la dynamique

économique. Le projet répond au besoin de flexibilité en ne figeant pas directement la nature des aménagements prévus. Il démontre néanmoins, par un plan stratégique, la capacité de Satory à accueillir une vie urbaine et industrielle.

UNE FORME URBAINE MODULAIRE

Satory ne peut être développé de manière uniforme. À l'image du modèle de la ville française, il se construira « quartier par quartier » que les habitants et les salariés s'approprieront. Cette stratégie de diversité urbanistique conduira à bâtir des formes différentes adaptées aux besoins résidentiels et des entreprises. Elles varieront selon que les quartiers seront réservés à l'activité économique, ou qu'ils combineront logements, entreprises et équipements. Il sera proposé de se référer au modèle urbain existant sous la forme de carrés de 350 m par 350 m, proportion des quartiers historiques.

UN QUARTIER CONÇU À PARTIR DES VOIRIES EXISTANTES

Le site de Satory est marqué par une série d'infrastructures routières et de constructions. La stratégie urbaine envisagée prendra appui sur cette trame viaire tout en la prolongeant. Ceci engendrera une économie de moyen en réutilisant les voiries existantes tout en s'attachant à y insérer harmonieusement les nouvelles urbanisations.



PAYS-BAS :

1. Centre-ville,
Almere ;

2. Ile Java,
Amsterdam ;

3. Quartier pavillonnaire,
Ypenburg.

SUISSE :

4. Quartier résidentiel
Halensiedlung,
Berne ;

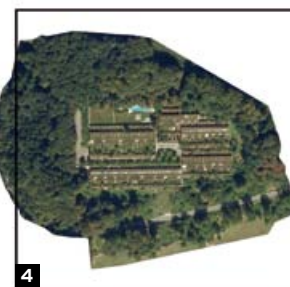
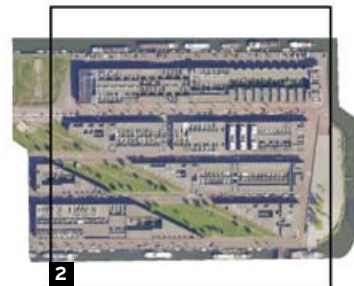
5. Campus
Novartis,
Bâle.

FRANCE :

6. Caserne Delpal,
Satory ;

7. Technocentre
Renault,
Guyancourt ;

8. Carré
Saint-Louis,
Versailles



Mobilité

La mobilité crée la richesse de l'espace habité par l'homme, elle permet la rencontre, l'échange, la mise en synergie. La mobilité n'est pas une question technique parmi d'autres ; c'est l'une des composantes essentielles de la ville contemporaine, et un impératif pour Satory. Améliorer l'accessibilité actuelle et future du site et de ses activités économiques forme un triple enjeu : enjeu d'efficacité scientifique et économique, enjeu social pour que chacun puisse choisir son mode de transport selon ses moyens, enjeu écologique qui suppose de réduire la dépendance du territoire à la voiture, tout au moins dans son usage actuel.

Le maillage souhaité assurera une meilleure desserte et fluidité pour l'ensemble des déplacements, en transports en commun et en voiture particulière. Ces nouvelles voies permettront la desserte du quartier et le rabattement vers la ligne 18 du métro du Grand Paris.

Pour ce faire, les nouveaux services de déplacements comme l'auto-partage ou les véhicules électriques seront favorisés, en lien avec le développement technologique et économique souhaité pour le quartier.

