

# Paris-Saclay 2035 – Paysage, nature et désirabilité

*Note du groupe de travail paysage*

Le plateau de Saclay est un territoire de contrastes assumés. Les grandes terres agricoles de l'openfield, les vallées de la Bièvre et de l'Yvette, les coteaux boisés y voisinent avec des campus scientifiques de rang mondial. Lieu d'études et de recherche, c'est aussi un morceau de ville dense au contact direct de la nature – un environnement devenu rare, sinon unique, en Île-de-France. Cette singularité est à la fois l'atout et le défi du territoire.

L'ambition fondatrice de l'Opération d'intérêt national reste entière : faire émerger un territoire d'avant-garde d'un plateau agricole, en produisant une urbanisation qui s'inscrit dans la continuité de ses paysages sans rupture avec son socle historique et géographique. La sanctuarisation des espaces naturels et agricoles à travers la ZPNAF en est l'expression la plus forte, et l'atout le plus sous-exploité.

Pourtant, le constat est sans ambiguïté : le territoire peine à susciter le désir d'y habiter. Les chercheurs et leurs familles lui préfèrent les vallées voisines, jugées plus accessibles, plus vertes, mieux adaptées en typologies de logements. Les étudiants désertent le plateau le week-end et s'installent à Paris ou en proche banlieue. Le plateau tend à devenir une destination contrainte, un espace fonctionnel occupé par une population de passage. La vie n'émerge pas.

La cause profonde n'est pas l'absence d'équipements, mais tient à l'échelle. Celle à laquelle a été pensé le territoire, l'échelle des flux, des objets architecturaux et des fonctions, a laissé de côté l'échelle de l'expérience vécue : celle du corps, du quotidien, de l'arrêt et du détour. C'est cette petite échelle, celle à « 1m65 », celle des usages quotidiens et festifs, qu'il s'agit désormais d'activer.

## Les intentions principales :

### 1/ faire venir la vie dans la ville constituée

Toutes les interventions et réinterventions sur les jeunes territoires doivent tendre vers l'objectif d'une activation du territoire vécu. A cet égard, une cible essentielle est celle des familles avec enfants. Facteur-clef de vitalité urbaine, les attirer est une nécessité. Face à l'attractivité concurrente des vallées, cet objectif implique de repenser les typologies de logement (cf. GT Logement) et de développer des aménités adaptées à l'enfance et à la vie familiale. Il s'agit de proposer des espaces de jeu, de découverte et de sociabilité ainsi que des expériences de plein air capables de compenser l'absence de jardin privatif et de faire de l'espace public une véritable extension du cadre domestique.

L'urbanisme doit être repensé là où cela demeure possible. Il faut sans doute assumer la localisation préférentielle des quartiers familiaux aux lisières urbaines, pour une plus grande tranquillité et un accès direct aux espaces agricoles et naturels. Les lisières naturelles doivent alors être épaissies à leur voisinage (acquisition de terres agricoles) et repensées non plus comme des lignes de séparation, mais comme des espaces de transition exploités (jardins partagés), travaillés à une échelle fine, directement reliés au grand paysage (porosités, franchissements).

Il convient également de réinterroger certaines surenchères normatives en matière environnementale lorsque celles-ci contribuent à renchérir significativement le coût des opérations sans bénéfice pour les habitants. L'enjeu n'est pas de renoncer aux ambitions écologiques, mais de les réorienter vers une écologie du cadre de vie et vers des formes de qualité directement perceptibles et appropriables par les habitants : présence du végétal et préservation des espaces naturels, confort d'usage, qualité des espaces extérieurs, durabilité des constructions. Sans désirabilité, les habitants s'installent ailleurs, alimentant ainsi l'étalement urbain et, in fine, le déplacement plutôt que la réduction des impacts environnementaux.

L'enjeu n'est pas tant de reconstruire ou de replanter que de compléter. Ces territoires ne souffrent pas d'un manque d'espaces ou de « vert », mais d'un déficit d'échelles intermédiaires : strate arbustive, micro-équipements, constructions de petite échelle, lieux de rencontre, espaces dédiés au sport, à la mobilité active et aux usages quotidiens. Paradoxalement, la faible densité et la monumentalité des espaces constituent aujourd'hui un atout. Elles offrent des marges de manœuvre importantes pour recalibrer les espaces publics, diversifier les ambiances et réintroduire les éléments qui leur font défaut.

Depuis plusieurs décennies, les investissements et les projets se sont principalement attachés à améliorer l'accessibilité et à renforcer les mobilités. La ligne 18, fait générateur de la réflexion actuelle, s'inscrit dans cette logique. A mesure que la question du déplacement trouve sa réponse, une autre émerge : celle de l'arrêt.

L'enjeu est désormais de penser ce territoire non plus comme un simple espace fonctionnel et efficace, traversé de flux circulants, mais comme une destination : après avoir pensé les conditions de la traversée, il faut désormais penser celles de la présence. L'enjeu n'est plus seulement de permettre d'arriver plus vite, mais de donner des raisons de rester, d'habiter, de fréquenter et de s'approprier ce territoire.

## 2/ penser autrement la ville future

Dans un territoire qui se veut à l'avant-garde de la recherche, de l'innovation et de l'expérimentation, les espaces du plateau reliés par la ligne 18 peuvent constituer un véritable living lab à ciel ouvert pour réinventer la fabrique urbaine. Ce territoire contrasté dispose en effet de caractéristiques et d'atouts proprement exceptionnels pour tester de nouvelles formes d'aménagement et de gouvernance.

Cette ambition suppose de faire évoluer les méthodes de projet. Elle appelle un dialogue plus étroit et continu entre les acteurs du territoire, habitants, élus locaux, établissements d'enseignement et de recherche, aménageurs et institutions, notamment l'EPAPS. La culture de l'expérimentation doit permettre d'enrichir les projets par la confrontation des expertises techniques et des visions politiques avec les savoirs d'usage et la réalité du terrain.

Pour autant, ce dialogue ne doit pas se traduire par un allongement des délais ou par une complexification excessive des processus de décision. Il doit s'inscrire dans un cadre clair, avec des objectifs, des temporalités et des responsabilités précisément définis. L'enjeu n'est pas d'instaurer une cogestion ou de diluer les responsabilités, mais de renforcer la qualité des projets grâce à une concertation exigeante, structurée et orientée vers le résultat.

