

Incarner les mobilités sur le plateau de Saclay

L'atelier *Aménager la métropole pour les mobilités domicile-travail et de celles et ceux qui étudient sur le territoire de Paris-Saclay* a été commandité par la Chaire Aménager le Grand Paris et copiloté par l'EPA Paris Saclay (EPAPS) et la Société du Grand Paris (SGP). L'objectif fixé à ses étudiants est de construire une vision prospective sur les mobilités domicile-travail et domicile-études du plateau de Saclay avant et après l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express. Ce travail doit s'inscrire dans les enjeux contemporains tels que la mutation du rapport au travail ou la décarbonation des mobilités.

CHAIRE
AMÉNAGER
le GRAND
PARIS

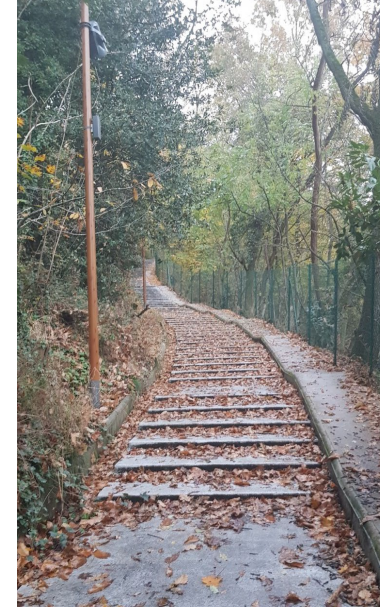
PARIS-SACLAY

Société
du Grand
Paris

Un projet aux multiples échelles

Au XVIIIème siècle, déjà, le plateau de Saclay servait les grandes ambitions de l'État. À l'époque, l'installation d'un réseau hydraulique pour alimenter les fontaines du château de Versailles participent à *rayonnement* de la France sous le règne du Roi-Soleil. Aujourd'hui, c'est un autre grand projet national qui voit le jour sur le plateau : celui de la « Silicon Valley à la française » lancé en 2007 par Nicolas Sarkozy. Selon le référentiel du *cluster*, il vise à rassembler 25% de la recherche française sur une partie du plateau de Saclay. Le territoire compte déjà plusieurs structures de recherches, à l'image du CEA (1945), installées sur le plateau depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale en raison de son isolement et de sa proximité avec Paris. De grandes écoles y sont aussi implantées depuis les années 1960, telles que HEC, Supélec et l'Ecole Polytechnique. Toutefois, dans un

contexte de compétition scientifique internationale incarné par le classement de Shanghai, l'excellence se mesure désormais dans la capacité de créer des pôles de production scientifique démultipliés. Le projet de *cluster* s'inscrit dans cette dynamique. Le plateau de Saclay, qui s'étend sur vingt-sept communes, fait l'objet d'une Opération d'Intérêt Nationale (OIN) pour son aménagement depuis 2009. Dans les années 2010, de nombreux bâtiments neufs sortent de terre pour accueillir de nouvelles structures. Malgré l'émergence d'une sensibilité écologique attachée à la préservation des terres agricoles, les remises en causes du primat automobile et les critiques des mégaprojets urbains, le projet d'aménagement du Campus urbain se déploie peu à peu avec pour perspective l'accueil de 85 000 personnes. Situé sur une zone récemment bâtie, éloignée des systèmes de transport collectifs et à la topographie contraignante, il génère des dysfonctionnements et un processus d'invisibilisation. A l'ombre de la recherche française, les populations doivent pourtant vivre sur le territoire.



La montée de Lozère— Source :
Groupe d'atelier

Comment faire atterrir le projet dans la vie des populations — nouvelles et anciennes — du plateau de Saclay? Comment construire des relations entre elles ? Comment donner au cluster une concrétisation dans sa vie urbaine ?

Construire notre vision du plateau de Saclay : un défi méthodologique

Un panel d'outils issus des méthodes qualitatives et quantitatives a été mobilisé lors de cet atelier afin de bien saisir les pratiques des populations du plateau et le fonctionnement plus global du territoire.