Une desserte multimodale

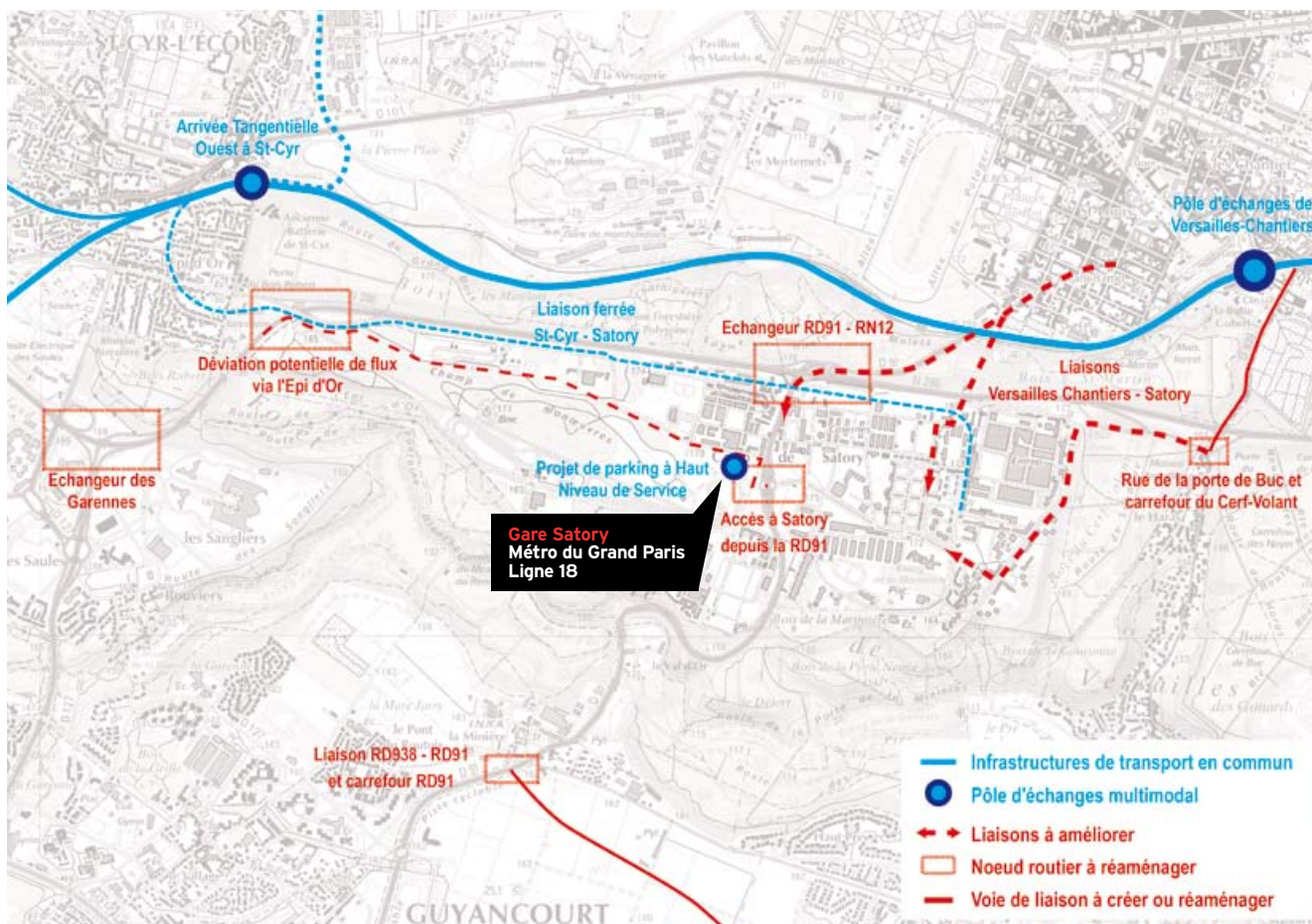


Le plateau de Satory est, aujourd'hui, isolé, bordé par une infrastructure lourde, la RN 12, et par une topographie à fort dénivelé composée de coteaux boisés. Il est également traversé du nord au sud par la RD 91 qui donne accès à Satory ouest grâce au rond-point de la Minière.

Le réseau routier est saturé en heure de pointe. La RD 91 se caractérise par un trafic de transit avec très peu de lien est-ouest, du fait de l'occupation actuelle du site. Il sera nécessaire d'améliorer ses conditions d'accès, et de recréer des continuités de parcours entre les quartiers existants et les nouveaux projets. Au niveau du rond-point de la Minière, elle n'a pas le gabarit routier adapté au passage des poids lourds et des bus. Cette question demande une réflexion d'ensemble, intégrant le nouveau maillage, les flux de transit et ceux liés aux activités du plateau.