### Les principales préconisations d'actions :

La liste des actions préconisées est développée dans le corps de la note. On retiendra particulièrement les propositions suivantes :

- Identifier les potentiels lieux de vie du Plateau et de ses espaces environnants, allant de Versailles à Saclay ; les animer notamment en y installant des « surprises » (landart, walk of fame des scientifiques passés par Saclay...) et prévoir de les relier à terme par des réseaux de mobilité active : carte des lieux de vie en cours de réalisation par l'agence Ter, pour une présentation le 24 juin prochain
- Accroître et redessiner, là où c'est encore possible, les zones de logement s'adressant à la cible des familles, en faisant des espaces extérieurs avoisinants une extension du cadre domestique
- Redessiner la cartographie des voies vélo pour permettre l'exploration du grand territoire ; relier les lieux de centralité mais aussi les lieux d'intérêt ; travailler autant la qualité de l'infrastructure de transport que les arrêts (Cf. annexe 1)
- Réaliser une nouvelle trame active, sportive et ludique à la grande échelle du Plateau (Cf. annexe 2)
- Développer une offre de plein air spécifiquement pensée pour les enfants et les familles : parcours de découverte associant sciences, arts et nature, réseau continu de véloroutes sécurisées, espaces d'exploration et de jeu, articulation renforcée avec l'offre pédagogique et les équipements du territoire
- Transformer le TCSP pour en faire une grande promenade « scénarisée » et/ou une allée des mobilités actives et micromobilités y compris expérimentales en lien avec les centres de recherche
- Etendre la biennale d'architecture et de paysage à l'ensemble des territoires reliés par la ligne 18 ; inclure la dimension artistique en transformant la Bap en Ba<sup>2</sup>p ; créer des pavillons sur son trajet, dans l'esprit de la biennale de Venise
- Rédiger, à l'initiative des maires, un manifeste pour un nouvel urbanisme paysager, que respecteraient autant que possible les futurs cahiers des charges de l'EPAPS
- Repenser les méthodes de consultation et d'ingénierie de projet de l'EPAPS, en intégrant notamment le regard des habitants ; mettre en place des ateliers sur les ZAC de Corbeville et du Christ de Saclay (cf. propositions du GT Logement)
- Créer une Maison du Plateau, lieu d'accueil, d'orientation et de socialisation, peut-être sur le territoire de Corbeville, ou en développant le Pavillon réciproque ; installer à la ferme du Moulon une offre de convivialité conservant son héritage agricole ; changer d'échelle en développant la « fête du Plateau » sur tout le territoire et l'adosser à une programmation musicale régulière ciblant le public étudiant et s'appuyant sur un lieu physique bien desservi (Orsay ?).

## I. Relier : façonner un grand territoire ouvert et distinctif

Alors que les ZAC de l'OIN sont nécessairement éclatées sur le plateau, la ligne 18 apparaît comme un nouveau trait d'union. Mais un lien fonctionnel ne suffit pas à créer un territoire vécu. Pour que les habitants s'approprient réellement l'épaisseur du plateau, il faut mieux faire apparaître les continuités paysagères et les chemins qui vont tisser ce nouveau territoire, irrigué par de nouvelles formes de mobilités, à pied et en vélo.

### Recomposer le maillage des mobilités actives

La carte mentale des habitants du plateau se limite encore largement à leurs trajets domicile-travail. L'enjeu est de la déployer vers les espaces agricoles et naturels, les étangs, les coteaux, les fermes, c'est-à-dire vers tout ce qui fait la richesse singulière du territoire. Cela suppose un réseau de mobilités douces qui ne se limite pas à circuler autour des espaces urbanisés, mais qui traverse les paysages dans toute leur diversité.

- Redessiner le maillage cyclable et piéton à l'échelle du grand territoire, en reliant les principales centralités, fermes et gares de la ligne 18, et en tirant parti de la charpente paysagère du réseau de rigoles. L'apaisement de la circulation motorisée en est le préalable.
- Identifier et sécuriser les principaux franchissements, notamment autour des sections au sol de la ligne 18, pour assurer des continuités fluides et sûres entre espaces agricoles, naturels et urbains.
- Proposer des cheminements thématiques : itinéraires sécurisés pour les enfants, circuits de découverte agricole, parcours comestibles, balades scientifiques, en lien avec les établissements du campus.
- Transformer le TCSP pour en faire une grande promenade « scénarisée » et/ou une allée des mobilités actives et micromobilités y compris expérimentales en lien avec les centres de recherche.
- Déployer une signalétique partagée et bien renseignée à l'échelle de l'OIN (distances, temps, points d'intérêt), pour encourager la pratique du vélo et de la marche. Des points de mobilier (bancs, arceaux vélo, pavillons buvettes) doivent accompagner ces parcours pour favoriser les pauses et la découverte.
- Organiser un hackathon pour étendre la carte mentale des habitants et susciter curiosité et envie du territoire.

### Organiser un paysage-mosaïque productif

Les ZAC du plateau manquent actuellement de lien avec leur environnement agricole immédiat : les espaces urbains tournent le dos au plateau qui les entoure. L'idée est d'inverser ce rapport en diffusant l'agriculture dans la ville, et la ville dans les champs.

- Renforcer et épaissir les espaces de transition ville-campagne : jardins partagés, potagers collectifs, espaces productifs et d'expérimentation, en partenariat avec l'INRAE et AgroParisTech. La proximité de ces établissements peut permettre de développer des synergies entre habitants et étudiants, via des rôles de formation ou de conseil.
- Ouvrir des perspectives nord/sud vers le plateau agricole depuis les futurs quartiers d'habitat, en privilégiant des hauteurs de bâti décroissantes pour ménager des transitions plus douces. Développer des mails paysagers piétons nord/sud qui pourraient aussi faire office de corridors boisés et de brise-vent, en lien avec le projet de replantation de haies porté par Terre & Cité.
- Encourager la diversification agricole aux abords des villes et des gares : développer des poches maraîchères et arboricoles, des lisières forestières productives, et introduire des strates vivrières dans les espaces urbains (arbres fruitiers, haies nourricières favorables à l'avifaune et aux pollinisateurs).
- Utiliser la ligne 18 pour structurer une logistique agricole de proximité, rendant visibles les cycles de production et reconnectant consommation et territoire.

## II. Repenser la ville : un laboratoire d'urbanisme désirable le long de la ligne 18

La ligne 18 ne relie pas seulement des gares : elle traverse une séquence de situations urbanistiques contrastées, de Versailles historique à Saclay en mutation. Cette diversité constitue une ressource exceptionnelle pour expérimenter, *in situ*, de nouvelles manières de produire la ville et les territoires. Un territoire à l'avant-garde de l'innovation scientifique ne peut pas rester à la traîne dans sa morphologie urbaine.

### La Biennale art, architecture et paysage : un levier collectif pour changer de trajectoire

Nous proposons d'étendre la Biennale architecture et paysage à l'ensemble des territoires traversés par la ligne 18, en y intégrant l'art et, pourquoi pas, l'agriculture. Son rythme pourrait évoluer vers le triennal pour permettre des réalisations plus ambitieuses dans l'espace public, tout en laissant aux partenariats locaux le temps de se structurer.

