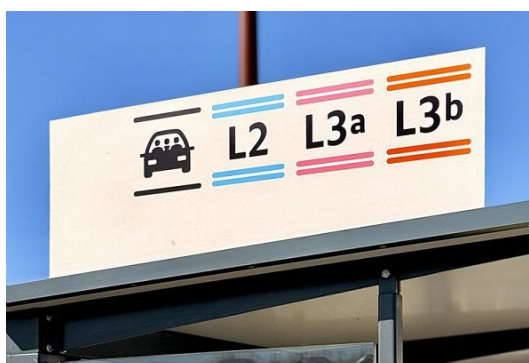
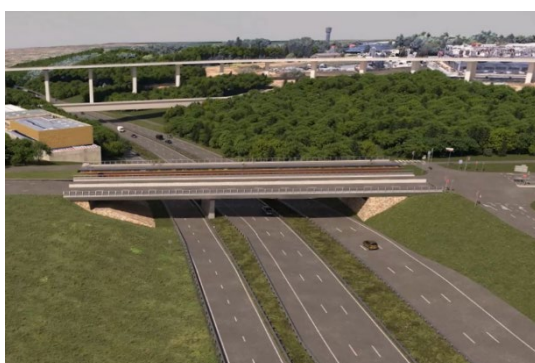


Vision Paris-Saclay 2035

Rapport du groupe de travail sur les mobilités



Juin 2026

TABLE DES MATIERES

OBJECTIFS ET ORGANISATION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	4
Objectifs du groupe de travail sur les mobilités	4
Organisation du groupe de travail	4
Contenu du rapport	5
DES FLUX DE DEPLACEMENTS QUI VONT CONTINUER A CROITRE.....	6
• Paris-Saclay, des perspectives de développement importantes d'ici 2035	6
• Les modes de déplacements diffèrent selon les catégories d'utilisateurs	6
• Un doublement des flux en lien avec le Campus urbain à attendre d'ici 2035.....	6
LE VECU ET LES ATTENTES DES USAGERS DU CAMPUS URBAIN VIS-A-VIS DES CONDITIONS DE MOBILITE	9
Principaux enseignements des verbatims des participants aux focus groups	9
• Les pratiques de mobilité sont différenciées selon différents profils d'utilisateurs du plateau de Saclay.....	9
• Des attentes différentes selon qu'on se déplace vers / depuis le plateau ou sur le plateau de Saclay.....	10
LES TRANSPORTS COLLECTIFS :.....	12
DES AMELIORATIONS RECENTES, UN SAUT QUALITATIF A VENIR	12
Les constats partagés.....	12
• Des usages spécifiques des transports collectifs à Paris-Saclay.....	12
• Des difficultés rencontrées actuellement par les usagers des transports collectifs	12
Des améliorations majeures en cours de mise en œuvre	12
• Sur le RER B, des investissements massifs pour améliorer durablement les conditions de transport	12
• La ligne 18, une amélioration majeure	12
• L'offre de Cars Express en plein développement	13
• L'adaptation en continu du réseau bus.....	14
• Les travaux d'urgence sur le TCSP Massy-Palaiseau - Christ de Saclay	14
En synthèse, les mesures déjà en cours de mise en œuvre permettront un ancrage renforcé de Paris-Saclay dans le réseau structurant de transports collectifs et un saut qualitatif.....	15
Et au-delà ?	15
• Un territoire d'expérimentation pour des services de transports collectifs par véhicules autonomes	15
LA VOITURE RESTERA UN MODE MAJEUR DE DEPLACEMENT.....	27
Les constats partagés.....	27
• La voiture est confrontée à des contraintes, malgré tout relativisées par les automobilistes en comparaison aux transports collectifs.....	27
Les mesures pour favoriser un usage plus durable de la voiture	27

• Harmoniser la politique de stationnement sur voirie sur le Campus urbain.....	27
• Encourager les usages partagés de la voiture.....	27
• Développer et mutualiser le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques	27
LE VELO, UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT A ACCOMPAGNER	31
Les constats partagés.....	31
• Une marge de progression pour l'usage du vélo à Paris-Saclay.....	31
• Des aménagements en faveur du vélo insuffisants ou mal adaptés	31
• Des stationnements vélo nombreux mais pas toujours adaptés ni bien répartis	31
• Une offre de vélos en libre-service qui évolue au gré de la demande.....	31
Les mesures pour favoriser le développement du vélo	32
• Prioriser les aménagements cyclables à réaliser.....	32
• Mettre en place un pilotage renforcé de la réalisation des aménagements	32
• Faciliter l'usage des vélos personnels	32
LA MARCHÉ, LE MODE DU DERNIER KILOMETRE	36
Les constats partagés.....	36
Les mesures à mettre en œuvre.....	36
LA VOIRIE.....	37
Les constats partagés.....	37
Les mesures en cours ou en projet	37
SYNTHESE DES MESURES EN COURS PAR LES ACTEURS EN CHARGE DES POLITIQUES DE MOBILITE ET DES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL	40
• Les mesures récentes ou en cours qui vont améliorer les conditions de mobilité à court et moyen termes	40
• Les propositions complémentaires du groupe de travail	40
• Une réflexion à poursuivre dans le cadre de l'élaboration des Plans locaux de mobilité	40
ANNEXE 1 – COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	41
ANNEXE 2 – COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL 1	42
ANNEXE 3 – COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL 2	48

Objectifs et organisation du groupe de travail

Objectifs du groupe de travail sur les mobilités

Offrir des solutions de mobilité qui répondent aux besoins des actifs, des étudiants et des habitants est indispensable pour accompagner le développement de Paris-Saclay, à la fois territoire stratégique pour la recherche et l'enseignement en France mais aussi lieu de vie en devenir. Dans le cadre de la définition de la Vision 2035 Paris-Saclay, le groupe de travail sur les mobilités s'est attaché à :

- Anticiper les besoins de déplacements en lien avec les projets d'aménagement ;
- Réaliser un état des lieux du vécu et des attentes des usagers et des acteurs du territoire en matière de mobilité ;
- Dresser un état des lieux des politiques de mobilité en cours et à venir par axe de politiques de mobilité (transports collectifs, intermodalité, vélo, marche, mobilités partagées, stationnement, voirie) afin d'identifier les améliorations d'ores et déjà prévues mais aussi les difficultés de mise en œuvre ou les éventuels manques et faire émerger des solutions pour y remédier.

L'approche a principalement été centrée sur le Campus urbain situé sur les communes de Palaiseau, Orsay et Gif-sur-Yvette (secteur des ZAC de Polytechnique, Corbeville et Moulon) car l'urbanisation y est déjà développée et qu'il constitue l'opération d'aménagement de plus grande ampleur de l'Etablissement public d'aménagement Paris-Saclay. Des éclairages ponctuels ont été également apportés sur les autres secteurs de projet situés le long des gares de la future ligne de métro 18, à Guyancourt et à Satory.

Le travail du groupe a porté sur deux axes :

- **Un axe d'état des lieux** des politiques de mobilité déjà à l'œuvre par l'ensemble des acteurs qui en ont la charge afin d'identifier les enjeux et les problématiques à résoudre ;
- **Un axe de propositions** visant, quand cela est apparu nécessaire, à renforcer les actions déjà en cours ou à lister des pistes de nouvelles actions.

Organisation du groupe de travail

Grégoire de Lasteyrie, Vice-Président de la Région Île-de-France chargé des transports, Vice-Président d'Île-de-France Mobilités, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et Maire de Palaiseau a assuré la présidence du groupe.

Laurence Debrincat, Directrice prospective et études à Île-de-France Mobilités et Hervé Schmitt, Directeur adjoint chargé de l'aménagement durable et des transports à la DRIEAT en étaient les co-rapporteurs.

Le groupe a rassemblé :

- **Les acteurs en charge des politiques de mobilité** : Île-de-France Mobilités, l'Etat représenté par la DRIEAT, les départements des Yvelines et de l'Essonne, les communautés d'agglomération Paris-Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines Versailles Grand Parc, les villes de Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Guyancourt et Versailles, la Région Île-de-France, la Société des Grands Projets ;
- **Des usagers du plateau de Saclay** (associations d'usagers des transports collectifs, de cyclistes et de piétons, association POLVI rassemblant les laboratoires publics et privés du cluster Paris-Saclay, représentants des élèves du plateau) pour connaître le ressenti et les attentes vis-à-vis des conditions de déplacements.

La liste détaillée des participants figure en annexe.

Le groupe s'est réuni le 9 avril et le 22 mai 2026.

Contenu du rapport

Le présent rapport est constitué :

- d'une présentation des constats, des attentes et des propositions organisée selon les thématiques suivantes :
 - évolution des flux de déplacements en lien avec les projets d'aménagement de l'EPAPS ;
 - vécu et attentes des usagers du Campus urbain ;
 - approche par axe des politiques de mobilité : transports collectifs, voiture, vélo, marche, voirie ;
 - pour chacune des thématiques ci-dessus, le rapport est complété par les données analysées et les cartographies produites pour les présentations faites lors des séances du groupe de travail.
- d'une synthèse des mesures en cours de mise en œuvre par les acteurs en charge des politiques de mobilité et des propositions du groupe de travail et du cadre dans lequel des suites pourront être données aux propositions.
- d'annexes :
 - Liste des participants au groupe de travail ;
 - Compte-rendus des deux séances du groupe de travail.

Des flux de déplacements qui vont continuer à croître

► Paris-Saclay, des perspectives de développement importantes d'ici 2035

Un recensement de l'avancement des projets d'aménagement a été réalisé pour quantifier les évolutions à venir à partir de données fournies par l'EPAPS et la CPS ainsi que d'un appui méthodologique de l'Institut Paris Region.

Sur le Campus urbain,

- Les déménagements et implantations d'établissements d'enseignement supérieur sont tous réalisés, le nombre d'étudiants est désormais stabilisé.
- Il est encore prévu une forte croissance des emplois, de l'ordre de 70 % au total, dans les trois quartiers Polytechnique, Corbeville et Moulon.
- La création de logements familiaux et étudiants devrait également être importante. La part des étudiants pouvant être logés sur place pourrait ainsi passer de 30 % actuellement à 60 %.

► Les modes de déplacements diffèrent selon les catégories d'utilisateurs

L'enquête réalisée par IPSOS-BVA pour la Région Île-de-France (mai 2026) montre des profils modaux nettement différenciés. À la question « Comment venez-vous généralement à Paris Saclay ? » posée auprès d'interrogés n'habitant pas à Paris-Saclay, les résultats ont été les suivants :

- Les étudiants utilisent majoritairement les transports collectifs (pour près de 80% des déplacements vers ou depuis le Campus urbain) ;
- Les actifs les utilisent à part égale avec la voiture ;
- Le vélo est pour le moment très peu utilisé (1% des déplacements pour se rendre à Paris-Saclay).

Ces résultats sont à nuancer, notamment concernant la part des modes actifs. En effet, le résultat est influencé par la typologie des répondants et la nécessité de sélectionner uniquement son mode de transport dominant, excluant notamment les vélotaxeurs irréguliers et la marche, empruntée de fait sur une partie au moins de tous les déplacements.

En complément, le Collectif Vélo Île-de-France a transmis des données propres à certains établissements ou entreprises du plateau laissant apparaître une part modale plus forte pour le vélo, allant de 2 % à 20%.

► Un doublement des flux en lien avec le Campus urbain à attendre d'ici 2035

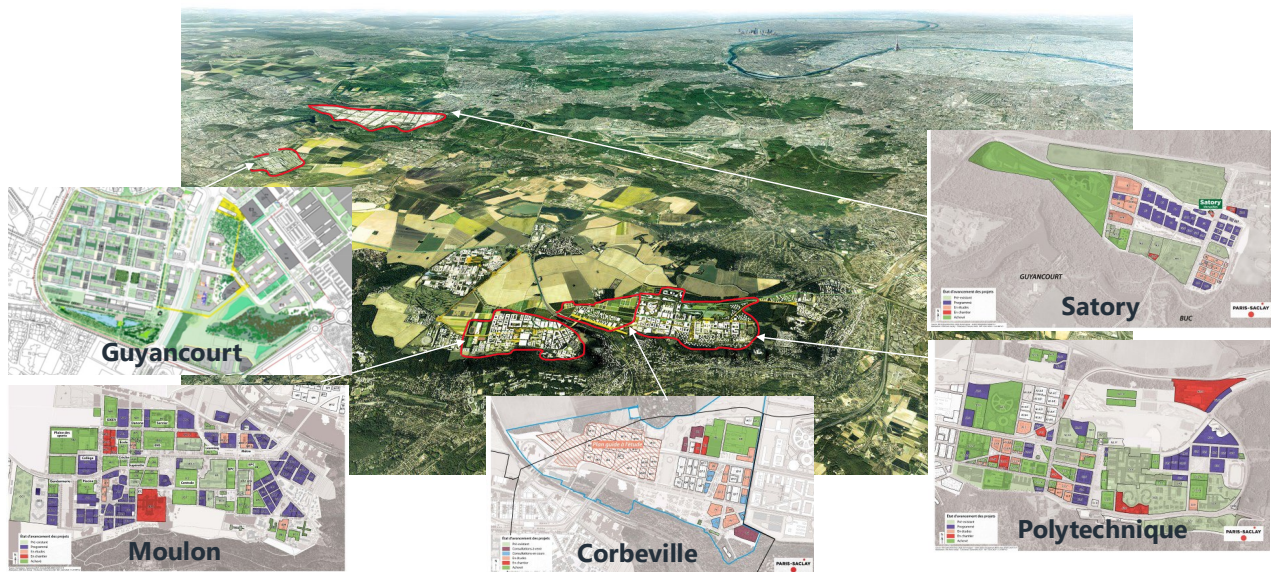
Compte tenu du poids relatif des emplois, des habitants et des étudiants, on peut anticiper un doublement des flux en lien avec le plateau dans les 10 ans à venir.

L'enjeu de capter ces flux sur les modes alternatifs à la voiture ou à la voiture solo est donc majeur sur le plan environnemental et pour éviter d'aggraver la congestion sur des voiries qui sont déjà fortement sollicitées.

Ces analyses engagées dans le cadre du groupe de travail ont vocation à se poursuivre afin de disposer de prévisions actualisées régulièrement et d'anticiper les flux sur les réseaux de transport notamment pour adapter l'offre de transports collectifs sur le réseau de bus ou sur la ligne 18.

Projets d'aménagement

Un territoire de projets constitué de cinq Zones d'aménagement concerté



Projet d'aménagement

Le Campus urbain, des enjeux de mobilité spécifiques

Un territoire particulier

- Par sa topographie sur un plateau
- Par sa situation au sein de l'Île-de-France
- Par son implantation entourée des Terres Protégées du Plateau de Saclay



Abords de CentraleSupélec

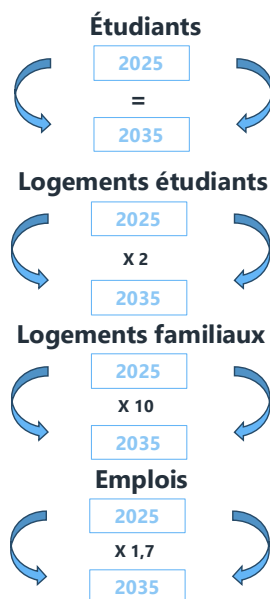


Logements familiaux



Terres agricoles protégées

Projets d'aménagement



Perspectives de développement sur le Campus urbain à la date des travaux du groupe



Projets d'aménagement

A l'avenir, une part d'étudiants logés sur place qui va croître

Places d'études et logements étudiants programmés



Près de 20 000 étudiants sur le Campus urbain

- Le nombre d'étudiants est désormais stabilisé.
- La part des étudiants logés sur le Campus par rapport à ceux qui ne peuvent s'y loger devrait s'inverser au vu des programmes de logements étudiants.

Le vécu et les attentes des usagers du campus urbain vis-à-vis des conditions de mobilité

Une étude qualitative a été confiée par Île-de-France Mobilités à l'institut IFOP qui l'a réalisée fin avril 2026 auprès de cinq focus groups :

- des étudiants résidant sur le plateau de Saclay,
- des étudiants non-résidents mais fréquentant le plateau de Saclay,
- des salariés académiques du plateau de Saclay (chercheurs, personnels),
- des salariés des entreprises du plateau de Saclay, des habitants du plateau de Saclay.

Cette étude a confirmé le ressenti exprimé par les participants au groupe de travail.

Principaux enseignements des verbatims des participants aux focus groups

› Les pratiques de mobilité sont différenciées selon différents profils d'usagers du plateau de Saclay

Les habitants des communes proches du plateau : une mobilité principalement dépendante de la voiture

- Pour les habitants des communes voisines, la voiture reste le mode de déplacement le plus naturel pour accéder au plateau, notamment pour des usages ponctuels : hôpital, équipements sportifs, commerces, restaurants ou services. Les principales contraintes concernent la congestion sur les grands axes, en particulier la N118 et la D36, ainsi que les travaux et les difficultés de stationnement.

Les salariés du plateau : la recherche d'un trajet fiable et maîtrisable

- Les salariés privilégient également la voiture, jugée plus efficace pour sécuriser les trajets domicile-travail et maîtriser les horaires. Le covoiturage constitue une alternative appréciée, mais encore fragile en raison de la dépendance des horaires, des conducteurs disponibles et de la régularité des trajets. Lorsque les salariés doivent recourir aux transports en commun, les correspondances, l'affluence en gare et la saturation des bus renforcent le sentiment d'un mode moins fiable et plus contraignant.

Les étudiants résidant sur place : des difficultés surtout pour quitter le plateau

- Les étudiants résidant sur le plateau rencontrent peu de difficultés pour leurs déplacements quotidiens vers leur lieu d'étude, mais davantage lorsqu'ils souhaitent en sortir, notamment le soir, le week-end ou pendant les vacances. Leurs trajets reposent largement sur la combinaison bus + RER B, avec une forte dépendance à quelques lignes structurantes. La faible fréquence des bus en heures creuses, leur saturation à certains moments et l'éloignement des gares conduisent parfois les étudiants à marcher jusqu'aux gares RER B du Guichet ou de Lozère, une solution jugée pénible lorsqu'ils sont chargés ou rentrent tard.

Les étudiants ne résidant pas sur le plateau : une forte exposition aux aléas des transports en commun

- Les étudiants qui ne résident pas sur le plateau sont parmi les plus dépendants des transports collectifs. Leurs trajets se composent souvent de plusieurs étapes — métro, RER ou bus, puis correspondance vers le campus — ce qui les rend particulièrement vulnérables aux perturbations. Les difficultés se concentrent autour du RER B, de l'affluence à la gare de Massy-Palaiseau, de la saturation des bus aux heures d'arrivée et de sortie des cours et des temps d'attente parfois importants. Une fois sur place, leur mobilité interne reste limitée : ils viennent principalement pour les cours, restent sur leur campus, puis repartent.

Les habitants des logements familiaux du plateau : une dépendance forte à la voiture

- Pour les habitants des logements familiaux du plateau, la voiture est centrale, à la fois pour les déplacements du quotidien et comme solution de rabattement vers les gares RER. Elle permet de gérer les contraintes familiales, les courses, les accompagnements ou les trajets vers des équipements éloignés. Le bus + RER reste utilisé, mais plutôt pour des trajets anticipés ou moins contraints. Cette dépendance à la voiture s'accompagne néanmoins de certaines difficultés : bouchons, stationnement près des gares ou des équipements, coût du parking et impossibilité, pour certains usages, de se passer totalement d'un véhicule.

➤ Des attentes différentes selon qu'on se déplace vers / depuis le plateau ou sur le plateau de Saclay

Le territoire du Campus urbain incarne l'excellence académique, la modernité et l'innovation mais il souffre d'un isolement géographique qui en complique l'accessibilité, d'autant plus que l'offre de transport est perçue comme insuffisante au regard de son développement rapide.

Les principales difficultés rencontrées pour accéder au plateau de Saclay sont :

- pour la voiture : la congestion routière, particulièrement aux heures de pointe (N118 et D36) les déviations fréquentes occasionnées par les nombreux travaux, et pour certains des problèmes de stationnement sur le plateau,
- pour les transports en commun : la forte dépendance à un RER B jugé peu fiable, des lignes de bus souvent saturées (4606, 4614), notamment au départ de la gare de Massy-Palaiseau, une fréquence insuffisante aux heures creuses, le week-end et durant les vacances scolaires, et une intermodalité RER + bus incontournable qui complexifie et rallonge les trajets,
- pour les déplacements à pied : le fort dénivelé entre la vallée et le plateau, particulièrement quand on est chargé, et un sentiment d'insécurité le soir quand les itinéraires sont isolés.

