

ZAC Satory Ouest

Bilan de la concertation préalable

27 juin 2014 – 3 juillet 2017

Sommaire

Bilan de la concertation préalable de la ZAC Satory Ouest

- p.7 **1. Contexte de la concertation**
- p.8 **2. Objectifs et périmètre**
- p.10 **3. Les modalités et leur mise en œuvre**
- p.12 **4. Les remarques et avis du public**
- p.14 **5. Les enseignements et les bénéfices apportés au projet**
- p.15 **6. La suite de la concertation**

Annexes du bilan de concertation

- p.18 **Annexe 1 – Annonces légales de la concertation**
- p.19 **Annexe 2 – Contribution reçue via le site www.epaps.fr**
- p.20 **Annexe 3 – Copie des registres d'expression mis à disposition du public en mairie de Versailles**
- p.30 **Annexe 4 – Panneaux d'exposition de la concertation**
- p.34 **Annexe 5 – Comptes rendus et présentations**
 - p.34 Premier atelier « Cartes sur table » du 4 mai 2015
 - p.36 Deuxième atelier « Cartes sur table » du 10 septembre 2015
 - p.38 Programme des séminaires du 28 janvier 2016
 - p.39 Powerpoint des séminaires du 28 janvier 2016
 - p.60 Troisième atelier « Cartes sur table » du 9 mars 2017
 - p.64 Réunion des associations du 15 juin 2017
 - p.68 Réunion publique de synthèse du 3 juillet 2017
 - p.81 Powerpoint de la réunion publique de synthèse
- p.90 **Annexe 6 – Délibération du conseil d'administration du 24 juin 2014**
- p.94 **Annexe 7 – Les reportages Paris-Saclay TV**

Bilan de la concertation préalable de la ZAC Satory Ouest

La concertation sur le projet d'aménagement du quartier de Satory Ouest a été organisée du 27 juin 2014 au 3 juillet 2017, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, à l'initiative de l'aménageur de la zone d'aménagement concerté, l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay, après avis des communes concernées.

Ce bilan présente de manière synthétique le contexte de la concertation, sa mise en œuvre, les principaux thèmes abordés lors des échanges avec le public et la prise en compte dans la suite du projet des remarques formulées. Il est complété par la liste des questions reçues sur le site internet de la concertation et les réponses qui y ont été apportées, la copie des registres mis à disposition du public, ainsi que les documents présentés lors des réunions publiques et les comptes rendus de ces dernières.

1. Contexte de la concertation

Le plateau de Satory est le huitième quartier de Versailles. Situé à proximité du centre de la ville, son développement est rendu possible par la libération de terrains militaires. Le site bénéficiera d'une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris qui le reliera directement à Versailles Chantiers d'un côté, à Saint-Quentin-en-Yvelines, le campus urbain du Sud Plateau, Massy et Orly, de l'autre.

Depuis, les études de faisabilité, conduites en collaboration avec la communauté d'agglomération de Versailles- Grand Parc, le conseil départemental des Yvelines et le ministère de la Défense ont permis de préciser le projet d'aménagement, sa viabilité économique, et son phasage. Le Conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay a ainsi pris l'initiative d'une zone d'aménagement concerté le 27 juin 2014.

Le quartier accueillera un pôle d'innovation (centres de recherche et développement, PME, start-up) sur les mobilités du futur autour de l'implantation de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et du nouvel Institut pour la transition énergétique (ITE) VEDECOM. Mais ce sera aussi un quartier mixte, économique et résidentiel, avec une offre diversifiée d'habitat pour les salariés actuels et futurs de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines, contribuant de manière significative aux objectifs de production de logements en Île-de-France.

Bénéficiant d'un site exceptionnel, le quartier sera remarquable de par sa qualité architecturale et paysagère et par ses ambitions écologiques et énergétiques. Il servira de laboratoire pour les mobilités innovantes, mais aussi pour des projets paysagers et environnementaux.

2. Objectifs et périmètre de la concertation préalable



Versailles Satory, le huitième quartier de Versailles

Les objectifs de cette concertation préalable ont été les suivants :

- **assurer l'information et la participation du public** sur le projet d'aménagement de la ZAC de Satory Ouest;
- **donner au public les informations nécessaires à l'entendement des obligations** administratives, techniques, géographiques, financières et de sécurité d'un tel projet d'aménagement;
- **recueillir les observations et les propositions du public** et son expertise d'usage.

Le périmètre de la concertation préalable concerne le projet de la ZAC de Satory Ouest sur la commune de Versailles.

3. Les modalités de la concertation et leur mise en œuvre

Modalités

Cette concertation s'est déroulée selon les modalités suivantes, approuvées par le conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay du 27 juin 2014 :

- **parution d'un avis d'engagement** de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- **affichage en Mairie de Versailles de la délibération d'engagement** de la concertation préalable ;
- **organisation d'une exposition publique** de présentation du projet de ZAC ;
- **organisation de deux séminaires publics** :
 - sur l'urbanisme et l'environnement ;
 - sur l'architecture ;
- **Ateliers « Cartes sur table »** avec les usagers du site de Satory Ouest ;
- **organisation d'une réunion publique de synthèse** sur le projet.

L'ensemble de la concertation préalable a été relayée sur la rubrique Concertation du site internet de l'Établissement public. Le public a pu faire parvenir ses observations à l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay par le biais de la rubrique contact du site internet www.epaps.fr.

Mise en œuvre

Publication d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux

L'avis d'engagement de la concertation préalable a été publié dans le Parisien Essonne du mercredi 22 avril 2015, et Toutes les Nouvelles de Versailles du mercredi 22 avril 2015 .

Affichage en mairie de Versailles de la délibération d'engagement de la concertation préalable

La délibération d'engagement de la concertation préalable a été affichée en mairie de Versailles du 24 mars au 13 aout 2014

Organisation d'une exposition publique de présentation du projet de ZAC

Une exposition publique présentant les grandes lignes du projet a eu lieu en mairie de Versailles, du 23 mars 2017 au 29 avril 2017.

Des registres ont été tenus à la disposition du public. 15 avis ont été inscrits sur le registre.

Organisation de deux séminaires publics sur l'urbanisme et l'environnement et un sur l'architecture.

Deux séminaires ont été organisés à la mairie de Versailles le 28 janvier 2015 :

- 16 heures à 17h30 : « **Urbanisme et environnement, les visions et les ambitions pour le quartier Versailles Satory-ouest** »
- 17h30 à 19h30 : « **Enjeux économiques, architecture et ville nature** »

Ces 2 séminaires ont rassemblé une cinquantaine de personnes (associatifs, élus, habitants, salariés, etc.). Ils ont été retransmis en direct sur Twitter et un reportage pour l'émission Paris-Saclay TV a été réalisé.

Organisation d'ateliers « Cartes sur table » avec les usagers du site Satory Ouest

3 ateliers de travail, d'échanges et de visite ont été organisés par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay :

- le 4 Mai 2015 ;
- le 10 septembre 2015 ;
- le 9 mars 2017.

Ces ateliers ont réuni les équipes techniques de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay et de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand-Parc, des élus, des associations et les usagers de Satory (militaires et entreprises).

Une réunion d'information et d'échanges complémentaires a été organisée le 15 juin 2017 entre les associations yvelinoises et les équipes techniques de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay.

Organisation d'une réunion publique de synthèse sur le projet

Une réunion publique de synthèse a été organisée le 3 juillet 2017 à 19 heures à l'Université Inter-Ages de Versailles. Le public était constitué d'une vingtaine de personnes essentiellement des représentants associatifs, des représentants d'entreprises installées à Satory et d'élus, notamment, de Versailles et de Saint-Cyr.

Un reportage pour l'émission Paris-Saclay a été réalisé et la réunion a été intégralement enregistrée.

La concertation sur Internet et les réseaux sociaux

Une rubrique sur le site internet de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay a été ouverte tout au long de la concertation. Le public a pu y retrouver toutes les informations nécessaires concernant les différentes étapes de cette concertation qui a été également relayée sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter).

www.epaps.fr

4. Remarques et avis du public

Les remarques et avis du public ont porté de façon récurrente sur des thématiques similaires. Celles-ci sont listées ci-dessous, accompagnées d'exemples de contribution et des principaux éléments présentés par l'EPA sur ce sujet ainsi que les suites données.

Ces différents thèmes sont au cœur des échanges entre l'EPA Paris-Saclay et l'ensemble des acteurs du site : État, Ministères, Établissements publics, collectivités, entreprises, habitants et usagers, etc. Si des réponses ont pu être apportées à la plupart par l'EPA au cours de la concertation et se retrouvent dans les comptes rendus annexés au présent bilan, il est toutefois important de souligner que le projet est encore en cours de conception et que des compléments de chacun viendront alimenter un travail itératif qui se poursuivra au-delà de la concertation préalable.

Réflexion globale à l'échelle de l'ensemble du plateau de Satory

« L'association SAVE souligne l'intérêt d'envisager un projet commun à l'échelle du plateau de Satory, intégrant les secteurs Est et Ouest. » Atelier « Cartes sur tables » du 10/09/2015, voir p.36

« SAVE souhaite disposer d'informations complémentaires sur l'existant [...] et sur la situation future [...] afin d'appréhender les impacts éventuels du projet, notamment sur les zones mitoyennes. » Atelier « Cartes sur tables » du 10/09/2015, voir p.36

L'EPA Paris-Saclay s'est attaché à intégrer l'échelle du plateau dans les réflexions menées. Les interactions avec les activités militaires, situées sur Satory Est ou comprises dans le périmètre de la ZAC ont été évoquées régulièrement et prises en compte dans l'ensemble des études, comme cela a été explicitement rappelé à la réunion associations du 15 juin 2017. De plus, dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact, il est apparu nécessaire d'aborder certains thèmes à l'échelle du plateau, comme la biodiversité, la gestion des eaux pluviales ou encore les mobilités. Ces avancées sont décrites dans le chapitre suivant.

La cohabitation du nouveau quartier avec les activités actuelles du site

« Les différentes approches (mobilité/écologie/logements) ont elles bien prises en compte la nécessaire cohabitation avec des unités militaires [...] ? » Registre d'expression publique, voir p.20

« L'EPPS doit [...] être en mesure de maintenir les outils nécessaires au bon fonctionnement des entreprises installées et des usagers. » Atelier « Cartes sur tables » du 4/05/2015, voir p.34

Concernant les interactions avec les activités militaires actuelles présentes dans la ZAC, les orientations d'aménagement préservent leurs fonciers et permettent de continuer d'en assurer la desserte (ferrée et routière).

Concernant les interactions avec les entreprises installées, la concertation a permis d'initier et organiser le dialogue avec celles-ci. Ces avancées sont décrites dans le chapitre suivant.

Les coûts, les financements et le phasage de l'opération

« Chiffrage et planification de tous ces projets encore à finaliser. » Registre d'expression publique, voir p.20

« Quels sont les engagements contractuels des Financeurs ? et les dates estimées de réalisation ? » Registre d'expression publique, voir p.20

L'ensemble des ateliers et réunions a permis aux associations d'avoir une mise à jour régulière des études en cours, des financements prévus, ainsi que du calendrier prévisionnel de réalisation, pour une meilleure compréhension des étapes du projet. Concernant les coûts et les financements de l'opération, ceux-ci seront arrêtés au stade du dossier de réalisation de la ZAC qui aboutira sous la forme d'un arrêté préfectoral.

La gestion de des eaux pluviales

« AGVP souhaite avoir des précisions sur la gestion des eaux, en lien avec la vallée de la Bièvre au sud, site environnemental classé. » Atelier « Cartes sur tables » du 10/09/15, voir p.36

Les modalités prévisionnelles de la gestion des eaux pluviales induites par les principes du projet urbain ont été exposées, à leur niveau d'avancement, notamment lors de l'atelier cartes sur table du 9/03/2017 et à la réunion publique du 3/07/2017. Plusieurs points saillants du sujet (gestion à l'air libre, réseaux gravitaires, débits régulés pour tous les espaces privés et publics,...) ont notamment été présentés dans le cadre de l'exposition publique (panneau n°5).

Le respect de la règle de non-covisibilité

« AGVP et SAVE s'interrogent sur les hauteurs envisagées dans le cadre du projet de développement et sur les incidences du projet d'échangeur sur le bois de Satory. » Atelier « Cartes sur tables » du 10/09/15, voir p.36

« Il sera IMPERATIF de veiller à ce que la hauteur des bâtiments soit suffisamment réduite pour qu'ils ne soient pas visibles du site classé. » Registre d'expression publique, voir p.20

« La covisibilité ne concerne pas seulement le Château de Versailles, mais aussi le site classé de la Vallée de la Bièvre. Nous sommes très inquiets en particulier pour les logements que vous allez mettre sur Nexter Est, qui sont en balcon au-dessus de la Bièvre. » Réunion publique du 3/07/2017, voir p.68

Le risque de co-visibilité entre le projet et le Château de Versailles d'une part et sur la vallée de la Bièvre d'autre part a représenté une préoccupation pour le public dès le début de la concertation préalable. L'EPA Paris-Saclay a donc accordé un temps lors des ateliers du 10 septembre 2015 et du 9 mars 2017 à la présentation et à l'explication des études réalisées, en collaboration avec l'Architecte des bâtiments de France et de l'Établissement public du Château de Versailles pour la co-visibilité avec le château de Versailles et avec la DRIEE pour la co-visibilité avec la vallée de la Bièvre. Les participants se sont montrés rassurés quant aux résultats de ces études, montrant qu'il n'aura aucun impact visuel. L'étude de covisibilité ayant alimenté la rédaction de l'étude d'impact du projet, elle a été intégrée à ses annexes.

La mobilité, les projets de transports et d'infrastructures routières

« La question des mobilités sera évidemment cruciale pour accéder à ce site caractérisé par un fort effet de coupure par la RN12 et la voie ferrée. » Registre d'expression publique, voir p.20

La stratégie générale du projet a fait l'objet d'une présentation dédiée lors de l'atelier cartes sur table du 9/03/2017 et a fait l'objet d'un panneau dédié lors de l'exposition publique (panneau n°6). Plusieurs points importants de la stratégie étaient rappelés et illustrés : futur pôle multimodal de la gare de Satory, évolutions des infrastructures routières (échangeur RN12/RD91, giratoire Bir-Hakeim,...), parkings silos mutualisés, expérimentation des nouvelles mobilités, etc.

Accessibilité aux études menées par l'EPA

« SAVE souhaite disposer d'informations complémentaires sur l'existant (habitants, emplois, commerces, équipements publics à la mesure du nombre d'emplois et d'habitants, leur localisation et modalités de financement) et sur la situation future (foncier mobilisable, programmes prévisionnels, impacts sur la circulation future, etc.) afin d'appréhender les impacts éventuels du projet, notamment sur les zones mitoyennes. » Atelier « Cartes sur tables » du 10/09/15, voir p.36

« [Citant les études listées au CDT pour la fiche de projet Satory] Ces études ont-elles été financées ? Est-il possible de les consulter ? » Registre d'expression publique, voir p.20

Il a été précisé en séance que de nombreuses études seront annexées à l'étude d'impact et seront par conséquent accessibles lors de sa mise à disposition. La liste des annexes de l'étude d'impact a été communiquée aux associations lors de la réunion du 15 juin 2017. D'autres études sont en revanche en cours de réalisation et ne sont, de ce fait, pas encore partagées.

5. Les enseignements et les décisions issues de la concertation

Les apports de la concertation préalable de la ZAC Satory Ouest reflètent l'intérêt du public pour ce projet, allant vers une ouverture de ce site au travers d'une plus grande mixité fonctionnelle et d'une meilleure liaison du plateau avec son environnement, notamment vers le centre-ville. Les échanges avec l'ensemble des acteurs que sont les usagers, les entreprises, les représentants des habitants ainsi que l'ensemble des services associés de l'État, des collectivités et des entreprises ont permis à l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay de conforter certaines propositions, de développer et préciser un certain nombre de dispositions nécessaires à l'élaboration du projet et d'avoir connaissance des principales préoccupations soulevées par le projet pour mieux les prendre en compte et y répondre.

Concilier activités actuelles et futures du site

Le projet de la ZAC Satory Ouest vient réinterroger les infrastructures et le fonctionnement actuels du site mais l'objectif est bien de faire émerger un nouveau quartier en s'appuyant sur l'existant. Le site accueille actuellement des entreprises industrielles œuvrant dans les technologies des armements terrestres ou du sport automobile (Nexter, Renault Trucks Défense, VEDECOM, Citroën Sports et IFSTTAR). Ce potentiel technologique est un atout pour le développement du plateau et le maintien de ces activités sur site représente un invariant du projet. Les entreprises bénéficient d'une infrastructure primordiale, les pistes d'essais. La restructuration de ces dernières, induite par le développement d'un nouveau quartier sur le plateau de Satory, est apparue dès les premières réflexions comme un sujet à traiter de manière collaborative avec les entreprises implantées sur site. Les séminaires et les ateliers ont permis d'initier la conception et finalement partager un schéma réorganisation des pistes d'essais. Ce travail technique a fait l'objet de nombreux échanges entre les entreprises et l'EPA Paris-Saclay et a abouti aujourd'hui à une configuration générale partagée par l'ensemble des acteurs, qui va pouvoir être affinée techniquement dans l'année à venir.

L'ouverture du plateau vers Saint-Cyr et les aménagements à la pointe Ouest de la ZAC

Les ateliers et réunions publiques ont également permis de souligner l'intérêt du projet pour les habitants de Saint-Cyr. La liaison Saint-Cyr — Satory en transport en commun est considérée comme un atout permettant un accès facilité vers le nouveau quartier et la gare de la ligne 18 mais les modalités de la liaison avec la gare de Saint-Cyr-l'École restent un sujet à approfondir au regard des contraintes de trafic locales. L'hypothèse d'une bretelle de sortie depuis la RN12 vers Satory est un sujet d'inquiétude pour les habitants qui demandent à l'EPA d'étudier le risque d'une augmentation des nuisances (sonores, pollution aérienne, etc.) pour les habitations riveraines. L'opportunité de cette bretelle doit être éclairée au vu des évolutions des pratiques de mobilité une fois le métro mis en place, soit dans un deuxième temps de l'opération, mais l'EPA Paris-Saclay a bien noté l'importance de ce sujet et les études techniques précises qui devront être lancées pour y répondre au mieux.

Une réflexion à l'échelle du plateau de Satory

Les ateliers « Cartes sur table » ont permis de partager avec les acteurs du site des thématiques à appréhender à l'échelle du plateau de Satory dans son ensemble comme les eaux pluviales et la biodiversité. Ces échanges ont permis de fédérer les acteurs autour d'une vision globale du fonctionnement du plateau, d'une stratégie de développement durable à mettre en place et des modalités de sa mise en œuvre. L'intervention des experts du groupement de l'assistant à maîtrise d'ouvrage développement durable de l'EPA Paris-Saclay a permis de traiter ces différents thèmes avec précision.

6. Suites de la concertation

La mobilisation du public durant cette concertation préalable a permis de mesurer l'implication des usagers du site et des habitants du territoire dans le projet. Selon les souhaits des associations, la concertation se poursuivra au-delà du cadre de la concertation préalable et l'ensemble des participants seront mobilisés durant les étapes futures du projet. La mise en place d'ateliers sous le format « Cartes sur table » a déjà été avancée pour leur permettre d'approfondir en comité réduit des thématiques spécifiques.

La concertation va également se poursuivre à l'hiver 2017/2018 avec la mise à disposition du public de l'étude d'impact, de l'avis délibéré de l'autorité environnementale et du mémoire complémentaire. Cette étude sera, notamment, consultable sur le site internet de l'EPAPS: www.epaps.fr Une information du public sera réalisée via les canaux de communication habituels.

Annexes du bilan

Annexe 1 – Annonces légales de la concertation

23 rue des Jeûneurs - 75002 Paris
www.enquete-publique.fr
Tél : 01.42.96.96.54

publilégal

Commune de Versailles

Avis d'engagement d'une concertation préalable sur le projet d'aménagement dit de Satory Ouest

L'Etablissement public Paris-Saclay (EPPS) engage une concertation en vue de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur la commune de Versailles.

Cette concertation se déroulera selon les modalités suivantes, approuvées par le conseil d'administration de l'Etablissement Public Paris-Saclay du 27 juin 2014 :

- Parution d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- Affichage en Mairie de Versailles de la délibération d'engagement de la concertation préalable ;
- Organisation d'une exposition publique de présentation du projet de ZAC ;
- Organisation de deux séminaires publics :
 - o sur l'urbanisme et l'environnement ;
 - o sur l'architecture ;
- Un atelier « Cartes sur table » avec les usagers du site de Satory Ouest ;
- Organisation d'une réunion publique de synthèse sur le projet.

L'ensemble de la concertation préalable, qui est en cours d'élaboration, sera annoncée sur le site internet de l'Etablissement public Paris-Saclay. Le public pourra faire parvenir ses observations à l'EPPS par le biais de la rubrique contact du site internet www.epps.fr.

La concertation se déroulera pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

EP 15-073 enquete-publique@publilegal.fr



7119047901

Commune de VERSAILLES

Avis d'engagement d'une concertation préalable sur le projet d'aménagement dit de Satory Ouest

L'Etablissement public Paris-Saclay (EPPS) engage une concertation en vue de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur la commune de Versailles.

Cette concertation se déroulera selon les modalités suivantes, approuvées par le conseil d'administration de l'Etablissement Public Paris-Saclay du 27 juin 2014 :

- parution d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- affichage en mairie de Versailles de la délibération d'engagement de la concertation préalable ;
- organisation d'une exposition publique de présentation du projet de ZAC ;
- organisation de deux séminaires publics :
 - sur l'urbanisme et l'environnement ;
 - sur l'architecture ;
- un atelier « Cartes sur table » avec les usagers du site de Satory Ouest ;
- organisation d'une réunion publique de synthèse sur le projet.

L'ensemble de la concertation préalable, qui est en cours d'élaboration, sera annoncée sur le site internet de l'Etablissement public Paris-Saclay. Le public pourra faire parvenir ses observations à l'EPPS par le biais de la rubrique contact du site Internet www.epps.fr.

La concertation se déroulera pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

EP 15-073 enquete-publique@publilegal.fr



Annexe 2 – Contribution reçue via le site www.epaps.fr

Une contribution unique :

« Bonjour, SATORY Ouest pourrait devenir un formidable espace agricole et forestier, parfaitement intégré dans la Forêt domaniale de Versailles auquel il appartient de façon naturelle et historique. Ce projet aurait pour premier objectif concret de développer une agriculture de qualité et durable en Ile de France et d'orienter les modes de commercialisation vers des circuits courts (approvisionnement des restaurations collectives, AMAP, vente à la ferme, etc.). Le second objectif visera l'extension de la Forêt domaniale de Versailles dans le cadre du Contrat de gestion durable des forêts françaises par l'ONF (Office national des forêts).

Dans le contexte de la lutte contre le réchauffement climatique mondial, des objectifs de réduction des gaz à effet de serre, de la COP21 et de la lutte contre la pollution de l'air en région parisienne, la création d'une centaine d'hectares de forêt supplémentaire en Île-de-France serait la preuve d'une politique volontariste.

Francois Apicella ASEM

Annexe 3 – Copie des registres d'expression mis à disposition du public en mairie de Versailles du 23 mars au 30 avril 2017

DU 23 mars 2017
au
30 avril 2017

EXPOSITION PUBLIQUE VERSAILLES SATORY OUEST Vos observations:...

Exposition intéressante, mais j'ai beaucoup de mal à voir l'avenir des entreprises militaires au travers de ces schémas :

- quel est l'avenir de la section technique de l'armée de terre ? les projets de nouveaux bâtiments, les aménagements paysagers, ainsi que les limites foncières, semblent faire fi de l'existence d'une zone militaire dont la classification en termes de sécurité défense n'est pas prise en compte.

- le panneau "ajouté" sur le plateau de Satory met en exagère la faiblesse pour Versailles d'implantation militaires sur le plateau. Ai je bien compris ?

- Les différentes approches (mobilité / écologie / logement) ont elles bien prises en compte la nécessaire cohabitation avec des unités militaires, ce qui occasionnera vraisemblablement des nuisances pour les Vg comme pour les autres ?

Merci d'apporter une réponse à ces interrogations d'un citoyen soucieux de sa sécurité et de celle de ses proches. En effet, la suppression d'un organisme aussi important que la STAT représenterait un handicap extrêmement important pour la politique sécuritaire de la France.

2

B. Desbazeille bertrand.desbazeille@wanadoo.fr

L'ancien aqueduc royal (Étang du Longpueil, du Penay de Cognac, La Verrière, St Quella...) passant par le bois, à travers Satory. Serait-il réhabilité et mis en valeur comme cela a été fait par les communes citées, à desus, sans y faire couler de l'eau, ce serait impossible.

X. Fournier

Chiffre et planification de tous les projets encore à finaliser.
Belle présentation tout de même.

28.3. Il est regrettable que les aménagements "industriels" trouvent place côté site classé de la vallée de la Bièvre jusqu'à toucher la lisière de la forêt domaniale plutôt que le long de la RN où le dégagement vers un axe de circulation de grande envergure aurait été plus commode.

Il sera IMPÉRATIF de veiller à ce que la hauteur des bâtiments soit suffisamment réduite pour qu'ils ne soient pas visibles du site classé dont ils devraient être en permanence masqués par une lisière végétale renforcée sur l'emprise de la ZAC.

L'aqueduc de Brappes et sa liaison avec les étangs Gobert, doit en effet être pris en compte et utilisé pour participer à la maîtrise des eaux de ruissellement supplémentaires causées par une imperméabilisation accrue sans apport supplémentaire dans la Bièvre.

A. PASTRE

4. dt. La qualité des mobilités sera évidemment cruciale pour accéder à ce site caractérisé par un fort effet de coupure par la N12 et la route forestière. Il semble d'ailleurs que les solutions de mobilité indiquées ne les passerait déjà évoluées... A l'heure de parler.
Rémy

5 AVRIL 2017

On souhaiterait aussi voir un peu plus.

Voir pages suivantes :

Extraits de CDT Yvelines signé le 14 DEC 2015

19-4-2017

物永 瑞 到 這 - 133

物 港

CDT Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay
Version 8 pour adoption par le comité de pilotage

TITRE 3.2

*Versailles Finale du 3 JUIN 2015
Signée en préfecture le 14 DEC 2015*

Projet 1.1

Versailles Satory

Infrastructures de transports

- Pour permettre un premier développement de Satory les infrastructures suivantes sont nécessaires :
 - La mise à niveau de l'échangeur RD91/ RN12 (coût estimé entre 10 et 15 millions d'euros en juin 2014, à 12 millions dans le projet de CPER 2015-2020, objectif de mise en service en 2020) afin d'améliorer la circulation routière actuelle et liée au projet ;
 - La bretelle d'accès à Satory depuis l'Epi d'Or associée au dispositif de mise à niveau de l'échangeur RD91/RN12 (coût estimé entre 5 et 10 millions d'euros)
 - aménagement de la voie ferrée militaire (coût estimé entre 15 millions d'euros, objectif de mise en service en 2018) ;
 - la réorganisation du réseau de bus existant pour la desserte en particulier du secteur nord,
- Enfin des réflexions complémentaires doivent être menées afin d'améliorer l'accessibilité routière au site et portent notamment sur :
 - le réaménagement de la RD 91 dans sa fonction de lien avec le centre-ville de Versailles ;
 - la restructuration de l'échangeur de l'Epi d'Or ;

Maîtrise foncière

- Une position claire des différents acteurs en terme de besoins en infrastructures d'essai ;
- Les échéances de libération des différentes emprises ce qui impliquera un phasage dans le temps du développement de Satory Ouest,
- Connaître l'état réel des sites et notamment de la pollution pyrotechnique existante.

ACTIONS
NECESSAIRES A
LA
REALISATION
DU PROJET

Actions et études

Besoin d'études :

- Etudes de programmation de l'environnement économique et urbain du cluster de la mobilité du futur à Satory. Formaliser les besoins d'infrastructure nécessaires aux activités économiques de R&D (IFSTTAR, VEDECOM, etc.)
- Programmation (équipements publics, logements, commerces)
- Compléments et expertise de l'étude DIRIF sur l'échangeur
- Faisabilité et dimensionnement d'un parking à haut niveau de service (PHNS) : étude en cours
- Zoom de la porte d'entrée du plateau : rond-point de Bir-Hakeim
- Etude urbaine suite pour l'aménagement du plateau, secteur « Fesch, Koufra, Delpal »
- Voie multimodale Saint-Cyr / Satory via la voie ferrée militaire : étude en cours
- Méthodologie, procédure de dépollution et estimations : étude en cours
- Mission d'AMO paysagiste conseil
- Etude d'intermodalité relative à la future gare GPE de Satory (étude commune avec Versailles Chantiers)

Contraintes réglementaires

- Le PLU de Versailles a instauré un périmètre de constructibilité limitée sur la majorité de Satory ouest, hormis les terrains de Nexter Ouest, Renault Trucks, Citroën Sports, Marronniers. Ce périmètre a été mis en place en place afin d'éviter l'urbanisation au coup par coup. Ce périmètre gèle les terrains jusqu'à la mise en œuvre d'un projet urbain global.
- La partie ouest est également soumise à des contraintes paysagères, architecturales et environnementales fortes, marquées par des périmètres de protection (périmètre de protection de bâtiments historiques, périmètre du site classé et du site inscrit de la vallée de la Bièvre, co visibilité avec le Château de Versailles) et par des dispositions réglementaires (servitude d'utilité publique, zone naturelle...).

*Ces études ont-elles été financées?
Est-il possible de les consulter?*

page 169 du CDT

*2 pages extraites du CDT Yvelines n° 14/12/15
2015*

CDT Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines - Vélizy-Villacoublay
Version 8 pour adoption par le comité de pilotage

TITRE 3.2

*Versailles Finale du 3 JUIN 2015
Signée en préfecture le 14 DEC 2015*

Projet 1.1

Versailles Satory

Coût et financement prévisionnels

Infrastructures	Coût total (M€ HT)	Région Ile-de-France				Ville de Vélizy	
		Etat	CD 78	CAVGP	CASQY	de	Autres
Métro GPE ligne 18	2 300						
Voie multimodale Saint-Cyr - Satory	15			?			
TCSP Versailles Satory/Versailles Chantiers (dont réaménagement rue de la porte de Buc et carrefour du Cerf Volant en phase 1)	3,3						
Mise à niveau de l'échangeur RD91/RN12	12					?	
Aménagement RD91 et du rond-point de Bir-Hakeim (Desserte Satory 2e phase)							
Bretelle d'accès à Satory depuis l'Epi d'Or	8						

L'aménageur (EPPS) affinera ce projet en associant tous les partenaires nécessaires : Ville de Versailles, CA Versailles Grand Parc, Ministère de la Défense, Conseil départemental, EPFY, ABF, EPCV, etc.
Certains projets d'infrastructures structurants ne figureront pas dans l'opération d'aménagement mais la ZAC intègre le financement des équipements publics.

ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

GOVERNANCE

Quels sont les engagements contractuels des financeurs? et les dates estimées de réalisation?

6

Petit ou enrou le plaquette de cette exposition! Merci
Laurent Aïou - Architecte DPCiq
67 Rue du Président Mitterrand 78230 Le Pecq

Je n'ai qu'un mot à dire MERCI!

Tre le mariage LOL

→ Voir plus loin 2 pages

- Points Absents de la réunion du 9 mars 2017
- Réalisables Financiers restent à cadrer -

SAVE

EPAPS/VGP/Entreprises
Associations

Points non abordés lors de la réunion du 9 mars 2017

- *Schéma financier et calendrier depuis 2015, jusqu'à 2035, dépenses – ressources
 - *Compatibilité et cohérence avec le plan départemental (PLR) et le CPER Contrat Etat Région de 2017
 - *Mise à disposition du public des études déjà réalisées et calendrier sur études urgentes attendues
- Le CDT v8 page 223 signé en décembre 2015 par le préfet des Yvelines annonçait :
- *Etude urbaine pour l'aménagement du plateau Fesh Koufra Delpal
 - *Liaison multimodale St Cyr Satory PLR
 - *Maitrise d'œuvre de la liaison multimodale
 - *Méthodologie procédure de dépollution et estimations
 - *Programmation de l'environnement économique et urbain
 - *Programmation des équipements publics logements et commerces
 - *Faisabilité d'un parking à haut niveau de service (PHNS)
 - *AMO paysagiste conseil
 - *Maitrise d'œuvre urbaine
 - *Etude d'intermodalité en liaison avec celle des Chantiers
- *Reprise et actualisation du dossier de l'échangeur N12 / RD91 et virgule routière de St Cyr
Dossier complémentaire pour aménagement Av. maréchal Juin, ? Rampe St Martin ?
 - *Equipements nécessaires écoles, commerces, maison de quartier, voies piétons et voies cyclistes
 - *Schéma des transports : Bus et ou navettes, accords STIF sur exploitations lignes nouvelles
 - *CES (collège) sur le plateau ? son absence à ce jour nécessite des lignes de bus spéciales, Si le lycée J.Ferry vient s'implanter, il faudra établir ou renforcer des lignes pour amener les élèves et enseignants
 - Ligne 5 Nouvelle ? TCSP ?
 - *Ordonnancement entre zones : sous quartiers autonomes, dans quel ordre ?
 - *Relations avec Satory Est absentes de la réflexion
 - *Circulations entre Versailles et Guyancourt quelles évolutions sur la RD 91 ? entre 2015 et 2035
 - *Bilan sur les écoulements d'eau pluviale vers la Bièvre avant et après construction
 - *Quels belvédères sur la vallée de la Bièvre ? respecter protection des paysages tant Sud que Nord
 - *Plan de pré-verdissement : pépinières mais aussi renforcement des lisières Nord et Sud
 - *Objectifs ??? Habitants en 2030 ??? en relation avec les hectares dépollués et mutés
Emplois en 2030 ???

SAVE

Les associations veulent savoir

Habitants, salariés et usagers

Préalables financiers restant à cadrer (montants et origine des fonds)

Le dossier Satory fait l'objet depuis 2013 d'estimations d'investissements d'infrastructures préalables et nécessaires. Le tableau ci-dessous dresse une liste indicative en faisant mention de l'origine des informations et chiffreages. Le CPER IdF de 2017 prévoit un contrat avec le département et VGP, mais le contrat n'est pas connu.

Projet	Montant estimé en M €	Origine de l'information	Qui finance ?	Date ? Début.
Infrastructures				
Voie multimodale St Cyr Satory	15	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	?	?
TCSP Satory Chantiers	3,3	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	?	?
Mise à niveau échangeur RD91/RN12	12	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	Etat DRIE	?
Aménagement RD91 - Bir Hakeim	?	CDT v8 page 170 chiffreage (I) 2014	?	?
Bretelle accès Epid'Or	8	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	Etat DRIE	?
Accès depuis maréchal Juin	?	Non évoqué dans le CDT	?	?
Accès depuis rampe St Martin	?	Non évoqué dans le CDT, mais TCSP?	?	?
Aménagements				
Dépollution des zones mutables	?	Evoqué dans le CDT mais non chiffré	?	?
Installation nouvelle piste d'essais à l'Ouest	?	Nouveau projet 2017 sur 40 hectares	? ZAC ?	?
Pré verdissements de zones dont les lisières	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC	?
Voirie et système hydraulique de surface	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC	?
Equipements sociaux				
Ecoles et CES	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC et dep 78 ?	
Centre commercial	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC	
Centre animation culturel	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC	
Etudes				
Lycée Julie Ferry déplacé	?	?	Région IdF	2019 ?
Nombreuses études préalables à la ZAC	?	? Bilans annuels EPAPS	EPAPS	2013
Soutien en équipe de préparation	?	Comptes VGP	VGP	2012

170330-v7-EtatdeslieuxplateauSatory

Quels financements

30 mars 2017

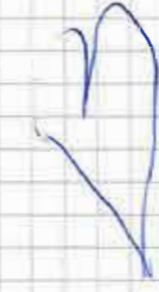
Sans enveloppes, puis sans engagements des financeurs on peut faire de projets. Mais il faut les réaliser ensuite avec des moyens et donc avec des financeurs.

Cela fait plaisir de voir les Conseils et les futurs Conseillers jeunes,

Бернанде спеціальні, дуже всі не можуть обійти дописи, Б.Б. Пучин почесні ух вусеско несе !

Beautiful building. French Architecture. are very motivated in their deays.

M. Hanif (2015/2017)



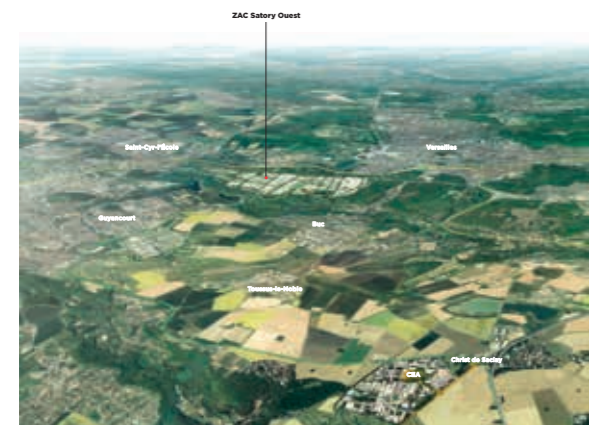
Annexe 4 – Panneaux de l'exposition de la concertation à Versailles

Concertation préalable à l'aménagement du quartier Satory Ouest



Un huitième quartier pour Versailles

Huitième quartier de Versailles, le plateau de Satory est situé au sud de la commune et au nord de la vallée de la Bièvre. Il est séparé du centre-ville par la RN12 et partagé en deux parties par la RD91. Son développement est rendu possible par la libération des terrains militaires à l'ouest et par l'implantation d'une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express qui améliorera considérablement sa desserte. Le quartier accueillera un pôle d'innovation (centres de recherche et développement, PME, start-ups) sur les mobilités du futur autour de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et de l'implantation de l'Institut de transition énergétique du véhicule décarboné et communicant (VéDéCoM). Le futur quartier sera économique et résidentiel, proposant une offre diversifiée d'habitat pour les salariés actuels et futurs. Il sera remarquable par sa qualité architecturale et paysagère, par ses ambitions écologiques et énergétiques, ainsi que pour ses mobilités innovantes et ses projets paysagers et environnementaux.



CONCERTATION PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT – QUARTIER DE SATORY OUEST

Une démarche concertée

Les étapes de la concertation



Les acteurs

- List of stakeholders including the State (Ministry of Defense, Prefecture of Paris), Versailles Grand Parc, local municipalities (Versailles, Guyancourt, etc.), and various technical and planning experts.



CONCERTATION PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT – QUARTIER DE SATORY OUEST

Paris-Saclay et Versailles Grand Parc

Le projet Paris-Saclay

Le territoire de Paris Saclay s'inscrit, au sud de Paris, autour d'un vaste espace agricole et naturel, entre les vallées de l'Yvette et de la Bièvre. Il s'appuie sur les pôles urbains de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Masy et Palaiseau, en lien étroit avec la future aéroville d'Orly. Fondé sur un ensemble scientifique et économique exceptionnel, pleinement intégré dans la métropole parisienne, le projet Paris Saclay fait émerger un écosystème de l'innovation de rayonnement mondial. Il s'agit aussi de réussir ce développement en harmonie avec un territoire, ses habitants, ses collectivités, son patrimoine tant urbain que paysager, en valorisant et en mobilisant ses ressources. L'an Paris-Saclay a pour mission d'accélérer le développement du cluster et de créer les conditions nécessaires à l'accès physique du projet sur ce vaste territoire métropolitain à travers trois compétences: l'aménagement, la conduite de projets immobiliers mixtes et le développement économique.

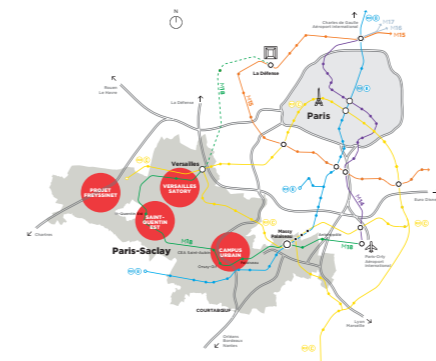
SDT

Le Schéma de développement territorial, conjointement élaboré par l'EPA Paris-Saclay et les collectivités et adopté à son Conseil d'administration du 13 janvier 2012, établit un diagnostic commun et fixe les principes et les grands équilibres pour un développement harmonieux du territoire.

CDT VGP – SDQ – VV

Le Contrat de développement territorial (CDT) de Versailles Grand Parc – St-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay a été signé le 14 décembre 2015 par le préfet des Yvelines et les maires des communes de Bièvres, Bois d'Arcy, Élancourt, Guyancourt, Jouy-en-Josas, La Verrière, Les Loges-en-Josas, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Saint-Cyr/Ecole, Toussus-le-Noble, Trappes-en-Yvelines, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Verflay et Voisins-le-Bretonneux, les présidents des Communautés d'agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc, ainsi que le président du conseil départemental des Yvelines.

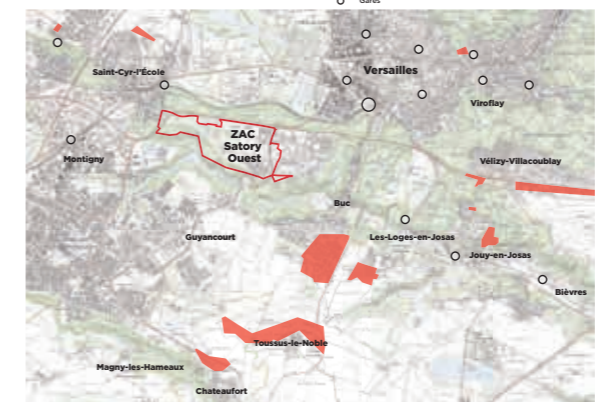
L'État et les collectivités locales signataires traduisent dans ce document un dessin politique partagé, assurant le territoire de l'innovation industrielle et de la haute qualité de vie. Le CDT constitue ainsi la feuille de route stratégique et opérationnelle du territoire pour les quinze prochaines années en matière de transports, logement, développement économique et d'environnement.



Le projet Satory au sein de Versailles Grand Parc

Le projet économique de Versailles Grand Parc et l'aménagement du plateau de Satory doivent interagir et se nourrir mutuellement. Les deux principaux enjeux de Satory à savoir l'accessibilité et l'articulation ville-nature, font écho aux deux filières emblématiques de Versailles Grand Parc: les mobilités innovantes et l'écologie urbaine. Ces deux filières, à travers l'Institut VéDéCoM et la «grappe d'entreprises» du Vivant et la Ville, sont porteuses de solutions innovantes afin de répondre aux besoins des usagers actuels et futurs du quartier. Réciproquement, le projet d'aménagement préservera et renforcera les atouts concurrentiels du territoire pour ces filières (services, plates d'essais, salles de conférences, accessibilité, très haut débit). Ces interactions permettront notamment de concrétiser la constitution d'un pôle des mobilités innovantes.

Zones économiques de Versailles Grand Parc



CONCERTATION PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT – QUARTIER DE SATORY OUEST

Aujourd'hui: le plateau de Satory



Le site de Satory Ouest et son environnement proche. Périphérie de la ZAC Satory Ouest (236 ha)

Ses usagers

Le plateau de Satory est déjà très occupé, avec une prédominance des activités liées à la Défense et à la Gendarmerie. Si la partie Est concentre la grande majorité des habitants (militaires, gendarmes et leurs familles), les emplois se répartissent plus équitablement entre le secteur Ouest (entreprises privées) et le secteur Est (casernes). Les équipements suivent également cette répartition, avec des commerces et deux groupes scolaires côté Est et des pistes d'essai à destination des entreprises à l'ouest.

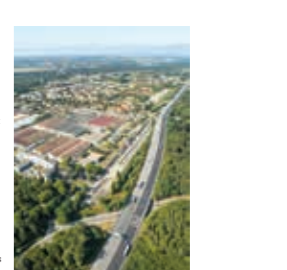
À proximité immédiate du château et du cœur historique de Versailles, enveloppé d'un manteau boisé et desservi à terme par une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris, le plateau de Satory présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel à l'échelle des Yvelines et à celle du Grand Paris. Le site héberge des établissements de l'armée (Section technique de l'Armée de terre- etc., etc.), des entreprises industrielles œuvrant dans les technologies des armements terrestres comme Nester, Renault Trucks Défense ou du sport automobile comme Citroën Racing. Fort de ce potentiel, l'ambition du projet technologique est double: mettre en réseau les acteurs privés de l'automobile déjà présents sur le territoire et renforcer les synergies avec les organismes de recherche, les structures universitaires et les écoles travaillant sur cette thématique. Il s'agit notamment de l'IFSTTAR, déjà présent à Satory et de VéDéCoM, Institut transition énergétique (tra) qui s'implantera en 2028.

Ses faiblesses

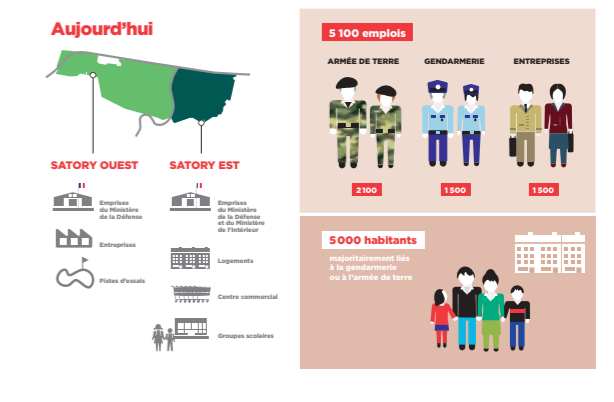
Le site souffre des conséquences logiques de sa position géographique et de son utilisation quasi exclusivement militaire depuis près de 150 ans. Le plateau est aujourd'hui séparé de Versailles par des infrastructures routières dures et peu desservi par les transports en commun. Il accueille uniquement les équipements liés à la présence des militaires et des gendarmes et de leurs familles habitant Satory Est, sans s'adresser à un public plus large. Enfin, ses terrains à l'ouest ont été le lieu d'expérimentations de munitions et bombardés pendant la Seconde Guerre Mondiale.

Ses atouts

Le plateau de Satory est déjà très occupé, avec une prédominance des activités liées à la Défense et à la Gendarmerie. Si la partie Est concentre la grande majorité des habitants (militaires, gendarmes et leurs familles), les emplois se répartissent plus équitablement entre le secteur Ouest (entreprises privées) et le secteur Est (casernes). Les équipements suivent également cette répartition, avec des commerces et deux groupes scolaires côté Est et des pistes d'essai à destination des entreprises à l'ouest.



Le plateau de Satory depuis le Nord-Est



CONCERTATION PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT – QUARTIER DE SATORY OUEST

Demain: Satory, ville-nature

Legend:
 Décoiffage foncier existant et en projet
 Bâtiments existants
 Bâtiments en projet
 Forêt
 Boisement
 Prairie
 Parc
 Jardin privé
 Noue et espace vert stockant les eaux pluviales

Orientations d'aménagement à l'horizon 2035

Habiter le paysage
 Afin d'allier ville et nature, le projet repose sur une trame structurante d'espaces paysagers: les malls nord-sud boisés, hérités de la géométrie du Domaine de Châteaux, les îlots boisés amplifiés de la forêt domaniale, le parc des pistes, espace majeur ouvert au sud, et l'onde, axe réunissant les parties ouest et est du plateau.

L'eau comme fil conducteur
 La régulation de l'eau pluviale sur le plateau est un enjeu majeur qui s'étend au bassin versant de la Vallée de la Bièvre, en aval. Il a été choisi de privilégier les espaces de gestion de l'eau à l'air libre, en suivant la pente naturelle, ainsi que d'imposer des débits régulés pour tous les espaces privés et publics, à toutes les échelles du projet. Ce partage permettra d'éviter la création de bassins de rétention mono-fonctionnels et ainsi de consacrer l'eau comme un élément fondateur enrichissant les parcs et malls du projet. À titre d'exemple, un lieu de baignade est à l'étude, alliant loisirs et traitement naturel des eaux.

Associer le vivant et la ville
 Le projet conciliera le milieu urbain et le milieu environnemental. Il s'agit de favoriser la présence de la nature au sein du quartier: arbres, parcs, toitures végétalisées, qui permettent d'intégrer à la composition de l'espace public la faune et la flore préexistantes et endossent un rôle climatique. La préservation de la biodiversité passera par un choix éclairé de nouveaux végétaux qui viendront s'associer aux espèces présentes sur le plateau dans un souci de gestion pérenne. Ainsi, la nature sera une véritable composante de l'espace urbain.

Une architecture contemporaine et sobre, mettant en valeur le paysage
 L'architecture doit compléter le travail de composition de la ville nature. Sa qualité dépendra de l'équilibre entre une diversité des formes et des signatures, et une certaine homogénéité, notamment dans le recours aux matériaux nobles et pérennes (brique, pierre, bois, béton brut, etc.). Également, le projet de paysage développé à l'échelle du plateau trouvera sa continuité dans un aménagement soigné des parcelles privées. Cette ambition d'une architecture contemporaine et de haute qualité environnementale sera encadrée par un cahier de prescriptions précis et rigoureux, dont l'IPA Paris Saclay et Versailles Grand Parc veilleront au respect.

De gauche à droite et de haut en bas:
 La vallée de la Bièvre et sa rivière
 Baignade naturelle du plan Perret,
 Comboux – Green Concept
 Logements en briques, vitre et acier, Zürich, Suisse
 Christian Kerez Architects
 Logements en briques, menuiseries bois, Lille, France
 Armand Novet architecture et urbanisme / Clément Guillaume
 Logements et centre de soins en briques, Brighton, Londres
 Tony Fretton Architect
 Maison de ville en pierre de Lussum, Seysses, France – PDA
 Pranas-Descours Architects
 Anthony Gualoni Design, PDA
 Bardage en bois ajouré ou avec couvre-joint © TVC

Logements Escherpark en bordage bois carbonisé, Zürich, Suisse
 – E2A / Ramus Hordlander
Maison de ville à Old Church street, Londres – TOD Architecture
 – Ben Blouman, Richie
Maison, Ripelle-Hanrique
 – Top Habitat Nischer / José Novia
Logements, Lyon Confluences
 – Clément Vergely
Aménagement paysager, Clémence, Pays-Bas
 – Melle van Dijk et Robert
Logements et centre de soins en briques, Brighton, Londres
 – Tony Fretton Architect
Maison, Ripelle-Hanrique
 – Top Habitat Nischer / José Novia

CONCERTATION PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT – QUARTIER DE SATORY OUEST

Une nouvelle approche de la mobilité

Principes d'accessibilité au plateau
 Voies principales
 Voies secondaires
 Desserte locale
 Voies piétonnes et cyclables
 Stationnements publics longitudinaux
 Site propre pour les transports en commun
 Liaison Versailles – Satory – Gagnancourt en cohérence avec le phasage de l'opération
 Liaison Saint-Cyr – Satory
 Circulations douces
 Itinéraire dorsal, principal
 Itinéraire dorsal, variante
 Chemins verts, principal
 Liaisons douces du projet Satory Ouest, voies piétonnes et cyclables
 Franchissement doux du projet Satory Ouest à long terme

Enjeux
 L'accessibilité est un des principaux enjeux du plateau de Satory, à son échelle et dans sa liaison avec son environnement proche. La géographie contraint à valoriser au maximum les entrées existantes, en continuité avec le centre de Versailles et les villes environnantes.

Le futur quartier de la gare
 Satory accueillera une gare de la ligne 18 du Grand Paris Express en 2030, plaçant le quartier à 28 minutes d'Orly (tho aujourd'hui) et à 7 minutes de Versailles Chantiers (22 minutes aujourd'hui). La gare de Satory, placée au centre du plateau, desservira une nouvelle polarité pour le quartier, regroupant commerces, services et bureaux. Connectée à l'axe majeur du projet, la gare constituera un pôle multimodal adapté à l'accueil des lignes de bus restructurées. À travers les espaces recomposés par le quartier, elle permettra de créer un nouvel accès confortable à la forêt domaniale, la vallée de la Bièvre et à ses étangs.

Réflexions sur les infrastructures
 L'amélioration des infrastructures conditionne l'avancement du projet. L'échangeur astv/astp sera reconstruit afin de résoudre les problèmes actuels et anticiper les développements futurs du plateau. Inscrit au Contrat de Plan État-Région Île-de-France 2015-2020 (ora 2015-2020) et intégré au Contrat de développement territorial, son cofinancement est assuré par l'État, le Conseil départemental des Yvelines, l'agglomération de Versailles Grand Parc et l'IPA Paris Saclay. Également, la traversée du plateau de Satory par la N107 doit être repensée afin de réunir les deux parties Ouest et Est du plateau, notamment à travers le réaménagement du carrefour Bir-Hakim.

Un quartier limitant la place de la voiture
 Pour minimiser le trafic traversant le quartier et rompre avec l'idée d'un espace public dominé par la voiture, la présence de parkings silos mutualisés en entrée de quartier est à l'étude. Intégrés à l'architecture contemporaine du projet urbain et couplés au réseau de voies et d'espaces dédiés aux modes doux, ils accueilleront les véhicules particuliers des résidences et des entreprises. Sur les grands axes du quartier, la priorité sera donnée aux modes actifs, avec des trottoirs généreux et un aménagement simple des carrefours.

L'expérimentation des nouvelles mobilités
 S'appuyant sur l'implantation d'instituts de recherche dédiés (IPETIA, VEDCOM, etc.) et la présence d'infrastructures d'essai, le projet permettra l'expérimentation in situ de nouvelles technologies de la mobilité, en vue de développer des services de transport public à la demande. Il s'agit de croiser le développement d'innovations concernant les infrastructures (recharges automatiques, route intelligente, etc.), les véhicules (voitures sans conducteurs) et les services (parking intelligent, applications mobiles, etc.).

La future gare de Satory, pôle multimodal
Le carrefour de Bir-Hakim

Traversées apaisées
Stationnement mutualisé
Circuits doux
Mobilités actives
Expérimentation des nouvelles mobilités

CONCERTATION PRÉALABLE À L'AMÉNAGEMENT – QUARTIER DE SATORY OUEST

Un développement progressif et harmonieux

Principes d'accessibilité au plateau
 Décoiffage foncier existants
 Limites foncières en projet
 Bâtiments existants
 Bâtiments en projet
 Boisement
 Prairie
 Jardin privé
 Noue et espace vert stockant les eaux pluviales

La mise en place d'un cadre attractif
 Les premiers aménagements doivent permettre d'amorcer la mutation du plateau de Satory et la constitution d'un nouveau quartier de Versailles entre ville et nature. Pour ce faire, la stratégie consiste à intervenir dès le démarrage de l'opération sur les entrées du site, offrant ainsi un cadre de vie attractif pour le développement des premiers programmes immobiliers.

Les premiers programmes
 La programmation prévisionnelle de la première phase vise un développement progressif au fur et à mesure du désenclavement du plateau, combinant une offre de typologies de logements diversifiés, de qualité, traversants et bien exposés avec la constitution d'une polarité de quartier (commerces, services, etc.), le développement de surfaces dédiées à l'activité économique (bureaux, laboratoires, etc.) et des équipements publics associés.

Les premières interventions
 Avec l'arrivée de la gare de la ligne 18 du Grand Paris Express et les transformations des infrastructures d'accès, le quartier se développera progressivement pour être finalisé à l'horizon 2035.

Les premiers développements envisagés
 Afin de maintenir et activer les entreprises présentes sur Satory, les pistes d'essai seront reconstruites dès la première phase sur la partie ouest du site. Les opérations de dépollution interviendront en partie dans cette période afin d'assainir le site. Le désenclavement du projet interviendra avec la réalisation d'une bretelle d'entrée par l'ouest depuis la astv, le réaménagement de l'échangeur astv/astp et la montée en puissance progressive de l'offre de transports en commun. Ces importantes transformations libéreront le foncier nécessaire au projet, amélioreront fortement l'accessibilité et permettront la mise en œuvre d'un paysage de préfiguration accompagnant les premières ventes. Les nouveaux quartiers finiront dans ce cadre paysager renouvelé avec plusieurs espaces majeurs livrés dans leur état définitif: le parc des pistes et le premier tronçon du grand mall central.

Demain
SATORY OUEST
 Emplois de Ministère de la Défense
 Entreprises actives
 Plateau d'activités reconstruites
 Espaces paysagers
 Nouveaux équipements
 Logements
 Commerces
 Equipements et services

SATORY EST
 Emplois du Ministère de l'Énergie
 Logements
 Centre commercial
 Groupes scolaires

PROGRAMMATION PHASE 1
 Nouveaux emplois: +1400
 Nouveaux habitants: +3800

PROGRAMMATION À TERME
 Nouveaux emplois: +4800
 Nouveaux habitants: +10000

Échelle: 1:5000
 © Versailles Grand Parc, PDA, IPETIA, VEDCOM, etc.
 Conception graphique: [Logo]
 Date: Mars 2020

Annexe 5 — Comptes rendus et présentations

Premier atelier « Cartes sur table » du 4 mai 2015 avec les usagers du site

Présents

VEDECOM
Dominique LHOTELLIER, coordinateur projet électrification
Nadège FAUL, chef de projet infrastructure
Zouhair BENNIS, chef de projet génie civil

IFSTTAR
Brigitte MAHUT, Directrice déléguée PI site IFSTTAR Satory
Sabine ENGELMANN, Secrétaire générale déléguée

NEXTER
Michel BONNEFIS, Président directeur général
 Filiale équipement Nexter et immobilier GIAT
Jean-Marie de JOYBERT, Responsable projets immobiliers

EMITECH
Alain PICHON, Secrétaire général
Bruno MARTIN, Directeur général
Stephan LASSAUDE, Directeur général adjoint

CAVGP
Manuel PLUVINAGE, Directeur général adjoint
Thomas BONHOURE, Directeur Aménagement et Développement économique
Aurélié THIBAULT, Responsable Aménagement
Elodie LEMIERE, Chargée de mission Aménagement
Aude REVILLON, Directrice de cabinet
Carole BEAUCHET, Directrice de la Communication
Aurélié GRIGNON, Chargée de Communication
Jean-Noël NAUDEIX, Webmestre

Ville de Versailles
François de MAZIERES, Maire
Jean-Claude FRELAND, Maire adjoint
Olivier BERTHELOT, Directeur général des services
Marie-Catherine POGGI, Directrice de l'Urbanisme

EPPS
Guillaume PASQUIER, Directeur général délégué
Jean-Marie LE MERLUS, Directeur Adjoint à l'Aménagement
Claire LEBERT, Directrice de Projets 78
Antoine PRENANT, Directeur de projets 78
Sébastien DOUARD, Chargé de projets développement économique
Constantin NICOLAI, Chargé de communication
Lola SCHNEIDER, Chargée de projets 78 / CDT

Ordre du jour

Ce moment d'échanges s'inscrit dans les modalités de concertation préalable à la création de la ZAC. L'aménageur sollicite les utilisateurs du site pour prendre en compte leur(s) projet(s) et leurs besoins dans la perspective de l'élaboration du projet urbain et des conditions de sa réalisation dans le temps. Les ateliers rassemblent les participants autour de plans (ceux des utilisateurs et ceux de l'EPPS), de photographies aériennes, de cartes et de photomontages afin d'étudier les solutions pouvant être mises en œuvre. L'atelier porte en particulier sur les besoins à recenser en matière d'infrastructures d'essai et de quartier démonstrateur.

Déroulé

Accueil café — 10 h
 Visite à partir — 10h30/11h30
 Début de l'atelier — 11h30/12h
 Buffet mis en place à partir de 12 h
 Atelier jusqu'à 14H30

Relevé de décision de la réunion (après une présentation par l'EPPS de l'état d'avancement de la démarche, des études, du dispositif de gouvernance et de gestion technique)

François de Mazières souligne que le site du plateau de Satory représente une réelle opportunité en termes d'image que l'étude Michel Desvigne Paysagistes a permis de mettre en lumière en positionnant d'emblée une forte ambition urbaine et paysagère. Il s'agit de renforcer de grands axes qui prolongent la vision du château de Versailles, et d'amorcer dès le départ cette vision par une allée principale plantée de 50 mètres de large. Les quartiers seront réalisés au fur et à mesure; le terrain dit « Nexter Est » sera réalisé en première phase. Enfin, le rond-point Bir-Hakeim, principal point d'accès au plateau, doit constituer le signal d'un renouveau de Satory. L'implantation à cet endroit d'un Palais des Congrès

en serait un excellent levier et permettrait d'appuyer l'ambition d'échelle internationale portée par VEDECOM et des projets de mobilités innovantes (démonstrateur, expérimentations, etc.). Ces projets doivent rapidement voir le jour afin d'amorcer un développement qualitatif de toute la ZAC.