Diagnostic – octobre 2021 – janvier 2022

- Lectures bibliographiques
- Entretiens semi-directifs
- Questionnaires et micro-entretiens
- Analyse de données

Scénarisation – Janvier 2022 – mars 2022

- Reprise des résultats du diagnostic
- Lectures bibliographiques
- Échanges avec des experts sur les mobilités actives et sur le véhicule autonome

Étudiants engagé·e·s dans l'atelier :
Mohamed Benamamouch, Adrien Duval,
Marie Hue, Hanae Lahlou, Safae Lahlou,
Emma Petit, Adeline Tavet et François
Viard

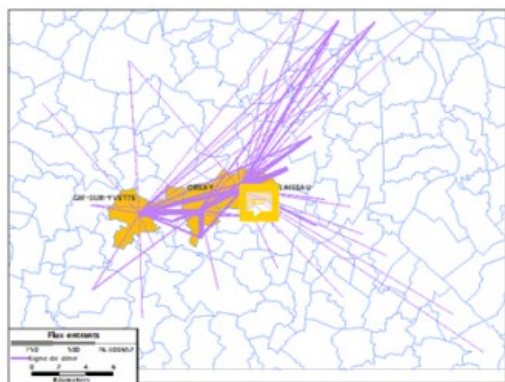
Encadré·e·s par : Arnaud Passalacqua
et Julie Perrin

<https://www.eup.fr>

Diagnostic territorial – L’incarnation des mobilités sur le plateau de Saclay

Une planification surinvestie

Le projet politique et économique du plateau de Saclay s’inscrit dans le référentiel du *cluster*. Ce bout de plateau a pour mission de faire *rayonner* la recherche scientifique française. La concentration d’activités induit un afflux de populations face à des **infrastructures en limite de capacité et inégalement orientées**. En raison de la topographie, l’axe Nord-Sud se limite à la N118 déjà saturée. Les voies ferrées contournent soigneusement le plateau d’Est en Ouest. Malgré un bon maillage de bus avec un fort cadencement aux heures de pointe, l’offre est aussi saturée. Pourtant, **les flux vont continuer de croître** avec l’arrivée de nouveaux établissements. De plus, les bassins de vie des populations travaillant sur le plateau s’étendent bien au-delà du périmètre de l’OIN.



Flux entrants dans les trois communes du Campus urbain (Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette) en 2018 – Source : Insee

Les dysfonctionnements observés

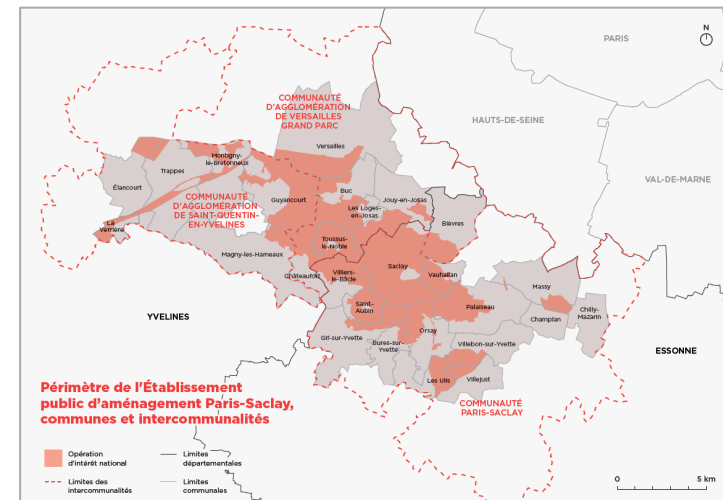
La concrétisation de ce projet d’État implique à l’échelon local une confrontation de différentes visions de l’aménagement, d’où une **gouvernance inextricable**. Des superpositions de compétences persistent entre l’EPAPS et la Communauté d’Agglomération Paris-Saclay (CAPS). L’échec du regroupement entre l’Institut Pairs Polytechnique et l’Université Paris-Saclay constitue une autre illustration de ces difficultés. Les dysfonctionnements s’observent aussi à travers la **perception des distances** sur le territoire. Les barrières topographiques comme les barrières urbaines séparent le plateau et la vallée mais aussi les ZAC du Campus urbain. Ces barrières se doublent de frontières institutionnelles compliquant encore davantage la cohérence territoriale. Le déficit d’accessibilité liés à la topographie n’est pas vécu de la même façon au sein des populations du plateau. L’un des dysfonctionnements observés renvoie à la non-prise en compte des *personnels supports* dans la conception du projet et de son système de mobilités.