Une fois sur le plateau, les usagers se déplacent relativement peu. La marche à pied (itinéraires piétons fluides dans les quartiers du Moulon et de Polytechnique), la voiture (autonomie et praticité si on est à plusieurs ou chargé) et le vélo (pistes cyclables autour des campus, relative planéité, et rapidité pour les longues distances) sont les modes qui apparaissent les mieux adaptés aux déplacements intra-plateau. En revanche, le bus fait l'objet de nombreuses réserves : arrêts trop distants les uns des autres et parfois déplacés (travaux), attente souvent longue, retards, conduite trop rapide.

D'où de nombreuses attentes d'évolution :

Pour accéder au plateau de Saclay

1. Renforcer et fiabiliser l'offre Bus
2. Des liaisons plus directes depuis les gares
3. Désengorger la circulation routière
4. Fluidifier l'intermodalité (synchroniser les horaires RER-Bus, Parkings Relais...)

Pour circuler sur le plateau de Saclay

1. Une offre de mobilités douces en libre-service (VAE, trottinettes électriques)
2. Renforcer le maillage des Bus
3. Améliorer la fréquence et la régularité des Bus
4. Assurer la continuité des pistes cyclables

L'arrivée prochaine de la ligne 18 contribuera à réduire de nombreuses difficultés (engorgement des bus vers le plateau, alternative au RER B pour rejoindre Paris, meilleure liaison de banlieue à banlieue, optimisation des déplacements sur le plateau), mais ne solutionnera pas tout pour tous.

D'où l'attente de deux initiatives clés pour optimiser l'efficacité de cette nouvelle ligne 18 :

- garantir un rabattement efficace vers les gares de la ligne 18 (parkings relais, consignes vélos sécurisées, desserte Bus renforcée),
- développer des moyens de diffusion vers le plateau (vélos et trottinettes en libre-service à proximité des gares avec une tarification attractive si couplée avec un abonnement Navigo).

Usage des modes de déplacement

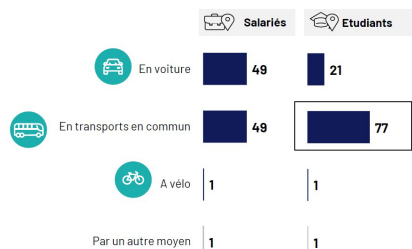
Des modes de déplacements différenciés selon les profils

Question : Comment venez-vous généralement à Paris Saclay ? – Une seule réponse possible

Base : A ceux qui n'habitent pas à Paris Saclay

Enquête pilotée par la Région Île-de-France (Mai 2026)

Réalisée auprès d'environ 350 salariés travaillant sur le territoire de Paris Saclay et 330 étudiants sur le campus de Paris Saclay



Contribution complémentaire du Collectif Vélo Île de France :

- 17 établissements ou entreprises du Campus urbain interrogés via leurs référents vélo
- Des parts modales vélos supérieures : de 2% à 20%



Les transports collectifs : des améliorations récentes, un saut qualitatif à venir

Les constats partagés

› Des usages spécifiques des transports collectifs à Paris-Saclay

Les usagers des transports collectifs sont en majorité des étudiants. Le taux de validation par des forfaits imagine R est élevé en comparaison avec le reste de l'Île-de-France (52% des validations en jours ouvrés contre 23% en moyenne).

La répartition des flux en transports collectifs au cours de l'année reflète la composition socio-démographique du plateau avec très peu de déplacements le week-end ou aux périodes de vacances des établissements d'enseignement.

La géographie des déplacements en transports collectifs est contrainte par l'organisation du réseau. Les origines des déplacements ayant pour destination le Campus urbain sont localisées principalement le long du RER B et du sud parisien, à proximité immédiate du Campus urbain ainsi que dans les secteurs un peu plus éloignés mais reliés par bus ou tramway (Massy, Les Ulis, Vélizy-Villacoublay, Evry-Courcouronnes, Saint-Quentin-en-Yvelines).

› Des difficultés rencontrées actuellement par les usagers des transports collectifs

Les enseignements de l'étude qualitative par focus groupes réalisée par l'IFOP et les retours des participants au groupe de travail convergent tous vers les mêmes constats :

- Les temps de parcours pour rejoindre le Campus urbain sont longs ;
- Le RER B est une ligne fragile ;
- La surcharge des bus est critique aux heures de pointe ;
- Les étudiants pointent également le manque d'offre lors des retours dans les logements étudiants le dimanche soir, d'autant plus lors des phases de travaux du RER B ;
- Il y a un manque d'offre bus pour rejoindre l'hôpital Paris-Saclay depuis la vallée.

Des améliorations majeures en cours de mise en œuvre

› Sur le RER B, des investissements massifs pour améliorer durablement les conditions de transport

Le plan d'urgence mis en place en 2023 a déjà permis un gain de 4 points de régularité en 2 ans grâce à des mesures permettant d'améliorer des conditions d'exploitation de la ligne.

Pour améliorer durablement sa performance, des investissements massifs de près de 3 milliards d'euros sont en cours avec :

- Le remplacement du matériel roulant par des trains de nouvelle génération MI20 qui outre la fiabilité et le confort d'un matériel neuf apportera une augmentation de capacité ;
- Un nouveau système d'exploitation NExTEO qui permettra une amélioration de 3 à 4 points de la ponctualité.

L'amélioration de la qualité de service du RER B sera importante à l'horizon 2035 mais la période transitoire, pendant laquelle ces mesures seront déployées, constituera un facteur temporaire de fragilité dans les années à venir.

› La ligne 18, une amélioration majeure

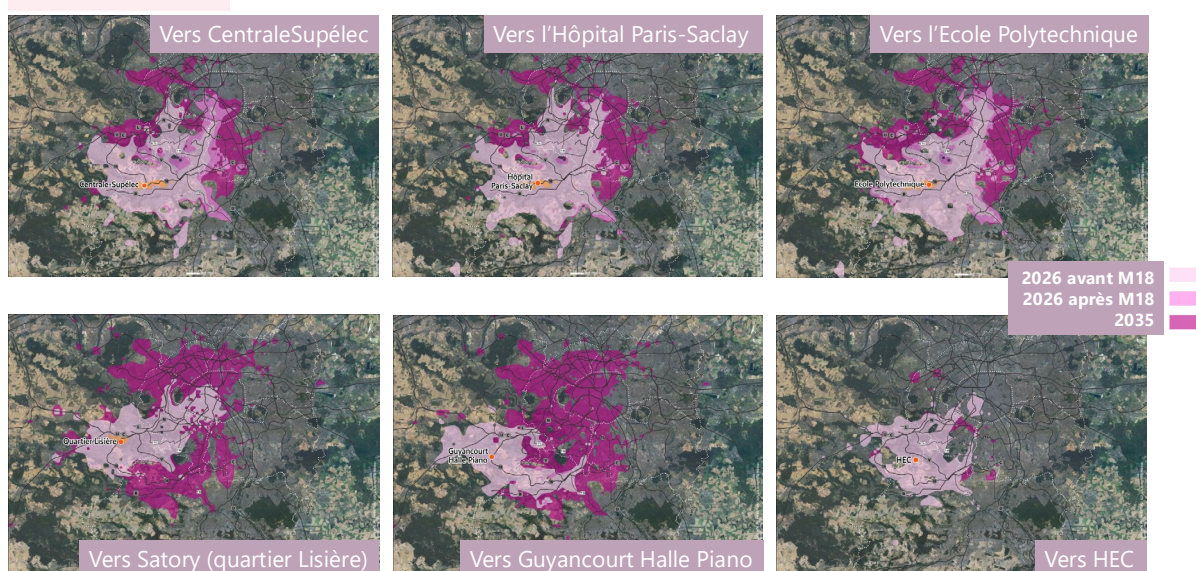
La ligne 18 irriguera les différents secteurs de projets de l'EPAPS par ses cinq gares qui seront mises en service progressivement : Polytechnique, Université Paris Saclay, Christ de Saclay, Guyancourt et Satory.

La ligne 18 offrira un saut qualitatif majeur dans la desserte par rapport à l'accès actuel au plateau par des bus surchargés. Elle permettra des gains de temps de trajet grâce à une vitesse élevée. Elle répondra aux enjeux de capacité, objectif particulièrement attendu par les usagers des bus qui doivent parfois laisser passer plusieurs bus surchargés avant de pouvoir monter à bord. Elle offrira également un service de qualité quelle que soit la période horaire et le jour de l'année : il est, en effet, prévu un métro toutes les 5 minutes aux heures de pointe et, au maximum toutes les 10 minutes aux heures creuses dès la première phase Massy-Palaiseau – Christ de Saclay.

Le constat de l'amélioration qu'apportera la ligne 18 est largement partagé mais les usagers du plateau ne pensent pas qu'elle résoudra toutes les difficultés. La réussite de l'intermodalité sera effectivement essentielle pour qu'elle bénéficie à un public plus large que les seuls voyageurs résidant, travaillant ou étudiant à proximité immédiate des gares. Les équipements nécessaires à cette intermodalité ont bien été prévus et seront opérationnels dès la mise en service de la ligne, qu'il s'agisse des gares routières et arrêts de bus, des parkings relais pour les voitures ou des stationnements vélo.

Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)



La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe.

► L'offre de Cars Express en plein développement

Trois lignes express (5154, 9105, 9108) desservent déjà le Campus urbain, permettant d'assurer des liaisons depuis le sud Essonne et les Yvelines. Une ligne y sera prolongée à la mise en service de la ligne 18 (9102), une autre sera créée depuis Rambouillet et une ligne est en projet depuis le Pont de Sèvres à Boulogne.

Le développement de cette offre est couplé à des pôles d'échanges multimodaux routiers permettant le rabattement vers ces lignes depuis des vastes territoires en bus ou en voiture ainsi qu'à la mise en place de voies réservées (déjà existante sur A10 et en projet sur la RN118). Ainsi, les lignes de car express assurent une desserte complémentaire au réseau ferré pour des déplacements de moyenne-longue distance.

» **L'adaptation en continu du réseau bus**

Le réseau de bus verra sa fonction de desserte locale se renforcer pour les liaisons plateau-vallée en lien avec le Campus urbain et pour la desserte fine du Campus urbain Est-Ouest en complément du métro. La restructuration bus qui accompagnera les mises en service successives du métro 18 prend en compte ces enjeux en termes de liaisons et de niveau d'offre.

Il subsiste toutefois la question de l'amélioration du lien entre les Ulis et le plateau de Saclay (en particulier pour rejoindre l'hôpital Paris-Saclay). Cette amélioration est dépendante de travaux de voirie dans Orsay qui ne pourront être réalisés avant plusieurs mois.

Enfin, pour pouvoir continuer à faire évoluer la desserte bus vers le Campus urbain et au-delà des lignes déjà prévues, il pourrait être nécessaire de disposer de plus de postes à quai au niveau de la gare Université Paris Saclay.

» **Les travaux d'urgence sur le TCSP Massy-Palaiseau - Christ de Saclay**

Un tragique accident avec un bus de la ligne 4609 s'est produit le 16 avril 2026 qui a causé la mort d'un élève de CentraleSupélec traversant le TCSP devant le Lumen. Sans attendre les conclusions de l'enquête, Île-de-France Mobilités a diligenté un audit flash et des travaux d'urgence ont été réalisés au niveau de la traversée piétonne concernée. Deux audits portant sur l'ensemble du linéaire du TCSP sont en cours sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités et de la CPS pour identifier et réaliser au plus vite les mesures de sécurisation qui seraient nécessaires par ailleurs.

Par ailleurs, la question de l'abandon du projet de bouclage du TCSP sur sa partie manquante dans le quartier Polytechnique a été posée par le groupe de travail. Son utilité n'étant plus avérée avec la mise en service de la ligne 18, l'abandon de ce projet fait désormais consensus. Il conviendra toutefois d'en préciser les modalités puisqu'il est inscrit au SDRIF-E.

En synthèse, les mesures déjà en cours de mise en œuvre permettront un ancrage renforcé de Paris-Saclay dans le réseau structurant de transports collectifs et un saut qualitatif



La mise en service de la ligne 18 du métro et sa connexion avec la ligne 14 à Aéroport d'Orly, la mise en service de la ligne 15 via sa correspondance avec le RER B, ainsi que la création des lignes de Cars Express permettront des temps d'accès améliorés mais qui resteront toutefois longs.

Environ un quart de la population francilienne pourra rejoindre le Campus urbain en moins d'une heure. Depuis les secteurs d'aménagement de l'EPAPS, où les logements familiaux ont vocation à se développer, il sera possible d'atteindre environ un tiers des emplois franciliens.

C'est surtout le ressenti des voyageurs par rapport à la situation actuelle des transports collectifs qui devrait radicalement changer. Les trajets dans la ligne 18 seront bien plus confortables qu'en bus. Les correspondances seront fluides et il n'y aura plus de crainte de ne pas pouvoir monter dans le métro contrairement aux bus. Par ailleurs, les bus locaux qui permettent d'accéder au plateau de Saclay depuis la vallée verront leur charge diminuer.

Et au-delà ?

► Un territoire d'expérimentation pour des services de transports collectifs par véhicules autonomes

Le plateau de Saclay pourrait être un territoire favorable pour le déploiement d'une nouvelle expérimentation alors que les progrès technologiques récents permettent d'envisager la mise en place de véritables services de mobilité collective d'ici quelques années.

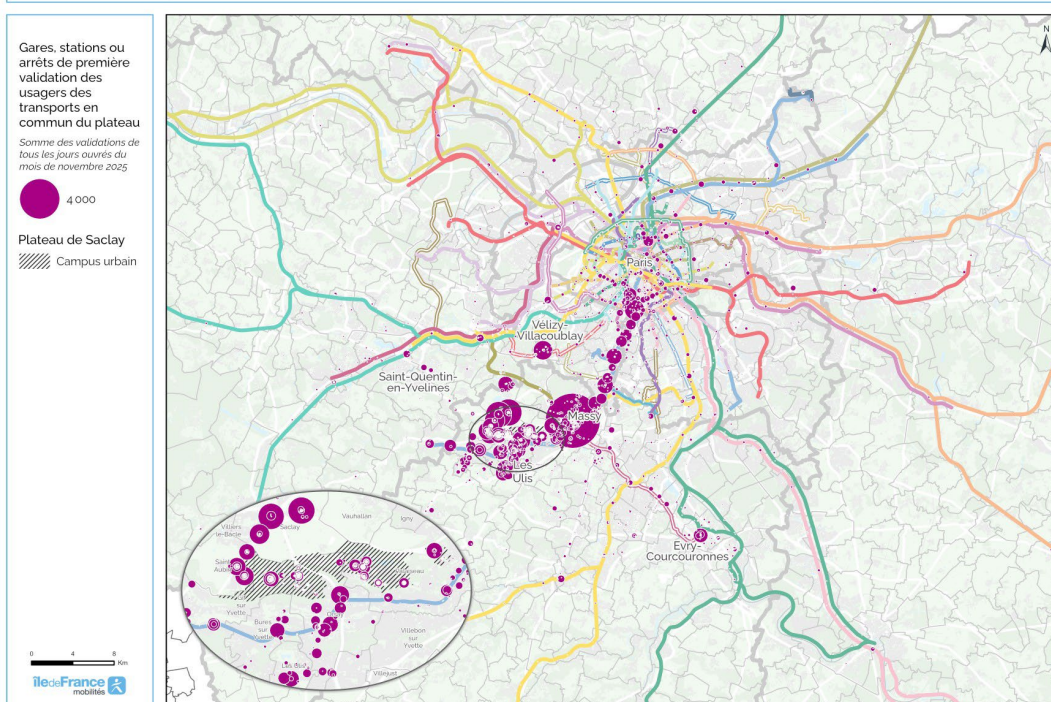
Transports collectifs

Une géographie des déplacements en transports collectifs contrainte par l'organisation du réseau

Des origines localisées principalement :

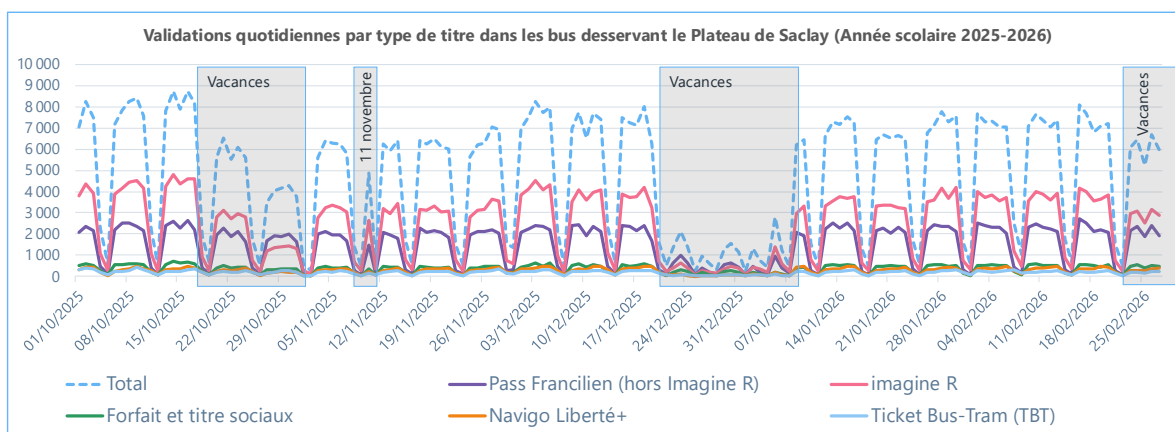
- Le long du RER B et du sud parisien
- A proximité immédiate du Campus urbain
- Dans les secteurs un peu plus éloignés mais reliés par bus ou tramway : Massy, Les Ulis, Vélizy-Villacoublay, Evry-Courcouronnes, Saint-Quentin-en-Yvelines

Lieu de première validation dans les transports collectifs avant l'arrivée au campus urbain



Transports collectifs

Un usage spécifique des transports collectifs



- En moyenne, 7 200 validations dans les bus aux arrêts sur le plateau de Saclay un jeudi en semaine.
- Une répartition au cours de l'année qui reflète la composition territoriale du plateau : très peu de déplacements le week-end ou aux périodes de vacances des établissements d'enseignement.
- Une part importante de forfaits imagine R en comparaison avec le reste de l'Île-de-France (52% des validations en jours ouvrés contre 23%)

Transports collectifs



Un plan d'action pour restaurer la performance de la ligne



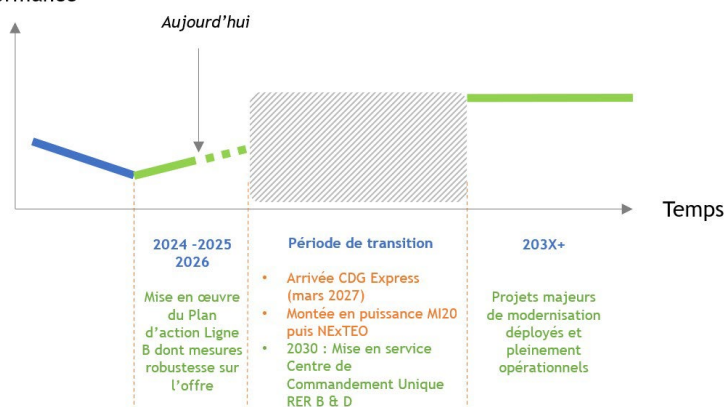
Depuis 2023

- Meilleure gouvernance RATP / SNCF
- Amélioration de l'exploitation du tunnel commun RER B et D
- Meilleure réactivité pour la gestion des incidents d'exploitation
- Amélioration des processus de maintenance du matériel roulant

Transports collectifs

Des investissements massifs pour améliorer durablement la performance de la ligne

Ponctualité et performance



Nouveau matériel roulant M120

- 146 rames de nouvelle génération
- +20% de places assises
- Des voitures plus larges
- La moitié des places accessibles de plain pied
- Un investissement de 2,5 Mds€

NExTEO

- NExTEO est un outil de signalisation et de contrôle des circulations
- + 3 à 4 points de ponctualité sur les lignes équipées
- 1 Mds€ : équipement des infrastructures
- 240 M€ : équipement des trains