La proposition principale est celle d'opérations non éphémères, à toutes les échelles (jardin, ZAC), laissant des ouvrages en héritage et donnant une résonance internationale au « projet Saclay ». Des « pavillons » dédiés tout au long de la ligne 18 deviendraient à la fois lieux de création et de résidence, espaces d'exposition et de pratiques amateurs. Une première édition pourrait avoir lieu en 2028.

Les thématiques pourraient intégrer l'adaptation climatique, la gestion hydraulique, l'urbanisme agricole et naturel, l'urbanisme transitoire et réversible – autant de sujets pour lesquels ce territoire présente des conditions d'expérimentation particulièrement pertinentes.

### Une nouvelle méthode pour concevoir mieux et autrement

Si une charte de paysage ne nous semble pas adaptée à ce territoire en mouvement, il apparaît essentiel de produire un **manifeste pour un nouvel urbanisme paysager**, coconstruit par l'ensemble des maires, et intégré en amont des cahiers des charges de l'EPAPS. Ce manifeste formulerait quelques ambitions claires :

- Revenir aux courbes et aux formes organiques : dilater les espaces linéaires, retrouver l'arrêt, le détour et la surprise, travailler les volumes et les reliefs.
- Lutter contre l'impression de minéralité excessive en déterminant une nouvelle palette matérielle : réintroduire les matériaux naturels et organiques (pierre, bois, meulière excavée des chantiers de l'EPAPS), penser la couleur, éviter les matériaux en façade qui vieillissent mal.
- Recalibrer la ville en travaillant les volumes et les proportions, les étagements, l'expérience de la rue et de la place dans chaque programme.
- Soigner ce qui se voit particulièrement : les sols actifs et les rez-de-chaussée (à hauteur d'homme) ainsi que les lignes de ciel et les toitures (quand on lève les yeux).
- Installer une nature généreuse dans la ville : strates intermédiaires, plantations productives et vivrières, présence de l'« eau désirable » en cœur de quartier.
- Permettre la déambulation sans entrave : supprimer les obstacles inutiles (seuils de bâtiments, trémies, potelets, palissades) et effacer les effets de couloir liés au TCSP dans les secteurs de croisements de flux.
- Reconvoquer les artistes et artisans (feronniers d'art, sculpteurs, céramistes, peintres) et libérer la créativité en revenant sur l'hyper-normalisation des cahiers des charges.

Ce manifeste doit s'accompagner d'un **changement dans les modalités de fonctionnement de l'EPAPS** : davantage d'itérativité et de co-construction avec les maires, les opérateurs, les paysagistes, les artistes et les habitants ; intégration précoce de la dimension paysagère dans les cahiers des charges ; et révision des grilles de salaire des jardiniers qualifiés pour assurer un entretien à la hauteur des ambitions.

Le campus de Saclay constitue le terrain d'élection le plus évident pour tester ces nouvelles modalités, notamment sur les ZAC de Corbeville et du Christ de Saclay, dont les plans masses gagneraient à être remis à plat lors d'ateliers réunissant l'EPAPS, les élus et l'architecte coordinateur.

### Un plan chantier pour vivre la transformation

- Réorganiser les calendriers des projets pour limiter l'impression de chantier général et permanent.
- Prévoir des aménagements temporaires (plantations à croissance rapide, expositions artistiques sur palissades) pour raconter le territoire et son actualité plutôt que de subir les nuisances.
- Utiliser ces espaces en transition pour des expérimentations d'aménagement et des observations des dynamiques écologiques, valorisées ensuite dans le cadre de la Triennale.

### III. Revenir sur la ville constituée : réparer l'existant et activer la vie

Quinze ans après les premiers chantiers, le campus de Saclay constitue une réussite fonctionnelle indéniable sur le plan scientifique. Mais son déficit urbanistique est largement partagé. L'espace déjà livré peine à susciter le désir d'habiter : une figure urbaine relativement impersonnelle, une présence végétale assez discrète, une monumentalité des formes conjuguée à une rareté des repères spatiaux, un tissu conjonctif inachevé, une prédominance des lignes droites favorisant les flux, des transitions abruptes avec les espaces naturels environnants.

Revenir sur une jeune ville n'a rien d'étonnant : cela devrait même devenir la règle, dans un contexte où les transformations écologiques, climatiques et sociales imposent une plasticité aux territoires. Après le geste initial de Michel Desvignes, fort et structurant à la grande échelle, l'enjeu est d'accompagner la maturation du territoire à l'échelle fine de l'expérience vécue mais aussi d'achever certaines intentions initiales différées faute de moyens (lisières).

#### Installer l'échelle humaine dans la ville déjà constituée

Des interventions correctrices ciblées, sur des points stratégiques à forte visibilité ou à fort enjeu écologique, peuvent rapidement modifier la perception du territoire :

- Renforcer la présence du végétal en instituant des strates intermédiaires, en diversifiant la palette végétale (plants issus de pépinières locales), en réintroduisant une dimension nourricière (arbres fruitiers, strates vivrières) et en augmentant l'emprise au sol des fosses de plantation.
- Intervenir en priorité sur les grandes places minérales : affirmer leur singularité en en faisant des « places-jardins » ou des places productives, éléments de repère visuel et de sociabilité.
- Paysager les entrées de site et les abords des gares, et soigner le paysage découvert depuis le viaduc.
- Retrouver une présence de l'« eau désirable » dans l'espace public : noues végétalisées, mobilier adapté, palette végétale attractive.
- Contrer les flux unidirectionnels et donner envie de s'arrêter : formes organiques, volumes et microrelief (buttes plantées) au sein de la trame rectiligne et de la surface plane ; pierres, rochers et œuvres ponctuelles comme repères visuels.
- Épaissir et redessiner les lisières, près des zones d'habitation : jardins partagés, potagers collectifs, transitions adoucies, forte porosité avec les espaces naturels environnants.
- Supprimer les dispositifs qui dégradent la perception de l'espace public : murets inutiles, potelets, grilles, clôtures. Effacer les effets de couloir du TCSP aux points de croisement de flux.

#### Activer la vie dans la ville

L'objectif n'est pas seulement de rendre le territoire plus beau : il est de le rendre vivant tout au long de l'année, pour des publics divers. Cette « activation » suppose un travail sur les usages autant que sur les formes.