« De toute façon, quand on est arrivé ici, on nous a dit, vous serez les sacrifiés de Saclay ».

Une employée du Crous – Source : Micro-entretien du groupe d’atelier

Les *personnels support*, les invisibilisé·e·s du projet

Cette catégorie renvoie aux travailleur·euse·s situés en dehors du champ de la recherche mais nécessaires au bon fonctionnement du projet (employé·e·s du Crous, des services administratifs, des services techniques ou de sécurité, prestataires pour l’entretien ou encore compagnons de chantiers).



Périmètre de l’OIN – Source : EPAPS

Quels problèmes à venir ?

Malgré une planification surinvestie depuis de nombreuses années, le projet fait face aux incertitudes liées aux grandes évolutions sociétales. Le modèle de *cluster* repose sur le principe de proximité des activités, d’où l’impact d’une **déterritorisation du travail** incarnée par l’essor du télétravail et du télé-études. Pour accueillir les flux, la ligne 18 du Grand Paris Express a été conçue dans une logique métropolitaine. Souvent mentionnée comme une **solution miracle**, elle relie pourtant les pôles économiques régionaux en dessinant une liaison Est-Ouest supplémentaire. Ainsi, elle ne répond pas à l’ensemble des besoins locaux – en particulier pour les *personnels supports* vivant dans les communes environnantes. Plusieurs acteurs de l’aménagement du territoire s’inquiètent des failles de l’axe Nord-Sud, aucune infrastructure ferroviaire n’étant conçue pour ses flux conséquents. Enfin, un rapide tour sur le plateau suffit pour prendre la mesure du **primat de l’automobile**. La voiture individuelle reste de loin le mode le plus efficace pour se rendre sur le plateau. Son usage est dans de nombreux cas subie. Les contraintes topographiques, les limites de l’offre de transports en commun, le manque d’aménagements continus dédiés aux modes actifs constituent autant de facteurs à l’origine de son attractivité.

Scénarisation – Vers une ville partagée et durable

Aujourd'hui porté par le prisme de l'innovation lié aux structures présentes sur le plateau, le projet d'aménagement du Campus urbain ne nous semble pas en mesure de répondre aux attentes des populations et aux enjeux du monde de demain. La *smart city*, le véhicule autonome et les voitures électriques sont autant de solutions développées pour positionner la recherche française dans des domaines jugés stratégiques. De ce fait, la question des besoins adressés ne se pose que dans un second temps. Tout comme la construction d'une infrastructure nouvelle – la ligne 18 du Grand Paris Express – est pensée par de nombreux acteurs du Campus urbain comme *la* solution à leurs problèmes de mobilités, le développement de ces solutions technologiques est conçu comme un horizon inéluctable. C'est en **rompant avec cette approche par l'objet** que nous avons souhaité concevoir notre scénarisation, d'une part, en nous interrogeant sur les besoins des populations de ce territoire, d'autre part, en intégrant celui-ci aux enjeux du monde de demain.

