



**PARIS-SACLAY**

Concertation préalable

**PROJET DE MOULON**

**BILAN D'ETAPE**

**OCTOBRE 2012**

**SEPTEMBRE 2013**

La concertation autour du projet de Moulon est organisée conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Ce projet porte sur le périmètre prévisionnel de la zone d'aménagement concerté de Moulon, dans les communes de Gif-sur-Yvette, d'Orsay et de Saint-Aubin.

Cette concertation, préalable à la création de la zone d'aménagement concerté, vise à associer le public - habitants, associations locales et autres personnes concernées - pendant toute la durée de l'élaboration du projet. Il s'agit de présenter les enjeux de l'aménagement du site, le diagnostic de l'existant et les orientations de l'aménageur, et de recueillir les avis et remarques du public.

## **I / Déroulement de la concertation**

La concertation préalable a débuté avec la prise d'initiative de la zone d'aménagement concerté le 6 juillet 2011 par le conseil d'administration de l'Etablissement public Paris-Saclay. Elle est organisée par l'Etablissement public, aménageur de la zone, en lien avec les communes concernées, et se poursuivra jusqu'à la création de la zone.

- La première étape de la concertation préalable autour du projet de Moulon visait à présenter les enjeux du projet, à partir du diagnostic du site effectué par le groupement de concepteurs MSTKA. Elle a commencé en décembre 2011, avec la tenue de réunions publiques à Gif-sur-Yvette et Orsay. Des expositions sur le projet ont eu lieu entre janvier et juin 2012 dans les mairies concernées, au siège de la CAPS, ainsi que sur le campus de l'université Paris-Sud entre le 15 mars et le 20 avril 2012, les panneaux étant exposés successivement dans chacun des bâtiments suivants : IUT d'Orsay, Pôle Commun de Recherche en Informatique, Polytech Paris-Sud, Institut de Biologie des Plantes et Laboratoire de Physique des Solides.
- La deuxième étape de concertation visait à présenter les orientations du projet au cours des études. Elle s'est déroulée à partir d'octobre 2012, avec la tenue de réunions publiques à Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin. Une rencontre avec les étudiants, chercheurs et salariés de l'université Paris-Sud a été organisée le 8 janvier 2013 à la demande de l'établissement.

Des expositions sur le projet ont eu lieu entre novembre et avril 2013 dans les communes concernées, au siège de la CAPS. Une exposition a également été organisée sur le campus de l'université Paris-Sud, du 8 janvier 2013 au 1<sup>er</sup> mars 2013 et les panneaux ont été exposés une semaine dans les bâtiments suivants :

- du 8 au 13 janvier : Polytech Paris-Sud
- du 14 au 20 janvier : ICMMO
- du 21 au 27 janvier : Institut des Sciences Moléculaires d'Orsay
- du 28 janvier au 3 février : Laboratoire de Physique des Solides
- du 4 février au 10 février : Laboratoire Aimé Cotton,
- du 11 février au 18 février : Institut de Biologie des Plantes,
- du 18 février au 24 février : IUT d'Orsay,
- du 25 février au 1<sup>er</sup> mars : Pôle Commun de Recherche en Informatique.

## **II / Bilan de la deuxième étape**

Les réunions publiques ont constitué un lieu d'échange et de débat privilégié. On relève une dominante de préoccupations relatives aux transports : le bon phasage de mise en œuvre des projets, le maintien des conditions de circulation sur le plateau et dans la vallée, ainsi que l'aménagement des points de congestion du plateau (côte de Belle Image et giratoire de Saint-Aubin notamment) sont des sujets récurrents. Les liaisons entre le site de Moulon et la vallée, sont également un sujet d'intérêt majeur pour les participants à la concertation.

La question de la qualité environnementale du projet, au travers d'une bonne gestion des eaux, d'une prise en compte de l'agriculture et de l'insertion paysagère des nouvelles constructions est également importante. Des attentes sont également exprimées de voir le projet participer au tissu social et économique existant, avec la création d'équipements publics qui complètent par leur offre et leur dimensionnement ceux déjà présents sur le territoire.