L'offre de transport en commun existante est très hétérogène, peu efficace, et inadaptée à l'évolution de Satory. Une amélioration de la desserte en bus devra être envisagée, en attente de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Elle proposera de nouveaux itinéraires et une offre améliorée (fréquences, vitesses, régularité...), en cohérence avec le développement du territoire. D'autres pistes sont également étudiées, notamment la réutilisation de la voie ferrée militaire existante.

Les circulations douces sont aujourd'hui fractionnées et peu lisibles. Il est indispensable de développer leur réseau en s'appuyant sur les éléments existants et en favorisant les déplacements piétons et cycles sur l'ensemble du plateau et vers Versailles, Guyancourt, Buc...



Intentions infrastructurelles à l'échelle du territoire et gare de la ligne du métro du Grand Paris

1 / AMÉLIORATION DE LA DESSERTE AUTOMOBILE

Le développement envisagé de Satory est conditionné par l'amélioration de la circulation automobile et de ses portes d'entrée :

- Échangeur RN 12/RD 91 qui fait l'objet d'études de la DIRIF ;
- Échangeur des Garennes, 2014/2016, projet d'échangeur complet entre la RN 12 et l'avenue des Garennes. Ce projet a fait l'objet d'un consensus de l'ensemble des acteurs d'un point de vue technique et son financement est à l'étude ;
- Échangeur de l'épi d'or, dont les études sont en cours ;
- Barreau de liaison RD91/RD938 ;
- Aménagement de la rue de la porte de Buc et du carrefour du Cerf-volant.

2 / PORTES D'ENTRÉE DU QUARTIER

L'accessibilité à Satory est possible depuis trois points d'entrée :

- un accès militaire et transport en commun, depuis la rampe Saint-Martin à l'est, vers Versailles et Buc ;
- un accès depuis l'avenue du Maréchal Juin au nord-est, vers Versailles et la RN12 ;
- un accès depuis le rond-point de la Minière sur la RD91 au centre de Satory, permettant les liens avec Guyancourt, Versailles, l'ouest francilien et l'A86 ;
- un accès depuis l'Épi d'or.

3/ LIGNE 18 DU MÉTRO DU GRAND PARIS ET PÔLE MULTIMODAL

Le projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris améliorera considérablement la desserte de Satory et favorisera la dynamique du cluster de recherche consacré aux mobilités innovantes.

Autour de l'emplacement réservé pour la gare, un pôle multimodal rassemblera les différents transports en commun desservant le quartier, des stations de taxis ainsi qu'un parking à haut niveau de service. Il combinera le stationnement des voitures particulières et des vélos, et des bornes de recharge pour les modèles électriques, ainsi qu'un libre service et des locations.

Espaces piétons, circulations douces, offres liées aux mobilités innovantes, parking... seront réalisés au plus vite, pour attendre l'arrivée du métro.

4 / LIAISONS DOUCES

Les déplacements à pied seront facilités à travers l'ensemble du futur quartier, grâce à de nombreux et généreux espaces publics piétons et des traversées sécurisées. Leur maillage sera suffisamment fin pour offrir des itinéraires faciles, courts et lisibles, ainsi que des trajets d'agréments. Un soin particulier sera apporté aux aménagements paysagers indispensables à la qualité urbaine.