Michel Bennefis affirme l'intérêt de Nexter pour le projet d'aménagement du quartier, l'animation du site étant un atout pour faire venir les jeunes salariés sur le site. Néanmoins, l'EPPS doit selon lui être en mesure de maintenir les outils nécessaires au bon fonctionnement des entreprises installées et des usagers. Pour rappel, Nexter dispose seulement d'une AOT et assure ainsi la fonction de gestionnaire des infrastructures d'essai. Le besoin d'utilisation des pistes est avéré, tant en termes d'essai (50 % du temps) que de post-production (phase aval destinée à identifier les causes de dysfonctionnement). Un rapprochement est en cours entre le directeur technique de la Section technique de l'Armée de Terre (Général Baudoin), Renault Trucks et Nexter afin de préciser ce besoin et de formuler une réponse coordonnée. Cette réponse devra être actée avec la Direction de la mémoire et du patrimoine des Armées (DMPA, Stanislas Prouvost), interlocuteur légitime pour les infrastructures d'essai. Il est précisé que les pistes du Val d'Or ne sont pas encadrées par une AOT formelle. Les aspects sécuritaires et environnementaux doivent être particulièrement abordés. Plus précisément, Jean-Marie de Joybert souhaite alerter l'EPPS sur le sujet assainissement qui doit être traité de front dans le cadre des développements à venir, et notamment le cas du terrain des Marronniers.

Brigitte Mahut souligne qu'il faut s'assurer de la bonne cohérence du projet technologique vis-à-vis de ses différentes étapes de développement sur site: aménagement du Hall A et réalisation de l'infrastructure induction en 2015, piste d'expérimentation et bâtiment

VEDECOM en 2017 et quartier démonstrateur en 2018. Bruno Martin (?) rappelle qu'EMITECH est une entreprise locataire de Nexter implantée sur le terrain Nexter Est. Une délocalisation peut être envisagée, cette activité devant être de préférence isolée compte-tenu des nuisances sonores générées.

Aurélié Thibault rappelle qu'une attention particulière doit être apportée sur l'interface entre l'Est et l'Ouest du plateau de Satory et sur son lien avec la ville existante.

Prochaines étapes

L'EPPS rappelle qu'à travers le protocole foncier signé entre le ministre du budget et l'EPPS d'une part, et la prise d'initiative de ZAC de son conseil d'administration en accord avec le ministère de la défense d'autre part, l'EPPS coordonnera le projet. Dans la phase précédant le dossier de réalisation de ZAC, les services de la Ville et de VGP sont les interlocuteurs de gestion des VRD et de l'instruction des autorisations d'urbanisme avec consultation de l'EP. L'EPPS conduit les études environnementales et d'urbanisme en concertation avec les collectivités, il assurera la maîtrise d'ouvrage des opérations de dépollution; après l'adoption du dossier de réalisation de la ZAC, il assurera l'ensemble des travaux d'aménagement.

L'EPPS conclut qu'à la suite de la finalisation du travail entre Nexter, la section technique de l'armée de terre et Renault Trucks, un atelier de synthèse sera organisé début juillet sur le sujet des infrastructures d'essai et du quartier démonstrateur.

Deuxième atelier « Cartes sur table » du 10 septembre 2015 avec les associations et le Conseil de quartier de Satory Est

Présents

SAVE

Claude DUCAROUGE, Président

AGPV

Jacques de GIVRY, Président

Ministère de la Défense

Didier AUSSAUX

Versailles

Jean-Claude FRELAND, Maire adjoint délégué aux affaires militaires, aux anciens combattants, au quartier de Satory et à la commande publique

CAVGP

Manuel PLUVINAGE, Directeur général adjoint

Aurélié THIBAUT, Responsable Aménagement

Elodie LEMIERE, Chargée de mission Aménagement

EPPS

Jean-Marie LE MERLUS, Directeur Adjoint à l'Aménagement

Claire LEBERT, Directrice de Projets 78

Antoine PRENANT, Directeur de projets 78

Constantin NICOLAI, Chargé de communication

Lola SCHNEIDER, Chargée de projets 78 / CDT

Ordre du jour

Ce moment d'échanges s'inscrit dans les modalités de concertation préalable à la création de la ZAC. Il s'agit d'un atelier technique de travail réunissant les équipes de l'Établissement public Paris-Saclay, les services de la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, la ville de Versailles, des associations et le conseil de quartier de Satory. Au travers de ces ateliers, en amont du projet, l'aménageur sollicite l'expérience d'usagers d'horizons différents afin de recueillir les attentes de chacun pour aboutir à un projet partagé. Autour de plans (territoire, réseaux, programme urbain, trame viaire, etc.), de photographies aériennes, de cartes, de photomontages, les participants apportent leurs connaissances du contexte et formulent leurs points de vigilance et leurs attentes, en présence des techniciens de l'Établissement public et des services des collectivités concernées.

Relevé de décision de la réunion (après une présentation par l'EPPS de l'état d'avancement de la démarche, des études, du dispositif de gouvernance et de concertation)

L'association SAVE souligne l'intérêt d'envisager un projet commun à l'échelle du plateau de Satory, intégrant les secteurs Est et Ouest.

L'EPPS précise que la ZAC Satory Ouest représente un projet d'envergure conséquente. L'EPPS n'est pour l'instant pas missionné sur un périmètre plus large.

La Ville indique que, si certaines réflexions perdurent sur les quartiers Fesch, Koufra et Delpal, la faisabilité financière d'un projet n'est pas avérée.

AGPV s'interroge sur les interactions possibles avec le site des Matelots. VGP précise que les secteurs de Satory Ouest et des Matelots ne sont pas liés en termes de projet. Concernant les Matelots, la problématique actuelle est l'atelier de maintenance de la TGO.

AGVP s'interroge sur les incidences éventuelles du projet vis-à-vis des entreprises déjà présentes sur site. L'EPPS explique que les entreprises existantes seront positivement impactées, notamment par une amélioration de la desserte, de l'espace public et des

services insuffisamment développés. Un atelier « Cartes sur table » a été consacré à l'écoute des entreprises installées sur le site.

AGVP et SAVE s'interrogent sur les hauteurs envisagées dans le cadre du projet de développement et sur les incidences du projet d'échangeur sur le bois de Satory. L'EPPS précise qu'un travail sur la covisibilité entre le château de Versailles et le plateau de Satory a été mené avec l'Architecte des bâtiments de France (ABF) et l'Établissement public du château de Versailles (EPCV), avec l'aide d'un géomètre expert. Les points de référence (coteaux nord de la plaine de Versailles, domaine du château de Versailles et depuis la vallée de la Bièvre) ont été pris conformément à leur demande. VGP confirme qu'une attention particulière est portée sur l'insertion paysagère de l'échangeur. L'EPPS indique que la DIRIF est maître d'ouvrage du projet d'échangeur et qu'à ce titre, cette structure de l'État est chargée de mettre en œuvre les études nécessaires à la définition et à la réalisation de ce projet en particulier.

AGVP souhaite avoir des précisions sur la gestion des eaux, en lien avec la vallée de la Bièvre au sud, site environnemental classé. L'EPPS indique que la gestion de l'eau se fera grâce à plusieurs bassins et aux aménagements paysagers prévus à cet effet au sein des lisières. Concernant les eaux usées, une étude assainissement est actuellement menée en partenariat avec la ville et VGP.

SAVE souhaite disposer d'informations complémentaires sur l'existant (habitants, emplois, commerces, équipements publics à la mesure du nombre d'emplois et d'habitants, leur localisation et modalités de financement) et sur la situation future (foncier mobilisable, programmes prévisionnels, impacts sur la circulation future, etc.) afin d'appréhender les impacts éventuels du projet, notamment sur les zones mitoyennes. L'EPPS précise que plusieurs études de programmation, sont encore à venir, notamment concernant le dimensionnement, l'état prévisionnel d'investissement

et de fonctionnement et les recettes fiscales à venir permettant d'absorber les coûts des équipements. En particulier sur le volet circulation, SAVE s'inquiète des études qui seraient circonscrites au plateau de Satory. VGP rappelle que plusieurs projets d'amélioration de la circulation sont traités dans le CDT : diffuseur de Vélizy-Villacoublay, échangeur des Garennes, échangeur RN12 / RD91. VGP précise également que le projet de bretelle d'accès depuis l'Epi d'or est une liaison directe entre la RN12 et le plateau, et non pas entre le quartier de l'Epi d'or à Saint-Cyr et le plateau. VGP confirme que la première phase du projet Satory Ouest est rendue possible par l'amélioration des circulations douces vers le centre-ville, la mise en œuvre de la liaison multimodale Saint-Cyr — Satory et le réaménagement de l'échangeur associé à la bretelle d'accès depuis l'Epi d'Or.

SAVE souhaite disposer d'informations plus précises sur le calendrier de la concertation, et notamment sur le contenu du séminaire envisagé qui devra éviter des propos trop conceptuels. L'EPPS confirme qu'il fournira un planning prévisionnel de la concertation et souligne que son avancement est lié à la désignation prochaine d'une maîtrise d'œuvre urbaine de ZAC en charge d'élaborer le projet.

SAVE et AGVP souhaitent que des documents puissent être transmis en amont du séminaire. Le site de Satory est intéressant et les associations souhaitent pouvoir être associées à l'élaboration du projet afin d'apporter des amendements éventuels constructifs. L'EPPS rappelle que la séance du jour a lieu au moment opportun, en amont de la désignation de la MOE urbaine. D'autres moments d'échanges seront organisés par la suite dans le cadre la concertation préalable.

Prochaines étapes

L'EPPS transmet la présentation de la séance et le relevé de décision associé aux invités et participants. L'EPPS informe les invités et participants du calendrier de la concertation, et en particulier du séminaire à venir, dès que celui-ci est arrêté avec la Ville.

Programme des séminaires du 28 janvier 2016

Université Inter-Ages de Versailles
6, impasse des Gendarmes
16 heures à 19h30

Séminaires Versailles Satory Ouest « Urbanisme, environnement et architecture »

Dans le cadre de la concertation préalable à la création de la zone d'aménagement concerté Versailles Satory-ouest, l'Établissement public Paris-Saclay en collaboration avec la ville de Versailles et la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, organise un après-midi de séminaires ouverts à tous les publics. Il en a confié l'organisation au Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) des Yvelines.

Cet après-midi de présentation, d'échanges et de réflexion succède à deux ateliers de travail qui se sont déroulés le 4 mai 2015 avec les entreprises du plateau de Satory et le 10 septembre 2015 avec les associations intéressées ainsi que le Conseil de quartier. Il sera suivi par un travail au long cours, tout le temps de l'élaboration du projet urbain et ses conditions de réalisation dans le temps, avec les acteurs concernés et le public intéressé par un travail collectif et constructif.

Premier séminaire « Urbanisme et environnement, les visions et les ambitions pour le quartier Versailles Satory Ouest »

16h – 17h15

- **Introduction par Elisabeth Rojat-Lefebvre**, directrice du CAUE
- **Visions et ambitions pour le quartier Versailles Satory-ouest, huitième quartier de Versailles par François de Mazières**, Député-maire de Versailles, Président de la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc
- **Processus de fabrication, méthodes et concertation pour un aménagement et un développement économique durables par Philippe Van de Maele**, Président-directeur général de l'Établissement public Paris-Saclay
- **Analyses et enjeux paysagers de Versailles Satory-ouest par Michel Desvigne**, paysagiste, grand prix de l'urbanisme en 2011, dans le cadre de la mission qu'il pilote sur l'ensemble du plateau de Saclay avec Xaveer de Geyter Architecte – Floris Alkemade Architecte – AREP (transports), et le bureau d'études SETEC
- **Expertise de la maîtrise d'œuvre par le groupement Pranas-Descours – Agence Dalnoky Paysagistes**

– **Egis Ingénierie et le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage développement durable Franck Boutté – Biodiversita – Urban Water – Gamba – Aria – Roland Ribl** qui travailleront conjointement à la conception du programme d'aménagement du quartier Versailles Satory Ouest en vue de l'élaboration des dossiers pour la zone d'aménagement concerté. Ils coordonneront ensuite sa mise en œuvre.

Pause de 17h15 à 17h30

Second séminaire « Enjeux économiques, architecture et ville nature »

17h30 – 19 h30

- En introduction, **retour sur le travail mené dans le cadre des ateliers « Cartes sur table »** en présence des entreprises et des associations avec :
 - **Brigitte Mahut**, Directrice déléguée de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et pour l'atelier « Économie et entreprises » ;
 - **Claude Ducarouge**, Président de l'association Sauvegarde et animation de Versailles et environs (SAVE) agréée par la préfecture des Yvelines, et **Jacques de Givry**, président de l'association des amis du Grand parc de Versailles (AGPV) agréée par le Ministère de l'écologie pour l'atelier avec les associations et le Conseil de quartier ;
 - **Guillaume Pasquier**, Directeur délégué de l'Établissement public Paris-Saclay
- **Le pôle des mobilités du futur, ses projets et ses développements avec Antoine Mullender**, directeur général de l'institut du véhicule décarboné et communicant et de sa mobilité (VEDECOM), **Michel Bonnefis**, directeur général de Nexter et **Thomas Bonhoure**, Directeur aménagement et développement économique de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc
- **Patrimoine, modernité et nature avec Paul Trouilloud**, chef du Service territorial de l'architecture et du patrimoine, **Vincent Piveteau**, directeur de l'École nationale supérieure du paysage de Versailles, et **Jean-Christophe Quinton**, directeur de l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles
- **Échanges avec le public**
- **Conclusion par Elisabeth Rojat-Lefebvre**, directrice du CAUE

Powerpoint des séminaires du 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Séminaires Versailles Satory Ouest Urbanisme, Environnement et Architecture

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 1

Introduction

Elisabeth Rojat-Lefebvre
Directrice du CAUE 78

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY CAUE78

Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement

Une association
- des statuts définis par la loi sur l'architecture de 1977, et confortés par la loi SRU

Ses champs d'intervention
- l'architecture
- l'urbanisme
- le paysage
- l'environnement

Ses thèmes de réflexion
Les documents d'urbanisme
Le maintien des terres agricoles
Le soutien aux projets « intelligents » de logement, d'équipements...
La construction de logements sociaux
...

Ses missions principales
- le conseil aux particuliers
- le conseil aux collectivités, services de l'État, ...
- des actions de formation et d'information

Site : www.caue78.fr

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Le quartier de Satory à Versailles



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 1

Urbanisme et Environnement Les visions et les ambitions pour le quartier Versailles Satory Ouest

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 1

Visions et ambitions pour le quartier Versailles Satory Ouest

François de Mazières
Député-maire de Versailles
Président de Versailles Grand Parc

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016



Versailles Grand Parc
communauté d'agglomération

SATORY OUEST

Les conditions du succès

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

Condition 1 - Un projet ambitieux et de qualité

Entouré de forêt, le futur quartier de Satory Ouest doit être réalisé de manière à prolonger l'esprit de la cité-jardin de Versailles. Il s'agit de marier harmonieusement la ville et le vivant, par le double équilibre entre espaces bâtis et espaces ouverts, végétal et minéral à toutes les échelles (quartier, îlots, bâtiments...).

A ce titre, la charte paysagère établie par Michel Desvigne doit servir de cadre à toutes les futures opérations. Il est nécessaire dès le début, notamment par des opérations de pré-verdissement et de plantation, en particulier sur l'avenue de la Minière et l'allée des Marronniers qui seront les premiers axes de développement du quartier.

Les questions de co-visibilité avec le Château seront également traitées avec le plus grand soin.



OCCUPATION ACTUELLE DU PLATEAU DE SATORY


Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

Satory Ouest horizon 2030



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

ZAC Satory Ouest : première étape 2016 - 2024



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

Condition 2 - Penser le nouveau quartier en lien avec le tissu urbain existant

Si la ville de Versailles offre aujourd'hui une continuité urbaine malgré une urbanisation par à coups, c'est parce que les nouveaux quartiers n'ont pas été apposés, mais sont venus compléter la ville en restant perméables les uns aux autres.

Cette logique doit être préservée en travaillant sur les continuités physiques entre Satory Ouest, Satory Est et le quartier Saint-Louis : cheminements piétons et cyclables, continuité paysagère, transports en commun...

Le lien avec les autres quartiers se fera aussi par la complémentarité des services et équipements proposés sur Satory qui pourraient être axés sur les activités de plein-air et le sport.



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY


Séminaire 1

Visions et ambitions pour le quartier Versailles Satory Ouest

François de Mazières
Député-maire de Versailles
Président de Versailles Grand Parc

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

Condition 4 - Croître au rythme des infrastructures de transport et du paysage



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

Condition 5 - Préserver la mixité du quartier

La ville de Versailles et la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc se sont beaucoup investies pour permettre le développement d'un pôle économique :

- installation de l'IFSTTAR ;
- aménagement du Hall A ;
- aménagement du terrain des Marronniers.

La dimension économique du quartier et le projet de pôle des mobilités innovantes doit rester au cœur du projet de quartier, qui doit également être en mesure de proposer des logements aux employés, étudiants, et chercheurs qui y travailleront.



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

MDP XDGA FAA
ADP ALTOSTEP TRITEL BETEC SOGREAH

ESQUISSE MICHEL DESVIGNE

- LISIÈRE NORD BOISÉE NOUVEL ÉCANGEUR
- UN ESPACE PUBLIC MAJEUR ROUTE DE LA MINIERE
- RÉSEAU DE CONNEXIONS NORD/SUD STRUCTURE BANDES BOISÉES / HAIE
- GRANDE LISIÈRE SUD NOUVELLE STRUCTURE DE SERVICE CONSTITUER LA FACIÈRE DU QUARTIER
- GESTION DE L'EAU OUVRAGES ARCHITECTURAUX
- ROUTE DE CRÊTE

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

Condition 3 - Une urbanisation progressive

La densité ne s'oppose pas strictement à la qualité de vie, et y contribue même parfois en permettant le développement de commerces et la préservation d'espaces verts. En revanche, prévoir une densification progressive, c'est offrir au quartier la possibilité de murir sans générer de déséquilibres qui seraient fatals à son bon développement.

A ce titre, il est fondamental de réussir les premiers programmes pour enclencher un cercle vertueux, notamment en termes de qualité architecturale et paysagère.

L'entrée de quartier devra ainsi être travaillée dès les premières phases de développement (aménagement paysager du bassin de rétention, plantation...).

Le prix de vente de ces premières opérations devra être attractif.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Séminaire 1

Processus de fabrication, méthodes et concertation

Philippe Van de Maele
Président directeur général de l'EPA Paris Saclay

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Le plateau de Satory Est et Ouest, 330 ha entre le domaine du château de Versailles au nord et la vallée de la Bièvre au sud
Un périmètre prévisionnel de ZAC de 220 ha à l'ouest, dont 120 ha mutables



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Occupation actuelle du plateau de Satory

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Un projet urbain métropolitain pour une ville durable, et innovante dans le domaine des mobilités communicantes et décarbonnées

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

La concertation de la ZAC Satory Ouest à Versailles

En complément de la concertation réglementaire, le projet a pu être également abordé :

- lors de l'enquête publique du Contrat de développement territorial de « Paris-Saclay Versailles Grand Parc / Saint-Quentin-en-Yvelines / Velizy-Villacoublay », notamment, au cours de deux réunions publiques d'informations et d'échanges :
 - Le jeudi 5 février à 20h, salle de l'Université Inter-Ages – 6 Impasse des Gendarmes, à Versailles
 - Le lundi 9 février à 20h30, UGC Ciné Cité SQY Ouest, 1 Avenue de la Source de la Bièvre, à Montigny-le Bretonneux
- lors d'une réunion d'information et d'échanges trimestrielle avec les associations œuvrant sur l'OIN Paris-Saclay et l'EPAPS, ou le CDT était à l'ordre du jour. La réunion a eu lieu le 3 février 2015 dans les locaux de l'EPAPS.

Une page spécifique au projet a été créée sur le site internet de l'Epaps et une plaquette de présentation du projet « Charte urbaine et paysagère Satory Ouest Versailles » éditée. Ces éléments sont consultables à l'adresse suivante : <http://www.epaps.fr/projets/versailles-satory/>

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

- une maîtrise d'ouvrage « forte »
- en partenariat avec les collectivités
- accompagnée des équipes de maîtrise d'œuvre urbaine (architectes urbanistes, paysagistes) et d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans toutes les expertises du développement durable

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

des quartiers démonstrateurs avec l'écosystème des nouvelles mobilités et l'invention de nouveaux usages de proximité au service des utilisateurs actuels et futurs (dont les futurs habitants)

Une smart city:

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

4 démarches complémentaires sont en cours :

- l'amélioration de la liaison bus avec Versailles Chantiers
- la création d'une liaison capacitaire vers Saint-Cyr-l'École, support de mobilités innovantes
- la mise en place des liaisons douces au sein du plateau en connexion avec le réseau des agglomérations
- l'étude du futur pôle multi modal autour de la gare du métro du Grand Paris

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Séminaire 1

Analyses et enjeux paysagers de Versailles Satory Ouest

Ségolène Martin

Agence Michel Desvigne

Paysagiste

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Un processus de travail engagé depuis plusieurs années

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

La concertation préalable réglementaire de la ZAC Satory Ouest à Versailles

Calendrier prévisionnel

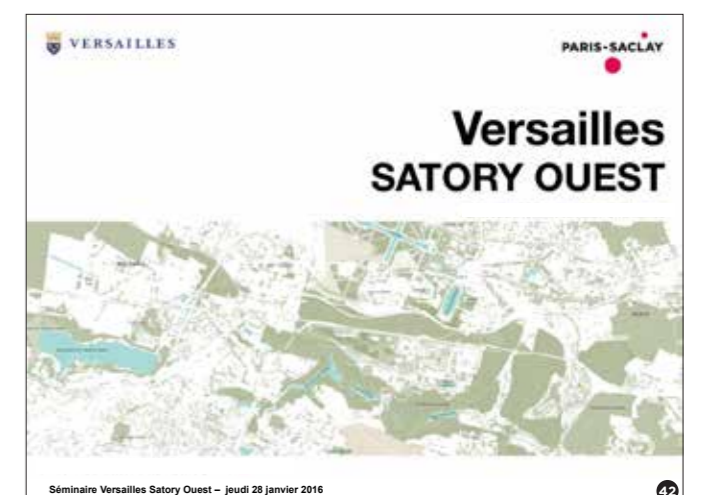
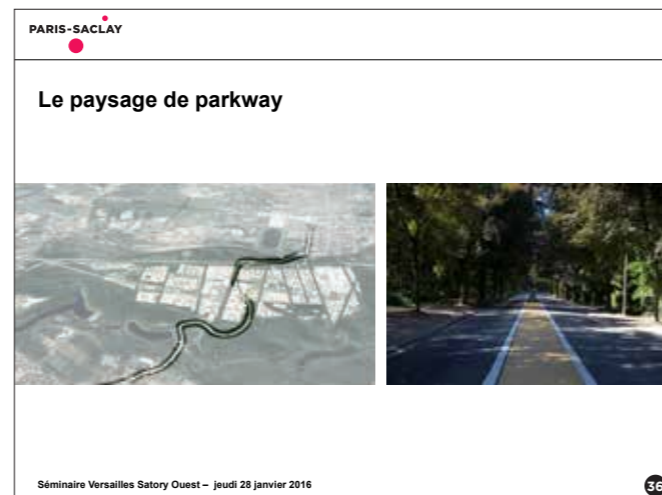
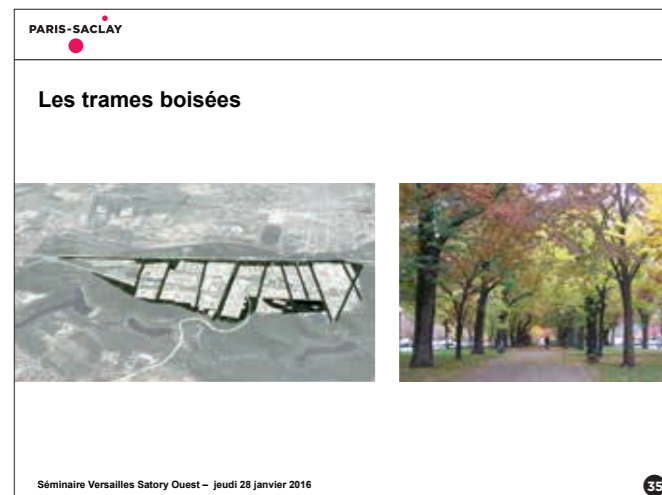
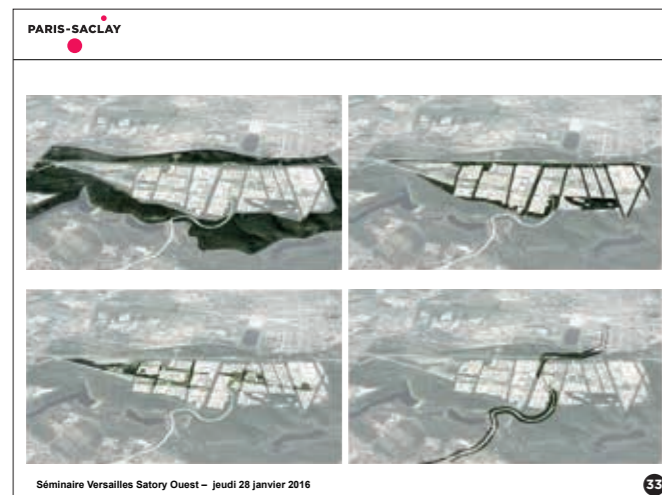
Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

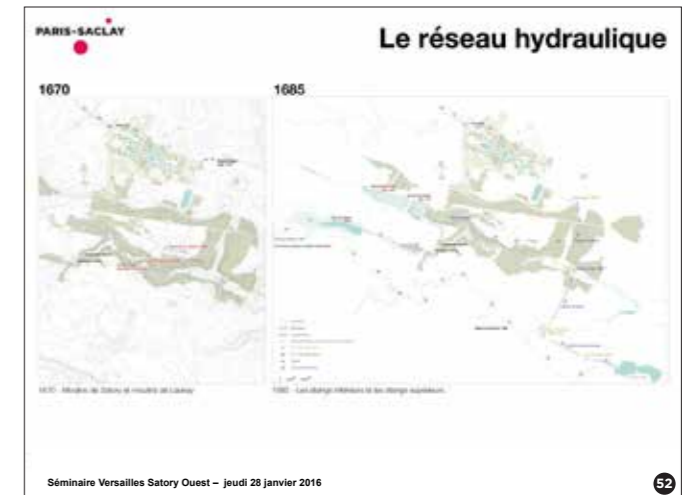
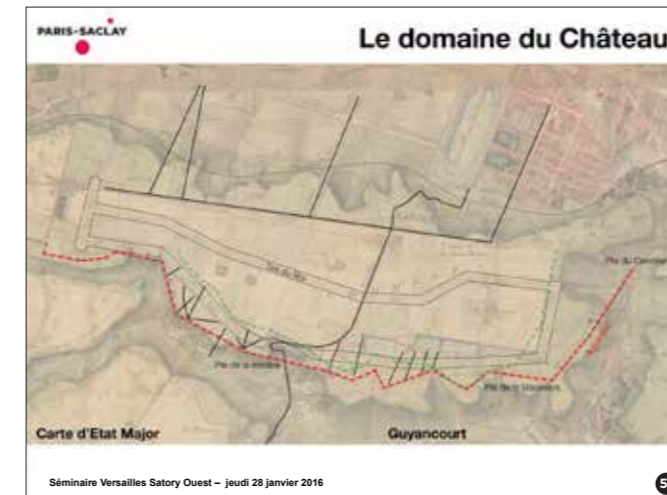
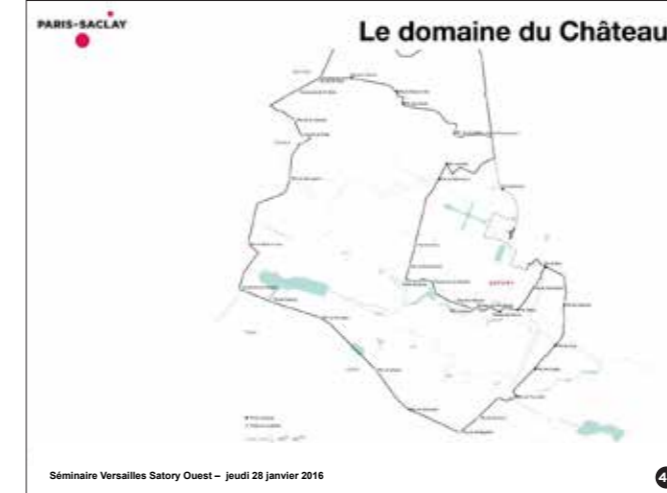
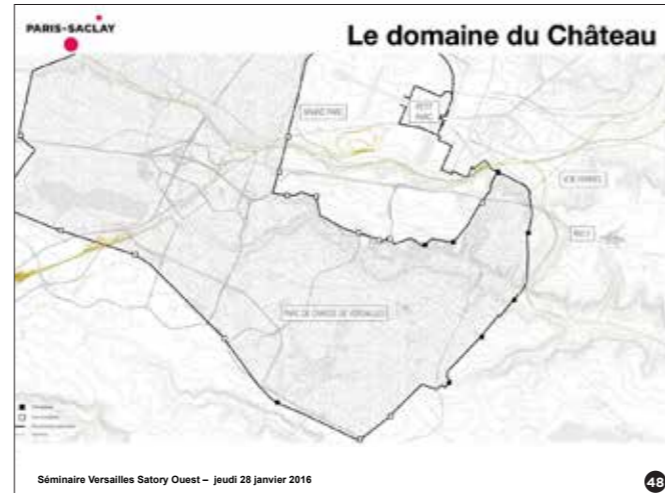
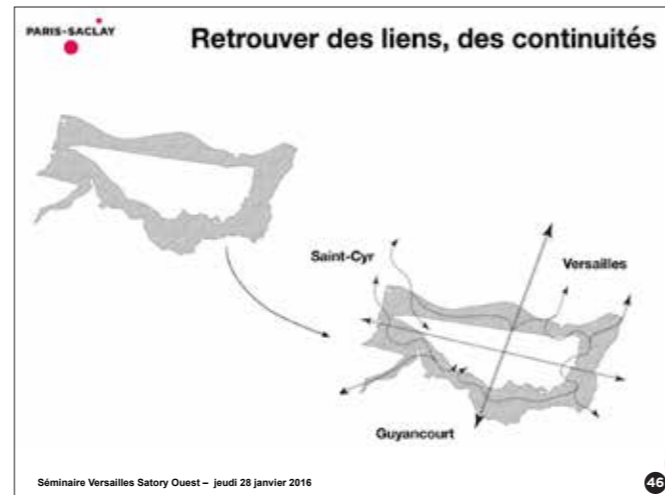
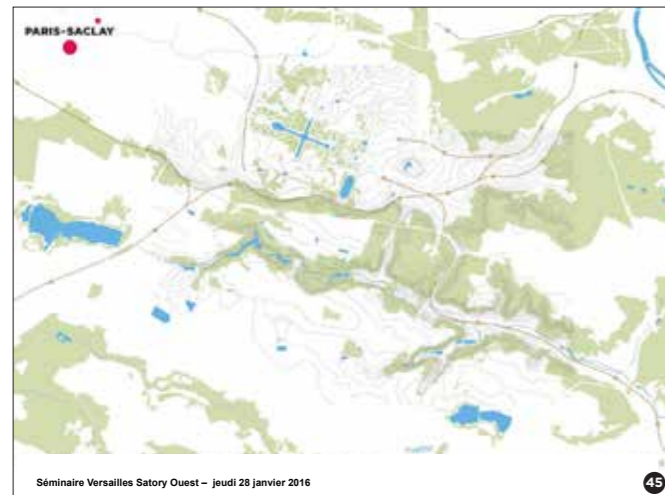
PARIS-SACLAY