### **III / Compte-rendu des réunions publiques**

#### **A / Gif-sur-Yvette – mardi 16 octobre 2012**

La réunion a débuté à 20h30 et pris fin à 23h15. Elle s'est déroulée dans la salle du conseil municipal de la mairie de Gif-sur-Yvette. Animée par Tristan Gaillot, consultant, elle a regroupé près de 90 personnes. Sont intervenus à la tribune :

- Michel Bournat, maire de Gif-sur-Yvette
- Guillaume Pasquier, directeur général délégué de l'EPPS
- Lise Mesliand, directrice de l'aménagement à l'EPPS
- Isabelle Menu, architecte-urbaniste du cabinet Saison-Menu et mandataire du groupement MSTKA
- Sébastien Penfornis, architecte paysagiste de l'agence Taktyk
- Pierre Laborde, directeur d'études en charge des questions de déplacements et mobilités du cabinet Artelia.

Lucien Chabason, garant de la concertation nommé par le Préfet de la Région Île-de-France, a veillé à l'équité de traitement et à la clarté des informations, en toute indépendance des porteurs de projet.

#### **SYNTHESE DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC**

##### **LIAISONS PLATEAU VALLEE**

**Six personnes ont souhaité des précisions sur les solutions envisagées pour assurer les liens entre le centre de Gif-sur-Yvette et le Moulon : ont été évoquées l'idée d'un téléphérique, et celle de l'ouverture du chemin de Button dans le campus du CNRS à la circulation ou à des bus.**

L'Etablissement public a indiqué que le renforcement des bus des lignes locales et le développement d'un réseau de mobilités douces (chemins et pistes cyclables de qualité) permettrait de renforcer le lien entre Moulon et vallée. Le recours à un téléphérique est possible techniquement, mais impacte le paysage, et cette option devra être étudiée de manière plus précise. Le maire de Gif-sur-Yvette a rappelé son attachement à ce que la création d'une voie de bus le long de la côte de Belle Image entre le RER et le Moulon soit étudiée, de même que l'ouverture du site du CNRS.

##### **DEPLACEMENTS ROUTIERS**

**Six interventions ont porté sur la question des déplacements routiers, pour s'assurer de la bonne prise en compte dans le projet des flux traversant le territoire, notamment depuis l'Ouest vers Paris, et de l'effet d'attraction des gares du métro du Grand Paris. La crainte est exprimée d'un report de trafic à travers Saint-Aubin, pour contourner le Christ de Saclay. Un participant juge la création d'une voie au sud du rond-point de Saint-Aubin incompatible avec l'activité du Synchrotron Soleil.**

Le phénomène de report actuellement observé s'explique par la congestion du Christ de Saclay, qui a des effets sur l'ensemble des voies du plateau à l'heure de pointe : il pourra être limité avec le projet porté par le Conseil Général de l'Essonne de réaménager ce carrefour et doubler la RD36 depuis les Yvelines.

La création d'une « voie de la lisière » au sud du rond-point est justifiée par la nécessité de libérer ce dernier d'une partie des flux d'accès au quartier de Moulon, qui risquent d'augmenter sa saturation. Il s'agit d'une voie limitée à 50 km/h, ce qui limite les vibrations : des études complémentaires seront menées au cours de l'avancée du projet pour vérifier sa compatibilité avec les activités scientifiques.

##### **TRANSPORTS EN COMMUN**

**Cinq interventions ont porté sur l'amélioration des transports en commun, avec le projet d'amélioration du RER B, l'arrivée du métro du Grand Paris et la liaison entre les Ulis et Vélizy. Des interrogations sont apparues sur la bonne coordination entre l'arrivée de nouveaux moyens de transports et le développement du quartier.**

L'Etablissement public n'a pas la responsabilité de tous les projets de transport mais joue un rôle d'impulsion auprès des acteurs concernés que sont le STIF, la Société du Grand Paris, la RATP, la SNCF

et la CAPS. Le développement du quartier est coordonné avec l'amélioration des transports et l'arrivée de nouvelles lignes.