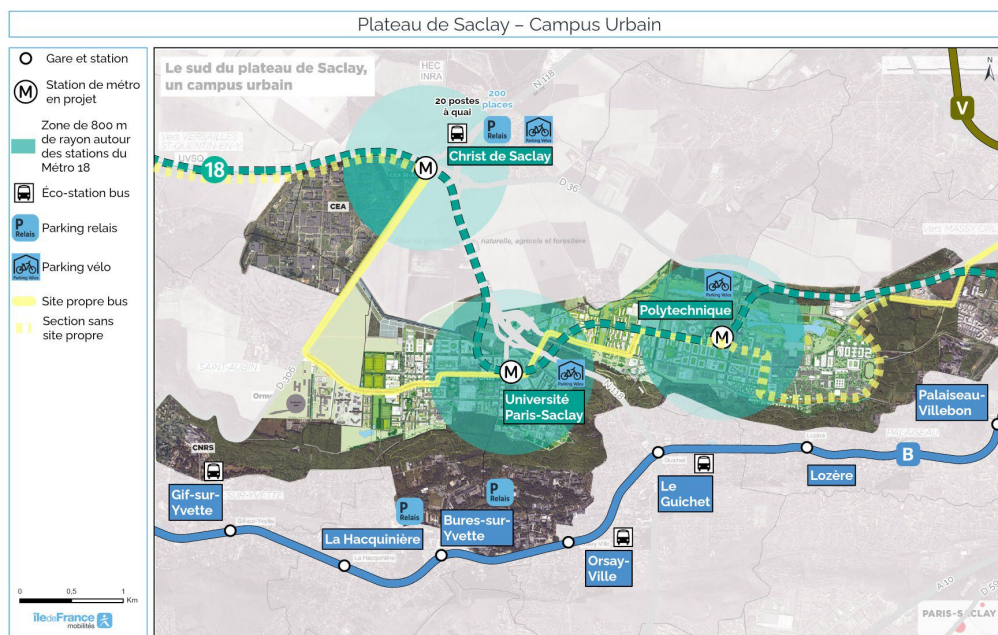
Transports collectifs

Calendrier de mise en service

- 1ère phase (Massy-Palaiseau à Christ de Saclay) : Décembre 2026
- 2ème phase (Massy-Palaiseau à Aéroport d'Orly) : d'ici fin 2027
- 3ème phase (Christ de Saclay à Versailles – Chantiers) : 2030

Source : Société des Grands Projets (SGP) (25/06/2026)

La ligne 18 : une desserte au cœur du campus urbain



Transports collectifs

La ligne 18 : un saut qualitatif de la desserte en transports collectifs

Un matériel roulant offrant espace et confort

- 350 passagers par rame
- Accessible à tous les types de handicap
- Des trains climatisés

Une offre en adéquation avec les flux de déplacements

- toutes les 5 minutes aux heures de pointe à la mise en service
- au maximum, toutes les 10 minutes aux heures creuses



Rame MRV



Intérieur des rames

Transports collectifs

La ligne 18 : un saut qualitatif de la desserte en transports collectifs

2026



Christ de Saclay

Stationnement vélo :

- 80 places en consigne
- 70 places avec arceaux

Éco-station bus : 20 postes à quai

Parking relais provisoire puis 200 places en ouvrage 2028 – extension possible 400 places

Passerelle vers Saclay à l'étude

2026



Université Paris-Saclay

Stationnement vélo :

- 130 places en consigne
- 290 places avec arceaux

Postes à quai pour les bus en voirie

Espaces publics finalisés hors plantations à la mise en service M18

2026



Polytechnique

Stationnement vélo :

- 130 places en consigne
- 290 places avec arceaux

Postes à quai pour les bus en voirie

Espaces publics finalisés hors plantations à la mise en service M18

+ Une maison du vélo

Transports collectifs

La ligne 18 : un saut qualitatif de la desserte en transports collectifs

2030



Guyancourt

Stationnement vélo :

- 180 places en consigne
- 270 places avec arceaux

Éco-station bus : 17 postes à quai + 2 en passage

Parking relais : 570 places

2030



Satory

Stationnement vélo :

- 120 places en consigne
- 160 places avec arceaux

Bus : 8 postes à quai (+2 en réserve)

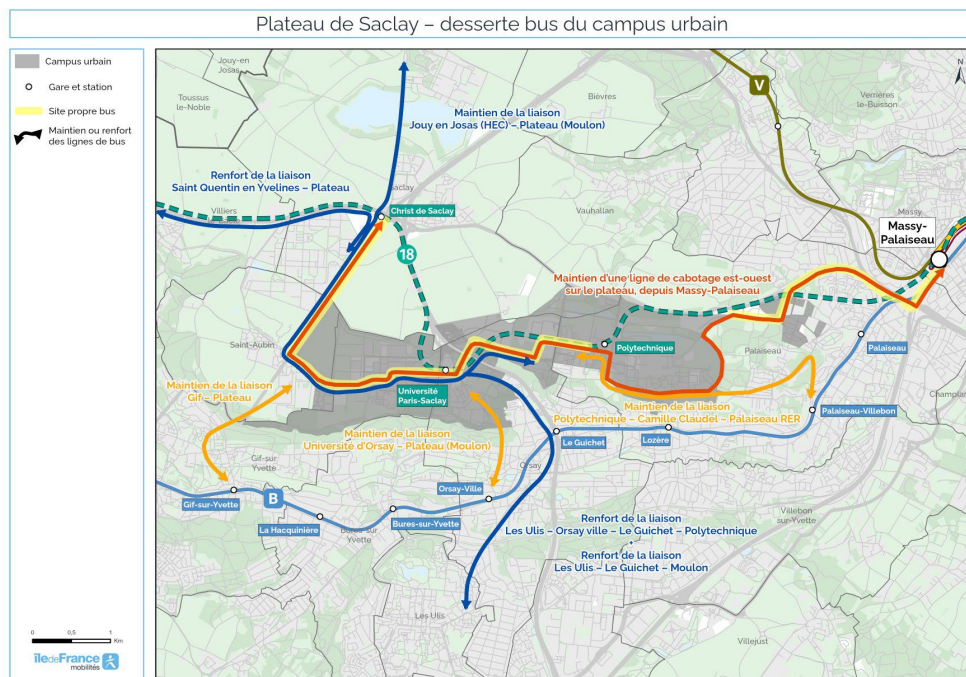
Etude de pôle en cours

Transports collectifs

La desserte bus en accompagnement du développement urbain et du déploiement du M18

Objectifs de la restructuration en lien avec la mise en service du M18 entre Massy-Palaiseau et Christ de Saclay

- Renforcer la desserte Plateau – Vallée depuis les Ullis et Orsay
- Assurer la desserte fine du Campus urbain pour relie les quartiers entre eux et irriguer depuis les gares du M18

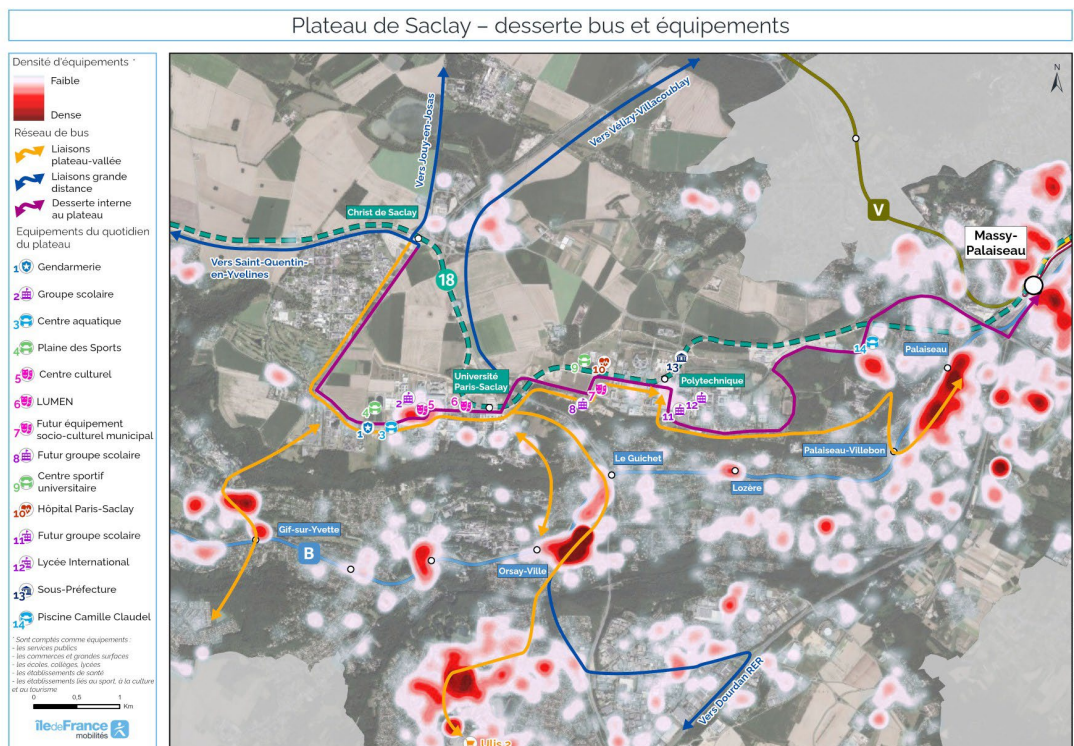


Les restructurations pour les mises en service vers Orly et vers Versailles seront étudiées ultérieurement afin de correspondre au mieux aux besoins.

Transports collectifs

Le réseau de bus : un lien essentiel pour les déplacements du quotidien

- Un accès depuis et vers le plateau aux centres-villes d'Orsay, Palaiseau et les Ullis.
- Un accès direct à des équipements majeurs : centre commercial les Ullis 2, équipements sportifs
- Rabattement vers les gares



Transports collectifs

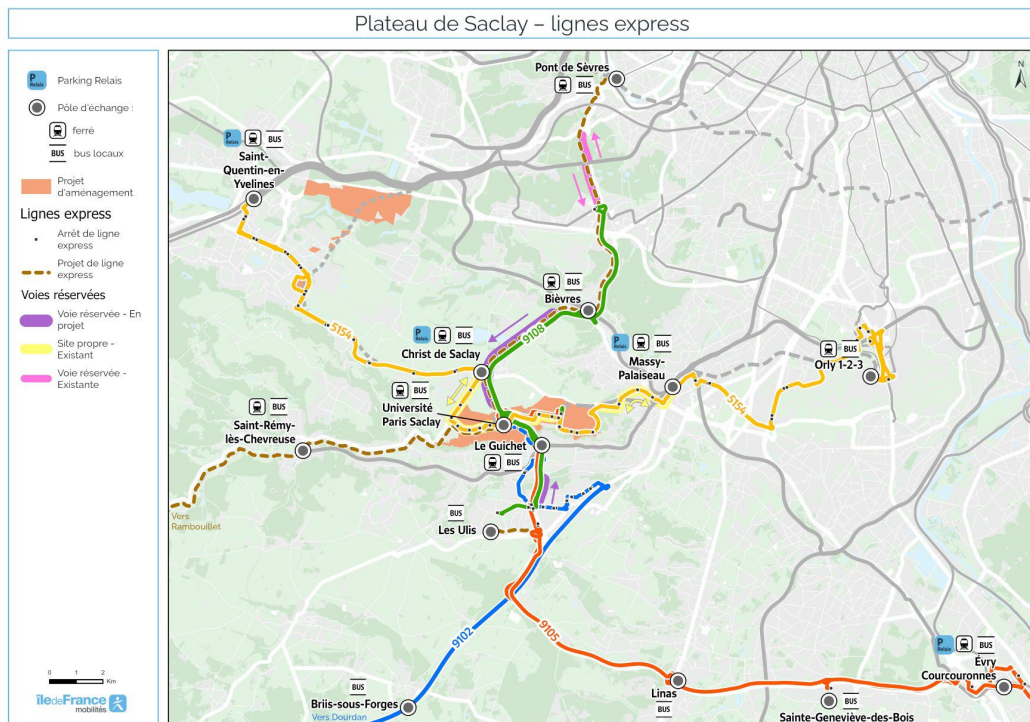
L'ensemble des lignes de car express assurent une desserte complémentaire au réseau ferré pour des déplacements de moyenne-longue distance.

3 lignes express desservent le plateau

- 5154
- 9105
- 9108

Évolution à terme :

- Prolongement de la 9102 du Guichet au plateau
- Création d'une ligne express Pont-de-Sèvres (Boulogne) – Les Ulis via le plateau
- Création d'une ligne express Rambouillet – plateau



Transports collectifs

Site propre bus

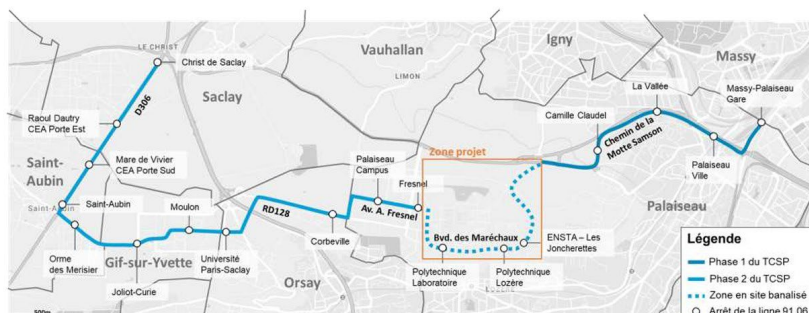
Mesures d'urgence prises suite à l'accident du 16/04 :

- Travaux de mise en sécurité de la traversée piétonne devant le LUMEN réalisés par l'EPAPS pour le compte d'Île-de-France Mobilités

Mesures pérennes en cours d'identification

- 2 audits sur l'ensemble du site propre : Île-de-France Mobilités et CPS portant sur l'ensemble des usages : bus, piétons, cyclistes, voitures et l'ensemble des mesures envisageables (signalisation, aménagement des intersections, vitesse)

L'abandon du bouclage du site propre dans le quartier Polytechnique est partagé par tous les acteurs.



Seul le secteur à l'est de la ZAC polytechnique n'est pas couvert par le site propre

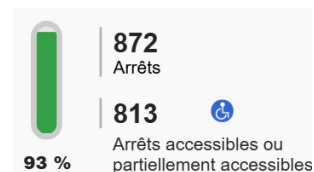
Transports collectifs

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite s'améliore

Gares RER B et futures gares M18 : toutes accessibles

Réseau de bus Paris – Saclay

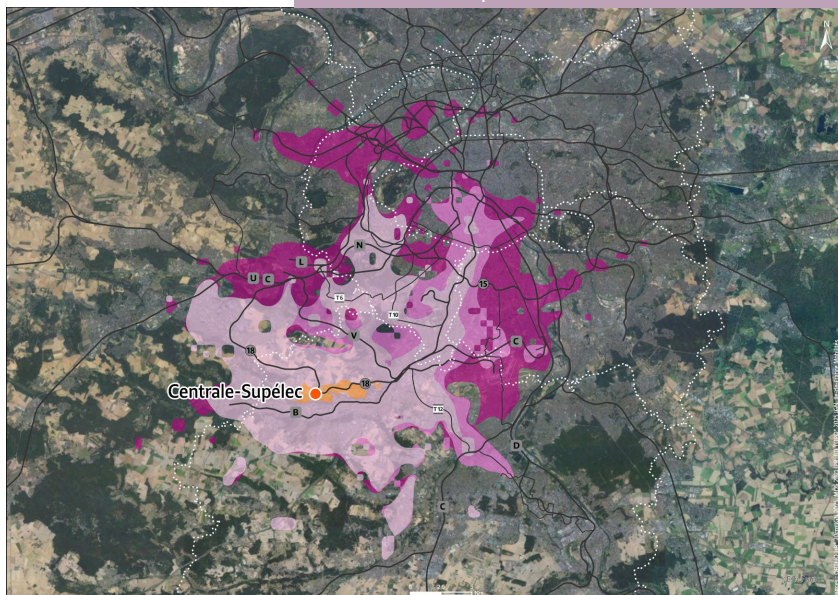
- Lignes de bus accessibles
 - 9 des 16 lignes inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports collectifs sont accessibles = au moins 70% des arrêts déclarés accessibles, 100% des véhicules accessibles et conducteurs formés
- Arrêts de bus accessibles
 - 93 % des arrêts déclarés accessibles ou partiellement accessibles (813 arrêts sur 872) = arrêt déclaré accessible par au moins l'un des transporteurs



Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)

Vers CentraleSupélec



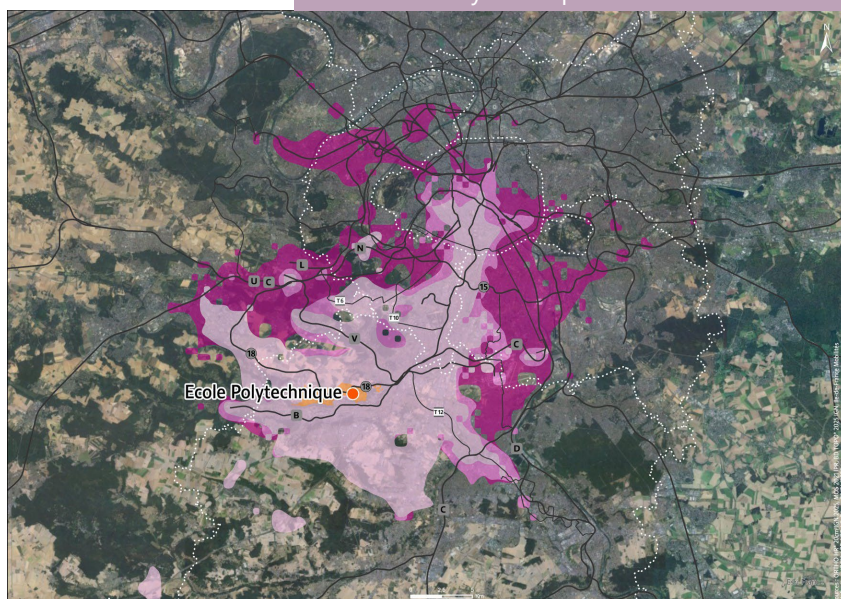
2026 avant M18
2026 après M18
2035

La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe !

Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)

Vers l'École Polytechnique



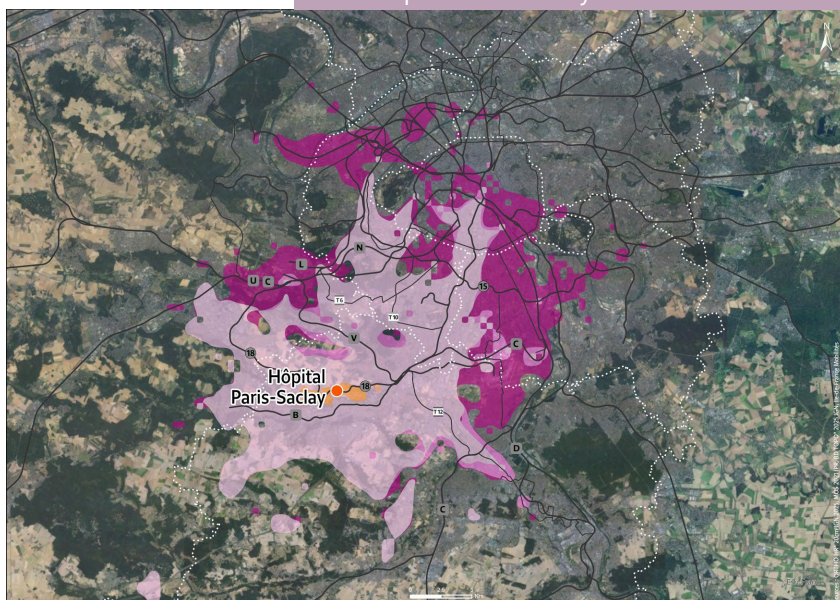
2026 avant M18
2026 après M18
2035

La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe !

Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)

Vers l'Hôpital Paris-Saclay



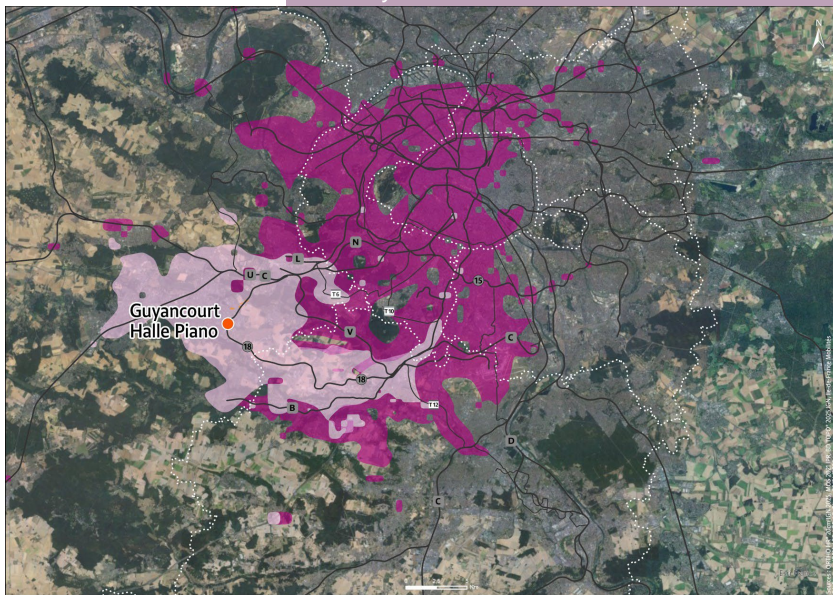
2026 avant M18
2026 après M18
2035

La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe !

Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)

Vers Guyancourt (Halle Piano)



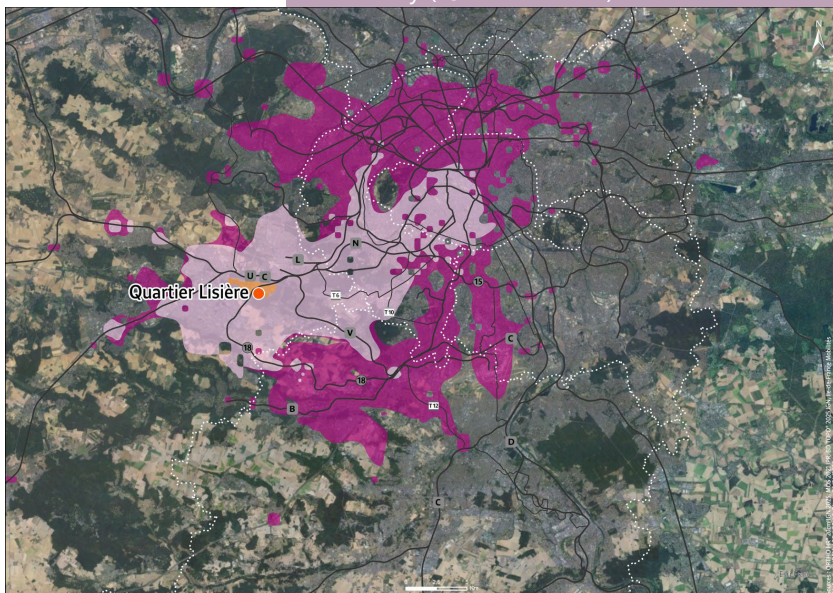
2026 avant M18
2026 après M18
2035

La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe !

Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)

Vers Satory (Quartier Lisière)

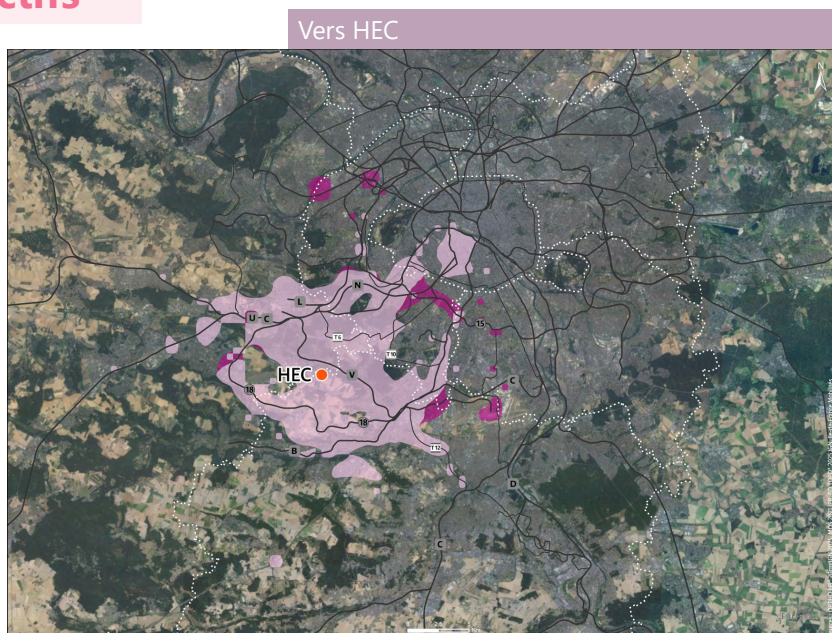


2026 avant M18
2026 après M18
2035

La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe !

Transports collectifs

Territoires où l'accès en transports collectifs est possible en moins d'une heure (à l'heure de pointe du matin)

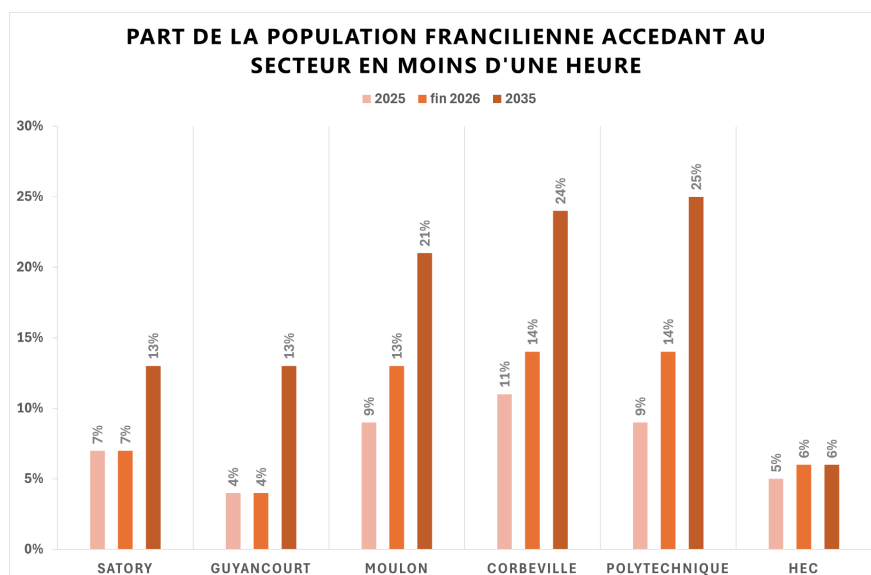


La situation actuelle est théorique. Les temps de parcours sont souvent allongés quand il n'est pas possible de rentrer dans le premier bus qui passe !

Transports collectifs

Un accès facilité à Paris-Saclay pour les Franciliens

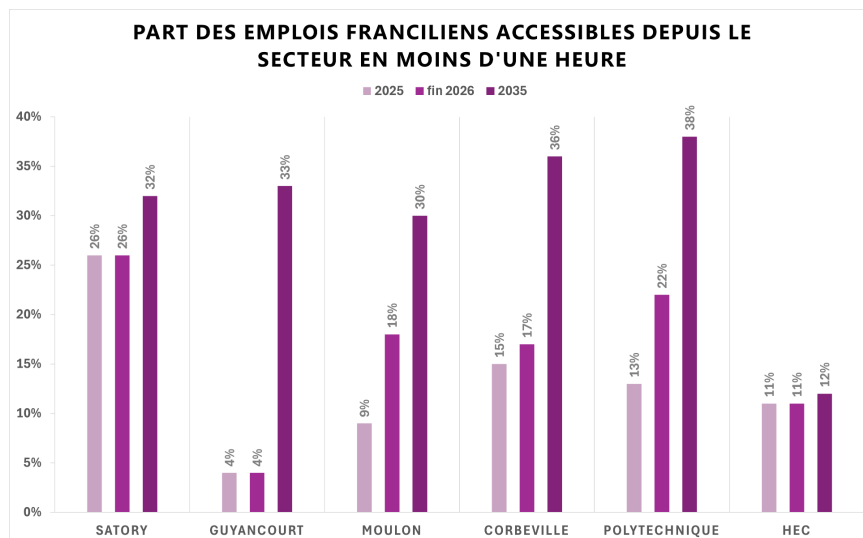
- La part de la population francilienne accédant aux différents secteurs en moins d'une heure est amenée à croître jusqu'à la mise en service complète du Grand Paris Express.



Transports collectifs

Un accès facilité à l'emploi depuis Paris-Saclay

- Le nombre d'emplois accessibles pour les habitants s'installant dans les nouveaux quartiers devient attractif, en particulier à l'horizon de la mise en service de la ligne 15.



Transports collectifs

Constat actuel sur le réseau de bus

La situation actuelle pour les bus n'est pas satisfaisante :

- Croisement complexe des bus à Orsay impactant l'accroissement de l'offre
- Correspondances difficiles en gare du Guichet avec de nombreux bus saturés en heure de pointe



Croisement bus/bus avec circulation sur trottoir rue Charles de Gaulle



Heure de pointe au Guichet, des bus saturés

La voiture restera un mode majeur de déplacement

Les constats partagés

La voiture continuera à jouer un rôle majeur, en particulier pour les salariés, les habitants des logements familiaux du plateau de Saclay et ceux des quartiers situés dans la vallée pour les déplacements où les transports collectifs ne sont pas suffisamment performants.

› La voiture est confrontée à des contraintes, malgré tout relativisées par les automobilistes en comparaison aux transports collectifs

La congestion routière est importante aux heures de pointe sur les voiries structurantes d'accès aux secteurs d'aménagement de l'EPAPS (RN 118 et RD36 en particulier). Toutefois, les usagers la perçoivent comme une contrainte classique quand on vit en Île-de-France ou évitable en se déplaçant en horaires décalés.

Les travaux sur le plateau de Saclay génèrent des détours et des ralentissements mais qui restent acceptables s'agissant d'une situation provisoire.

Sur le Campus urbain, l'offre de stationnement hors voirie est importante. Toutefois, certains étudiants y ont difficilement accès car les parkings qui leur sont autorisés sont éloignés des sites d'enseignement.

Les mesures pour favoriser un usage plus durable de la voiture

› Harmoniser la politique de stationnement sur voirie sur le Campus urbain

Si l'offre de stationnement hors voirie est importante, les emplacements de stationnement sur voirie sont en nombre limité. La réglementation de ces places varie selon les villes (stationnement gratuit, réglementé en zone bleue, payant). Le stationnement « sauvage » sur voirie est favorisé par les emprises chantiers.

L'harmonisation des politiques de stationnement sur voirie sur le Campus urbain est indispensable afin d'éviter des usages détournés à la mise en service de la ligne 18, en particulier le stationnement sauvage par des voyageurs de la gare TGV de Massy ou de l'aéroport d'Orly.

› Encourager les usages partagés de la voiture

Le covoiturage organisé et rémunéré pour le conducteur (via l'application Covoit IDFM d'Île-de-France Mobilités ou les trois lignes de covoiturage mises en place par Île-de-France Mobilités en 2025), s'il reste marginal dans les déplacements réalisés en voiture, est en proportion plus utilisé à Paris-Saclay qu'ailleurs en Île-de-France. Son usage concerne surtout des liaisons difficiles à réaliser en transports collectifs. Le partenariat noué par le passé par certains établissements du plateau avec l'un des opérateurs de covoiturage a certainement favorisé son développement.

Le territoire de Paris-Saclay est l'un des rares en Île-de-France disposant d'un service d'autopartage, labellisé par Île-de-France Mobilités. Ce service s'arrêtera toutefois en fin d'année 2026. Le service régional qu'Île-de-France Mobilités va mettre en place en 2027 pourrait prendre le relais. La Communauté d'Agglomération Paris-Saclay souhaite répondre à l'appel à candidature.

La promotion des offres de covoiturage et d'autopartage par les entreprises et les établissements d'enseignements du plateau sera indispensable pour favoriser leur usage.

› Développer et mutualiser le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques

La poursuite du développement du réseau de bornes de recharge électrique est nécessaire sur le Campus urbain. Un travail de mutualisation de ces dernières est par ailleurs à mener conjointement entre la Communauté d'agglomération Paris Saclay, l'Université Paris Saclay et l'EPAPS.

Voiture

Une offre hors voirie qui semble importante

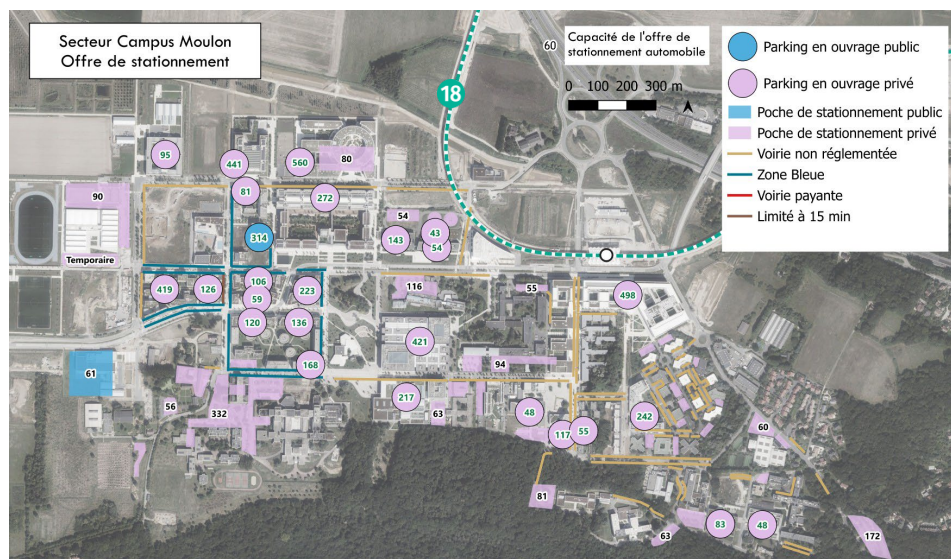
principalement privée pour les salariés

Parkings publics :
parking Effia quartier
Polytechnique, parking
silo quartier Moulon

Des places mises à
disposition également
via l'application
Yespark (horaire et
mensuel)

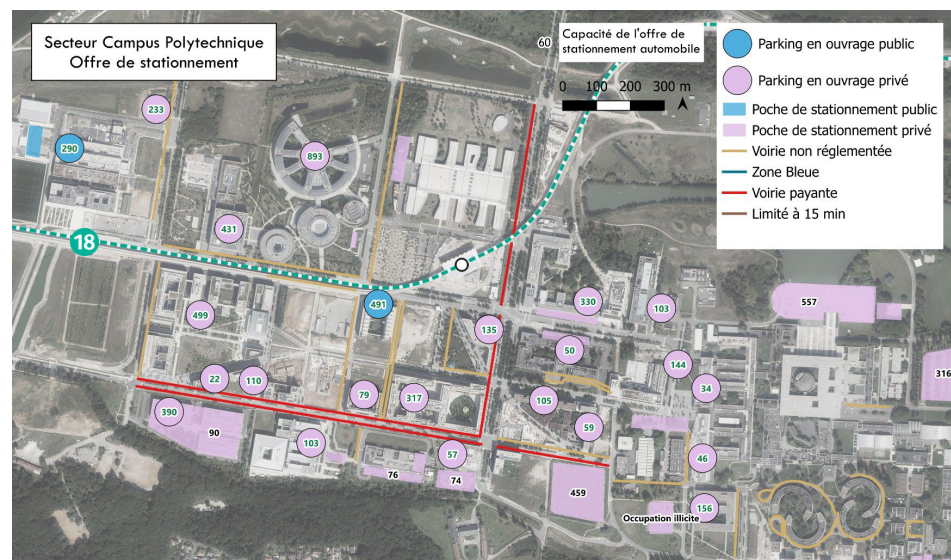
**Mais pas accessible à
l'ensemble des
étudiants**

L'offre de stationnement quartier du Moulon



Voiture

L'offre de stationnement quartier Polytechnique

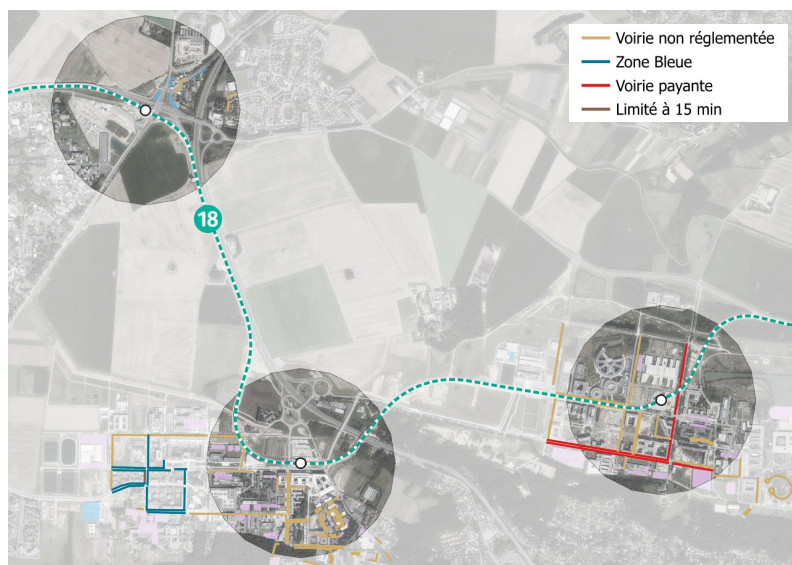


Voiture

L'offre de stationnement sur voirie

Des politiques de stationnement différentes selon les villes

- Saclay et Orsay : gratuit sans limite de durée
- Gif-sur-Yvette : alternance zones gratuites et zones bleues (1h30-3h)
- Palaiseau : payant du lundi au vendredi (8h-19h) – 1,80 €/h



Voiture

Une application pour mettre en relation conducteurs et passagers

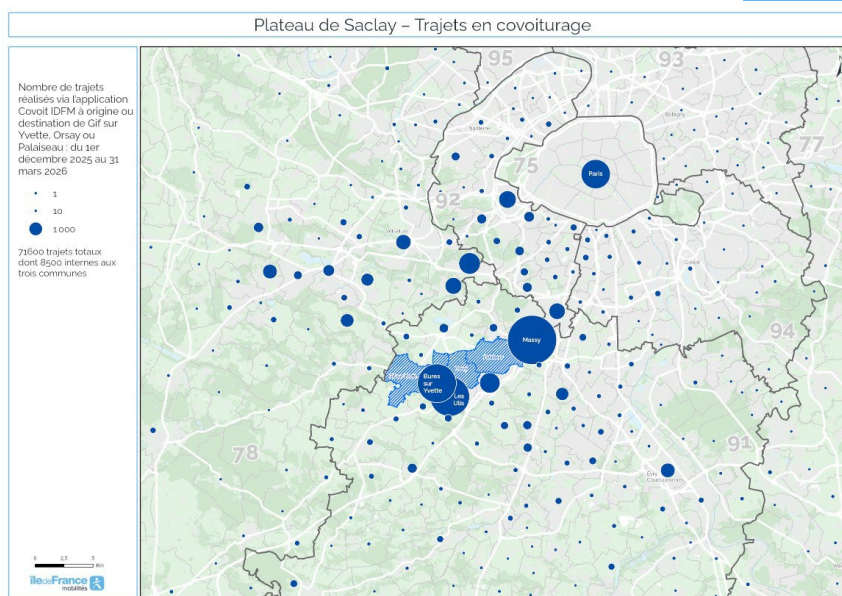


Un bassin d'utilisateurs élargi par rapport aux transports collectifs

- De nombreux trajets internes et courte distance

Principe de fonctionnement

- Les conducteurs sont rémunérés :
 - 2 € par passager pour un trajet de moins de 20 km, puis 10 centimes par km jusqu'à 30 km (dans la limite de 3 €).
 - Montant max : 200€ par mois
- Pour les passagers :
 - gratuité pour les passagers abonnés Navigo (2 trajets par jour)
 - Pour les autres : 50 centimes pour tout trajet inférieur à 20 km, puis 10 centimes par km jusqu'à 30 km (dans la limite de 1,50 €).