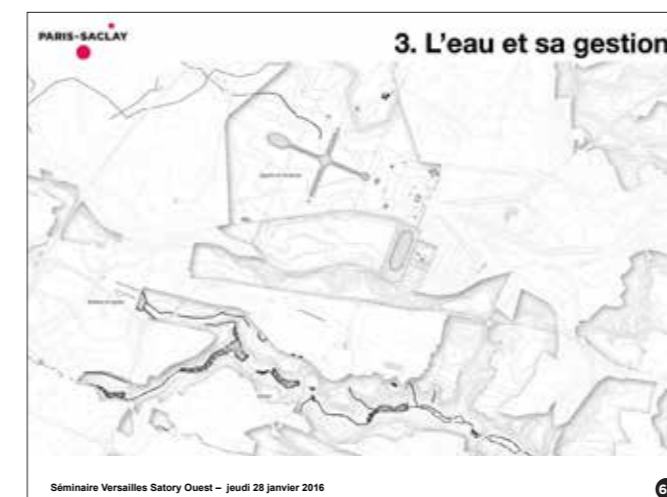
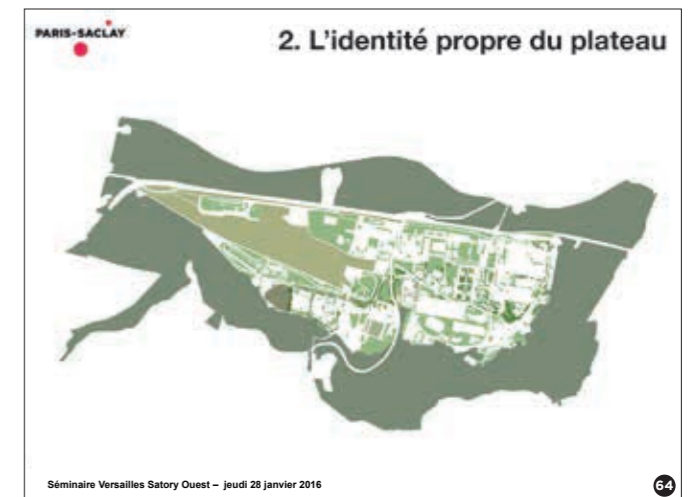
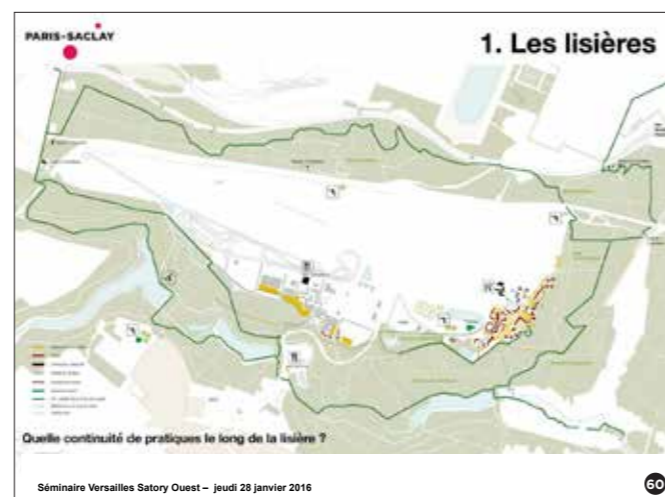
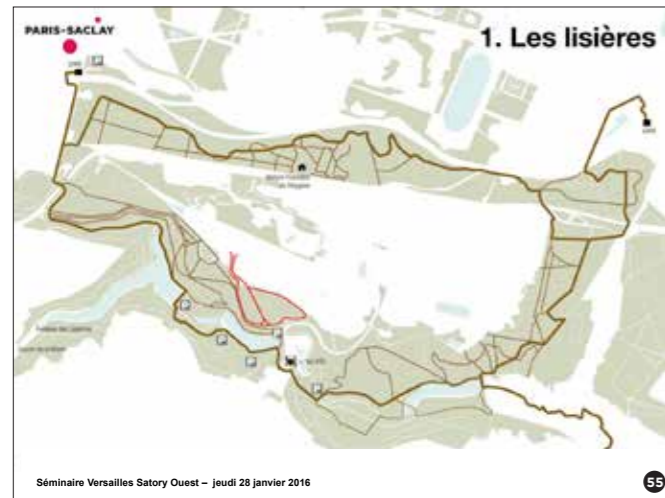
Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016







PARIS-SACLAY

3. L'eau et sa gestion

Griespark (CH) - ASP Paysagistes

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

67

PARIS-SACLAY

Des leviers déterminants pour le devenir du plateau de Satory

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

68

PARIS-SACLAY

Mixité programmatique

> Associations ponctuelles > Associations par les franges > Associations complexes

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

73

PARIS-SACLAY

Processus pour un projet de sol

> Préfiguration > Plan de sol > Insertion du BIM

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

74

PARIS-SACLAY

La coupure de la RD91

SATORY OUEST SATORY EST

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

69

PARIS-SACLAY

La coupure de la RD91

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

70

PARIS-SACLAY

Séminaire 1

Expertise de l'AMO développement durable

Equipe

Agence Franck Boutté AMO DD Biodiversita Roland Ribl RR&A transport Urbanwater

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

75

PARIS-SACLAY

CINTEGRATION DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DURABLE À LA RÉALISATION DE LA ZAC SATORY OUEST

QUE FAIT-ON ?

BIODIVERSITÉ	GESTION DE L'EAU	GESTION DES DÉCHETS
<p>PRÉSERVER LES ESPÈCES NÉCESSAIRES DE HAUTEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> GRANDS PAYS, BOISÉS DU NORD ET PRINCE CENTRAL, UNE BIODIVERSITÉ À PROTÉGER <p>MANTENIR LES CONTACTS DES TRACES VERTES EN ADAPTANT LA DENSITÉ DU TISSU URBAIN</p> <p>INTÉGRER LA NATURE DANS LA VILLE</p> <ul style="list-style-type: none"> EN LUI DONNANT DES FONCTIONS URBAINES QUALITATIVES <p>CONCEVOIR DES INFRASTRUCTURES URBAINES (ESPACE NATUREL, INFRASTRUCTURE URBAIN)</p> <p>ENTRETIENIR UNE COHÉSION VERTUEUSE ENTRE LES ACTIVITÉS AGRICOLES ET LES HABITANTS</p>	<p>LA TRAME DE L'EAU AU SERVICE DU GRAND PAYSAGE</p> <p>CONCEPTION DE DISPOSITIFS À GÉLÉ GUYON POUR LA COLLECTE, LE TRANSPORT ET LE STOCKAGE DES EAUX PLUVIALES</p> <p>INSTRUMENTER DES APPAREILS D'USAGES JURIDIQUES, DÉTENTÉS ET DE BARRIÈRES DE RÉGULATION ÉTALE DE CHALEUR URBAIN</p> <p>CONTINUER DE LA TRAME BLEUE LA BARRIÈRE EXTÉRIEURE AVEC LA ZAC</p> <p>VALORISATION DU PATRIMOINE HYDROLOGIQUE DE SATORY, ÉTANGS ET BOISÉS QU'ALIMENTENT LE CANTON DE VERSAILLES</p> <p>LIMITER LES TRAITEMENTS DES EAUX USÉES</p> <p>REDUCTION DE LA CONSOMMATION D'EAU POTABLE PAR CHAQUE HABITANT (TOIT ET CHAUFFAGE)</p> <p>FAVORISER L'IMPLEMENTATION BOUCLE DES PETITES PLUIES GRÂCE À UN TERRITORIAIRE POUSSÉ</p>	<p>VALORISER LES DÉCHETS</p> <p>INCOURAGER LES HABITANTS À TRIER LEURS DÉCHETS GRÂCE À DES DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES</p> <p>INSTRUMENTER URBAINEMENT DES POINTS DE COLLECTE (SANS ESPACE PUBLIC)</p> <p>CAMPERER LOCALEMENT LES DÉCHETS ORGANIQUES</p> <p>LIMITER LES BESOINS EN TRANSPORT POUR LA COLLECTE</p>

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

76

PARIS-SACLAY

La coupure de la RD91

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

71

PARIS-SACLAY

L'accessibilité à terme

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

72

PARIS-SACLAY

CINTEGRATION DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DURABLE À LA RÉALISATION DE LA ZAC SATORY OUEST

QUE FAIT-ON ?

ÉNERGIE	TRANSPORTS	CLIMAT	QUALITÉ SANITAIRE DE L'AIR
<p>RÉDUIRE LES BESOINS EN CHALEUR EN SUIVANT ET EN PRÉVOYANT LES BÂTIMENTS EN SUITE D'UN PROJET DE BÂTIMENTS</p> <p>FONDER L'APPREHENSION SUR LES ENJEUX FONCTIONNELS DISPONIBLES LIEUX (SOLAIRE, ISOLATION, RECHAUFFEMENT)</p> <p>INTÉGRER LA RÉGULATION DES BÂTIMENTS DANS LEUR CONCEPTION (SANS PLAGEONS BÂTIMENTS)</p> <p>PRÉVOIR LES CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES ET ÉCONOMIQUES DE LA ZAC À COMPTER DES CHANGEMENTS SUR LA PHASE DE FONCTIONNEMENT</p> <p>ÉTENDRE LA STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE À LA RÉDUCTION DES CONSOMMATIONS INDUITS PAR LES TRANSPORTS ET LES MATÉRIELS DE CONSTRUCTION</p>	<p>LIMITER LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS EN FAVORISANT UNE OFFRE FONCTIONNELLE (ALIMENTATION-COMMERCE-SERVICES)</p> <p>CRÉER DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET VÉLO DANS LA VILLE EN TIRANT LES BÉNÉFICES DE LA PROXIMITÉ EN DES PRINCIPALES ARES</p> <p>CONCEVOIR UN PÔLE MULTIFONCTIONNEL AUTOUR DE LA ZAC (SANS GUY)</p> <p>CONSTRUIRE DES ESPACES URBAINS APERTS</p>	<p>LIMITER LE BRUIT PRODUIT PAR DES ARES ROUSTRES PROXIMES</p> <p>OPTIMISER LE CONCEPT TERRAIN (AIRE, L'ESPACE PUBLIC EN FONCTION DE L'ENCLAVEMENT ET DU VERT)</p> <p>OFFRIER AUX HABITANTS DES VUES QUALITATIVES SUR LE GRAND PAYSAGE (SANS LES LIGNEMENTS ET TRAME URBAIN PUBLIC PENSÉE VERTUEUSE)</p>	<p>LIMITER L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES</p> <p>SUIVRE LES LIGNEMENTS DES VENTS DE CIRCULATION</p> <p>IMPLANTER DES ZONES TAMPONS ENTRE LA ZAC, LA NATURE ET LES INFRASTRUCTURES (SANS, AERIALS, BÂTIMENTS ÉCARTÉS, JARDINS DÉVELOPPÉS)</p> <p>RÉDUIRE LA POLLUTION DES TRANSPORTS À LA SOURCE (PRÉVOIR LES VÉLOS ET LES TRAMWAYS)</p> <p>ASSURER UNE ALIMENTATION PERSONNELLÉE DES PLANTES DES ÉVÉNEMENTS CHARITATIVES BONAISES</p>

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

77

PARIS-SACLAY

CINTEGRATION DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DURABLE À LA RÉALISATION DE LA ZAC SATORY OUEST

COMMENT LE FAIT-ON ?

PHASE 1	PHASE 2	PHASE 3
<p>DIAGNOSTIC DU SITE + PROGRAMME</p> <p>IDENTIFICATION DES ENJEUX EN MATIÈRE DE DEVELOPPEMENT DURABLE</p>	<p>PROGRAMMATION ENVIRONNEMENTALE</p> <p>DÉFINITION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE NIVEAU DE PERFORMANCE AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES</p> <p>ZAC NOT BÂTIMENT</p>	<p>ACCOMPAGNEMENT DE LA CONCEPTION</p> <p>PROJET URBAIN (COLLABORATION AVEC APPLI, MAÎTRE D'ŒUVRE URBAIN DE LA ZAC)</p> <p>+ PROJETS BÂTIS</p>

NOTRE POSITIONNEMENT :

Notre mission intègre un positionnement collaboratif avec le Maître d'Œuvre Urbain afin de l'accompagner dans la prise en compte des enjeux de développement durable à la conception / définition du projet urbain. Cette démarche collaborative s'étend à l'ensemble des acteurs des territoires concernés par l'un ou l'autre des thèmes.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

78

PARIS-SACLAY Séminaire 2

ENTRACTE

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 79

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Enjeux économiques Architecture et nature

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 80

PARIS-SACLAY « Les Amis du Grand Parc de Versailles » Patrimoine et Environnement



Atelier Carte sur Table (10/09/2015) : faible visibilité sur l'aménagement actuel et futur logements/entreprises; focus et débat sur les transports; Risques covisibilité; Quid des financements; Quelles interactions avec quartier St-Louis, La Minière, Matelots, Buc, Saclay-sud; Besoin de concertation renforcée au long du projet (ZAC!).
- Nota : Enquête Publique sur le CDT Versailles-SQY-V : observations des associations très peu prises en compte...

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 AGPV 2/2 85

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Retour sur les ateliers « cartes sur table »

Claude Ducarouge Président de l'association SAVE

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 86

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Retour sur les ateliers « cartes sur table »

Brigitte Mahut, Directrice déléguée de l'IFSTTAR
Jacques de Givry, Président de l'AGPV
Claude Ducarouge, Président de l'association SAVE
Jean-Marie Le Merlus, Directeur adjoint de l'aménagement de l'EPA Paris Saclay

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 81

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Retour sur les ateliers « cartes sur table »

**Brigitte Mahut
Directrice déléguée de l'IFSTTAR**

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 82

PARIS-SACLAY Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs
constats Site Internet SAVE >>>> save1.fr

Une situation mal connue

Absence d'état des lieux tant Est que Ouest
économie, démographie, terrains mobilisables, équipements sociaux, voiries

Circulations et accessibilités non quantifiée
Routes et transports en commun, embouteillages, transits

Perspectives des établissements actifs
Industries, Militaires

Règles d'urbanisme impératives

CPER 2015 et CDT Yvelines ne sont pas en cohérence

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 87

PARIS-SACLAY Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs
questionnements Site Internet SAVE >>>> save1.fr

Projets d'infrastructures (hors? ZAC?) D91 RN12 ...
définitions, enquêtes, calendriers, financeurs

Mixités dans le temps et sur le terrain
métissages économiques et sociaux

Equipements sociaux, culturels, commerciaux
Investissement et aussi fonctionnement

Effets induits sur les quartiers voisins
Circulations, Transports 4 communes concernées en direct + autres

Nécessaire implication des habitants, entreprises, associations et élus, mais aussi STIF... dans les préparations

Réflexions, questions, débats, propositions depuis 2013 sur le site de SAVE

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 88

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Retour sur les ateliers « cartes sur table »

**Jacques de Givry
Président de l'Association
Les amis du Grand Parc de Versailles**

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 83

PARIS-SACLAY « Les Amis du Grand Parc de Versailles » Patrimoine et Environnement



La ZAC de Satory : une « île » urbanisée au cœur des territoires les plus protégés de France!

Une petite parcelle du Grand Parc de chasse historique, duquel il ne reste ici que peu de vestiges

Mais l'enjeu est que le fort potentiel d'innovation ne nuise pas aux paysages et au cadre de vie environnants

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 AGPV 1/2 84

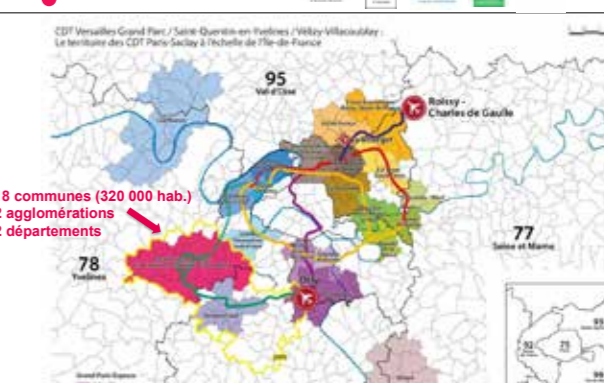
PARIS-SACLAY Séminaire 2

Retour sur les ateliers « cartes sur table »

**Jean-Marie Le Merlus
Directeur adjoint de l'aménagement de l'EPA Paris Saclay**

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 89

PARIS-SACLAY



CDT Versailles Grand Parc / Seine-Quatre-en-Fleurines / Yvelines-Villacoillay
Le territoire des CDT Paris Saclay & Île-de-France

18 communes (320 000 hab.)
2 agglomérations
2 départements

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 90

PARIS-SACLAY La stratégie de développement du projet d'aménagement du secteur Ouest du plateau de Satory

- ➔ Intégrer des infrastructures de desserte améliorées.
- ➔ Donner une perspective positive, valorisante et déterminante de mutation du site, tenant compte des besoins de ses utilisateurs actuels.
- ➔ Atteindre la taille critique d'un véritable quartier mixte.
- ➔ Concevoir une opération d'aménagement d'ensemble, auto finançable.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 91

PARIS-SACLAY Les outils du projet et de l'opération d'ensemble

Protocole foncier Etat / EPPS et ZAD

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 92

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Le pôle des mobilités du futur

Antoine Mullender Directeur général de VEDECOM

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 97

PARIS-SACLAY Institut VEDECOM

VEDECOM, un écosystème de recherche inégalé en France

VEDECOM a été reconnu Institut pour la Transition Energétique en février 2014 par l'ANR. L'ITE fait partie du programme des Investissements d'Avenir

L'Institut du « VEHICULE DECARBONE ET COMMUNICANT ET DE SA MOBILITE »

VEDECOM comprend plus de 40 membres de différentes filières industrielles et de services, de plusieurs organismes de recherche et d'enseignement supérieur, et des collectivités territoriales, qui ont accepté de collaborer sur des sujets de recherche pré-compétitive et pré-normative

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 98

PARIS-SACLAY Le phasage de la dynamique de développement économique et résidentiel

1^{ère} étape : 2016 - 2024 phase d'investissement et dynamique de transition fondamentale, quartiers A-B-D et potentiellement H.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 93

PARIS-SACLAY Priorisation des projets d'infrastructures du CDT : Versailles Satory Ouest

le réaménagement de l'échangeur RN12/RD91...
...associé à la bretelle de sortie Epi d'Or

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 94

PARIS-SACLAY Institut VEDECOM

VEDECOM EN CHIFFRES

- 40 membres dont 10 fondateurs
- 300 millions de dotation sur 10 ans
- 7 000 m² d'ateliers et de bureaux dédiés à la recherche
- 3 domaines: Électrification des véhicules, Délégation de conduite et connectivité, Mobilité et énergie partagées
- 3 programmes: Véhicule, Eco-Mobilité, Formation répartis en 19 projets
- 100 collaborateurs à fin 2015, dont 50 % de doctorants et chercheurs. VEDECOM vise 250 collaborateurs fin 2017

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 99

PARIS-SACLAY Institut VEDECOM

SATORY : UN ÉCOSYSTÈME CENTRE D'EXCELLENCE

- Atelier électrification
- Laboratoire électronique
- Simulateur conduite
- Micro Grid- recharge réversible
- 2 Véhicules autonomes
- Piste recharge induction
- Véhicule connecté
- Véhicule perception

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 100

PARIS-SACLAY

Mobilisation schématisée des contraintes de visibilité depuis le Domaine du Château de Versailles et la Bièvre

Un cabinet de géomètres a été chargé d'étudier les conditions de visibilité entre le château de Versailles, la vallée de la Bièvre et le plateau de Satory, sous le contrôle de l'architecte des bâtiments de France et de l'EPA Paris-Saclay. L'étude révèle qu'il n'y a visibilité qu'à des hauteurs très élevées.

C'est le règlement d'urbanisme du projet qui sera contenu dans le PLU de Versailles qui définira les véritables hauteurs des bâtiments.

En aucun cas les chiffres des hauteurs maximales ci-dessus ne seront retenues dans le règlement.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 95

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Le pôle des mobilités du futur

Antoine Mullender, Directeur général de VEDECOM Michel Bonnefils, Directeur général de Nexter Thomas Bonhoure, Directeur de l'aménagement et du développement économique de VGP

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 96

PARIS-SACLAY Institut VEDECOM

SATORY : UN TERRITOIRE D'EXPÉRIMENTATION

Une réflexion est lancée avec l'Institut de la Ville en Mouvement (IVM) et l'ITE Efficacity

La multi modalité

Le véhicule partagé

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 101

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Le pôle des mobilités du futur

Michel Bonnefils Directeur général de Nexter

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016 102

PARIS-SACLAY

- 15 décembre 2015 : création du leader européen de la défense terrestre (3^{ème} acteur mondial)
- Groupe franco-allemand

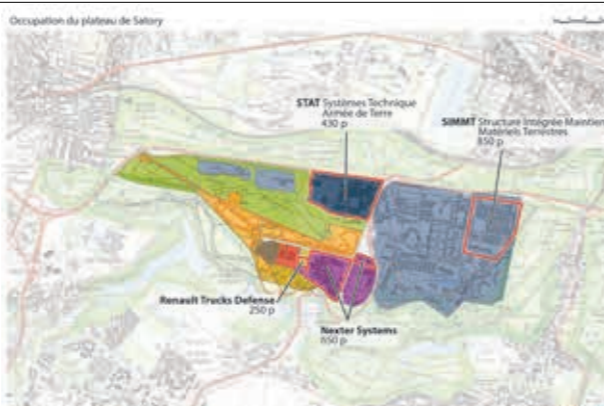


- Chiffre d'affaires : 2 Milliards d'euros
- Effectif : 6 900 personnes
- Nexter Systems à Versailles Satory :
 - 640 collaborateurs sur le site de Satory
- Siège social - Ingénierie des blindés

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Occupation du plateau de Satory



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY De nombreux chantiers en cours



... à mettre en lien avec le plateau.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Un futur quartier de Versailles : les leçons de l'h

Leçon 1 - Associer le vivant et la ville :
 Ville à la campagne, puis cité-jardin, depuis sa création jusqu'à aujourd'hui, Versailles n'a cessé de marier harmonieusement la ville et le vivant, par le double équilibre entre espaces bâtis et espaces ouverts, végétal et minéral.

Leçon 2 - Croître au rythme des infrastructures de transport et du paysage
 L'essor de Versailles s'est toujours fait au rythme des infrastructures, notamment au 19^{ème} siècle avec le développement du réseau ferré et l'ouverture des gares de Rive Droite, Rive Gauche puis Chantiers.

Leçon 3 - Réussir les premiers programmes pour enclencher un cercle vertueux :
 La qualité architecturale et paysagère des premières opérations d'aménagement conditionnera l'évolution du quartier et le rendu final.

Leçon 4 - Densifier progressivement :
 La densité ne s'oppose pas strictement à la qualité de vie, et y contribue même parfois en permettant le développement de commerces et la préservation d'espaces verts. En revanche, prévoir une densification progressive, c'est offrir au quartier la possibilité de murir sans générer de déséquilibres qui seraient fatals à son bon développement.

Leçon 5 - Penser le nouveau quartier en lien avec le tissu urbain existant :
 Si la ville de Versailles offre aujourd'hui une continuité urbaine malgré une urbanisation par à coups, c'est parce que les nouveaux quartiers n'ont pas été apposés, mais sont venus compléter la ville en restant perméables les uns aux autres.

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016


PARIS-SACLAY Séminaire 2

Le pôle des mobilités du futur

Thomas Bonhore
 Directeur de l'aménagement et du développement économique de Versailles Grand Parc

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Patrimoine, modernité et nature

Paul Trouilloud, Chef du service territorial de l'architecture et du patrimoine
Vincent Piveteau, Directeur de l'ENSP

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Patrimoine, modernité et nature

Paul Trouilloud
 Chef du service territorial de l'architecture et du patrimoine

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Enjeu pour VGP : Intégrer toute la chaîne de l'innovation



- AMÉNAGEMENT Favoriser l'émergence de l'innovation sur le territoire
- ÉCONOMIE Être une vitrine du savoir faire de nos entreprises
- TRANSPORT Apporter du service aux usagers
- ENVIRONNEMENT Améliorer la qualité de vie des habitants

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Un enjeu de territoire pour Versailles Grand



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY Séminaire 2

Patrimoine, modernité et nature

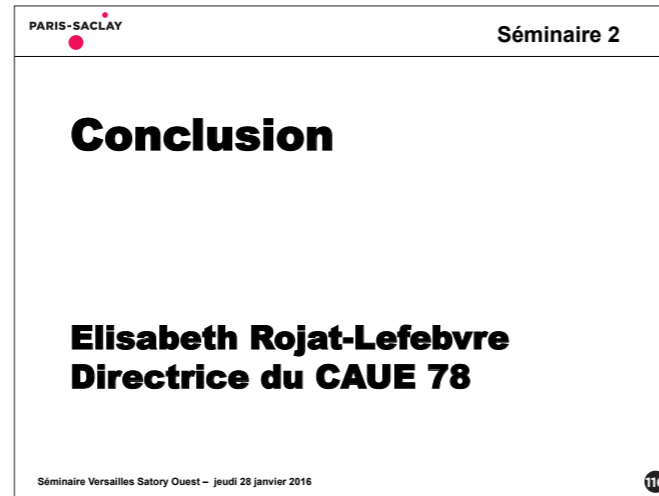
Vincent Piveteau
 Directeur de l'ENSP

Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016

PARIS-SACLAY



Séminaire Versailles Satory Ouest – jeudi 28 janvier 2016



Troisième atelier « Cartes sur table » du 9 mars 2017

Entreprises présentes à l'atelier

ADEEO

Pascal Pancrage

Nexter

Philippe des Courchamps, Directeur du département Immobilier et Environnement

VEDECOM

Vincent Martin-Neuville, Directeur des opérations

Mireille Apel Muller, Directrice de l'institut pour la ville en mouvement

IFSTTAR

Jean-Bernard Kovarik, Directeur général adjoint

Associations présentes à l'atelier

SAVE

Claude Ducarouge, Président

AGPV

Jacques de Givry, Président

Essor de Versailles et Grand Parc

Philippe Domergue, Président

Yvelines Environnement

Patrick Menon, Vice-président

Bange-Houdon

Michael Morgenthaler, Président

Agglomération de Versailles Grand Parc (VGP)

François de Mazières, Président et Maire

Manuel Pluvinage, Directeur général adjoint

Auréli Thibault, Responsable Aménagement

Elodie Lemiere, Chargée de mission Aménagement

EPA

Antoine Prenant, Directeur de projets 78

Claire Lebert, Directrice de Projets 78

Gaëlle Coutant, Directrice de la communication

Théo Baillet, Chargé de projets 78

Raphaëlle Hakim, Chargée de projets 78

Pranlas- Descours architecte et associés (PDAA)

Jean-Pierre Pranlas-Descours, Architecte-urbaniste

Akiko Koba, Architecte-urbaniste

Franck Boutté Consultants

Loïc Chesne, Chef de projets

Roland Ribi et associés (RRA)

Samuel Maillot, Ingénieur mobilité et associé

Hélène Becker, Ingénieur mobilité

Biodiversita

Florent Yvert, Écologue

Urban Water

Christian Piel, Urbaniste hydrologue

Contexte

Organisé par l'EPA Paris-Saclay en présence des collectivités et de la maîtrise d'œuvre, ce troisième atelier « Cartes sur table » s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable à la création de la zone d'aménagement concerté du quartier de Satory Ouest, huitième quartier de Versailles votée par le Conseil d'administration de l'EPPS en date du 27 juin 2014.

Les ateliers « Cartes sur table » mis en place par l'EPA Paris-Saclay réunissent :

- le maître d'ouvrage l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay ;
- le partenaire de la ZAC de l'aménagement de l'opération d'intérêt national : la Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc ;
- les acteurs du territoire : les entreprises usagères du site, les habitants et les associations environnementales.

Au travers de cet atelier, en amont du projet, l'ambition de l'aménageur est de solliciter l'expérience de tous afin de recueillir leurs attentes et leur expertise d'usage pour aboutir à un projet partagé.

Trois plans ont été présentés sur table : une photo de l'existant, un plan des premiers développements envisagés et les orientations d'aménagement à horizon 2035. Ils ont été complétés par des documents relatifs aux différents thèmes abordés dans le cadre de l'atelier.

Ces documents explicités par le maître d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre ont permis aux participants de préciser leur connaissance du contexte et formuler leurs points de vigilance et leurs attentes.