Le plan RER B+ mené par le STIF prévoit la mise en service de nouvelles rames, plus confortables et plus fiables, et une amélioration des conditions d'exploitation au nord de la ligne, qui permettra une amélioration globale.

L'EPPS a engagé une étude sur la liaison nord-sud depuis les Ulis jusqu'au Pont de Sèvres qui associe les collectivités, l'Etat et le STIF.

## **INTEGRATION DU PROJET DANS SON TERRITOIRE**

**Quatre participants ont souhaité des précisions sur l'insertion paysagère du projet : hauteur des constructions, protection du coteau boisé, création de nouveaux espaces verts. Les images présentées évoquent une architecture différente des centres existants.**

La hauteur exacte des nouvelles constructions doit encore faire l'objet de réflexions, mais le principe retenu est d'adapter le bâtiment à son contexte : d'une hauteur modérée sur les franges du quartier, les constructions pourraient être plus élevées dans le centre, notamment à proximité de la gare. L'impact visuel sur les coteaux boisés à Gif-sur-Yvette et Orsay, qui sont intégrés à la zone de protection naturelle, agricole et paysagère, sera donc très limité.

Les ambiances dans le quartier seront variées, selon qu'on sera dans une zone résidentielle, ou orientée vers le développement économique : les espaces publics, la qualité architecturale des bâtiments et la création d'espaces verts sont autant de moyens de créer un quartier attractif.

## **PROGRAMMATION, LOGEMENTS, EQUIPEMENTS PUBLICS**

**Trois questions ont porté sur les créations prévues de logements familiaux et étudiants, d'équipements publics – écoles, crèches, garderies, équipements de loisirs et sportifs, équipements de santé. La bonne prise en compte des besoins de toutes les générations a été demandée.**

La programmation étudiée est d'environ 850 000 m<sup>2</sup> répartis entre :

- 40% d'activités d'enseignement recherche ;
- 30% de logements avec 2 000 logements familiaux et 2 600 logements étudiants ;
- 25% d'activités et de développement économique ;
- 5% de commerces et d'équipements publics.

La nature et la localisation des équipements publics ne sont pas encore arrêtées à ce stade d'avancement du projet. Si une attention particulière est portée aux enjeux liés aux étudiants en raison de l'importance du projet académique et scientifique dans le projet d'aménagement, les besoins de l'ensemble de la population attendue dans le quartier sont pris en compte.

## **PRISE EN COMPTE DE L'AGRICULTURE**

**Deux demandes relatives à la prise en compte de l'agriculture dans le paysage de transition entre quartier et plateau ont été formulées.**

Une frange verte est prévue, qui formera la transition entre le quartier et le plateau. Elle est constituée de zones boisées, d'espaces ouverts au public et d'espaces techniques, notamment pour la gestion des eaux. Elle donne une large part à l'agriculture, à la fois pour répondre aux attentes des scientifiques et pour de nouveaux usages qui fassent le lien entre ville et monde agricole. Ce paysage productif reflète à la fois l'identité agricole du site et la volonté d'innovation de Paris-Saclay.

## **GESTION DES EAUX**

**Deux participants ont souhaité des précisions sur la gestion des eaux, de la prise en compte des eaux de pluies à l'assainissement des eaux usées.**

Les problématiques d'assainissement et d'épuration, le dimensionnement du réseau et des points de raccordement existants sont à l'étude. L'eau usée pourrait rejoindre le réseau du SIAHVY.

Le projet fixe un objectif fort de limitation du ruissellement, qui ne devra pas dépasser 0,7 litre/seconde/hectare pour une pluie cinquantennale. Les exutoires devront être retravaillés avec le SYB pour adapter le réseau, notamment les rigoles. Le stockage de l'eau se fera à la fois à la parcelle et dans les espaces publics du quartier.

## **PROCEDURES**

### **Un participant souhaite des précisions sur les procédures en cours, et sur le rôle respectif de l'Etablissement public et des communes.**

L'Etablissement public porte la procédure de zone d'aménagement concerté qui permet de définir la programmation réalisée dans le cadre du projet au travers du dossier de création et du dossier de réalisation. Il mène avec les communes, la CAPS et les collectivités les études nécessaires, avec des comités techniques et de pilotage réguliers.