- Développer un réseau de mobilité douce et piétonne sécurisant notamment les enfants, faisant de Saclay un « territoire du vélo » et un « territoire de la marche ». Le campus semble avoir été pensé d'abord pour les circulations motorisées : de larges emprises dédiées à la voirie, des stationnements envahissants, des traversées de voies rapides. Cette réalité doit changer.
- Mettre en place une offre sportive de plein air bien adaptée aux publics jeunes. Les généreux espaces publics du plateau, aujourd'hui peu utilisés, pourraient devenir le support d'une trame active, sportive et ludique : terrains de basket sous le viaduc, pump tracks, street workout, boudrome.
- Dessiner un parcours d'espaces récréatifs et de découverte de plein air pour les enfants, en lien avec l'art et la science. Le plateau offre des conditions uniques pour développer une pédagogie fondée sur l'expérimentation scientifique, la curiosité et l'initiative : visites de laboratoires, initiation au codage ou à la robotique, parcours agricoles avec les fermes.
- Faire du Point F un espace totémique et polyvalent, ouvert aux associations, aux habitants et aux étudiants : lieu de pratiques artistiques amateurs, ateliers collectifs, bar associatif, avec un amphithéâtre extérieur. Faire de la ferme du Moulon un espace de convivialité et de lien avec la communauté agricole (marché couvert, table ouverte, AMAP, food court, hébergement de la Fête du Plateau).
- Installer une « Maison du Plateau » pour accueillir et orienter familles (y compris les familles d'expatriés) et étudiants : activités de développement personnel et artistique, studios DIY, cours de langue, espaces et activités de socialisation. Le Pavillon réciproque pourrait réaffirmer ce rôle avec du personnel dédié.

- Installer un mobilier innovant à forte singularité : un concours de design pourrait être lancé à cet effet, ouvert aux écoles desservies par la ligne 18.

### **En particulier, partager la fête et la table**

Pour que la vie et l'animation urbaine se développent tout au long de l'année, mêlant habitants, salariés et étudiants, il faut penser l'activation autant que l'aménagement. Un cercle vertueux s'amorce là où des usages réguliers et divers sont suscités : les commerces se stabilisent, la désirabilité croît, les résidents s'installent.

- Relancer et étendre la Fête du Plateau autour de la Saint-Jean, associant fin d'année universitaire et début des moissons, avec une programmation festive a minima quadriennale (« les quatre saisons du plateau ») s'appuyant sur un lieu physique assurant une programmation régulière. Le « plateau », mot polyvalent, peut désigner l'espace géographique autant qu'être « servi sur un plateau ».
- Créer à la Ferme du Moulon un lieu-ressource de convivialité agricole (table ouverte, AMAP, marché en circuit court, comptoir des productions locales), en mobilisant l'INRAE, AgroParisTech, Terre & Cité, le Potager du Roi et les chambres d'agriculture.
- Installer une halle agricole sur le Christ de Saclay, sorte de « Rungis pour les particuliers », mêlant offre locale et lieu de convivialité
- Donner de la visibilité aux événements existants des fermes et des établissements d'enseignement supérieur (marchés de producteurs, concerts, Paris-Saclay Summit...).
- Concevoir une « offre culturelle en archipel », diffusée sur plusieurs lieux en réseau, du Moulon à Corbeville et au Pavillon réciproque,

### **Annexe 1 : pour une pratique des modes actifs cohérente et sécurisée sur le plateau de Saclay**

Afin que le plateau de Saclay puisse devenir un territoire cyclable tant pour le loisir, lieu de balade pour les Franciliens ou pour les habitants, adultes et enfants du territoire, que pour la mobilité du quotidien, en particulier les actifs et les étudiants (les « vélotaffeurs »), il semble essentiel de réparer et poursuivre les aménagements en faveur des modes actifs. Le vélo est également un moyen important pour relier Saclay aux territoires voisins, en complément de la nouvelle ligne de métro.

Le campus semble en effet avoir été pensé en premier lieu pour les circulations motorisées, du fait de son plan en damier et de ses grandes lignes droites. Les larges espaces de stationnement, organisé ou spontané, les grandes emprises dédiées à la voirie, la traversée de voies routières en cœur de campus et la coupure liée à la voie rapide N118... donnent l'impression d'un campus routier et non urbain.

A cela s'ajoute le bus à haut niveau de service qui traverse à vitesse trop élevée les différentes ZAC, en plein cœur de campus (avenue des sciences côté Moulon, boulevard Friedel et Monge côté Corbeville et Polytechnique), avec des lacunes dans l'aménagement de sa voie réservée, notamment des passages piétons absents dans des secteurs clés. Tout cela crée des conditions hostiles aux modes actifs : deux accidents routiers graves sont ainsi survenus depuis le début d'année, remettant en question la cohabitation entre les différents modes.

Plusieurs actions permettraient d'améliorer la desserte mais aussi le fonctionnement des aménagements cyclables dans le campus à différentes échelles avec trois enjeux principaux : la mobilité et l'accessibilité du site, la qualité urbaine et paysagère et la sécurité routière.

Le vélo, mode de transport à part entière, mode de transport individuel, peut en effet prendre une part non négligeable dans les accès et les déplacements internes au campus, son développement permet un rééquilibrage modal en faveur d'un moindre usage de la voiture (lutte contre la congestion des grands axes) d'un apaisement des circulations internes favorables aussi à la marche, l'accessibilité piétonne étant indispensable à l'attractivité des TC (garant du succès M18).

