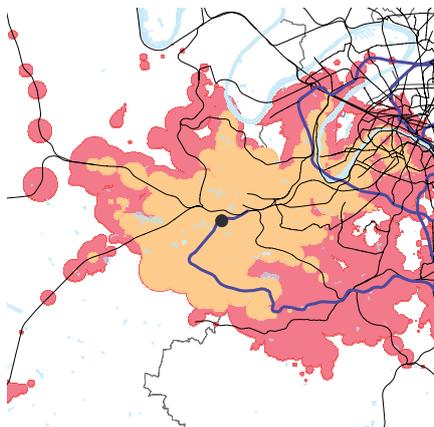
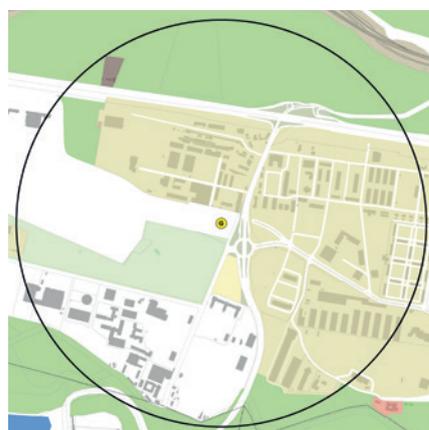


Monographie du quartier de gare Satory Ligne 18



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Camille Bourguignon, Julien Gicquel, Sandra Roger

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

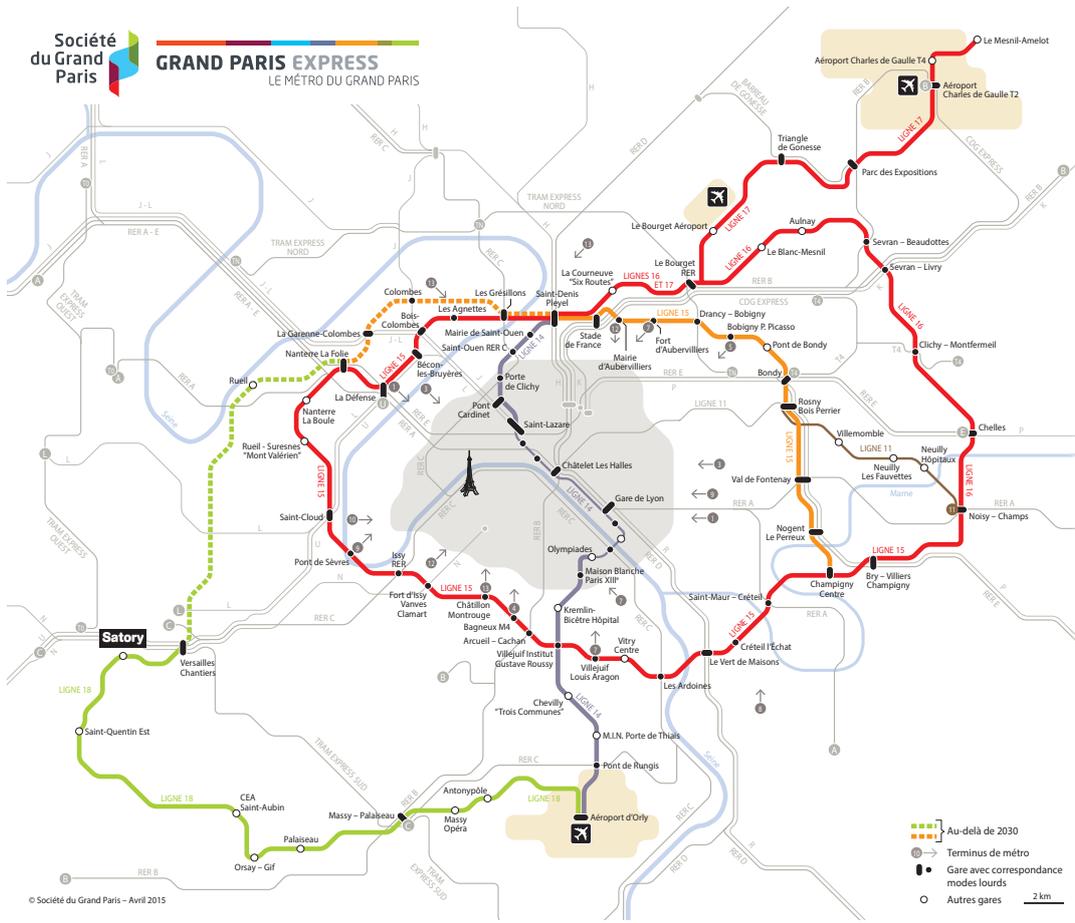
www.apur.org

2016V2.7.1.

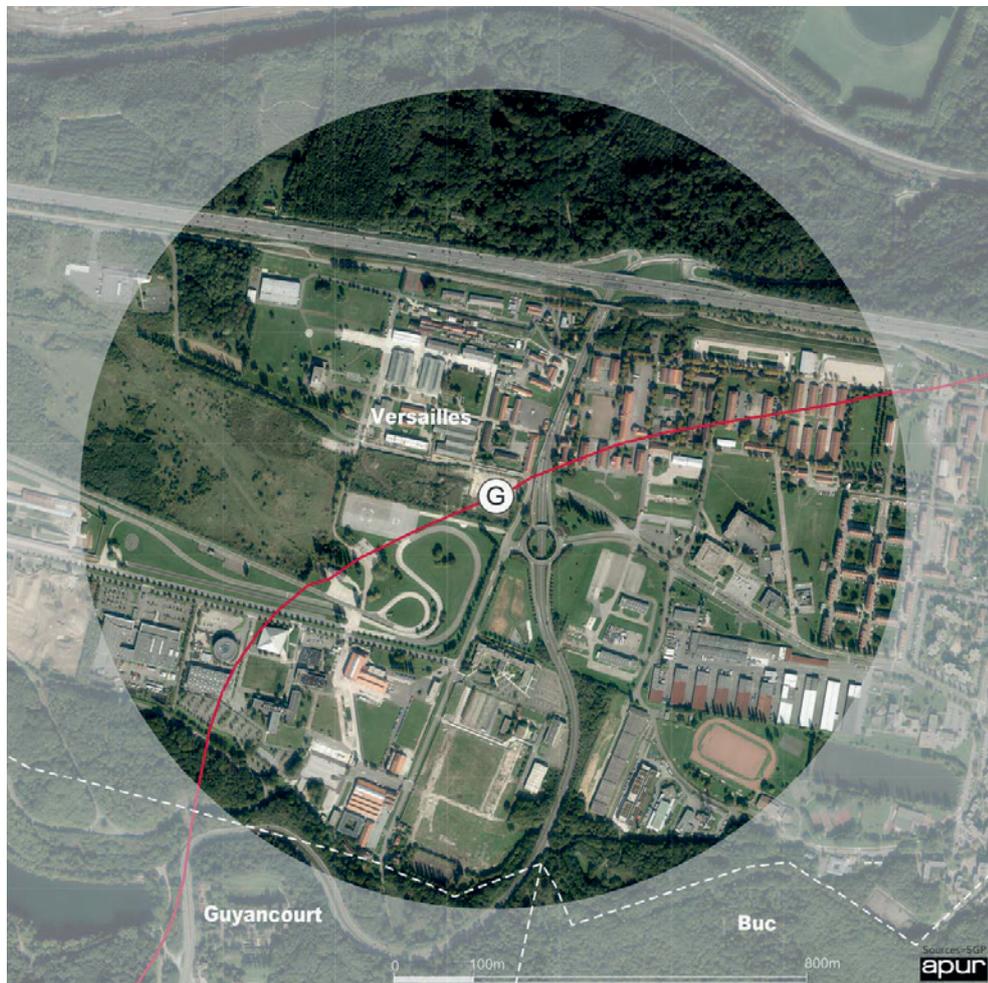
Sommaire

Introduction	1
1. Aujourd’hui, Satory est un quartier dédié à l’activité militaire	3
2. Un quartier de gare atypique	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Un quartier dédié aux activités militaires	5
3.2. Un quartier de faibles hauteurs	6
3.3. Des densités bâties très faibles	7
3.4. Un tissu urbain distendu ceinturé par des espaces boisés	7
3.5. Un développement urbain progressif à partir du XIX ^e siècle	8
3.6. Un cadre végétal remarquable	9
3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l’échelle du quartier.....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales	12
4.1. Un quartier habité par les militaires et leurs familles.....	12
4.2. Des ménages aux revenus moyens et pratiquement pas de ménage à bas revenus	13
4.3. Des emplois majoritairement associés à l’industrie dans le quartier	14
4.4. Des logements de fonction destinés en majorité à des familles.....	15
5. La mobilité et les espaces publics	16
5.1. Des déplacements domicile-travail qui mettent en évidence les fortes relations entre Versailles et la métropole	16
5.2. Un accès au réseau de transport facilité à l’horizon 2030	17
5.3. Une part importante de déplacements effectués à pied dans le quartier de gare	18
5.4. Une accessibilité très limitée au quartier.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir	20
6.1. La construction de logement	20
6.2. De nouvelles surfaces d’activités à Satory ouest	21
6.3. Des projets dans le quartier et autour, en lien avec le reste du plateau de Saclay et de la ville de Versailles	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



- Au-delà de 2030
 - Au-delà de 2030
 - Terminus de métro
 - Gare avec correspondance modes lourds
 - Autres gares
- 2 km



Gare : Satory

Ligne 18, horizon 2024.

Gare et quartier (800 m autour de la gare) situés sur la commune de Versailles.

Versailles appartient à la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc.

PLU de Versailles approuvé le 24 novembre 2011 et modifié le 17 décembre 2015.

Une partie du territoire de Versailles comprenant le quartier de gare s'inscrit dans le périmètre de l'OIN Paris-Saclay.

Introduction

Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques – nationales, régionales ou locales – sur le terrain.

Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera une aide à la décision.

Les partenaires

La Société du Grand Paris (SGP) a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

La méthode

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est déroulée en deux temps : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire et **une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares depuis 2014.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

Le présent document est la monographie du quartier de gare de Satory, réalisée en liaison avec les services de l'EPAPS (Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay).

Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :

- 1 – **Les densités** dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.
- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine avant et après l'arrivée de la gare.
- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?
- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.
- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

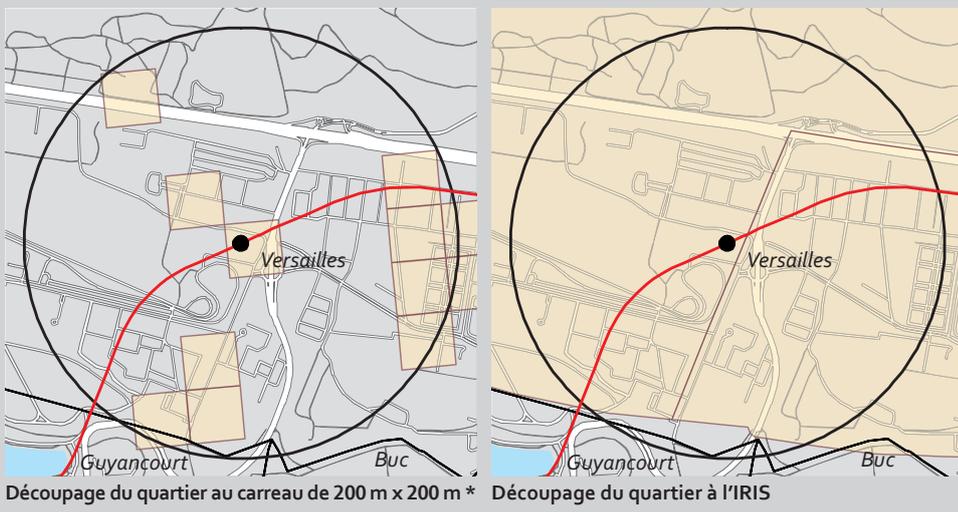
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite, lorsque cela est possible, de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

Le quartier de gare de Satory étant géographiquement localisé sur la seule commune de Versailles, cette dernière fournit les données démographiques, socio-économiques ainsi que les informations liées au logement et à la construction pour la présente monographie.

EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE DE SATORY



* À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

1. Aujourd'hui, Satory est un quartier dédié à l'activité militaire

Le quartier de gare du GPE de Satory est atypique puisqu'il correspond aujourd'hui au domaine militaire de Satory, avec ses casernes (à l'ouest), et ses installations pour la formation et l'entraînement des différents groupements de gendarmerie ou d'armée résidant, ainsi qu'à des entreprises liées à la défense nationale (à l'est). La forte présence de la forêt domaniale de Versailles tout autour du camp explique aussi les très faibles densités de population et d'emplois du quartier: 8 habitants à l'hectare auxquels s'ajoutent 4 emplois à l'hectare.

Densité de population

- gare
- périmètre 800 m

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à 100
- moins de 50

Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris

Source : Insee fichier fiscal 2010

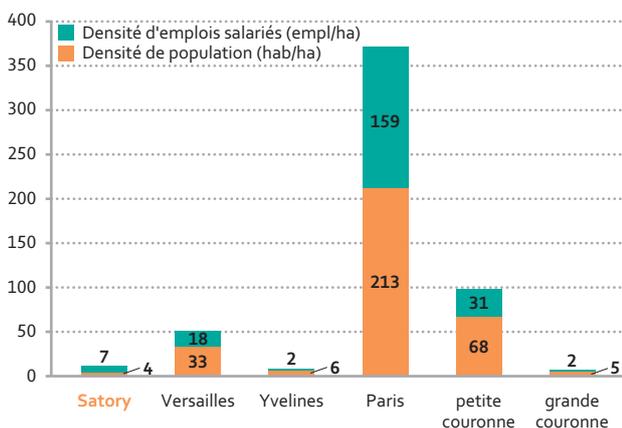


Population et emplois dans le quartier de gare de Satory

Satory	Population	Emplois
Quartier de gare	6 282	3 510
2 km	13 575	29 412
4 km	121 046	105 172

Sources : Insee CLAP (2009), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

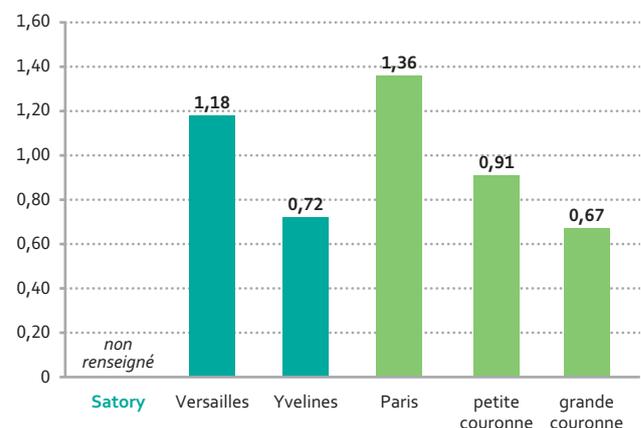
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Source : Insee CLAP 2009 et recensement 2011

Taux d'emploi

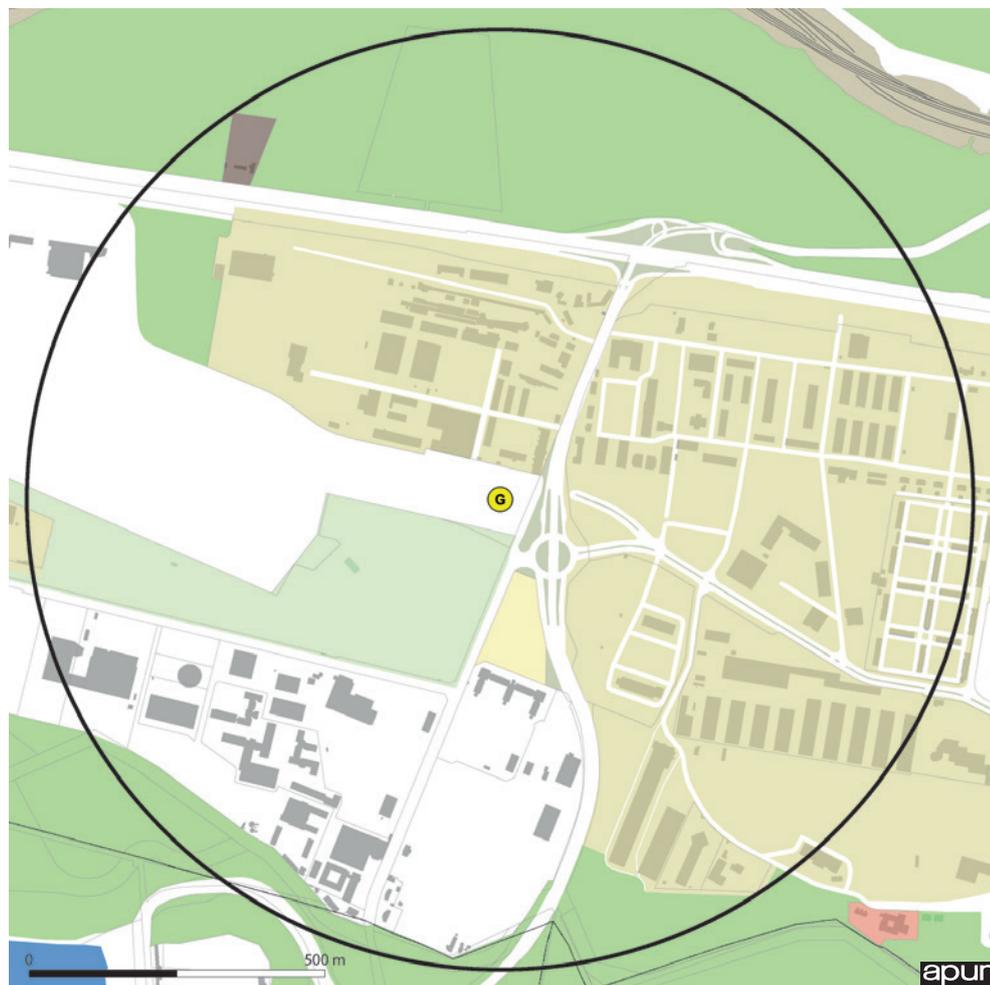
(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Source : Insee CLAP 2009 et recensement 2011

2. Un quartier de gare atypique

Satory est situé au sud-ouest de Versailles, sur un plateau délimité par la RN12 au nord et par la vallée de la Bièvre au sud. Le quartier de gare GPE est actuellement desservi par la route nationale 12 (qui longe le camp militaire selon un axe est-ouest) et la route départementale RD91, au droit de laquelle la future gare de la ligne 18 sera implantée. Le domaine militaire de Satory est un quartier de gare tout à fait atypique, aujourd'hui organisé pour fonctionner replié sur lui-même. Aujourd'hui l'espace public se limite à son rôle de desserte d'une zone à usage militaire et paramilitaire. Les bois et forêts qui entourent le quartier de gare et la RN12 renforcent l'isolement du quartier du reste de la ville de Versailles.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local
- global
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- ⓐ nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché

Grande emprise végétalisée

- espace vert (parcs, institutions, friches)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain agricole

Grande emprise et infrastructure

- service urbain
- grande infrastructure de transport
- faisceau ferroviaire
- faisceau autoroutier
- réseau hydrographique

Source : Apur octobre 2016



Allée des Marronniers, Versailles



Boulevard du Maréchal Soult, Versailles

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier dédié aux activités militaires

Pour l'essentiel, le quartier de gare de Satory est composé de terrains militaires à proximité desquels sont implantés les locaux d'entreprises spécialisées dans le même domaine (au sud et à l'ouest), le circuit automobile du Val d'Or (immédiatement à l'ouest de la future gare), avec tout autour la forêt domaniale de Versailles. Il n'est pas possible de distinguer les différentes fonctions présentes à l'intérieur du camp militaire (casernes, terrain et bâtiment d'entraînement, centre de recherche...).

Néanmoins, il s'agit d'un quartier résidentiel atypique avec 5 000 places d'hébergement pour les gendarmes et leurs familles, ainsi que des équipements publics (écoles maternelles et primaires) sur l'ensemble du site.