Pour réaliser le projet, des modifications doivent être apportées aux documents d'urbanisme. La commune de Gif-sur-Yvette mène la révision simplifiée de son PLU sur le périmètre du quartier Joliot-Curie, pour permettre l'implantation de l'Ecole Centrale Paris et d'autres programmes. Une déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des PLU des trois communes se fera en 2013, après une procédure d'enquête publique menée par la préfecture de l'Essonne.

## **B / Saint-Aubin – Vendredi 19 octobre 2012**

La réunion a débuté à 20 h 30 et prend fin à 23 h 00. Elle s'est tenue dans la salle de la Commanderie devant 50 personnes. Etaient présents à la tribune :

- Gaëtan de Guillebon, maire de Saint-Aubin
- Guillaume Pasquier, directeur général délégué de l'EPPS
- Lise Mesliand, directrice de l'aménagement à l'EPPS
- Céline Tignol, directrice de projet à l'EPPS
- Isabelle Menu, architecte-urbaniste du cabinet Saison-Menu et mandataire du groupement MSTKA
- Sébastien Penfornis, architecte paysagiste de l'agence Taktyk
- Pierre Laborde, directeur d'études en charge des questions de déplacements et mobilités du cabinet Artelia.
- Mathieu Souleau, cabinet Artelia

Lucien Chabason, garant de la concertation nommé par le Préfet de la Région Île-de-France, a veillé à l'équité de traitement et à la clarté des informations, en toute indépendance des porteurs de projet.

### **SYNTHESE DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC**

#### **DEPLACEMENTS ROUTIERS**

**Neuf remarques ont été faites sur le sujet des déplacements routiers. De nombreuses demandes de précisions ont porté sur les réaménagements prévus pour les points d'entrée sur le plateau (rond-point de Saint-Aubin, côte de la Belle Image, échangeur de Corbeville), et sur leur effet global sur la circulation. Certains participants ont jugé les hypothèses de report modal prises en compte par l'EPPS trop optimistes.**

La congestion actuelle résulte d'une mauvaise configuration des points d'échanges entre routes plus que de la capacité de ces dernières. Par conséquent, le réaménagement de ces points bloquants est la priorité afin de permettre une fluidification du trafic bien que ce dernier augmente, sans devoir reprendre l'ensemble du réseau.

Le rond-point de Saint-Aubin doit être équipé de feux tricolores à l'occasion des travaux du Transport Commun en Site propre mené par le STIF. A partir d'un certain niveau de trafic, un giratoire sans feu ne peut plus fonctionner car les véhicules cherchant à s'insérer ne peuvent pas le faire rapidement. De plus, un carrefour à feux sécurise les passages piétons. Par ailleurs, l'aménagement du quartier prévoit une voie de contournement par le sud, qui permettra de le délester d'une partie du trafic : elle ne serait qu'à un sens pour éviter des croisements en haut de la côte de Belle Image.

La réflexion en cours pour l'échangeur de Corbeville consiste à remplacer les deux giratoires existants par un diffuseur, également régulé par des feux. Un nouveau pont sera créé en 2015 par le STIF pour le transport commun en site propre (TCSP) et les liaisons douces, puis un autre ouvrage de franchissement accueillera tous les modes importants (TCSP, voiture, liaisons douces, puis métro). Le phasage de ce dernier pont dépend de celui du futur métro.

Les hypothèses prises en compte dans la modélisation des trafics prennent en compte à la fois les évolutions du trafic sur le long terme à l'échelle de l'Île-de-France, la création de nouvelles lignes majeures sur le plateau de Saclay, la réalisation de projets d'amélioration du réseau routier dans la ZAC et sur l'ensemble du territoire ainsi qu'une évolution des comportements avec l'apparition de nouvelles offres de transports et de nouveaux services.

