

PORTRAITS DE SITES UNIVERSITAIRES

6. CITÉ DESCARTES – ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT
DANS LE CADRE DE L'I-SITE



FÉVRIER 2018

2.16.004



www.iau-idf.fr



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* île de France

PORTRAITS DE SITES UNIVERSITAIRES

6. CITÉ DESCARTES – ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DANS LE CADRE DE L'I-SITE

Février 2018

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 15
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : Fouad Awada
Département Habitat & Société : Martin Omhovère, directeur de département
Étude réalisée par Karim Ben Meriem (IAU îdF-DUAT), Guillaume Bailey (Epaurif), Corinne De Berny (IAU îdF-DHS)
Avec la collaboration de Magalie Quesnel (Epaurif), Laurent Perrin (IAU îdF-DUAT), Léonard Bougault (IAU îdF-DUAT)
Maquette réalisée par Stéphanie Rousseau
N° d'ordonnancement : 2.16.004

Crédit photo de couverture : Nicolas Laruelle – IAU IDF

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Auteur (nom, prénom) / Titre de l'étude / IAU îdF / année

Résumé de la démarche

Dans le cadre de la convention de partenariat conclue avec l'Épaurif, l'IAU Île-de-France a réalisé des portraits de sites universitaires sur lesquels l'Épaurif conduit des études ou des opérations.

Le travail engagé sur la Cité Descartes à Champs-sur-Marne diffère des précédents portraits de sites dans la méthodologie retenue. Un état des lieux actualisé a été élaboré par l'IAU Île-de-France, faisant suite à un premier atelier projet daté de 2013, complété par une enquête de l'Épaurif auprès des établissements membres du consortium de l'I-Site Future, et l'organisation d'un atelier participatif avec des représentants de ces établissements.

Équipe :

Établissement Public d'Aménagement Universitaire de la Région Île-de-France (Épaurif) : Sylviane Bourguet, Magali Quesnel, Guillaume Bailey.

Institut d'aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU îdF) : Corinne de Berny, Karim Ben Meriem, Laurent Perrin.

Établissements représentés :

UPE – Pauline Blonde, Caroline Bessault ; UPEM – Karine Marot, Philippe Demange, Ludovic Feron ; EAVT – Elsa Durand ; IFSTTAR – Philippe Avril, Émilie Vidal ; ESIEE – Henry-Frédéric DAIN, Alexandra Ceccaldi ; ENSG – Patrick Bouron, Cécile Huet ; ENPC – Rémy Grepier ; EIVP – Laurence Berry, Philippe Claessen ; FCBA – Andreas Kleinschmit.

Sommaire

Partie 1

Diagnostic partagé de la Cité Descartes	6
Les acteurs de l'aménagement	6
Gouvernance	7
Accessibilité et Mobilité	8
L'espace public	12
Paysage et Architecture	16
Vie du site, mixité fonctionnelle, équipements	18
Réflexions urbaines en cours	20
Potentiel d'évolution	22
Synthèse des réponses aux questionnaires soumis aux établissements	24

Partie 2

Propositions issues des ateliers du 12 décembre 2017	29
Atelier Mobilité	30
Atelier Urbanité	32
Atelier Espaces publics	34