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

Emprise non bâtie

- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2016



Allée des Marronniers, Versailles



Boulevard du Maréchal Soult, Versailles

3.2. Un quartier de faibles hauteurs

53 % des surfaces bâties s'élèvent en deçà de 7 m. En cela, le quartier de Satory est un quartier de faibles hauteurs bâties. Les édifices sont peu nombreux au sein du quartier de gare. 98 % des surfaces bâties ont une hauteur inférieure ou égale à 15 m. Ce seuil est franchi de peu et de manière ponctuelle par les immeubles situés boulevard du Maréchal Soult destinés aux militaires en résidence dans le quartier.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas



Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Satory



Sources : Apur 2013, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas juin 2013

3.3. Des densités bâties très faibles

La prédominance d'espaces boisés et de terrains non bâtis laisse peu de place à des densités élevées au sein du quartier de gare de Satory. Pour l'ensemble, les densités sont très faibles (0.5 et moins). L'absence de données fiables ne permet pas de spécifier les densités bâties à la parcelle.

Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

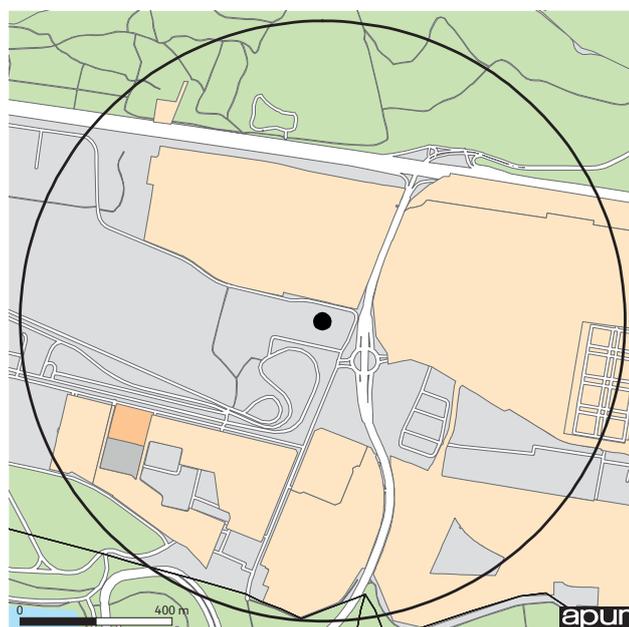
Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : MAJIC DGFIP 2013, BD Parcellaire © IGN 2013



3.4. Un tissu urbain distendu ceinturé par des espaces boisés

Partagé entre nord et sud par la route D91, le quartier de gare se développe du côté sud de la route nationale 12, entre la forêt Domaniale de Versailles et le bois de Satory. Son tissu urbain très étalé est fait de vastes emprises militaires et paramilitaires. À l'ouest de la D91, le circuit du Val d'Or avoisine un secteur d'activités en lisière du bois de Satory.



Allée des Marronniers, Versailles



Route de la Minière, Versailles



Boulevard du Maréchal Soult, Versailles



Boulevard du Maréchal Soult, Versailles

3.5. Un développement urbain progressif à partir du XIX^e siècle

Le plateau de Satory est couvert depuis des siècles par un bois qui porte son nom et la forêt domaniale de Versailles. Le territoire du quartier de gare est entouré par ces étendues forestières, au nord pour le bois et au sud pour la forêt domaniale. En 1685, le roi Louis XIV se saisit des terres du plateau pour les intégrer au Grand Parc de Versailles. La clairière issue du déboisement de la zone devient en 1834 le lieu d'implantation de terrains militaires, qui finissent par occuper la totalité du plateau en 1864. Le développement du quartier de Satory opère donc jusqu'à aujourd'hui dans un temps très long. Plus récemment, des activités d'abord liées à la vie militaire comme Nexter Systems et Robotics, spécialisés dans les équipements de l'armée (véhicules blindés) s'installent au voisinage du camp. Par la suite, d'autres emprises d'activité s'établissent au sud-ouest du quartier de gare comme celles du groupe PSA-Peugeot Citroën. Le quartier héberge aujourd'hui une partie des locaux du Ministère de la Défense. La zone militaire comprend des bâtiments construits à des époques variées, dont les plus récents datent des années 2000. À noter la présence très ponctuelle de pavillons individuels en lisière de la forêt, au sud du quartier de gare.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

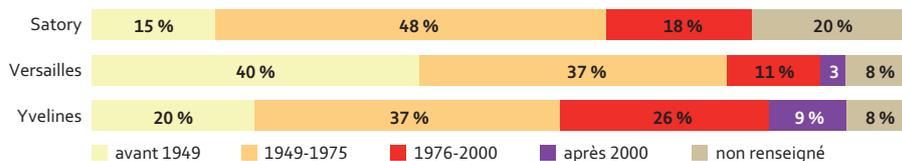
- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFiP 01/01/2013
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFiP au 01/01/2011

3.6. Un cadre végétal remarquable

Inscrit dans un interstice entre la forêt domaniale de Versailles et le Bois de Satory, le quartier de gare de Satory bénéficie d'un couvert végétal remarquable (62 %). La partie urbanisée du quartier présente une végétation constituée principalement des strates herbacées et buissonnantes avec quelques arbres d'une hauteur supérieure à 10 m. Le contraste est donc marqué entre les grands arbres séculaires des zones boisées et le cadre paysager propre à une urbanisation marquée par le sceau militaire.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

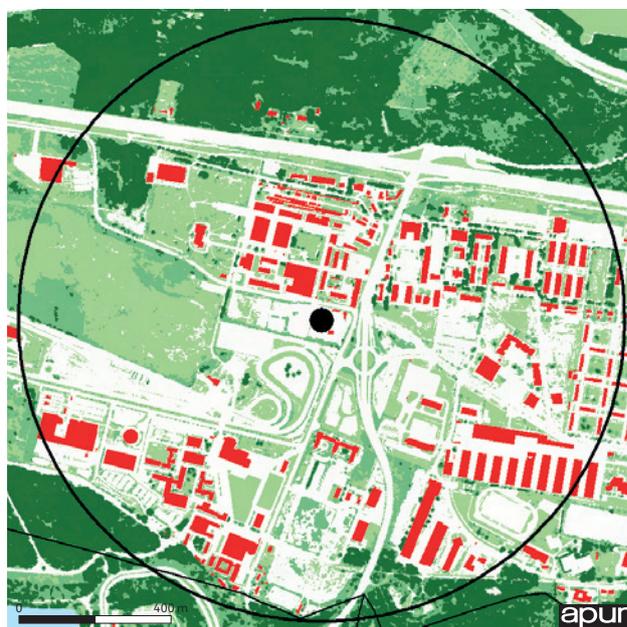
■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

■ bâtiments

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas



Allée des Marronniers, Versailles

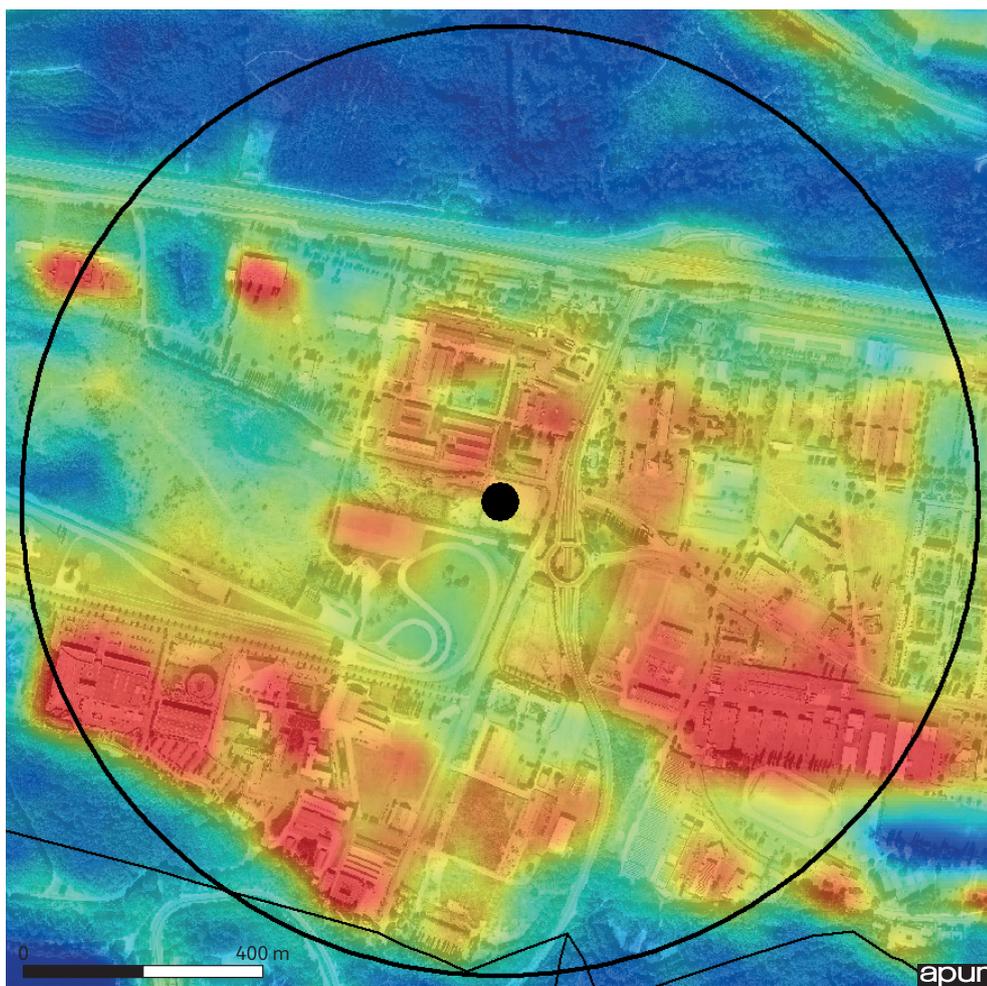


Forêt domaniale, Versailles

3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des températures globalement élevées dans les parties urbanisées du quartier de gare. En particulier, des îlots de chaleur très importants peuvent être observés à l'endroit de certains édifices situés dans le camp militaire, du Ministère de la Défense ou des locaux d'activité de l'entreprise Citroën. Ces températures élevées sont à mettre en relation avec une imperméabilisation des sols importante qui empêche le rafraîchissement naturel de l'air.

