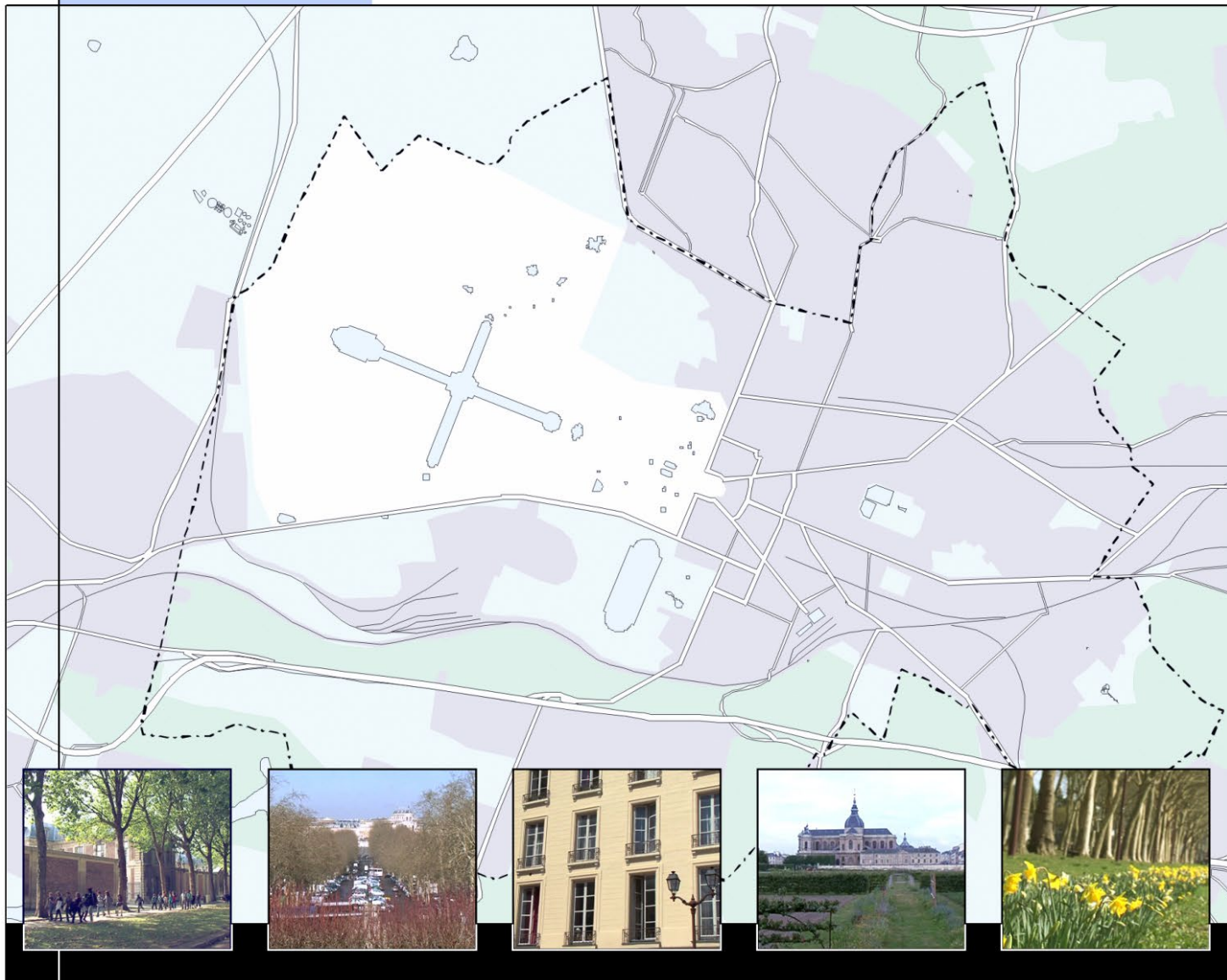


# VERSAILLES PLAN LOCAL D'URBANISME



## 2 b – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT PAR SECTEUR

Approuvé le 8 septembre 2006

Révisé le 24 novembre 2011

Mis à jour le 9 janvier 2014

Mis en compatibilité le 3 février 2014

Mis à jour le 18 juin 2014

Modifié le 17 décembre 2015

Modifié le 15 décembre 2016

Mis à jour le 26 janvier 2017

Mis en compatibilité le 28 mars 2017

Mis en compatibilité le 20 juillet 2020

Mis en compatibilité le 30 mars 2022



# VERSAILLES

**Ville de Versailles**

*Direction de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Habitat*

4, avenue de Paris

78000 VERSAILLES

Tél : 01.30.97.82.05

## SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 - L'OBJET ET LA PORTEE DES « ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT PAR SECTEUR »</b> .....  | <b>6</b>  |
| L'objet des orientations d'aménagement par secteur.....   | 6         |
| La portée des orientations d'aménagement par secteur .....  | 6         |
| L'articulation des orientations d'aménagement avec les autres pièces du PLU .....   | 6         |
| La mise en œuvre des dispositions du PLU dans les secteurs d'orientation .....  | 7         |
| Les secteurs concernés à Versailles.....  | 7         |
| <b>2 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LES GRANDS SITES DE RECONVERSION ..</b>  | <b>8</b>  |
| <b><i>LE SECTEUR DES MATELOTS-MORTEMETS</i></b> .....   | <b>9</b>  |
| La présentation générale du secteur.....  | 9         |
| Les orientations d'aménagement .....  | 10        |
| <b><i>LE SECTEUR PION</i></b> .....   | <b>12</b> |
| La présentation générale du secteur.....  | 12        |
| Les orientations d'aménagement .....  | 13        |
| <b><i>LE SECTEUR DE SATORY-OUEST</i></b> .....  | <b>15</b> |
| 1 - Les fondements du projet : ville nature et durable .....  | 16        |
| <b><i>1.1. Le plateau de Satory, un espace en devenir</i></b> .....   | <b>16</b> |
| <b><i>1.2. Satory un site de développement dans un environnement historique et naturel</i></b> .....                            | <b>16</b> |
| <b><i>1.3. Un projet à caractère mixte à toutes les échelles</i></b> .....  | <b>17</b> |
| <b><i>1.4. Un projet mis progressivement en œuvre</i></b> .....   | <b>18</b> |
| 2 - Les orientations par thème .....  | 19        |
| <b><i>2.1. Les composantes de la trame verte et bleue : le nouveau paysage à vivre</i></b> .....                                | <b>19</b> |
| <b><i>2.2. La desserte et la mobilité</i></b> .....   | <b>24</b> |
| <b><i>2.3. La mixité fonctionnelle</i></b> .....  | <b>27</b> |
| <b><i>2.4. La qualité urbaine, architecturale et environnementale</i></b> .....   | <b>31</b> |
| <b><i>2.5. Le phasage</i></b> .....   | <b>34</b> |
| 3 - Les orientations par sous-secteurs .....  | 38        |
| <b><i>3.1. Le quartier Lisière : tisser le lien entre ville et lisière</i></b> .....  | <b>39</b> |
| <b><i>3.2. Le quartier Bir-hakeim : articuler Satory Ouest et Satory Est</i></b> .....  | <b>42</b> |
| <b><i>3.3. Le quartier Gare : une nouvelle centralité du plateau</i></b> .....  | <b>44</b> |
| <b><i>3.4. Le quartier Parc : au cœur du plateau, entre l'onde et le parc</i></b> .....   | <b>47</b> |
| <b><i>3.5. Le quartier Bastion et le Hall A: faire le lien entre les activités existantes et les futurs quartiers</i></b> ..... | <b>49</b> |
| <b><i>3.6. Le quartier des Marronniers</i></b> .....  | <b>52</b> |
| <b><i>3.7. Les pistes d'essais</i></b> .....  | <b>54</b> |
| <b><i>3.8. Le quartier Nord : les emprises militaires</i></b> .....   | <b>55</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LES SITES EN VILLE .....</b> | <b>56</b> |
| <b><i>LE SECTEUR DE LA GARE DES CHANTIERS.....</i></b>                  | <b>56</b> |
| La présentation générale du secteur.....                                | 56        |
| Les orientations d'aménagement .....                                    | 56        |
| <b><i>LE SECTEUR DE LA GARE VERSAILLES RIVE-DROITE .....</i></b>        | <b>59</b> |
| La présentation générale du secteur.....                                | 59        |
| Les orientations d'aménagement .....                                    | 59        |
| <b><i>LE SECTEUR DE MONTBAURON.....</i></b>                             | <b>61</b> |
| La présentation générale du secteur.....                                | 61        |
| Les orientations d'aménagement .....                                    | 61        |

**AVERTISSEMENT**

Le PLU de Versailles est régi, conformément à l'article 19 de la loi d'engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, par les dispositions du code de l'urbanisme en vigueur avant la date d'application de cette loi. C'est pourquoi les références au code de l'urbanisme figurant dans ce document sont celles applicables antérieurement à ladite loi.

Il convient de se référer aux tables de concordance liées à la nouvelle codification issue de l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre 1er du code de l'urbanisme, applicable au 1er janvier 2016.

# 1 - L'OBJET ET LA PORTEE DES « ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT PAR SECTEUR »

---

## L'objet des orientations d'aménagement par secteur

Les «orientations d'aménagement par secteur» constituent une pièce facultative du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

Ce document du PLU « comporte des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ». Il peut en outre « *prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Les orientations peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics* ». (Article L.123-1 du code de l'urbanisme dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010).

## La portée des orientations d'aménagement par secteur

L'article L.123-5 du code de l'urbanisme instaure un lien de compatibilité entre les travaux et les opérations d'aménagement et les orientations par secteur.

Cette compatibilité signifie que les travaux et opérations réalisées dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues mais doivent contribuer à leur mise en œuvre ou tout au moins ne pas les remettre en cause.

## L'articulation des orientations d'aménagement avec les autres pièces du PLU

### ■ **Articulation avec le PADD**

Ces orientations d'aménagement sont établies en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), qui définit les orientations générales pour la ville.

### ■ **Articulation avec la règle d'urbanisme**

Les orientations par secteur sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en terme de compatibilité avec les orientations par secteur et en terme de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur. Cette cohérence s'exprime au travers du zonage et de la règle écrite.

## La mise en œuvre des dispositions du PLU dans les secteurs d'orientation

Pour chacun des secteurs concernés, les orientations définissent les principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue.

La règle d'urbanisme définit, quant à elle, le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

Ainsi, les opérations d'aménagement et de construction doivent être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et conformément au règlement du PLU.

Un permis de construire pourrait être refusé au motif qu'il n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement définies dans le présent document.

## Les secteurs concernés à Versailles

Six secteurs sont concernés par des orientations d'aménagement.

- 3 secteurs concernent des grands sites de reconversion :
  - le secteur de Satory-Ouest ;
  - le secteur des Matelots-Mortemets ;
  - le secteur Pion.
- 3 secteurs concernent des sites en ville :
  - le secteur de la gare des Chantiers ;
  - le secteur de la gare Versailles Rive-Droite ;
  - le secteur de Montbauron.

Le présent document précise par des textes et des schémas les orientations d'aménagement retenues pour chacun de ces secteurs.

LES SECTEURS D'ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



## 2 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LES GRANDS SITES DE RECONVERSION

---

Les sites dits de « reconversion » correspondent à de vastes espaces partiellement libérés par la restructuration de l'armée.

Trois sites sont concernés.

- **le secteur des Matelots et des Mortemets**, au sud de la D10 ;
- **le secteur Pion**, à l'extrémité ouest de la commune, en limite de Saint-Cyr l'Ecole.
- **le plateau de Satory**, dans sa partie située à l'ouest de la D91 ;

D'une superficie de 470 hectares, l'ensemble de ces 3 secteurs représente près de 20% du territoire de la commune et leur devenir est un enjeu majeur pour la ville.

C'est pourquoi des orientations générales pour l'aménagement de ces espaces sont élaborées pour définir les grandes lignes des objectifs poursuivis et éviter leur mitage progressif qui compromettrait la cohérence d'un futur aménagement d'ensemble.

La reconversion, totale ou partielle, de ces sites doit permettre leur intégration à la composition de la ville dans le respect d'une continuité empreinte de modernité. Différentes orientations générales doivent contribuer à atteindre cet objectif :

- créer, à l'échelle de l'ensemble de ces sites, des espaces urbains de mixité accueillant de l'habitat, des activités économiques diversifiées, des équipements d'intérêt communal et, le cas échéant, extra-communal. L'objectif est d'éviter la création d'espaces urbains monofonctionnels. Le degré de mixité urbaine est différent selon les 3 secteurs et précisé dans les orientations d'aménagement définies pour chacun d'eux ;
- organiser leur desserte en transports en commun, par l'adaptation des infrastructures existantes et/ou par la création de nouvelles, ainsi que leur lien fonctionnel avec leur environnement. L'objectif est d'éviter les risques d'isolement de ces espaces urbains ;
- respecter et valoriser leur qualité paysagère, les vues et les perspectives existantes ou à restituer, en prenant notamment appui sur les traces de l'histoire ;
- renforcer leur caractère végétal et laisser une place aux espaces en pleine terre ;
- enrichir la qualité architecturale de la ville, ce qui exclut notamment les architectures de pastiche et ouvre la voie à des architectures inscrites dans la modernité intégrant les préoccupations du développement durable, dès lors qu'elles sont de grande qualité.



## LE SECTEUR DES MATELOTS-MORTEMETS

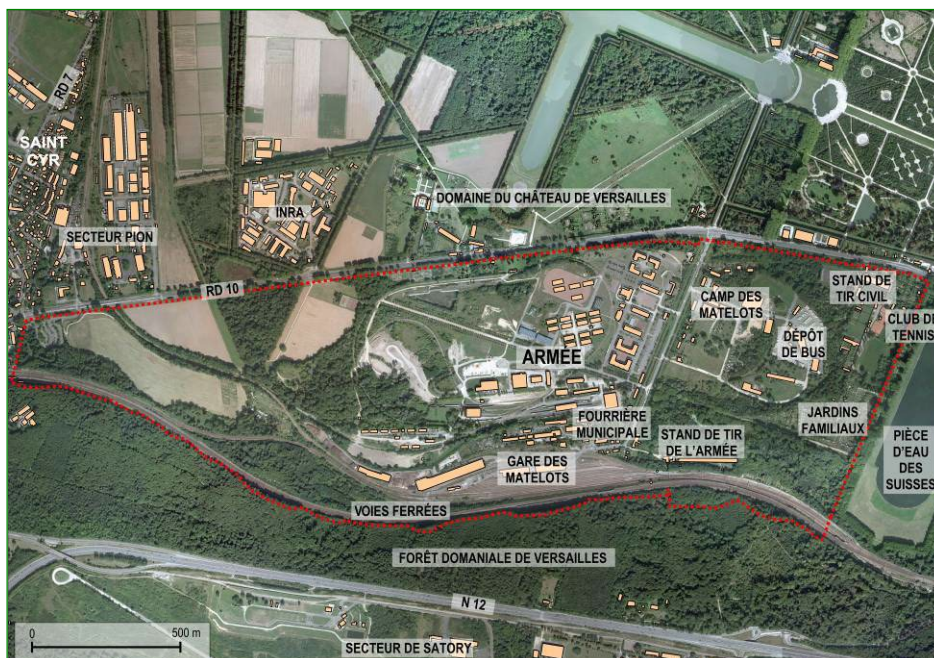
### La présentation générale du secteur

D'une contenance totale de 214 hectares environ, ce secteur se compose de 3 entités :

- à l'est de l'allée des Matelots, le site des Mortemets d'une soixantaine d'hectares qui est occupé par diverses installations : militaires, stand de tir, dépôts de bus du réseau Phébus, des jardins familiaux ;
- à l'ouest de cette allée, le site des Matelots encore partiellement occupé par des installations militaires et qui comporte des espaces naturels ;
- au sud du secteur, les emprises ferroviaires ainsi que la gare des Matelots et ses équipements ou installations connexes.

Le site des Matelots et des Mortemets est situé dans le champ de compétence de l'armée et du domaine géré par l'Etablissement Public dont l'objet est la mise en valeur du château. En effet, les sites militaires des Matelots-Mortemets reviennent dans son domaine en fonction de leur libération éventuelle par le ministère de la Défense.

LES COMPOSANTES DU SITE



## Les orientations d'aménagement

### ■ La vocation générale du secteur

**Le site des Matelots-Mortemets** est historiquement et traditionnellement un lieu d'accueil de divers services nécessaires au fonctionnement du château et de la ville et abrite des constructions et installations de qualité diverse, parfois médiocre.

Il n'a pas vocation à accueillir un quartier résidentiel. Sa vocation future peut toutefois être différenciée entre le secteur de Mortemets et celui des Matelots.

**Le secteur des Mortemets** a vocation à devenir un espace paysager, rattaché à la composition du parc du château et de la pièce d'eau des Suisses. Il a la capacité potentielle à accueillir des activités ludiques, culturelles, sportives et touristiques, y compris les jardins familiaux, compatibles avec son organisation paysagère. La restauration de la grande allée des Mortemets, entre la pièce d'eau des Suisses et l'extrémité Ouest du camp militaire des Matelots, constitue une priorité.

Le fonctionnement des équipements et services existants peut se poursuivre dans l'attente du réaménagement du secteur en lien avec celui du secteur des Matelots.

**Le secteur des Matelots**, à l'exception des espaces destinés à conserver une vocation militaire et ceux à l'ouest constitués d'espaces arborés, doit faire l'objet d'un aménagement d'ensemble. Cet espace est destiné à recevoir les activités actuellement situées sur le secteur des Mortemets, des jardins et d'éventuelles activités sportives de plein air.

Le site militaire, tel qu'il figure sur le schéma ci-après, est quant à lui, maintenu dans sa vocation actuelle.

Les espaces naturels, boisés ou non à l'ouest du site sont préservés dans leur configuration actuelle.

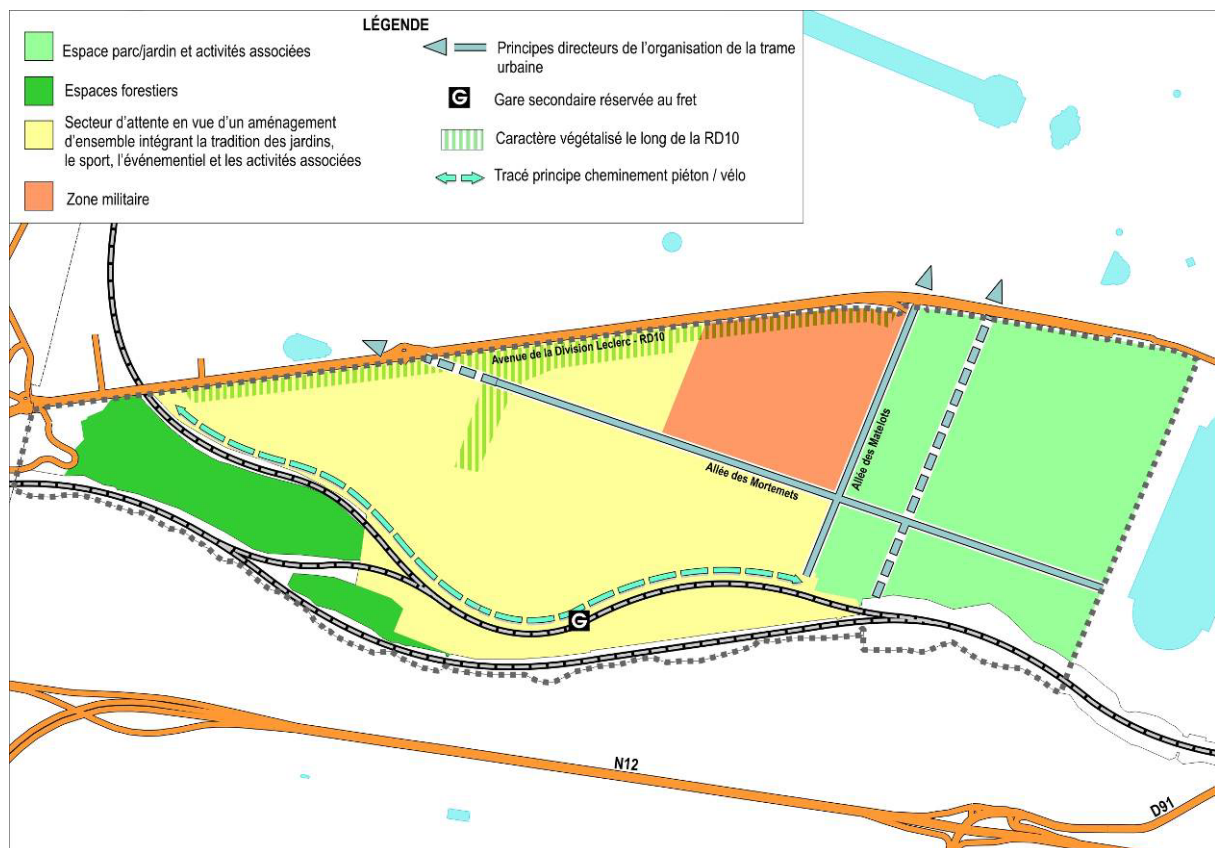
### ■ Les préoccupations environnementales

L'objectif de l'aménagement de ce secteur est de rechercher l'équilibre entre sa future destination et une meilleure cohésion avec le parc du château en tirant parti de l'excellence de sa situation.