#### **INSERTION DU PROJET**

**Cinq questions et réactions ont porté sur les modalités d'insertion du projet dans le territoire. La sécurisation des lieux aujourd'hui fermés a été soulevée. Plusieurs participants ont estimé l'architecture projetée pour le quartier en décalage avec l'ambiance actuelle de la commune.**

L'EPPS vise l'intégration des bâtiments dans un quartier ouvert, en prenant en compte les enjeux des établissements et des entreprises. Une étude de sécurité et de sûreté sur l'ensemble du quartier est en cours. La sécurisation des bâtiments est étudiée au cas par cas, des niveaux de sécurisation différents pouvant être mis en place comme dans le centre R&D d'EDF à Palaiseau.

Les images présentées constituent des références pour les espaces publics et les ambiances qu'on pourra y rencontrer. L'Etablissement public est aménageur et va réaliser les espaces publics et fixer des prescriptions architecturales pour les projets. Le choix définitif des architectes relève des maîtres d'ouvrage réalisant des projets dans le quartier.

## **TRANSPORTS EN COMMUN**

**Quatre interventions ont porté sur les infrastructures de transports en commun. Des craintes ont été exprimées sur les nuisances liées à la réalisation du métro du Grand Paris en aérien et l'implantation de la gare à Saint-Aubin. Des questions sur l'insertion du site propre au niveau du rond-point de Saint-Aubin sont également posées.**

La Société du Grand Paris n'a pas encore arrêté le tracé exact du métro aérien, ni son phasage. Des arbitrages doivent être rendus pour l'ensemble du réseau du Grand Paris, qui pourront modifier les hypothèses actuellement prises en compte.

L'insertion du site propre dans le rond-point de Saint-Aubin fait l'objet de réflexions. L'implantation de feux tricolores, qui vise à mieux gérer le flux automobile, permettra également de faire traverser le rond-point par le bus. Une alternative serait la création de mini-tunnels, plus onéreux.

## **LIAISON PLATEAU-VALLEE**

**Trois contributions portaient spécifiquement sur la question des liens entre le plateau et la vallée : développement des transports en commun, impact routier sur la côte de Belle Image et la rue du Doyen Joseph Pérès.**

La remontée en transport en commun depuis la vallée de Chevreuse se fait aujourd'hui par la côte de la Belle image, avec une offre peu attractive (ligne 10). L'EPPS conduit une étude sur la RD306 pour l'amélioration de la circulation routière et en transports en commun. Plusieurs stratégies sont à l'étude-élargir la voie, créer une voie pour bus ou utiliser la voie existante du CNRS. La liaison nord-sud des Ulis jusqu'au Pont de Sèvres est également à l'étude.

Les voies de desserte locale (rue de Versailles, rue du Doyen Joseph Pérès) n'ont pas vocation à accueillir un trafic important : l'essentiel des flux sera capté par le réseau magistral une fois celui-ci fluidifié.

## **ENVIRONNEMENT**

**Deux questions ont été posées sur la dimension environnementale du projet, la prise en compte des eaux usées et la performance énergétique des bâtiments.**

Les modalités de gestion des eaux usées sont en cours d'étude pour définir les meilleures possibilités de raccordement avec le réseau existant et l'opportunité d'un traitement sur place. Les critères les plus importants sont la qualité de l'eau et des milieux.

L'Etablissement public fixe des prescriptions énergétiques pour les projets réalisés dans le quartier. Ils doivent répondre à des objectifs 15% plus exigeants que la réglementation thermique RT 2012. Un travail est réalisé pour mobiliser les énergies renouvelables pour le chauffage des bâtiments (géothermie, biomasse, etc.). Par ailleurs, le projet vise ce que l'ensemble des bâtiments participe à la production d'énergies renouvelables.

## **FINANCEMENT**

**Un participant a souhaité des précisions sur les modalités de financement du projet et son impact sur les impôts locaux.**

Le bilan de l'opération, inscrit dans le dossier de réalisation, doit équilibrer les charges de création des équipements publics et de viabilisation et les recettes issues des ventes de charges foncières. La gestion des équipements publics revient à la collectivité. Des financements pour des infrastructures et équipements structurants à l'échelle du campus font l'objet de discussion avec les communes, l'Etat, la CAPS, le Conseil Général et le Conseil Régional dans le cadre du Contrat de Développement Territorial.