À l'inverse, les espaces boisés constituent des îlots de fraîcheur précieux pour leur rôle de régulateur thermique lors des chaleurs estivales. Les plans d'eau, comme l'Etang du Val d'Or situé légèrement au sud du quartier, accentuent cet effet.



Thermographie d'été
(température au sol,
le 20/08/10 à 10h30)

38 °C 25 °C 15 °C

Source : LANDSAT 2010

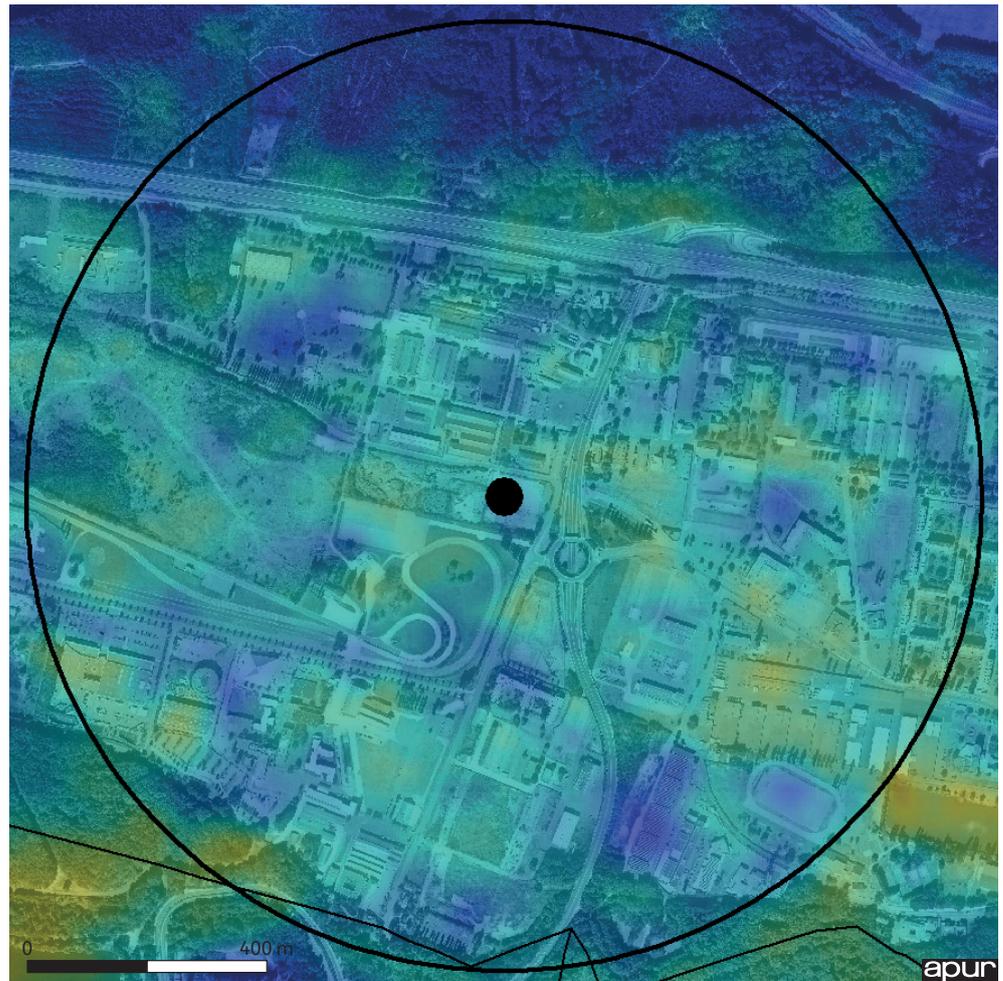
En hiver, les relevés thermographiques font apparaître quelques bâtiments dont le niveau d'isolation thermique plus faible occasionne des déperditions de chaleur repérables sur la carte ci-contre. Ces données permettent d'ores et déjà de repérer les points forts et faibles du quartier de gare sous l'angle des données thermiques et d'amorcer une première réflexion concernant les enjeux liés à la transition énergétique dans le quartier de gare.

Thermographie d'hiver
(température au sol,
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C 2 °C -5 °C



Source : LANDSAT 2012



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

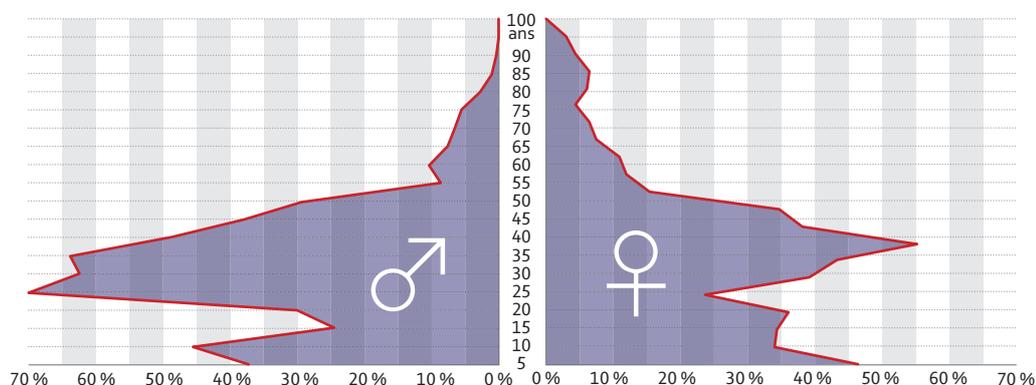
4.1. Un quartier habité par les militaires et leurs familles

Le quartier de gare de Satory a perdu des habitants entre 1999 et 2011 pour atteindre un peu plus de 6 000 habitants, pratiquement tous regroupés dans les logements situés dans la partie est du quartier. La présence exclusive de militaires et de leurs familles explique un profil socio-démographique très particulier : les jeunes de moins de 18 ans sont assez nombreux contrairement aux personnes âgées de 65 ans ou plus. De même, la part des employés et ouvriers est élevée, le taux de chômage réduit et la part de ménages à bas revenus quasi-nulle.

	Satoty	Versailles	Yvelines	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	6 382	84 925	1 423 217	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	- 6,6 %	+ 0,6 %	+ 4,4 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	27,8 %	23,2 %	24,9 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	6,3 %	18 %	12,9 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	1 136	47 542	504 287	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	18 %	41,8 %	29,3 %	43,1 %	24,7 %	21 %
Employés et ouvriers	58,3 %	30,7 %	38,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	2,94	1,18	0,72	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	2,5 %	8,4 %	11,1 %	18,3 %	19,7 %	14 %
Chômage	6,7 %	7,8 %	9,9 %	11,4 %	13,1 %	10,4 %

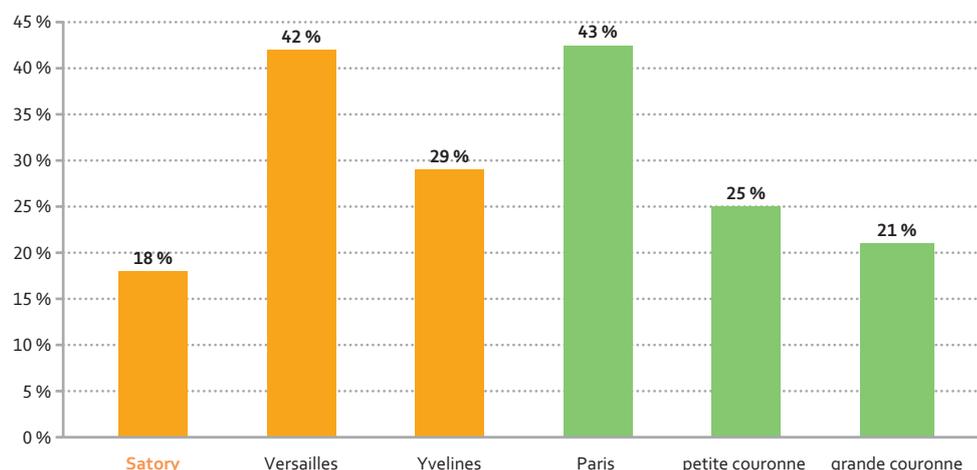
Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Satory (pour 1 000 habitants)



Source : Insee recensement 2011

Part des cadres dans la population active

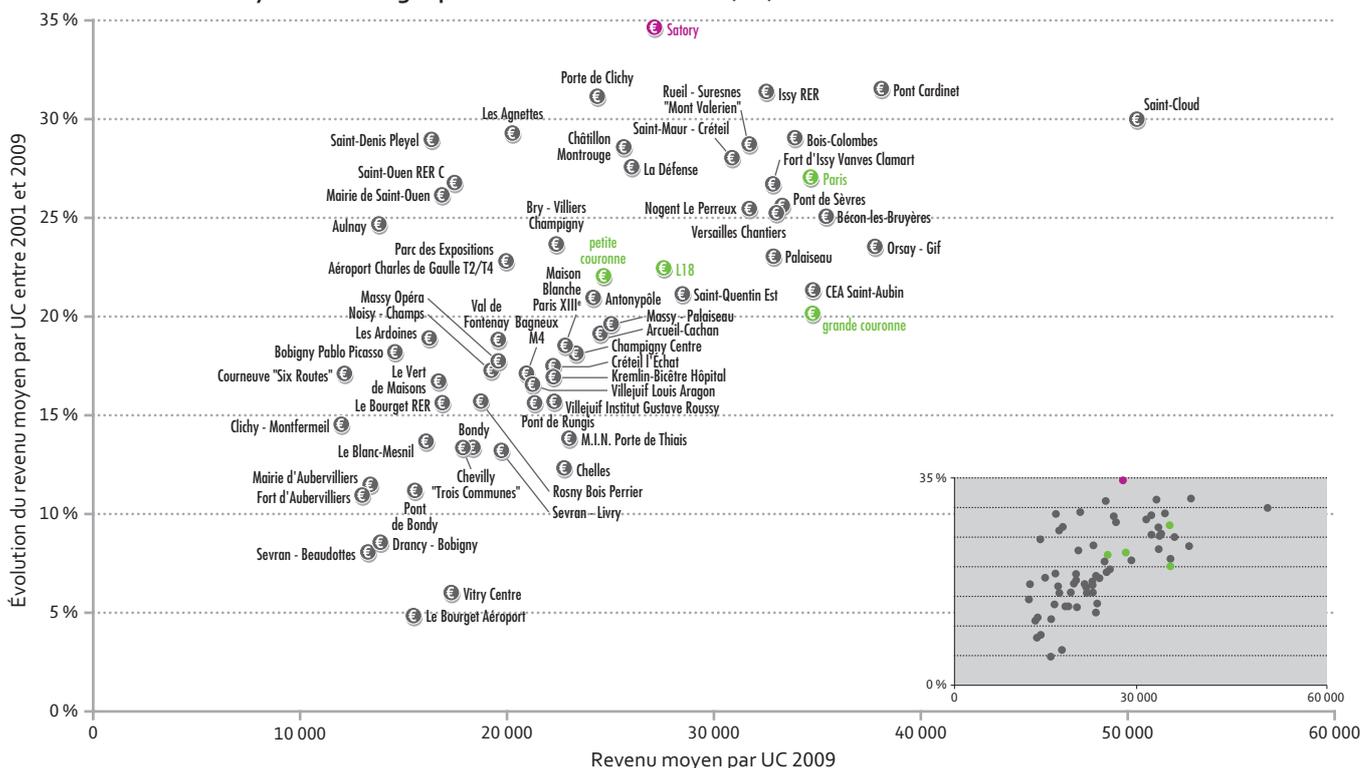


Source : Insee recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus moyens et pratiquement pas de ménage à bas revenus