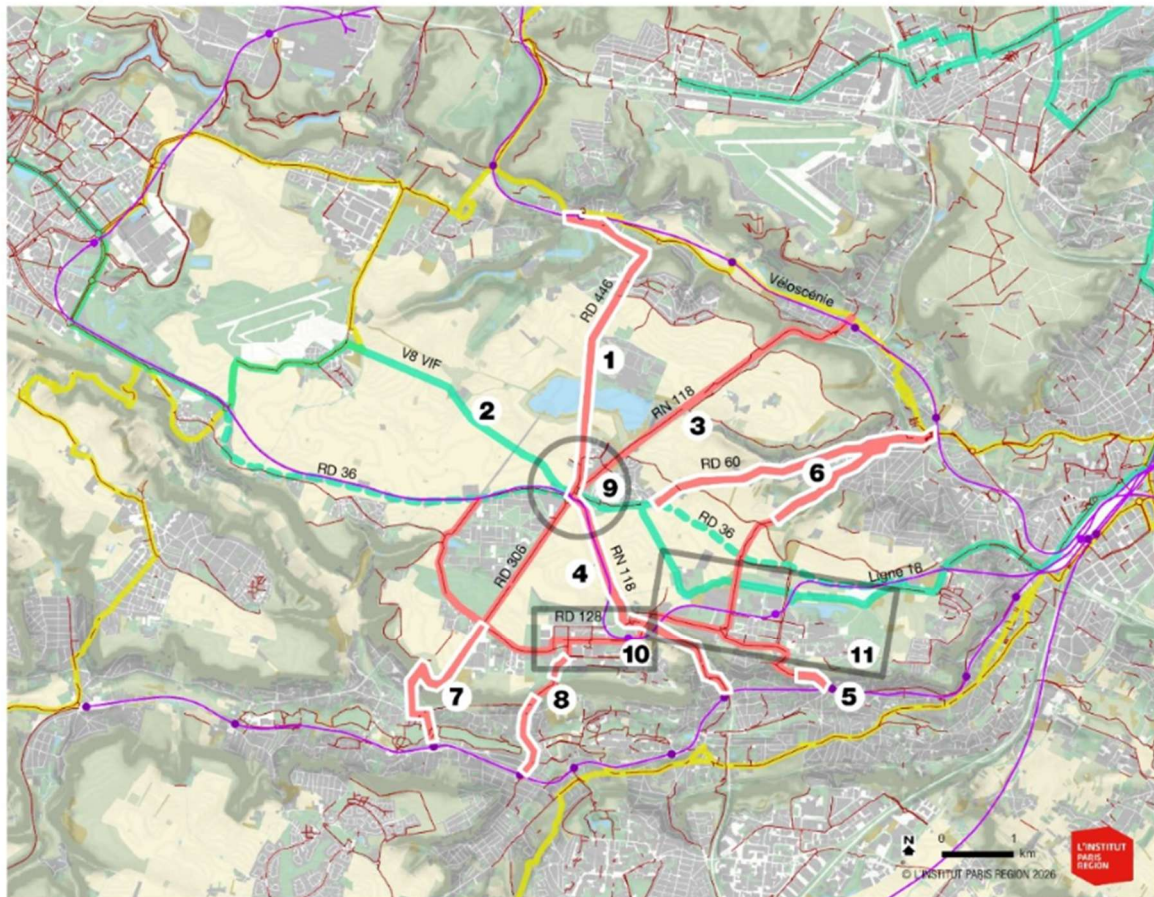
Ensuite, dans un objectif zéro accident, il est nécessaire de favoriser les modes actifs par des aménagements dédiés mais aussi par un apaisement global des circulations motorisées (bus et voitures) par la réglementation (Z30, zone de rencontre, zone piétonne) et par une revisite du plan de circulation et de stationnement.

Enfin, pour un enjeu d'attractivité et de marketing territorial : porteur d'une image de qualité urbaine, d'apaisement et de confort, la mise en œuvre de quartiers marchables et cyclables permet au campus d'affirmer une image de territoire urbain assumé, convivial et partagé, inscrit dans son époque, à l'instar des standards de ses équivalents à l'international. Les étudiants internationaux sont particulièrement sensibles à ces questions environnementales et paysagères des campus auxquels ils postulent.

### **Améliorer la desserte cyclable du campus : corriger les discontinuités et faciliter l'arrivée sur le plateau**

Le vélo, mode de transport individuel de masse, représente un enjeu particulièrement important pour accéder aux emplois et aux lieux d'étude sur le plateau afin de limiter considérablement le recours à la voiture. La réduire est aussi une condition de réussite des transports collectifs qui implique de pouvoir se déplacer aisément sur le plateau, en s'y rabattant à pied dans des conditions confortables. Afin d'encourager le report modal des actifs et des étudiants en faveur du vélo<sup>1</sup>, mais aussi de faire du plateau de Saclay une destination de loisirs et non seulement un territoire de passage, il semble essentiel d'améliorer l'accès au plateau de Saclay là où existent actuellement des points de ruptures :

- Mailler le territoire par un réseau d'itinéraires cyclables qui permet d'accéder et traverser le plateau par des grands axes clairement identifiables avec un maillage local au niveau des campus, des bourgs et des secteurs d'activités. Pour ce faire, il convient de s'appuyer sur les axes existants, comme la Véloroute V40 "Véloscénie" qui traverse le territoire du Nord au Sud dans la partie ouest du plateau et le projet Réseau Vélo Île-de-France (VIF) qui traversera, à terme, le plateau d'Est en Ouest, via la ligne V8. D'autres grandes lignes doivent compléter ce maillage le long des axes routiers (ex. RD446, RN118). La réalisation et/ou l'amélioration de ces itinéraires existants et planifiés doit être encouragée.
- Pour la desserte sud-ouest du campus depuis la vallée, prolonger la piste cyclable de la RD306 qui s'arrête nette au carrefour avec la RD128 (au niveau du CNRS) afin de pouvoir rallier les vallées et le centre de Gif-sur-Yvette en mobilisant du foncier appartenant au CNRS.
- Desservir le Christ de Saclay par aménagement cyclable depuis le cœur du campus : assurer l'aménagement du VIF sur des chemins agricoles qui permettra de le connecter au cœur du campus.
- Connecter le centre d'Orsay via la D446 route de Versailles, axe pour l'instant sans aménagement cyclable.
- Relier le Christ de Saclay au Val d'Albion et HEC en passant par les étangs, via la D446.



#### LEGENDE

- RER / GPE
- Aménagement cyclable existant
- Ligne V8 du Réseau VIF à court terme
- Variante Ligne V8 à plus long terme
- Véloroutes

#### Préconisations d'aménagement en faveur des modes actifs

- Réseau cyclable structurant
- Tronçon cyclable à aménager
- Quartier apaisé

#### Identification des actions

- 1** Aménagement d'un axe cyclable entre HEC et le campus
- 2** Réalisation de la ligne V8 du réseau VIF d'ici 2030
- 3** Amélioration des aménagements cyclables le long de la RN 118 nord
- 4** Rétablissement de l'aménagement cyclable le long de la RN 118 sud jusqu'à la gare du Guichet
- 5** Réalisation d'un tronçon cyclable entre Lozère et Polytechnique
- 6** Création d'une voie cyclable sur la RD 60 et vers le chemin du trou rouge
- 7** Prolongement des voies cyclables le long de la RD306 jusqu'au centre de Gif
- 8** Aménagement d'un axe cyclable entre le quartier de Moulon et Bures-sur-Yvette
- 9** Apaisement du carrefour du Christ de Saclay
- 10** Quartier de Moulon : Modification du plan de circulation et réduction de la vitesse des modes motorisés
- 11** Quartiers Corbeville/Polytechnique : Modification du plan de circulation et réduction de la vitesse des modes motorisés

### Schéma d'intentions pour une trame mode actifs reliant le plateau aux vallées

Crédit : L'Institut Paris Region

### Aménager des espaces cyclables cohérents et sécurisés en cœur de campus

Outre la desserte, il convient également d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes mais aussi la bonne cohabitation entre les cyclistes et les autres modes (piétons, automobilistes et bus, notamment), avec des aménagements adéquats. En effet, les pistes cyclables sont pour l'heure situées sur les trottoirs côté Moulon, avec un simple marquage au sol. A chaque intersection et arrêt de bus, les pistes disparaissent au profit des trottoirs piétons (panneaux 'fin de piste cyclable'). Cela affecte la cohérence du parcours cyclable mais le rend également dangereux tant pour les cyclistes que pour les piétons. Sur le campus, les itinéraires cyclables sont entrecoupés par des carrefours à angles droits à la visibilité réduite, facteur accidentogène pour tous. De manière générale, les pistes ne sont pas conçues selon les recommandations du Cerema (largeur, revêtement, intersection...) :

- Les intersections... doivent alors être systématiquement matérialisées ainsi que les traversées de cycles sur les routes pour assurer la continuité des parcours et la sécurité de tous.