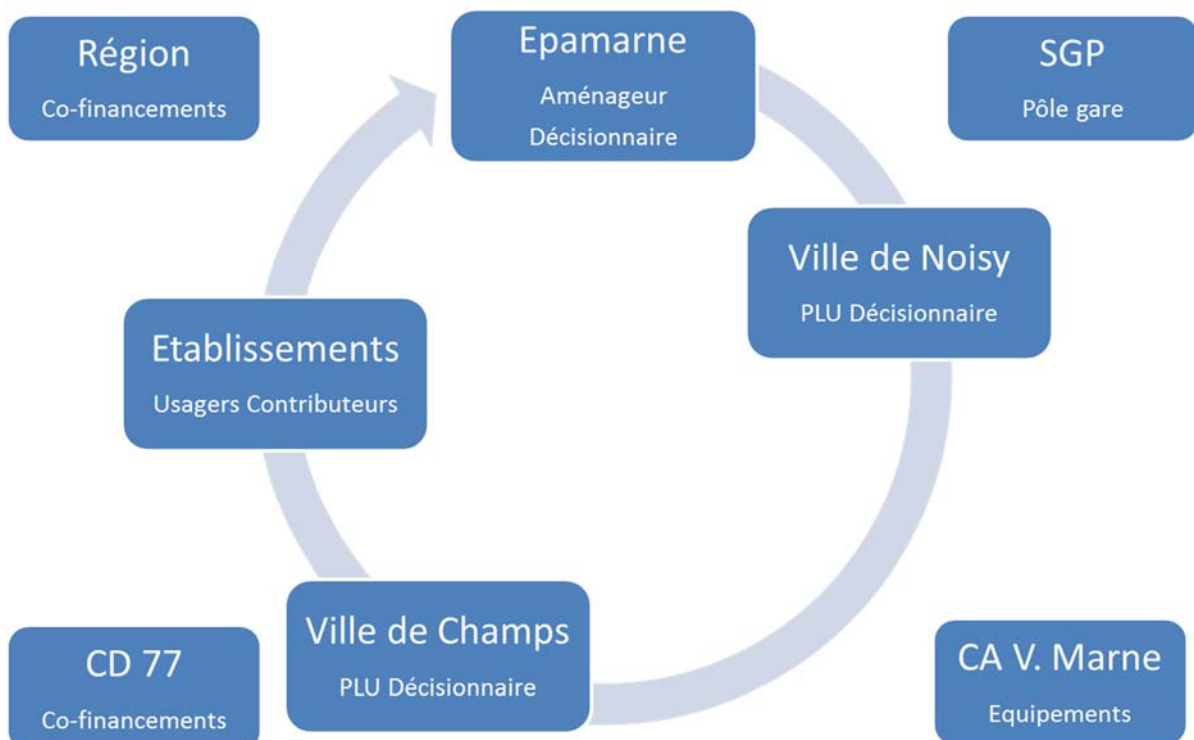
Synthèse générale	37
--------------------------------	----

1. Diagnostic partagé de la Cité Descartes



Photos - IAU. 2013

Les acteurs de l'aménagement



Gouvernance

Le site se caractérise par une gouvernance complexe, liée à la superposition d'acteurs publics pouvant avoir des orientations ou des intérêts divergents. L'absence de gouvernance métropolitaine rend difficile l'émergence de consensus clairs à l'échelle du territoire.

L'Epamarne-Epafrance est l'aménageur de la ZAC de la Haute Maison qui englobe la Cité Descartes. Le cahier des charges de la nouvelle maîtrise d'œuvre urbaine affiche un programme ambitieux dans ses objectifs (400 000 m² SDP à développer sur 2 ZAC) et les moyens mis-en-œuvre (réflexion sur le découpage foncier, la trame des espaces publics, la valeur d'usage des espaces de nature).

La ville de Champs-sur-Marne préconise dans son PLU le renforcement des continuités viaires avec les quartiers voisins, la création de rez-de-chaussée actifs, la mise en valeur paysagère du site et la promotion d'un usage partagé de la voirie. Deux orientations d'aménagement cadrent le développement de la frange est de la Cité avec notamment l'implantation d'un nouvel équipement sportif. Le PLU est ouvert au développement urbain, mais les logements familiaux ne sont envisagés qu'en bordure nord du campus.

A Noisy-le-Grand, le PLU est plus restrictif. La priorité de la ville va à la préservation des espaces boisés de la Butte Verte à l'ouest du boulevard du Ru de Nesle, espaces porteurs du projet de liaison par les circulations douces de la Marne au Bois de Saint Martin. Le nombre de logements neufs prévus est plus limité qu'à Champs-sur-Marne. Sont inscrites dans les orientations d'aménagement la requalification du secteur du Champy au nord de la Cité et la redynamisation de la zone d'activités des Richardets en bordure d'autoroute.

La communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne ne s'est constituée qu'en janvier 2016. Elle est déjà engagée dans deux grands projets sur le campus : la récente réalisation de la maison de l'entreprise innovante au sud et celle d'un centre aquatique à l'est. Sa compétence s'étend à la future gare routière desservant la nouvelle gare et aux stationnements de rabattement en cours de réflexion.

Le département de Seine-et-Marne n'est intéressé qu'à la marge à l'aménagement du campus. Ses principales orientations visent la valorisation des trames vertes et bleues sur et à proximité du campus, et l'aménagement de voies cyclables et de promenades. En matière de développement économique, ses priorités vont aux filières agricoles (parmi lesquelles la filière bois, également portée par la région).

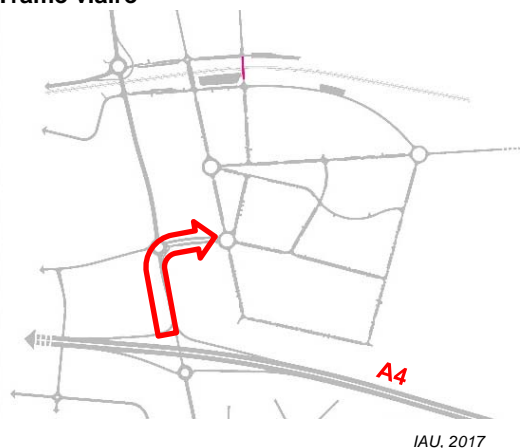
Deux opérations sont inscrites au contrat de plan État-Région 2015-2020 : l'extension du bâtiment Adler et la réhabilitation du bâtiment du Bois de l'Etang. Dans le cadre du schéma régional de l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, la Région s'est engagée dans le développement de campus vivants et innovants en apportant son soutien aux projets d'aménagement de diverses natures en complément des opérations inscrites au contrat de plan.

Enfin la Société du Grand Paris a en charge la réalisation du parvis de la future gare, la voirie centrale et ses raccordements aux voiries locales. Le projet, déjà arrêté, est davantage tourné vers les quartiers résidentiels que vers le campus dont il ne partage pas la marque de « démonstrateur de la ville durable ».

Accessibilité et Mobilité

Un site directement accessible en voiture depuis l'A4 (saturée aux heures de pointe), mais très mal raccordé au réseau viaire local (malgré la livraison récente d'un pont routier au-dessus des voies du RER).

Trame viaire



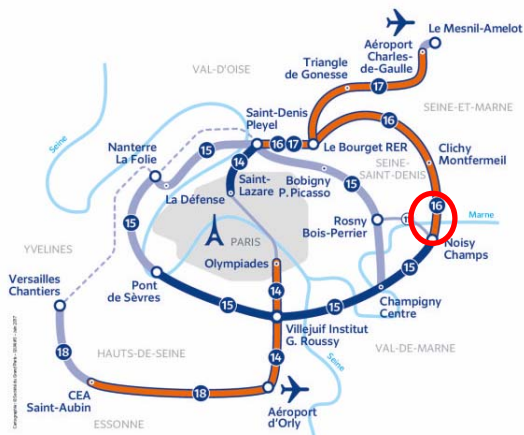
Un site bien relié au centre de Paris par les transports en commun : aujourd'hui, aux heures de pointe le RER A (en cours de rénovation) dessert Noisy-Champs à partir de Châtelet - Les Halles en 24 mn en maintenant une fréquence moyenne inférieure à 10 mn.

À terme le réseau du Grand Paris Express permettra des connexions performantes avec les autres territoires de la Métropole.