C'est pourquoi les aspects environnementaux et paysagers doivent être au cœur des préoccupations qui guident le projet :

- organiser la trame urbaine en tirant profit des traces de l'histoire. Il s'agit, en particulier, de préserver et de mettre en valeur l'allée des Mortemets déjà partiellement arborée qui traverse le site d'est en ouest à partir de la pièce d'eau des Suisses, et ainsi permettre, notamment, une continuité des réseaux de circulations douces organisés à l'échelle de Versailles Grand Parc et départementale ;
- créer une véritable trame verte et bleue structurante qui favorise les parcours et les continuités écologiques au travers du site. Il s'agit, en outre, de préserver les espaces boisés proches de la forêt de Satory au sud du secteur ;
- prendre en compte, notamment, les vues et les perspectives depuis le château dans l'organisation, l'implantation, le volume et l'aspect des constructions ;
- veiller à la nécessité des dépollutions qui seraient avérées et qui seraient incompatibles avec les nouvelles vocations du site et à la salubrité publique.

#### LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT POUR LE SECTEUR MATELOTS-MORTEMETS



## LE SECTEUR PION

### La présentation générale du secteur

Ce secteur est situé en limite ouest de Versailles, en continuité du parc du château et en frontière avec la commune de Saint-Cyr l'Ecole.

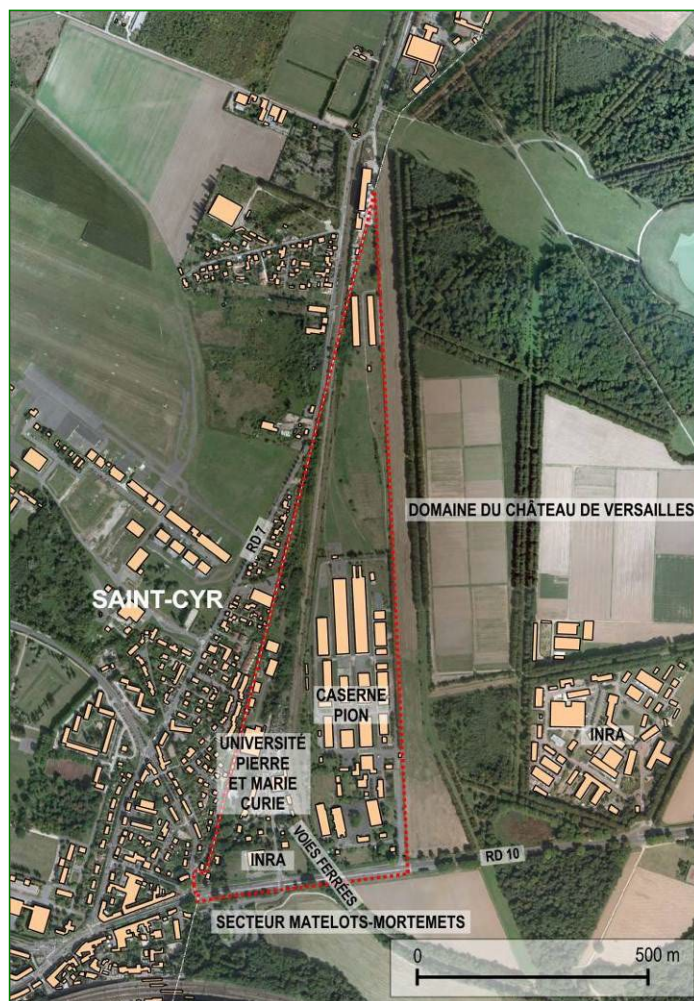
Ce secteur, par sa situation en vis-à-vis du Parc du château sur un linéaire de près d'un kilomètre, est un site d'exception.

Le secteur Pion tire son nom de la caserne éponyme et s'étend de part et d'autre de la voie ferrée sur 32 hectares environ au total :

- à l'est des voies, le site correspond à l'ancienne caserne désaffectée depuis 2008 ;
- à l'ouest des voies, les terrains sont essentiellement occupés par l'université Pierre et Marie Curie.

Le secteur Pion est soumis à des nuisances de bruit liées à sa proximité de l'aérodrome de Saint-Cyr l'Ecole. Le plan d'exposition au bruit applicable limite les possibilités d'organisation urbaine du site.

LES COMPOSANTES DU SITE



## Les orientations d'aménagement

### ■ La vocation générale du secteur

La partie du secteur à l'ouest des voies ferrées conserve sa vocation actuelle. Toutefois, une valorisation du secteur pour sa meilleure intégration dans la continuité urbaine environnante, actuelle et future, suppose une reconsidération des activités qui peuvent y être accueillies.

Le site, à l'est des voies ferrées, fait l'objet d'une reconversion :

- sa partie nord a vocation à demeurer naturelle et est destinée à accueillir des activités agricoles, de sport de plein air, des manifestations événementielles ;
- sa partie sud, est destinée à recevoir une opération à dominante résidentielle dans une composition paysagère de qualité, adaptée à la situation du site, et des destinations prenant en compte les nuisances sonores.

### ■ La desserte du secteur

Le projet de réalisation du T13 Express permet d'envisager la desserte en transports en commun du secteur. Une station localisée approximativement au centre du secteur bénéficie également aux quartiers proches de Saint-Cyr et une liaison en traversée piétonne permet de relier les deux parties du site, de part et d'autre des voies ferrées.

Cette desserte ferroviaire s'appuyant sur le projet du T13 Express doit être pensée dans une réflexion globale en lien avec les gares de Satory et des Chantiers.

Une attention toute particulière est portée à l'organisation de l'accès du secteur à partir de la D10 de façon à en assurer la sécurité et la fluidité sans perturbation du trafic sur la départementale.

La desserte du quartier est organisée par la création d'une voie en continuité de la D7 et longeant les voies ferrées à l'ouest. Cet axe nord-sud permet de desservir la gare et devrait réduire une partie de la circulation de transit dans le centre de Saint-Cyr. Cette voie se prolongeant au sud de la D10 donne accès au secteur des Matelots.

L'aménagement du site intègre des circulations douces en prenant en compte le maillage des réseaux prévus aux échelles de Versailles Grand Parc et départementale.

### ■ Les préoccupations environnementales

Le secteur Pion, avec une façade Est de près d'un kilomètre jouxtant le parc du château, bordé au sud par le site inscrit le long de la D10, dispose d'un environnement d'exception.

Son aménagement s'inscrit dans cette qualité paysagère en interface du parc du château et de l'urbain. Une transition paysagère d'une dizaine de mètres de large souligne la limite du parc dans sa partie sud. Un espace inconstructible marque la continuité de l'allée de Saint-Cyr qui est une des composantes de l'Étoile Royale.

### ■ Une haute qualité environnementale

L'urbanisation du secteur doit être exemplaire par une très haute qualité tant architecturale, qu'environnementale.

L'objectif est d'y intégrer le « vivant dans la ville » dans un souci d'équilibre par l'interpénétration d'une trame verte dans un site urbain.

Les constructions, par leur volume, leur organisation et leur implantation s'inscrivent dans le respect de la préservation des vues et perspectives du château.

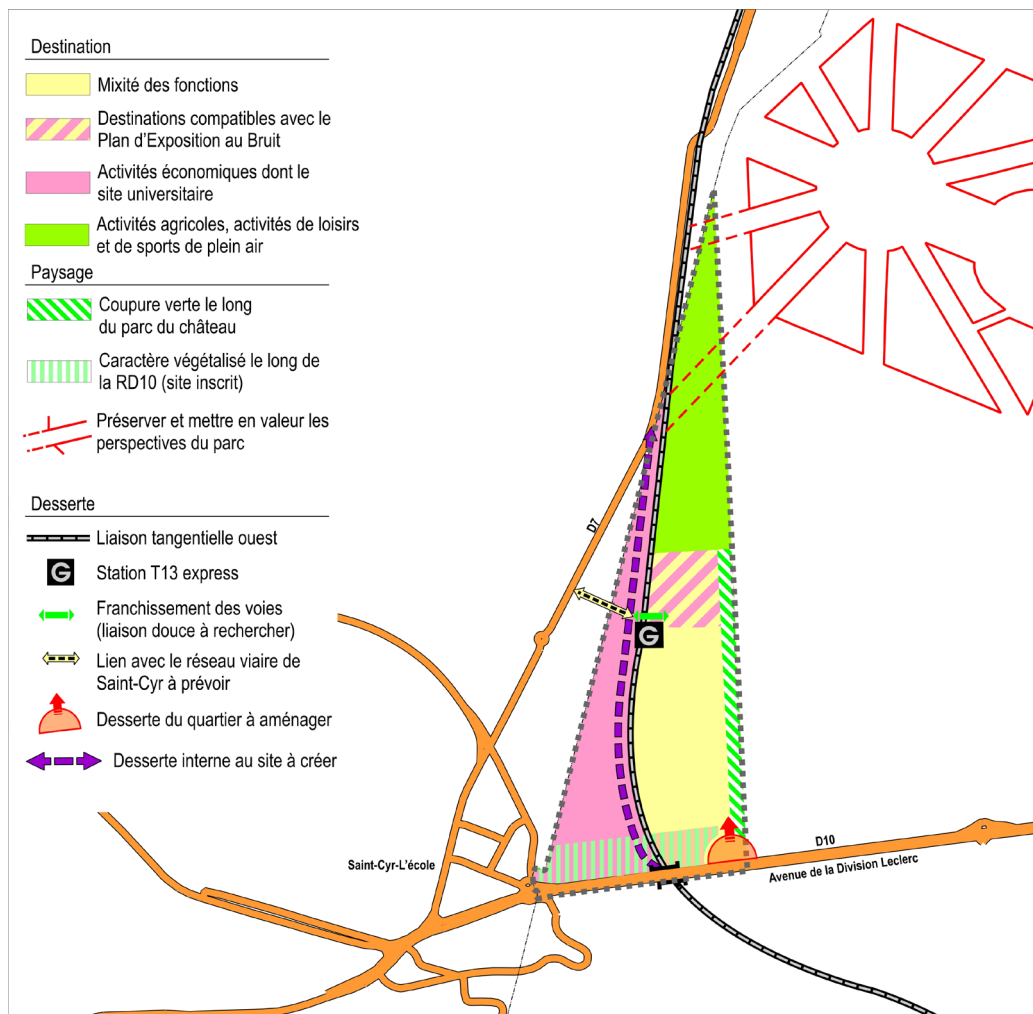
### ■ Une large place au végétal

Le végétal doit être très présent dans la conception de l'aménagement de ce secteur et assurer de nombreuses fonctions, à la fois esthétiques, structurantes en même temps qu'il amène la nature dans la ville.

Il a également une fonction de transition :

- d'une part avec le parc du château par une bande végétalisée sur une dizaine de mètres sur la longueur de la partie sud du site ;
- d'autre part le long de la D10 avec une marge de recul végétalisée d'une vingtaine de mètres au moins qui permet de conserver l'aspect végétal des abords de cette route.

#### LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



## LE SECTEUR DE SATORY-OUEST

### Préambule

Ces orientations visent à garantir la qualité et la cohérence du projet dans toutes ses composantes fonctionnelles, structurelles et programmatiques, au cours de sa réalisation progressive dans le temps.

Elles sont présentées et décomposées en trois parties :

- **Partie 1 : les fondamentaux du projet**, qui présentent les principes qui ont guidé la conception générale du projet et son inscription dans son environnement
- **Partie 2 : les orientations par thème**, qui sont applicables à l'ensemble du secteur de Satory Ouest
- **Partie 3 : les orientations par sous-secteur**, qui concernent les espaces aménagés. Elles ne sont applicables qu'aux sous-secteurs concernés.

## **1 - Les fondements du projet : ville nature et durable**

### **1.1. LE PLATEAU DE SATORY, UN ESPACE EN DEVENIR**

Le plateau de Satory, 8<sup>e</sup> quartier de Versailles, présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel à l'échelle régionale et plus spécifiquement à celle de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay (OIN Paris-Saclay), ainsi que cela est identifié au SDRIF.

Trois facteurs essentiels ont fait évoluer ce potentiel identifié vers la concrétisation d'un projet urbain sur le secteur de Satory Ouest :

- La restructuration de l'armée qui engendre la libération de vastes espaces, aujourd'hui, pour partie, à l'état de friche ;
- La mise en œuvre du projet du Grand Paris Express et la programmation de la ligne 18, qui a vocation de relier Orly à Versailles Chantiers, avec l'implantation d'une gare au centre du plateau de Satory ;
- L'inscription du site dans la dynamique globale du développement du cluster Paris-Saclay.

### **1.2. SATORY UN SITE DE DEVELOPPEMENT DANS UN ENVIRONNEMENT HISTORIQUE ET NATUREL**

Satory constitue une grande clairière, cernée au nord et au sud par la forêt domaniale de Versailles, qui surplombe le domaine du château de Versailles au nord. Vers le sud, la topographie en pente douce descend vers le site classé de la vallée de la Bièvre.

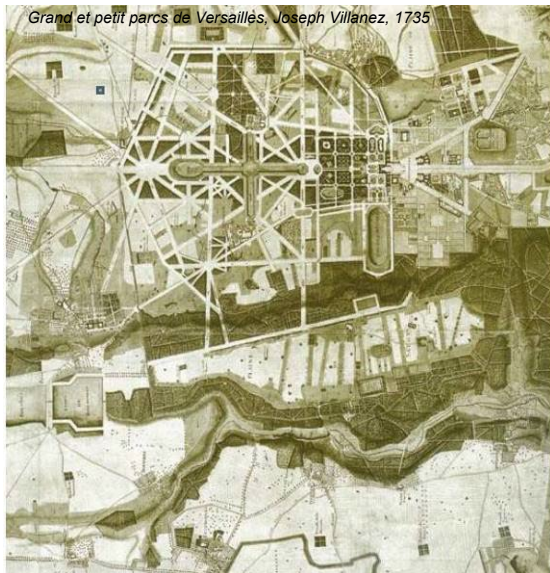
Dépassant le simple objectif de la préservation de cet environnement remarquable dans lequel il s'inscrit, le projet a pour ambition de se fonder sur cet héritage historique et géographique. Il s'agit de tirer parti de ces particularités et de les retraduire dans le projet urbain de ce quartier parfaitement inscrit dans le grand paysage. Cette conception paysagère du projet s'appuie sur quatre axes :

- Concevoir l'organisation du site dans sa géographie (axes est-ouest), en recherchant la continuité des axes de composition historiques (axes nord-sud). Cette trame hiérarchise les différents espaces constituant le projet pour une meilleure fonctionnalité et lisibilité :
  - les axes est/ouest, fondent la stratégie paysagère à l'échelle du plateau. Ils offrent des perspectives dégagées à l'est et à l'ouest, en suivant les courbes de la topographie ;
  - les axes nord/sud, reprennent les tracés historiques du domaine de château de Versailles afin de réintégrer le site dans son territoire ;
- Préserver et amplifier l'écrin végétal des coteaux boisés pour préserver l'intimité des lieux et concourir à l'insertion d'un développement urbain, proche du domaine du château de Versailles, en renforçant les composantes paysagères à toutes les échelles du projet ;
- S'appuyer sur la topographie existante pour favoriser une gestion gravitaire et à ciel ouvert des eaux pluviales afin d'apporter des réponses de qualité à des enjeux fonctionnels, écologiques et paysagers ;



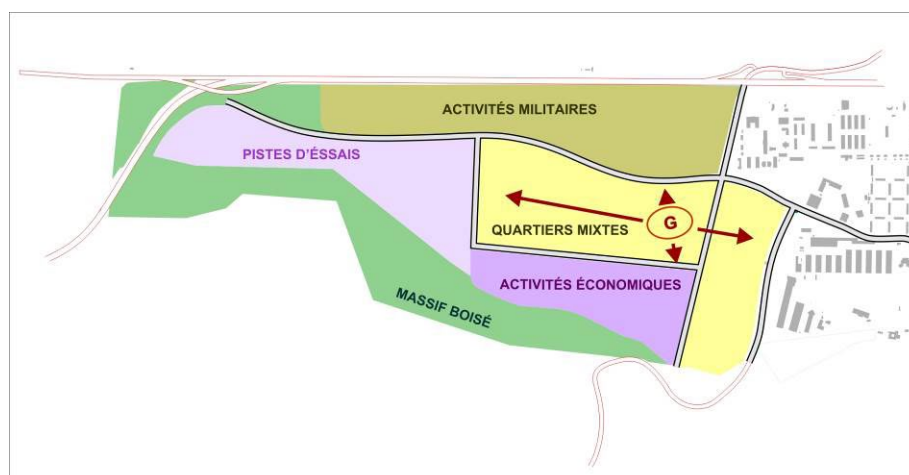
- Rechercher l'exigence d'une qualité urbaine et architecturale. Cette exigence doit être présente dans tous les aspects et à toutes les échelles de la conception et de la réalisation du projet en privilégiant une mixité programmatique, fonctionnelle et typologique, une utilisation de matériaux qualitatifs, une hiérarchisation des traitements des espaces publics et en ayant le souci des parcours.

#### Lignes de force de la composition du projet



### 1.3. UN PROJET A CARACTERE MIXTE A TOUTES LES ECHELLES

L'étendue du secteur de Satory Ouest, qui couvre environ 236 hectares, offre la possibilité de créer un véritable pôle de vie et d'urbanité. Si l'ambition première est économique, basée sur un pôle de recherche et de développement des mobilités du futur, le projet se fonde sur la mixité entre l'habitat et l'activité économique, sous des formes diverses. Il s'agit de développer un quartier à la programmation diversifiée et équilibrée, tout en préservant les espaces nécessaires aux activités militaires, économiques, notamment de R&D, maintenues sur le site.



SCURE 2018

#### ■ Développer un quartier urbain mixte

L'organisation générale de ce quartier est directement liée à sa connexion avec le centre de Versailles ainsi qu'aux autres pôles de l'OIN Paris-Saclay et de façon plus large à la Métropole du Grand Paris.

La ligne 18 qui desservira la gare de Satory est l'élément majeur de la connexion métropolitaine du quartier. Elle sera complétée par l'amélioration de la desserte routière, le renforcement des transports en commun vers les gares de Versailles, une nouvelle connexion à Saint-Cyr-l'Ecole et la structuration d'un réseau de liaisons douces.

Il s'agit de développer une offre d'habitat de types et typologies diversifiés ; les espaces dédiés à l'habitat sont suffisants pour permettre l'animation de pôles de proximité constitués par les équipements, les services et les commerces nécessaires aux futurs habitants et usagers ainsi qu'à l'animation des quartiers.

L'aménagement du site de Satory Ouest est prévu en plusieurs phases de façon à coordonner la réalisation progressive des infrastructures et des équipements aux développements des programmes d'activités économiques et de logements. Chacune des étapes de réalisation doit répondre de façon satisfaisante aux besoins des habitants et des usagers en matière de déplacements, de services, d'équipements et de cadre de vie.

#### ■ Pérenniser et déployer le pôle de recherche et de développement

L'ambition du projet technologique est de mettre en réseau les acteurs privés de l'automobile et de l'armement mobile terrestre déjà présents sur le territoire et de renforcer les synergies avec les organismes de recherche, les structures universitaires et les écoles travaillant sur cette thématique en lien avec d'autres filières d'innovation. En matière de mobilité, le site de Satory sera un territoire démonstrateur permettant de tester en grande nature des services, des outils, ou des usages nouveaux liés aux nouvelles mobilités. Les espaces dédiés aux activités économiques, ainsi que l'aménagement de nouvelles pistes d'essais à l'ouest du site, garantissent la pérennisation et le développement de ce pôle de recherche et de développement des mobilités du futur déjà implanté sur le site. Ils constituent également un atout majeur susceptible d'attirer de nouvelles entreprises.

### 1.4. UN PROJET MIS PROGRESSIVEMENT EN ŒUVRE

Le projet de Satory Ouest repose sur une vision à long terme. Sa conception générale est fondée sur un système souple d'organisation qui permet sa viabilisation et son développement progressif.

Chaque phase du projet conjugue le paysage, les infrastructures et le développement urbain de façon adaptée et équilibrée :

- Préfiguration et accompagnement par une valorisation et transformation paysagère pour créer un environnement de qualité ;
- Configuration de la programmation appropriée au niveau de desserte, notamment en transport en commun ;
- Programmation et réalisation des infrastructures nécessaires ;
- Intégration des équipements et des services répondant aux besoins des habitants et usagers actuels et futurs.

## **2 - Les orientations par thème**

Les orientations thématiques sont applicables à la totalité du secteur de Satory Ouest.