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare de Satory s'élève à 27 200 € par an (et par unité de consommation), soit un niveau supérieur à la moyenne de la petite couronne (22 000 € par an et par UC) mais sensiblement moins élevé que dans la commune de Versailles (36 000 €). Il a progressé entre 2001 et 2009 de 35 % contre +22 % en moyenne en petite couronne. Les ménages du quartier Satory sont ceux qui résident dans le camp militaire et par conséquent la part de ménages à bas revenus est quasi-nulle.

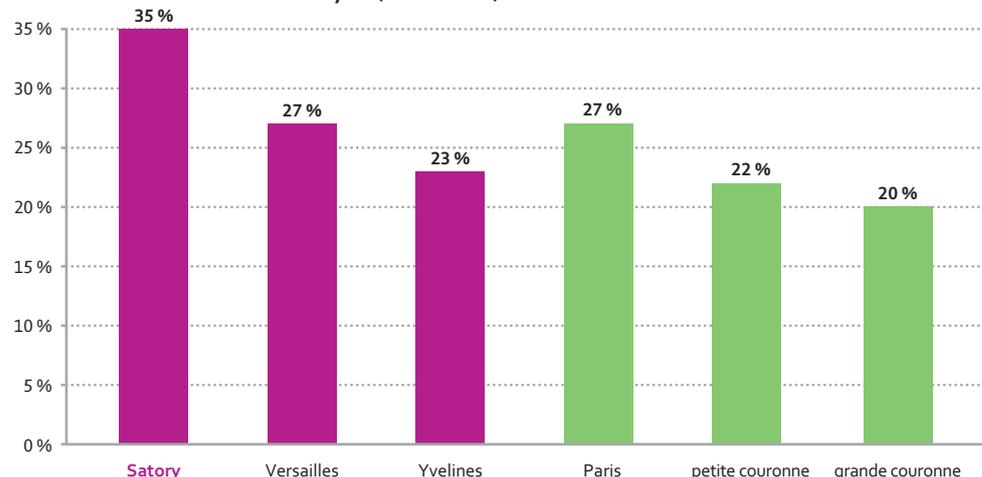
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



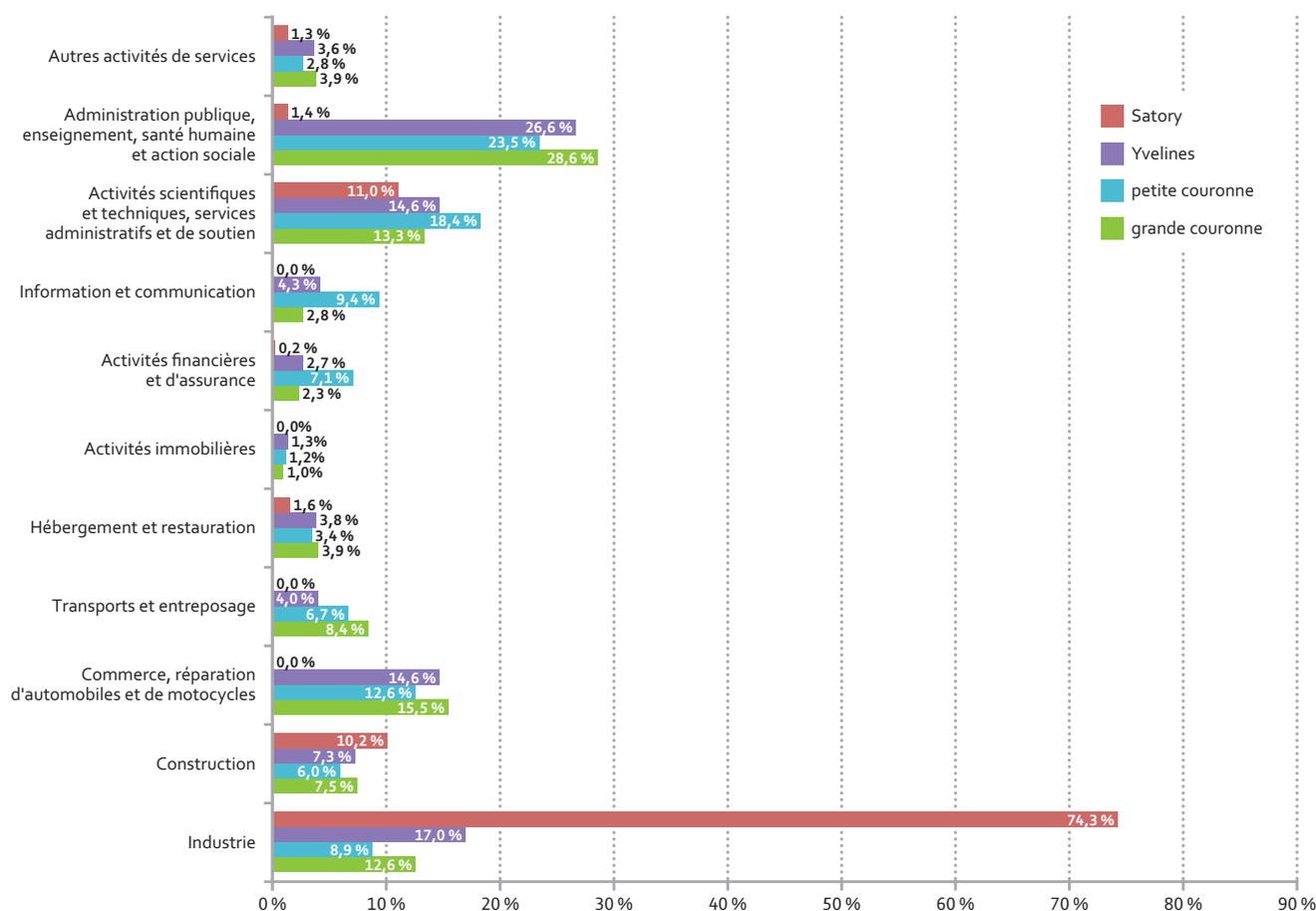
Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

4.3. Des emplois majoritairement associés à l'industrie dans le quartier

La partie est du périmètre est consacrée aux activités militaires avec 142 hectares occupés par des organismes logistiques et opérationnels de l'Armée de Terre. À l'ouest de la départementale, des grands établissements du domaine de la Défense sont implantés : le groupe industriel de l'armement Nexter (600 emplois) et les groupes de construction de véhicules automobiles Peugeot Citroën (200 emplois) et Renault Trucks Défense (190 emplois). La R&D en transport parachève de former, avec l'IFSTTAR, un écosystème dédié aux transports, à la défense, aux mobilités. Les champs de manœuvre et les pistes d'essais occupent près de 110 hectares de ce vaste plateau.

Les fonctions industrielles et support sont majoritaires (85 % des emplois) au sein d'un territoire qui constitue un point d'ancrage d'activités stratégiques et de défense. Les emplois sont majoritairement occupés par des cadres et ingénieurs (56 % contre 38 % en moyenne sur la ligne).