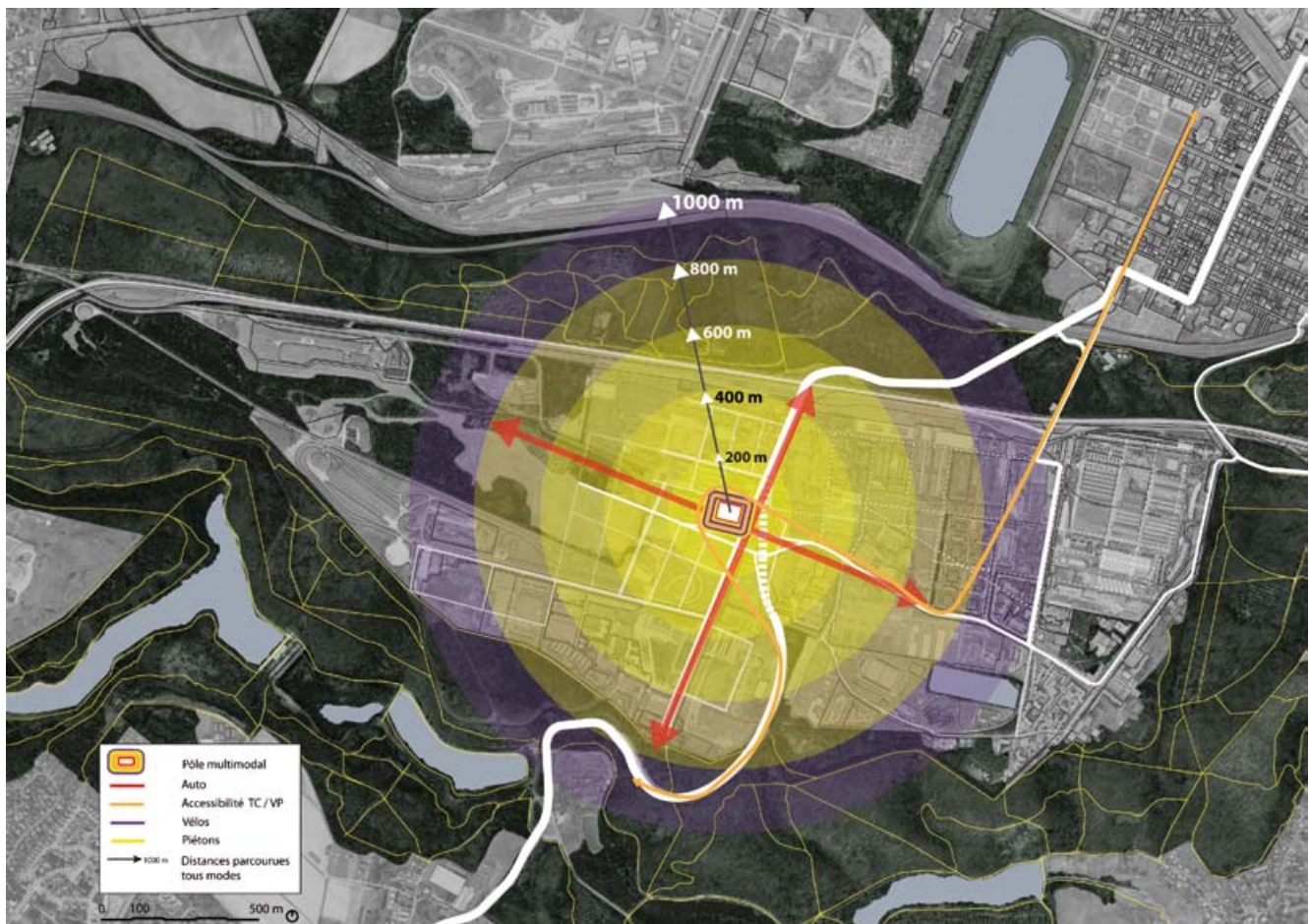
5 / STATIONNEMENT

Le PLU de la Ville de Versailles fixe le nombre de places à prévoir par programme. Sur la question qualitative, le stationnement devra être traité de façon soignée. Le stationnement en ouvrage sera privilégié et les parkings en surface, quand il sera nécessaire d'en faire, devront faire l'objet d'un traitement paysager afin de s'insérer dans l'environnement du plateau de Satory. Des solutions de mutualisation devront être étudiées. Ainsi la construction de parkings en silo associés à des modes de rabattement innovants vers les opérations (type navette électrique par exemple) pourrait être une piste à envisager.

6 / MOBILITÉS INNOVANTES

L'accent sera également mis sur les mobilités innovantes à travers des systèmes expérimentaux à développer en lien avec les partenaires R&D du secteur (notamment l'IEED VeDeCoM). Les choix en matière de mobilité intégreront progressivement les innovations apportées par les partenaires de VeDeCoM pour faire du site une référence sur ce sujet. L'idée est de pouvoir instrumenter une partie des voies publiques dans le quartier de Satory afin de mener des expérimentations en situation réelle. Le site pourrait donc prendre une dimension importante de démonstrateur pour les acteurs R&D présents.