### **2.1. LES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE : LE NOUVEAU PAYSAGE A VIVRE**

La trame paysagère structure le projet à toutes ses échelles. La mise en œuvre de la végétalisation du site est pensée en amont par l'implantation d'une pépinière dans le secteur de Satory Ouest, dans un lieu urbanisable au cours de la dernière phase du projet. A l'échelle des espaces publics, mais également à celle des îlots bâtis, la place accordée aux espaces verts est importante. Ces derniers représentent 50% au minimum de la surface totale des quartiers mixtes localisés dans le schéma consacré aux composantes de la trame verte. Les espaces verts correspondent à des espaces plantés en pleine terre, à des cheminements piétonniers dont les revêtements sont perméables ou à des espaces aménagés sur dalle en rez-de-chaussée avec minimum 30 centimètres d'épaisseur de terre végétale.

Les composantes de la trame verte ont tout à la fois une fonction paysagère, urbaine et écologique. Elles composent l'organisation du site selon deux principaux axes est/ouest et nord/sud et les espaces plantés de la trame paysagère, de par les connexions qu'elle permet, sont des lieux favorables aux compensations de milieux naturels à enjeux, notamment les prairies sèches.

Chacune de ces composantes, de nature différente, fait l'objet d'orientations spécifiques et est localisée dans le schéma consacré aux composantes de la trame verte.

#### **■ 2.1.1 Les composantes de la trame verte est/ouest**

##### **○ La lisière nord**

Au nord du site, le long de la N12, une bande arborée est à maintenir ou à créer dans l'objectif d'amplifier l'écran végétal constitué par le coteau boisé au nord de la route nationale, pour :

- Accueillir un nouveau biotope ;
- Renforcer la protection visuelle du secteur depuis le domaine du château de Versailles ;
- Concourir à la protection du quartier au regard des nuisances engendrées par la circulation sur la N12 ;
- Valoriser les abords de la route nationale par des lisières arborées de part et d'autre, notamment en entrée de ville, cette lisière se prolongeant vers Saint-Cyr-l'Ecole jusqu'en limite communale.

Dans la partie de cette bande arborée située dans la marge de reculement figurant au plan de zonage, aucune nouvelle construction ne peut être édifiée. En revanche, les ouvrages et infrastructures nécessaires à la desserte du secteur peuvent y être réalisés dès lors qu'ils sont conçus de façon à minimiser leur impact visuel.

##### **○ L'onde verte active**

L'onde verte active est la plus longue trame viaire est/ouest, en traversée du plateau de façon continue. Elle constitue une nouvelle voie dans l'emprise du secteur Satory Ouest qui vient se connecter à l'actuelle avenue du Maréchal Soult sur le secteur de Satory Est.

Si la première vocation de cet axe est d'être le vecteur des mobilités de traversée est-ouest du plateau, en modes doux, en véhicule particulier et en transports en commun, sa fonction paysagère est importante. L'onde et ses méandres sont composés par un paysage arboré puissant et remarquable qui fixe l'atmosphère paysagère du plateau. L'onde est constituée de séquences allant du paysager à l'urbain, depuis l'extrémité ouest du site jusqu'au parvis de la future gare.

Son emprise sinueuse, dont l'épaisseur varie tout au long de son tracé, offre des perspectives de paysage naturel boisé. Ainsi, elle s'épaissit nettement aux abords de la gare de la ligne 18 afin d'en constituer le parvis autour duquel se développent des programmes d'équipements, de commerces et de services.

### o La traverse

La traverse est une promenade, d'une emprise variable, qui relie, d'est en ouest, les quartiers mixtes. Localisée au cœur de ces quartiers et connectée aux axes nord-sud, elle offre des espaces de circulations douces dans un cadre végétal reliant les équipements, les services et la polarité du secteur de la gare.

### o Les pistes d'essais

L'aménagement des pistes d'essais à l'ouest du site permet de préserver de vastes espaces paysagers entre l'emprise de l'onde active au nord, le massif boisé au sud et la N12 à l'ouest.

Cet espace, exclusivement dédié aux travaux, ouvrages et constructions directement nécessaires aux essais des véhicules et à l'activité économique liée, conserve une forte dominante naturelle.

Il constitue un paysage ouvert qui offre des perspectives vers l'ouest depuis l'allée des Marronniers. En revanche, les abords des pistes au nord, au-delà de cette ligne de perspectives, peuvent revêtir un caractère boisé.

L'aménagement paysager de cet espace intègre au maximum la gestion de l'eau pluviale, gravitaire et à ciel ouvert, par des espaces paysagers inondables dédiés ainsi que la préservation et la compensation de zones humides.

### o Le parc

Le parc est un élément structurant de la trame paysagère est/ouest, un espace ouvert inscrit dans un maillage paysager très arboré qui fait place au ciel à la lumière et aux reflets. En pente douce vers le sud, la création d'un bassin d'eau permet une mise à distance des activités le long de l'allée des Marronniers, dont le dispositif paysager est épaissi et amplifié. Par cette situation, le parc offre une perspective lointaine est-ouest depuis le mail principal vers l'espace ouvert des pistes d'essais. La végétation basse humide et les prairies fleuries renforcent l'image d'un nouveau biotope.

Son caractère récréatif et calme assure une transition urbaine et une articulation conviviale entre un front bâti résidentiel et le secteur d'activités économiques au sud.

Le parc a également un rôle important dans la gestion des eaux pluviales. Sa composition paysagère intègre la création d'espaces de rétention des eaux pluviales, de noues, permettant de recueillir l'eau pluviale des quartiers situés au nord.

Enfin, les berges du parc peuvent constituer des espaces de compensation de zones humides.

### o Le bois et le bassin sud-est

Au sud-est du secteur, un espace arboré en rebord de plateau abrite actuellement un bassin de rétention des eaux pluviales. L'aménagement, et éventuellement l'agrandissement, de ce bassin est nécessaire eu égard à sa sous-capacité actuelle et à la stratégie de gestion des eaux pluviales du projet. L'orientation est d'insérer de façon harmonieuse les ouvrages nécessaires pour préserver le caractère arboré de cet espace en concordance avec l'intention paysagère portée à l'échelle du plateau ; à cette fin, les défrichements doivent rester limités aux besoins fonctionnels de ce bassin et de ses abords.

### o La lisière du massif

Dans la perspective de préserver la limite du massif boisé, un espace de lisière est délimité dans lequel aucune construction ne peut être édifiée. Toutefois, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRF) précise que de nouvelles constructions sont réalisables dès lors qu'elles sont envisagées dans un site urbain constitué. Un site urbain constitué est un espace bâti, doté d'une trame viaire et présentant une densité, un taux d'occupation des sols, une volumétrie que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Dès lors, les espaces peu construits ou/et de manière anarchique constituant un début de mitage des lisières et où la protection de la forêt reste encore possible, ne peuvent pas être considérés comme des sites urbains constitués. Seule la zone d'activités des Marronniers est considérée comme un site urbain constitué.

Ainsi, la partie est de la lisière du massif boisé est, pour partie, intégrée aux terrains du quartier des Marronniers sur lesquels sont implantées des activités économiques et leurs dépendances (stationnements, bassins de rétention, etc.). Elle doit supporter une voie destinée à accéder directement aux pistes d'essais. Dans le cadre d'une restructuration globale de ce site urbain constitué, la conception du projet doit prévoir une recomposition et requalification paysagère de cet espace en intégrant la problématique de la gestion des eaux pluviales.

En outre, les pistes d'essais sont présentes dans cet espace de lisière. Les ouvrages nécessaires à la modification des pistes d'essais peuvent y être réalisés, de façon très ponctuelle selon les impératifs fonctionnels et dans le souci de la conception d'un aménagement paysager global.

#### o **Le massif boisé**

Le massif boisé, au sud du site en rebord de plateau dominant la Bièvre et ses étangs, forme un horizon naturel boisé. Ce massif est protégé dans sa configuration existante, ponctuellement redéfinie en fonction de la réalité de son occupation.

#### ■ **2.1.2 Les composantes de la trame verte nord-sud**

La trame paysagère nord-sud est rythmée par trois grandes structures arborées dont les dimensions et la hiérarchisation s'inspirent des trames versaillaises. Leurs croisements avec les composantes de la trame est-ouest délimitent des espaces de dimensions variables, dans lesquels s'organisent les différents quartiers.

Cette composition croisée permet de prévoir une évolution progressive des aménagements du secteur dans le temps.

A l'intérieur même des quartiers mixtes, cette trame nord-sud est encore déclinée dans un maillage plus fin, composé de venelles végétalisées.

#### o **Le mail principal**

Le mail principal est celui situé le plus à l'est du secteur. Par son orientation et son emprise d'une soixantaine de mètres de large environ, le mail principal structure la composition générale du site et marque son entrée. Dans ses dimensions, il peut être assimilé aux allées du trident menant à la place d'arme du château de Versailles.

Le mail est constitué de plusieurs séquences : l'entrée sur le plateau au nord, en connexion avec Versailles, la partie plus urbaine et animée au droit de la future gare et du parc et le dernier tiers, rejoignant la forêt domaniale.

De grands arbres de plusieurs espèces reprennent l'idée du mail versaillais dans une ambiance plus champêtre, des prairies recouvrent la partie centrale du mail et une strate intermédiaire de végétation abritant la vie de la petite faune est ajoutée dans les noues drainantes conduisant à la lisière du massif boisé.

#### o **Les mails secondaires**

Les trois mails localisés à l'ouest ont de larges emprises, d'une trentaine de mètres, pour un maillage des quartiers par des espaces publics de grande qualité.

Ces mails qui relient l'onde verte active à l'allée des Marronniers ouvrent des perspectives dégagées vers le massif boisé au sud du secteur.

C'est pourquoi, même si les mails ne se poursuivent pas jusqu'au boisement, il convient que les perspectives puissent être maintenues, voire constituées. A ce titre, en cas de restructuration de l'occupation des emprises concernées par des continuités vertes localisées dans le schéma, les projets de réaménagement intègrent cette orientation en évitant notamment l'implantation de constructions à l'alignement de l'allée des Marronniers.

#### o **Le traitement des abords de la D91**

Principal accès au secteur de Satory Ouest, la D91 fait l'objet d'un nouveau tracé dans sa traversée du site.

Dans le cadre de la conception de l'aménagement de la nouvelle emprise de la D91, il s'agit de requalifier les abords de cette voie et, en particulier, l'entrée sud sur le plateau de Satory. Il s'agit :

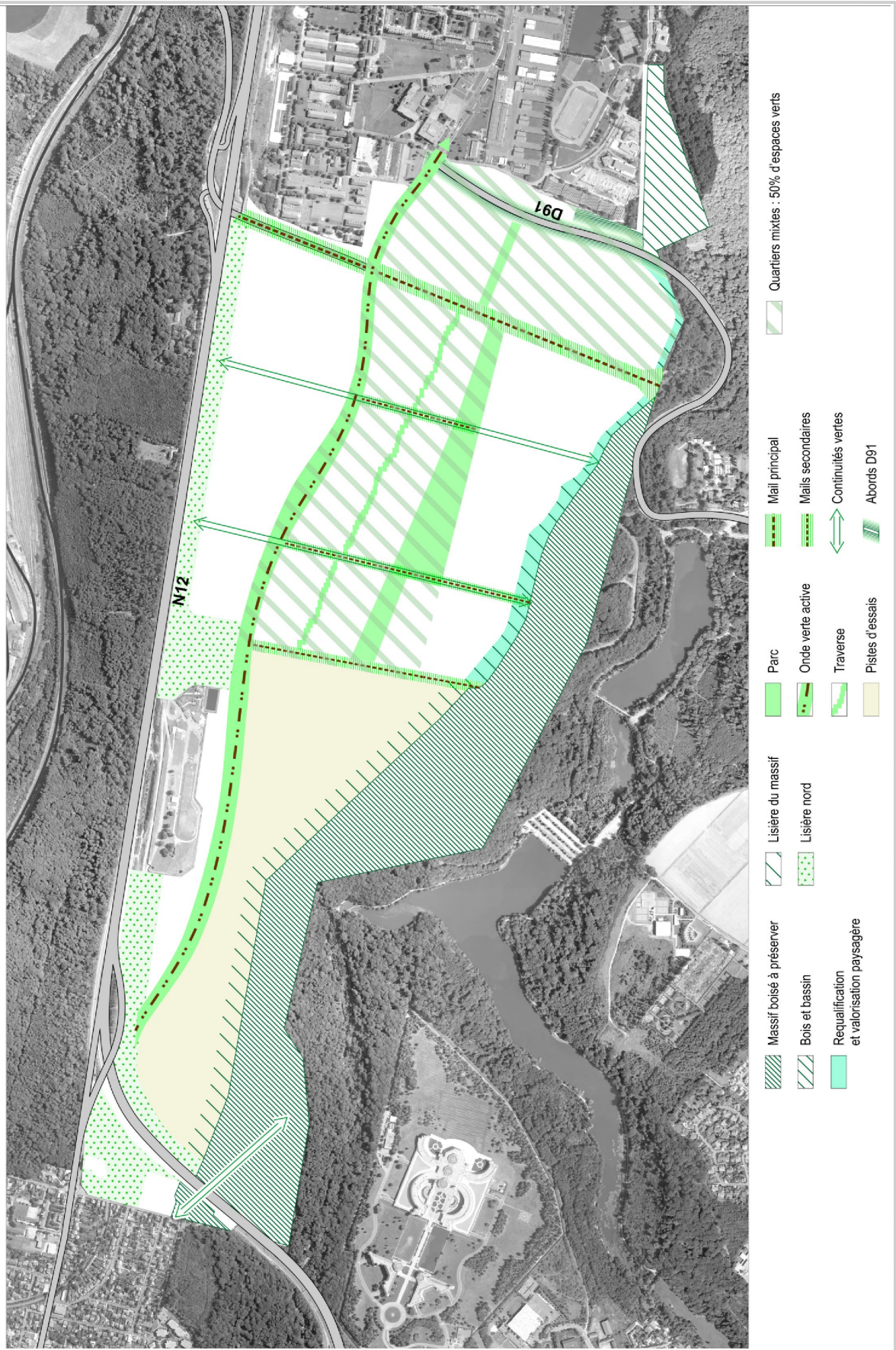
- d'une part de poursuivre l'ambiance de son parcours en forêt avant son débouché sur le plateau en arborant ses abords dans sa traversée du plateau ;
- d'autre part de lui conférer un caractère plus urbain que routier.

### ■ 2.1.3 La gestion de l'eau pluviale

La gestion de l'eau pluviale, intégrée à la composition paysagère et environnementale du secteur, s'appuie sur la topographie du site en pente douce nord-sud. Elle s'inspire du ruissellement initial qui a façonné les microreliefs du plateau pour constituer le fil d'eau le plus simple et le plus rationnel possible. La gestion prévoit, ainsi, un écoulement général des eaux pluviales au maximum de façon gravitaire et à ciel ouvert dans le sens nord-sud, débouchant sur la Vallée de la Bièvre.

Cette gestion permet la création d'espaces paysagers inondables et de noues introduisant au sein des espaces publics des continuités écologiques et des espaces d'agrément. L'organisation à l'échelle du secteur de la gestion des eaux pluviales permet de garantir le débit de fuite et la qualité de l'eau pluviale en sortie du projet d'aménagement conformément à la réglementation. En conséquence, les lots au sein du secteur pourront présenter des débits de fuites différents, en intégrant la gestion des petites pluies à leur échelle.

## LES COMPOSANTES DE LA TRAME PAYSAGÈRE



## 2.2. LA DESSERTE ET LA MOBILITE

L'orientation générale est de limiter l'usage de la voiture dans le secteur, au profit des circulations douces, des transports en commun et des modes innovants, notamment le transport public à la demande basé sur les technologies de véhicule autonome.

Le développement du maillage routier et des mobilités sur le site est appréhendé aux différentes échelles de déplacement : liaisons internes au quartier, liaisons locales et liaisons métropolitaines.

### ■ 2.2.1. La connexion du secteur de Satory Ouest

#### ○ La desserte routière

La desserte routière de Satory Ouest est principalement assurée à partir de la D91 :

- Au nord, au niveau de l'échangeur qui permet une connexion à la N12 et un accès vers les quartiers centraux de Versailles. Cet accès permet d'entrer dans Satory Ouest par le mail principal qui confère au quartier son identité.
- Au sud, l'entrée puis le tracé de la D91 dans sa traversée de Satory fait l'objet d'une reconfiguration. Il s'agit d'une part de faire évoluer le caractère autoroutier de cette voie vers une voie urbaine accompagnée d'un traitement végétal de ses abords. Cette évolution suppose la mutation du carrefour Bir-Hakeim en reliant la D91 à l'onde active et au tracé du mail principal.
- A la pointe ouest du secteur, un accès est à l'étude.
- A l'est, l'onde verte active permet de relier les secteurs est et ouest du plateau de Satory.

#### ○ Les transports collectifs

La desserte du secteur Satory Ouest par la ligne 18 du métro du Grand Paris Express, et des connexions multimodales qui y sont liées, structure la programmation et la conception du projet.

La localisation de la gare de métro, au cœur du dispositif viaire (le mail principal à l'est, l'onde verte active au nord, et la voie supplémentaire au sud), favorise son accessibilité.

La réalisation d'un site réservé aux transports en commun reliant Saint-Cyr à Satory, dont le tracé emprunte sur tout ou partie celui de l'onde verte active, dessert le secteur d'est en ouest.

Le renforcement des lignes de bus participe à la plus grande accessibilité du secteur Satory Ouest en assurant une desserte du nord au sud et d'est en ouest.

#### ○ Les transports innovants

La desserte du site par les transports collectifs est complétée par une offre en transports innovants. Des transports publics à la demande doivent assurer une desserte locale et permettre de connecter le site, d'une part, avec Saint-Cyr, et, d'autre part, avec Versailles. Des services de mobilité tels que l'autopartage, le vélopartage et les vélos en libre-service peuvent venir renforcer cette desserte locale.

### ■ 2.2.2. L'organisation du maillage interne

#### ○ Le maillage viaire

Le maillage viaire du secteur, qui s'appuie sur la trame paysagère, est composé par des voies de direction nord-sud et est-ouest hiérarchisées.



La desserte principale de l'ensemble du secteur est assurée par :

- l'onde verte active qui relie tous les quartiers d'est en ouest, ainsi que le secteur est du plateau de Satory,
- le mail principal, assure l'irrigation nord/sud du secteur. Il comporte trois séquences fonctionnelles qui se traduisent par des traitements paysagers spécifiques : au nord un axe de circulation de transit, au centre une desserte locale, au sud un caractère de circulation adoucie qui se prolonge jusqu'au massif boisé,
- les voies secondaires, connectées aux voies principales, assurent une irrigation vers les différents quartiers,
- les quartiers mixtes situés à l'ouest du mail principal sont desservis directement depuis l'onde verte active. Ceux qui sont situés à l'est sont directement desservis depuis le mail principal et depuis le maillage viaire se substituant à celui organisé actuellement par le giratoire Bir-Hakeim,
- le quartier des Marronniers regroupant les activités économiques existantes (au sud du secteur) est exclusivement desservi par l'allée des Marronniers, cette dernière étant connectée au mail principal, voie principale de desserte interne. Les entreprises implantées sur ce secteur bénéficient d'une voie particulière, située à l'arrière de leurs terrains côté sud en limite du massif boisé. Cette voie exclusivement destinée à accéder directement aux pistes d'essais est une emprise privée,
- le sous-secteur nord, dédié aux activités militaires, est desservi à partir d'un accès principal depuis l'onde verte active. Des accès secondaires, ponctuels, sont possibles.

#### o L'organisation du stationnement

Pour les quartiers mixtes, le besoin en stationnement privé est réalisé majoritairement en superstructure et organisé de façon mutualisée (les besoins de plusieurs programmes différents sont rassemblés dans un parking) et foisonnée (les temporalités différentes des besoins de stationnement des programmes concernés permettent d'attribuer une même place à plusieurs programmes). Cette solution présente l'avantage d'optimiser le nombre de places nécessaires et de limiter l'utilisation de la voiture au sein des quartiers, par la diminution de l'offre de stationnement. C'est une solution qui permet, à terme, de favoriser les modes doux. Elle facilite également la réversibilité de l'offre en anticipant la réduction des besoins en stationnement à long terme.

Le stationnement public est aménagé le long des voiries. Ces stationnements s'inscrivent dans la conception et le traitement paysager de ces voies et répondent principalement à des besoins de desserte locale : pour les personnes à mobilité réduite, pour les transports de fonds, les véhicules en autopartage et pour des stationnements de courte durée liés aux commerces de proximité et aux équipements publics. L'objectif de ces stationnements est de favoriser au mieux les rotations. Des places publiques peuvent être également prévues dans les parkings en ouvrage suivant les besoins.

Pour le quartier des Marronniers, les besoins en matière de stationnement privé peuvent faire l'objet d'une optimisation par une organisation mutualisée, en cohérence avec la stratégie globale du secteur Satory Ouest.

#### o Le maillage des modes doux

Le maillage des modes doux s'inscrit dans le contexte du grand maillage environnant, afin d'assurer une continuité des déplacements avec Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Quentin-en-Yvelines et les quartiers de Versailles (Saint-Louis et Chantiers).