- Par ailleurs, partout où cela est possible, les pistes doivent pouvoir se situer sur la chaussée (avec un séparateur physique) et non plus sur les trottoirs qui doivent rester dédiés aux piétons, surtout là où leur flux est important (gares, entrées d'écoles, de laboratoires...). Les rues généreuses du campus peuvent être support de partage des modes. Les trottoirs bénéficieront ainsi aux flux piétons nécessairement nombreux pour l'animation du campus (circulation sur les pauses méridiennes des salariés / étudiants, des familles matin et soir, petite centralité commerciale piétonne mail Pierre Potier...).
- Pour cela, la circulation routière doit être repensée afin de favoriser l'impression d'un campus urbain (voire paysager en l'accompagnant de plantations importantes) : plan de circulation avec des rues à sens unique (exemple des superblocs de Barcelone, cf. ci-dessous), apaisement de la vitesse avec des zones 30, chicanes, voire zones de rencontre (à 20 km/h), flux routiers plus importants sur les périphéries, aménagement des entrées de parking... Le recours à l'urbanisme tactique, pour tester les usages et le fonctionnement du site, peut ainsi être envisagé afin d'accompagner la transformation des habitudes des usagers, de tester des fermetures de rue, des zones de rencontre, etc. Des rues aux enfants, entièrement piétonnes, pourront aussi être expérimentées au contact des établissements scolaires des ZAC.
- De même l'apaisement de la voie du bus en site propre semble essentiel pour la sécurité des modes actifs : les traversées piétonnes doivent être matérialisées et des feux de circulation installés sur les passages stratégiques comme face au Lumen où le passage piéton s'interrompt sur la voie du bus.
- Libérer les pistes cyclables de tout mobilier urbain ou obstacle qui l'entrave ou représente un risque pour le cycliste : potelets, poubelles, encombrants, stationnement sauvage...
- Permettre la liaison cyclable et sécurisée entre les différentes ZAC via un aménagement cyclable sur le carrefour de Corbeville, qui ne semble pas prévu pour le moment.
- Côté Polytechnique, les voies cyclables sont généralement sur le côté des chaussées routières mais parfois peu identifiées et protégées. Des séparations plus distinctes des flux devraient être envisagées.

L'association mieux se déplacer à bicyclette a ainsi réalisé ce travail cartographique de repérer l'ensemble des discontinuités cyclables et des zones dangereuses du plateau, travail de terrain réalisé par des usagers et donc très utile pour bien repérer les dysfonctionnements du site<sup>1</sup>.

## **Accompagner l'usage du vélo pour une plus grande diffusion de la pratique**

Alors que la part modale cyclable augmente dans les laboratoires (l'association Mieux se déplacer à bicyclette, en lien avec les grandes entreprises du Plateau l'estime à 7% sur le plateau), elle peut encore être largement diffusée chez les salariés, les étudiants mais aussi les habitants. Pour devenir un territoire vélo et un lieu de destination, encore faut-il l'accompagner par les infrastructures nécessaires :

- Mise en place d'arceaux vélo adaptés et suffisamment nombreux devant les établissements d'enseignement supérieur, les établissements publics (absence de stationnement vélo devant l'hôpital ou la gendarmerie) mais aussi les lieux de vie (mail Pierre Potier, place Marguerite Pery...). Ils doivent être visibles -pour être utilisés- et sous contrôle social pour limiter les vols. Installation de stationnements vélos sécurisés en réinvestissant les parkings des laboratoires et écoles pas toujours conçus pour accueillir les vélos.
- Mise en place de systèmes de vélos en libre-service, de location de vélo ou de bourse aux vélos afin de bénéficier aux étudiants qui n'investissent pas systématiquement dans un vélo durant leurs années d'études.
- Installer une maison du vélo ÎDFM (fixe ou mobile) sur le Plateau de Saclay (ou soutenir les collectivités pour qu'elles créent leur maison du vélo locale) et communiquer sur l'offre Véligo Location
- Aménager des pistes cyclables arborées et bucoliques en profitant du cadre du plateau agricole et des coteaux boisés pour en faire un lieu de destination, de balade du week-end pour les Franciliens. Planter les pistes cyclables et les rendre suffisamment carrossables pour accueillir tout type de cycle.
- Installer une signalétique lisible, continue et identifiable (avec le nombre de kilomètres et les temps de parcours à effectuer) sur l'ensemble de l'OIN afin de garantir les continuités cyclables et pédestres pour la création de balades ou de trajets domicile / travail facilités. La question de l'ouverture de certains chemins ruraux ou de leur remise en état apparaît comme parfois complexe, ces chemins étant pour certains importants pour connecter plus facilement les territoires dans un environnement de qualité.

## Apaiser l'espace public pour une meilleure cohabitation de tous les modes

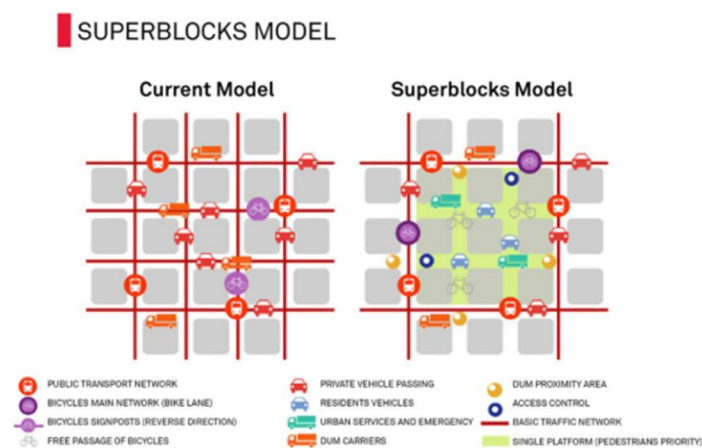
L'espace public du Plateau est conçu comme un réseau routier et n'est pas favorable en l'état à la circulation des piétons et des vélos. Il est essentiel de revoir le plan de circulation, de sécuriser les traversées et carrefours, de limiter les vitesses autorisées (y compris du BHNS) et d'accorder un meilleur partage de l'espace public pour sécuriser les circulations douces.