Sur ces bases, l'atelier « Cartes sur table » a permis d'aborder plusieurs thématiques du projet et d'établir une discussion entre les entreprises du site, les associations et l'EPA, accompagné de son groupement : Jean-Pierre Pranlas-Descours architecte et associés, la maîtrise d'œuvre, et du groupement Franck Boutté Consultants, son assistant à maîtrise d'ouvrage sur les questions de développement durable, particulièrement sur les sujets mobilité, gestion de l'eau et faune/flore.

Introduction

L'EPA expose les dernières actualités, en présentant, dans le périmètre du projet actuellement arrêté pour le dossier de création de la ZAC, les modalités de reconfiguration des pistes d'essais ainsi que le calendrier prévisionnel de la concertation et du projet urbain.

Il confirme aux participants que la reconstitution des pistes fait partie intégrante du projet. Car son travail a permis de stabiliser :

- le schéma de principe de reconfiguration des pistes en accord avec Nexter, RTD, PSA Sport et le Ministère de la Défense pour la réalisation de nouvelles pistes dans la partie extrême Ouest du plateau en remplacement des infrastructures supprimées dans la partie centrale de la ZAC ;
- la conservation des pistes du Val d'Or, dès lors qu'elles demeurent indispensables aux entreprises actuellement présentes sur le plateau.

Nexter confirme, modulo les ajustements techniques et accords financiers nécessaires, le travail accompli avec l'EPA a abouti à un futur tracé satisfaisant, conforme à leurs besoins actuels et futurs.

L'EPA précise qu'en ce qui concerne le calendrier des travaux de reconfiguration des pistes, notamment au vu de la dépollution, celui-ci et ses procédures à suivre ne sont pas encore arrêtés.

À propos de calendrier de l'opération d'aménagement, l'EPA indique que le dossier de création de ZAC est prévu pour être approuvé à l'automne 2017, pour un arrêté préfectoral en fin d'année.

Le dossier de réalisation de ZAC ainsi que les procédures associées :

- évolution du PLU ;
- autorisation environnementale unique regroupant les anciens dossiers Loi sur l'eau et Espèces protégées.

Suivront courant 2018, le démarrage des premiers travaux notamment la dépollution, et le pré-verdissement souhaité dans la même année.

La première phase du projet sera réalisée à horizon 2024 pour une finalisation vers 2035.

L'ensemble du plateau compte aujourd'hui 5 000 habitants. A l'horizon 2024, il y aura environ 3 800 habitants supplémentaires et, à terme, environ 10 000 habitants. Concernant les emplois, le plateau en compte aujourd'hui 5 100. A l'horizon 2024, il est envisagé près de 1 400 nouveaux emplois et, à terme, la création d'environ 4 800.

Etudes de plan directeur et orientations d'aménagement

Le mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre présente le plan directeur et les fondamentaux du projet d'aménagement. Conçus à partir d'une réinterprétation des allées boisées de Satory s'inspirant de celles du Domaine du Château de Versailles et des géométries de la ville de Versailles, notamment le principe de ses grandes avenues, il est pensé un maillage hiérarchisé Nord-Sud et Est-Ouest.

Le maître d'ouvrage et la collectivité indiquent que les grandes orientations et équilibres du projet sont stabilisés. La question du déplacement des pistes et la trame paysagère sont aujourd'hui actés et permettent de présenter les grandes lignes du projet urbain dont les évolutions et les précisions à une échelle plus fine seront travaillées tout au long du projet avec les parties concernées.

L'EPA informe que le propriétaire unique reste l'État et qu'en tant qu'Etablissement d'aménagement de l'État, les terrains seront affectés au fur et à mesure des avancements du projet.

Mobilité

Les principales thématiques abordées portent, d'une part, sur le désenclavement du plateau de Satory (voiture, transports en commun) et, d'autre part, sur la construction d'une ville « marchable » ainsi que la maîtrise du stationnement.

L'EPA explique que dans le cadre du projet, l'avenue du Général Moncey restera dédiée aux transports en commun mais que des discussions sont en cours avec les propriétaires de cette avenue. Le principe d'un réaménagement des deux autres entrées (l'échangeur RN12/RD91 et l'avenue du Maréchal Juin) est en revanche plus abouti. Il permettra d'ouvrir le plateau de Satory.

A propos de stationnement, SARECO réalise une étude pour le compte de l'EPA Paris-Saclay. Une offre de parking silos est aujourd'hui privilégiée pour créer des quartiers où la voiture aura toute sa place mais rien que sa place en phase avec les obligations de la transition énergétique.

Un service de véhicules autonomes est à l'étude. VEDECOM, dont les missions sont de réaliser des expérimentations et mettre en place des démonstrateurs, fait état de son projet de navette autonome allant, dans un premier temps, du carrefour Bir-Hakeim au bout de l'allée des Marronniers, et qui pourrait se déployer dans un second temps dans tout le quartier. Ce système pourra aboutir, si l'expérience est concluante, à la mise en service d'une ligne dédiée avec un exploitant.

En ce qui concerne l'échangeur RN12/RD91, l'EPA informe que ce projet est porté par la DIRIF, sous sa maîtrise d'ouvrage et la responsabilité de son financement.

En ce qui concerne le risque de pollution sonore généré par le projet de bretelle sur la N12 à l'ouest pour les pavillons situés à proximité sur la commune de Saint-Cyr-l'École, l'EPA indique que cette question fera l'objet d'une étude d'impact propre pour se mettre en conformité avec les normes en vigueur.

Biodiversité

En ce qui concerne la nature des milieux de biodiversité impactés et sur leurs modalités de compensation,

la maîtrise d'œuvre de l'EPA Paris-Saclay précise que la stratégie de compensation des espaces naturels encadrée par la loi, sera donc dans l'étude d'impact.

À propos de la dépollution du site, l'EPA Paris-Saclay informe qu'une importante campagne de sondages a eu lieu, confirmant la présence d'une pollution multiple. Il s'inspirera des exemples des casernes Pion et Renard.

Gestion des eaux pluviales

Le projet d'aménagement de cette ZAC se réfère à la réglementation du SIAVB qui limite les débits de rejet à 0.7l/s/ha pour un événement de récurrence 50 ans et présente les principes retenus pour le projet de la ZAC Satory Ouest, soit un ensemble des eaux pluviales circulant à ciel ouvert et de façon gravitaire. Les contraintes seront différenciées entre les parcelles privées (débit de fuite envisagé à ce stade des études : 25,0L/s/ha) et publiques (0,7L/s/ha), toutes deux pour un événement de référence de 50 ans.

En ce qui concerne la destination des eaux usées en sortie de ZAC, l'EPA précise que plusieurs solutions de raccordement aux stations d'épuration les plus voisines du site ont été étudiées par le bureau d'étude SAFEGE et sont étudiées par l'équipe de maîtrise d'œuvre. Cette question devra être arrêtée pour le dossier de réalisation de la ZAC, courant 2018.

Prochaines étapes de la concertation

- Exposition publique avec mise à disposition d'un registre en Mairie et sur le site internet de l'EPA durant les mois de mars et avril ;
- réunion publique de clôture de la concertation préalable fin juin ;
- mise à disposition de l'étude d'impact avec l'avis de l'autorité environnementale dans le courant de l'été ;
- enquête publique dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme courant 2018 ;
- organisation de réunions avec les associations en parallèle et au-delà de la période de concertation préalable qui s'achève.

Réunion des associations du 15 juin 2017

Une réunion a été organisée le 15 juin 2017 dans les locaux de Versailles Grand Parc entre l'EPA Paris-Saclay et les associations pour faire un point sur leurs questions et interrogations concernant la ZAC Satory Ouest à Versailles.

Étaient présents

ADEEO
Philippe Jennequin

ARAP
Guy Escudie

Essor de Versailles
Philippe Domergue

SAVE
Claude Ducarouge

SDIP
Xavier Fernier

EPA Paris-Saclay
Claire Lebert, Théo Baillet et Raphaëlle Hakim

Ce document compile des sujets abordés lors de cette réunion mais répond également à des questions que l'association SAVE a fait parvenir à l'EPA Paris-Saclay antérieurement.

État des lieux de Satory Ouest

Le plateau de Satory, d'environ 350 ha, est situé entre le domaine du Château de Versailles et la vallée de la Bièvre. Le périmètre de la ZAC Satory Ouest est de 236 ha dont une emprise d'environ 120 ha a été identifiée comme mutable. Cette surface est une estimation regroupant indifféremment, les surfaces urbanisables, les infrastructures, les espaces paysagers (parc, lisières amplifiées, etc.). Les limites des terrains non mutables sont toutefois susceptibles d'être réinterrogées à la marge pour mieux pérenniser leurs activités au sein du projet urbain.

	Secteur	Superficie	Mutable
Ministère de la Défense	Centre de ravitaillement en essence de l'Armée	4,5 ha	Non
	Centre de production alimentaire	1,8 ha	Non
	STAT	19,7 ha	Non
	Champs de manœuvre de l'Armée	39,8 ha	Oui
	Pistes d'essai de l'Armée gérées par Nexter	40,7 ha	Oui
	dont Hall A	2,8 ha	Oui
Nexter	Nexter Ouest	13 ha	Non
	Nexter Est	9 ha	Oui
EPFIF	Terrain des Marronniers	3,5 ha	Oui
Terrains privés	Citroën Sport	3,9 ha	Non
	Renault Trucks	2,06 ha	Non
	IFSTTAR	0,5 ha	Non

L'état des lieux du plateau de Satory concernant les habitants

L'EPA ne dispose pas à ce jour d'un recensement exhaustif du nombre d'habitants sur Satory Ouest. Une estimation d'environ 5000 habitants à l'échelle du plateau est aujourd'hui avancée par les acteurs concernés. La mise en place d'outils de suivi de l'évolution de la population est un objectif pour l'année 2018.

Liste des études lancées

Pour les études sous maîtrise d'ouvrage EPA, une partie sera disponible lors de la mise à disposition de l'étude d'impact de Satory Ouest, les autres étant actuellement en cours.

Les études terminées, qui seront mises à disposition avec l'étude d'impact de la ZAC Satory Ouest sont les suivantes:

- **études trafic:** Tractebel, Étude trafic, modélisation de trafic sur le secteur Satory en phase 1 et à terme (2030), mars 2017;
- **étude historique des sols et des sous-sols:** Burgeap, septembre 2015;

– diagnostic de pollution des sols et eaux souterraines:

- IDDEA, diagnostic de pollution des sols et des eaux souterraines, novembre 2016;
- IDDEA, évaluation quantitative des risques sanitaires et plan de gestion, décembre 2016;

– études géotechniques:

- Technosol, rapport d'étude géotechnique, parcelle C, décembre 2016;
- Technosol, rapport d'étude géotechnique, parcelle D, décembre 2016;
- Technosol, rapport d'étude géotechnique, parcelle G, janvier 2017;
- Technosol, rapport d'étude géotechnique, parcelle H, novembre 2016;

– pollution pyrotechnique NAVARRA TS:

Bilan diagnostic et projections de dépollution pyrotechnique, janvier 2016;

– **pollution radiologique:** Algade, Vérification des niveaux radiologiques en surface sur les zones Nexter Est et annexe Drouot de la ZAC de Satory Ouest à Versailles, février 2017;

– **étude faune et flore:** Institut d'écologie appliquée (IEA), Inventaire faune et flore pour le projet d'aménagement de la ZAC de Satory Ouest à Versailles (Yvelines);

– **étude zone humide:** Technosol, Etude zone humide, novembre 2016;

– **étude acoustique:** Gamba acoustique, État acoustique, février 2017;

– **étude air ARIA,** Etude d'impact « Qualité de l'air » de type II, relevé à un niveau I au niveau des points sensibles, janvier 2017;

– étude covisibilité:

- Foncier experts, étude de co-visibilité, étude d'impact d'un projet de constructions sur le plateau de Satory - estimation de la hauteur du masque végétal en bordure de la nationale 12, mai/juin 2015;
- Foncier experts, étude de co-visibilité, étude d'impact d'un projet de constructions sur le plateau de Satory – depuis les communes environnantes des coteaux nord, mai/juin 2015;

– **diagnostic du fonctionnement des eaux pluviales:** Egis, Etude diagnostic du fonctionnement des eaux pluviales du plateau de Satory, janvier 2017;

– **étude de faisabilité de l'assainissement des eaux usées:** Safege, Etude de faisabilité de l'assainissement des eaux usées du futur quartier Satory Ouest, août 2015;

– **étude stationnement:** Sareco, Diagnostic pré-opérationnelle de stationnement dans le quartier Satory Ouest, juillet 2015.

Les études en cours de réalisation, et qui ne sont, de ce fait, pas encore partagées, sont les suivantes :

- **étude équipements** par Alphaville;
- **étude commerces** par Cushman & Wakefield, Axequo;
- **étude logements** par Adéquation;
- **étude liaison Saint-Cyr – Satory** par Arcadis et Devillers.

Étude d'impact de la ZAC Satory Ouest

L'étude d'impact de la ZAC Satory Ouest est actuellement en cours d'instruction. Une fois l'avis de l'autorité environnementale rendu ainsi que les réponses formulées par l'EPA, l'ensemble de ces documents (étude d'impact, avis de l'AE et réponses de l'EPA) sera mis à disposition pour une durée minimum d'un mois durant laquelle un registre permettra au plus grand nombre de s'exprimer. Ces éléments seront à disposition, d'une part, en version papier en Mairie, et, d'autre part, en version dématérialisée sur le site internet de l'EPA.

Le projet de pépinière

Ce projet vise à développer localement une structure de conservation et de multiplication d'espèces indigènes herbacées et arbustives du site. Il permettra de conserver la flore existante durant les remaniements du sol, nécessités par les problématiques de pollution et pourrait participer par la suite à la réalisation des espaces paysagers du projet urbain.

Si l'EPA Paris-Saclay envisage de mettre à disposition un terrain adéquat et d'apporter un appui financier (travaux d'aménagement du terrain) et technique (maîtrise d'œuvre du projet urbain, expertise faune-flore) au projet, les modalités de mise en place, gestion et financement de cette pépinière ne sont pour l'heure pas encore formalisés et partagés par l'ensemble des acteurs.

Intégration de Satory Est dans les réflexions de l'Ouest

Dans le cadre des études portant sur le développement de la ZAC Satory Ouest, nombre de sujets sont envisagés à l'échelle du plateau de Satory dans son ensemble: les grandes orientations paysagères, les enjeux de mobilité, de gestion de l'eau, etc.



Les grands principes paysagers à l'échelle du plateau de Satory

1 La lisière bocagère

C'est un espace naturel de transition entre le sud du projet et les coteaux, intégrant une lisière humide amplifiée servant à la gestion des eaux pluviales, aux espaces de compensation et d'accès privé aux pistes d'essais reconstituées à l'ouest. L'ambiance recherchée est celle d'un bocage, quelques touches colorées animant les séquences qui accueilleront du public.

2 La bande boisée

Une lisière au nord sera mise en place pour éloigner les quartiers de la RN12 gérer des contraintes de covisibilité et créer un corridor biologique.

La question du renforcement des lisières forestières

Le plateau de Satory est fortement délimité par ses lisières boisées. Leur préservation et leur renforcement est un des invariants du projet.

Dans le travail de MDP, la lisière nord était amplifiée pour permettre d'intégrer de nouveaux éléments et surtout de définir et qualifier la distance nécessaire à prendre par rapport aux infrastructures.

La grande lisière sud, elle, devait être requalifiée par l'épaississement du bois en rive du plateau, et traitée comme une véritable lisière.

Ces premières réflexions ont été reprises dans l'ensemble des études, tant techniques qu'urbaines. Elles sont au cœur du travail du groupement de maîtrise d'œuvre urbaine Pranas-Descours Dalnoky Egis. Elles font partie de la structure paysagère Est-Ouest maillant l'ensemble du plateau. Le renforcement des lisières est prévu dès la première phase de réalisation de l'opération.

Reprise et actualisation du dossier de l'échangeur RN12/RD91 et virgule routière de Saint-Cyr. Dossier complémentaire pour aménagement Av. maréchal Juin? Rampe Saint Martin?

Un travail sur les infrastructures de transport, comme l'échangeur RN12/RD91, est à l'étude par la DIRIF, et pris en compte dans le travail de la maîtrise d'œuvre, en collaboration avec les collectivités. Concernant l'avenue du Maréchal Juin et la rampe Saint-Martin, ces aménagements seront précisés dans le cadre d'une réflexion sur la partie Est du plateau de Satory.

La bretelle de sortie depuis la RN12 vers Satory

La réflexion autour de la réalisation d'une bretelle de sortie supplémentaire depuis l'Ouest de la RN 12 directement vers Satory aura lieu lors de la 2^e phase du projet. À ce stade des études et sur la base des modèles de trafic à notre disposition, la création de cette bretelle, intégrée à terme au maillage du réseau viaire du plateau, pourrait permettre de soulager partiellement la RN12 et l'échangeur RD91/RN12.

Son opportunité et son phasage de réalisation seront à confirmer dans les études techniques ultérieures, une fois la première phase d'aménagement engagée et selon l'évolution des comportements de mobilité observés suite au développement du réseau de transport en commun et des mobilités innovantes.

Schéma des transports: bus et/ou navette, accord STIF sur exploitations lignes nouvelles

Le schéma de transports est à l'étude par Versailles Grand Parc.

La question d'un collège sur le plateau de Satory

L'opportunité d'un potentiel collège fait partie d'une réflexion élargie à l'ensemble du territoire.

Bilan sur les écoulements d'eau pluviale vers la Bièvre avant et après construction

Actuellement, on note un dysfonctionnement important dans la gestion des eaux pluviales sur le plateau de Satory. L'objectif est de permettre une meilleure régulation des EP, à toutes les échelles du projet urbain. Pour la partie réglementée aujourd'hui par un protocole spécifique, l'objectif est de passer à 155L/s s'écoulant dans la Bièvre, conformément à ce document.

Quels belvédères sur la vallée de la Bièvre? Respecter protection des paysages tant Sud que Nord

Si le terme de belvédère apparaissait dans l'étude de Desvignes, il s'agissait alors d'un dispositif léger permettant un point de vue par un dégagement paysager naturel, sans impact sur les cordons boisés. Ces dispositifs ne sont plus aujourd'hui prévus.

Où en est-on du protocole foncier?

Le site fait l'objet d'un protocole foncier entre l'État et l'EPA depuis le 2 mai 2011, levier déterminant pour la réalisation de la ZAC. Ainsi, à la demande de l'EPA, «l'État peut transférer, en pleine propriété et à titre gratuit, à l'EPA, ses biens fonciers et immobiliers à l'exclusion des forêts domaniales». Si le protocole a bien été signé, le transfert foncier, lui, n'a pas encore eu lieu et ses modalités sont actuellement en cours de discussion.

Réunion publique du 3 juillet 2017

Une réunion publique de synthèse de la concertation préalable de la ZAC Satory Ouest aura lieu le 3 juillet 2017 à 19h dans l'amphithéâtre de l'université inter-âge de Versailles. Il n'est pas prévu d'affichage pour cette réunion, uniquement des invitations.

Réunion publique de synthèse du 3 juillet 2017

Par ordre d'intervention :

Florence Durant-Tornare

est directrice associée de La Suite dans les idées, cabinet de conseil en concertation

François de Mazières

est Maire de Versailles

Philippe Van de Maele

est Directeur général de l'EPA Paris-Saclay

Antoine Prenant

est Directeur de projets de l'EPA Paris-Saclay

Jean-Pierre Pranas-Descours

est architecte urbaniste

Samuel Maillot

est Ingénieur transport et mobilité / RR&A AMO Développement Durable de la ZAC Satory Ouest

Florent Yvert

Ecologue / Biodiversita AMO Développement Durable de la ZAC Satory Ouest

Christian Piel

est Urbaniste Hydrologue/ Urban Water AMO

Développement Durable

de la ZAC Satory Ouest

Arlette Fastré

est présidente association AVB **Président d'association**

Saint Cyr à l'Epi D'or

Claude Ducarouge

est président association SAVE

Philippe Domergue

est president association ESSOR de Versailles et Grand Parc

Sonia Brau

est premier adjoint au maire de la commune de Saint Cyr l'École

François Lejeune

est responsable des essais vehicules chez Renault trucks

Vincent Raffini

est habitant du quartier de l'Epi d'or a Saint cyr

Lucien Chabason

est garant de la concertation

Un intervenant

page 78

fait partie du projet Paris-Saclay-Versailles. Ce projet est essentiel pour nous. En même temps, nous en voyons bien les risques, qui seraient d'aller trop vite alors qu'il n'y a pas encore le métro. Je n'ai cessé de souligner l'importance de savoir construire la ville avec la prise en compte du temps. C'est sans doute l'un des grands dérapages que l'on constate aujourd'hui un peu partout, parce qu'on se donne des grandes ambitions, mais derrière on oublie que quand la ville s'est bien construite, elle s'est construite progressivement, avec intelligence.

Aujourd'hui, une question se pose. Ce plateau n'est pas très bien desservi, il faut être clair. La circulation est déjà à la limite de la saturation, si on ne développe pas l'échangeur au niveau de la RN12. Tant qu'il n'y aura pas la gare du Grand Paris sur le plateau, envisager un développement important de logements amènerait à un risque de constructions dégradées. On sait bien que, par ailleurs, les coûts de dépollution à prévoir sont élevés. Si on veut vraiment réussir cette opération, il faut la phaser dans le temps. Je remercie Philippe Van de Maele et Antoine Prenant d'avoir pris en compte cette préoccupation que nous avons exprimée à maintes reprises. On peut envisager dans un premier temps d'avoir une étape de développement autour de projets de logements et d'activités économiques, mais il est évident qu'on ne peut faire qu'une première étape jusqu'à l'arrivée de ce métro attendu maintenant pour 2025/2026. Après, une fois que celui-ci sera là, on pourra envisager effectivement une deuxième étape, avec un développement complémentaire.

La ville s'est toujours construite avec un souci, notamment à Versailles, de mariage entre la nature et le construit. C'est ma deuxième grande préoccupation. Pourquoi va-t-on vivre sur le plateau de Satory dans quelques années ? Parce que c'est un espace qui est entouré d'une ceinture verte. Il peut y avoir un certain agrément à y vivre si on respecte justement cette biodiversité, ce caractère attrayant qui est propre à la ville de Versailles.

C'est pourquoi on est parti d'une étude qui a été faite par Michel Desvigne. C'est une étude d'urbaniste, mais aussi de paysagiste. Comme vous le savez, Michel Desvigne est d'abord un paysagiste. Des grands axes ont été définis, reprenant d'ailleurs l'écriture de Versailles. L'histoire de la ville de Versailles a été construite autour de trois grandes avenues, et progressivement se sont développés ses différents quartiers. Donc, on a voulu imposer dès le départ cette écriture d'harmonie dans ce quartier.

J'ai souhaité, et je remercie là encore l'Établissement public Paris-Saclay de l'avoir pris en compte, avoir au centre de ce projet un pôle autour d'une étendue d'eau, qui donne un caractère chaleureux, sympathique, à ces espaces qui autrement seraient très austères. C'est une étape quasi préalable de tout le développement. Si on ne le fait pas, on est sûr de rater et d'en faire l'un des quartiers qu'on aura vu très rapidement dériver, parce qu'on aura construit trop vite, sans ambition architecturale.

On sait aujourd'hui que cela coûte beaucoup plus cher de maintenir ces quartiers. Cela coûte même une fortune, et les gens y sont malheureux. Donc, vraiment, il faut avoir une vraie pensée urbaine, pas seulement répondre à des objectifs quantitatifs et dire : « Il faut construire vite ». Non, il faut avoir une vraie pensée de la ville. Je vois un risque majeur. Je me méfie beaucoup de la facilité à dire : « Après moi le déluge. Ce n'est peut-être pas moi qui le verrai ». Non, nous avons une responsabilité historique et il faut y faire très attention. Ce sont les principes de base que j'ai souhaité poser. Évidemment, ils se traduisent par le fait qu'on ne peut pas avoir une densité excessive au démarrage. Je dis : « Attention à tous ces chiffres que l'on affiche ». On sait très bien que les personnes qui vont vivre sur ce plateau dans un premier temps ne seront pas dans le cœur urbain de Versailles. Il ne faut pas être naïf. Si on voulait imposer dès le départ que ce soit comme le cœur urbain de Versailles, on aurait tout faux, parce que les gens qui iraient là-bas ne seraient peut-être pas prêts à investir de façon importante sur leur logement car ils seraient contraints d'aller dans ce lieu. Donc, attention à cette dimension !

De même, je sors d'une réunion sur le CRHH. Pour moi, ce sont des réunions surréalistes. Au fond, l'État présente une collection de chiffres. « A-t-on fait les obligations de 25% ? ». Peu importe ce que l'on construit, on s'en moque totalement ! Pour moi qui suis passionné du sujet, ce genre de réunion me fait froid dans le dos. Je me dis que ce n'est pas ce que l'on demande. On demande une vraie pensée de l'urbanisme dans chacune des villes, avec effectivement des quartiers équilibrés entre l'activité professionnelle et l'activité de logement, le logement étant équilibré avec du logement social — je ne suis pas du tout contre le logement social, ce n'est pas mon état d'esprit. Mais, quand on me dit de faire 70% de logement social, je trouve que c'est aberrant et que cela n'a aucun sens. Là, on est sûr de recréer les problèmes qu'ont vécus d'autres villes. Il y a malheureusement aujourd'hui des contradictions et des réponses faciles, pour se faire plaisir, pour dire qu'on a répondu, mais ce n'est pas vraiment l'histoire de la ville telle qu'on l'entend.

Je conclus en disant qu'il faut aussi avoir une ambition architecturale ; c'est essentiel. On ne peut pas se contenter de faire du logement pour du logement. Il faut une identité de ce quartier. Ce ne sera pas un quartier banal, pas un quartier où on va aligner des immeubles à 7 mètres les uns des autres, comme des petites boîtes successives. Ce n'est pas notre ambition. Il s'agit vraiment de faire un quartier qui ait une histoire, une identité, qui se forge au fur et à mesure. C'est toute l'ambition de ce projet. D'abord, il faut avoir des transports, avant de vouloir aller trop vite et trop loin. Il faut une ambition architecturale, une ambition aussi de mariage ville/nature. Voilà ce que j'essaie de défendre. Je sais être écouté, pas toujours totalement bien sûr, mais au moins écouté sur quelques grands principes.

Florence Durand-Tornare

Merci beaucoup, monsieur le Maire ! Philippe Van de Maele, vous êtes Directeur général de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay. Penser la ville, c'est aussi un peu votre responsabilité...

Philippe Van de Maele

Je rejoins ce que disait M. le Maire. Nous tenons tous les deux à un certain nombre d'objectifs. Je partage l'analyse sur le timing. Il ne sert à rien, je confirme cette position, de lancer des logements si le transport collectif n'est pas assuré. L'objectif est effectivement de travailler dans cette logique de ville durable, qui est très fortement liée à la notion de transport collectif, notamment l'arrivée de la ligne 18. C'est un enjeu très fort pour nous et il n'y a aucune volonté de vouloir aller plus vite. C'est vraiment partagé, et nous nous calerons en fonction des décisions de la Société du Grand Paris sur les étapes réelles d'arrivée de cette ligne 18, qui est globalement tout à fait indispensable. Je voulais rappeler un autre sujet, avant de rentrer dans la présentation de Paris-Saclay dans son ensemble : nous avons une grande ambition sur la nature, car c'est une vraie volonté, mais aussi sur la mobilité douce. Je sais que cela vous tient à cœur, monsieur le Maire.

Sur ces aspects, nous allons également travailler très tôt, pour arriver à avoir un quartier de ville ayant vraiment des dimensions de développement durable, avec si possible des espaces publics verts en amont, de telle sorte que lorsque les gens arriveront, une trame urbaine verte soit déjà très fortement marquée. Paris-Saclay est un projet que l'État a souhaité lancer avec trois dimensions très fortes :

- accompagner la création de l'Université Paris-Saclay, qui regroupe un certain nombre d'établissements, dont l'Université de Versailles Saint-Quentin qui est présente dans cette structuration et qui a actuellement le statut de ComUE, à savoir une communauté d'universités, d'écoles ou d'établissements, et qui travaille à positionner le monde de la recherche et le monde académique de manière très forte pour la France au niveau international ;
- accompagner le développement d'un cluster, parce que le développement économique s'y ajoute, avec cette ligne de métro 18. C'est au Sud-Ouest de l'agglomération parisienne, regroupant trois agglomérations : Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines et la CPS. Ces trois agglomérations sont sur cette dynamique collective de Paris-Saclay ;
- pousser à travailler sur des territoires durables, sur une ville durable. Vous savez que nous avons également le rôle d'accompagner et d'animer ce que l'on appelle la ZPNAF, qui veut dire « Zone de protection naturelle agricole et forestière ». Elle a pour but d'accompagner l'activité économique agricole sur le territoire, notamment en lien avec les développements urbains qui peuvent se faire, mais aussi la protection d'espaces protégés boisés ou naturels. Cette dynamique de travail sur la ville durable est aussi une préoccupation permanente de l'établissement public sur tous les projets qu'il a en développement.

Il y a trois grands sites de développement. Le premier est au Sud du plateau de Saclay, sur les communes de Gif-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau. Il est en cours de développement. Il est lié à l'arrivée de la ligne 18, avec notamment la création de deux gares, l'une à Palaiseau, l'autre à Orsay, ainsi qu'à l'arrivée des principaux établissements d'enseignement supérieur de recherche, qui viennent s'y installer lorsqu'ils viennent notamment de Paris. Le deuxième se trouve à Guyancourt, là aussi le long de la ligne 18, autour du site potentiel de la gare Saint-Quentin Est, à côté du Technocentre de Renault. Là aussi, un développement urbain est en cours de réflexion avec la maire de Guyancourt et l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le troisième pôle de développement est autour de cette fameuse gare de Satory.

Vous voyez bien que c'est très lié au développement de la ligne 18. Vous avez sur cette carte les trois communautés d'agglomération. En orange, l'État a souhaité définir un périmètre d'opération d'intérêt national qui relève du code de l'urbanisme. Cela permet à l'État de porter les projets de développement et de rappeler sa volonté — qui est aussi celle de l'établissement public — d'être en parfaite harmonie ou en tout cas en dialogue permanent avec les collectivités locales concernées.