Voiture

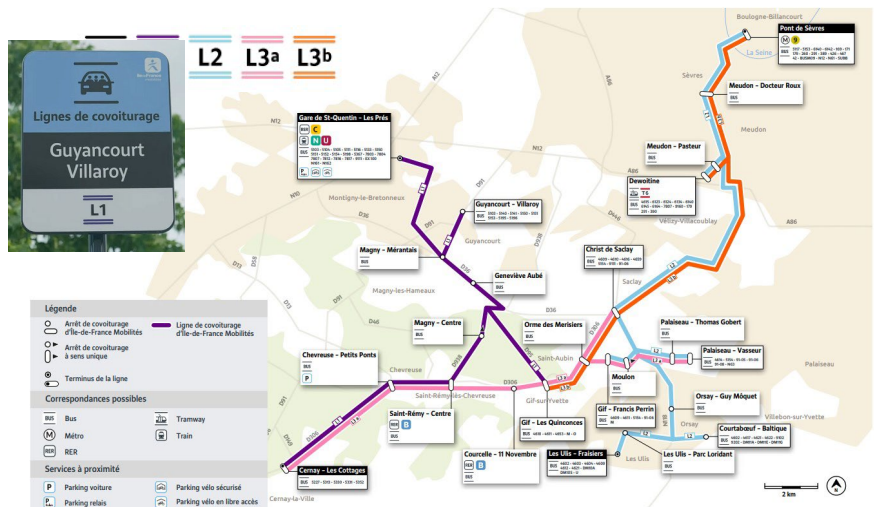
3 lignes de covoiturage lancées en 2025 par IDFM

Principes de fonctionnement

- Conducteurs rémunérés : 2€ par passager, 0,50 € par trajet sans passager, max 200 € par mois
- Passagers : garantie d'une prise en charge taxi en l'absence de conducteur, gratuité pour les passagers abonnés Navigo (2 trajets par jour)

Un service qui doit encore gagner en notoriété

- 1 600 trajets proposés par mois
- 140 trajets réalisés par mois



Voiture

Autopartage : un service encore à développer

Service disponible à Gif-sur-Yvette, Bures-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau

Opérateur : Clem-e – labellisé Île-de-France Mobilités et partenaire avec les établissements du plateau

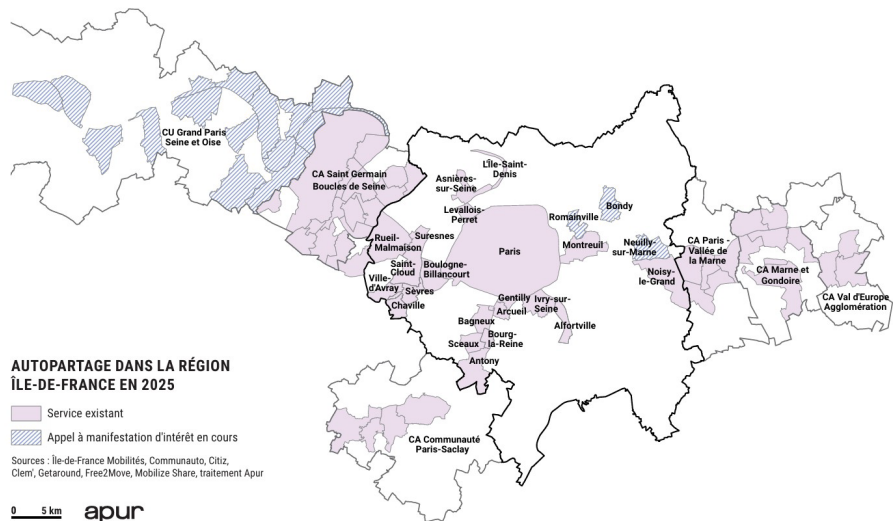
Flotte de 12 véhicules

Tarif préférentiel pour salariés et étudiants UPS, IPP, EPA Paris Saclay et CPS

Fin du marché passé par la CPS en décembre 2026

NB : quelques véhicules disponibles sur l'application GetAround, non labellisée IDFM

Lancement à venir d'un service public de l'autopartage par IDFM



Le vélo, un potentiel de développement à accompagner

Les constats partagés

➤ Une marge de progression pour l'usage du vélo à Paris-Saclay

L'usage du vélo pour accéder au Campus urbain depuis les communes extérieures est difficile à quantifier car les usages sont irréguliers. Les participants au groupe de travail s'accordent sur son potentiel de développement. Il pourrait offrir une alternative à la voiture, en étant utilisé seul ou en complément des transports collectifs. Sa pertinence est par ailleurs soulignée pour les déplacements internes au plateau. De plus, une part importante des salariés et étudiants du plateau résidant dans les communes environnantes, le vélo constitue également un mode d'accès pertinent, en complément des transports collectifs, pour les déplacements entre le plateau et la vallée.

➤ Des aménagements en faveur du vélo insuffisants ou mal adaptés

Les associations de cyclistes pointent en premier lieu le manque d'aménagements cyclables.

- Les aménagements des liaisons plateau – vallée, projets de longue date, ont peu avancé : malgré un projet en voie de réalisation, aucune n'est à ce jour en service.
- Les aménagements permettant de relier le plateau de Saclay avec les territoires environnants et Paris, pour des déplacements de moyenne distance domicile-travail sont indispensables. Le réseau Vélo Île-de-France (réseau VIF) porté par la Région Île-de-France répondra à cet enjeu mais il n'est pas encore opérationnel.
- Certains itinéraires apparaissant sur les cartes des aménagements cyclables sont, de fait, peu praticables pour des déplacements du quotidien (travail ou études) compte tenu de leur manque de qualité.

Plusieurs causes ont été identifiées par le groupe de travail pour expliquer ce constat.

- La réalisation et le financement des aménagements cyclables relèvent d'une multitude d'acteurs. La maîtrise d'ouvrage est répartie entre les différents niveaux de collectivités locales (départements, communautés d'agglomération, communes) et l'EPAPS. La Région Île-de-France et l'Etat s'ajoutent aux maîtres d'ouvrage pour le financement. Ainsi, un même itinéraire cyclable peut relever sur ses différents tronçons de plusieurs maîtrises d'ouvrage et financeurs.
- Par ailleurs, les attentes environnementales, portées par de multiples acteurs, contribuent à des blocages techniques et complexifient les processus administratifs. Cela même si la charte des « Terres protégées du Plateau de Saclay » encourage explicitement le développement de liaisons douces.
- Enfin, les contraintes techniques inhérentes au dénivelé et aux pentes importantes entre les vallées et le plateau complexifient encore la réalisation des aménagements.

➤ Des stationnements vélo nombreux mais pas toujours adaptés ni bien répartis

L'offre globale de stationnement vélo est importante notamment comparée à l'usage actuel du vélo. Toutefois, elle n'est pas toujours adaptée, en particulier pour le stationnement sécurisé. Les associations vélos soulignent en ce sens des lacunes à l'hôpital Paris-Saclay ou encore au sein des écoles Normale Supérieure et CentraleSupélec.

Dans certains immeubles de logement, les normes prescrites par le Code de la Construction et de l'Habitation portant sur le nombre de places à prévoir n'ont pas été respectées.

➤ Une offre de vélos en libre-service qui évolue au gré de la demande

Plusieurs services ont successivement été proposés par des opérateurs de vélo en libre-service sur le Campus urbain. Actuellement, l'offre est limitée à l'opérateur Lime. Il est probable que la ligne 18 suscite une croissance de la demande, à laquelle Lime pourrait s'adapter. Il est toutefois noté par les participants

au groupe de travail que les tarifs de Lime sont élevés, freinant son usage régulier, notamment pour les étudiants.

Les mesures pour favoriser le développement du vélo

Dans le cadre des travaux du groupe, le Collectif vélo Île-de-France a consulté l'ensemble des associations cyclistes concernées par le territoire de Paris-Saclay. Les mesures listées ci-après sont partagées par l'ensemble des participants au groupe de travail.

➤ Prioriser les aménagements cyclables à réaliser

Dans l'objectif de concentrer les moyens techniques et financiers sur les aménagements les plus utiles aux cyclistes, le Collectif vélo Île-de-France a procédé à une priorisation des aménagements à réaliser ([Carte interactive](#)). Il a ainsi identifié :

- 15 tronçons et un secteur prioritaire (ensemble des ZAC du Moulon et de Polytechnique) pour les aménagements linéaires
- 41 intersections dangereuses pour les cyclistes mais plus généralement pour l'ensemble des usagers de la route à traiter au plus vite.

➤ Mettre en place un pilotage renforcé de la réalisation des aménagements

Pour remédier aux difficultés de gouvernance, le Collectif vélo Île-de-France propose de désigner un chef de file pour piloter la mise en place des aménagements comme la Région Île-de-France le fait pour la réalisation du réseau VIF.

Cette gouvernance pourrait prendre la forme d'un comité de pilotage annuel sous la présidence du chef de file qui serait désigné, afin de donner du rythme à l'avancement des études et des travaux et de partager les constats de blocage pour que chaque acteur concerné puisse aider.

➤ Faciliter l'usage des vélos personnels

Plusieurs mesures sont d'ores et déjà prévues. Des parkings vélo seront disponibles aux abords de chacune des gares de la ligne 18. Île-de-France Mobilités va installer une Maison du Vélo à la gare Polytechnique, qui offrira un point de livraison des locations de vélo Véligo et un appui à la réparation des vélos. Les conditions d'emport des vélos dans cette ligne doivent en revanche encore être précisées.

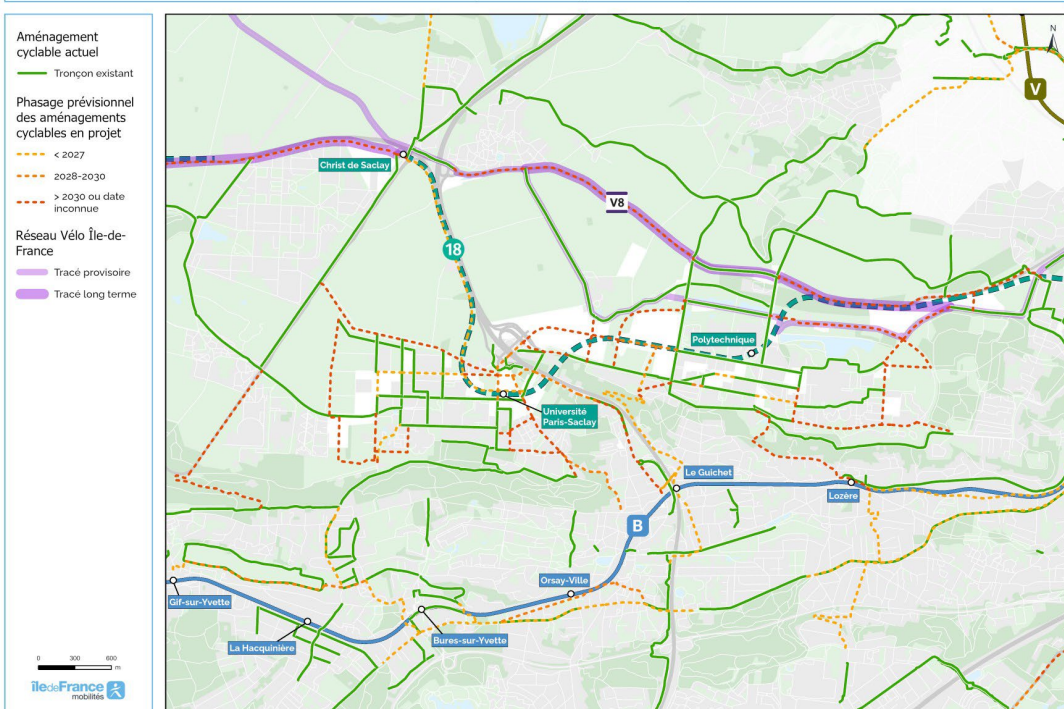
Il conviendrait également de veiller au bon respect des normes issues du Code de la Construction et de l'Habitation concernant le stationnement vélo dans les logements neufs.

Vélo

Réseau cyclable

Secteur du Campus Urbain

Plateau de Saclay – aménagements cyclables



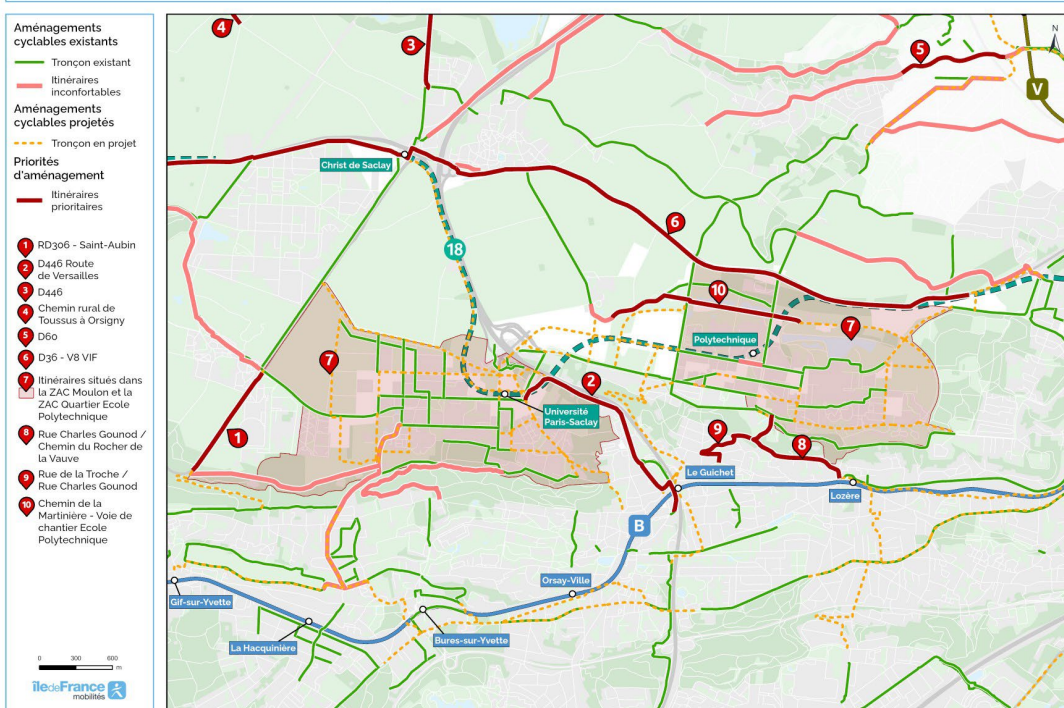
Vélo

Réseau cyclable

Secteur du Campus Urbain

Aménagements demandés de manière prioritaire par le collectif **vélo** ÎLE-DE-FRANCE

Plateau de Saclay – Contribution du Collectif Vélo Île-de-France

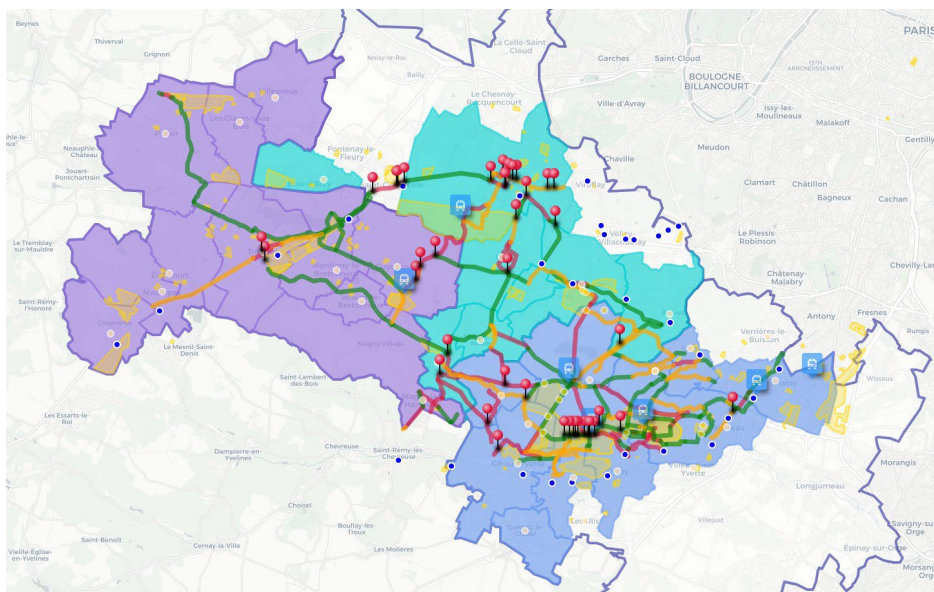


Vélo

Intersections dangereuses



Carrefour dangereux pour
lesquelles il est demandé un
plan d'urgence par le
collectif
vélo
ILEDEFRANCE



Vélo

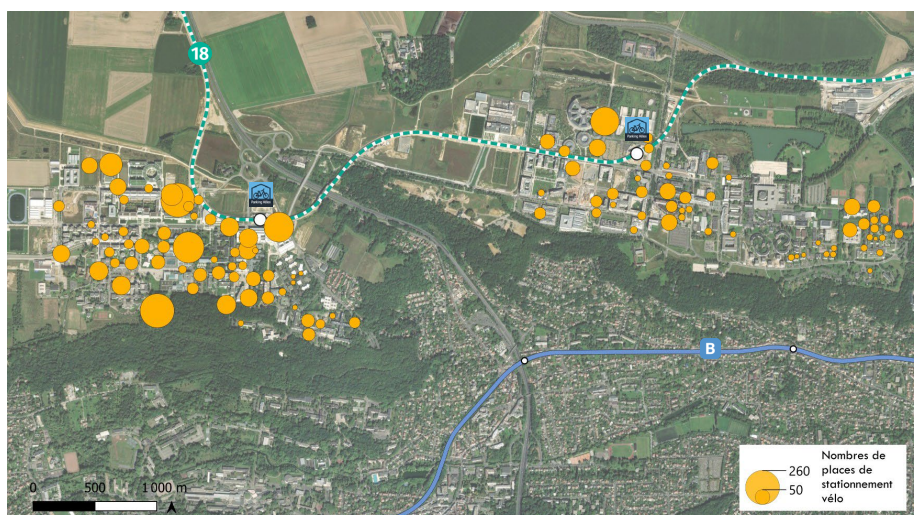
Une offre de stationnement vélo importante (mais insuffisante) sur l'ensemble du campus urbain

Une offre en constante augmentation

- 4 200 places à date

Une offre à venir pour le rabattement aux gares M18

- 130 places en consigne et 290 places avec arceaux par pôle



Malgré cette offre des lacunes ponctuelles sont signalées par les associations de cyclistes

La marche, le mode du dernier kilomètre

Les constats partagés

- Actuellement, la marche est utilisée principalement à la place des bus surchargés depuis la vallée de l'Yvette (gares du RER B ou logements étudiants situés dans la vallée) et dans le Campus urbain entre les logements étudiants et les établissements d'enseignement ou depuis les arrêts de bus jusqu'aux destinations finales.
- L'aménagement de l'espace public dans le Campus urbain permet de se déplacer à pied mais il est jugé minéral.
- Les aménagements des liaisons piétonnes plateau-vallée ont tous été réalisés.
- Un risque d'accident a été relevé lors des phases chantiers, qu'il s'agisse des chantiers de voirie ou des chantiers de bâtiments. Ce risque est partagé avec les cyclistes.
- Les usagers du Campus urbain évoquent également un sentiment de peur sur certains cheminements isolés notamment le soir ou dans les bois.

Les mesures à mettre en œuvre

Une partie des mesures à mettre en œuvre correspond aux thématiques du groupe de travail sur le paysage concernant la signalétique et les aménagements qualitatifs de l'espace public.

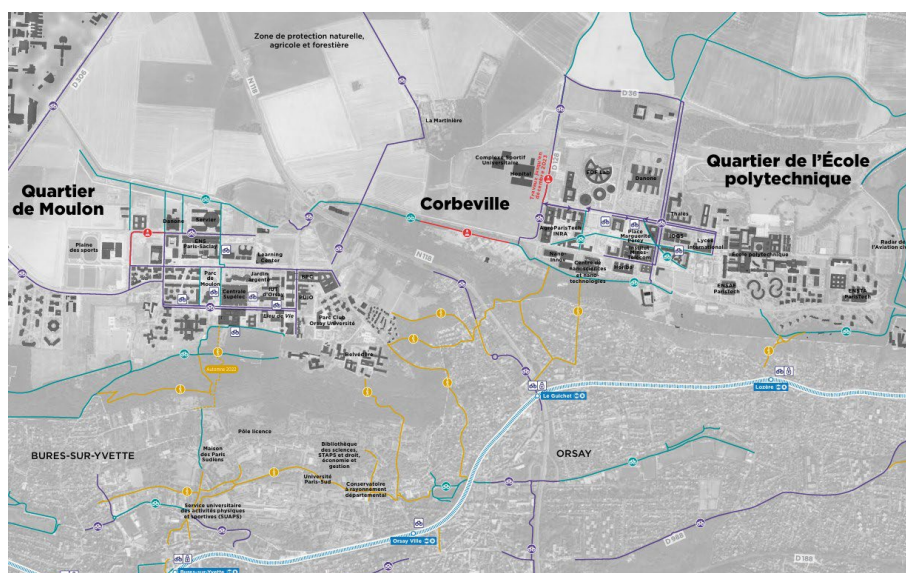
Les autres sont du ressort plus général de la voirie et évoquées dans le chapitre suivant.

Marche

De nombreuses liaisons plateau-vallée piétonnes déjà réalisées

Le réseau actif en 2023-2024

- Itinéraires exclusivement dédiés aux vélos
- - - Itinéraires vélos prochainement aménagés
- Itinéraires mixtes piétons et vélos
- - - Itinéraires mixtes prochainement aménagés
- Itinéraires prioritaires piétons
- - - Itinéraires piétons prochainement aménagés
- Perturbation chantier



La voirie

Les constats partagés

La voirie est le support de la majeure partie des flux de déplacements. Les travaux du groupe ont montré qu'elle concentre de forts enjeux.