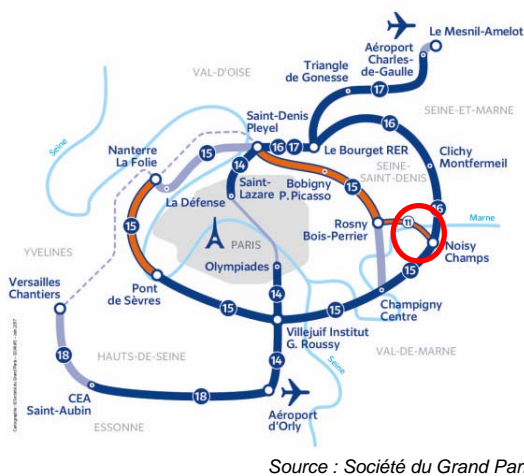
En 2022 : ligne 15 Sud reliera la Cité Descartes au sud et à l'ouest parisiens



En 2026 : ligne 16 reliera la Cité au nord-est de Paris et au hub de Saint Denis - Pleyel



Au-delà de 2030 : la ligne 11 (encore incertaine) viendrait renforcer la liaison avec Paris.



Localement 3 lignes de bus relient la Cité aux centralités urbaines les plus proches

- Elles constituent des liaisons avec les centres-ville **de faible intensité** de Lognes, Champs-sur-Marne et Emerainville (trajets de 25 à 35 mn)
- Et proposent 1 bus toutes les 20 mn et toutes les 12 mn aux heures de pointe.

Les deux tiers du site sont accessibles à pied en moins de 15 mn à partir du RER A, toutefois l'environnement du secteur gare reste très « routier ».

Pourtant la gare du Grand Paris (en travaux) n'améliorera pas la « marchabilité » du secteur gare :

- Conçue comme un grand rond-point elle ne permettra pas la continuité piétonne envisagée
- La gare routière devrait être réorganisée autour de « l'anneau » compliquant l'accès piéton
- L'espace public au-delà de « l'anneau » ne sera pas pris en charge par la SGP



Source : RATP

Les pratiques de mobilité dans les établissements

D'après les résultats de l'enquête menée auprès des établissements, la mobilité des étudiants se caractérise par une majorité de déplacements par les transports en commun. Concernant les enseignants, cette part s'élève entre 50 et 75 %.

Pour les personnels, la situation est plus contrastée avec un usage plus important à la voiture individuelle. Il conviendrait de corrélérer les différentes parts modales avec le lieu de résidence des différents usagers de la Cité Descartes.