Sur Satory, le sujet est aussi de s'inscrire dans un accord qui a été signé entre les collectivités locales et l'État le 14 décembre 2015. Un travail collectif avait eu lieu avec l'ensemble des communes, donc deux agglomérations précédentes qui existaient à l'époque, sur le contrat de développement territorial. Nous nous inscrivons dans cette logique de développement qui avait été envisagée et signée par les collectivités locales et l'État sur l'avenir de ce territoire.

Le projet a été lancé en 2014 pour Satory. Nous avons pris l'initiative de la ZAC au niveau du conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay pour étudier un territoire et voir ce que l'on pouvait y réaliser. C'est un enjeu important de réfléchir à cet aménagement. Cela a fait l'objet d'un long travail avec le maire et ses services, mais aussi avec l'agglomération, pour pouvoir réfléchir conjointement à ce développement. C'est dans ce cadre qu'a été lancée la concertation préalable. Nous en sommes à la phase de conclusion de cette période. C'est ce périmètre qui englobe toute la partie ouest de Satory.

La partie est n'a pas été mise dedans. À l'époque, le Ministère de la défense et le Ministère de l'intérieur n'avaient aucune volonté d'évolution majeure sur ce territoire. Des projets de réhabilitation de logements existaient, mais c'est aussi dans ce cadre-là qu'avait été défini le sujet. Depuis, un long travail a eu lieu et une certaine évolution est intervenue à ce stade. Je ne peux pas encore confirmer quelles sont les volontés du ministère de la Défense et du ministère de l'Intérieur sur ce territoire, mais bien naturellement, nous accompagnons, à la demande de l'État, les réflexions qu'il peut y avoir sur la partie est, de manière à avoir une organisation cohérente sur la globalité.

Sur le calendrier, vous avez les principales étapes de procédure concernant le déploiement du projet de développement de Satory, avec l'étape de concertation. Nous sommes en 2017, au début du troisième trimestre. Un certain nombre d'études ont été réalisées. Vous avez les procédures administratives liées à la ZAC, les procédures liées aux fonciers, dont la plupart appartenaient au ministère de la Défense et vont nous être transférés. Malgré tout, un certain nombre d'opérateurs sont présents et possèdent des terrains sur la partie ouest de Satory.

Vous avez en dernière phase les conséquences opérationnelles, avec les assistances à maîtrise d'ouvrage et les bureaux d'études qui travaillent avec nous, justement pour pouvoir vous faire des propositions et voir les impacts que peut avoir ce projet. L'idée, à la suite de ce document, est de pouvoir travailler avec le conseil d'administration pour finaliser un dossier de création de ZAC, qui sera soumis à enquête publique. Il y aura donc très probablement une enquête publique en 2018 sur trois aspects :

- l'aspect création de la ZAC ;
- tout ce qui est modification du PLU, liée à cette création de ZAC ;
- toutes les études environnementales et les mesures compensatrices qui sont prévues et qui seront soumises à enquête publique.

Ainsi, nous arriverons à une autorisation dite unique sur les différents aspects que sont l'eau, la biodiversité et tout aspect lié à l'impact que pourrait avoir ce projet.

Voilà le planning dans lequel nous nous inscrivons. Tout planning est toujours incertain et mobile, mais c'est dans celui-ci que nous nous trouvons.

Je vous propose maintenant de passer la parole à Antoine qui va rentrer dans le détail de ce qui a été réfléchi sur les remarques liées à la concertation des différents aspects, pour pouvoir ensuite poursuivre le débat avec vous. Je vous remercie !

« Florence Durand-Tornare

Antoine Prenant, vous êtes Directeur des projets de l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay.

« Antoine Prenant

Je vais revenir rapidement sur les étapes de la concertation, ce sujet ayant déjà été un peu introduit, avant de poursuivre plus avant sur l'état existant du site, ce que nous y avons trouvé, les grandes orientations d'aménagement. Nous vous ferons aussi un petit focus sur l'étude d'impact dont il a déjà été question. D'abord, pour rapidement compléter les éléments sur l'étape de la concertation, nous avons en parallèle de cette concertation réalisé l'étude d'impact qui sera mise à disposition du public à partir du mois de septembre, dès lors que nous aurons reçu l'avis de l'autorité environnementale sur le sujet qui, en la matière, est le commissaire général à l'environnement et au développement durable.

Cette concertation aujourd'hui est la concertation préalable qui a été effectivement officiellement déterminée dans le cadre du dossier de création de l'initiative de ZAC, mais bien sûr elle se poursuivra, en particulier sur la forme de ces fameux ateliers que certains d'entre vous ont très largement connus. Le dernier d'entre eux s'est tenu en juin. Évidemment, nous poursuivrons cette démarche par la suite dans le cadre des études qui vont se poursuivre en 2018, comme Philippe Van de Maele en faisait état, et sur les années qui suivront au cours du déroulé du projet.

Pour revenir sur les grands sujets qui sont ressortis des divers événements qui ont été menés, en particulier lors de l'exposition publique, nous avons :

- la cohabitation du nouveau quartier avec les activités actuelles du site était un gros sujet, en particulier par rapport aux entreprises présentes et aux fameuses pistes d'essais. Le phasage de l'opération a été assez largement évoqué par mes prédécesseurs. Évidemment, c'est un élément essentiel de détermination de ce que l'on va réaliser dans les premières années, en particulier avant l'arrivée du métro. Il faut voir dans quelles bonnes conditions cela peut se passer ;
- les sujets de covisibilité par rapport au Château de Versailles. Ce sujet a largement été abordé dans l'étude d'impact, puisque c'était une préoccupation partagée. C'est plutôt rassurant par rapport à l'Ouest du plateau. L'Est serait à la limite plus exposé, puisqu'effectivement aucun plateau n'est plat, et celui de Versailles descend un peu vers le Sud-Ouest, dont les points hauts sont plutôt à l'Est ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la mobilité.

L'accessibilité est une préoccupation de beaucoup. Effectivement, l'étude d'impact sera mise à disposition, y compris en annexe l'ensemble des études qui ont servi à la réaliser. Cela fera effectivement un dossier très conséquent.

Nous avons évoqué beaucoup de sujets lors des ateliers « Cartes sur table », notamment les sujets d'infrastructures routières. Nous allons y revenir ce soir avec Samuel Maillot de Roland Ribi & Associés, notre expert en la matière. Je vais revenir aussi sur les sujets de pollution des sols, ainsi que le maintien des activités sur site, avec les pistes. C'était un sujet récurrent dans le cadre de la concertation. L'idée était de réfléchir à l'échelle du plateau. Cela semble assez naturel, puisque l'entité géographique est plutôt ce plateau dans son ensemble. Les thématiques comme la gestion de l'eau et l'accessibilité nous ont amenés à avoir une réflexion qui dépasse le périmètre de ZAC, ce qui est assez naturel. Je vais rapidement replanter le décor, avant de passer sur les orientations du projet, puisqu'effectivement nous avons un site qui n'est pas vierge de toute occupation et activité. Il y a des conditions préalables à l'investissement du site pour l'aménagement d'un quartier mixte. Vous avez sur ce plan l'ensemble des occupations qui sont répertoriées, avec sur la partie Ouest les installations militaires stratégiques pour le Ministère de la défense et des Armées, en particulier le centre de ravitaillement en essence, la STAT, le centre de production alimentaire, les pistes d'essais et l'ancien champ de manœuvre. C'est une infrastructure très utile aux entreprises présentes sur le site, avec ce complexe militaro-industriel autour de l'armement qui est très présent. Le contexte urbain est plus large avec à l'Est des occupations militaires (gendarmerie et défense), mais également des habitants qui sont principalement les familles des gendarmes. Nous avons exposé cet état des lieux dans le cadre de l'exposition publique. Au final, sur Satory Ouest, on a 2000 emplois parmi les 5100 emplois sur le plateau. Sur l'Est, on a 5000 habitants. On a aussi quelques habitants sur Satory Ouest, mais c'est effectivement très anecdotique, avec quelques maisons de militaires, un logement de fonction au niveau du centre de ravitaillement en essence. Évidemment, le quartier habité est Satory Est, non Satory Ouest.

Je parlais de conditions préalables à l'aménagement et à la réflexion même du site. Pour ces fameuses pistes d'essais, nous avons travaillé avec les entreprises présentes sur site, à savoir Nexter en particulier qui les gère, mais également Renault Trucks Défense, Citroën Sport et les arrivants plus récents comme l'ISTAR — même s'il est là depuis quelques années — et VeDeCoM, avec qui nous avons parlé en démarrage de la réflexion puis plus dernièrement pour commencer à rentrer dans le vif du sujet. Nous avons convenu d'élaborer un projet de reconstitution de ces pistes sur l'extrême ouest du périmètre. Ce projet est basé sur une certaine contraction, le grand sujet étant de reconstituer les pistes nécessaires aux essais de vitesse, puisqu'on supprime de fait une grande ligne droite. C'est la contrainte la plus forte par rapport à la reconstitution, le reste étant beaucoup plus gérable par rapport aux géométries et aux infrastructures qu'on doit retrouver. Le deuxième grand point par rapport à l'état du site concerne effectivement la problématique de pollution, comme l'a rappelé François de Mazières. Effectivement, ce site est pollué. Nous avons deux natures principales de pollution : la pyrotechnie et la chimie, réparties de manière un peu différente suivant les terrains. Vous avez sur ce plan le repérage de l'ensemble des sondages que nous avons menés. C'est une campagne qui a été réalisée à partir de l'été 2016 jusqu'à assez récemment pour les derniers terrains. Nous avons encore fait quelques sondages complémentaires récemment.

S'agissant de la pyrotechnie, c'est sur l'occupation historique militaire. Vous avez en hachuré rouge ce que l'on appelle l'ancien champ de manœuvre et les pistes actuelles, étant entendu que

les sondages pyrotechniques ne peuvent pas se mener dans des endroits boisés. Mais il y a certains sols dont on peut imaginer qu'ils aient une certaine pollution qu'on découvrira au fur et à mesure de l'opération. Cela engendrera des mesures et des travaux de dépollution au démarrage de l'opération pour libérer les fonciers. À partir sans doute de 2019, on se mettra en ordre de marche pour démarrer ces activités de dépollution assez rapidement, puisqu'elles vont prendre du temps. Les pollutions chimiques sont plutôt moindres. Sur le terrain dit Nexter Est, qui est une ancienne occupation de Nexter, on aura des actions de dépollution à mener. On a une pollution classique d'anciens sites industriels, avec notamment tout ce qui est hydrocarbure AHP, mais la situation est somme toute assez classique.

Je vais poursuivre, bien que vous voyiez un autre nom que le mien inscrit à l'écran, parce que Jean-Pierre Pranas-Descours a été retenu sur une autre réunion. Je pense qu'il pourra répondre à quelques questions à la fin de l'exposé... Donc, je vais avoir la lourde tâche de réexposer quelques éléments du plan directeur, qui ont là aussi été assez largement développés dans les ateliers, dans les derniers notamment, et dans le cadre de l'exposition publique. Les grandes géométries versaillaises avaient été déjà évoquées et même travaillées dans le cadre de la première étude menée par Michel Desvigne, que François de Mazières visait dans son propos. Effectivement, nous allons retrouver ces géométries du grand axe Nord-Sud dans le cadre du projet, qui vont être des liens entre la forêt de Satory au Nord et la Vallée de la Bièvre au Sud. Cela d'ailleurs fait l'objet d'une inscription dans le PLU, avec une modification réalisée en 2016.

On retrouve ces grands ordonnancements, ces grands principes paysagers, puisque des choses commencent à être dimensionnées. Ce sont des dimensionnements larges, avec l'ambition d'avoir un mail central d'une soixantaine de mètres de large. D'autres mails vont structurer le projet d'une trentaine de mètres de large, en interaction avec les diverses figures Est-Ouest, que Jean-Pierre Pranas-Descours a appelées une onde verte active. Au-delà de la poésie, c'est l'axe un peu structurant du plateau, qui va être distributif. C'est aussi une figure majeure paysagère avec également des largeurs très confortables. On va retrouver une autre grande figure avec l'emplacement actuel des pistes. Pour rebondir sur le propos de M. le Maire, on imagine ici un espace public majeur, réalisé tôt dans le projet. C'est pourquoi il est inscrit dans la première phase de l'opération, donnant une part importante à l'eau, en écho avec l'histoire de la ville de Versailles sur le sujet. C'est aussi une dimension ludique, puisqu'on envisage d'avoir un espace aquatique qui pourrait éventuellement être une zone de baignade. Voilà mon interlocuteur... Je vais te laisser la parole, Jean-Pierre, parce que j'étais en train d'entamer ta partie.

« Jean-Pierre Pranas-Descours

Excusez ce retard, j'ai eu quelques petits problèmes de transport... Comme l'a dit Antoine Prenant, la question pour nous — mais j'avais déjà eu l'occasion d'en parler — était de considérer que c'est un grand paysage. On va habiter un grand paysage, avec des parties consacrées à certains programmes et d'autres parties ayant trait à l'urbanisation. Mais il y a une volonté malgré tout de faire une « urbanisation soft », en tout cas d'avoir véritablement différentes séquences de paysages liées à différents lieux dans ce site, qui est un lieu très étendu, suite au déplacement des pistes... C'est un élément très important, parce que c'est ce qui va permettre la mutation. Autrement, il serait assez impossible de vivre dans cet endroit. Tous ces déplacements des pistes

nous permettent de créer sur ce territoire un parc. C'est plus qu'un simple parc, c'est une base de loisirs dans laquelle on veut développer une base de baignade écologique, naturelle, avec des plantes qui permettent de régénérer l'eau.

Aujourd'hui, de tels projets se développent en Europe: en Suisse, en Belgique, dans le centre de la France. Nous l'étudions de manière assez fine. C'est peut-être un acte fondateur pour donner une nouvelle identité à ce lieu. Il va y avoir des logements. Cela va être très lent. Un projet comme celui-là va mettre beaucoup de temps à se construire, mais l'idée est de faire cet espace public comme l'un des premiers éléments, avec un certain nombre de constructions de logements. Évidemment, à Satory, on n'a pas trop envie d'aller se baigner... C'est un endroit qui doit être dépollué, bien évidemment. On en reparlera, car cela doit changer complètement d'image. C'est en participant à créer ce lieu, à la place des pistes, que progressivement on va faire évoluer et changer l'image de ce site. La question des liens paraît très importante au niveau du territoire. Ce schéma montre une colonne vertébrale, en prenant en considération de manière assez précise la volonté de dire: «Il ne s'agit pas de travailler simplement sur un territoire de Satory Ouest, mais aussi de considérer l'évolution de Satory Est». Il y a une grande partie d'habitants sur la partie de Satory Est qui sont sur le bord de la forêt. Il faut bien évidemment les prendre en considération.

Le point au milieu de cette colonne vertébrale est évidemment le métro. L'arrivée du métro va être un élément assez fort. On espère qu'elle va être accélérée avec les Jeux Olympiques... C'est un élément du développement. On ne peut pas penser un projet urbain sans penser à la mobilité, aux déplacements. La chance d'avoir une ligne de métro à cet endroit va évidemment changer très fortement le développement. Il y a toute une idée d'articulation entre cette offre de mobilité importante et la volonté de fabriquer d'autres offres de mobilité. Bien évidemment, ce sont des mobilités douces, des pistes cyclables continues sur l'ensemble du site. On a aussi des études liées à la mobilité du futur, comme les voitures sans conducteur, qui pourraient être dans le cadre de l'institut VeDeCoM qui travaille sur ces choses-là. Un site pilote pourrait être développé, permettant, quand on sort de la gare, d'être récupéré et d'aller à tel endroit, soit à Satory Ouest travailler, soit à Satory Est sur des lieux d'activité ou d'habitation. Nous avons l'opportunité d'avoir cet institut sur place pour essayer de réfléchir à cette mobilité. Avoir une liaison douce des transports jusqu'à Satory est très important. C'est la volonté de dire que les deux grands sites que sont Satory Est et Satory Ouest vont former une seule entité. Elles forment déjà une seule entité, parce qu'il y a toute la forêt et les coteaux qui entourent ce site, mais il est très important de voir comment ces différentes connexions avec les territoires vont s'opérer.

Tout cela se fait évidemment dans une temporalité. Là, c'est un premier phasage. Comme vous le verrez, sur ce premier phasage, on a le schéma un peu présent des pistes. Cela correspond véritablement à un travail que l'on a fait avec les différents partenaires.

Le parc, mais ce n'est pas encore approuvé totalement, puisque l'endroit s'appelait les tirés du roi, pourrait se nommer «le parc des tirés du roi».

On a aussi une partie de requalification de l'avenue des Marronniers, puisqu'il y a de l'activité en développement sur tout ce secteur.

Les premières opérations de logement seront possibles sur le quartier dit Nexter Est... C'est un peu un plan final. Bien évidemment, il va évoluer, il ne va pas se faire d'un seul coup. On a aussi une partie d'articulation au bord de ce parc avec les baignades. On imagine avoir au rez-de-chaussée de ces bâtiments des offres de services, des cafés, des restaurants, pour donner une première articulation. On a des contraintes d'infrastructure. On conserve dans un premier temps le rond-point. La gare du métro va s'installer dans ce territoire. Des grands espaces doivent être dépollués, mais on a quand même l'idée, dans le cadre de ce travail, d'essayer de réfléchir à la façon dont on peut dépolluer sur place, avec de la phytoremédiation. Cela permettrait d'avoir le moins possible de trafic de camions qui emmènent les terres à l'extérieur pour les traiter et les ramener. Ces processus sont intéressants, parce qu'ils réduiront d'une certaine manière tous ces problèmes de trafic. La dépollution d'une terre prend entre 8 et 12 mois. On est dans des temporalités assez intéressantes.

C'est un scénario sur lequel nous avons commencé à travailler, mais il est très important. Vous savez que le site est assez pollué, qu'il y a plusieurs types de pollution. Il faut pouvoir garantir de créer une terre fertile d'une certaine manière. Ce territoire a été très abîmé, le sol a été très abîmé. Aujourd'hui, en région parisienne, beaucoup de sols sont pollués et beaucoup de projets d'aménagement doivent prendre en compte ce genre de choses. Il est aussi nécessaire d'avoir une exemplarité dans le processus de transformation de ce territoire. Après, le plan sur 20-25 ans va évoluer, bien évidemment. Tous les plans urbains sont dans un temps assez long, mais trois idées assez fortes ressortent. Tous ces endroits d'habitation seraient plutôt piétons. Peut-être qu'on regrouperait le stationnement sur des éléments comme des parkings silos, des bâtiments mixtes. Cela permettrait d'avoir des quartiers très piétons, très naturels, où différents types de paysages (paysages du parc, paysages intérieurs de ces grands îlots) donneraient plusieurs lieux, mais des lieux piétons, des lieux pacifiés

On trouve de tels exemples aujourd'hui en Europe, comme à Fribourg. A un moment donné, on se trouve dans un autre quartier, on n'habite pas le centre-ville d'une ville où il y a un trafic automobile, mais un lieu très calme, très pacifié. C'est aussi l'une des ambitions. Pourquoi habiter Satory? Pour être dans un endroit qui a une identité particulière, où on a envie d'habiter. Nous avons mis des exemples. Il est toujours très difficile de constituer un quartier contemporain in situ, dans lequel il n'y a pas véritablement d'histoire de la constitution. Mais nous sommes assez convaincus collectivement, François de Mazières y compris, qu'il faut donner une vraie matérialité, c'est-à-dire qu'il ne faut pas que cela ressemble à tous ces quartiers de ZAC qui sont un peu denses, un peu lourds, un peu mal construits. Au contraire, il faut réfléchir à la qualité.

« Florence Durand-Tornare
Pas tous...

« Jean-Pierre Pranas-Descours
J'insiste là-dessus, parce qu'il faut travailler avec des architectures assez simples, mais avec des matériaux de qualité. C'est peut-être plutôt cela que d'avoir une gesticulation architecturale. À Versailles, ce sont des bâtiments assez simplement dessinés. Évidemment, il n'y aura pas le style XVII^e ou XVIII^e siècle, mais il y aura une matérialité que l'on reconnaît quand on vient à Versailles, avec une espèce de diversité.

Ces thèmes seront portés tout au long de ce projet dans la temporalité. Ils concernent autant les bâtiments eux-mêmes, c'est-à-dire la qualité résidentielle des bâtiments et leur aspect, que l'espace public, c'est-à-dire les lieux que l'on appelle de nos vœux, très pratiqués, avec des ambiances très naturelles d'une certaine manière, que l'on peut imaginer dans un certain nombre d'endroits de ce site.

Ce sont des belles ambitions. On peut les tenir. Dans un site comme celui-là, l'avantage est ce que l'on est dans une ZAC, une zone d'aménagement concertée. Cela permet de bien contrôler les types de bâtiments. On développe ici des habitats qui sont entre le R+2 et le R+4. Nous avons effectivement vu la situation. Il n'y a pas de problème de covisibilité, dans la mesure où, dans le projet, la volonté est de renforcer, densifier et épaissir les lisières, en particulier du côté de la nationale. Quand on a fait des études de covisibilité, on est largement en dessous du plafond nécessaire pour la construction. Il ne faut effectivement pas avoir de problèmes de covisibilité vis-à-vis du Château et du domaine de Versailles.

« Florence Durand-Tornare
Merci beaucoup. Antoine, un petit mot sur l'étude d'impact?

« Antoine Prenant
L'étude d'impact sera mise à disposition à la rentrée de septembre, avec l'avis du CGEDD et peut-être les premières réponses que nous aurons pu y apporter ou précisions, pour permettre un bon examen de cette étude d'impact par le public. Il y aura quelques éléments que l'on va développer avec les experts qui ont été mobilisés sur ce dossier assez complexe et technique. Sur les sujets de mobilité, de diversité et d'eau pluviale, je voudrais rappeler d'abord les orientations programmatiques sur la base desquelles nous évaluons les impacts. Nous avons parlé dans le cadre du CDT des grands objectifs qui étaient développés au stade du contrat de développement territorial.

Les orientations sont assises sur tout le travail que vient de vous exposer Jean-Pierre Pranas-Descours, avec en particulier ce phasage nécessaire et un développement dans le temps, sur la même orientation que le CDT, c'est-à-dire sur une base de l'ordre de deux tiers (60% de logements et 40% d'activités environ). Les chiffres sont rappelés ici. Ils ont été aussi inscrits dans le cadre de l'exposition publique, à la fois sur le nombre d'emplois en première phase et seconde phase, et sur le nombre d'habitants supplémentaires visés à terme, de l'ordre de 10 000 sur la base du projet complet à l'horizon 2035.

Je vais passer la parole dans un premier temps à Samuel Maillot sur les sujets de mobilité et on enchaînera avec la biodiversité et les eaux pluviales.

« Samuel Maillot
Puisqu'il faut être très synthétique et que déjà beaucoup de choses ont été dites, je dirais que le travail qui a été réalisé dans cette étude d'impact peut se résumer en trois points. C'est d'abord cette idée du désenclavement du plateau de Satory. Derrière ce terme un peu creux, il faut plutôt comprendre l'idée d'un juste dimensionnement des réseaux aux différents stades du projet. Cet exercice a été fait dans le cadre des études d'impact, avec la mobilisation d'autres assistants à maîtrise d'ouvrage de l'EPA Paris-Saclay. Donc, dans les travaux de modélisation routière et des transports publics, on a vérifié le juste dimensionnement aux différentes étapes du projet de ces réseaux, de façon à répondre aux besoins, sans créer non plus d'appel d'air, en particulier en matière de circulation automobile.

La deuxième idée est de construire une ville marchable. C'est une chance très importante de pouvoir travailler sur un site à cette échelle, en maîtrisant énormément de paramètres constitutifs de la qualité d'une ville, où il fait bon marcher. La troisième idée, tout aussi stratégique et importante, est celle de maîtriser le stationnement et la place de la voiture, en particulier dans l'espace public. Sur cette idée du désenclavement et du phasage du juste dimensionnement du réseau aux différentes étapes du projet, vous verrez, pour ceux qui consulteront l'étude d'impact, que nous avons travaillé en deux phases.

La première phase représente à peu près un tiers du programme complet qu'exposait Antoine à l'instant. Sur le plan du dimensionnement du réseau routier, on peut valider le raisonnement qui consiste à travailler d'abord sur des endroits finalement localisés, c'est-à-dire sur l'échangeur RN12/RD91 qui est aujourd'hui le gros point faible de l'accessibilité routière du site. Dans un second temps, c'est l'articulation entre la phase 1 et la phase 2, avec ce giratoire Bir-Hakeim qui fonctionnera un certain temps mais qui, à terme, comme on le voyait très bien dans les plans présentés par Jean-Pierre, devra être retravaillé ne serait-ce que pour donner de la porosité à ce territoire et recoudre un peu les relations entre Satory Ouest et Satory Est, afin de permettre de faciliter la fluidité des liaisons locales entre ces deux quartiers. On peut aussi tenir ce raisonnement du phasage aux différents stades du projet pour ce qui concerne le transport public. Voici une image à terme possible du schéma de transport public qui contient toutes les offres... On voit le métro en pointillés verts. À partir de cette image, il faut aussi retenir que, dans que les premières phases de développement du projet, on aura aussi d'autres opportunités à travailler, notamment ce qui existe et peut être amélioré relativement facilement. Notamment, la communauté d'agglomération travaille sur la restructuration et la réorganisation du réseau de bus existant pour le rendre plus lisible et plus efficace.

La possibilité d'avoir cette liaison avec Saint-Cyr donne une ouverture du territoire sur l'Ouest. C'est aussi l'idée que ce territoire est un terrain d'expérimentation possible pour les nouvelles mobilités qu'évoquait Jean-Pierre tout à l'heure. Enfin, sur les questions de la ville marchable, nous avons quelques idées très simples. Sur ce territoire, la ville constituée de Versailles est un territoire extrêmement propice à la marche à pied, parce qu'il y a une trame urbaine très poreuse, avec une offre de services de proximité très riche. Il faut réussir à intégrer ces qualités dans le projet urbain. C'est ce travail sur la hiérarchisation du réseau et les circulations apaisées, mais aussi sur ce qu'exposait tout à l'heure Jean-Pierre Pranas-Descours d'avoir des circuits doux structurants et paysagers, à partir desquels on va développer la ville progressivement. C'est aussi l'idée d'avoir un territoire avec une porosité, une granulométrie, qui fait que l'on fera le moins de détours possibles pour se rendre vers les stations de transport public.

Enfin, ce dernier schéma évoque la question du stationnement et l'importance stratégique de bien l'intégrer dès l'amont des projets urbains. Quand on a sa voiture sous son immeuble, on l'utilise entre 3 et 4 fois par semaine en moyenne, statistiquement. Quand sa voiture est localisée dans un parking silo, un peu déportée à quelques centaines de mètres, on l'utilise sensiblement moins. C'est tout bête, mais ce sont des éléments à intégrer dans le projet urbain dans la mesure du possible, si on veut promouvoir cette qualité de vie au quotidien aux abords des endroits où on réside.

« Florence Durand-Tornare

Nous passons à la biodiversité avec Florent Yvert, autre expert essentiel à ce projet.

« Florent Yvert

On aborde la question de la biodiversité des milieux naturels sous l'angle de l'existant et de l'ensemble des mesures qui vont permettre de restituer les enjeux au sein du projet, au sein de la désormais classique stratégie ERC pour «éviter, réduire et compenser», l'idée étant de réduire les impacts du projet, de les éviter (c'est le principal objet de notre travail) et éventuellement de prévoir des mesures de compensation lorsque c'est nécessaire. Beaucoup d'entre vous connaissent déjà la carte de l'existant. Elle recense l'ensemble de tous les intérêts écologiques présents sur le site actuellement. Quand on parle d'intérêt, on parle évidemment d'espèces protégées, mais pas uniquement. C'est aussi l'ensemble des espèces qui ont une valeur au regard de notre patrimoine commun, qui est le patrimoine francilien.

Vous constatez une grande masse au Sud, qui correspond tout simplement à la partie domaniale. Elle ne sera pas concernée par le projet. Vous avez ces secteurs centraux qui sont un peu particuliers, parce que liés à une gestion tout à fait inhabituelle pour un naturaliste. Une occupation militaire génère des morphologies de milieu naturel un peu particulières. Il y a ici en gros un secteur central plutôt humide, avec des formations très fraîches et cette grande zone de prairie et de friche, qui recense plusieurs espèces protégées à l'échelle régionale. Le deuxième volet que nous allons aborder est volontairement distinct : les zones humides. Donc, il va y avoir un dossier pour la partie milieu naturel strictement, pour les espèces, et un dossier distinct pour les zones humides.

C'est une étude qui a été réalisée par l'entreprise Sol Paysage qui, grâce à des sondages pédologiques, a permis de dresser la cartographie des zones humides existantes sur le site, correspondant à peu près à 35 hectares. Par la suite, nous l'avons déclinée en zones humides dites pédologiques, c'est-à-dire uniquement avec de la présence d'eau dans le sol, et en zones humides d'intérêt écologique, c'est-à-dire là où il y a des milieux naturels et des espèces associées. Le principal secteur de confrontation entre le projet et les milieux naturels se situe au centre. Ce sont ces fameuses saulaies marécageuses, qui constituent un habitat relativement remarquable en Île-de-France, qui associent les deux enjeux, les milieux naturels et les zones humides.

Une fois la carte des impacts établie, on s'intéresse aux restitutions. Le secteur à l'Ouest des pistes va permettre de restituer l'ensemble des enjeux que l'on a qualifiés de forts, c'est-à-dire les espèces un peu sensibles, les fonctionnements un peu sensibles, notamment liés à un contexte de zones humides un peu particulier, avec des mouvements de sol qui font qu'on a des zones humides très superficielles. Tout ce secteur sera occupé par une activité de pistes certes, mais non fréquentées. Du coup, on a une grande zone de plusieurs hectares, qui va pouvoir accueillir des milieux naturels qui vont pouvoir être gérés dans le temps.

Par la suite, on a des secteurs plus urbains, dans lesquels on va restituer ce qu'on appelle des zones humides pédologiques. Au sein de la grande onde verte, on aura tout un système de prairies et de friches qui participeront du projet paysager, mais qui néanmoins bénéficieront d'une gestion particulière et dédiée à l'entretien et à la présence de milieux naturels.

« Florence Durand-Tornare

Merci! Christian Piel, à votre tour de nous parler de la question des eaux pluviales.