- Sur les voiries structurantes qui bordent le plateau de Saclay, la congestion est importante aux heures de pointe, notamment A 10, RN12, RN 118, RD 36, RD 444.
- Sur le Campus urbain,
 - la trame viaire est constituée de voiries aux dimensions généreuses, rectilignes pour la plupart d'entre elles. Elles sont propices à la vitesse et il n'y a pas de congestion.
 - Les intersections sont jugées accidentogènes. Si les statistiques disponibles sur la période 2020 – 2024 ne montraient pas une accidentalité élevée sur le Campus urbain, les deux accidents dramatiques survenus en décembre entre un cycliste et un camion de chantier et en avril entre un bus et un étudiant de CentraleSupélec qui est décédé, constituent des alertes appelant des mesures d'urgence.
 - La qualité de l'espace public est reconnue en ce qui concerne les matériaux utilisés. Son aménagement est cependant assez minéral et les usagers s'interrogent sur son adaptation aux fortes chaleurs.
 - Les chantiers, qui sont amenés à perdurer encore de nombreuses années, conduisent à des modifications temporaires de l'organisation de la voirie qui ne prennent pas suffisamment en compte les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Les mesures en cours ou en projet

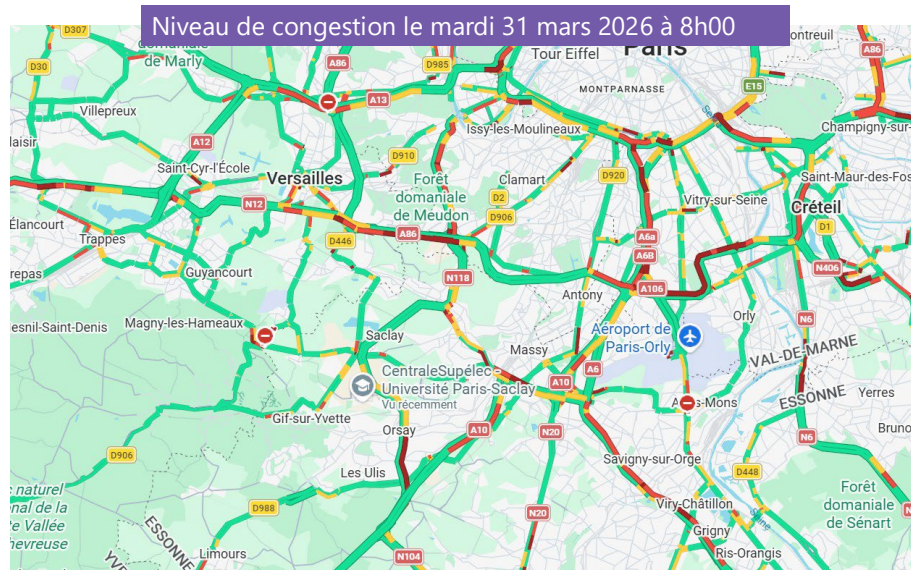
- Des projets sont en cours ou à l'étude et permettront d'améliorer partiellement la situation : échangeur de Corbeville, diffuseur Satory RN12 / RD91, échangeur des Garennes RN12. Leurs objectifs sont multiples : améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation en échange avec les territoires (aménagement des bretelles et des carrefours), renforcer le franchissement de ces axes structurants par des ouvrages portant les voiries locales, en développant en particulier les pistes cyclables et les cheminements piétons afin de mettre en relation les quartiers de part et d'autre, et enfin améliorer l'insertion environnementale des infrastructures en réduisant leurs impacts.
- Des voies réservées au covoiturage et aux Cars Express sont également envisagées sur la RN118. Le tronçon de Bièvres vers le Christ de Saclay et Corbeville étant le premier à l'étude.
- Pour la voirie locale, il conviendra de s'interroger sur la fonction des différentes voiries du Campus urbain en tenant compte de leur rôle circulatoire et des fonctions urbaines qu'elles desservent. Ce travail de hiérarchisation de la voirie sera mené dans le cadre du Plan local des mobilités que la CPS va lancer. Il est un préalable nécessaire à l'établissement d'une vision partagée des modes de déplacements à privilégier selon les axes qui pourra conduire à envisager des mesures de pacification de la voirie

Voirie

Des voiries structurantes congestionnées

Forte congestion sur les voiries bordant le plateau de Saclay

- RN118, A10, RD 144, RD36



Voirie

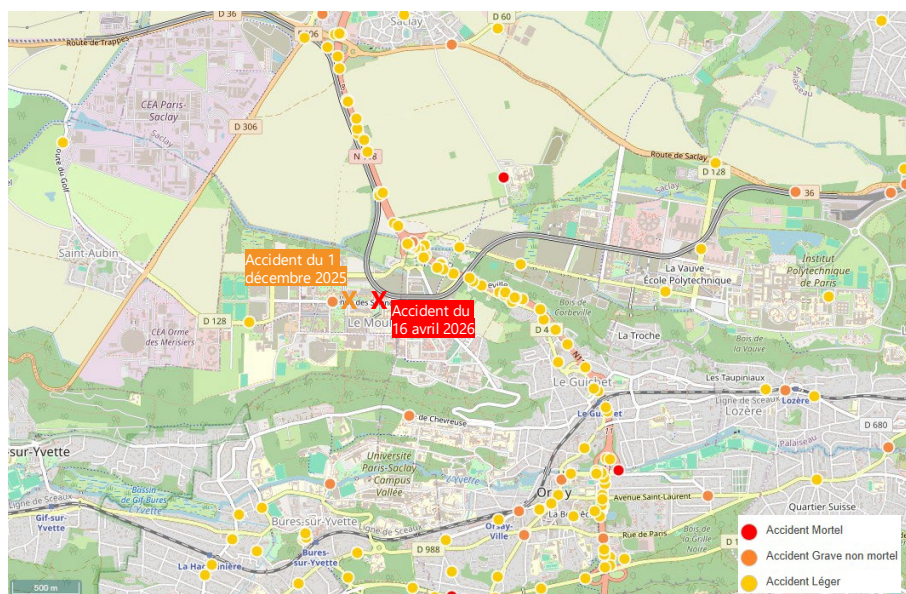
Une accidentologie concentrée sur la N118 Deux accidents graves sur le Campus urbain en 2026

Accidentologie sur la période 2020-2024

- forte sur la N118
- plus faible sur le plateau que dans la vallée

Toutefois, en 2026, deux accidents graves se sont produits sur le Campus urbain.

Source :
Observatoire national
interministériel de la
sécurité routière



Voirie

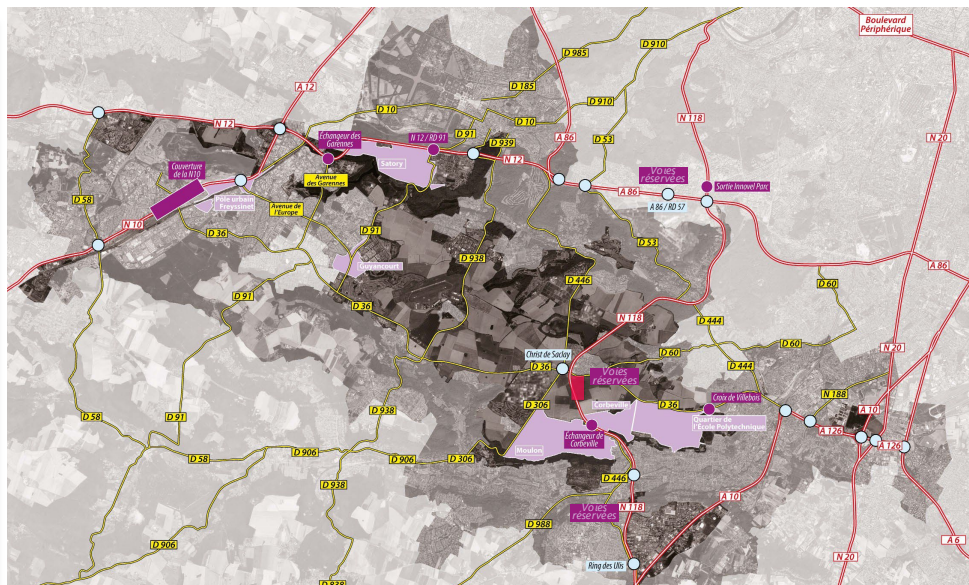
Des projets de voirie structurants

Echangeurs / diffuseurs

- Corbeville
- Satory RN12 / RD91
- Échangeur des Garennes

Voies réservées covoiturage / Cars Express

- 2 sections sur la RN118
- Maîtrise d'ouvrage DIRIF
- Etude en cours pour la voie réservée de Bièvres vers Christ de Saclay / Corbeville
- Etude dans un deuxième temps pour la voie réservée au niveau des Uliis



Voirie

Détail des projets du diffuseur de Satory et de l'échangeur de Corbeville

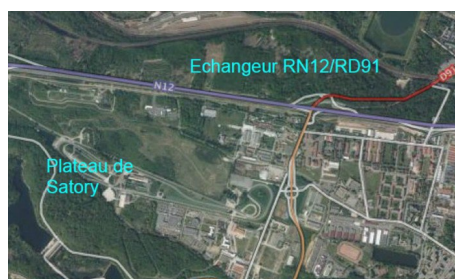
Réaménagement du diffuseur dit de « Satory » RN12 / RD91 à Versailles

Objectifs

- Diminuer la saturation d'un carrefour actuellement à feux et supprimer les remontées de file sur la RN12
- Accompagner le développement de la ZAC avec la création d'une piste cyclable entre Versailles et Satory, très attendue par les acteurs locaux.

Avancement

- Etudes préalables à l'enquête publique pour déclaration de projet en cours
- 1^{er} semestre 2027 : enquête publique
- 2027-2030 : études détaillées et travaux



Réaménagement complet de l'échangeur n°9 de la RN118/RD128 dit de Corbeville

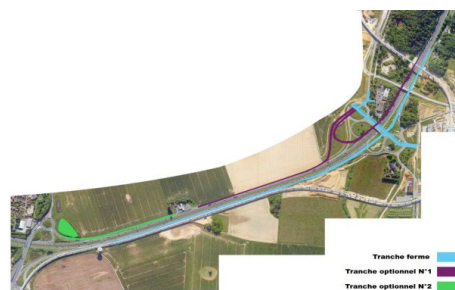
Objectifs : fluidifier la circulation sur la N118, sécuriser les déplacements (y compris pour les modes actifs), reconnecter les espaces urbains (quartiers) et naturels de part et d'autre de l'axe.

Calendrier

- Chantier en cours depuis novembre 2025
- Été 2027 : mise en service progressive de certaines bretelles avant la démolition du pont existant à l'automne
- Fin du chantier au premier trimestre 2028

Coût

- 38,1 M€ HT
- Financement : 68,5 % Etat, 18,5% Région Île-de-France, 10,5% CD 91, 2,5 % CPS



Synthèse des mesures en cours par les acteurs en charge des politiques de mobilité et des propositions du groupe de travail

➤ Les mesures récentes ou en cours qui vont améliorer les conditions de mobilité à court et moyen termes

- Le plan d'urgence et la modernisation du RER B
- La mise en service progressive de la ligne 18
- Le développement des équipements d'intermodalité aux futures gares de la ligne 18
- Le développement d'une offre de Cars Express couplée à des pôles d'échanges et des voies réservées sur le réseau d'autoroutes et voies rapides
- La restructuration progressive du réseau de bus
- Les mesures d'urgence pour sécuriser le TCSP Massy - Saclay
- Le développement de lignes de covoiturage et d'une application de mise en relation des conducteurs et des passagers, et les projets de voies dédiées sur la RN118 qui seront ouvertes aux covoitureurs
- La réalisation du réseau Vélo Île-de-France et de premiers aménagements cyclables
- La mise en place d'une offre de stationnement vélo déjà importante sur le Campus urbain
- La création d'une Maison du vélo pour faciliter la location de vélo et la réparation
- La réalisation des aménagements des itinéraires piétons pour les liaisons plateau-vallée
- Les projets d'échangeurs et de diffuseurs (Corbeville, Satory, Les Garennes)

➤ Les propositions complémentaires du groupe de travail

- Préciser les modalités d'abandon définitif du projet de bouclage du TCSP dans Polytechnique, actuellement inscrit au SDRIF-E
- Etudier la mise en place de services de transports collectifs par des véhicules autonomes
- Harmoniser les politiques de stationnement sur l'espace public sur l'ensemble du Campus urbain
- Assurer la promotion des services de covoiturage et d'autopartage par les entreprises et les établissements d'enseignements du plateau
- Développer et mutualiser le réseau de bornes de recharges électriques sur le Campus urbain
- Mettre en œuvre une logique de priorisation dans la réalisation des aménagements cyclables, en cohérence avec les orientations définies par les acteurs publics et en intégrant la contribution du collectif vélo Île-de-France
- Mettre en place un pilotage renforcé de la réalisation des aménagements cyclables avec un chef de file explicite pour les aménagements hors VIF (ceux du VIF étant pilotés par la Région)
- Veiller à la bonne application des normes de stationnement vélo dans les constructions
- Procéder à la hiérarchisation de la voirie et définir les aménagements et les réglementations de son usage en cohérence avec cette hiérarchisation

➤ Une réflexion à poursuivre dans le cadre de l'élaboration des Plans locaux de mobilité

Compte tenu du délai imparti au groupe pour mener ses travaux, seules des propositions ont pu être faites. Il est désormais du ressort des acteurs en charge des politiques de mobilité à Paris-Saclay de préciser les mesures à mettre en œuvre.

L'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) en déclinaison du Plan des mobilités en Île-de-France en vigueur constitue le cadre privilégié pour identifier à l'échelle des Etablissements publics de coopération intercommunale des plans d'action adaptés pour répondre aux besoins de déplacements dans le cadre d'une mobilité durable.

La Communauté d'agglomération Paris Saclay débute l'élaboration de son PLM, tandis que la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a lancé la révision du sien.

Annexe 1 – Composition du Groupe de Travail

Acteurs de la mobilité et institutionnels

- **Grégoire de LASTEYRIE** — Président, CA Paris-Saclay – Président du groupe de travail
- **Laurence DEBRINCAT** — Directrice Prospective et Études, Île-de-France Mobilités – Co-rapporteuse du groupe de travail
- **Hervé SCHMITT** — Directeur adjoint, DRIEAT – Co-rapporteur du groupe de travail
- **Anne-Sophie HO MASSAT** — EPA Paris-Saclay
- **Michael TORIEL** — Directeur de l'ingénierie, EPA Paris-Saclay
- **Anne SALONIA** — Cheffe de département Études et Plan des mobilités, Île-de-France Mobilités
- **Clément DUMONT** — Chargé de projets, Île-de-France Mobilités
- **Fabrice BOURDEAU** — Délégué territorial département 91, Île-de-France Mobilités
- **Martin GABRIEL** – Conseiller relations avec les territoires – Île-de-France Mobilités
- **Kamel OULD-SAID** — DGA Pôle Logement, Aménagement, Transports, Région Île-de-France
- **Pierre-Adrien COLLET** — Conseiller Transports de la Présidente, Région Île-de-France
- **Frédérique BÉNIZÉ** — Service politique des transports, DRIEAT
- **Bastien SALESSE** — DiRIF, DRIEAT
- **Joséphine LINA** — Service connaissance et développement durable, DRIEAT
- **Sarah HAMMELIN** — Service connaissance et développement durable, DRIEAT
- **Clovis CASSAN** — Vice-président, Communauté d'agglomération Paris-Saclay
- **Axelle CHAMPAGNE** — DGA Développement économique, Innovation et Mobilités, CA Paris-Saclay
- **Rémi LARDILLEUX** — Directeur des mobilités, Communauté d'agglomération Paris-Saclay
- **Frédéric HENRIOT** — Adjoint au maire, Ville d'Orsay
- **Aïssata MAIGA** — Ville d'Orsay
- **Alexandra BERTHEAU** — Ville d'Orsay
- **Jeanne de MASCAREL** — Responsable du pôle Déplacements, CA Versailles Grand Parc
- **Manuel PLUVINAGE** — Directeur Général des Services Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc
- **Rémi TARDY** — Direction des mobilités et des infrastructures, Département de l'Essonne
- **Franck BREUGNOT** — Département des Yvelines
- **Rémi BENOIT** — Vice-président étudiant, Université Paris-Saclay
- **Emmanuelle LONY** — Directrice adjointe des relations extérieures, Société des grands projets (Ligne 18)
- **Yvan KRAUT** — Agence CommStrat

Représentants d'associations et/ou usagers de Paris-Saclay

- **Eric DUGRE** — Président, Association POLVI
- **Louis BELENFANT** — Directeur, Collectif Vélo Île-de-France
- **Marie WEHNER** — Collectif Vélo Île-de-France
- **Olivier PATURE** — VeloVGP
- **Jean-Marc WEULERSSE** — Association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) Paris-Saclay
- **José PICHERAL** — Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) Palaiseau
- **Marie-Hélène WITTERSHEIM** — Présidente, Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)
- **Claude GEVREY** — Vice-président, Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)
- **Jean HAVEL** — Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)
- **Emmanuelle HAVEL** — Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)
- **Simon MILLET** — Référent local, Association 60 millions de Piétons
- **Marine DUPUIS** — Représentante des élèves de l'école Polytechnique

Annexe 2 – Compte-rendu du Groupe de Travail 1

Compte-Rendu

Groupe de travail « Mobilités Paris-Saclay 2035 » Réunion du 9 avril 2026 – EPA Paris-Saclay

Président : Grégoire de Lasteyrie / Co rapporteurs : Laurence Debrincat et Hervé Schmitt

Organisation de la réunion

1. Objectifs de la démarche et organisation générale
2. Prospective des mobilités à 2035
3. État des lieux du vécu et des attentes des usagers du Campus urbain
4. État des lieux des politiques de mobilité
5. Des visions transversales à conforter

Objectifs de la démarche et organisation générale

Contexte et objectifs de la démarche

Cette réunion marque le lancement du **groupe de travail Mobilités Paris-Saclay 2035**, dans le cadre de la démarche installée par la Présidente de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse, qui regroupe plusieurs groupes de travail.

Grégoire de Lasteyrie, président du groupe de travail Mobilités, rappelle la genèse du projet Paris-Saclay puis exprime la nécessité de donner un nouveau souffle et une nouvelle vision à ce projet lancé dans les années 2010. Concernant les mobilités, la mise en service du métro ligne 18 constitue une phase charnière du projet Paris-Saclay appelée à transformer profondément les mobilités du territoire.

L'objectif général du groupe de travail est de réinterroger le modèle de mobilité à l'horizon 2035, en tenant compte :

- De l'évolution des usages (post-Covid, télétravail, nouveaux rythmes),
- Des spécificités du territoire (plateau, vallées, publics étudiants et salariés),
- Des projets déjà engagés ou à venir.

Organisation et méthode de travail

La démarche est conduite dans un calendrier contraint, avec une restitution intermédiaire début mai et une conclusion attendue à l'été 2026.

Le groupe rassemble un large panel d'acteurs : État, Région, Île-de-France Mobilités, collectivités, aménageur (EPA Paris-Saclay), entreprises, établissements d'enseignement, associations d'usagers et acteurs de la mobilité.

Ses travaux portent sur le périmètre des territoires de projet de l'EPAPS : Campus urbain, Versailles Satory et Quartier de la gare M18 de Guyancourt.

Ils s'articulent autour de **quatre axes principaux** :

1. **Anticipation des besoins de déplacements** en lien avec les projets d'aménagement.
2. **Analyse du vécu et des attentes des usagers**, via échanges, entretiens et focus groups.
3. **État des lieux des politiques de mobilité** (transports collectifs, modes actifs, voiture, mobilités partagées).
4. **Construction d'une vision transversale des mobilités à 2035**, intégrant accessibilité régionale et locale.

Prospective des mobilités à 2035

Le campus Paris-Saclay accueille actuellement environ 30 000 étudiants, 12 000 chercheurs et 5 800 doctorants, auxquels s'ajoutent salariés et habitants.

- Île-de-France Mobilités souhaiterait disposer de données sur le nombre actuel et futur d'habitants et de salariés sur le plateau afin d'asseoir l'analyse de l'état actuel sur un chiffrage précis et d'apprécier au mieux les évolutions à venir de la mobilité.

Les profils de mobilité sont très atypiques à l'échelle francilienne, avec une sur-représentation des étudiants, chercheurs et professeurs induisant des comportements spécifiques en matière d'horaires, de jours de venue sur site, etc.

Le territoire reste aujourd'hui difficilement accessible, marqué par :

- Une forte congestion routière sur les axes structurants (RN 118, vallées),

- Une dépendance au RER B et aux bus,
- Des distances importantes entre arrêts de transport et lieux de destination,
- Des continuités insuffisantes pour les piétons et les cyclistes.

Etat des lieux du vécu et des attentes des usagers du campus urbain

Une enquête quantitative est menée par la Région Île-de-France, comportant notamment des questions relatives à la mobilité.

En parallèle, Île-de-France Mobilités pilote une enquête qualitative sous forme de focus groups auprès d'étudiants, salariés et habitants du plateau. Celle-ci sera menée par l'IFOP et complètera les constats, avec de premiers résultats attendus fin mai 2026, avant la prochaine réunion du groupe de travail.