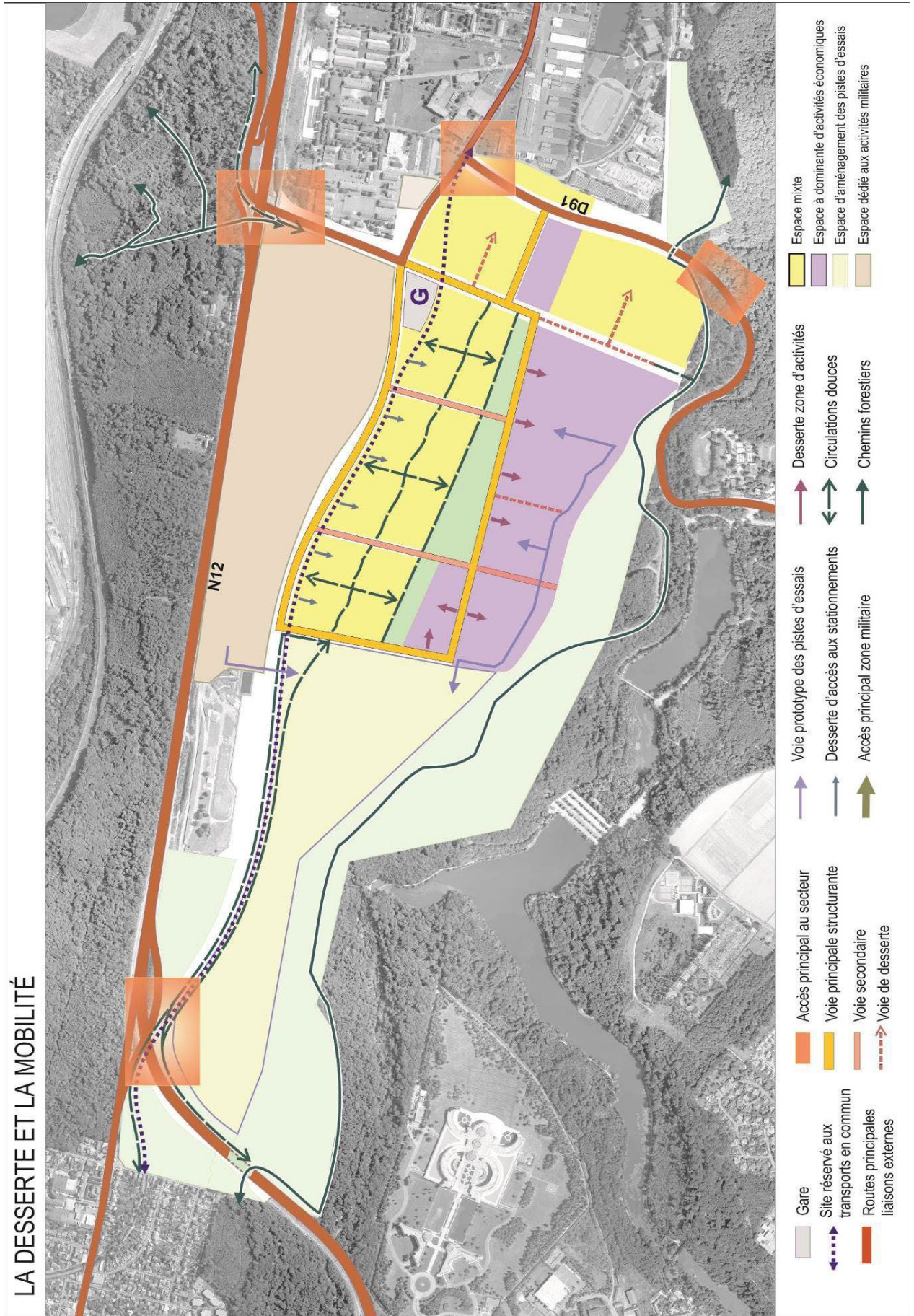
Les circulations piétonnes sont intégrées dans la conception de l'aménagement. Les pistes cyclables sont, quant à elles, incorporées à l'aménagement de l'onde verte active.

Dans le réaménagement du tracé de la D91, les déplacements doux doivent être sécurisés.

Un maillage spécifiquement dédié aux piétons et aux cyclistes est aménagé à l'intérieur des quartiers mixtes. La traverse, d'orientation est-ouest, composante importante de ce maillage (voir orientation sur la structure paysagère), est également constituée de venelles végétalisées d'orientation nord-sud.

En outre, les aménagements réalisés en limite du massif boisé doivent permettre de développer les continuités dans les parcours piétonniers forestiers. Dans la conception des travaux nécessaires à la définition du futur tracé de la D91, les opportunités de franchissement doivent être saisies.

LA DESSERTE ET LA MOBILITÉ



## 2.3. LA MIXITE FONCTIONNELLE

### ■ 2.3.1. La mixité à l'échelle du secteur

#### ○ L'orientation générale

Un des enjeux de la réussite du projet urbain du secteur est de permettre la cohabitation sur un même territoire des différentes fonctions qui le composent : l'habitat, les activités économiques et les activités militaires.

Il s'agit de rechercher, pour chacun de ces usages, au travers de sa localisation et de son organisation, un mode de fonctionnement qui lui soit approprié et qui réponde à ses besoins propres :

- sans créer de nuisances réciproques ;
- en favorisant des liens et des articulations entre les grandes composantes du projet, qu'ils soient fonctionnels, sociaux ou paysagers.

La conception de chaque projet, quelle que soit son échelle, intègre cette recherche fondée sur ces deux critères.

#### ○ Le programme prévisionnel de la ZAC Satory Ouest

Le programme global prévisionnel de la ZAC Satory Ouest porte sur la création d'environ 550 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, répartis de la manière suivante : environ 60 % de logements, d'équipements publics et environ 40 % d'activités économiques, commerces et services.

Ce programme prévisionnel et son calendrier de réalisation sont corrélés :

- à la mise à disposition de la totalité du foncier prévisionnel : le programme global prévisionnel de la ZAC devra être revu à la baisse en cas de non libération de terrains militaires prévus dans le périmètre initial du dossier de création de ZAC approuvé par délibération du Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay le 19 juin 2018 ;
- à la réalisation des infrastructures de desserte du quartier, à savoir : concomitamment et dès la première phase, l'échangeur RN12/RD91 et la liaison Saint-Cyr/Satory, et pour 2030, la ligne 18 du Grand Paris Express, reliant Orly à Versailles-Chantier via Satory.

S'agissant de l'habitat, l'orientation de mixité doit permettre d'atteindre une diversité dans l'offre de logements tant dans leur typologie que dans leur statut (logement social, logement libre, accession/locatif), intégrant une offre à destination de publics spécifiques, notamment logements étudiants, résidences pour personnes âgées, centre d'hébergement de personnes en réinsertion sociale. Pour satisfaire à cette orientation, deux critères d'analyse doivent être retenus et adaptés :

- à la réalité des besoins identifiés localement en matière de logement ;
- aux obligations législatives et réglementaires applicables à la commune de Versailles en matière de réalisation de logements et de logements sociaux.

#### ○ La répartition spatiale

La mixité fonctionnelle se traduit à toutes les échelles du secteur. Toutefois, une spatialisation se dessine en fonction de l'occupation actuelle du site :

- les activités militaires sont localisées au nord du site, entre la N12 et l'onde verte active ;
- des activités économiques sont principalement concentrées au sud, entre l'allée des Marronniers et le massif boisé, à l'ouest du mail principal ;
- le quartier Bastion, en situation de transition entre les pistes d'essais et les autres quartiers mixtes, a principalement vocation à accueillir des activités économiques ;

- les autres quartiers, à vocation mixte, s'inscrivent en position centrale, à proximité de la gare, desservis par l'onde verte active et le mail principal ainsi qu'au sud-est de ce dernier. La reconfiguration du tracé de la D91 et l'aménagement des pistes d'essais à l'ouest du secteur permettent à ces quartiers d'être bien irrigués et à l'écart des nuisances engendrées par le trafic routier.

Les lieux d'articulation entre ces différents quartiers, outre les divers espaces publics assurant leur desserte et leur liaison, sont principalement représentés par :

- la polarité qui se situe au niveau de la gare et qui se prolonge au sud le long du mail principal a vocation à regrouper des activités commerciales, de services et des équipements publics ;
- le parc, au nord de l'allée des Marronniers, qui constitue l'interface paysagère et de loisirs, entre les quartiers mixtes et le quartier des Marronniers dédié aux activités économiques ;
- l'emprise du Hall A dont la situation à la confluence du quartier des Marronniers dédié aux activités économiques, des quartiers mixtes, des pistes d'essais et du parc, offre une réelle opportunité pour créer un lieu multifonctionnel ouvert à diverses animations ;
- le massif boisé qui est un lieu de détente et de loisirs, notamment sportifs, pour tout habitant et usager du site.

### ■ 2.3.2. La mixité à l'échelle des sous-secteurs

#### ○ Les quartiers mixtes

Les quartiers mixtes ont vocation à accueillir de l'habitat, des activités économiques, dont celles qui accompagnent la vie des quartiers tels que commerces et activités de services ainsi que des équipements d'intérêt collectif. Le quartier Bastion, le plus proche des pistes d'essais, accueille principalement des activités économiques.

L'essentiel des commerces et des services est regroupé dans la polarité, l'objectif étant d'y créer des lieux d'animation et de centralité. La polarité s'organise autour du site d'implantation de la gare et se prolonge, essentiellement en pied d'immeubles, le long du mail principal vers le sud jusqu'à l'allée des Marronniers, potentiellement en accroche du quartier « Lisière » plus au sud.

Les équipements nécessaires aux habitants, notamment ceux de la petite enfance et les équipements scolaires sont implantés dans ces quartiers. Leur localisation est déterminée au regard d'un temps de parcours acceptable entre les logements les plus éloignés et l'équipement.

#### ○ Les espaces dédiés aux activités économiques

Ces espaces sont exclusivement dédiés au développement des activités économiques. Ils ont vocation principale à pérenniser et à déployer les activités de recherche et de développement des mobilités du futur existantes et d'accueillir de nouvelles activités.

#### ○ Le Hall A

Ce lieu a vocation à accueillir des usages multiples, à l'exception de construction à destination d'habitat.

#### ○ Les emprises dédiées aux activités militaires

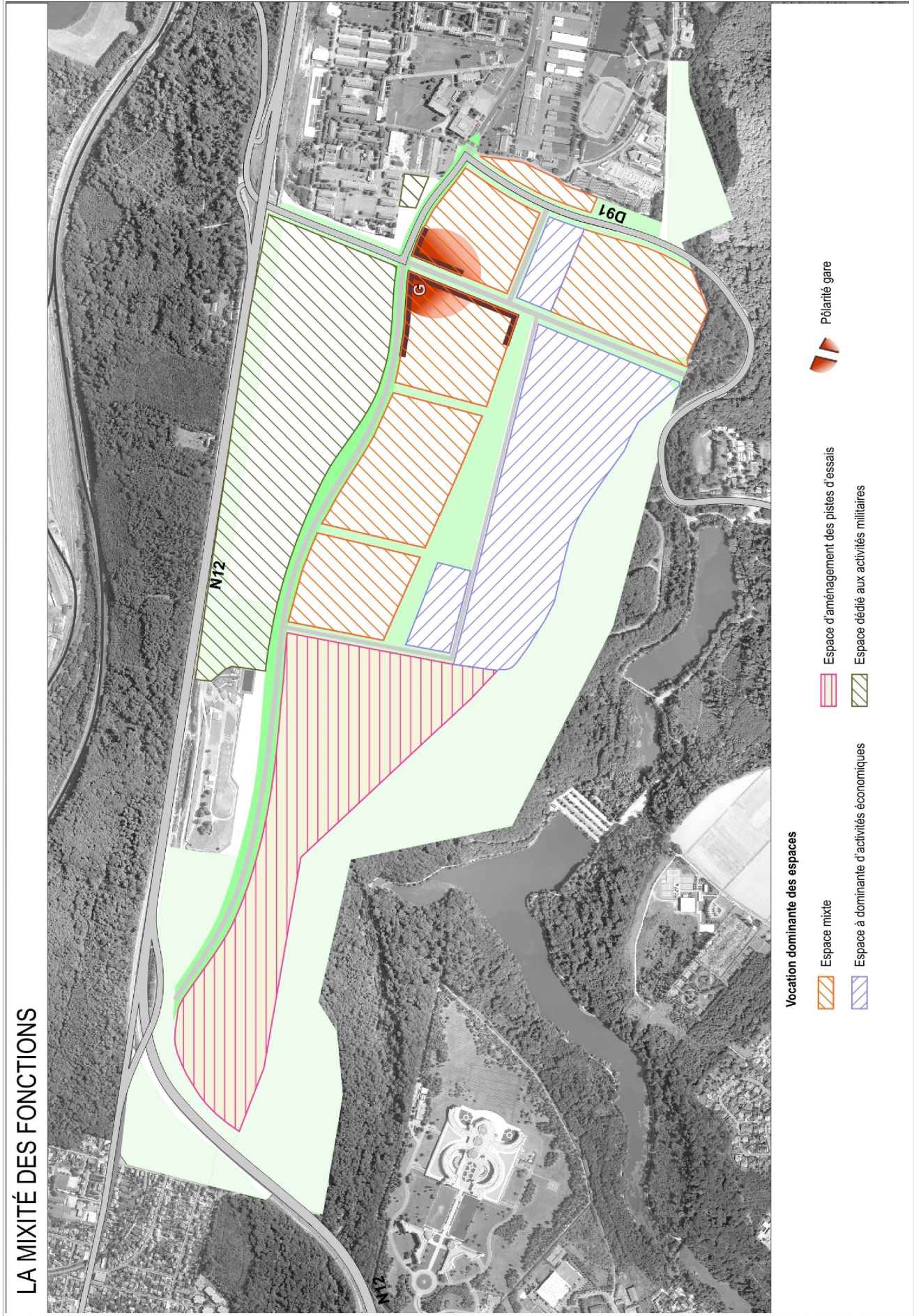
Ces espaces sont dédiés aux activités militaires et à tous les usages directement liés à ces activités.

### o Les pistes d'essais

L'utilisation des pistes d'essais est directement liée aux activités économiques présentes dans le secteur et aux activités de la recherche et du développement dans les domaines de l'industrie de l'armement terrestre et des mobilités innovantes. Elles servent également aux activités de l'armée.

### o Le massif boisé

Le massif boisé, appartenant à la forêt domaniale de Versailles gérée par l'ONF, est un espace ouvert au public.



## 2.4. LA QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE ET ENVIRONNEMENTALE

### ■ 2.4.1. Insertion urbaine et paysagère

Le projet pour l'aménagement de Satory Ouest s'inscrit dans la structure géographique et l'histoire paysagère de ce territoire. Plusieurs séquences paysagères majeures structurent le développement urbain progressif du site :

- les grands axes nord-sud qui font référence aux grandes avenues versaillaises ;
- les lisières au nord et au sud qui définissent cette « île métropolitaine » liée au plateau ;
- les figures paysagères est-ouest qui ouvrent le site vers de grandes perspectives : espaces des pistes, parc, onde active, traverse.

Ces figures paysagères définissent des espaces publics et articulent la relation entre ces derniers et les modes d'insertion des futures constructions. De ces articulations, émerge le thème central de l'aménagement du plateau de Satory : « habiter le paysage ».

Les espaces publics constituent un maillage global qui permet d'assurer le lien entre les différents quartiers. Leur variété d'échelles, allant du mail principal aux espaces plus intimistes des cours et des jardins, engendre une diversité urbaine constituant l'identité de chaque quartier.

La relation entre les différents quartiers se fait essentiellement par l'enchaînement des différentes figures paysagères qui constitueront à terme un unique paysage sur l'ensemble du plateau. De ce point de vue, la notion de quartier devrait disparaître progressivement au rythme de l'urbanisation pour constituer un ensemble urbain identifié, notamment par ses espaces publics.

### ■ 2.4.2. Qualité architecturale

Le temps long de la ville est intégré à la conception spatiale de ce territoire. La cohérence globale de ce territoire sur vingt ans environ est assurée par la structure paysagère, mais également par des ambitions programmatiques permettant d'associer habitat, activités économiques, commerces, équipements publics, etc.

La mixité par des grandes unités de programmes a vocation à faire émerger un sentiment d'urbanité qui se distingue d'une simple juxtaposition d'édifices. Il s'agit d'une association intégrative plutôt qu'additive.

A ce titre, une attention doit être portée à la matérialité des ensembles urbains qui vont construire ce projet.

#### ○ Continuité des traitements entre l'espace public et les architectures

La qualité des transitions entre espace public et espace privé est soutenue par l'aménagement de « seuils » successifs, progressifs allant des espaces publics aux espaces privés, et ce jusqu'aux entrées des constructions. Cet aménagement est envisagé notamment à travers un travail sur les matériaux, la topographie et dans le cadre du traitement en surface de l'assainissement pluvial qui, outre sa fonctionnalité, permet un aménagement paysager aux abords des espaces bâtis.

#### ○ Ouverture des constructions sur le paysage

Habiter le paysage, c'est également composer l'ordonnement des façades des constructions en réservant une large part de leur superficie à des ouvertures vitrées.

#### ○ Harmonie des matériaux par grand secteur d'urbanisation

Les constructions proposent une architecture en cohérence avec l'aménagement du quartier. Cela passe par la mise en œuvre de façades dont les matériaux entrent en résonance avec le traitement de l'espace public : brique, pierre, béton non enduit, bois (ponctuellement)... Une harmonie de matière à l'échelle de chaque quartier est définie à l'occasion des premières constructions.

Les projets intègrent avec un soin particulier les éléments techniques liés aux constructions (VMC, panneaux solaires, compteurs de concessionnaires, etc.).

### o **Choix de matériaux naturels : brique, pierre, bois, etc. (évitant les enduits) qualifiant des ensembles urbains**

Les matériaux plastiques tels que le PVC dans toutes leurs utilisations sont absents dans la réalisation des constructions dans le traitement des espaces extérieurs, en façade (menuiseries) et en toiture.

Les toitures végétalisées sont, par ailleurs recommandées. Elles présentent plusieurs avantages :

- elles participent à l'isolation thermique des constructions ;
- elles favorisent le développement de la biodiversité ;
- elles captent une partie des eaux de pluie permettant d'améliorer leur gestion ;
- elles captent les particules fines et réduisent la teneur en dioxyde d'azote et dioxyde de soufre dans l'air ;
- elles permettent de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

Cette stratégie d'intégration fine des constructions dans la trame paysagère est fondamentale pour développer le concept même de ville-paysage.

## ■ **2.4.3. Qualité environnementale**

### o **Constitution de milieux naturels**

Le projet d'urbanisation de Satory Ouest entretient une relation étroite avec le paysage en prenant en compte la présence des grands boisements qui l'entourent. Ainsi, le projet s'appuie sur la notion de « milieu » permettant une régénération des écosystèmes qui intègrent autant la biodiversité que les activités humaines. Cette intégration ne doit pas se faire par mimétisme de la nature ou par artificialisation des sols. Il s'agit de développer des paysages devant rester naturels, liés à la terre et au sol naturel.

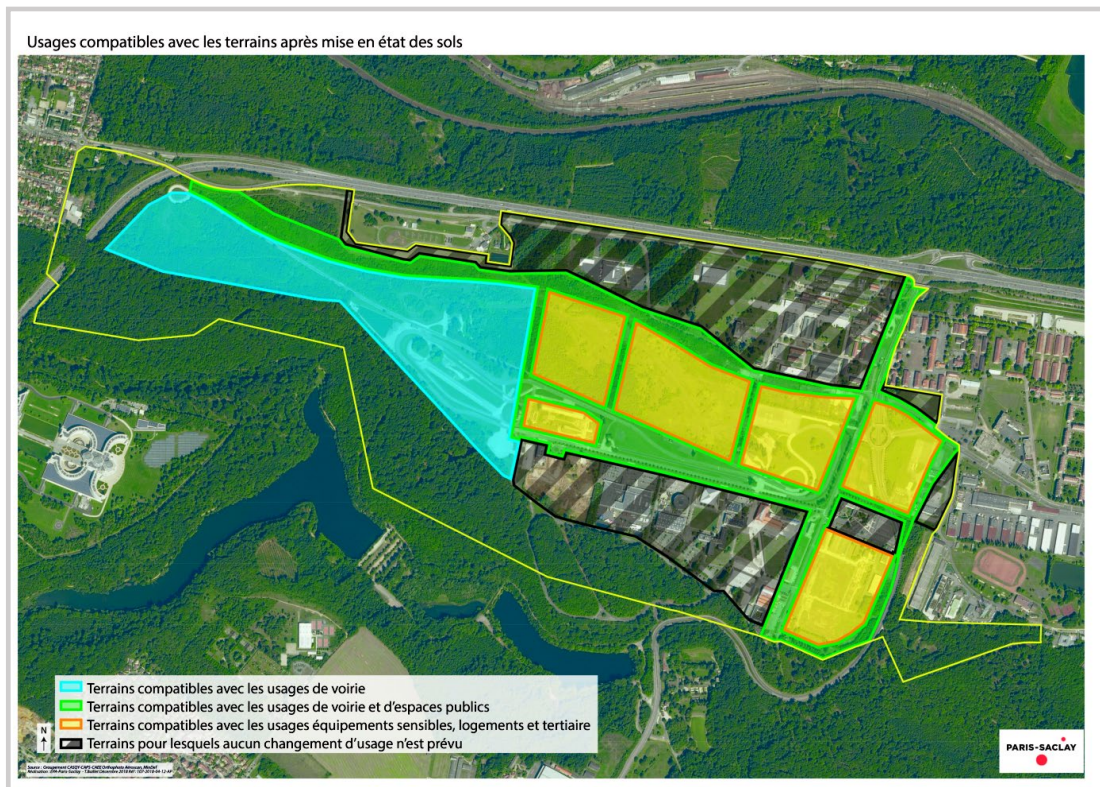
Le principe de gestion des eaux pluviales en surface constitue un autre volet « actif » de la constitution de milieux naturels. De manière emblématique, l'aménagement de bassins dans le parc réinvestit la présence de l'eau comme identité versaillaise liée à l'Histoire de ce territoire. Le traitement de toitures par végétalisation peut compléter ce dispositif.