Dans le cas de Saint-Aubin, le projet ne prévoit pas de création d'équipement public géré par la commune.

## **C / Orsay – Vendredi 26 octobre 2012**

La réunion a débuté à 20h30 et pris fin à 23h15. Elle a eu lieu dans l'auditorium de l'Espace Jacques Tati. Animée par Tristan Gaillot, consultant, elle a regroupé près de 65 personnes. Sont intervenus à la tribune :

- David Ros, maire d'Orsay
- Lise Mesliand, directrice de l'aménagement à l'EPPS
- Antoine du Souich, directeur développement durable à l'EPPS
- Isabelle Menu, architecte-urbaniste du cabinet Saison-Menu et mandataire du groupement MSTKA
- Sébastien Penfornis, architecte paysagiste de l'agence Taktyk
- Régis Monnet, consultant mobilités du cabinet Artelia,
- Emmanuel Cornut, directeur du département eau urbaine Paris d'Artelia

Lucien Chabason, garant de la concertation nommé par le Préfet de la Région Île-de-France, a veillé à l'équité de traitement et à la clarté des informations, en toute indépendance des porteurs de projet.

### **SYNTHESE DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC**

#### **TRANSPORTS EN COMMUN**

**Quatorze contributions ont porté sur les transports en commun, notamment sur le métro du Grand Paris, son phasage, son financement et son impact sur les modes de déplacement. Les autres projets – amélioration du RER B, prolongation du site propre depuis l'Ecole polytechnique, création de nouvelles liaisons Nord-Sud – ont également fait l'objet de questions.**

La Société du Grand Paris étudie la création d'un métro aérien d'une capacité de 5000 à 6000 voyageurs en heure de pointe, qui desservira le quartier en 2023. Il est complémentaire de l'ensemble des améliorations apportées à l'existant et des nouvelles infrastructures et services créés au fil de l'aménagement du quartier pour atteindre l'objectif de réaliser 50% des déplacements par un autre moyen que la voiture. Le phasage du développement des mobilités correspond à celui de l'augmentation des usagers. Une étude spécifiquement consacrée aux déplacements sur le campus est en cours.

#### **DEPLACEMENTS ROUTIERS**

**Sept contributions ont porté sur les déplacements routiers sur le plateau et les voies attenantes : RN 118, route de Chevreuse, rue de la Guyonnerie, rue de Versailles et côte de Belle Image. L'impact du projet sur le centre-ville a été évoqué.**

Les aménagements proposés doivent rendre au réseau magistral existant sa fluidité, pour limiter le report sur les voiries locales vouées à la desserte et sur les centres-villes. L'EPPS travaille avec les services de l'État (DIRIF) qui gèrent la RN118, pour améliorer la fluidité et des accès à travers la reprise de l'échangeur de Corbeville. La RN118 restera toutefois chargée aux heures de pointe quelles que soient les options d'aménagement mises en œuvre, compte tenu de l'augmentation des déplacements à l'échelle de l'Île-de-France et de l'absence d'autre infrastructure routière majeure sur le plateau.

#### **PROGRAMMATION, LOGEMENTS, EQUIPEMENTS PUBLICS**

**Trois contributions ont porté sur la programmation du projet, notamment sur la création de logements familiaux et d'équipements publics – crèches, groupes scolaires, centre de congrès. Des précisions sur les accès handicapés ont été demandées.**

L'Etablissement public met en œuvre un projet mixte, qui rassemble activités scientifiques, économiques et logements. Le quartier comptera 2600 places de logement étudiant, et 2000 logements familiaux. La liste des équipements publics de proximité est en cours de définition. Certains équipements dont manque le territoire pourraient être réalisés pour partie dans le cadre du plan Campus et mutualisés : un « Learning Center » est à l'étude, qui pourrait répondre en partie aux besoins en matière d'espaces de congrès. L'ensemble du projet répondra aux normes d'accès aux personnes à mobilité réduite en vigueur.