A court terme – Une ville tactique

Les mobilités domicile-travail et domicile-étude résonnent avant tout comme un problème à court terme sur le territoire. L'arrivée de nouvelles structures – le pôle Bio-Pharma-

-Chimie de l'université Paris-Saclay, l'école Agro ParisTech ou le groupe hospitalier Nord-Essonne – va générer avant même l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express des flux conséquents. Située dans une perspective de renversement du prisme de l'aménagement mais dans une temporalité d'entre-deux, la *ville tactique* se caractérise par l'utilisation de propositions rapides à mettre en place, peu coûteuses et co-construites, dans la lignée du *tactical urbanism*.



Deux dispositifs existants – Sources : CAPS et HackCS

Ces propositions affectent l'ensemble des domaines liés à l'aménagement du territoire. La mise en place d'une **gouvernance mieux ancrée au sein des populations** constitue une première étape indispensable. L'orientation de dispositifs existants – à l'image de l'**outil de diagnostic numérique Ma'Mob** développé par la CAPS – vers une prise en compte de l'ensemble des populations et l'appui sur l'identité des structures étudiantes – par l'organisation d'un **hackathon dédié aux mobilités** – constituent nos deux pistes privilégiées dans ce domaine. La pose des **jalons d'un système de mobilités actives** représente la solution privilégiée à court terme

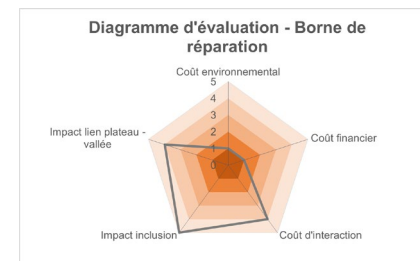
en matière d'amélioration des conditions de déplacement. La mise en place d'**équipements légers**, d'**éléments de signalétique ponctuels** et de **conditions d'éclairage satisfaisantes** des cheminements sont des minimas atteignables à court terme dans ce domaine. En parallèle, l'**organisation d'événements visant à promouvoir la pratique de la marche et du vélo** doit ancrer ces modes dans le quotidien des populations. Cependant, le primat de l'automobile constitue un horizon indépassable à court terme sur le territoire. De ce fait, il faut viser – dans un premier temps – la **rationalisation de l'usage de la voiture individuelle**, par une **politique active de développement du covoiturage**. Celle-ci doit avoir pour objectif une augmentation de la population ciblée, sans encadrer l'ensemble des pratiques informelles déjà en vigueur. Enfin, ces réponses ne conviennent en aucun cas à l'ensemble des populations du territoire, d'où la nécessité d'une **meilleure prise en compte des invisibilisé-e-s**. Travailler à la **mise en réseau des acteurs de l'inclusivité**, les associations étudiantes notamment, et à l'**amélioration de l'accessibilité des réseaux de bus**, par des efforts de signalétique en particulier, constituent deux premières pistes prometteuses. Dans cette *ville tactique*, les efforts des acteurs de l'aménagement du territoire sont résolument détachés des objets au profit de leur ancrage dans le quotidien des populations. Celles-ci sont prises en compte dans leur diversité, malgré la persistance de dysfonctionnements importants dans le système de mobilités.

Evaluer nos pistes de scénarisation : une proposition méthodologique

Face à la difficulté d'évaluer nos pistes de scénarisation, nous avons souhaité élaborer un dispositif simple prenant en compte l'ensemble de leurs externalités.

- Coût environnemental
- Coût financier
- Coût d'interaction
- Impact sur l'inclusion
- Impact plateau-vallée

Si les deux premiers coûts sont souvent pris en compte, nous avons aussi souhaité intégrer un coût d'interaction modélisant la complexité institutionnelle de chaque piste. Plus leurs valeurs sont élevées, plus la piste est coûteuse. Les deux impacts constituent les deux externalités positives au fondement de notre *ville intégrée*. Plus leurs valeurs sont élevées, plus la piste est vertueuse. Une fois ces valeurs fixées, nous les avons représenté.



A long terme – Une ville intégrée

L'ampleur des dysfonctionnements liés aux mobilités – véritable impensé du projet d'aménagement du Campus urbain – appelle à une réponse systémique à long terme. Celle-ci vise à la fois à mieux intégrer l'ensemble des populations du plateau et à replacer le plateau au bassin de vie dans lequel il se situe.