### o **Dépollution**

La question de la dépollution des sols est traitée dans le cadre d'une stratégie précise de gestion, autant que faire se peut, in situ afin de ne pas externaliser les terres polluées. Il s'agira d'adapter le nivellement du projet d'urbanisation pour optimiser les mouvements de terre nécessaires à la dépollution chimique et la dépollution pyrotechnique ; les niveaux de risques liés variant d'un sous-secteur à l'autre. Le développement d'une structure d'expérimentation sur la mobilité (nouvelles pistes d'essais) est l'occasion de pouvoir stocker les terres polluées parallèlement à des principes de phytoremédiation qui pourront être adoptés dans le temps de la fabrication de ce territoire.

Les objectifs de dépollution s'inscrivent dans le principe de compatibilité des zones sanitaires avec les futurs usages, sans présager d'une dépollution ponctuelle pour des usages plus sensibles, tels que représentés par la carte ci-après.





### o Trame végétale

Le choix des végétaux est lié aux différents espaces paysagers en fonction de leur situation, mais également de leur usage. Il reprend la palette végétale existante sur le plateau de Satory et dans les boisements qui l'entourent. Il allie essences forestières et essences champêtres afin d'assurer une intégration paysagère réussie, mais également de favoriser la création de nouveaux corridors écologiques à l'échelle du plateau et des coteaux.

La notion d'échelle dans le choix des essences est également importante. Le mail principal, de par sa géométrie et son rôle majeur dans la trame paysagère du plateau, n'a pas la même végétation que les allées plus petites et plus intimes en relation avec les quartiers et les cœurs d'îlots :

- Le mail principal est donc planté d'arbres alignés de plusieurs espèces de manière à créer un « mail échevelé » dans la tradition versaillaise.
- Les mails secondaires sont, quant à eux, plantés d'essences forestières.
- Les allées et les cheminements en cœurs d'îlots, plus étroits, sont plantés de végétations basses ne dépassant pas les 7 mètres de hauteur fabriquant ainsi une échelle plus intime en hommage à la tradition horticole locale, par exemple des arbres fruitiers.

La trame végétale est-ouest, quant à elle, s'appuie davantage sur une végétation de lisière bocagère et de bosquets boisés qui reprennent en partie la palette végétale des coteaux, alliant massifs arbustifs et prairies plantées. Il est important de densifier la végétation de ces lisières afin d'assurer la régénération des écosystèmes en place.

### o Performance énergétique

En matière d'énergie, l'aménagement du plateau de Satory Ouest doit tendre vers une réduction majeure des consommations d'énergies. A l'échelle globale, sont promues des stratégies ayant pour ambition de tendre, autant que faire se peut, vers un quartier à énergie positive. Cet objectif de performance énergétique et environnementale des constructions se traduit, notamment, dans le choix d'implantation, leur conception et le choix des matériaux.

## 2.5. LE PHASAGE

### ■ 2.5.1. Les principes du phasage

Un des fondements du projet est une réalisation progressive, en phases successives.

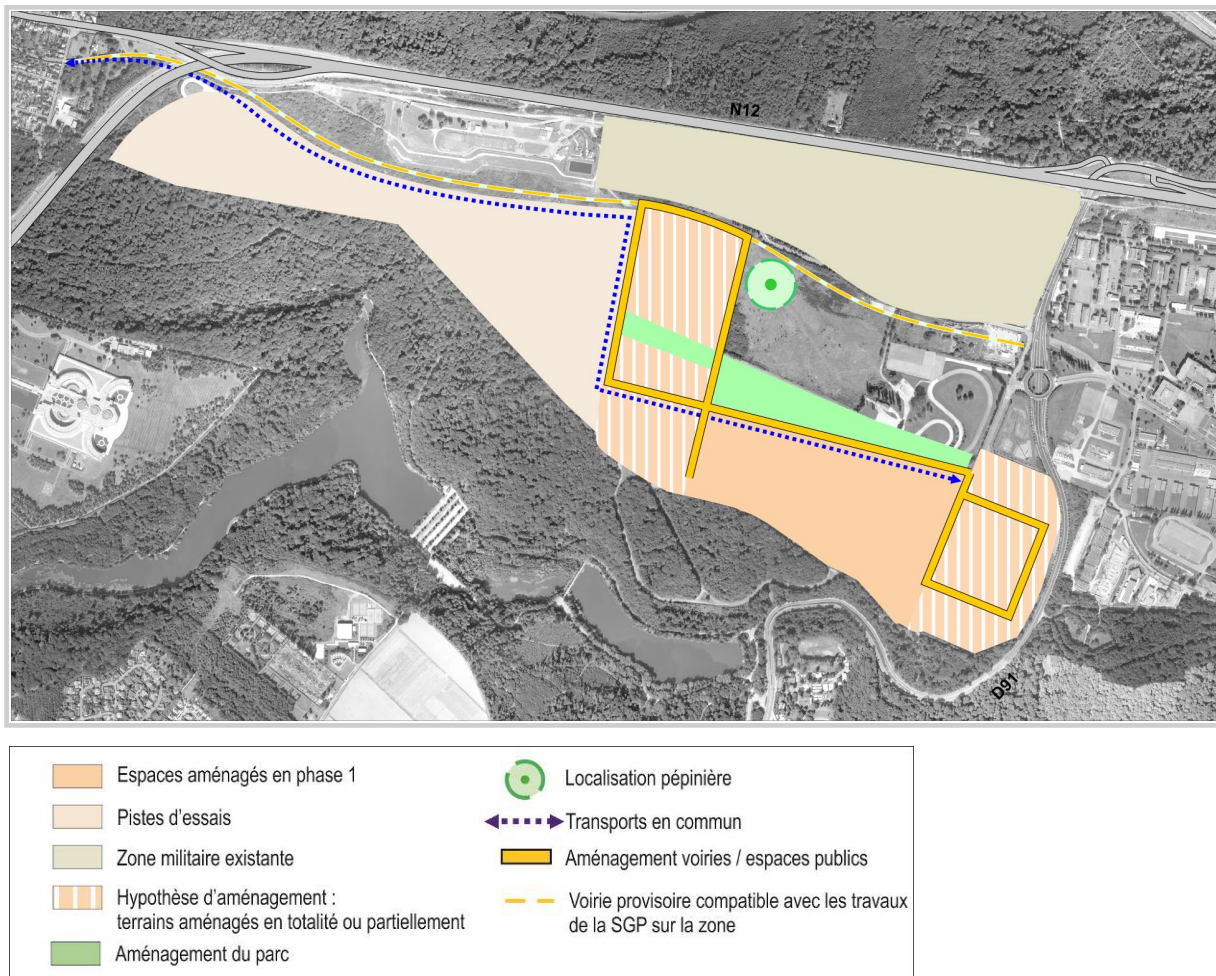
Chacune des phases de réalisation est définie dans la recherche d'un équilibre spatial, programmatique et fonctionnel, accompagné d'une valorisation paysagère, tout en composant avec les caractéristiques et les fonctionnalités existantes du secteur de Satory Ouest. La réalisation du projet est organisée en trois phases dont la temporalité est directement corrélée au calendrier de livraison de la gare de la ligne 18 du Grand Paris Express et liée à la montée en puissance progressive des modes desservant Satory Ouest (transports en commun, véhicules et modes doux). La première phase amorce le développement du projet et le lancement de la deuxième phase dépendra de la confirmation de l'arrivée de la ligne 18 pour 2030. Il est toutefois entendu que l'aménagement de Satory Ouest sera nécessairement un processus long et continu. Les trois grandes étapes sont :

- Phase 1 : phase initiale, environ de 2019 à 2023
- Phase 2 : phase d'accompagnement de la gare, environ de 2023 à 2030
- Phase 3 : phase de développement après la mise en service de la gare, environ de 2030 à 2035.

La spatialisation des trois phases est liée à la libération progressive des terrains, à la réalisation de la trame paysagère et viaire et à l'amélioration de la desserte.

La décomposition du projet telle qu'elle est présentée ci-après, donne les grandes orientations pour garantir une réalisation progressive et cohérente du projet sur le site, sans présager des ajustements éventuellement nécessaires lors de la mise en œuvre du projet, ni de l'engagement d'une phase avant l'achèvement total de la phase précédente.










### ■ 2.5.2. Les principes de la phase 1



- Aménagement des pistes d'essais sous une forme plus compacte, sur la partie ouest du site, avec leurs accès, permettant la libération de la majorité des terrains à urbaniser ;
- Mise en état des sols pour rendre compatibles les terrains avec les usages projetés ;
- Préfiguration de la trame paysagère et aménagements viaires partiels (mail principal, mails secondaires) ;
- Installation d'une pépinière ayant vocation à produire les végétaux nécessaires aux compositions paysagères du site ;
- La desserte du secteur est assurée :
  - par l'aménagement de l'échangeur N12/D91 nécessaire pour résoudre les problèmes de trafic existant et anticipant les développements futurs, notamment en termes de circulations douces ;
  - par le développement de lignes de bus ;
  - par l'aménagement, sur la future onde active, d'une première bande roulante, destinée aux chantiers puis à la mise en œuvre d'une voie de transport en commun et modes doux reliant Satory à Saint-Cyr ;
- La desserte des nouveaux programmes est assurée :
  - par la route de la Minière, requalifiée et préfigurant le futur mail principal ;
  - par l'allée des Marronniers requalifiée ;
  - par la réalisation des voies secondaires et tertiaires qui maillent les quartiers Lisière et Bastion.
- Aménagement du quartier Lisière, pour un maximum de 700 logements ;
- Aménagement de toute ou partie du quartier Bastion, à dominante d'activités économiques, en lien avec l'espace du Hall A, également requalifié ;
- Poursuite et renforcement de l'accueil d'activités économiques au sud de l'allée des Marronniers ;
- Réalisation des équipements publics nécessaires à la vie de quartier, implantation des commerces et services.
- Aménagement du parc.

### ■ 2.5.3. Les principes de la phase 2





|   |   |   |                                       |
|---|---|---|---------------------------------------|
|  | Espaces aménagés en phase 2   |  | Finalisation de l'aménagement du parc |
|  | Zone militaire existante  |  | Cheminements modes doux               |
|  | Espaces aménagés dans la phase précédente                                   |  | Site réservé aux transports en commun |
|  | Finalisation de l'aménagement des espaces                                   |  | Gare                                  |
|  | Hypothèse d'aménagement :<br>terrains aménagés en totalité ou partiellement |  | Aménagement voiries / espaces publics |

- Livraison de la gare de la ligne 18 et de ses ouvrages annexes ;
- Aménagement de l'onde verte active sur toute sa longueur, support sur tout ou partie du tracé d'un site réservé aux transports en commun, en coordination avec les travaux de la SGP ;
- Finalisation de l'aménagement du parc et aménagement de la traverse ;
- Aménagement d'une voie modes doux entre l'échangeur N12/D91 réaménagé et la gare de Satory ;
- Finalisation, le cas échéant, de l'aménagement des quartiers Lisière et Bastion ;
- Aménagement du quartier Gare ;
- Aménagement du quartier Parc ;
- Réalisation des équipements publics supplémentaires nécessaires à la vie de quartier ;
- Renforcement du pôle de commerces et services le long du Mail principal aménagé en lien avec le parvis de la gare de Satory.

### ■ 2.5.4. Les principes de la phase 3



|   |  |   |                                       |
|---|--|---|---------------------------------------|
|  | Espaces aménagés en phase 3                  |  | Aménagement voiries / espaces publics |
|  | Zone militaire existante                     |  | Site réservé aux transports en commun |
|  | Espaces aménagés dans les phases précédentes |   |                                       |
|  | Finalisation de l'aménagement des espaces    |   |                                       |

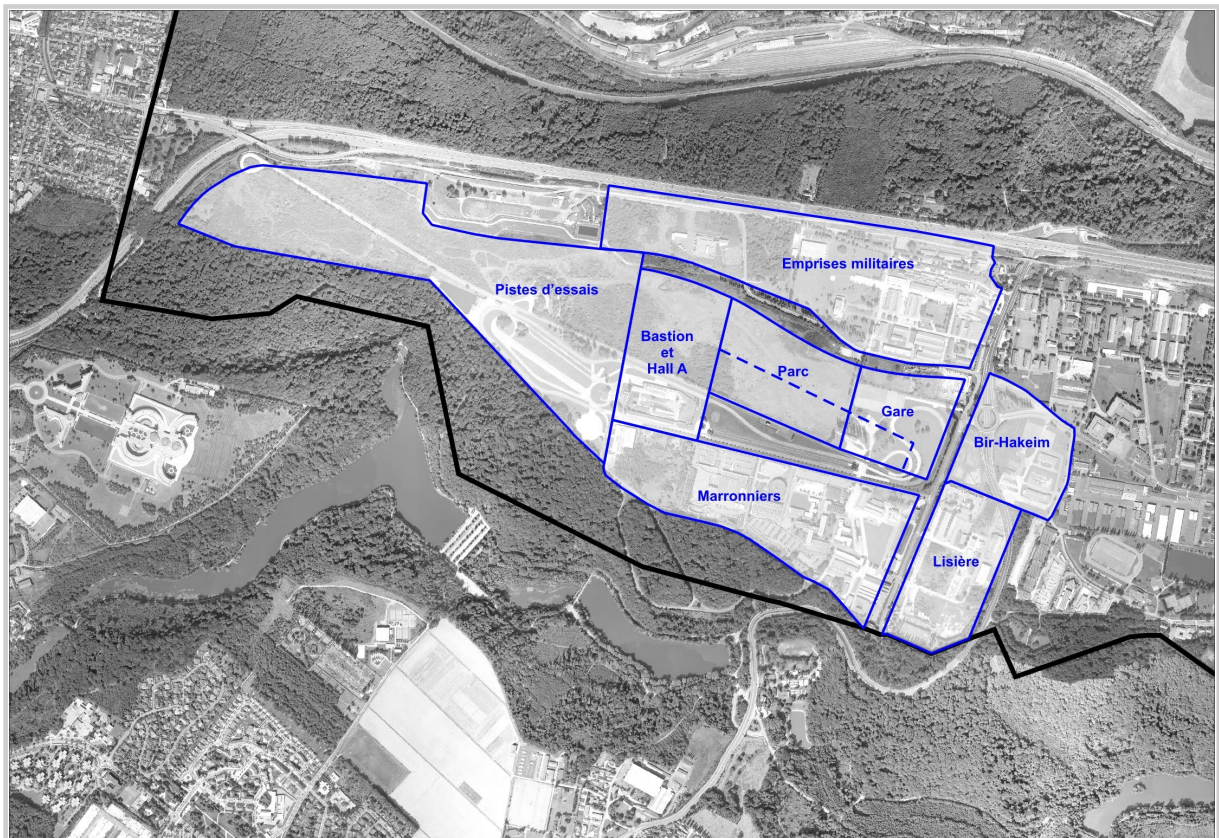
- Reconfiguration du tracé de la D91, accompagnée d'un aménagement paysager ;
- Libération des derniers terrains permettant l'aménagement définitif du mail principal ;
- Prolongement du site réservé aux transports en commun vers l'Est ;
- Aménagement du quartier Bir-Hakeim ;
- Réalisation des équipements publics supplémentaires nécessaires à la vie de quartier ;
- Renforcement du pôle de commerces et services le long du mail principal aménagé en lien avec les derniers développements sur le quartier Bir-Hakeim.

### 3 - Les orientations par sous-secteurs

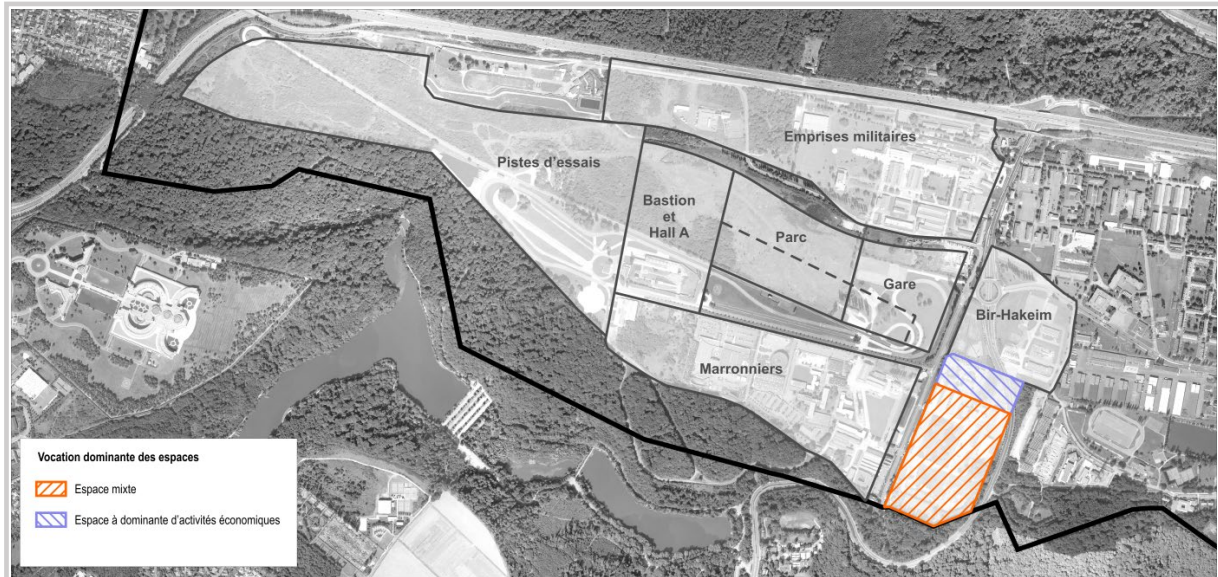
**Le secteur Satory Ouest est décomposé en 8 sous-secteurs.**

**Les orientations par sous-secteurs viennent en complément des orientations définies à l'échelle du secteur (cf. chapitres 1 et 2) auxquelles il convient de se référer afin de disposer de toutes les orientations opposables.**

Localisation des sous-secteurs



### 3.1. LE QUARTIER LISIERE : TISSER LE LIEN ENTRE VILLE ET LISIERE



Situé au sud-est de Satory Ouest, le sous-secteur est délimité :

- à l'ouest par le mail principal, grand axe paysager nord-sud d'environ une soixantaine de mètres de large, planté d'une double rangée d'arbres ;
- au nord, une emprise occupée actuellement par des activités économiques ;
- au sud, le massif boisé sur une forte déclivité ;
- à l'est, la D91.

Ce quartier occupe une position privilégiée vis-à-vis des coteaux de la Bièvre et leur massif forestier exceptionnel.

Son organisation reprend la figure actuelle de distribution du site, par une voie en « U » connectée au mail principal.

#### o Phasage

Le développement de la majorité du sous-secteur est prévu, en totalité ou partiellement, dès la première phase du projet, parallèlement à la constitution progressive du mail principal.

#### o Programmation

La destination générale des constructions est mixte avec une dominante de logements :

- des bureaux sur la partie nord du sous-secteur ;
- des programmes de logements sur le reste du sous-secteur.

La programmation de logements se caractérise par une diversité typologique : habitat collectif, habitat de morphologie intermédiaire, habitat individuel groupé.

L'orientation de mixité doit permettre d'atteindre également une diversité de l'offre de logements dans leur statut (logement social, logement libre, accession/locatif).

L'implantation d'équipements publics est possible dans le sous-secteur. Leur localisation et leur dimensionnement sont définis en cohérence avec les autres équipements de ce type sur Satory Ouest (cf. chapitres des autres sous-secteurs) ainsi qu'en fonction du rythme de développement de l'opération.

### o Composition et morphologie urbaines

Une place généreuse est laissée aux espaces publics et au paysage avec une articulation des différentes typologies entre les logements collectifs, intermédiaires et individuels groupés et un mode de vie ville-nature qualifié par la proximité du manteau forestier.

La morphologie urbaine du quartier se caractérise par des associations typologiques entre les logements collectifs, intermédiaires et individuels groupés et une gradation des hauteurs des constructions et des typologies, depuis le nord vers le sud, depuis la ville vers la forêt.

Une diversité des hauteurs est privilégiée, avec la proximité de constructions de hauteurs significativement différentes. Les constructions s'inscrivent dans un épannelage varié de l'ordre de R+1 à R+4 pour les constructions d'habitation et de R+2 à R+4 pour les constructions dédiées majoritairement aux activités économiques. La hauteur des parkings en superstructure s'inscrit dans le gabarit de celui des constructions environnantes.