## **ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

**Cinq interventions ont porté sur les enjeux environnementaux du projet : gestion des eaux usées et recyclage, performances énergétiques des constructions, effets de la réalisation du projet sur les sols du plateau.**

Les modalités de gestion des eaux usées sont en cours d'étude pour définir les meilleures modalités de raccordement avec le réseau existant et l'opportunité d'un traitement sur place. Les critères les plus importants sont la qualité de l'eau et des milieux. Les débits de rejets seront fortement limités, et permettront une amélioration de la prise en compte du risque d'inondation dans les vallées. La valorisation des eaux de pluies et des eaux usées est étudiée.

L'EPPS a fixé des prescriptions très strictes pour avoir des niveaux de performance énergétique situés 15% au dessus de la réglementation thermique RT 2012. Un travail est réalisé pour mobiliser les énergies renouvelables pour le chauffage des bâtiments (géothermie, biomasse, etc.). Par ailleurs, le projet vise ce que l'ensemble des bâtiments participe à la production d'énergies renouvelables.

La nature des terrains ne pose pas d'obstacle à la réalisation de constructions. L'EPPS a initié un projet de thèse pour mieux connaître les relations entre la géologie et l'hydrologie et créer un outil de modélisation de la circulation souterraine de l'eau.

## **FINANCEMENT DU PROJET**

**Deux questions ont porté sur le financement du projet et son impact sur les finances locales.**

Les projets immobiliers des acteurs scientifiques sont financés par le Plan Campus et leurs ressources propres. Le métro du Grand Paris fait l'objet d'un financement spécifique.

Le bilan de l'opération, inscrit dans le dossier de réalisation, doit équilibrer les charges de création des équipements publics et de viabilisation et les recettes issues des ventes de charges foncières. La gestion des équipements publics revient à la collectivité. Des financements pour des infrastructures et équipements structurants à l'échelle du campus font l'objet de discussion avec les communes, l'Etat la CAPS, le Conseil Général et le Conseil Régional dans le cadre du Contrat de Développement Territorial.

## **PRISE EN COMPTE DE L'AGRICULTURE**

**Deux interventions ont porté sur la prise en compte dans le projet de l'activité agricole et sur l'interface avec la zone de protection naturelle, agricole et forestière.**

Le projet d'aménagement est défini en fonction de la délimitation de la zone de protection naturelle, agricole et forestière, et ne l'impacte pas. Une frange verte sera créée entre le quartier et le plateau, qui regroupera des zones paysagées, des surfaces agricoles et des espaces remplissant un rôle technique de gestion des eaux et de développement de la biodiversité : une partie des terres agricoles protégées est d'ailleurs intégrée au périmètre de la zone d'aménagement concerté. Ceci souligne l'intention de mettre à profit la proximité entre le campus et une agriculture productive.

## **D / Université Paris-Sud – Mercredi 8 janvier 2013**

La réunion a débuté à 16 h00 et pris fin à 18 h 30 à Polytech Paris-Sud, devant 70 personnes. Etaient présents à la tribune :

- Jacques BITTOUN, président de l'Université Paris-Sud
- Pierre VELTZ, président-directeur général de l'Etablissement public Paris-Saclay

### **PROGRAMMATION, EQUIPEMENTS PUBLICS**

**Sept demandes de précisions ont été posées sur la programmation prévue dans le quartier, et sur les équipements créés ou maintenus : restaurants des personnels, Lieu de Vie, plaine des sports...**

La programmation étudiée est d'environ 850 000 m<sup>2</sup> répartis entre :

- 40% d'activités d'enseignement recherche ;
- 30% de logements avec 2 000 logements familiaux et 2 600 logements étudiants ;
- 25% d'activités et de développement économique ;
- 5% de commerces et d'équipements publics.