La **refondation de la gouvernance** sur le territoire doit s'inscrire dans le cadre institutionnel existant. Toutefois, l'implication des populations dans la co-construction des politiques de mobilité implique la **création d'une nouvelle structure associative**. Celle-ci s'articulerait avec une **intégration de ces enjeux dans les cursus étudiants**, dans le cadre des journées d'ouverture organisés par les établissements.

Elle pourrait prendre place dans l'ancien Point F, au cœur de la ZAC du Moulon.

La **pérennisation du système de mobilités actives** tient en premier lieu à la **pérennisation des dispositifs mis en place dans la ville tactique**. Les équipements légers et les éléments de signalétique légers doivent ainsi être mis en réseau. Une véritable **culture des mobilités actives** doit également être soutenue, dans le cadre de la nouvelle structure associative par exemple. Formations dédiées aux populations les plus fragiles, bourses aux vélos et conférences pourraient ainsi s'y tenir.

La **restriction du mode automobile** semble inéluctable dans un monde orienté vers la sobriété. L'**adaptation des routes** – via une réduction de la largeur des chaussées et une appropriation artistique – et l'**anticipation d'un cadre réglementaire restrictif** – le rationnement carbone – s'inscrivent dans ce cadre.



L'ancien Point F, un lieu à valoriser –
Source : Groupe d'atelier

La **construction d'un territoire vivable par toutes et tous** représente l'horizon de notre scénarisation. Afin de favoriser l'accès au plateau malgré la barrière topographique, nous promovons un objet – **funiculaire ou ascenseur urbain** – destiné à favoriser les mobilités actives des personnes à mobilité réduite.

Néanmoins, cette infrastructure ne peut en aucun cas remplacer la **mise en avant d'une ville ordinaire**, via une augmentation du nombre de logements, un soutien de la mixité fonctionnelle et un développement des tiers-lieux.

Sonia, l'incarnation de la ville intégrée – Un récit à l'horizon 2035

Il est 6h45 lorsque Sonia ferme la porte de son appartement allée des Marguilliers. Avant de partir, elle lance un « Bonne journée ! » à ses enfants. Tous les matins, la caissière du Crous du bâtiment Bréguet de Centrale-Supélec pointe à 7 heures. Depuis qu'elle habite sur le plateau, sa routine a bien changé. Elle tourne à gauche sur le mail Pierre Potier puis remonte la rue Jules Horowitz avant de traverser le grand jardin d'une résidence étudiante. Quelques étudiant-e-s ont monté un potager partagé. Elle voit ce projet évoluer au fil des mois. Sonia n'en a que pour 6 minutes de marche à pied. Cependant, elle a gardé ses habitudes et arrive toujours un peu en avance pour saluer ses collègues avant de commencer son service. Elle s'installe à sa caisse pour servir sa première cliente. C'est Julie de l'association qui gère l'atelier vélo sur la place du Moulon. Sonia la connaît bien, elle l'a rencontré lors d'un atelier vélo auquel ses enfants ont participé l'année dernière. Depuis, ses deux garçons se rendent au lycée international en pédalant. Désormais, les pistes qui y mènent sont continues, éclairées et bien indiquées. Sonia a l'esprit tranquille. A la fin de sa journée de travail, à 16 h, Sonia a rendez-vous avec Marta pour un café. Ces petits moments ont remplacé le temps en bus ou en covoiturage. Avant de rentrer chez elle à pied, Sonia passera faire quelques petites courses dans les commerces du quartier du Moulon.

La ville dessinée par nos pistes de scénarisation se veut partagée et durable. Ancrée dans une approche résolument en dehors des objets, elle questionne la notion d'innovation en lui associant des vertus de minimalisme, de sobriété et de recyclage d'outils existants. La vocation de la ville et de la recherche scientifique sont donc interrogées de concert dans un espace dédié à la synthèse de ces deux fonctions.