L'aménagement de ce quartier doit permettre d'assurer une transition douce entre l'environnement naturel de la Vallée de la Bièvre et l'environnement plus urbain du quartier Lisière. L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres laissera une grande place aux éléments paysagers.

En outre, le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

Toutefois, le long du mail principal, les constructions sont implantées à l'alignement. Elles ont, sur ce linéaire, préférentiellement, une hauteur plus importante, dans le respect des gabarits définis ci-dessus. Les constructions peuvent être implantées ponctuellement en recul pour assurer une porosité du bâti entre l'espace public et l'espace privé.

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain offre des conditions d'aération et d'ensoleillement nécessaires au confort des usagers.

Les seuils entre l'espace public et les constructions par rapport à la voie peuvent être matérialisés par des rez-de-chaussée surélevés et des stationnements semi-enterrés. Le long des venelles du sous-secteur peut être envisagé un seuil à niveau : l'accès aux logements se fait alors de plain-pied. L'aménagement des espaces publics du sous-secteur se caractérise, en particulier, par l'assainissement en surface des eaux pluviales qui permet d'offrir un paysage et une végétation particulière au pied des constructions, avec un traitement qualitatif des transitions avec les espaces privés.

### o Accessibilité et déplacements

A partir du système de circulation et d'accessibilité aux constructions en « U » connecté au mail principal, une série de cheminements piétons et cyclistes se développent empruntant des venelles et des cheminements paysagers menant aux espaces publics de proximité et à la lisière forestière.

Des structures de stationnement sont implantées dans le sous-secteur, accessibles depuis les mails secondaires et la desserte interne, pour accueillir de façon mutualisée les besoins de l'ensemble des programmes réalisés. Le sous-secteur étant réalisé dans la première phase du projet, les besoins de stationnement, proportionnellement plus importants avant l'arrivée de la ligne 18, peuvent être pris en compte par une répartition de la réalisation des places de stationnement entre le sous-secteur et des parkings mutualisés et foisonnés d'autres sous-secteurs.

En outre, les aménagements réalisés en limite du massif boisé doivent permettre de développer les continuités dans les parcours piétonniers forestiers. Dans la conception des travaux nécessaires à la définition du futur tracé de la D91, les opportunités de franchissement doivent être saisies.



### o **Qualité architecturale, paysagère et environnementale**

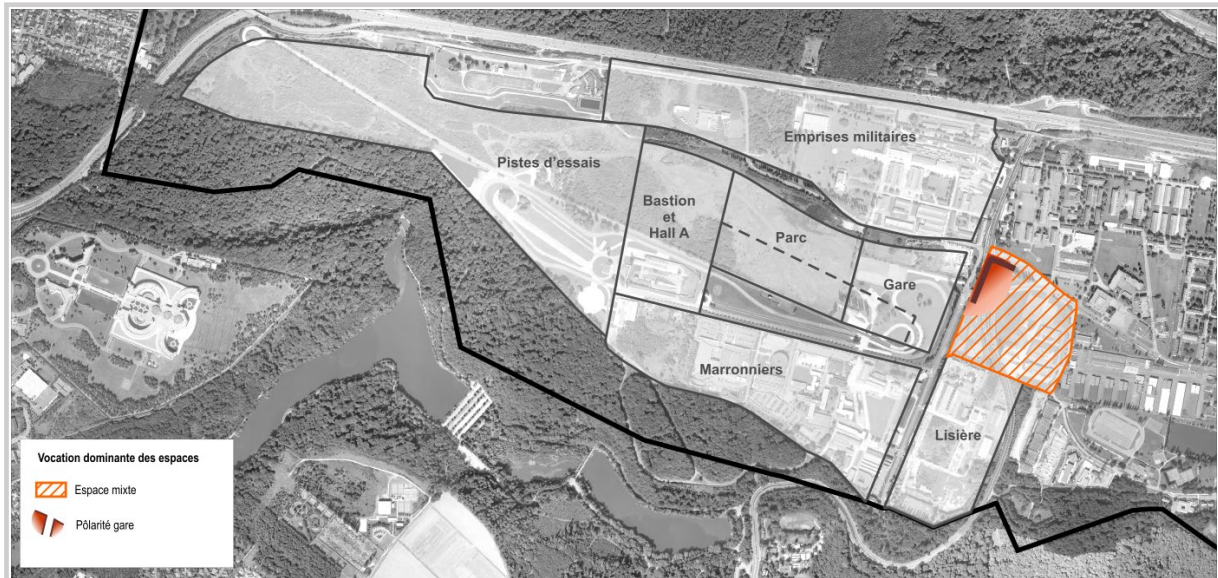
Le sous-secteur fera l'objet d'une attention particulière au sujet de la compatibilité des sols, du fait de son passif.

Le lien entre le mail et la forêt domaniale s'appuie sur la lisière au sud du sous-secteur. Cette dernière représente un espace de transition entre la forêt domaniale et le sous-secteur de par la nature des plantations et ses usages. L'ambiance recherchée est celle d'un bocage. La lisière est un milieu humide servant à la fois de gestion des eaux pluviales et d'habitat pour la biodiversité.

La trame générale des espaces publics du sous-secteur est relativement resserrée vis-à-vis des grandes figures paysagères qui l'entourent. Des formes de paysages naturels jouxtent les constructions de logements pour constituer l'identité d'un sous-secteur à l'écart du cœur de l'urbanisation. Des espaces de proximité sont aménagés, en contrepoint des grands paysages offerts par les coteaux forestiers au sud.

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 50% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important.

### 3.2. LE QUARTIER BIR-HAKEIM : ARTICULER SATORY OUEST ET SATORY EST



Le quartier Bir-Hakeim est un sous-secteur situé sur la partie la plus à l'est du site de Satory Ouest, soit au centre du plateau de Satory. Il se substituera à l'actuel giratoire Bir-Hakeim pour reconstituer le lien entre Satory Est et Satory Ouest par une réorganisation forte de la circulation : trafic remis au niveau du sol, voiries banalisées aménagées dans un vocabulaire urbain, diffusion des flux de voiture dans le maillage global. Ce sous-secteur revêt donc un enjeu particulier à l'échelle territoriale comme lien et continuité à l'échelle du plateau. Face au quartier Gare, à l'est du mail principal, il participe à l'entrée de Satory Ouest.

#### o Phasage

L'aménagement du sous-secteur est réalisé en une phase, après la mise en service de la ligne 18, en phase 3. Dans cette attente, le sous-secteur conserve sa vocation actuelle, exclusivement économique, pour permettre le bon fonctionnement des activités présentes.

#### o Programmation en phases 1 et 2

Le sous-secteur est uniquement destiné à accueillir des activités économiques, à l'exclusion des commerces de détail. Le sous-secteur accueillera également un ouvrage annexe de la ligne 18.

#### o Programmation en phase 3

La destination générale des constructions est mixte. Elle comprend notamment des logements, des bureaux, des commerces de détail, des services, une offre hôtelière complémentaire, des équipements d'intérêt collectif, des parkings, etc.

Les constructions à destination d'activités économiques sont implantées préférentiellement au nord et à l'est du sous-secteur, le long de l'onde et de la D91 réaménagée. Les constructions d'habitation sont implantées au sud et le long du mail principal. Des équipements de grande échelle, peuvent y être implantés, notamment le long de l'onde active, au nord.

S'agissant de l'habitat, l'orientation de mixité doit permettre d'atteindre une diversité de l'offre de logements, tant dans leur typologie que dans leur statut (logement social, logement libre, accession/locatif).

### o Composition et morphologie urbaines

Un épannelage et une mixité des hauteurs sont privilégiés, avec la proximité de constructions de hauteur significativement différente. Les constructions s'inscrivent dans un épannelage varié, de l'ordre de R+2 à R+4 pour les constructions d'habitation, et de l'ordre de R+2 à R+5 pour les constructions dédiées majoritairement à des activités économiques. La hauteur des parkings en superstructure s'inscrit dans le gabarit de celui des constructions environnantes.

Le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

Toutefois, afin de structurer les espaces publics majeurs, les constructions sont implantées à l'alignement le long du mail principal. Elles ont, sur ce linéaire, préférentiellement une hauteur plus importante, dans le respect des gabarits définis ci-dessus. Les constructions peuvent être implantées ponctuellement en recul pour assurer une porosité du bâti entre l'espace public et l'espace privé.

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain offre des conditions d'aération et d'ensoleillement nécessaires au confort des usagers.

### o Accessibilité et déplacements

L'aménagement du sous-secteur permet de transformer une infrastructure routière concentrant en un point le croisement des flux véhicules en un rectangle de quatre voiries dont le profil et les carrefours permettent une circulation plus apaisée, capacitaire et ouverte aux deux côtés du plateau de Satory.

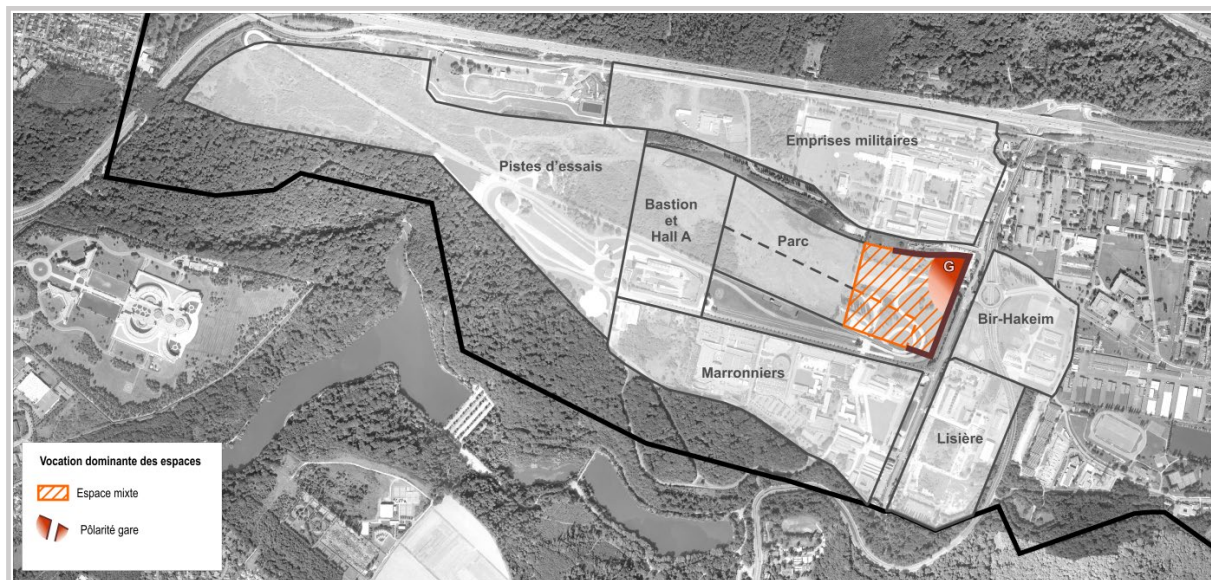
En termes de desserte interne, le sous-secteur est préférentiellement desservi depuis le mail principal, à partir d'un système de circulation en « U » et d'une série de cheminements piétons et cyclistes.

Des structures de stationnement sont implantées dans le sous-secteur, accessibles depuis le mail principal et la desserte interne, pour accueillir de façon mutualisée les besoins de l'ensemble des programmes réalisés.

### o Qualité architecturale, paysagère et environnementale

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 50% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important.

### 3.3. LE QUARTIER GARE : UNE NOUVELLE CENTRALITE DU PLATEAU



Le quartier Gare est un sous-secteur situé sur la partie est et à l'entrée du site de Satory Ouest, au centre du plateau. Sa structure et sa vocation sont déterminées par l'arrivée de la ligne 18 et de la gare du Grand Paris Express. L'image même du quartier est liée à ce premier paysage urbain qui au premier plan, en venant du centre de Versailles, met en scène la nouvelle gare.

La structure urbaine du sous-secteur est également définie par plusieurs éléments paysagers et viaires :

- au nord, l'onde verte active qui constitue la colonne vertébrale paysagère d'accès et de distribution à l'urbanisation des quartiers Gare, Parc et Bastion ;
- à l'est, se développe le mail principal d'environ soixante mètres de large destiné à accueillir des offres de mobilité collective liées à la gare et qui a pour ambition d'être un pôle multimodal desservant l'ensemble du plateau de Satory ;
- au sud, le parc qui est ainsi visible depuis le mail principal ;
- à l'ouest, une voie nord-sud, un des mails secondaires du site.

#### o Phasage

L'aménagement du sous-secteur est prévu en totalité ou partiellement en deuxième phase. Il s'agit, tout d'abord, d'accompagner l'arrivée de la gare du Grand Paris Express à travers l'implantation de commerces en rez-de-chaussée des premières constructions et le développement de programmes de logements et d'activités économiques. Au moment de la mise en service de la gare, ces programmes sont ensuite renforcés.

#### o Programmation

La programmation est liée au statut de pôle multimodal du sous-secteur, à la croisée du mail principal et de l'onde verte active.

La destination générale des constructions est mixte. Elle regroupe, notamment, des logements, des bureaux, des commerces de détail, des services, des équipements d'intérêt collectif, des parkings en superstructure, etc.

L'offre commerciale pour Satory Ouest est en grande partie regroupée autour de la gare et le long du mail principal pour une meilleure visibilité et un meilleur usage. Les bureaux, potentiellement associés à une offre hôtelière, sont préférentiellement positionnés à proximité de la gare, au nord, alors que les logements sont tournés vers le parc, au sud.

La place de la gare orientée est-ouest, intégrée à l'onde verte, constitue l'espace majeur du sous-secteur. Cette place accueille l'entrée principale de la gare de la ligne 18, une offre commerciale de proximité, les arrêts des lignes de desserte bus, les stationnements pour cycles, taxis et véhicules autonomes et éventuellement un parking de rabattement voiture.

L'implantation d'équipements publics est possible dans le sous-secteur. Leur localisation et leur dimensionnement sont définis en cohérence avec les autres équipements de ce type prévus sur Satory Ouest (cf. chapitres des autres sous-secteurs) ainsi qu'en fonction du rythme de développement de l'opération.

Du fait de la proximité avec la gare, les typologies d'habitat collectif et d'immeubles de bureaux (ou mixant les deux) sont à privilégier, associées à des équipements commerciaux ou d'intérêt collectif.

S'agissant de l'habitat, l'orientation de mixité doit permettre d'atteindre une diversité de l'offre de logements, tant dans leur typologie que dans leur statut (logement social, logement libre, accession/locatif).

### o Composition et morphologie urbaines

Une place généreuse est laissée aux espaces publics et au paysage. Ainsi, la place de la gare, principal espace public du sous-secteur, offre un confort pour les piétons sortant du métro, notamment par une lisibilité immédiate de l'espace, de jour comme de nuit : visibilité des autres moyens de transport, repérage des équipements et des services. Des secteurs ombragés contiennent l'échelle et dessinent les espaces d'attente des transports en surface. La nature et la qualité de l'éclairage permettent un cheminement confortable et des lieux d'attente sécurisants.

Un épannelage et une mixité des hauteurs sont privilégiés, avec la proximité de constructions de hauteur significativement différente. Les constructions s'inscrivent dans un épannelage varié de l'ordre de R+2 à R+4 pour les constructions d'habitation et de R+2 à R+5 pour les constructions dédiées majoritairement aux activités économiques. La hauteur des parkings en superstructure s'inscrit dans le gabarit de celui des constructions environnantes.

Le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

Toutefois, afin de structurer les espaces publics majeurs, les constructions sont implantées à l'alignement sur la place de la gare et le long du mail principal. Elles ont, sur ces linéaires, préférentiellement, une hauteur plus importante, dans le respect des gabarits définis ci-dessus. Les constructions peuvent être implantées ponctuellement en recul pour assurer une porosité du bâti entre l'espace public et l'espace privé.

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain offre des conditions d'aération et d'ensoleillement nécessaires au confort des usagers.

### o Accessibilité et déplacements

La proximité de la gare de la ligne 18 doit permettre de réduire l'usage et la présence de la voiture par la mise en œuvre d'infrastructures de mobilité et de stationnement ambitieuses.

En terme d'accessibilité routière, le sous-secteur est desservi depuis le mail principal, un mail secondaire et l'onde verte active. Sa desserte interne est assurée par une voie qui vient compléter la traverse. Cette voie est notamment nécessaire pour la desserte de l'activité commerciale et de services.

Des cheminements piétons sont aménagés pour relier la traverse, les mails, l'onde verte active et l'allée des Marronniers, formant ainsi un maillage complet.

Des structures de stationnement sont implantées dans le sous-secteur, accessibles depuis le mail principal et les mails secondaires, pour accueillir de façon mutualisée les besoins de l'ensemble des programmes réalisés.

### o **Qualité architecturale, paysagère et environnementale**

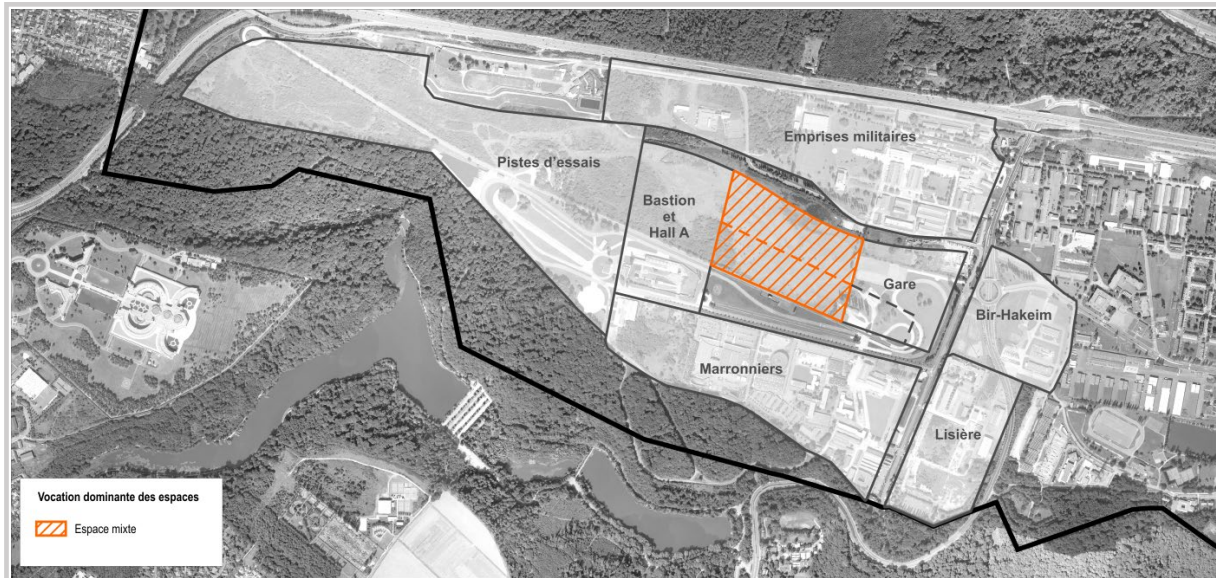
L'ensemble des espaces intérieurs du quartier Gare s'organise à travers le dessin du ruissellement des eaux pluviales en surface par des noues paysagées et des espaces plantés de rétention. Un paysage très naturaliste est ainsi aménagé, avec des passerelles pour cheminer au-dessus de ces noues, le long de la traverse, axe est-ouest, permettant de rejoindre par les modes doux, le mail principal, la gare et les quartiers Bastion et Parc.

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 50% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important.

L'organisation urbaine et l'implantation des constructions situées au sud de la place de la gare doivent permettre de limiter les nuisances sonores liées au trafic de la N12.

Le parvis de la future gare de la ligne 18 du réseau Grand Paris Express fera l'objet d'un aménagement paysager avec un traitement végétal renforcé constituant un « parvis jardiné ».

### 3.4. LE QUARTIER PARC : AU CŒUR DU PLATEAU, ENTRE L'ONDE ET LE PARC



Situé entre l'onde active au nord et le parc au sud, le quartier Parc occupe une position centrale dans le territoire. Il regroupe les grandes figures paysagères Est-Ouest qui structurent le projet : l'onde, la traverse et le parc, associés aux transversales nord sud qui vont chercher les coteaux boisés.

Plusieurs principes guident l'aménagement du sous-secteur :

- une implantation des constructions perpendiculaires au Parc afin de laisser pénétrer le paysage et la lumière du sud jusqu'au cœur de ce sous-secteur ;
- une urbanisation plus continue le long de l'onde active ;
- une traverse urbaine centrale est-ouest permettant de traiter l'assainissement et offrant des espaces de proximités aux habitants ;
- un maillage nord-sud reliant les trois paysages linéaires depuis l'onde active.

#### o Phasage

L'aménagement du sous-secteur est prévu, en totalité ou partiellement, en deuxième phase du projet, à la phase d'accompagnement de la gare.