Le projet prévoit le développement de nouveaux restaurants mutualisés entre établissements : les logements étudiants doivent également pouvoir être partagés. L'Etablissement public est engagé avec la Fondation de Coopération scientifique et les établissements dans la définition précise des besoins à intégrer dans le projet de ZAC. Une dizaine de restaurants doivent être créés à l'échelle du sud du plateau, dont plus de la moitié gérés par le CROUS. Réalisé par l'EPPS en convention avec l'ANR, le Lieu de Vie rassemble un restaurant universitaire, des terrains de sports, une salle de fitness et de musculation.

La création d'équipements sportifs, notamment ceux implantés dans la plaine des sports à l'ouest du quartier, est un volet important du projet de l'université Paris-Saclay, qui doit encore être approfondi avec les acteurs concernés en ce qui concerne leur coût, leur localisation et leur mutualisation avec les besoins des habitants : leur implantation se fera de manière à être compatible avec la poursuite des activités de recherche.

### **TRANSPORTS ROUTIERS**

**Sept remarques ont porté sur les déplacements routiers : plusieurs participants ont fait part de leur crainte de voir le réseau arriver à saturation. Des demandes plus précises ont été formulées concernant le réaménagement de la rue du Doyen Joseph Pérès et de la rue de la Guyonnerie.**

La modélisation des flux automobiles montre que l'essentiel des points de congestion résulte de flux de transit, et non de desserte du quartier : l'amélioration des interconnexions entre routes principales permettra de mieux canaliser ces flux.

La rue du Doyen Joseph Pérès et la rue de la Guyonnerie sont des voies de desserte, et il n'est pour l'heure pas prévu de procéder à des aménagements : ceux prévus sur le réseau structurant doivent permettre d'éviter tout report sur ces axes. Pour mémoire, elles sont situées hors du périmètre de la ZAC, et relèvent soit de la compétence de la commune (rue de la Guyonnerie), soit de celle de l'université (rue du Doyen Joseph Pérès).

### **LIEN PLATEAU VALLEE ET MOBILITES DOUCES**

**Sept participants ont insisté sur l'importance de développer rapidement les modes doux, notamment pour des liens plateau-vallée et relier le campus de la vallée avec le Moulon. Une proposition a été faite d'étudier la possibilité de faciliter le transport de vélos dans les transports en commun.**

La création d'un réseau hiérarchisé de pistes et chemins pour les vélos et piétons fait partie du projet. Le traitement de ces nouvelles voies doit faire l'objet d'une attention particulière dans les secteurs boisés.

L'emport de vélos dans les transports en commun relève des transporteurs, mais mérite d'être étudié comme l'ensemble des actions favorisant un report modal.

## **INSERTION DU PROJET**

**Cinq personnes ont fait part de leur attachement à un projet qui prenne en compte le cadre paysager entre plaine et vallée, notamment le périmètre boisé classé, et souhaitent une cohérence architecturale d'ensemble du projet.**

L'intégration paysagère du projet est prise en compte au travers de la création d'une frange verte entre le quartier et le plateau, l'aménagement d'espaces publics et leur paysagement. Une architecture homogène sur l'ensemble du quartier n'est pas recherchée. La diversité du traitement architectural évite la monotonie, et permet de conférer une identité aux lieux en fonction de leur caractère : elle permet par exemple de créer une ambiance différente au sein du quartier du Belvédère et à proximité de la gare.

## **TRANSPORTS EN COMMUN**

**Trois contributions ont porté sur le phasage de l'arrivée des transports en commun.**

Le rythme de l'amélioration des transports en commun correspond à celui de l'arrivée des écoles et des résidents. Le bus en site propre depuis le quartier de l'Ecole polytechnique sera prolongé dès 2015, et le réseau de bus renforcé. Le plan d'amélioration du RER B va permettre une plus grande fiabilité de la ligne.

## **GESTION DES EAUX**

**Deux observations ont porté sur la prise en compte des risques liés à l'imperméabilisation du sol en cas de pluie.**

Le projet prend en compte la gestion des eaux de pluies, au travers d'un système adapté combinant rétention à la parcelle, dans les espaces publics et dans des portions de la frange verte entre le quartier et le plateau.