Les emplois par secteur d'activité dans le quartier de Satory

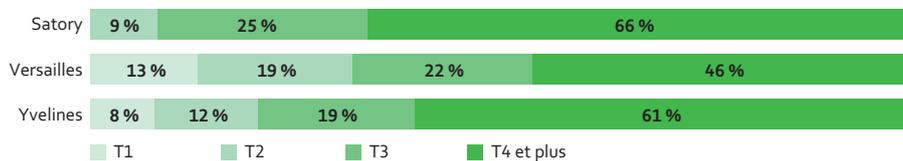


Source : Insee CLAP 2012

4.4. Des logements de fonction destinés en majorité à des familles

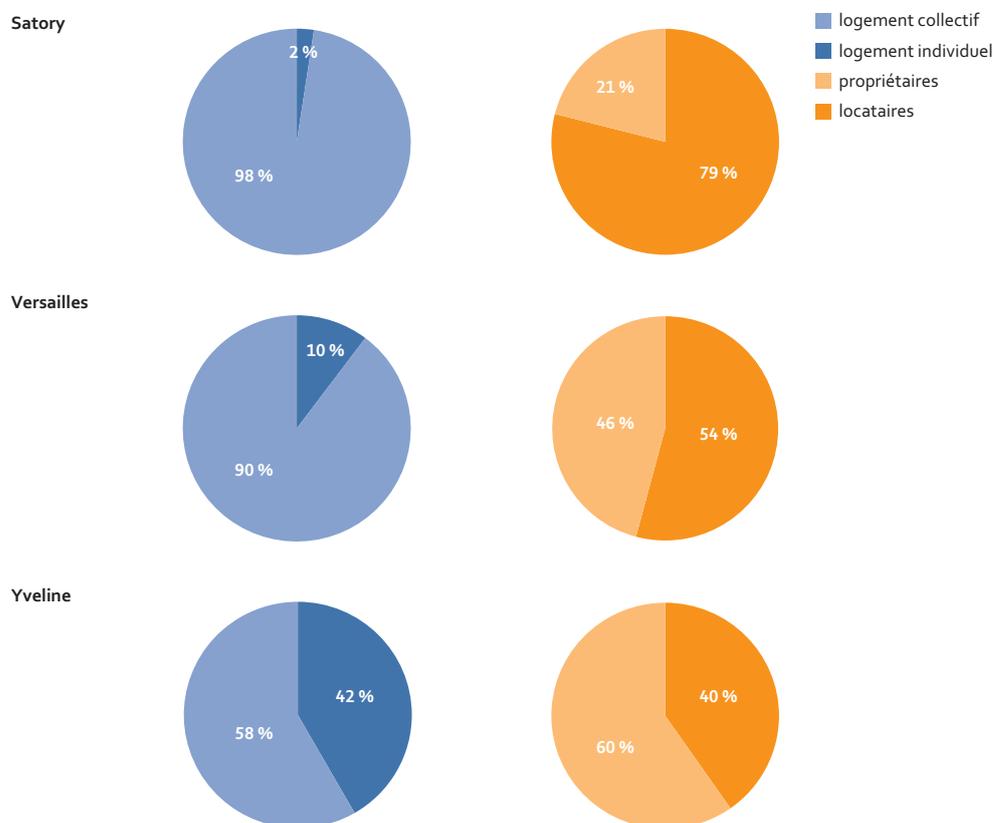
Le quartier de gare compte environ 1 500 logements, pratiquement tous en caserne, qui prennent donc la forme d'habitat collectif. Les logements de fonction du site de Satory sont destinés à loger les militaires et leurs familles, ce qui se traduit par une prédominance des grands logements de 4 pièces ou plus et une part très faible de petits logements (moins de 10 %).

Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIIP au 01/01/2011

Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

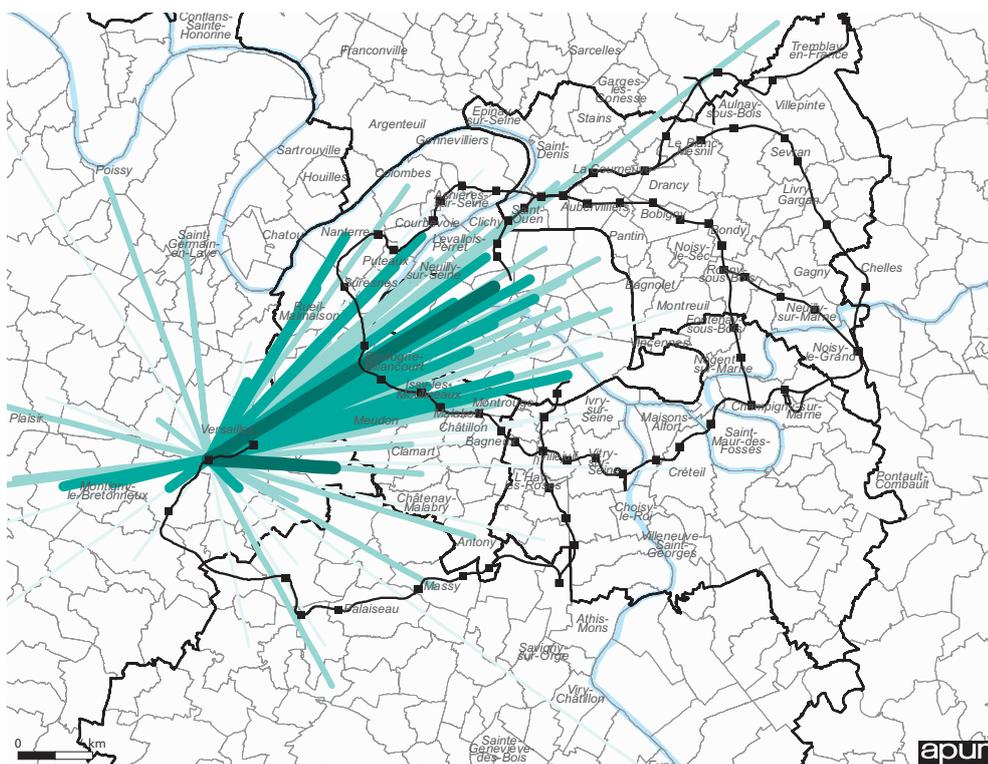


Sources : Insee recensement 2010, DGFIIP au 01/01/2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Des déplacements domicile-travail qui mettent en évidence les fortes relations entre Versailles et la métropole

Les actifs qui résident dans le quartier de Satory y travaillent également pour la majorité d'entre eux et inversement. Les données sur les déplacements domicile-travail n'ont pas pu être calculées à l'échelle du seul quartier de Satory. Les cartes ci-dessous sont donc présentées à titre d'information puisqu'elles portent sur l'ensemble de la commune Versailles et qu'il est évident que la situation des habitants et des actifs de Satory est tout à fait atypique.



Où travaillent les actifs habitant à Versailles

■ gare RGPE

Nombre d'actifs

■ plus de 1 000

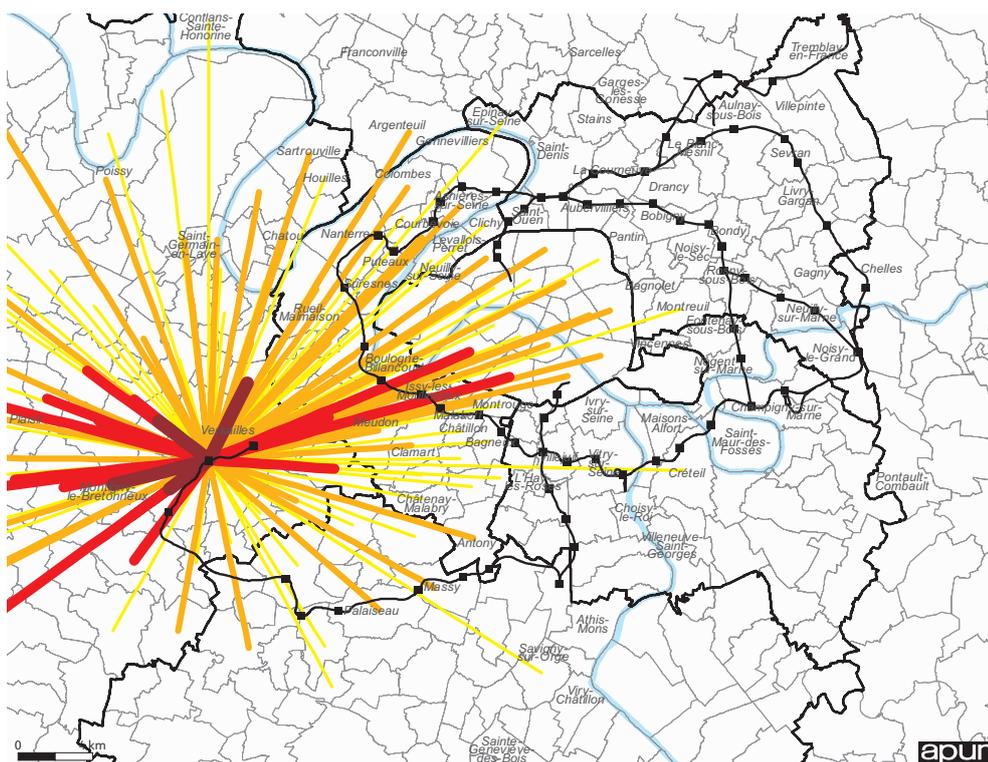
■ de 300 à 1 000

■ de 100 à 300

■ de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee recensement de la population 2011



Où habitent les actifs travaillant à Versailles

■ gare RGPE

Nombre d'actifs

■ plus de 1 000

■ de 300 à 1 000

■ de 100 à 300

■ de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee recensement de la population 2011

13 210 actifs soit 35 % des Versaillesais résident et travaillent dans la même commune. Cette donnée ne figure pas sur les cartes présentées ci-contre.

Plus d'un tiers des Versillais travaille dans sa commune de résidence. Les déplacements domicile-travail montrent des trajets réalisés pour la plupart en direction de l'ouest parisien, de la Défense et de Vélizy-Villacoublay. Les actifs travaillant à Versailles et qui résident dans d'autres communes affluent en nombre élevé depuis toutes les directions autour de Versailles et notamment depuis Le Chesnay, Montigny-le-Bretonneux, ou Guyancourt.

5.2. Un accès au réseau de transport facilité à l'horizon 2030

L'éloignement du quartier de gare de Satory des infrastructures existantes du réseau de transports francilien limite aujourd'hui l'accessibilité à la Métropole pour un trajet de 45 minutes effectué en transports en commun depuis l'emplacement de la future gare de la ligne 18. Une amélioration de la desserte du quartier de gare à l'horizon 2030 offrira l'opportunité de nouveaux déplacements au sein et à proximité de la Métropole, notamment en direction du sud ou de pôles d'emplois à rayonnement important comme celui de la Défense.