Les potelets ne sont plus des solutions plébiscitées, ils entravent les circulations des piétons (PMR), des vélos et enlaidissent le paysage. Des blocs de pierre (type cubes de granit) peuvent les remplacer tout en servant d'assises à certains endroits.

Les abords d'écoles, comme tous les lieux accueillant du public, doivent être pensés pour être accessibles et sûrs.

L'ombrage doit également être pensé aux circulations piétons et vélos, tout comme l'éclairage public adapté.

Afin de limiter les accidents qui se sont multipliés ces derniers mois et d'encourager les modes actifs, nous proposons de développer des quartiers apaisés au cœur des campus, à l'image des superblocks (ou supermanzanas) de Barcelone : le principe n'est pas d'exclure les véhicules motorisés sur site mais d'empêcher le trafic de transit au sein des quartiers et de le reporter sur les grands axes en périphérie par le plan de circulation, les aménagements de voirie, la présence de mobilier urbain<sup>2</sup>. L'objectif est de diminuer la vitesse des voitures dans les cœurs de quartiers, rendus de fait nécessairement moins routiers, aux profits des modes actifs. Ces derniers pourront profiter d'espaces publics plus libres, avec des éléments de design actif, de mobilier urbain et surtout d'une végétalisation plus importante, contribuant à l'envie de circuler à pied ou à vélo, facteurs d'animation urbaine et d'attractivité commerciale<sup>3</sup>.



**Schéma de principe du modèle des superblocks à Barcelone : la circulation motorisée principale devient périphérique, les routes internes au quartier deviennent prioritaires pour les piétons et modes actifs.**

Crédits : Ajuntament de Barcelona

Concernant le passage du BHNS en cœur des campus, il sera nécessaire aussi d'accompagner son ralentissement avec une vitesse limitée à 50km/h, voire 30 km/h sur les tronçons les plus en contact avec les flux piétons soutenus (avenue des Sciences notamment). Les passages piétons et feux de circulation doivent être repensés sur son passage afin de mieux faire cohabiter ce bus avec un campus.

Enfin, des actions d'animation dans l'espace public, éphémères ou pérennes, peuvent être organisées par des acteurs locaux telles que les *rues aux enfants*, *rues pour tous*, soit en amont d'aménagement de l'espace public, soit en inauguration, soit de manière ponctuelle durant l'année. Là encore, la générosité des espaces du campus doivent pouvoir servir à des usages festifs, récréatifs et/ou sportifs.



### **Mise à disposition de jeux gratuits sur l'espace public dans des structures itinérantes (Ludomouv)**

Crédits : Amélie Rousseau, L'Institut Paris Region

## **Annexe 2 : Diffuser le sport pour tous à Saclay**

Le plateau de Saclay est, pour les étudiants, très bien pourvu en équipements sportifs de qualité, avec une grande diversité de lieux et de pratiques possibles (centre équestre, salle d'escrime, et piscine pour les étudiants de l'Ecole polytechnique, Plaine des sports universitaire côté Moulon...). Mais cette offre foisonnante n'est pas nécessairement ouverte aux habitants et leur statut d'utilisation manque parfois de clarté.

Par ailleurs, les généreux espaces publics du plateau, aujourd'hui peu utilisés, pourraient devenir un support de pratiques physiques et / ou sportives à destination de tous les publics (enfants, étudiants, actifs...).

Pour répondre à cet enjeu de faire du plateau de Saclay un lieu de sport attractif, quelques préconisations peuvent être mises en place :

- **Clarifier les statuts et les droits d'entrée dans les équipements sportifs des établissements** afin d'en faire profiter aussi les habitants, y compris ceux de la vallée. Des systèmes de conventionnement peuvent être mis en œuvre, notamment pour clarifier les questions de gestion et de sécurité des lieux. La cité universitaire de Paris en est notamment un exemple. La question est aussi **celle de la gouvernance** avec la nécessité d'avoir une entrée unique administrative et organisationnelle pour accéder à l'offre : la Maison du plateau pourrait endosser ce rôle.
- **Mettre en place une trame active, ludique et sportive** à partir de l'existant, des équipements sportifs existants, points d'intérêt patrimoniaux et espaces de nature mais aussi en créant de nouvelles installations de pratique sportive libre : terrain de basket semi-couvert sous le viaduc du métro, éléments de design actif<sup>4</sup>, boulodrome, terrain de pumptrack et de street workout... Cela peut se faire à l'échelle du plateau mais aussi pour connecter les territoires jusqu'à Versailles. La trame active et sportive de Plaine Commune apparaît ainsi comme une référence de connexion des territoires grâce au sport<sup>5</sup>. Cette trame est aussi à connecter avec le potentiel de randonnées déjà offert par le plateau agricole, les vallées et les coteaux boisés, complémentaires à cette trame active et sportive.