Etat des lieux des politiques de mobilité

Transports collectifs

La situation actuelle

Les analyses de validations aux arrêts de bus localisés sur le campus urbain montrent :

- Un usage très majoritairement étudiant (52 % des validations en jours ouvrés sont l'effet de forfaits Imagine R, contre 23 % en moyenne régionale),
- Environ 7 000 validations quotidiennes sur les bus desservant le plateau,
- Une forte sensibilité aux périodes universitaires (chutes marquées les week-ends et pendant les vacances).
- Des origines localisées principalement le long du RER B et du sud parisien, à proximité immédiate du campus urbain (Massy notamment) et dans des secteurs plus éloignés mais reliés par un bus ou un tramway : Les Ulis, Vélizy-Villacoublay, Evry-Courcouronnes, Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le RER B demeure un axe structurant pour la desserte du campus urbain mais fragile, malgré des améliorations récentes grâce au plan d'action visant à restaurer la performance de la ligne (meilleure gouvernance entre opérateurs, amélioration de l'exploitation du tunnel commun RER B et D, meilleure réactivité pour la gestion des incidents d'exploitation ou encore amélioration des processus de maintenance du matériel roulant), ayant permis une augmentation de 4 points de la régularité depuis 2023. Afin d'asseoir dans le temps cette amélioration de la performance des investissements massifs vont permettre de déployer dans les années à venir le nouveau matériel roulant MI20 (146 rames de nouvelle génération) et le système NEXTEO (outil de signalisation et de contrôle des circulations).

- Marine Dupuis (représentant les élèves de l'Institut Polytechnique de Paris) évoque la difficultés des liaisons avec Paris le week-end, le RER B faisant l'objet de coupures récurrentes pour travaux. La problématique est particulièrement aiguë le dimanche soir, avec en outre une desserte bus limitée pour revenir sur le plateau.
- Claude Gevrey (Vice-président de l'association COURB) confirme les difficultés rencontrées le weekend et en soirée par les étudiants.

Les perspectives liées à la ligne 18 et aux réseaux structurants

La ligne 18 constitue l'élément central de la transformation des mobilités, avec :

- Trois gares sur le plateau (Polytechnique, Université Paris-Saclay, Christ-de-Saclay) d'ici la fin 2026,
- Un prolongement à Orly en 2027, puis à Versailles Chantiers avec deux gares supplémentaires sur le plateau, à Guyancourt et Satory,
- Un saut qualitatif avec une fréquence élevée à la mise en service (5 min en heure de pointe), un matériel roulant offrant espace et confort, des équipements d'intermodalité aux différents pôles.

Le campus urbain va également bénéficier de la mise en service de nouvelles lignes express : création des lignes Les Ulis – Pont de Sèvres et Rambouillet – Moulon, prolongement au Moulon de la ligne 9102 (Dourdan – Courtabœuf – Le Guichet). Des voies réservées sont en projet sur la N118.

Les analyses montrent une amélioration très significative des temps d'accès. En effet, ces évolutions de desserte pour le territoire, à court terme mais d'autant plus à la mise en service complète du Grand Paris Express, permettront d'accroître sensiblement la part de la population francilienne accédant aux différents secteurs en moins d'une heure. D'autre part, elles permettront d'augmenter le nombre d'emplois franciliens accessibles depuis ces mêmes secteurs, voués à accueillir une population nouvelle au sein de logements dits « familiaux », en plus des logements étudiants.

- Jean Marc Weulersse (Mieux se déplacer à bicyclette Paris Saclay) s'interroge sur les règles pour l'emport des vélos dans les futures rames du métro 18. Olivier Pature (Vélo Versailles Grand Parc) évoque un courrier d'Île-de-France Mobilités à ce sujet en 2025, et confirme qu'il faudrait que les règles soient précisées à ce sujet.
Post réunion : Île-de-France Mobilités est en train de les finaliser.

- Michaël Toriel (Directeur de l'ingénierie Etablissement d'Aménagement Public Paris Saclay) évoque le projet d'extension de la ligne 18 à Nanterre.
- Laurence Debrincat précise que la Société des Grands Projets mène une étude sur ce prolongement qui fait partie du Réseau de transport du Grand Paris. Une extension à l'Est d'Orly est également inscrite au SDRIF-E et fait l'objet d'une étude pilotée par Île-de-France Mobilités. L'objectif est de disposer d'études sur l'ensemble des projets de métro inscrits au SDRIF-E afin de pouvoir les comparer entre eux en termes d'opportunité, de faisabilité et de coûts.

Desserte bus :

Une restructuration du réseau de bus va avoir lieu à la mise en service et dans les mois suivant la mise en service du métro 18. Les principaux objectifs sont notamment de renforcer la desserte plateau-vallée depuis les Ulis et Orsay et de continuer à assurer la desserte fine du campus urbain pour relier les quartiers entre eux en complémentarité avec la ligne 18.

Différents enjeux sont soulevés :

- La rue Charles de Gaulle à Orsay, par laquelle transitent notamment les lignes 4627, 4609 et 4608 est à ce jour trop étroite pour envisager l'accroissement de l'offre depuis les Ulis et Orsay. Des travaux en lien avec la restructuration bus sont donc indispensables.
 - Par ailleurs se pose la question du bouclage du site propre bus à l'est du plateau, faut-il poursuivre ce projet ?
 - Enfin, la possibilité de prévoir un retournement pour les bus au niveau de la gare Université Paris Saclay se pose si le plan masse du quartier venait à être revu.
- Frédéric Henriot (Adjoint au maire à Orsay) confirme que la commune est d'accord sur le principe de prendre des mesures pour améliorer la circulation des bus dans la rue de Gaulle. Il souligne toutefois la difficulté pour sa commune à financer cet aménagement qui implique la modification du fil d'eau sur plus de 400 mètres, avec un reste à charge important pour la commune. Il alerte sur le volume de bus traversant le centre-ville d'Orsay actuellement et souhaiterait de nouvelles études sur les liaisons de plateau à plateau (Les Ulis – Moulon) afin de trouver des solutions de mobilité alternatives.

Grégoire de Lasteyrie répond qu'un transport par câble ne serait pas justifié d'un point de vue socio-économique. Il souligne que l'accès aux Ulis passe nécessairement par la desserte bus, le site propre réalisé sur A10 en direction de Massy-Palaiseau en est une traduction. Il confirme la nécessité d'aménager la rue Charles de Gaulle, par exemple en retirant des places de stationnement. Il ajoute qu'il doit être possible de trouver des modalités de financement en lien avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et Île-de-France Mobilités.

M. Henriot confirme que la commune d'Orsay va d'ores et déjà supprimer des places de stationnement cet été, et qu'il est ouvert à la discussion sur le financement d'aménagements plus lourds.

- Simon Millet (réfèrent local pour l'association 60 millions de piétons) rappelle que la commune des Ulis est exclue des investissements en infrastructures lourdes de transport. Il souligne que la rue Charles de Gaulle est déjà peu agréable pour les piétons : rogner sur le stationnement serait préférable à une réduction du trottoir. Un risque existe à terme pour les PMR.
- Eric Dugré (président de l'association POLVI), représentant les entreprises du plateau, dit avoir confiance dans le plan de développement du plateau de Saclay, les entreprises se sont installées dans la perspective de la ligne 18 et de l'amélioration du réseau de bus. Il souligne toutefois la nécessité de prendre davantage en compte les besoins des salariés et habitants du plateau, qui sont amenés à rester plus longtemps que les étudiants qui n'y restent que le temps de leurs études. La ligne 18 ne répondra pas à l'ensemble des besoins de mobilité. Ainsi, l'accès au plateau en voiture restera un enjeu pour de nombreux salariés. Il évoque également la nécessité de stabiliser la dynamique du plateau. Eric Dugré fait également part de craintes pour la sécurité avec l'arrivée du métro 18.

Grégoire de Lasteyrie souligne que la question de la sécurité dans les transports est cruciale, c'est un enjeu porté tant par la Région que par Ile-de-France Mobilités. Il confirme l'intérêt porté à la mobilité autonome, et indique que de nouvelles réflexions sont en cours sous l'angle de mobilités collectives (bus autonome). Il rappelle à cet égard les expérimentations qui ont déjà eu lieu sur le plateau, que ce soit sur des véhicules individuels ou sur des navettes.

Voirie

Le périmètre est notamment traversé par deux axes structurants : la RN12 et la RN118. Deux opérations sont à noter : le réaménagement du diffuseur dit de «Satory» RN12/ RD91 à Versailles, en phase d'études préalables à l'enquête publique, et le réaménagement complet de l'échangeur n°9 de la RN118/RD128 dit de Corbeville dont les travaux ont démarré en novembre 2025. Les projets au droit de ces axes ont pour objet :

- D'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation en échange avec les territoires (aménagement des bretelles et des carrefours)
- De renforcer le franchissement de ces axes structurants par des ouvrages portant les voiries locales, en développant en particulier les pistes cyclables et les cheminements piétons afin de mettre en relation les quartiers de part et d'autre ;
- D'améliorer l'insertion environnementale des infrastructures et de réduire leurs impacts.

La congestion se concentre majoritairement autour du plateau (RN 118, accès vallée), moins à l'intérieur des quartiers du campus. L'accidentalité est concentrée sur les grands axes et concerne moins le plateau.

- Jean Marc Weulersse (Mieux se déplacer à bicyclette Paris Saclay) s'étonne que les travaux en cours sur la N118, notamment au niveau des échangeurs, ne prévoient pas d'aménagement pour les cars express : s'il existe bien une gare routière au Christ de Saclay, aucun aménagement équivalent n'est prévu au niveau des échangeurs des Ulys et de Corbeville.
Des éléments complémentaires sur le fonctionnement des lignes express seront présentés lors de la prochaine réunion.

Stationnement

Le diagnostic met en évidence :

- Une offre de stationnement globalement importante avec de nombreux parkings privés. Sur le plateau deux parkings silos publics existent par ailleurs. A noter que des places mises à disposition via l'application Yespark permettent aux utilisateurs extérieurs d'utiliser ponctuellement les parkings privés. Un enjeu existe pour les étudiants qui ne disposent pas d'accès facilités à l'ensemble des parkings et doivent parfois stationner loin de leurs lieux d'étude.
 - Un enjeu d'harmonisation des politiques de stationnement avant l'ouverture de la ligne 18 actuellement disparates (payant, zones bleues, gratuit). Le risque est notamment pour le territoire d'être utilisé comme parking relais sauvage de la gare TGV de Massy et de l'aéroport d'Orly à court terme.
 - Des phénomènes de stationnement sauvage liés aux chantiers et aux différences de réglementation
- Grégoire de Lasteyrie souligne l'importance d'une harmonisation des politiques de stationnement. Il rappelle aussi l'enjeu de la lutte contre le stationnement sauvage : des poches de stationnement « naturelles » se créent au gré des travaux, et sont utilisées pour contourner les politiques de stationnement.
Il explique par ailleurs que le stationnement réglementé permet d'éviter l'effet voiture ventouse. M. Henriot (adjoint au maire d'Orsay) indique qu'une réflexion est en cours sur la politique de stationnement d'ici la fin d'année 2026. Il invite la commune de Gif, sur laquelle est située une grande partie du quartier du Moulon, à en faire de même. Il confirme par ailleurs le phénomène de stationnement sauvage, en citant notamment le cas de la faculté de pharmacie où les étudiants stationnent devant les accès pompiers, posant de réels problèmes de sécurité.
 - Simon Millet (60 millions de piétons) souligne qu'il existe de nombreuses places de stationnement mais qu'elles ne sont pas accessibles car situées dans des espaces privés. Il pose la question d'une possible mutualisation. Grégoire de Lasteyrie répond que la mutualisation de parking est complexe car cela donne parfois accès à des zones sécurisées.

4.4 Mobilités actives (vélo et marche)

Vélo

Sur la base des éléments de contexte sur le vélo (aménagements existants et projetés, baromètre des villes cyclables, stationnement dédié), avec une focale plus particulière sur les liaisons plateau-vallée de l'Yvette présentés par la rapporteure les échanges ont été les suivants :

- Jean Marc Weulersse (Mieux se déplacer à bicyclette Paris Saclay) évoque les raisons de la non-réalisation des liaisons plateau-vallées vues comme prioritaires depuis quinze ans, malgré plusieurs conventions successives et des phases de concertation. Il souligne que les liaisons vers le nord ont récemment avancé, ce qu'il salue, faisant cependant remarquer que les priorités sont plutôt les liaisons vers l'Yvette.
Pour celles qui n'avancent pas, on peut lister des coûts augmentés pour des raisons environnementales impliquant des revêtements trop coûteux, des blocages de la part des maires...
- Frédéric Henriot (Adjoint au maire d'Orsay) se réjouit de la réalisation imminente de la liaison vers Corbeville, qui était très attendue, sur un chemin peu pentu. La commune reste cependant en grande attente sur le projet rue de Versailles, il considère qu'il y a la place pour les vélos et qu'il n'y a pas une très forte pente.
- Marie Wehner (Collectif Vélo Île de France) fait remarquer au vu de la carte présentée que le réseau actuel n'est pas cohérent, de ce fait uniquement seuls les cyclistes les plus motivés prennent le vélo. Elle met en avant les

nombreux points noirs notamment le rond-point Villiers-le-Bâcle, ou encore des liaisons trop boueuses pour inciter au report modal. Des secteurs manquent de desserte suffisante à l'instar de Toussus-le-Noble et d'HEC. Marie Wehner revient également sur l'enjeu de diffusion autour des pôles gares. Les personnes ne viennent pas seulement à la gare à vélo mais cherchent aussi à rejoindre des points d'intérêts à vélo depuis ces dernières, soulevant l'enjeu de la location de vélo et de l'emport vélo dans la ligne 18.

- Manuel Pluinage (Directeur Général des Services Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc) pose la question du périmètre de la démarche Paris-Saclay 2035 (OIN Paris-Saclay ou Communauté d'Agglomération Paris-Saclay ?), ayant l'impression que les sujets sont concentrés sur le plateau, même si les problématiques sont communes. Au sujet des vélos, il met en avant l'importance du rabattement vélo vers les modes lourds et les liaisons plateau-vallée, combat partagé entre toutes les collectivités du plateau. Le vélo représente dans un certain nombre de cas une alternative moins coûteuse, notamment en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement. Il cite l'exemple de la vallée de la Bièvre, où il a fallu huit ans pour réaliser une seule liaison cyclable avec la commune des Loges, après une très longue concertation avec l'architecte des bâtiments de France (ABF), l'Office National des Forêts, l'inspection des sites, les propriétaires riverains. Pour rejoindre le campus urbain, un axe cyclable nord-sud a été réalisé par Toussus-le-Noble, il manque l'axe est-ouest le long de la RD36 qui est indispensable. A cet égard, le chemin d'Orsigny ne pourra rester qu'une solution provisoire, car il ne pourra pas être imperméabilisé. De façon plus générale, les élus de Versailles Grand Parc portent fortement l'accueil du métro et le développement du vélo. A contrario, l'accueil des gares routières pose plus de questions d'acceptabilité.
- José Picheral (Mieux se Déplacer à Bicyclette Palaiseau et référent vélo CentraleSupélec) fait remarquer que le vélo peut être une véritable solution de transport, rappelant le cas des Pays-Bas, c'est une manière de décongestionner le réseau routier et le stationnement. Il estime que la carte des aménagements cyclables présentée gagnerait à être dézoomée, elle est intéressante vis-à-vis des rabattements sur la ligne 18 mais le périmètre d'attraction pour l'accès au plateau à vélo est plus large. Les critères pour inciter à utiliser le vélo sont la continuité des itinéraires et leur qualité. Il souligne également que le réseau existant, représenté en vert sur la carte, n'est pas empruntable partout : certains chemins sont trop boueux. Le code couleur gagnerait par exemple à être affiné pour tenir compte de la qualité des aménagements. Il conviendrait également d'identifier les points noirs en matière de sécurité, engendrés notamment par les discontinuités d'itinéraires cyclables.

Marche

Contrairement aux liaisons cyclables, les liaisons plateau-vallée sont toutes réalisées, les enjeux piétons concernent surtout les phases de chantier, avec des cheminements parfois dangereux ou trop indirects, notamment autour des pôles d'échanges. Ces derniers seront notamment traités par le groupe de travail Paysage.

- Simon Millet (référént local pour l'association 60 millions de piétons) rappelle que le comportement du piéton recherche le chemin le plus court (les « lignes de désir ») et qu'il convient d'en tenir compte dans les aménagements pour les anticiper et les sécuriser. Il souligne l'enjeu particulier des nombreux chantiers, en pointant notamment le secteur de l'université Paris-Saclay au Moulon, qui accueille de nombreux flux et est très accidentogène. Il ajoute qu'une réflexion est à mener sur des travaux mieux pensés afin d'assurer des déviations plus directes et sécurisées pour les piétons. Il est rejoint en ce sens par l'adjoint au maire d'Orsay.

4.5 Mobilités partagées

Le covoiturage progresse mais reste encore marginal, nécessitant une meilleure lisibilité et animation auprès des entreprises et établissements. L'application Covoit IDFM est fortement utilisée pour des trajets en lien avec les communes du plateau de Saclay. La fréquentation des premières lignes de covoiturage d'Île-de-France lancées en 2025 reste toutefois modeste. Ce dernier service doit encore gagner en notoriété.

- Michael Toriel (Directeur de l'ingénierie Etablissement d'Aménagement Public Paris Saclay) indique que le fonctionnement par ligne est mal compris par les utilisateurs qui croient devoir desservir tous les arrêts et de ne pas pouvoir s'écarter des tracés indiqués sur la carte. Simon Millet souligne que l'application Karos était bien utilisée et qu'une perte d'utilisateurs a eu lieu depuis le passage à une application nouvelle.

L'autopartage est identifié comme un levier complémentaire, avec un service public en préparation. Ce service existe déjà sur les communes du plateau via l'opérateur Clem-e, labellisé par IDFM et faisant l'objet de partenariats avec des établissements du plateau.

Points de convergence et suites à donner

Les participants partagent les constats suivants :

- La ligne 18 est indispensable mais non suffisante ;
- L'enjeu majeur réside dans les mobilités locales et intermodales ;

- L'usage du vélo et de la marche doivent être significativement renforcés par des aménagements adaptés pour faciliter leur pratique et la rendre plus sûre ;
- La cohérence des politiques de stationnement est cruciale ;
- La réussite passera par une coordination accrue entre acteurs et une meilleure priorisation des projets.

Il est demandé aux membres du Groupe de travail, en particulier aux acteurs du vélo, de transmettre des **contributions écrites** (constats, priorités, points noirs, propositions) afin d'alimenter la synthèse et préparer la prochaine réunion prévue **le 22 mai 2026**.

Annexe 3 – Compte-rendu du Groupe de Travail 2

Compte-Rendu

Groupe de travail « Mobilités Paris-Saclay 2035 » Réunion du 22 Mai 2026 – EPA Paris-Saclay

Président : Grégoire de Lasteyrie / Co rapporteurs : Laurence Debrincat et Hervé Schmitt

Ordre du jour de la réunion

1. Calendrier actualisé de la démarche
2. Actualisation des données pour la prospective des flux de déplacements
3. Enseignements des enquêtes auprès des habitants, des actifs et des étudiants
4. Compléments sur les transports collectifs
5. Échanges sur le vélo : contribution du Collectif vélo Île-de-France
6. Contribution de la Communauté d'Agglomération Paris Saclay

Calendrier actualisé de la démarche

Calendrier

Cette réunion est la deuxième et dernière du Groupe de Travail Mobilités. Un rapport écrit doit être finalisé pour le 5 juin. La synthèse des travaux et des propositions sera réalisée dans le cadre de la rédaction du rapport du groupe de travail qui sera envoyé pour relecture au début de la semaine du 1^{er} juin.

La restitution finale pour l'ensemble de la démarche Paris-Saclay 2035 est prévue le 24 juin.

Objectifs de la réunion

Cette deuxième réunion du Groupe de Travail Mobilités vise à approfondir les thématiques traitées, au regard de nouvelles données d'entrée ou des contributions reçues. Son but est également d'échanger autour d'actualités impactant les travaux du groupe.

Actualisation des données pour la prospective des flux de déplacements

Laurence Debrincat présente les données actuelles et prospectives d'étudiants, emplois et habitants dans les trois ZAC du plateau. Ces estimations sont utilisées comme donnée d'entrée dans les modélisations de la fréquentation des lignes de transports collectifs réalisées par IDFM.

Ces données ont été actualisées à partir d'une étude similaire réalisée en 2017 et à partir de nouvelles données partagées par les partenaires de la démarche Saclay 2035, notamment d'une actualisation de la programmation en surface de plancher fournie par l'EPAPS, et d'un appui méthodologique par l'Institut Paris-Région. Les premiers enseignements sont les suivants, au regard des hypothèses à long terme utilisées lors de l'étude de 2017 :

- Pour le secteur Moulon : le nombre d'emplois et de logements désormais projeté est supérieur aux hypothèses initiales.
- Pour le secteur Polytechnique : le nombre de logements désormais projeté est un peu inférieur aux hypothèses initiales, celui des emplois légèrement supérieur.
- Pour le secteur Corbeville : le nombre d'emplois et de logements désormais projeté est largement supérieur aux hypothèses initiales.
- Le nombre d'étudiants est très inférieur aux hypothèses qui étaient données à l'horizon 2020 (au global pour les 3 ZAC). Le ratio étudiants logés/non logés sur place devrait s'inverser au vu des programmes de logements étudiants.