Aires d'accessibilité de la métropole par les principaux transports en commun

- RGPE
- autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- gare de départ

Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

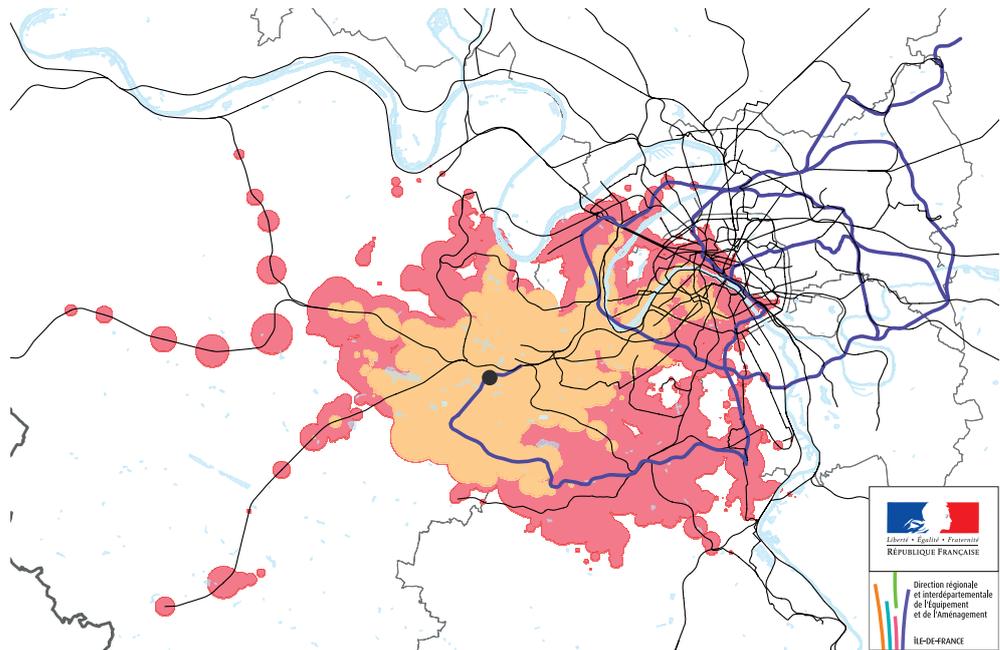
2013

horizon 2030

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : DRIEA, SCEP 2013

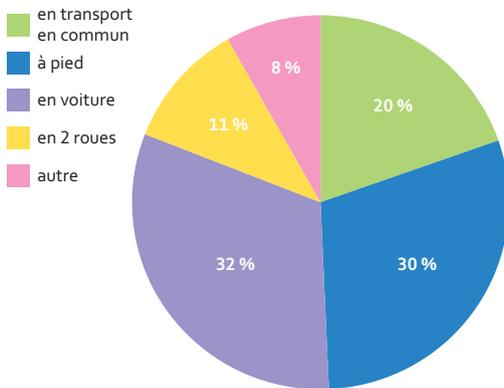
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Satory pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 153 %
Emplois : + 236 %



5.3. Une part importante de déplacements effectués à pied dans le quartier de gare

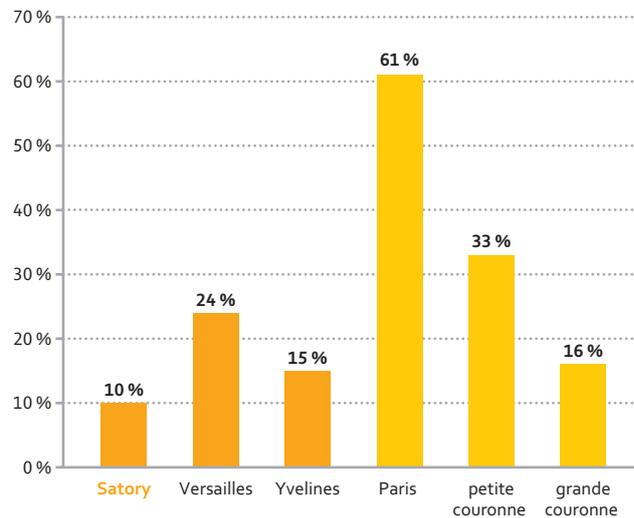
30 % des déplacements domicile-travail dans le quartier s'effectuent à pied et 11 % en deux roues. Ceci s'explique par la présence de nombreux logements de fonction pour les militaires situés au voisinage direct de leur lieu de travail. Les trajets en voiture constituent un tiers (32 %) des déplacements domicile-travail, contre 20 % pour les transports en commun, ce qui n'explique pas la très faible part des ménages sans voiture (10 %) au regard des référentiels de la petite et de la couronne.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

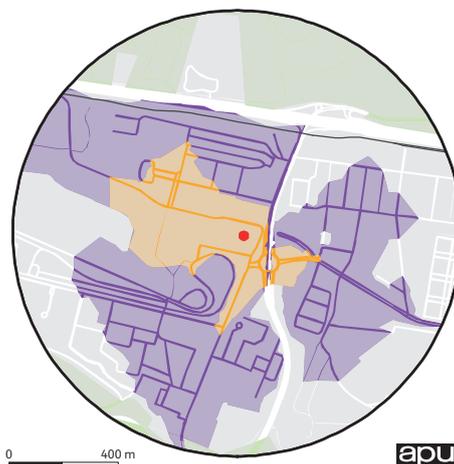
5.4. Une accessibilité très limitée au quartier

Le quartier de gare de Satory présente la particularité de n'être accessible que via des axes routiers destinés à l'usage de la voiture et non du piéton (routes de Dampierre et de la Minière). La future gare de Satory viendra donc s'insérer dans cet îlot urbanisé entre Versailles et Guyancourt, facilitant ainsi l'usage de la marche pour les habitants et usagers du quartier. Compte tenu de la position de la future gare, la trame viaire existante aujourd'hui ne permet qu'une accessibilité piétonne limitée au quartier. Le nord et le sud sont non praticables pour le piéton via la D91, d'autant plus que la N12 coupe l'accès à la forêt côté Versailles. Vers l'ouest, il est possible d'atteindre les limites du quartier de gare côté magasins et avenue de Gribeauval via un parcours à pied de 1 000 m, soit 15 minutes environ, ce qui n'est pas le cas pour les activités le long de l'allée des marronniers et du circuit du Val d'Or, nécessitant un temps de parcours plus conséquent. L'accessibilité à l'est du quartier est quant à elle plus limitée, en raison notamment du franchissement de la route de

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2016



Note de lecture :

Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

Dampierre (D91) et de son rond-point. À noter néanmoins, que la Cité Delpal apparaît accessible en un quart d'heure à pied aujourd'hui.

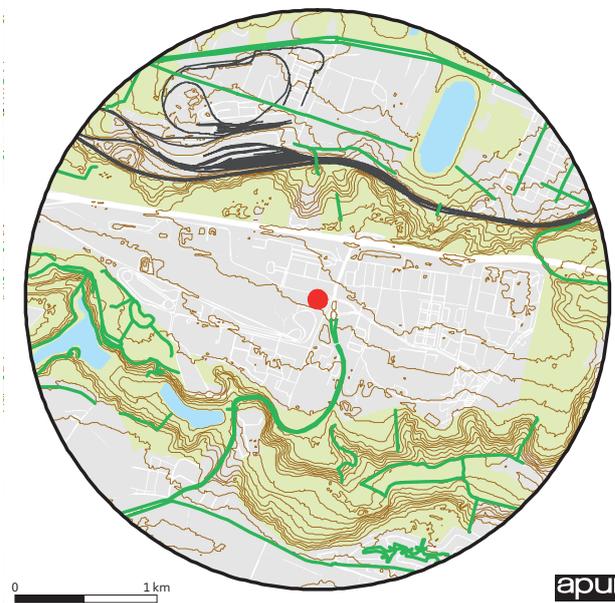
En termes d'accessibilité au quartier à vélo, se distinguent deux types d'aménagements cyclables dans un rayon de 2 km autour de la future gare : d'une part, des parcours vélo situés dans les bois autour de Satory dont l'usage est plutôt orienté vers les loisirs ; d'autre part, une bande cyclable en bordure de la route de Dampierre en provenance de Guyancourt et s'arrêtant au niveau du rond-point et de l'emplacement de la future gare. Cette dernière pourrait faciliter l'usage du vélo dans des perspectives de rabattement vers la ligne 18, mais le relief, très marqué sur cette route, pourrait bien s'avérer dirimant. Les zones urbanisées du quartier ne présentent quant à elle pas d'aménagements cyclables actuellement.

Aujourd'hui le quartier de gare dispose donc d'une desserte en transports en commun assurée par le réseau de bus, concentré sur les routes de Dampierre et de la Minière (D91) et traversant les quartiers militaires côté est du quartier de gare le long du boulevard Soult. Les fréquences de passage aux heures de pointe sont plutôt élevées, de l'ordre de 10 à 20 bus par heure et par sens. Le réseau Phébus (lignes X, K, W) permet de relier le quartier à Versailles, tandis que les lignes 39-12, 439 et 440 le traversent dans le cadre d'une liaison Versailles-Voisins-le-Bretonneux/Magny-les-Hameaux.

Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

-  aménagement cyclable existant
-  aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
-  station de vélo en libre-service existante (Vélib')
-  gare existante (RER, métro)
-  gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', CG 78 2013



apur

Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

-  1 à 4 bus/heure/sens
-  4 à 6 bus/heure/sens
-  6 à 10 bus/heure/sens
-  10 à 20 bus/heure/sens
-  20 à 40 bus/heure/sens
-  plus de 40 bus/heure/sens
-  gares RGPE
-  Transilien, RER et métro
-  arrêt bus

Source : STIF 2012



apur

6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir

6.1. La construction de logement

Le statut particulier de Satory se traduit dans les statistiques de construction : il n'y a pas eu de permis accordés pour de nouveaux logements dans le quartier entre 2000 et 2013.

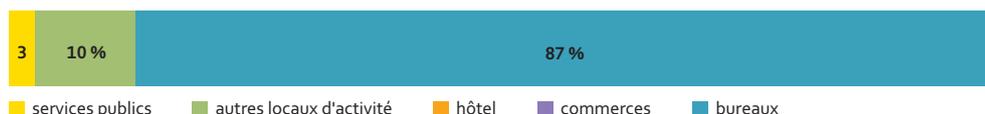
En revanche au cours de cette période, environ 120000 m² d'activités ont été autorisés dans la partie Satory ouest où se trouvent les entreprises industrielles liées à la défense.

Construction (2000-2013)	Satory	Versailles
Surface de logements autorisés (m ²)	0	162 799
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	0	201
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	0	200
Taux de construction	0 %	3 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	119 384	326 732

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

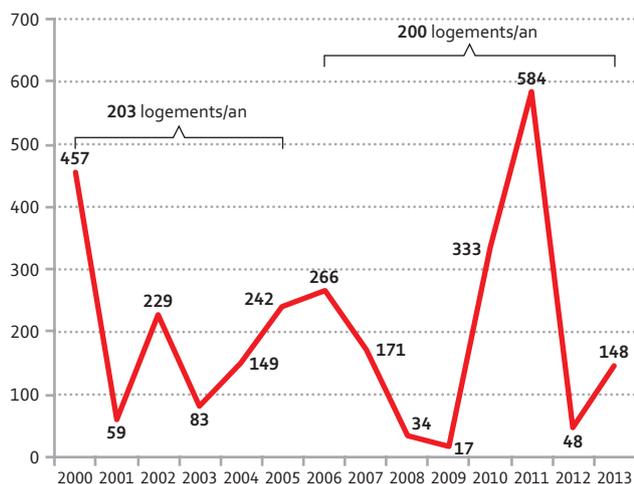
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Satory (2000-2013)



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Évolution du nombre de logements autorisés

Commune de Versailles



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. De nouvelles surfaces d'activités à Satory ouest

Sans surprise, les permis de construire ayant autorisé la création de surface d'activités entre 2000 et 2013 sont concentrés dans la moitié ouest du futur quartier de gare de Satory, dans le secteur encore actuellement occupé par les entreprises industrielles paramilitaires.

Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

● gare

○ périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

● de 1 à 500 m²

● de 500 à 2 000 m²

● 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013



6.3. Des projets dans le quartier et autour, en lien avec le reste du plateau de Saclay et de la ville de Versailles

Avec une ZAC à l'étude sur le secteur ouest qui couvre près des deux-tiers du quartier, le quartier de gare de Satory est concerné par des transformations territoriales à venir conséquentes. En effet, le quartier s'inscrit dans le périmètre de l'OIN Paris-Saclay qui prévoit à cet endroit la réalisation d'environ 200 000 m² d'activités économiques. En plus de la création de la station de métro de la ligne 18 du GPE, cette ZAC est liée à des travaux de restructuration de l'échangeur RN12/RD91 et à la libération des terrains militaires situés à l'ouest de la route départementale.

À plus large échelle, la ZAC des Chantiers au nord-est de Satory comprend la création d'un nouveau pôle de transports multimodal. Autour de l'École de Saint-Cyr, deux autres ZAC sont en cours de



Éléments des opérations d'aménagement

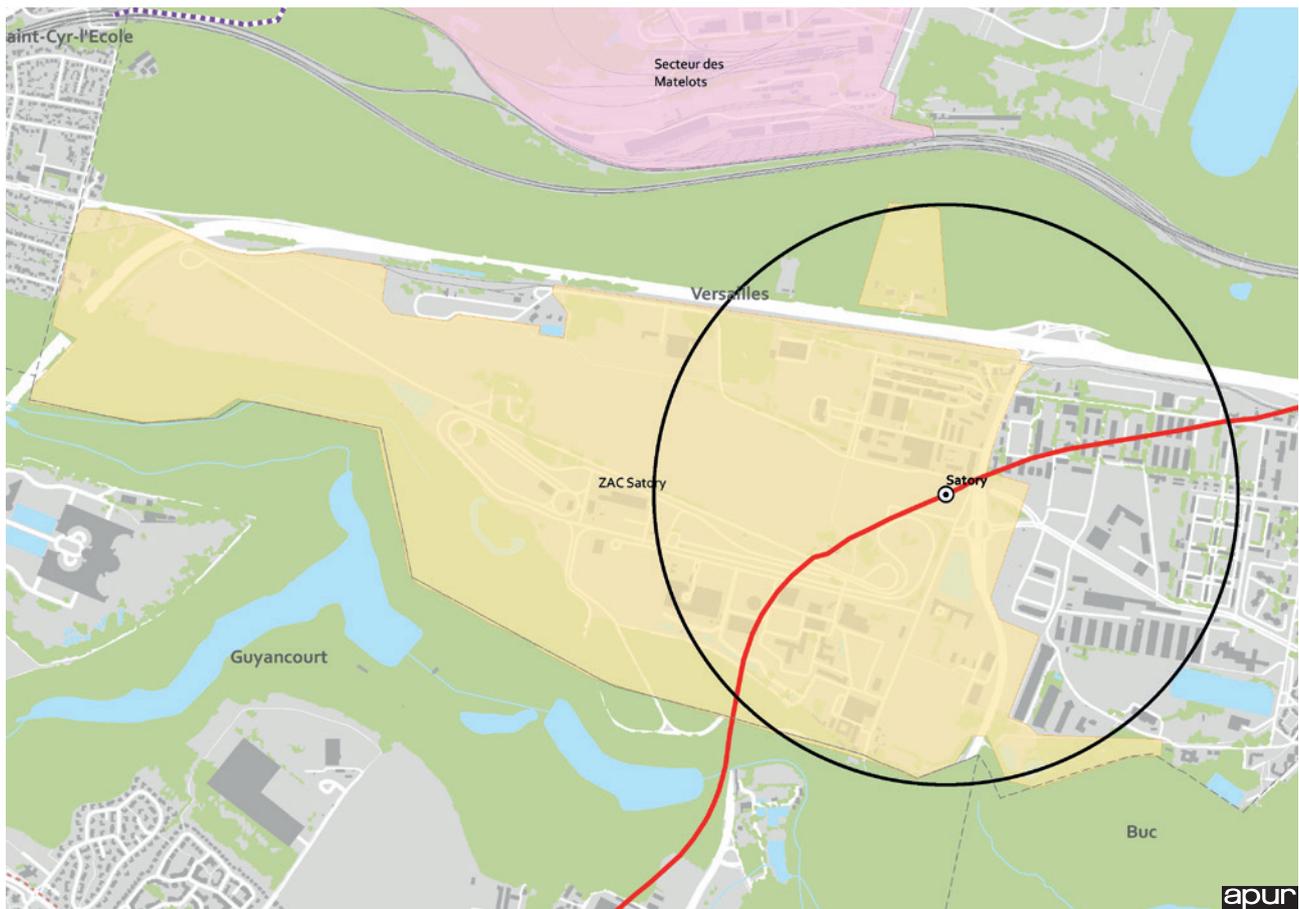
	ZAC Satory ouest	ZAC Charles Renard	ZAC Santos-Dumont	ZAC des Chantiers
Commune	Versailles	Saint-Cyr-l'École	Saint-Cyr-l'École	Versailles
Date d'achèvement (prévision)	2035	2021	2020	2019
Nombre de logements (estimation)	4 000 à 5 000	1 450		228
Logement (m ²) (estimation)		101 500		23 200
dont logements sociaux (m ²) (estimation)				
Bureaux (m ²) (estimation)	80 000			
Activités (m ²) (estimation)	120 000	30 000		24 000
Équipements (m ²) (estimation)	30 000			400
Commerces (m ²) (estimation)	10 000 à 15 000	4 500		1 000
Surface totale (m ²)		65 000		
Maîtrise d'ouvrage	EPAPS	Grand Paris Aménagement		
Maîtrise d'œuvre/ architecte coordinateur	Jean-Pierre Pranas-Descours			

Source: Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, septembre 2016

réalisation : ZAC Charles Renaud et Santos Dumont. La ZAC Charles Renard poursuit des objectifs de reconversion et de reconexion à la ville de l'emprise de l'ancienne base aérienne (25 hectares), restée enclavée et inutilisée jusqu'à présent.

L'extension de la ligne de transports de la Tangentielle Ouest concerne le secteur de projet de la Caserne Pion à Saint-Cyr-l'École qui accueillera à terme deux stations : Saint-Cyr ZAC et Saint-Cyr RER son terminus. Ces nouvelles gares seront connectées aux lignes du RER C et à celles des lignes Transiliens U et N. À ce titre, le secteur des Matelots, situé dans la commune de Versailles, est actuellement à l'étude en vue de l'implantation d'un site de maintenance et de remisage pour les futurs trains de la Tangentielle Ouest. En complément, le futur tram-train (T12) qui reliera Massy à Evry devrait faire l'objet d'une extension jusqu'à Versailles-Chantiers dans une seconde phase de réalisation.

L'arrivée de la ligne 18 du GPE à l'horizon 2030 viendra donc renforcer les connexions entre Versailles et Satory et le futur pôle scientifique et industriel prévu sur le plateau de Saclay.



Projets d'aménagement et de transport

○ périmètre 800m	Projets en cours	Secteur d'aménagement
■ TCSP, TZen : chantier - étude	■ bâti en projet	■ ZAC à l'étude
■ Tramway : chantier - étude	■ bâti requalifié	■ ZAC en cours
■ Métro : chantier - étude	■ bâti réalisé	■ autre secteur de projet en cours
■ RER : étude	■ création d'espace public	■ Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
■ RGPE : étude	■ requalification de l'espace public	■ périmètre d'étude
■ Tangentielle	■ espace vert en projet	■ périmètre de réflexion
■ Tram Sud Express (T12)	■ espace vert privé en projet	

Sources : Apur 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	Définition	Source
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee CLAP 2009 et recensement 2011
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee CLAP 2009 et recensement 2011
3 – Cadre urbain et paysager		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFIP 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m ² pour chauffer 100 m ²	DGFIP 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee recensement 2011
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee recensement 2011
Revenus moyens des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 1 UC pour le premier adulte du ménage - 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus - 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans	Insee RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee recensement 2010, DGFIP au 01/01/2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee recensement 2011
5 – Mobilité et espaces publics		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche)	Insee recensement 2011
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee recensements 1999 et 2011
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² et nb. de logements — permis autorisés	SITADEL 2016
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2016

Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CA	Communauté d'Agglomération
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de Développement Territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
HLM	Habitat à Loyer Modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme Local de l'Habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route Départementale
GPE	Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SIAAP	Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en Commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
UC	Unité de Consommation
VP	Voiture Particulière
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZUP	Zone à Urbaniser en Priorité

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

Monographie du quartier de gare de Satory — Ligne 18

L'observatoire des quartiers de gare est né de la volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse des quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil doit permettre d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

La mise en œuvre de l'observatoire est le résultat d'échanges entre la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France, l'Apur et les collectivités locales concernées par l'arrivée prochaine d'une gare. En 2013 un travail de préfiguration a consisté à établir une sélection parmi tous les indicateurs statistiques disponibles, à en limiter le nombre pour ne conserver que les plus pertinents. Cette étape de préfiguration a permis d'aboutir à une liste d'une cinquantaine d'indicateurs organisés en 6 thématiques : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare, considérés ligne par ligne, permettant de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres.
- Des monographies détaillant les caractéristiques de chaque quartier de gare et le restituant dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne.

Les monographies des quartiers de gare des lignes 14, 15 Ouest, 15 Sud, 15 Est et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers des lignes 17 et 18, dont Satory fait partie.