« Christian Piel

L'opération est située sur un plateau orienté plutôt côté sud. Il fait partie du bassin versant de la Bièvre, qui parcourt un territoire très urbanisé et très sensible aux inondations. Aujourd'hui, il connaît beaucoup d'inondations et une réglementation très forte s'impose sur toute la Vallée de la Bièvre, dont le plateau. Depuis une quarantaine d'années, le site doit stocker ses eaux pluviales. En cas de pluie, on doit stocker les eaux. Pour respecter cette contrainte qui est très forte (155 litres par seconde), des bassins de rétention ont été mis en œuvre. Ils représentent un volume total d'environ 40 000 m³. Ils sont largement insuffisants. Pour répondre à la contrainte, il devrait y avoir 100 000 m³. C'est pour vous dire que la contrainte est très élevée et qu'on n'a pas réussi aujourd'hui à y parvenir. Il a été mis en œuvre des bassins très techniques, à part le bassin de la Martinière. Ce sont des ouvrages fermés au public. Ce sont des espaces légèrement décaissés sur 1, 2 ou 3 mètres. En cas de pluie exceptionnelle, ces ouvrages sont inondés, c'est-à-dire qu'ils ne servent que quelques heures par an, voire par décennie. C'est la situation actuelle : il y a une insuffisance.

L'approche, dans le cadre du projet, est un peu différente. Plutôt que de concentrer les eaux que l'on doit stocker en partie aval du site dans des grands bassins de rétention, on va plutôt essayer de la répartir sur l'ensemble de l'opération. On va stocker les eaux le plus en amont possible. On va avoir des espaces sur lesquels on aura des hauteurs d'eau assez faibles. Dans ce cadre, on va pouvoir donner, à ces espaces inondables, d'autres usages qu'uniquement le stockage des eaux pluviales. Sur le schéma, on voit là où on va faire circuler les eaux et là où on va les stocker temporairement. Cela correspond globalement aux espaces verts qui vont être mis en œuvre dans la ZAC. À partir de cette contrainte qu'est la gestion de l'eau, on va participer à dessiner des espaces verts qui auront aussi une logique géographique et qui seront alimentés par cette eau. Sur l'ensemble de la ZAC, on va avoir une répartition de l'eau et on va même aller un peu plus finement, c'est-à-dire qu'à l'échelle même des sous-bassins versants, donc à l'échelle même de l'îlot, on va également stocker les eaux pluviales. On va les stocker à l'échelle du bâtiment où il y aura, non pas un premier stockage, mais un premier ralentissement, par exemple par une végétalisation des toitures ou par une végétalisation des dalles de parking.

On va ensuite stocker un peu sur des espaces non bâtis à l'intérieur de l'îlot. Puis, une fois qu'on aura écrié ces eaux, on va les stocker de nouveau, jusqu'à atteindre la contrainte de régulation. Là, on viendra inonder tout doucement les espaces publics verts. Cela nous permettra d'avoir d'autres usages sur ces espaces. Cela pourrait être des usages d'ordre environnemental comme la création de zones humides. Cela pourrait être aussi des usages ludiques. On a vu tout à l'heure les bassins d'agrément, pour éventuellement nager. Cela peut être aussi tout simplement des terrains de sport. Là encore, on parle d'une eau qui arrive très exceptionnellement.

La trame de l'eau ici n'est plus considérée comme une contrainte, mais plutôt comme un facteur de paysage et le support d'une trame verte et de nature que l'on a évoquée au début de l'exposé.

« Florence Durand-Tornare

Voilà qui est encourageant. Je vous remercie! M. François de Mazières a été obligé de nous quitter. Il vous prie de l'excuser, mais cela ne nous empêche pas d'échanger ensemble sur l'ensemble de l'exposé et de poser les questions que vous auriez à poser, en présence des experts, ou d'émettre des suggestions. La parole est à vous. Merci de vous présenter, en tout cas de dire de quel quartier vous êtes ou, le cas échéant, de quelle structure ou organisation.

« Arlette Fastre

Je fais partie des Amis de la Vallée de la Bièvre et de l'association Apach de Buc. Je suis désolée, mais je ne comprends pas très bien le titre de cette réunion, qui normalement était un bilan de la concertation. Là, nous avons eu une présentation, mais je ne comprends pas la différence entre votre projet exposé lors de l'exposition à Versailles, les réactions qui ont eu lieu et comment vous en avez tenu compte.

« Florence Durand-Tornare

Probablement parce que l'ensemble était très cohérent. Vous avez pu voir dans chaque partie chaque étape de la concertation reprise, avec les apports qui ont pu être faits, et ensuite les contributions des experts sur les éléments d'études qui ont déjà été produits.

Bien évidemment, cette concertation est en cours et elle va évoluer. Vous avez vu en tout cas les éléments, y compris les questionnements qui ont été posés, avec les réponses au début. Je ne sais pas si vous étiez déjà des nôtres... Les éléments, je vous le précise au passage, seront tous en ligne sur le site epaps.fr. Vous pourrez les retrouver, vous y replonger, et probablement, par un mail de contact, poser une ou des questions, si tant est qu'aujourd'hui, à cette étape du projet, les réponses soient encore précises.

« Président d'association de Saint Cyr à l'Epi D'Or

Je suis le président d'une association de Saint-Cyr à l'Epi d'Or. Nous sommes directement au bout des pistes. Le déplacement des pistes ne va-t-il pas produire du bruit qui risque de se propager sur l'ensemble de notre quartier?

« Un autre intervenant

D'autant qu'on entend déjà les essais de Citroën et la RN12...

« Antoine Prenant

Sans me contenter de renvoyer à l'étude d'impact, je vous invite quand même à aller la regarder, puisque nous avons fait des mesures de bruit et d'évaluation des impacts sonores par ces nouvelles infrastructures. Vous retrouverez des chiffres précis sur le sujet.

Pour vous donner quand même quelques éléments de réponse ce soir, ce sont les essais, plutôt des voitures de sport de Citroën Sport, qui font le plus de bruit. Nous avons mené des études de bruit, justement sur des périodes où il y avait une activité diverse, en fonction des plannings que nous ont donnés les entreprises. Ces activités de véhicules de sport se font plutôt sur les pistes du Val d'Or que nous n'allons ni déplacer, ni impacter. Donc, il n'y aura pas de différence par rapport à ces pistes. Mais, par ailleurs, on constate qu'en fait les essais sont assez anecdotiques par rapport aux nuisances de la RN12. Vous pourrez le voir dans l'étude d'impact. Ce sont plutôt nos conclusions à ce stade.

« Florence Durand-Tornare

Dans ce type de projet, le bruit est une vigilance constante pour aboutir à quelque chose de tout à fait confortable.

« Claude Ducarouge

Je suis le président de Sauvegarde et animation de Versailles. J'ai participé depuis 2011 aux différentes réunions que vous avez évoquées.

« Florence Durand-Tornare

Vous connaissez bien le projet.

« Claude Ducarouge

Je reprends la question qui a été évoquée tout à l'heure, à propos du retour sur la concertation. Il est clair que vous n'avez fait aucun retour de la concertation qui a été faite. Un cahier a été déposé à la mairie de Versailles. Vous n'avez rendu compte aucunement des remarques qui étaient à l'intérieur de ce cahier. Il y a eu des réunions antérieures qui se sont déroulées en 2015 et 2016. Ces réunions ont donné lieu à des comptes rendus. Il aurait peut-être été utile de dire où ils sont et comment on peut les consulter.

C'est simplement une remarque de méthode que je fais, mais avouez que pour avoir eu le mal de déposer dans le cahier de concertation des remarques précises, qui ne sont absolument pas évoquées dans ce que vous avez présenté tout à l'heure, on a un certain dépit. Cela ne veut pas dire que nous sommes contre le projet, entendons-nous bien. Simplement, quand on fait des remarques et qu'on n'en voit pas la trace, on se demande à quoi on a servi.

« Florence Durand-Tornare

Je peux, sans présager des suites de la concertation, indiquer que les verbatims seront livrés complètement, probablement dans les semaines ou les mois qui viennent, de manière à ce que tout soit pris en compte — ce qui est le cas. Revoyons deux slides où vous avez les retours. Antoine, voulez-vous les commenter à nouveau?

« Antoine Prenant

Sur la question de la forme, effectivement, il y a le bilan de la concertation avec l'ensemble des contributions, à la fois de façon exhaustive et du point de vue de ce que nous aurons pu voir dans les registres. Les comptes rendus des ateliers Cartes sur table seront mis à disposition et rendus publics dans le cadre du bilan de la concertation. Tout cela n'a rien d'annexe et ne va pas disparaître. Ensuite, sur le fond, je regrette que vous n'y trouviez pas exactement votre compte. Nous avons souhaité ce soir redonner un état de l'avancement du projet dans son ensemble à ce stade, à l'issue de cette première phase, y compris la concertation. Nous avons vu, si je reprends très rapidement, les préoccupations qui étaient ressorties fortement sur les activités actuelles du site, qui font évidemment écho à tout le travail que nous avons réalisé avec les entreprises sur le projet des pistes.

Il y avait beaucoup de préoccupations sur la gestion des eaux pluviales. Cela a été évoqué; les sujets de biodiversité également. Donc, je pense malgré tout que nous avons fait le tour des sujets sensibles et récurrents. Maintenant, l'échange de ce soir est fait pour que vous re-pointiez à votre guise vos préoccupations et nous nous efforcerons d'apporter des réponses, les premières ce soir et dans la suite du projet bien entendu.

« Florence Durand-Tornare

Nous sommes finalement dans une phase intermédiaire et dans une logique de synthèse, qui était annoncée.

« Philippe Domergue

Je suis président de l'association Essor de Versailles. Pour revenir sur ces problèmes de procédure, il est vrai que, dans les ateliers Cartes sur table que j'ai suivis depuis l'origine, nous avons conseillé que cette réunion puisse se tenir après le rendu de l'étude d'impact. Vous venez de donner des réponses par exemple sur le bruit, en utilisant des éléments sans doute de l'étude d'impact. On voit bien que cette réunion aurait été plus constructive en ayant l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale.

« Florence Durand-Tornare

Je crois que la volonté était de livrer le plus régulièrement possible les travaux.

« Antoine Prenant

Je vais vous redonner les dates qui vont suivre. Il est vrai que le format de ce soir fait qu'effectivement nous avons beaucoup de personnes d'associations qui ont participé aux réunions que vous visez. Or, la réunion de ce soir a vocation également à informer et à échanger avec un public plus large. Par rapport à votre question précise sur l'étude d'impact, je renvoyais à la suite. Effectivement, nous nous proposerons d'avoir un atelier avec les associations dans le cadre des ateliers Cartes sur table, pendant ou à l'issue de la mise à disposition de l'étude d'impact, pour que vous ayez pu en prendre toute connaissance. Je dis « pendant », mais ce sera plutôt vers la fin, c'est-à-dire fin septembre ou courant octobre, suivant les dates de disponibilité. Nous aurons cet échange plus précis et moins synthétique que ce soir sur l'étude d'impact.

« Philippe Domergue

J'en viens aux trois questions que je voulais poser. Ce sont des questions d'actualisation qui ont déjà été posées dans les ateliers, mais comme vous avez dit vous-même que c'était une réunion d'actualisation, je vais reposer un certain nombre de points.

Sur le calendrier, François de Mazières a parlé de 2025/2026 pour l'arrivée de la ligne 18 à Satory. Qu'en est-il ? Peut-on tenir 2024 s'il y a les JO, par exemple ?

Est-ce que les choses ont évolué sur l'accès de Satory par l'avenue du Maréchal Moncey, qui est utilisée aujourd'hui uniquement par des bus ? C'est à l'Est de la partie Est de Satory, qui est l'accès le plus rapide depuis la gare des Chantiers.

Sur Satory Est, et il aurait été intéressant d'avoir l'opinion de François de Mazières, où en est-on du transfert du lycée Jules Ferry et de l'accélération de la ZAC, puisqu'il va y avoir une ZAC à l'Est ?

« Florence Durand-Tornare

Les questions seront transmises aux élus pour ce qui concerne leur partie.

« Philippe Domergue

Je pense que vous pouvez répondre, parce que ce sont des sujets connus. Ce ne sont pas des questions réservées aux élus.

« Florence Durand-Tornare

J'entends bien, mais comme M. de Mazières a été obligé de s'éclipser, nous ne pourrions pas donner son point de vue.

« Philippe Van de Maele

Sur la ligne 18 du Grand Paris Express, vous le savez comme moi, l'enquête publique qui a été lancée l'année dernière a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, avec deux horizons : l'un 2024 jusqu'à Saclay, et l'autre 2030 jusqu'à Versailles Chantiers. Quand je dis « jusqu'à », c'est en partant d'Orly. Effectivement, de nombreux acteurs militent pour que ce soit plus rapide. On sait que la SGP, la Société du Grand Paris, qui est maître d'ouvrage, travaille pour accélérer le processus et permettre effectivement que ce transport en commun arrive le plus rapidement possible. Je ne crois pas qu'une décision formelle ait été prise par la SGP pour 2025-2026. En tout cas, la volonté est d'arriver avant 2030.

Pour ma part, j'avais 2026-2027, mais les décisions relèvent de la SGP, aussi bien au niveau technique qu'au niveau financier. Nous militons tous pour que cela puisse arriver dans les temps. Comme je le disais tout à l'heure, nous nous adapterons avec la date effective réelle pour le phasage qui sera retenue par la SGP, qui est une opération sur laquelle nous n'avons quasiment aucune maîtrise. Ce sera une information.

Nous savons effectivement que la volonté est d'accélérer, globalement. Mais l'horizon 2024 pour les Jeux Olympiques me paraît par contre un peu optimiste.

« Florence Durand-Tornare

En tout cas, nous n'avons pas de décision à ce jour.

« Antoine Prenant

Sur le sujet de l'avenue du Maréchal Moncey, c'est un peu lié à la seconde question, vous avez noté que c'était à l'Est, donc pas dans la ZAC de Satory Ouest.

Dans le cadre des premières études, on a pu partager votre opinion, pour essayer de connecter au maximum le plateau avec ses environs. Dans le cadre de la ZAC Ouest, nous n'avons pas prévu d'intervention hors ZAC sur une ouverture de cette voie à d'autres transports que les transports en commun. Cela pourra faire partie des sujets mis en débat dans le cadre de la ZAC Est. Cela pose des vrais sujets par rapport à la fréquentation de cette voie, par rapport aux habitations des familles de gendarmes qui sont là. Ce sont effectivement des sujets qui devraient être abordés précisément en concertation, pour peut-être aboutir à un schéma viaire un peu différent.

Il y aurait, quoiqu'il arrive, plutôt une volonté d'intensifier la desserte en transport en commun, comme l'a rappelé Samuel Maillot, avec peut-être des sites propres sur l'avenue du Maréchal Soult et un renforcement en anticipation du métro. Enfin, sur le dernier sujet, vous nous interpellez, mais nous n'avons pas d'informations précises à vous donner sur le dossier du transfert potentiel du lycée. Cela nous met pour l'heure en attente par rapport à des études sur un développement à l'Est. Nous n'avons pas de nouveaux éléments à livrer là-dessus. Nous savons que c'est en discussion, notamment avec la région, qui est la première concernée par le sujet.

« Sonia Brau

Je suis première adjointe à la mairie de Saint-Cyr-l'École. J'ai entendu parler du projet. C'est très joli. Vous présentez un superbe quartier où les gens vont marcher, où on va mettre les parkings un peu en retrait, parce qu'on ne veut pas que cela envahisse la ville. C'est superbe...

Malheureusement, à Saint-Cyr-l'École, on a un peu l'expérience de la densification d'un espace qui s'appelle Saint-Quentin-

en-Yvelines. Il a été créé il y a quelques années et on n'a pas forcément mis les structures routières qui allaient avec. Vous allez me dire : « Mon périmètre, c'est Paris-Saclay. Donc, ce qui se passe au-dessus et en dessous, ce n'est pas dans mon périmètre ». Sauf que j'habite à Saint-Cyr-l'École et qu'on est à peu près 19 500. 10 000 personnes de plus, cela fait de 20 000 à 25 000 voitures en plus, parce qu'il y a aussi des gens qui ont des enfants en âge d'avoir une voiture et qui ont donc trois véhicules. On ne va pas demander à ces personnes de signer un contrat leur disant : « Si vous habitez là, vous vous engagez à ne pas prendre la route pour aller travailler à Saint-Quentin-en-Yvelines ». Donc, forcément, ce sera un apport de véhicules supplémentaires sur la RN12 et sur la traversée de Saint-Cyr-l'École.

À Saint-Cyr-l'École, on a trois départementales qui mènent à la RN12 et à l'A86. Cela permet de rendre pas mal de services routiers. Mais quels aménagements sont prévus au niveau de la RN12, de l'A86 et de la rue Francisco Ferrer, qui est une simple rue communale et qui aujourd'hui dessert comme une départementale, voire comme une grosse nationale ? Quelles études d'impact ont été faites au niveau environnemental, en dehors de votre périmètre ? Qu'est-ce qu'on envisage pour les voisins ? Je vous remercie !

« Antoine Prenant

Plusieurs sujets...

« Sonia Brau

Le transport en commun idéal que tout le monde prendra, Ok, mais au-delà ?

« Antoine Prenant

Ce n'est pas au-delà. Je regrette, mais je réponds tout de même par cela, parce que vous faites un calcul à 2035 et qu'on n'est pas effectivement obligés de faire le même. De fait, il y a quand même un impact évalué en fonction d'une amélioration conséquente de l'offre de transport en commun, avec en particulier le métro.

Pour tout ce que vous visez sur les gens qui vont aller travailler à Saint-Quentin, Satory sera à 3 minutes de Saint-Quentin en Yvelines, du Technocentre qui emploie 15 000 à 18 000 personnes. Donc, cette connexion au réseau magistral de transport en commun de la région est loin d'être anodine.

Je vais répondre après sur les sujets voitures, mais puisque vous parlez de chiffres, j'en remets quelques-uns... À Versailles, vous avez des comportements pour le trajet domicile-travail qui sont de l'ordre du très urbain. Seul un tiers des travailleurs prennent leur voiture pour aller travailler. Les habitants de Versailles au deux tiers utilisent d'autres modes. Soit ils marchent dans la ville, soit ils prennent les transports en commun.

Nous avons visé une situation un peu intermédiaire, parce que nous savons que nous ne serons pas au centre de Versailles. Nous savons aussi que nous serons dans une situation avec un transport en commun très structurant et très capable. Pour aller à Saint-Quentin, et même au-delà sur le plateau de Saclay, il y aura pareillement des interactions très fortes. Donc, on va se rapprocher de choses que l'on observe à Saint-Quentin, voire un peu au-delà dans les parts modales. Pour rebondir par rapport aux sujets de l'étude d'impact, nous pourrions le réexposer de façon précise.

Ensuite, sur les sujets infrastructurels, puisque vous posez la question, effectivement nous avons regardé les impacts sur la RN12. Ils sont encore une fois à l'horizon du projet à 2035.

Les modèles ne sont effectivement pas très aisés à regarder, puisque ceux dont nous disposons se basent sur une croissance de X% par an, donc une croissance du trafic sans nouveau report modal. Ils donnent de la saturation sur à peu près tous les réseaux majeurs, les nationales, les A86, RN12, etc., indépendamment de Satory, c'est-à-dire que c'est une goutte d'eau au milieu de l'océan. Nous avons effectivement regardé, notamment comment pourrait mieux fonctionner l'échangeur entre la RD91 et la RN12. Il y a effectivement ce projet-là, qui est assez structurant. D'autres projets de connexion du plateau existent également. Par rapport à Saint-Cyr, sur la rue Francisco Ferrer que vous visiez, c'est effectivement une interrogation que nous avons. Il faut voir comment connecter Saint-Cyr à la gare de Satory. Effectivement, dans l'avenir, vos habitants auront un sujet : « Comment je vais prendre le métro ? ». Ils pourront se dire « Je le prends à Chantiers ». L'interconnexion à Chantiers sera quand même relativement longue, puisque la gare des Chantiers est assez contrainte et que la gare de la ligne 18 ne sera donc pas à proximité immédiate des quais. Satory sera une gare potentiellement plus tranquille, parce qu'il y a peu d'interconnexions.

Donc, pour aller vers le Sud, nous pensons qu'un trajet direct vers la gare de Satory sera important, éventuellement en transport en commun. Nous ne l'avons pas évoqué ce soir, mais je le redis parce qu'il y a beaucoup de petits pointillés qui vont sur Saint-Cyr. L'idée serait d'utiliser la voie ferrée militaire pour traverser la RN12 en transport en commun, et également en liaison douce (cycle et piéton).

Nous avons échangé notamment avec M. le Maire de Saint-Cyr, et nous pourrions continuer de le faire, parce que nous avons avancé sur les possibilités, soit de faire un tronçon jusqu'à la rue Francisco Ferrer, soit d'utiliser toute la voie ferrée pour aller à la gare de Saint-Cyr. Vous n'ignorez pas que la gare de Saint-Cyr est très contrainte, vu la géographie.

Donc, aujourd'hui, les hypothèses diverses sont sur la table. Elles seront à regarder par rapport aux impacts sur ce secteur. On nous dit effectivement que la rue Francisco Ferrer le matin est très saturée. Est-il néanmoins intelligent d'avoir des connexions de transport en commun qui y passent ? Ce sont des questions qui sont posées.

« Sonia Brau

Aujourd'hui, vous n'avez pas d'études sur la façon de désengorger toute la partie Epi d'Or au niveau de la sortie de la RN12 ? Concrètement, les gens habitant cet endroit, qui devront aller travailler de l'autre côté et qui n'auront pas envie de prendre, pour des raisons X ou Y, les transports en commun, prendront la RN12. Quand ils verront que la RN12 est bouchée, ils sortiront et passeront par Henri Barbusse. C'est ce qui se fait tous les matins.

« Florence Durand-Tornare

Je pense que les études vont être produites, si elles ne le sont pas encore, et vous en verrez l'amorce dans l'étude d'impact de septembre.

« Antoine Prenant

Oui, nous avons des éléments assez conséquents dans l'étude d'impact. Nous ne savons pas promettre la Lune et je ne vous dis pas du tout ce que nous allons résoudre les problèmes d'accès de Saint-Cyr à la RN12 le matin.

« Sonia Brau

Je vous remercie.

« Un intervenant

On a parlé des emplois, 10 000 à la fin. Cela fait entre 50 et 80 entreprises. Pour l'instant, où sont-elles ? C'est d'abord un terrain pour le GIGN, la STAT, avec des nuisances sonores : champs de tirs, hélicoptères, blindés. Comment préserve-t-on ces activités, vis-à-vis des habitants qu'on fait venir ? Est-ce prévu ? On crée un nouveau quartier tout neuf, tout beau, impeccable. De l'autre côté, c'est la ZAC Est. Comment fait-on pour ne pas créer une ZUP, avec des habitations pas terribles, qui seront encore plus dévalorisées par leurs voisins de l'Ouest ?

« Antoine Prenant

Je commence par la fin... Je ne sais pas si elles seront dévalorisées par ce qui se passera à l'Ouest. Ils auront a priori plus de commerces et des équipements dont ils pourront profiter, indépendamment de tout sujet sur l'Est. Par rapport aux habitants, la proximité d'un projet nouveau peut plutôt améliorer la situation, indépendamment des vrais sujets de ces logements de gendarmes.

Nous avons largement répondu sur les sujets d'infrastructures d'essais par rapport à tout ce qui se passe par rapport à la STAT, qui grosso modo élabore des cahiers des charges pour passer commande par la suite. Il y a des interactions fortes entre la STAT et les entreprises Nexter et Renault Trucks, également avec d'autres unités de l'armée qui sont sur l'Est. Cet aspect-là pour nous est réglé et assuré par le projet des pistes. Ce que vous évoquez sur l'entraînement du GIGN est effectivement un sujet de préoccupation, en particulier l'activité d'hélicoptère qui préoccupe d'ailleurs déjà les entreprises du site, qui ont quelques raisons parfois de s'en plaindre. Nous avons lancé une discussion assez précise entre les deux ministères, ministère des Armées, plutôt en gestion actuellement avec Nexter, et ministère de l'Intérieur, pour repositionner peut-être tous les sujets d'entraînement sur l'Est, c'est-à-dire à proximité immédiate du site du GIGN. C'est en fait même leur réflexion interne d'optimisation de leurs emprises. De plus, pour des raisons de sécurité, il s'agit de s'éloigner le moins possible de leur base, et donc de s'entraîner là où ils sont.

Il y a tout le Sud-Est de Satory qui est au ministère de l'Intérieur. Ils ont des réflexions de recomposition, indépendamment des nôtres — cela se fait un peu en vase clos, même si nous y participons —, pour changer ces occupations.

« Un intervenant

Où s'implantent les nouvelles entreprises qui amènent les 4 000 emplois supplémentaires ? Cela veut dire 50 entreprises... Dans quelle zone s'implantent-elles ?

« Antoine Prenant

Nous avons estimé de l'ordre de 4 800 nouveaux emplois. C'est de la faisabilité, mais Jean-Pierre Pranas-Descours l'a un peu évoqué par rapport au sujet de stationnement. Les entreprises existantes sont là... Nous avons du foncier encore libre sur le terrain des Marronniers, à côté de l'implantation VeDeCoM. C'est une première implantation plus que probable. Ensuite, nous allons avoir une voie qui sera l'adresse économique de Satory, à la fois en voiture et du point de vue transport en commun avec la gare de métro non loin, puisque nous aurons également un chemin le long de cet espace public.

Nous aurons donc une répartition avec plutôt les activités tertiaires au Nord et les logements au Sud, en façade sur le parc.

Globalement, pour vous répondre plus précisément, ce sera à la fois autour de la gare et le long de tout cet axe. Sur la partie centrale, nous sommes encore en réflexion, même si les choses peuvent être mouvantes. Nous en trouverons également de façon relativement conséquente plutôt au Nord.

« François Lejeune

Je représente ce soir la société Renault Trucks. Je suis responsable des essais véhicules. C'est évidemment sur le sujet des pistes que je vais vous interroger. C'est une infrastructure majeure dans notre activité quotidienne. J'ai deux questions. Nous avons déjà eu plusieurs réunions d'échange avec vous-même, monsieur Prenant. Est-ce que ces échanges sont voués à continuer ou sont-ils clos ? Qu'en est-il de la transition ? Vous nous présentez les pistes telles qu'elles sont aujourd'hui et les pistes telles qu'elles seront demain, mais comment va être gérée la phase de transition et le calendrier, le séquençement ?

« Antoine Prenant

La discussion n'est pas du tout finie, effectivement. Nous avons cranté une première étape. Dernièrement, vous avez fait état de nouvelles observations, beaucoup plus techniques et avancées sur les pistes spéciales. C'est quelque chose que nous avons bien sûr en mémoire.

La prochaine étape sera de travailler vraiment avec plutôt la maîtrise d'œuvre. Là, nous étions dans les faisabilités et nous allons travailler de façon plus avancée. Nous avons rencontré votre voisin, il y a quelque temps, l'ISTAR, avec les gens de VeDeCoM pour évoquer leurs besoins. Tout cela doit être travaillé dans les mois qui viennent, pour avoir un projet technique un peu précis avant de mettre en œuvre. Quand ? Dans le détail, nous ne savons pas encore exactement répondre à cette question. Nous aimerions pouvoir démarrer à partir de 2019, c'est-à-dire dès que nous aurons bouclé l'ensemble des procédures nous autorisant à engager ces travaux, comme l'évoquait Philippe Van de Maele, en particulier les autorisations environnementales.

La période transitoire que vous évoquiez va effectivement faire partie des échanges que nous allons avoir. C'est une préoccupation de Nexter. Nous avons échangé récemment avec eux là-dessus. Nous allons bien entendu le faire avec vous aussi, en sachant que nous pensons pouvoir être relativement peu impactants, puisque finalement la nouvelle grande piste va se situer à un endroit où il n'y en a pas actuellement. Donc, je pense que nous pourrions séquencer les périodes d'interruption de service dans le cadre des travaux. Cela ne dit pas qu'il n'y aura aucune perturbation, nous en avons bien conscience.

« Un intervenant

Combien de temps faudra-t-il pour faire la nouvelle piste ? Il faut dépolluer et il faut la faire... C'est un préalable.

« Florence Durand-Tornare

Dans les études, je pense que vous aurez toutes les précisions, y compris le calendrier prévisionnel.

« Antoine Prenant

Il ne faut pas nécessairement dépolluer, parce que ce ne sont pas les endroits les plus pollués, voire ils ne le sont pas. Ce sont des surfaces relativement réduites, puisque ce sont des pistes, des couloirs. Dans combien de temps envisage-t-on une activité ? De l'ordre de 18 mois au minimum.

« Vincent Raffini

Je suis un habitant de l'Epi d'Or à Saint-Cyr. Dans le prolongement de la question de tout à l'heure de Mme Brau, et comme vous l'avez évoqué précédemment dans votre réponse, je suis intéressé par un point d'actualité sur les études concernant l'utilisation de la voie militaire et le projet de connexion avec la gare de Saint-Cyr.

« Florence Durand-Tornare

Cela rejoint un peu la question de Mme Brau.

« Antoine Prenant

Nous l'avons étudié effectivement plus précisément que la moyenne, parce que c'est assez complexe. Donc, nous avons fait une première étude de l'ordre de l'avant-projet. D'abord, la faisabilité fonctionnelle technique avec l'activité de l'armée est un acquis. On peut avoir cette co-activité, puisque c'est une voie ferrée qui est utilisée de façon régulière, mais peu fréquente, pour desservir le centre de ravitaillement en essence. Elle sert de connexion à la base logistique à l'Est, de façon là encore exceptionnelle et plutôt sur des situations d'urgence. C'est le premier point.

Deuxième point, plusieurs options sont sur la table. L'option qui est d'aller jusqu'à la gare de Saint-Cyr va être très coûteuse, puisqu'on est quand même dans des travaux avec dépose complète de la voie ferrée pour reconstituer cette voie dans une chaussée. On a effectivement un sujet financier. Techniquement, en gare de Saint-Cyr aujourd'hui, on a aussi des difficultés à définir ce qui pourrait être une prise en charge/dépose de voyageurs, etc. Si on faisait cela, on ne serait pas sur un terminus, mais plutôt sur un arrêt éventuellement de l'autre côté de la gare... Il y a d'autres voies de bus, etc., donc ce n'est pas réglé de ce point de vue.