- **Rémi Benoit (vice-président de l'Université Paris-Saclay)** demande si les hypothèses d'évolution présentées ont été faites avec le réseau de transport actuel.

Laurence Debrincat : ce qu'on cherche à connaître, ce sont les évolutions des habitants, emplois, étudiants sur le plateau, indépendamment du réseau de transport.

- **Frédéric Henriot (adjoint au maire d'Orsay)** demande si les estimations ont pris en compte les constructions hors plateau.

Laurence Debrincat précise que l'étude présentée ne concerne que le périmètre des trois ZAC du Plateau : Polytechnique, Corbeville et Moulon. Il serait en effet intéressant d'avoir l'information sur les constructions en cours à proximité directe.

Grégoire de Lasteyrie indique que l'EPAPS a effectué le travail de recensement du logement étudiant au-delà du campus urbain.

Axelle Champagne confirme et ajoute que la Communauté Paris-Saclay a créé son observatoire territorial du logement étudiant. Ce dernier en est actuellement à la phase diagnostic, il est en partie alimenté par un relevé terrain de l'EPAPS qui concerne l'ensemble du territoire de l'agglomération. Elle propose de fournir ces données aux groupes de travail logement et mobilités.

➤ **Louis Belenfant (Collectif Vélo Île-de-France)** s'interroge sur le taux de motorisation / vélo des étudiants logés sur place.

Laurence Debrincat confirme qu'on ne dispose pas de ces données. Elle précise que dans les modélisations réalisées par IDFM, on confronte les résultats du modèle à la fréquentation réellement observée dans les transports, ce qui permet d'en assurer la cohérence et la robustesse. Elle ajoute qu'on ne fera pas de modélisations dans le cadre de la Vision 2035 compte tenu des délais impartis pour le Groupe de Travail.

Enseignement des enquêtes auprès des habitants, des actifs et des étudiants

Enquête IFOP (Focus groups)

Île-de-France Mobilités a piloté une enquête qualitative sous forme de focus groups. Celle-ci a été menée par l'IFOP et permet de compléter les constats.

Cinq focus groups ont été organisés avec cinq publics différents :

- Habitants des communes situées à proximité du plateau de Saclay
- Salariés travaillant sur le plateau de Saclay
- Étudiants ne résidant pas sur le plateau de Saclay et s'y rendant fréquemment
- Étudiants résidant sur le plateau de Saclay
- Habitants des logements familiaux du plateau de Saclay

Les grands thèmes évoqués dans les focus groups concernaient :

- Les logiques de déplacement
- Les difficultés d'accès au plateau
- Les déplacements internes
- Les attentes prioritaires
- Les nouvelles mobilités
- L'impact de la ligne 18

Le document de synthèse de cette enquête va être transmis au groupe de travail.

➤ **Louis Belenfant** demande si des cyclistes ont été ciblés pour faire partie des focus groups.

Laurence Debrincat explique que le choix des participants ne s'est pas fait selon leurs modes de déplacement mais selon leur profil et leur usage du plateau. Il y a donc peu de cyclistes. Le cas échéant, IDFM pourra faire un retour sur les éventuels échanges qui auraient eu lieu sur le vélo.

Enquête IPSOS (questionnaire)

La Région Île-de-France a piloté une étude IPSOS réalisée par le biais de questionnaires. Les mobilités étaient l'un des thèmes évoqués. Concernant les modalités d'accès (une seule réponse possible) au plateau, pour les individus n'habitant pas à Paris-Saclay uniquement et à la question « Comment venez-vous généralement à Paris-Saclay », l'enquête a montré que les salariés venaient le plus souvent en voiture (49%) et en transports en commun (49%) ; les étudiants viennent pour leur part le plus souvent en transports en commun (77%) et en voiture (21%). Les parts modales du Vélo et des « autres moyens » sont toutes les deux à 1% pour les deux profils, ce que l'on peut expliquer par le choix du panel et la nécessité de sélectionner uniquement son mode de transport dominant, excluant notamment les vélotaxistes irréguliers.

Ajout post réunion du Groupe de Travail : à la suite de la réunion, 17 référents vélos des établissements et entreprises du plateau ont fait remonter au Collectif Vélo Île-de-France des chiffres complémentaires, sur la base de déclarations de Forfait Mobilité Durable, de comptages et d'enquêtes internes. Ces derniers montrent un usage plus développé du vélo, allant de 2.14% (Institut de Chimie Physique) à 20% (personnels du Lycée Camille Claudel).

Compléments sur les transports collectifs

Sécurité du TCSP

À la suite de l'accident du 16 avril 2026, des mesures d'urgence ont été prises et des mesures pérennes sont en cours d'identification.

- **Michael Toriel (EPA Paris Saclay)** ajoute que l'EPAPS va organiser une réunion avec l'ensemble des acteurs la semaine prochaine, faisant suite à la sollicitation de l'université. L'objectif sera d'échanger d'une part autour de l'avenir des développements qui vont avoir lieu sur le reste du plateau et d'autre part sur les corrections pouvant être apportées à l'échelle du quartier sans attendre.

Par ailleurs, l'abandon du bouclage du site propre dans le quartier Polytechnique est partagé par tous.

Accessibilité PMR

L'accessibilité des bus s'améliore. Les données présentées montrent que 9 des 16 lignes inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité sont accessibles et que 93 % des arrêts sont déclarés accessibles ou partiellement accessibles.

Autres sujets transport évoqués en séance

- **Jean-Marc Weulersse (Mieux se Déplacer à Bicyclette Paris-Saclay)** souligne la nécessité de mettre en place des bus express sur la N118 avec l'aménagement de voies réservées sur l'espace disponible (bande d'arrêt d'urgence ou bas-côtés). Il souligne toutefois la difficulté de mettre en œuvre ces bus car cela nécessiterait de limiter la vitesse des voitures sur l'axe. Il émet le souhait que la Région et la DIRIF puissent avancer sur le sujet. Grégoire de Lasteyrie confirme la volonté d'Île-de-France Mobilités de développer les cars Express sur la N118.
- **Marie-Hélène Wittersheim (COURB)** souligne un enjeu autour du RER B. En effet selon COURB, la perspective de l'arrivée de la ligne 18 et de la ligne 15, et la suppression d'Orlyval vont augmenter l'affluence sur le RER B, qui est également liée aux développements autour des nouvelles lignes. Elle cite en exemple le T3 à Cité Universitaire qui a entraîné une augmentation de la fréquentation du RER B grâce au nouveau maillage offert. La modernisation du RER B s'achèvera en 2033 mais d'ici là, la ligne reste en grande souffrance. Malgré le plan de maintenance lancé début 2026 on constate encore des difficultés. Il convient d'être vigilant sur la période entre l'arrivée du Grand Paris Express et l'achèvement de la modernisation. Des craintes sont émises sur un report sur la partie sud en arrivée à Massy. COURB a déjà demandé des rames longues en soirée par exemple.

Laurence Debrincat confirme qu'une analyse de l'évolution des flux sur le RER B d'ici la livraison complète du MI20 va être effectuée afin d'identifier d'éventuels problèmes de surcharge. La mise en service de la ligne 15 sud va réduire la surcharge du RER B au nord de cette dernière.

Échanges sur le vélo

En introduction est présentée la carte du réseau cyclable à l'échelle élargie à l'ensemble des secteurs de projet de l'EPAPS.

La carte présentée lors du dernier GT, relevant plus finement du campus urbain, est par ailleurs discutée au regard des aménagements jugés inconfortables par les associations.

- **Jean-Marc Weulersse (Mieux se Déplacer à Bicyclette Paris-Saclay)** rappelle que le vélo est, avec la marche, le seul mode où il n'y a pas de risque de saturation.

Contribution du Collectif Vélo Île de France

➤ **Présentation par Louis Belenfant**

La contribution du Collectif Vélo Île-de-France, préparée avec les associations locales en s'appuyant sur le baromètre vélo et des témoignages, a pour objectif de dresser un état des lieux factuel mais aussi de ressenti, et de dessiner les priorités du Collectif à court terme (avant l'horizon 2035), étant donné l'urgence en matière de sécurité des cyclistes.

Le Plateau de Saclay présente un fort potentiel cyclable (étudiants, chercheurs), mais c'est également le cas de ses alentours directs (fermes fréquentées par les familles pour la cueillette, établissements d'enseignement avec un public vélophile...).

Le Collectif Vélo Île-de-France n'est toutefois pas surpris qu'il y ait peu de cyclistes, compte tenu de l'absence de réseau cyclable continu et sécurisé sur le plateau, condition *sine qua non* pour développer le vélo, en particulier dans un contexte de frontière « ville / campagne ». Des tronçons aménagés existent mais ils ne forment pas un réseau. L'exemple de la passerelle inaugurée par le Département de l'Essonne au-dessus de la N118 au Christ de Saclay est parlant puisqu'elle n'est reliée à aucun aménagement linéaire de chaque côté.

Le Collectif a défini quatre priorités.

Priorité 1 : « Les cyclistes réclament un réseau cyclable continu et cohérent »

La contribution recense 15 tronçons jugés prioritaires par les associations cyclistes. Louis Belenfant cite notamment l'axe nord-sud qui pourrait être constitué depuis Versailles. De nombreux axes vélo concernent des routes départementales. Le Collectif Vélo regrette que le plan vélo du département de l'Essonne, qui vient d'être actualisé, ne prenne pas en compte les priorités du plateau de Saclay. Un itinéraire devrait notamment être aménagé sur la RD446 pour relier le site d'HEC au RER (Jouy) et au métro (Christ de Saclay). L'aménagement de la RD36 semble être suspendu,

palliés pour le moment par des aménagements provisoires. Outre les routes départementales, les liaisons plateau vallées constituent également une priorité.

Priorité 2 : « Plan d'urgence pour améliorer les intersections, et aménager de manière sécurisée les nouveaux carrefours »

Les espaces publics sont considérés comme plutôt qualitatifs, mais ils sont quadrillés de routes très droites empruntées par des bus et des voitures aux vitesses excessives. Les pistes cyclables sont discontinues aux intersections et l'automobiliste ne sait pas qu'il croise un cycliste.

De ce fait le Collectif préconise :

- Un plan d'urgence commun aux vélos et aux piétons au sein des ZAC pour reprendre les intersections dangereuses, à la manière de ce qui a été fait pour le passage piéton devant le bâtiment « Lumen » à la suite de l'accident mortel.
- De revoir la doctrine d'aménagement pour les futures opérations sur ce sujet des intersections

Priorité 3 : « Un plan de déploiement massif de stationnement vélo en libre-accès et à accès contrôlé »

Le Collectif observe un gros déficit de stationnement vélo sur l'espace public et dans les équipements.

Priorité 4 : « Mettre en place une gouvernance pour dépasser le millefeuille d'acteurs sur le plateau de Saclay »

Le vélo est victime du millefeuille d'intervenants, or il nécessite de dépasser les frontières administratives. Le Collectif préconise une méthode de travail ad hoc avec un travail commun sur le modèle du présent groupe de travail, à l'instar également des instances du VIF pilotées par la Région qui permettent de faire avancer les choses.

➤ **Echanges complémentaires :**

- **Louis Belenfant** souligne que la création d'un point d'accueil physique de type Maison du Vélo serait une solution très pertinente pour les étudiants, avec une offre adaptée.

Grégoire de Lasteyrie informe qu'une Maison du Vélo est prévue à Palaiseau, près de la gare Polytechnique de la ligne 18.

Rémi Lardilleux (Communauté Paris-Saclay) précise que l'agglomération organise également 3 bourses aux vélos par an sur le campus.

- **Jean Marc Weulersse** indique que le stationnement sécurisé des vélos est de plus en plus nécessaire avec le développement des vélos électriques coûteux. Il manque du stationnement y compris dans les bâtiments neufs, c'est en contradiction avec les obligations du Code de la Construction et de l'Habitation (CCH).

Clovis Cassan (vice-président communauté Paris-Saclay) demande s'il est possible d'estimer le taux d'équipement vélo actuel et le taux d'équipement potentiel. Il confirme la problématique du non-respect des normes du CCH dans les logements neufs.

- **Marie-Hélène Wittersheim (association COURB)** souligne que la vallée de Chevreuse semble écartée de l'analyse. De nombreux habitants de la vallée de Chevreuse travaillent sur le plateau. Elle suggère de se rapprocher de la communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse qui travaille sur un plan de déplacements. Elle s'interroge aussi sur l'avancée du réaménagement de la gare routière d'Orsay ville.

Rémi Lardilleux répond que les réflexions reprennent sur l'aménagement de ce pôle d'échanges multimodal d'Orsay ville, intégrant le stationnement des véhicules légers et un schéma bus qui aura évolué. Le souhait est de faire aboutir le dossier le plus rapidement possible. Le sujet des acquisitions foncières avec RATP et SNCF est long.

- **Grégoire de Lasteyrie** confirme les problématiques de gouvernance mais souligne par ailleurs la contrainte budgétaire. Mettre tout le monde autour de la table est effectivement la meilleure façon d'avancer. Il souligne l'importance d'avoir une vision d'ensemble sur la sécurisation et sur le développement des réseaux. Enfin, il note la faiblesse de la part des usagers vélo (1 %) qui confirme qu'il y a un gisement de croissance si on s'en donne les moyens.

Conditions d'emport des vélos et autres engins de déplacements personnels

Les conditions d'accès et circulation en gare, les règles à bord des trains et les restrictions en lien avec l'affluence sont précisées par Île-de-France Mobilités.

- **Grégoire de Lasteyrie** met en garde sur la multiplication de règlements différents sur l'emport des vélos à bord (règlements déjà différents pour le métro et les trains). Ces diversités de règlements seront peu lisibles pour les

usagers occasionnels. Il souhaite proposer à la Présidente d'engager une réflexion sur l'harmonisation des conditions d'empoi sur l'ensemble du réseau francilien.

Vélos en libre-service

L'offre de vélos en libre-service étant revenue dans les attentes exprimées lors des focus groups, la question du service Lime est évoquée de façon ouverte auprès des participants afin de déterminer si celle-ci est en mesure de répondre aux besoins internes au plateau, et d'évaluer la pertinence de son dimensionnement actuel.

- **Jean-Marc Weulersse** indique que les associations manquent de données sur l'offre et l'usage des vélos en libre-service pour pouvoir en évaluer la pertinence.

Grégoire de Lasteyrie précise qu'il est possible de demander des statistiques à Lime et que de fait, Lime adapte l'offre de vélos à l'usage constaté. **Frédéric Henriot** confirme que Lime fournit des statistiques sur les trajets vélo, qui sont utiles pour identifier les itinéraires pertinents à aménager.

- **Louis Belenfant** évoque le service ZooV qui permettait de réaliser des liaisons plateau vallée, en positionnant des vélos à proximité des gares du RER B. Il a ensuite été remplacé par Fifteen, service expérimenté sur le plateau mais finalement arrêté au profit de territoires plus denses. Grégoire de Lasteyrie ajoute que les collectivités ont alors contacté Lime pour leur proposer de s'implanter sur le territoire.
- **Rémi Lardilleux** considère que Lime n'est pas forcément une solution pérenne ni durable pour les publics étudiants. Il existe des tarifs étudiants mais qui n'offrent pas la même accessibilité financière qu'un vélo personnel ou qu'un vélo en libre-service type Vélib. Il souligne toutefois que le déploiement a été très rapide car Lime disposait déjà d'équipements en Île-de-France pour la logistique du service.
- **Olivier Pature (Vélo VGP)** souligne les difficultés posées par l'absence d'interopérabilité des différents services vélo en free-floating. Il est impossible de relier les territoires des agglomérations entre eux car les opérateurs sont différents (Dott et Voi pour Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, Lime pour Paris-Saclay).

Grégoire de Lasteyrie répond que le sujet a été travaillé à l'échelle de la CPS, mais qu'effectivement on pourrait avoir des zones de coordination encore plus larges.

Axelle Champagne (CPS) ajoute que les communes mettent à disposition de l'espace public pour accueillir ces vélos en free-floating mais il n'y a pas d'exclusivité d'un opérateur sur un territoire.

Contribution de la Communauté Paris-Saclay

➤ **Présentation par Rémi Lardilleux, directeur des Mobilités – CA Paris Saclay**

La communauté d'agglomération Paris Saclay présente la contribution qu'elle a adressée aux pilotes de la démarche Paris-Saclay 2035, qui s'articule autour des trois enjeux qu'elle considère comme majeurs dans le cadre de ce groupe de travail.

1. L'organisation du dernier kilomètre autour de la ligne 18
 - Hiérarchisation de la voirie dans le cadre du PLM dont l'élaboration va être lancée très prochainement
 - Etude sur l'articulation entre les navettes communautaires et les TAD
 - Travail sur la restructuration du réseau de surface, nouvelle liaison entre Massy, Les Ulis et la polarité du Christ.
2. Le déploiement massif des mobilités actives et décarbonées
 - Déploiement du schéma directeur cyclable
 - Améliorer les liaisons plateau vallée pour les déplacements à vélo ou à pied
 - Travail commun avec l'EPAPS et l'UPS pour le déploiement de bornes électriques
 - Réponse à l'appel à candidatures IDFM pour un service d'autopartage régional
 - Continuer à expérimenter des solutions innovantes.
3. La mise en œuvre d'une politique ambitieuse d'intermodalité
 - Manque de coordination autour des pôles gares : l'agglomération a pris, fin 2025, la compétence en matière d'intermodalité, en définissant des PEM d'intérêt communautaire. Un travail est en cours sur la clarification des responsabilités et des moyens.
 - Stationnement en rabattement à l'échelle du plateau en cours d'étude notamment en lien avec le futur parking du Christ de Saclay

- Souhait d'améliorer la connaissance des flux de déplacements à l'échelle de l'agglomération. Notamment sur le secteur de la RN20

En conclusion, il convient de passer d'une logique d'infrastructure à une logique de système de mobilité intégrée. Rémi Lardilleux précise que l'agglomération est prête à prendre toute sa part.

Échanges conclusifs

- **Laurence Debrincat** souligne que, la démarche étant très courte, il ne sera pas possible de tout traiter dans le cadre du groupe, mais que le rapport recensera les attentes exprimées. Les travaux vont notamment pouvoir se poursuivre dans le cadre du plan local de mobilité de la communauté d'agglomération Paris-Saclay.

- **Hervé Schmitt** (DRIEAT) remercie pour le travail accompli en amont et pour les contributions très riches des associations vélo, que l'Etat partage.
Il évoque deux sujets :

1- Le lancement du PLM de la CPS, dont l'État se réjouit. Il invite la CPS à se rapprocher des services départementaux de l'Etat, pour l'arrêt du périmètre par le Préfet et parce que l'Etat rend un avis sur le PLM en tant que personne publique associée.

Axelle Champagne confirme que l'agglomération travaille très bien avec les services de l'État. L'arrêté du préfet date du 23 septembre 2025. La subvention IDFM a été obtenue. Analyse en cours des offres des cabinets qui vont accompagner la CPS.

2- Les projets vélo. Sur l'ensemble de l'agglomération Paris-Saclay, l'Etat a financé 7 projets pour un montant de 6M€ dans le cadre du Plan Vélo et du Fonds vert. 6 collectivités sont bénéficiaires dont le CD91, la CPS et l'EPAPS. Toutefois un seul projet a été livré : la passerelle N118. Les autres sont ralentis car il y a des problématiques de maîtrise foncière notamment. Il souhaiterait des précisions sur les blocages évoqués au sujet de l'autorité environnementale.

Louis Belenfant précise que, comme le plateau est classé en ZPNAF (dénomination remplacée en 2025 par celle de Terres protégées), les procédures d'acquisition de terres agricoles sont délicates car les agriculteurs sont sur une posture très défensive. Les questions des revêtements utilisables sont également évoquées pour certains itinéraires.

Jean Marc Weulersse confirme qu'il convient d'éviter le plus possible les terrains de la ZPNAF et que les associations y sont sensibles. La principale difficulté porte effectivement sur le revêtement des pistes : les demandes des commissions des sites (départementales ou régionale), si elles n'interdisent la construction de ces pistes, en augmentent considérablement les coûts de réalisation, ce qui bloque certains projets.

Hervé Schmitt confirme que l'Etat souhaite aider à l'aboutissement des projets, car certaines subventions pourraient être perdues pour des raisons de caducité. Il convient de se rapprocher des services, DDT et DRIEAT.