#### o Programmation

La destination générale des constructions est mixte :

- des bureaux sur la partie nord du sous-secteur, associés à des parkings en superstructure et des équipements d'intérêt collectif ;
- des programmes de logements, de dimensions variées, en fonction des différentes typologies, de part et d'autre de la traverse et en limite sud, afin de profiter de l'ensoleillement et des vues sur le parc.

L'implantation d'équipements publics est possible dans le sous-secteur, préférentiellement à proximité de l'onde verte active. Leur localisation et leur dimensionnement sont définis en cohérence avec les autres équipements de ce type sur Satory Ouest (cf. chapitres des autres sous-secteurs) ainsi qu'en fonction du rythme de développement de l'opération.

S'agissant de l'habitat, l'orientation de mixité doit permettre d'atteindre une diversité de l'offre de logements, tant dans leur typologie que dans leur statut (logement social, logement libre, accession/locatif).

### o Composition et morphologie urbaines

Les morphologies urbaines du sous-secteur s'inscrivent dans le prolongement de celles des quartiers Bastion et Gare et s'appuient fortement sur l'aménagement de « seuils successifs », progressivité allant des grands espaces publics aux espaces privés, et ce jusqu'aux entrées des constructions, décrivant un processus de distanciation entre l'espace public et les logements situés au rez-de-chaussée.

Les constructions implantées en limite du parc sont organisées en « peigne » afin de s'ouvrir sur le paysage et de permettre les vues vers le parc sur toute la profondeur du sous-secteur. D'un point de vue typologique, ces constructions s'organisent sur une double épaisseur avec des décalages pour profiter de toutes les orientations possibles. La topographie permet, par ailleurs, de surélever légèrement le rez-de-chaussée des constructions par rapport à l'espace public.

Le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

Toutefois, les constructions sont implantées à l'alignement le long des mails secondaires. Elles ont, sur ces linéaires, préférentiellement une hauteur plus importante, dans le respect des gabarits définis ci-dessous. Les constructions peuvent être implantées ponctuellement en recul pour assurer une porosité du bâti entre l'espace public et l'espace privé.

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain offre des conditions d'aération et d'ensoleillement nécessaires au confort des usagers.

Un épannelage et une mixité des hauteurs sont privilégiés, avec la proximité de constructions de hauteur significativement différente. Les constructions s'inscrivent dans un épannelage varié de l'ordre de R+2 à R+4 pour les constructions d'habitation et de R+2 à R+5 pour les constructions dédiées majoritairement à des activités économiques. La hauteur des parkings en superstructure s'inscrit dans le gabarit de celui des constructions environnantes.

### o Accessibilité et déplacements

La proximité de la gare de la ligne 18 doit permettre de réduire l'usage et la présence de la voiture par la mise en œuvre d'infrastructures de mobilité et de stationnement ambitieuses.

En terme d'accessibilité routière, le sous-secteur est desservi depuis l'onde verte active et les mails secondaires, à l'ouest et à l'est, et la traverse.

L'accessibilité piétonne et cyclable est privilégiée sur les autres voies, plus calmes et sécurisées.

Des structures de stationnement sont implantées dans le sous-secteur, préférentiellement dans la partie nord, accessibles depuis les mails secondaires et l'onde verte active, pour accueillir de façon mutualisée les besoins de l'ensemble des programmes réalisés.

### o Qualité architecturale, paysagère et environnementale

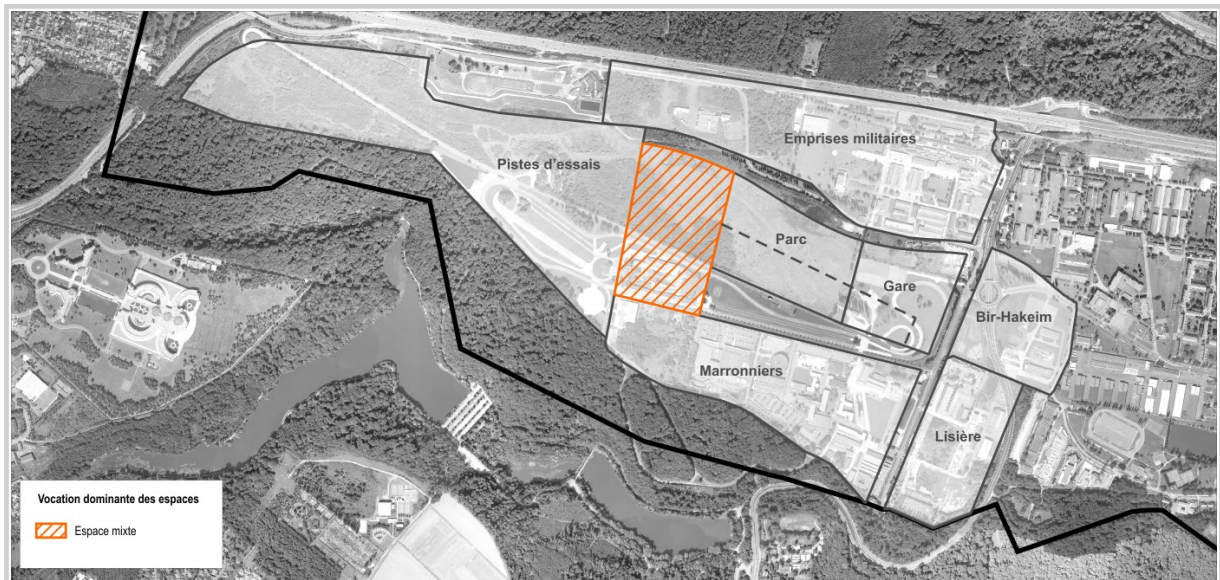
L'ensemble des espaces intérieurs du quartier Parc s'organise à travers le dessin du ruissellement des eaux pluviales en surface par des noues paysagées et des espaces plantés de rétention. Un paysage très naturaliste est ainsi aménagé, avec des passerelles pour cheminer au-dessus de ces noues, le long de la traverse, axe est-ouest, permettant de rejoindre par les modes doux, le mail principal et les quartiers Gare et Bastion.

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 50% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important.

L'organisation urbaine et l'implantation des constructions situées le long de l'onde active doivent permettre de limiter les nuisances sonores liées au trafic de la N12.



### 3.5. LE QUARTIER BASTION ET LE HALL A : FAIRE LE LIEN ENTRE LES ACTIVITES EXISTANTES ET LES FUTURS QUARTIERS



#### ■ 3.5.1. Le quartier Bastion

Situé à la jonction des pistes d'essais, des quartiers d'activités et de R&D du pôle des mobilités du futur et des quartiers Parc et Gare, ce sous-secteur a pour vocation d'organiser une vraie mixité entre lieu de travail et lieu habité. Il prolonge et conclut l'urbanisation mise en place dans le quartier Parc, avec une programmation orientée développement économique, en lien avec le pôle des mobilités du futur.

Il est bordé par deux des pièces majeures de la trame paysagère du projet urbain :

- au sud, le Hall A et le parc associant gestion des eaux pluviales et agrément
- au nord, l'onde verte active, colonne vertébrale paysagère d'accès et de distribution.

Deux mails secondaires délimitent le sous-secteur le séparant, à l'ouest, de l'emprise des pistes d'essais réaménagées et à l'est, du quartier Parc.

##### o Phasage

L'aménagement du sous-secteur est prévu, en totalité ou partiellement, en première phase.

##### o Programmation

Le sous-secteur a vocation principalement à pérenniser et à déployer les activités de recherche et de développement des mobilités du futur existantes et d'accueillir de nouvelles activités.

Ainsi, la destination générale des constructions est mixte avec une dominante d'activités économiques :

- des bureaux ;
- des parkings en superstructure ;
- des équipements d'intérêt collectif ;
- éventuellement, des commerces et des services de proximité.

### o Composition et morphologie urbaines

Préférentiellement les constructions sont implantées à l'alignement le long des mails secondaires dans une hauteur plus importante, dans le respect des gabarits définis ci-dessous. Les constructions peuvent être implantées ponctuellement en recul pour assurer une porosité du bâti entre l'espace public et l'espace privé.

D'un point de vue typologique, ces constructions s'organisent sur une double épaisseur avec des décalages pour profiter de toutes les orientations possibles. La topographie permet, par ailleurs, de surélever légèrement le rez-de-chaussée des constructions par rapport à l'espace public.

Le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain offre des conditions d'aération et d'ensoleillement nécessaires au confort des usagers.

Un épannelage et une mixité des hauteurs sont privilégiés, avec la proximité de constructions de hauteur significativement différente. Les constructions s'inscrivent dans un épannelage varié de l'ordre de R+2 à R+5 pour les constructions dédiées majoritairement à des activités économiques. La hauteur des parkings en superstructure s'inscrit dans le gabarit de celui des constructions environnantes.

### o Accessibilité et déplacements

La proximité de la gare de la ligne 18 doit permettre de réduire l'usage et la présence de la voiture par la mise en œuvre d'infrastructures de mobilité et de stationnement ambitieuses.

En terme d'accessibilité routière, le sous-secteur est desservi depuis l'onde active et les mails secondaires, à l'ouest et à l'est.

L'accessibilité piétonne et cyclable est privilégiée sur les autres voies, plus calmes et sécurisées.

Des structures de stationnement sont implantées dans le sous-secteur, accessibles depuis les mails secondaires et l'onde verte active, pour accueillir de façon mutualisée les besoins de l'ensemble des programmes réalisés.

Le sous-secteur étant réalisé pour partie dans la première phase du projet, les besoins de stationnement, proportionnellement plus importants avant l'arrivée de la ligne 18, peuvent être pris en compte par une répartition de la réalisation des places de stationnement entre le sous-secteur et des parkings mutualisés.

### o Qualité architecturale, paysagère et environnementale

L'ensemble des espaces intérieurs du quartier Bastion s'organise à travers le dessin du ruissellement des eaux pluviales en surface par des noues paysagées et des espaces plantés de rétention. Un paysage très naturaliste est ainsi aménagé, avec des passerelles pour cheminer au-dessus de ces noues, le long de la traverse, axe est-ouest, permettant de rejoindre par les modes doux, le mail principal et les quartiers Gare et Parc.

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 40% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important.

L'organisation urbaine et l'implantation des constructions situées le long de l'onde active doivent permettre de limiter les nuisances sonores liées au trafic de la N12.

### ■ 3.5.2. Le Hall A

Ce sous-secteur est une pièce urbaine stratégique, positionnée en articulation des autres sous-secteurs, mixtes et à vocation d'activités économiques et s'inscrit dans la continuité du parc auquel il est intégré. Il est en grande partie délimité par un mur d'enceinte.

#### ○ Phasage

Avec l'aménagement des pistes d'essais à l'ouest, le sous-secteur peut être aménagé dès la première phase, en lien avec l'aménagement du quartier Bastion à dominante d'activités économiques.

#### ○ Programmation

Ce lieu a vocation à accueillir des usages multiples, prioritairement des activités de recherche et liées à l'enseignement supérieur, à l'exception de constructions à destination d'habitat :

- activités économiques ;
- équipements d'intérêt collectif, notamment dédiés au pôle des mobilités du futur (lieu d'échanges, pratiques événementielles, etc.).

#### ○ Composition et morphologie urbaines

Le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

Les constructions peuvent être implantées à l'alignement du mail secondaire à l'ouest, avec des discontinuités, notamment afin d'intégrer les trames et perspectives paysagères.

#### ○ Accessibilité et déplacements

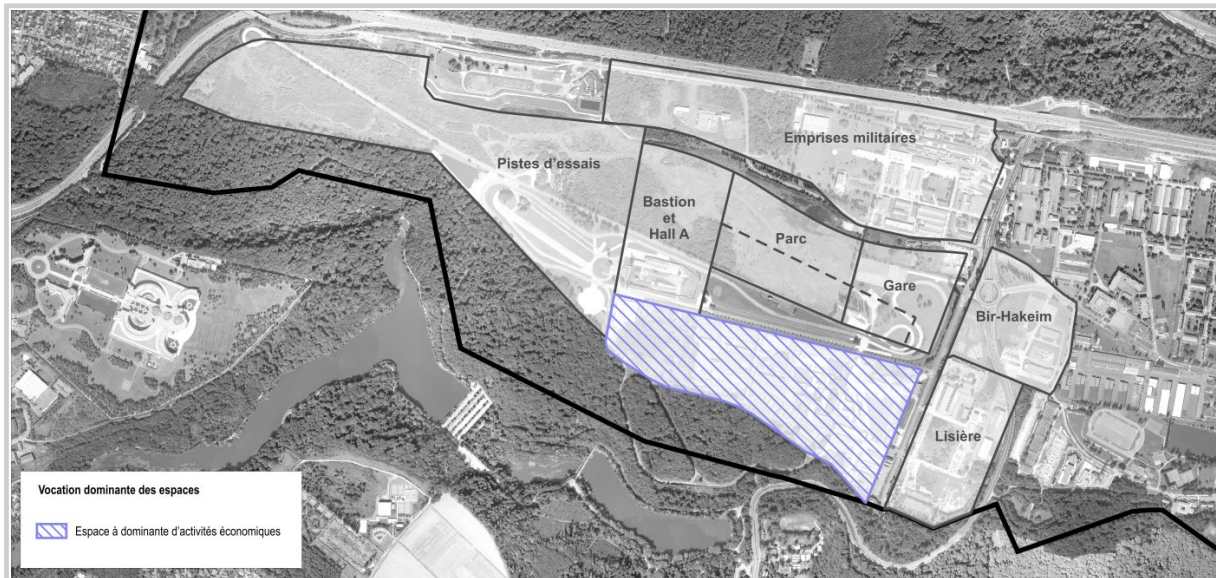
Le sous-secteur est desservi depuis le mail secondaire à l'ouest et l'allée des Marronniers au sud. Des accès modes doux peuvent être aménagés sur ses autres côtés.

#### ○ Qualité architecturale, paysagère et environnementale

Le mur d'enceinte définissant l'identité du Hall A est préservé et peut être prolongé pour en appuyer le périmètre. Néanmoins, des interventions sont envisageables, notamment des ouvertures, afin de l'intégrer dans l'aménagement du sous-secteur, à une construction ou pour créer des porosités vers le parc et les autres sous-secteurs.

Les matériaux mis en œuvre au sol sont le plus perméables possible.

### 3.6. LE QUARTIER DES MARRONNIERS



Le quartier des Marronniers couvre les espaces d'activités économiques implantés au sud de l'allée des Marronniers. Il a vocation à accueillir des activités, notamment en vue de former un pôle de développement des mobilités du futur.

Il est délimité par :

- à l'est, le mail principal, constituant l'entrée de ce nouveau secteur ;
- à l'ouest, un des mails secondaires et les pistes d'essais réaménagées ;
- au sud, la lisière du massif boisée, reconfigurée, avec notamment une voie d'accès direct aux pistes d'essais.

#### o Phasage

Le développement et le renforcement des activités économiques, avec notamment l'accueil de nouvelles activités, sont réalisés dès la première phase et peuvent se poursuivre durant les phases suivantes.

#### o Programmation

Les constructions ont vocation à accueillir essentiellement des activités économiques, notamment bureaux, ateliers, laboratoires, ainsi que des services d'accompagnement. Des parkings en superstructure peuvent également être réalisés. Le quartier des Marronniers accueillera également un ouvrage annexe de la ligne 18.

#### o Composition et morphologie urbaines

Le choix d'implantation des constructions est dicté par au moins l'un des critères suivants :

- fonctionnel lié à la destination des rez-de-chaussée des constructions vers de l'habitation ou des activités économiques ;
- morphologique, en prenant en compte les caractéristiques de la séquence urbaine dans laquelle s'inscrit le projet ;
- environnemental, au regard des caractéristiques de la voie bordant le projet et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.

Toutefois, les constructions sont implantées à l'alignement le long du mail principal et le long de l'allée des Marronniers avec des discontinuités, notamment afin d'intégrer les trames et perspectives paysagères.

Les constructions peuvent atteindre une hauteur de l'ordre de R+5.

Dans la perspective de préserver la limite du massif boisé, un espace de lisière est délimité dans lequel aucune construction ne peut être édifiée. Toutefois, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) précise que de nouvelles constructions sont réalisables dès lors qu'elles sont envisagées dans un site urbain constitué. Un site urbain constitué est un espace bâti, doté d'une trame viaire et présentant une densité, un taux d'occupation des sols, une volumétrie que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Dès lors, les espaces peu construits ou/et de manière anarchique constituant un début de mitage des lisières et où la protection de la forêt reste encore possible, ne peuvent pas être considérés comme des sites urbains constitués. Seule la zone d'activités des Marronniers est considérée comme un site urbain constitué

Ainsi, la partie est de la lisière du massif boisé est, pour partie, intégrée aux terrains du quartier des Marronniers sur lesquels sont implantées des activités économiques et leurs dépendances (stationnements, bassins de rétention, etc.). Elle doit supporter une voie destinée à accéder directement aux pistes d'essais. Dans le cadre d'une restructuration globale de ce site urbain constitué, la conception du projet doit prévoir une recomposition et requalification paysagère de cet espace en intégrant la problématique de la gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs, même si les mails ne se poursuivent pas jusqu'au boisement, il convient que les perspectives puissent être maintenues, voire constituées. A ce titre, en cas de restructuration de l'occupation des emprises concernées par des continuités vertes localisées dans le schéma, les projets de réaménagement intègrent cette orientation en évitant notamment l'implantation de constructions à l'alignement de l'allée des Marronniers.

#### **o Accessibilité et déplacements**

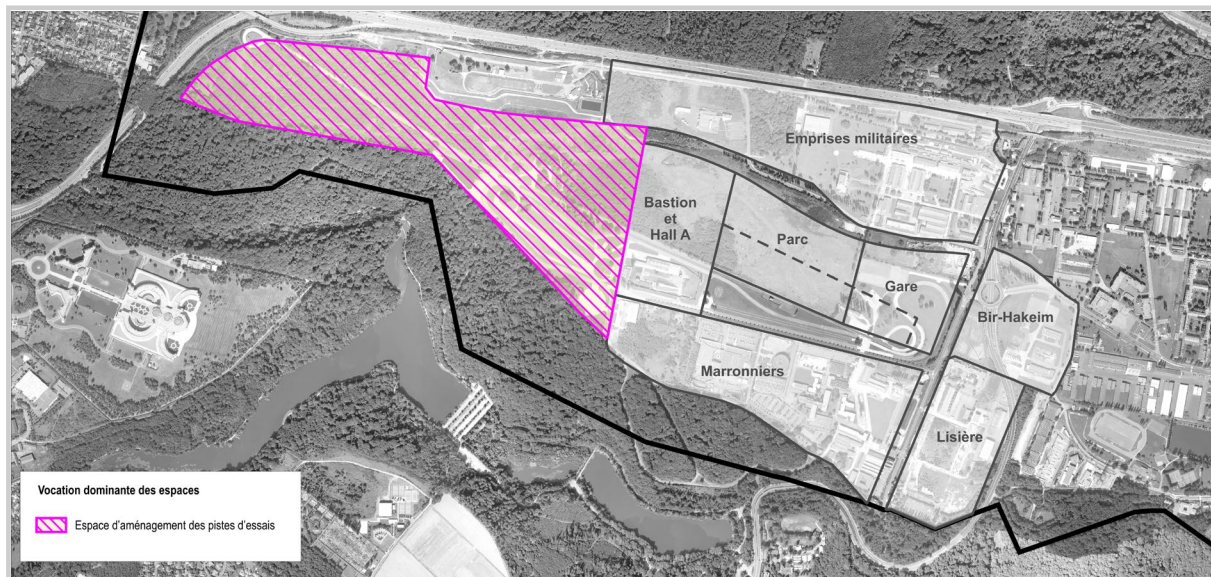
Le sous-secteur est desservi depuis l'allée des Marronniers, le mail principal et le mail secondaire. Entre la lisière au sud et le sous-secteur, une voie spéciale est aménagée pour un accès direct des prototypes aux pistes.

Des structures de stationnement peuvent être implantées dans le sous-secteur pour accueillir de façon mutualisée les besoins de l'ensemble des programmes réalisés.

#### **o Qualité architecturale, paysagère et environnementale**

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 30% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important.

### 3.7. LES PISTES D'ESSAIS



Les pistes d'essais se situent à l'ouest du secteur de Satory Ouest et satisfont aux besoins des activités de recherche, notamment dans le domaine des mobilités, elles sont historiquement implantées sur ce territoire et amplifiées par le projet. Elles sont destinées à plusieurs usagers, notamment les activités militaires et les entreprises présentes sur le plateau de Satory.

Le périmètre des pistes se définit par des limites nouvelles et existantes :

- à l'est, le mail secondaire ;
- au nord, l'onde active ;
- à l'ouest, le coteau au bord de la RN12 ;
- au sud, la lisière du massif boisée.

#### o Phasage

Les pistes d'essais sont relocalisées et aménagées dès la phase 1 du projet sur la partie ouest du site, sous une forme plus compacte, permettant la libération de la majorité des terrains à urbaniser.

#### o Programmation

Cet espace est exclusivement dédié aux travaux, ouvrages et constructions directement nécessaires aux activités économiques présentes dans le secteur et aux activités de la recherche et du développement dans les domaines de l'industrie de l'armement terrestre et des mobilités innovantes ainsi qu'aux activités de l'armée. Néanmoins, cet espace conserve une forte dominante naturelle. En effet, les constructions sont implantées librement au sein du sous-secteur, dans la limite du respect des contraintes de fonctionnement des infrastructures d'essais et des contraintes d'ordre écologique.