L'autre possibilité est de ne faire qu'un tronçon, et ensuite de se rebrancher sur cette fameuse rue Francisco Ferrer pour supporter une ligne de transport en commun, qui ensuite vivrait sa vie plus loin dans Saint-Cyr. C'est à regarder plus finement.

« Florence Durand-Tornare

La réflexion est en cours.

« Arlette Fastré

Excusez-moi d'être intervenue d'entrée de jeu tout à l'heure, mais c'est parce qu'au niveau du retour de la concertation, on ne s'y retrouve pas, en particulier dans le remplacement de votre projet dans son environnement. On l'avait vu pour Saint-Cyr et on peut le voir pour le Sud. La RD91 est un axe majeur d'accès Nord-Sud. Vous nous avez expliqué comment vous alliez partir et arriver sur Satory, mais cet axe dessert toutes les communes qui sont au Sud de ce site. C'est une question de trafic.

Une autre question concernant le trafic... Vous imaginez une desserte vers le Nord-Est, vers les Chantiers par la rue de la porte de Buc. Avez-vous regardé un seul instant que cette rue est le seul accès Nord vers Versailles pour la commune de Buc ? Cela risque d'être complètement engorgé. Quelles sont vos études d'impact ? Ensuite, une autre question me met très en colère. C'est le fait que vous regardiez l'impact sur Versailles. Bien sûr, le Château de Versailles est important, mais au Sud vous avez le site classé de la Vallée de la Bièvre. La covisibilité ne concerne pas seulement le Château de Versailles, mais aussi le site classé de la Vallée de la Bièvre. Nous sommes très inquiets en particulier pour les logements que vous allez mettre sur Nexter Est, qui sont en balcon

au-dessus de la Bièvre. Donc, nous voudrions savoir comment vous avez estimé les hauteurs possibles, dans la mesure où nous étions intervenus lors d'une révision précédente du PLU de Versailles, pour faire baisser les hauteurs. Je ne parle pas de l'eau, parce qu'il y a aussi des choses à dire sur l'eau.

« Florence Durand-Tornare

J'entends bien. Sachez que toutes les questions que vous posez sont notées précisément et qu'elles vont donner lieu à un travail de réflexion et de réponse qui sera donné dans la suite de la concertation.

« Antoine Prenant

Sur la porte de Buc, on parle bien de transport en commun. On n'est pas sur une ouverture à la circulation. Sur le sujet de la RD91, effectivement nous avons mené des études de trafic qui évaluent les charges supplémentaires. Dans le cadre d'une recomposition éventuelle de Bir-Hakeim, cela nous semble supportable. On est sur un axe effectivement structurant départemental, de l'ordre de 25 000 véhicules/jour, mais on n'observe pas de saturation par cet impact du projet de façon insupportable.

Sur le dernier sujet, vous avez raison, nous avons un peu focalisé sur le Château de Versailles. Je vous précise néanmoins que nous avons également mené cette étude de covisibilité par rapport au site classé de la Bièvre. Vous dites « en balcon ». Nous sommes aussi avec une végétation très importante et nous avons des hauteurs maximales. Je n'ai plus exactement les plafonds en tête, mais c'est sans aucun souci de covisibilité par rapport au site classé de la Bièvre dans les typologies et les hauteurs que nous vous avons indiquées, qui sont effectivement cet épannelage de R+1 à R+4.

Vous pourrez le juger sur pièce, dans le cadre de l'étude d'impact et ses annexes, puisque les études de covisibilité y figurent. Nous pourrions tout à fait échanger de nouveau là-dessus sereinement, en tout cas par rapport aux études que nous avons faites.

« Florence Durand-Tornare

Je vous propose de clore ce temps du débat, mais c'est loin d'être le dernier sur le projet, et de donner la parole au garant de la concertation, votre tiers de neutralité, votre tiers de confiance, qui est Lucien Chabason. Il est le garant de la concertation de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay depuis 2009, ce qui montre à quel point il connaît ce dossier. Il a été nommé par le préfet de la région Île-de-France. Il va pour nous conclure cette réunion de synthèse.

« Lucien Chabason

Monsieur le Président, monsieur le Directeur général, mesdames, messieurs, cette réunion doit déboucher sur un document très précis qui est le bilan de la concertation. Il devra être présenté au conseil d'administration de l'Établissement public en vue de la création de la ZAC. C'est ce qui est dans la perspective, mais cela n'épuise pas la concertation sur ce projet. Puisqu'on parlait de construction à l'instant, je rappelle que les règles de constructibilité qui s'appliqueront dans cette ZAC seront fixées ensuite dans la révision. Ce sera une révision, je pense, du plan local d'urbanisme.

À ce moment-là, l'étude d'impact aura été mise à disposition — cette année, d'après ce qu'on m'a dit. Il y aura une enquête publique conforme, puisque cela viendra en même temps que la déclaration d'utilité publique. L'occasion sera donnée de

regarder de façon plus précise les questions de constructibilité et de covisibilité avec les sites classés. Voilà pour le calendrier.

Je reviens sur le bilan de la concertation, qui devra être établi par l'établissement public. Celui-ci doit reprendre non seulement le contenu de ces débats, mais également l'ensemble des interventions qui auront été faites pendant toute cette procédure, et en particulier sur le registre des observations parallèlement à l'exposition.

J'ai regardé ces registres, j'ai lu les commentaires. Il y a une dizaine de pages. C'est assez précis. Tout n'a pas été évoqué effectivement dans les slides, mais toutes les questions méritent réponse. Il y avait effectivement des questions sur la covisibilité avec les sites classés.

J'observe aussi que le problème des transports revient de façon régulière et n'est pas, du point de vue de ce qui a été dit, épuisé par la simple réalisation du métro. On voit beaucoup d'attention portée aux accès routiers, parce qu'il est évident que tout le monde ne prendra pas les transports en commun, en particulier les personnes qui vont travailler ici ou qui habiteront ici et qui n'accéderont pas nécessairement à des transports aussi pratiques qu'ils le souhaiteraient. Donc, cette question de l'ensemble des systèmes de transport devra être traitée, ainsi que les questions de bruit et les autres questions qui ont été évoquées ce soir.

Parmi les interventions figure celle de M. de Mazières que tout le monde a écoutée, ainsi que celle de M. le Directeur général, M. Van de Maele. On a eu des interventions assez fortes sur la philosophie générale du projet, sur son développement dans le temps, sur le parti de l'urbanisme, de l'architecture, de la liaison avec la nature,

sur le phasage entre les transports, en particulier l'arrivée du métro et sur le développement urbain, ainsi que sur les activités qui vont être implantées ici. Par conséquent, cela fait partie de ce qui a été dit et qui devra à mon sens être retranscrit correctement dans le bilan de la concertation.

Je reste à votre disposition. On peut me joindre à lucienchabason@wanadoo.fr. Je vous remercie!




Florence Durand-Tornare

Merci pour cette réunion, pour votre présence, pour votre attention et vigilance. Vous retrouverez l'ensemble du dossier et son suivi sur le site epaps.fr. A très bientôt, j'espère, et merci à vous!

La séance est levée à 21 heures 05.

Powerpoint de la réunion publique de synthèse du 3 juillet 2017

PARIS-SACLAY



ZAC Satory Ouest Versailles

Réunion publique de synthèse de la concertation préalable

3 juillet 2017

1

PARIS-SACLAY



Accueil du public

François de Mazières
Maire de Versailles
Président de Versailles Grand Parc

2

PARIS-SACLAY




3

PARIS-SACLAY




Charte urbaine et paysagère



4

PARIS-SACLAY



Introduction

Philippe Van de Maele
Directeur général
EPA Paris-Saclay

5

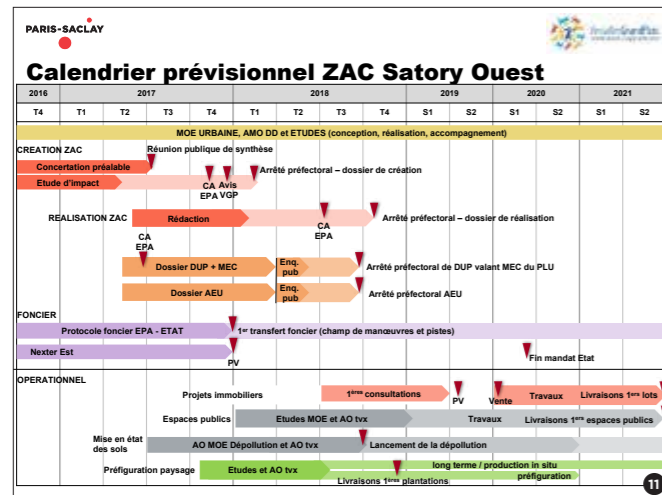
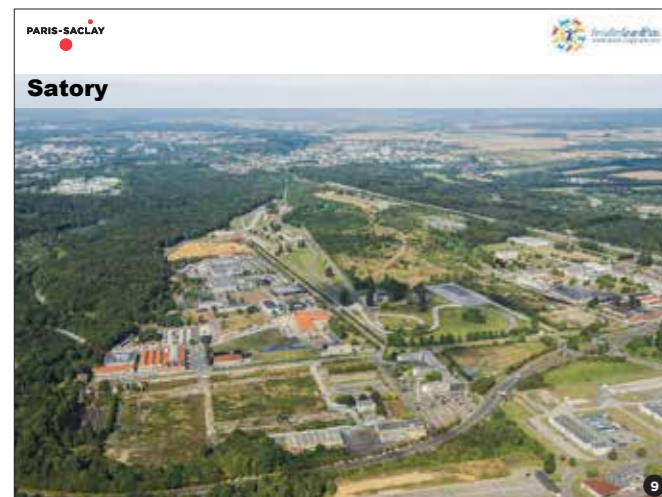
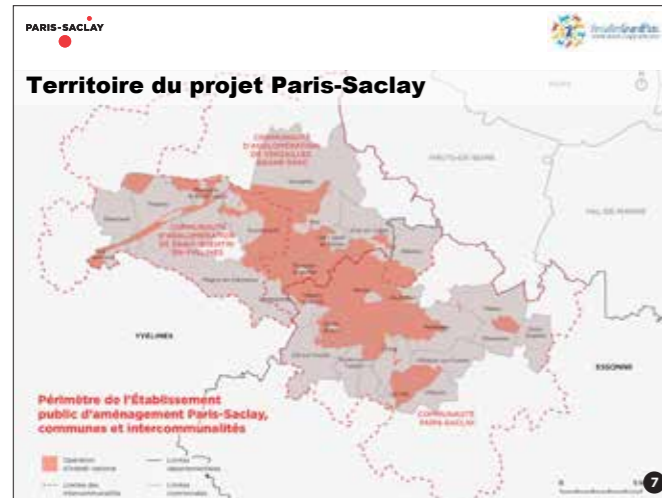
PARIS-SACLAY



Territoire du projet Paris-Saclay

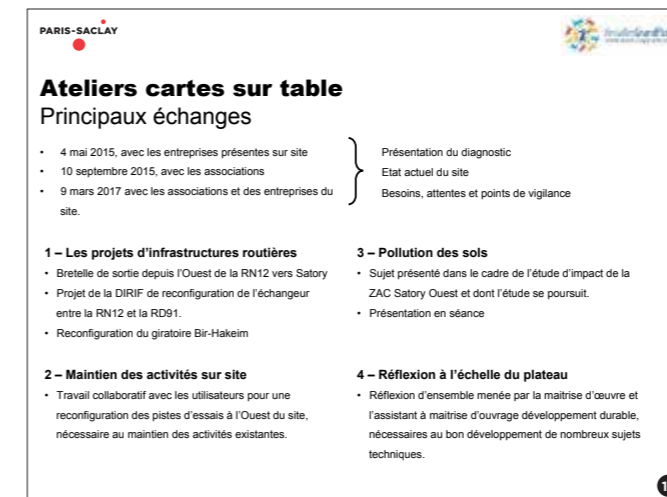
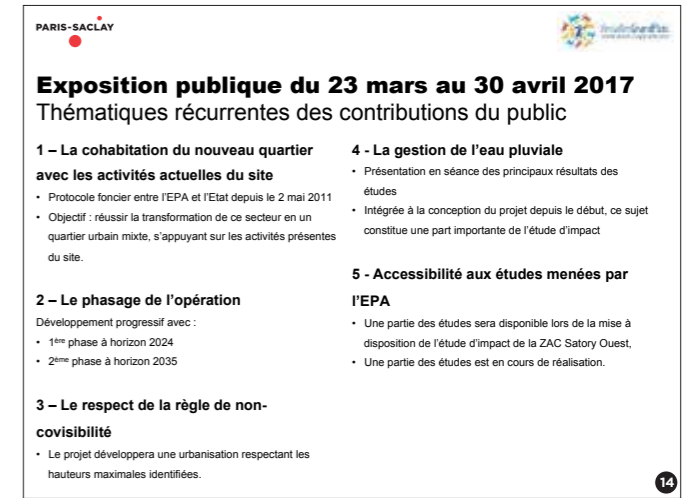


6

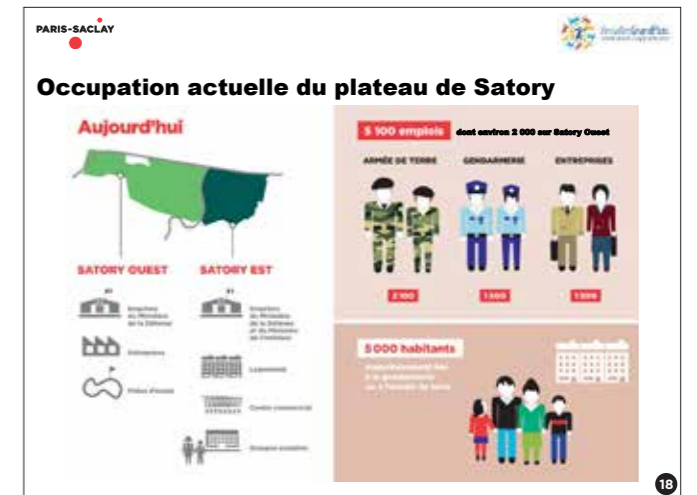
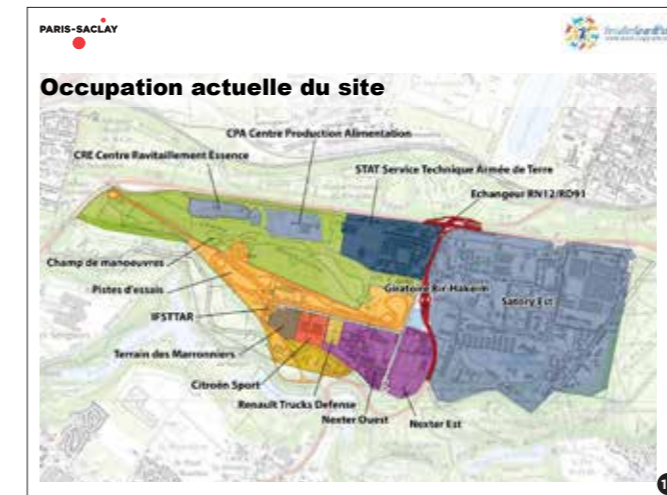


Etapes et apports de la concertation préalable

Antoine Prenant
 Directeur de projets
 EPA Paris-Saclay



Etat actuel du site et conditions de libération des fonciers à développer





Plan directeur

Jean-Pierre Pranas-Descours
Architecte-urbaniste / PDAA
MOE urbaine de la ZAC Satory Ouest

Les géométries versaillaises

1. Les allées du parc se prolongent jusqu'au plateau
2. 6 entrées au nord du plateau relient Satory à Versailles
3. Le cadastre du plateau est composé de 2 trames
4. Des alignements sur les coteaux du bois de Satory prolongent les axes des allées du parc du château



PARIS-SACLAY

Une architecture contemporaine et sobre

31

PARIS-SACLAY

L'étude d'impact de la ZAC Satory Ouest

Antoine Prenant
Directeur de projets
EPA Paris-Saclay

32

PARIS-SACLAY

Une nouvelle approche de la mobilité

- Désenclaver le plateau de Satory
- Construire la ville marchable
- Maîtriser le stationnement

37

PARIS-SACLAY

L'accessibilité comme condition du projet

Une réflexion sur les infrastructures existantes

38

PARIS-SACLAY

L'étude d'impact de la ZAC Satory Ouest

- Orientations programmatiques
- Mobilité
- Biodiversité
- Eaux pluviales

33

PARIS-SACLAY

Slide 34 option 1

Le projet de Satory Ouest

34

PARIS-SACLAY

L'accessibilité comme condition du projet

Une articulation des transports en commun à terme

39

PARIS-SACLAY

Limiter la place de la voiture pour construire la ville marchable

Une trame urbaine adaptée aux piétons

40

PARIS-SACLAY

Slide 34 option 2

Le projet de Satory Ouest

35

PARIS-SACLAY

Une nouvelle approche de la mobilité

Samuel Maillot
Ingénieur transport et mobilité / RR&A
AMO Développement Durable de la ZAC Satory Ouest

36

PARIS-SACLAY

La biodiversité

Florent Yvert
Ecologue / Biodiversita
AMO Développement Durable de la ZAC Satory Ouest

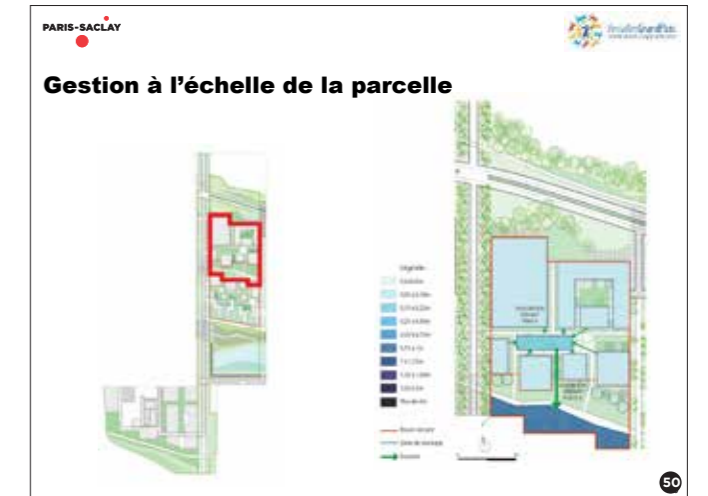
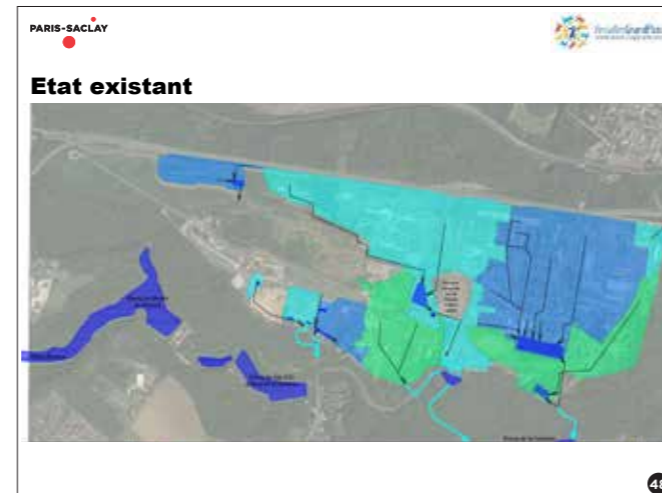
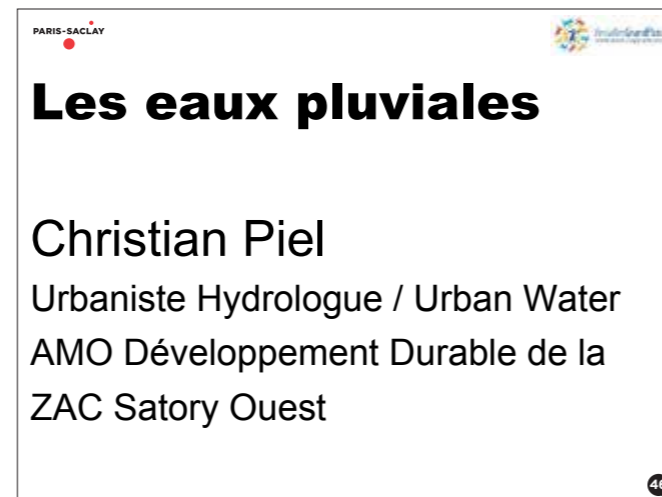
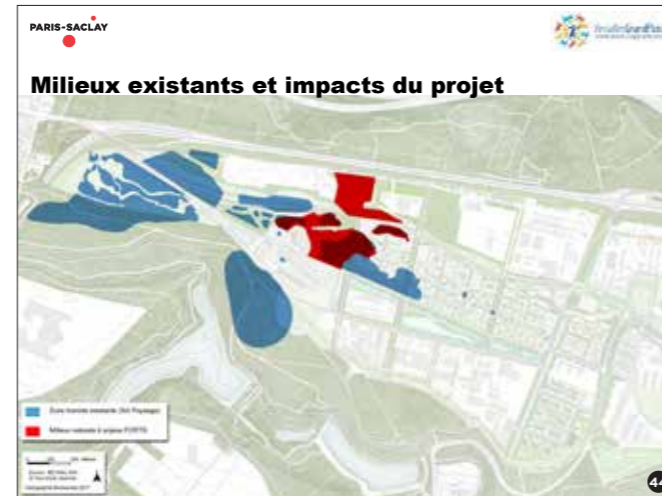
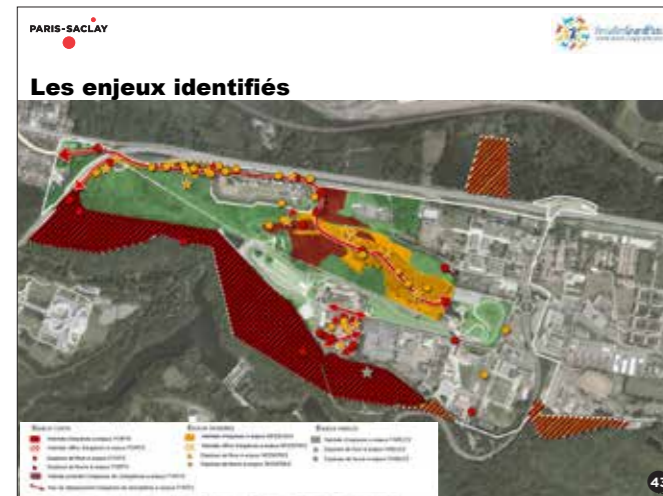
41

PARIS-SACLAY

La biodiversité

- Milieux sensibles impactés par le projet
- Stratégie « éviter, réduire et compenser »

42



Annexe 6 – Délibération du Conseil d'administration du 27 juin 2014



Initiative d'une Zone d'Aménagement Concerté sur le secteur Satory Ouest à Versailles

Délibération du Conseil d'Administration n° 64

du vendredi 27 juin 2014

Vu la loi du n° 2010-597 du 3 juin relative au Grand Paris

Vu le décret n° 2010-911 du 3 août 2010 relatif à l'Etablissement public Paris-Saclay

Sur rapport du Président Directeur Général

Après en avoir délibéré,

DECIDE

1. d'autoriser l'ETABLISSEMENT PUBLIC PARIS-SACLAY à prendre l'initiative de la ZAC sur le quartier de Satory Ouest
2. d'approuver les objectifs de l'opération d'aménagement sur le quartier de Satory Ouest tels que définis dans le rapport du Président Directeur Général

3. d'autoriser l'ETABLISSEMENT PUBLIC PARIS-SACLAY à mettre en œuvre les modalités suivantes de concertation pendant toute la durée d'élaboration du projet :

- Parution d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- Affichage en Mairie de Versailles de la délibération d'engagement de la concertation préalable ;
- Organisation d'une exposition publique de présentation du projet de ZAC ;
- Organisation de deux séminaires publics :
 - o sur l'urbanisme et l'environnement ;
 - o sur l'architecture ;
- un atelier « Cartes sur table » avec les usagers du site de Satory Ouest ;
- Organisation d'une réunion publique de synthèse sur le projet.

L'ensemble de la concertation préalable sera relayée sur la rubrique Concertation du site de l'Etablissement public. Le public pourra faire parvenir ses observations à l'EPPS par le biais de la rubrique contact du site internet www.epps.fr.

4. Compte tenu de l'utilisation, par le Ministère de la défense, de plusieurs emprises incluses dans le projet de périmètre (section technique de l'armée de terre et centre de production alimentaire), un comité de pilotage associera les représentants civils et militaires du ministère de la Défense à l'élaboration du dossier de création de la ZAC et à la délimitation de son périmètre définitif.

Dans ce cadre, la possibilité sera étudiée d'exonérer le ministère de la défense des taxes et charges d'aménagement afférentes pour la construction éventuelle de nouveaux bâtiments sur ces emprises.

Approuvée le 27 juin 2014

Le Président du Conseil d'Administration

Pierre Veltz

Annexe 1 : Périmètre prévisionnel de la Zone d'Aménagement Concerté sur le quartier Satory Ouest

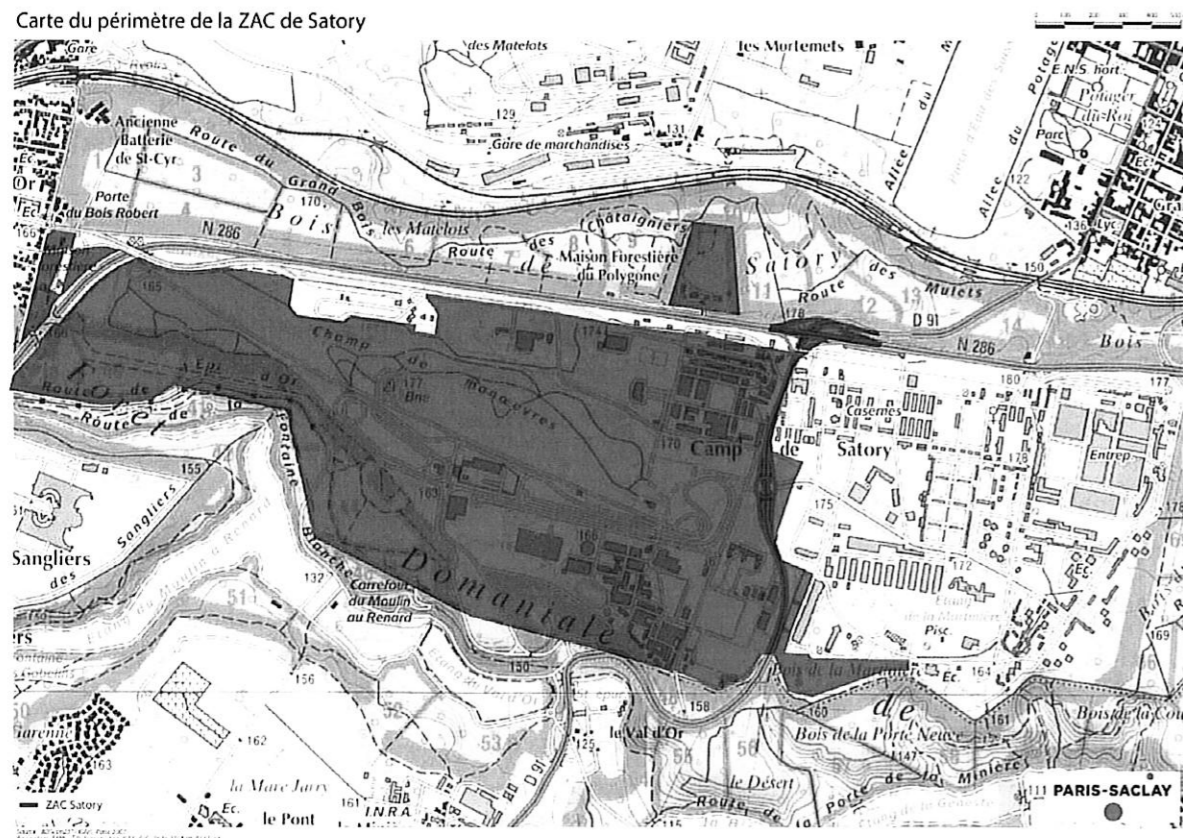
Le périmètre de l'opération envisagée est un périmètre de ZAC calé sur le périmètre du protocole foncier. Seule la voie ferrée militaire, qui fait partie du protocole foncier, ne figure pas dans le périmètre de ZAC proposé. Le périmètre de ZAC est légèrement étendu à l'Est de la RD 91 afin d'avoir la possibilité d'améliorer si nécessaire le rond-point de Bir Hakeim, ainsi que les liaisons douces de la lisière sud. L'échangeur RD91/RN12 au nord a été également intégré au périmètre de ZAC dans la mesure où il conditionne le développement du projet par l'amélioration de la desserte. Le périmètre intègre également la zone d'activités existante au sud de l'allée des Marronniers où sont implantés Nexter, Citroën Sports et Renault Trucks Défense, elle-même couverte pas une ZAD.

Le périmètre de la ZAC tel que proposé représente 228,20 hectares.



Versailles, le 14 AOUT 2015

Carte du périmètre de la ZAC de Satory



ATTESTATION

Je soussignée, Marie BOËLLE, Maire-Adjoint déléguée à l'Urbanisme, aux Grands projets et au Commerce, certifie avoir affiché la délibération du Conseil d'Administration de l'Etablissement Public de Paris Saclay relative à la ZAC Satory du 24/03/2015 au 13/08/2015.



Annexe 7 – Les reportages Paris-Saclay TV

Les reportages Paris-Saclay TV sont disponibles en ligne à l'adresse suivante:

**[https://www.youtube.com/channel/UCcKzwmasnYRhWvsgfPO2XQA/
videos](https://www.youtube.com/channel/UCcKzwmasnYRhWvsgfPO2XQA/videos)**








**Établissement public
d'aménagement Paris-Saclay**

6 boulevard Dubreuil
91400 Orsay
01 64 54 36 50

www.epaps.fr
www.proto204.co

un blog : www.media-paris-saclay.fr
une émission : Paris-Saclay TV sur TV78 et Vià Grand Paris

 facebook.com/ParisSaclay
 [@parissaclay](https://twitter.com/parissaclay)
 [paris_saclay](https://instagram.com/paris_saclay)
 Établissement public d'aménagement Paris-Saclay
 youtube.com/ParisSaclay

Octobre 2017