Localisation du pôle multimodal et de la station de ligne 18 du métro du Grand Paris.



Les temporalités du développement





Le projet urbain du plateau de Satory est une vision qui se concrétisera progressivement. Chaque phase du développement correspond à des moments et des faits – amélioration de la desserte routière, besoins et opportunités programmatiques, arrivée de la ligne 18 du métro du Grand Paris – qui ne peuvent être déterminés de manière figée.

Ces évolutions temporelles, qualitatives et quantitatives conduisent à proposer une stratégie souple, qui devra :

- prendre en compte la structure paysagère afin d'offrir un cadre qualitatif aux différents quartiers ;
- assurer la mixité économique et résidentielle du développement ;
- permettre de réaliser les infrastructures de transport nécessaires.

La première phase doit constituer une référence en matière de développement urbain, qui sera moteur de la dynamique. Les premiers arrivants devront pouvoir faire leurs courses à proximité, se loger, aller au restaurant ou pratiquer des activités culturelles. L'aménagement se déterminera en phases dans lesquelles le paysage, les infrastructures et le développement urbain se conjugueront harmonieusement. Chaque phase sera préfigurée et accompagnée par la transformation paysagère du site et l'amélioration des transports, des infrastructures et des services. Ce processus de transformation créera un environnement agréable pour tous avant même les premières constructions. Leur accueil s'effectuera d'autant mieux qu'elles prendront place dans un environnement paysagé.

La mise à niveau de l'échangeur au nord du plateau créera les conditions propices à l'émergence d'un nouveau quartier au cœur géographique du plateau de Satory. Il se développera autour de l'axe majeur et du pôle multimodal. Les accessibilités est-ouest seront également favorisées par la modification du réseau viaire et l'amélioration du rond-point de la Minière. Pendant ce temps, les activités se développeront autour des installations existantes.

Pour la réalisation du projet, il est envisagé la création d'une ZAC (zone d'aménagement concerté) couvrant un périmètre le plus vaste possible. Cette ZAC sera ensuite phasée en fonction des libérations d'emprise envisagées.

Maîtrise d'ouvrage / Programme

Établissement public Paris-Saclay / Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc

Direction de l'aménagement

La direction de l'aménagement conduit les études sur l'ensemble du territoire en matière d'urbanisme, de transports et de développement durable, contribue à la définition des stratégies de développement urbain, pilote les procédures nécessaires à la mise en œuvre des opérations d'aménagement et en assure le suivi opérationnel.

Direction du développement économique

En charge de l'accueil des entreprises à Paris-Saclay, la direction du développement économique les assiste depuis la définition de leurs besoins jusqu'à la réalisation de leur implantation. Elle participe à l'animation des réseaux de partenaires impliqués dans le projet.

Direction de la communication et des relations institutionnelles

La direction de la communication et des relations institutionnelles initie, conçoit, réalise et coordonne la communication des projets de Paris-Saclay. Elle participe à la définition et la mise en œuvre de la stratégie de marketing territorial.

Auteurs

Établissement public Paris-Saclay

Direction de la communication et des relations institutionnelles
avec les conseils de l'agence À vrai dire la ville.

Rédigé à partir des textes et de l'iconographie élaborés par le groupement d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes MDP-FAA-XDGA-AREP.

Conception et création graphique : À vrai dire la ville / Flgraf.

Crédits

Michel Desvigne Paysagiste : Michel Desvigne, Martin Basdevant, Florian Delon,
Sophie Mourthé, Chamss Oulkadi

Xaveer de Geyter Architecten - Floris Alkemade Architects : Floris Alkemade,
Pierre Burquel, Antoine Chaudemanche, Pieter Coelis, Xaveer de Geyter,
Michel Sikorski, Benoît Streicher

AREP : Stéphanie d'Acremont, Jean-Marie Duthilleul, Louis Moutard, Yen Thach,
Étienne Tricaud

Tirage à 1 000 exemplaires.

www.epps.fr

Établissement public Paris-Saclay
6, boulevard Dubreuil 91400 Orsay
01 64 54 36 50

Août 2013