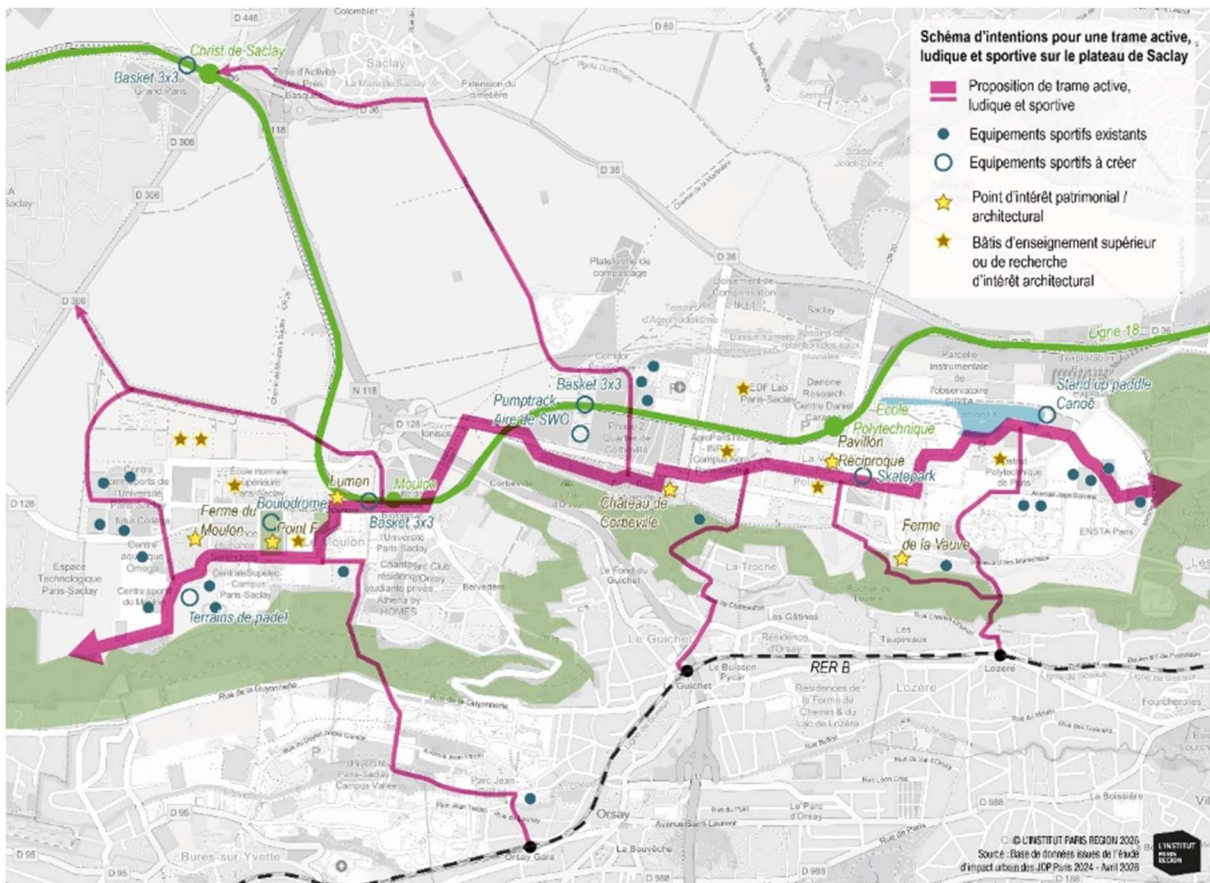


Schéma d'intentions pour une trame active, ludique et sportive sur le plateau de Saclay

Crédit : L'Institut Paris Region

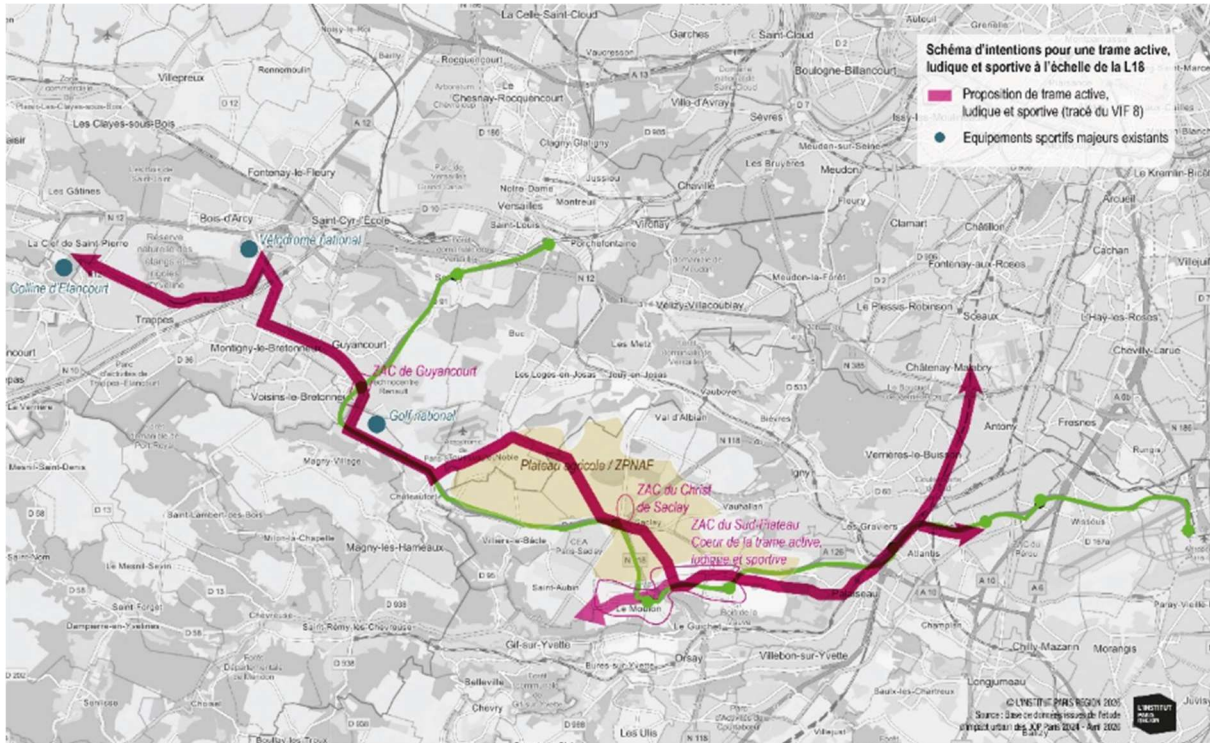


Schéma d'intentions pour une trame active, ludique et sportive à l'échelle de la ligne 18

Crédit : L'Institut Paris Region

- Le besoin apparaît aussi d'installer et/ou renforcer la signalétique pour renseigner les parcours. Connaître les itinéraires possibles, les distances, les points d'intérêt locaux (écoles à l'architecture prestigieuse, gares,

fermes...) permet d'allier sports et découverte du territoire. Afin d'assurer leur bon fonctionnement, outre leur itinéraire et leur balisage, il est nécessaire de doter ces parcours de points d'eau, de lieux de repos et d'ombrage pour la récupération des sportifs.

- Afin d'attirer les familles et d'en faire un lieu de destination, certaines installations peuvent aussi **compléter l'arsenal d'équipements ouverts aux familles** (un centre aquatique a récemment ouvert côté Moulon) : pumphtracks, terrains de padel à la place de certains terrains de tennis, nouvelles aires de street workout (dans le parc du Moulon, par exemple). Ces lieux permettent d'allier sport, convivialité et lieu d'animation également pour les familles et les jeunes.
- Les **côteaux boisés**, d'une grande richesse paysagère et du fait de leur relief, peuvent aussi devenir le terrain de jeux de traileurs et VTTistes dans un cadre préservé. Les voies et blocs d'escalade déjà présents sont à valoriser.
- **Le lac de polytechnique**, dont le statut n'est pas clair pour les habitants, mériterait de **s'ouvrir davantage aux habitants** tant pour le loisir, la promenade que pour devenir support de sports d'eau tels que canoë, paddle...
- Enfin, afin d'inaugurer les futures gares et de créer un moment sportif, nous proposons de **mettre en place une color run**, course festive ouverte à tous et attractive pour les étudiants, entre la gare du Christ de Saclay et celle de Polytechnique, en passant par celle du Moulon. La fin de course, côté Polytechnique, pourrait accueillir des stands et lieux d'animation.