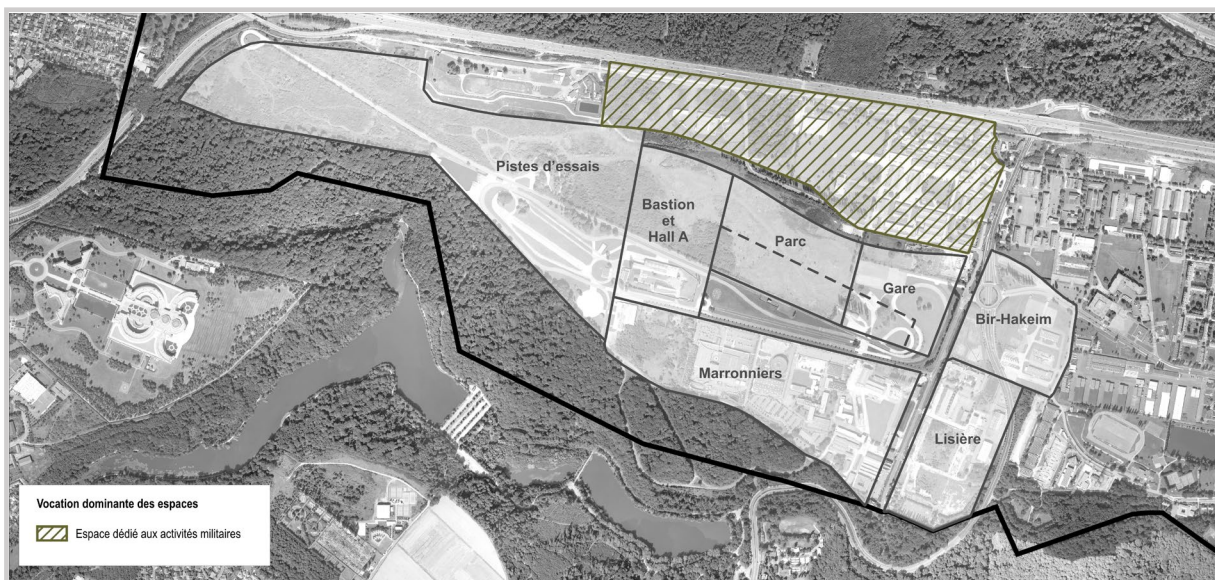
La conception des pistes et des constructions s'inscrit dans le principe de la composition d'un parc paysager. Il s'agit notamment de valoriser une partie des jeunes boisements de ce sous-secteur en profitant de la présence de sols favorables et de zones humides existantes à valoriser et reconnecter pour restaurer des espaces écologiques à enjeux forts à proximité du site classé de la Vallée de la Bièvre. Ainsi les pistes sont un espace privilégié pour les compensations des zones humides impactées dans le cadre de la mise en œuvre du projet du fait de la présence de sols favorables et de zones humides existantes à valoriser et reconnecter.

Dans la perspective de préserver la limite du massif boisé, un espace de lisière est délimité dans lequel aucune construction ne peut être édiflée. En revanche, des pistes d'essais y sont présentes. Ainsi, les ouvrages nécessaires à la modification des pistes d'essais peuvent y être réalisés, de façon très ponctuelle selon les impératifs fonctionnels et dans le souci de la conception d'un aménagement paysager global.

#### o Accessibilité et déplacements

Les pistes d'essais sont accessibles depuis l'onde active et le mail secondaire. Une voie spéciale est également présente dans la lisière sud, bordant le sous-secteur des Marronniers, pour permettre l'accès des prototypes aux pistes d'essais.

### 3.8. LE QUARTIER NORD : LES EMPRISES MILITAIRES



Ce sous-secteur est dédié aux activités militaires et à tous les usages directement liés à ces activités.

#### o Phasage

Il est assez indépendant du phasage du projet d'aménagement et son fonctionnement est autonome à toutes les étapes, sitôt les travaux d'aménagement de ses limites réalisés, en début de la phase 1 (nouvelle clôture et nouveaux accès). En phase 2, les emprises liées au mail principal, en limite est du quartier, sont libérées.

#### o Programmation

Ces espaces sont dédiés aux activités militaires et à tous les usages directement liés à ces activités.

#### o Accessibilité et déplacements

Le sous-secteur est principalement desservi depuis l'onde verte active.

## 3 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LES SITES EN VILLE

### LE SECTEUR DE LA GARE DES CHANTIERS

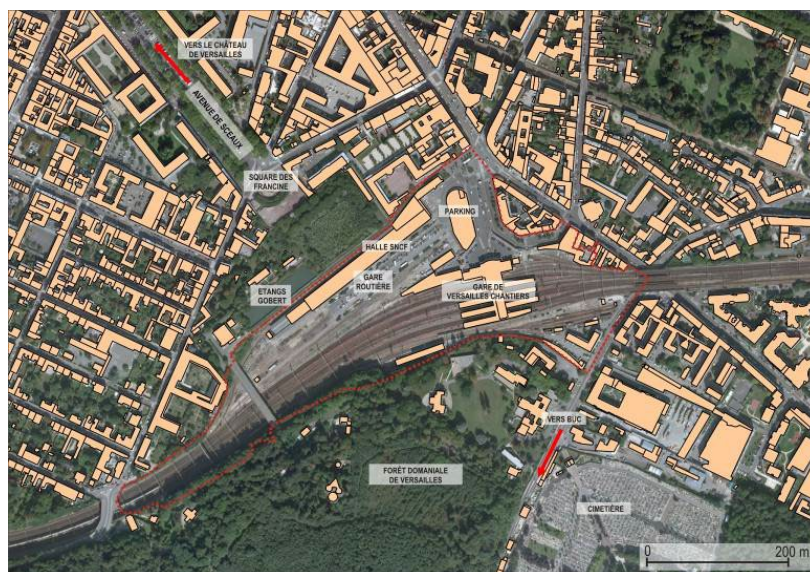
#### La présentation générale du secteur

La gare des Chantiers est la seconde gare SNCF francilienne, après celle de la Défense, en terme de fréquentation. C'est un pôle d'échanges majeur du réseau de transports en commun en Ile-de-France, mais aussi à l'échelle de la ville et de ses environs avec, en particulier, la gare routière à ses abords.

Celle-ci souffre cependant d'un fonctionnement difficile dans un espace contraint entremêlé avec des parkings et d'un environnement paysager de piètre qualité.

Pourtant le site des chantiers présente de forts potentiels pour sa recomposition par l'importance des espaces libérables et aptes à accueillir un projet urbain de qualité, qui renforcerait et conforterait la fonction de centralité de ce secteur.

LES COMPOSANTES DU SITE



#### Les orientations d'aménagement

##### ■ L'organisation générale du secteur

Le site concerné par ces orientations représente une superficie d'environ 11 hectares et correspond à la juxtaposition, voire la superposition de deux projets :

- la restructuration fonctionnelle du pôle d'échanges multimodal de la gare des Chantiers ;
- un projet urbain qui se développe sur l'ensemble du site.



### ■ Le pôle d'échanges

Le projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) a pour objet d'améliorer la gestion des flux de circulation d'une part, et la gestion des zones de stationnement et des points d'arrêt d'autre part.

Ce projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal doit assurer la fonctionnalité et la simplicité d'usage du futur pôle en restant au niveau altimétrique du pôle multimodal existant, sans reconstruction volumétrique des sols existants.

Ce principe a pour intérêt de permettre la conservation d'éléments, constructions ou parties de construction, qui témoigne de l'histoire du quartier, telle que la grande halle par exemple.

Ce projet d'aménagement concerne en particulier :

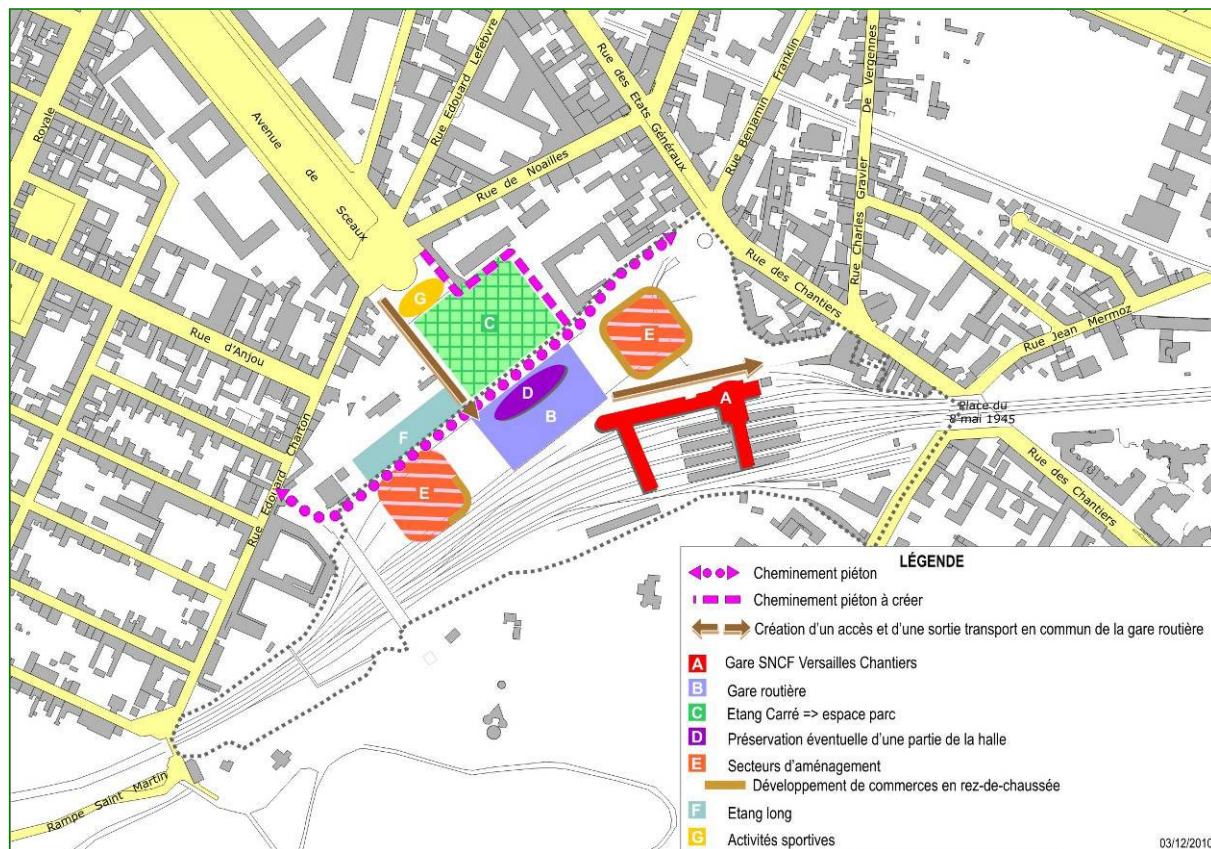
- l'extension de la gare et la création d'un nouveau hall du côté ouest afin de desservir plus directement la gare routière ;
- l'aménagement des abords et des accès, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ;
- l'organisation de la circulation des bus, avec une arrivée depuis l'avenue de Sceaux entre les étangs Gobert et leur sortie vers la rue des Chantiers ;
- la structuration de la gare routière au centre du site et à proximité immédiate du nouveau hall de la gare.

### ■ Le projet urbain

Le projet urbain s'inscrit en cohérence et en complémentarité avec celui du pôle d'échanges multimodal portant sur l'ensemble du site depuis la rue des Chantiers jusqu'à l'avenue de Sceaux, il concerne en particulier :

- la réalisation d'un programme immobilier mixte, organisé en deux pôles répartis de part et d'autre de la gare routière.  
  
Ces programmes mixtes comprennent des bureaux et des logements, une grande partie des rez de chaussée étant réservés à des commerces pour développer l'offre de proximité pour les usagers de la gare et les habitants du quartier ;
- la mise en valeur des bassins des anciens étangs Gobert avec, en particulier, l'étang carré aménagé en espace parc ;
- la valorisation d'une partie de la grande halle SNCF, dans la mesure des possibilités techniques ;
- la conservation d'activités sportives sur le site aux abords de l'avenue de Sceaux ;
- l'amélioration du réseau de circulation douce par l'ouverture et l'aménagement du passage piétons des étangs Gobert entre la rue Edouard Charton et la gare et la création d'un cheminement piétons et vélos depuis l'avenue de Sceaux.

## LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



## LE SECTEUR DE LA GARE VERSAILLES RIVE-DROITE

### La présentation générale du secteur

Le site concerné par les orientations d'aménagement concerne les espaces de la gare Rive Droite depuis son parvis rue du Maréchal Foch, jusqu'au pont de la rue du Parc de Clagny.

Il concerne en particulier des bâtiments situés de part et d'autre des voies qui présentent un potentiel intéressant pour leur reconversion.

LES COMPOSANTES DU SITE



### Les orientations d'aménagement

Le projet consiste essentiellement en la mise en valeur des bâtiments des abords des voies, à proximité de la rue du Parc de Clagny :

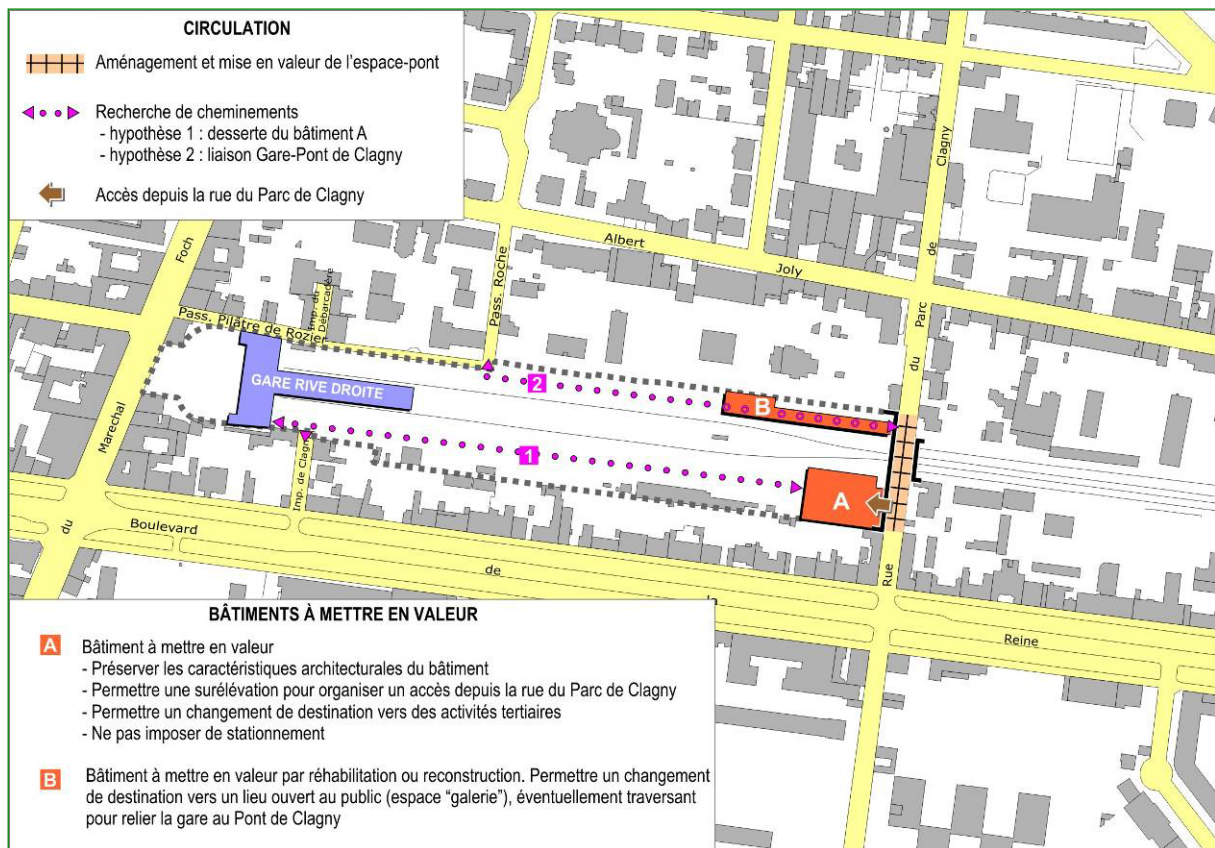
- le bâtiment au sud des voies peut être mis en valeur et aménagé tout en préservant ses qualités architecturales.

Ce bâtiment peut cependant être surélevé pour pouvoir organiser son accès depuis la rue du Parc de Clagny au niveau du pont, et le rendre plus fonctionnel pour accueillir une destination autre que ferroviaire à l'exclusion de l'habitat.

- le bâtiment au nord des voies est surtout intéressant par sa localisation et sa prise de site.

Il peut être reconverti ou reconstruit, le projet consistant à le transformer en un espace galerie ouvert au public qui s'intégrerait et animerait un cheminement piétons entre la gare et le pont de la rue du parc de Clagny, dans la mesure des possibilités techniques et de sécurité du public au regard de la proximité des voies.

## LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



## LE SECTEUR DE MONTBAURON

### La présentation générale du secteur

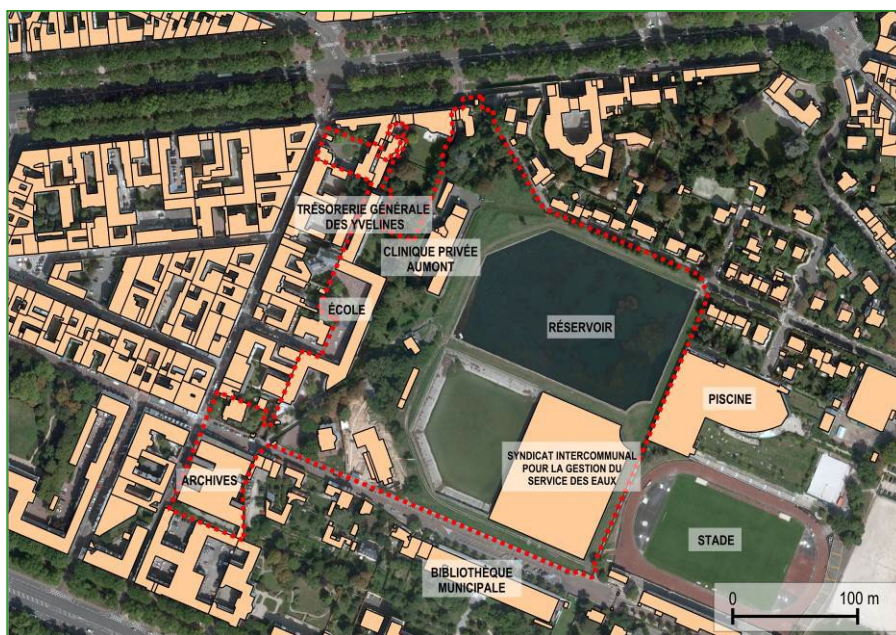
La butte de Montbauron est située entre l'avenue de Paris au sud, et l'avenue de Saint-Cloud au nord.

Point haut dominant la ville, la butte de Montbauron est occupée en partie par des réservoirs qui, autrefois, avaient pour fonction d'alimenter les eaux du château et de son parc. A présent ces réservoirs sont utilisés comme réservoirs par la SEVESC.

A l'air libre, ces réservoirs présentent l'aspect de véritables lacs en ville et leur qualité paysagère est peu connue.

Ce site est peu traversé en raison de la topographie accidentée mais aussi du fait d'un déficit de parcours aménagés.

LES COMPOSANTES DU SITE



### Les orientations d'aménagement

#### ■ L'ouverture d'un cheminement piétonnier

Le projet porte sur l'amélioration de l'accessibilité du site par la création d'un parcours de circulation douce entre la rue Pierre de Coubertin et l'avenue de Saint-Cloud via le chemin de Janicule.

Cette traversée nouvelle, outre son intérêt fonctionnel, permettrait à tous les Versaillais de mieux connaître et de bénéficier de la qualité de ce site remarquable.

### ■ La prise en compte de l'évolution de sites bâtis

L'ancienne clinique du docteur Aumont (B), implantée sur la butte en vis-à-vis des espaces des réservoirs peut être reconvertie vers d'autres destinations. L'orientation vise à prévoir les modalités de cette évolution :

- organiser d'un accès permettant la création éventuelle de parking en sous-sol ;
- prévoir une part de logements sociaux dans l'hypothèse de la réalisation d'un programme de logements ;
- préserver une large part d'espaces végétalisés afin de conserver une inscription paysagère du projet en vis à vis du site des réservoirs ;
- affirmer la nécessaire qualité architecturale du projet pour valoriser son insertion dans le site.

Le site bâti rue Montbauron (A), qui fait l'objet d'un plan de détail dans les dispositions réglementaires du PLU, nécessite la définition d'un ordonnancement (implantation et volumétrie) des constructions pour préserver la cour intérieure de cet ensemble.