Modes de déplacement des enseignants



Modes de déplacement des étudiants



Source : Enquête auprès des établissements, exploitation Epaurif

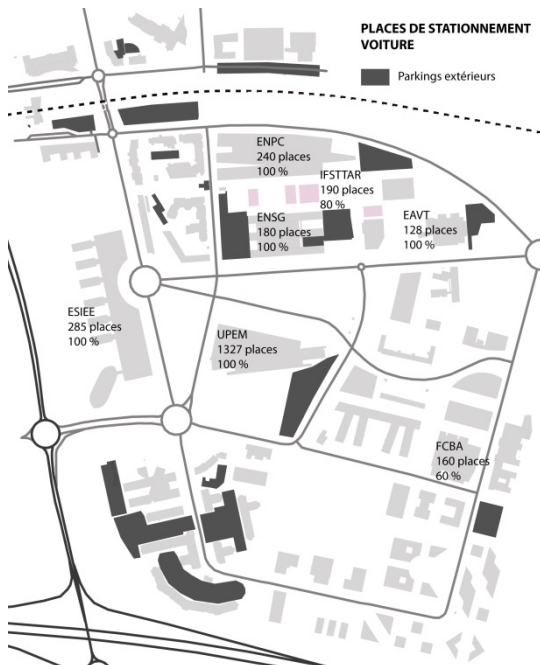
Modes de déplacement des personnels



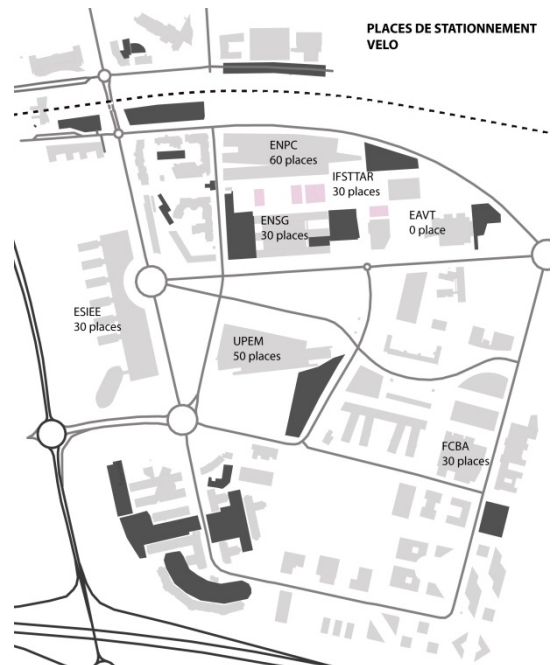
Le nombre de places de parking renseigné par les établissements interrogés s'élève à 2510 sur la Cité Descartes. Les établissements précisent que le taux d'occupation est en général de 100 %. Il est également pointé une importante part de stationnement en voirie, également en surnombre sur les espaces verts. Aussi, les établissements estiment à ce stade un besoin supplémentaire de 170 places.

Le nombre de places de vélos s'élève quant à lui à 230. Parmi les établissements interrogés, seul l'EAVT ne dispose pas de son parking propre, les personnes devant attacher leur vélo aux grilles mais un projet de garage à vélo est en cours. Le nombre de places apparaît suffisant pour la quasi-totalité des établissements, sauf pour l'Upem qui a des projets en cours pour augmenter la capacité.

Capacités de stationnement automobile



Capacités de stationnement vélo



Source : Enquête auprès des établissements, exploitation Epaurif

L'espace public

Un maillage d'espaces publics piétons lâche et lui aussi peu connecté

Aménagée dans les années 80 selon un plan conçu pour la voiture, la Cité Descartes présente encore les caractéristiques des zones d'activités de cette époque : un secteur de 70 ha, introverti et enclavé entre deux infrastructures de transport. Il est composé de grandes unités foncières desservies par de larges voiries, elles-mêmes articulées par des ronds-points généreux et formant un maillage fonctionnel mais très « lâche ». L'espace piéton se réduit à des allées doublant le réseau viaire et destinées à canaliser les flux des usagers vers les accès de chaque établissement.

Il en résulte :

- Une connectivité de la Cité à son environnement urbain très faible
- Un espace public marqué par le bitume des 6,2 ha d'emprise de chaussée (en gris sur le plan ci-dessous)
- Des voitures très présentes aux heures de travail
- 6,5 ha d'espace piéton public (en jaune sur le plan), à peine plus étendu que la voirie et obligeant le piéton à des cheminements presque aussi longs que ceux des voitures.

Maillage des espaces publics piétons (en jaune)



IAU, 2017

Arrière du bâtiment Copernic



Photo IAU, 2013

Allée piétonne longeant l'Esiee



Photo IAU, 2013

Mais un potentiel de développement important...

À l'intérieur des îlots chaque établissement a aménagé son site en y prévoyant des surfaces de parking et d'espace piéton suivant ses besoins. Ainsi à l'échelle de l'ensemble de la Cité Descartes on peut recenser :

- Environ 3 ha d'espace piéton aménagé à l'intérieur des sites (jaune pâle sur le plan ci-dessous)
- Près de 11 ha de parking soit plus de 4000 places en surface (gris clair sur le plan)

Outre les contraintes physiques de cloisonnement des sites (clôtures omniprésentes, matérialisées par des traits rouges sur le plan ci-dessous), ces espaces mis en continuité avec la trame des espaces publics pourraient contribuer à la densifier de manière significative.

Trame piétonne publique et privée (en jaune)



IAU, 2017

Parking privé ENPC/ENSG



Photo IAU, 2013

Parking du bâtiment Copernic



Photo IAU, 2013

Un traitement de l'espace public aux aspects contradictoires et caractérisé par :

- Des aménagements parfois soignés (massifs de fleurs, doubles alignements d'arbres, pelouses tondues...)
- Des allées souvent agréables... mais sans « urbanité »
- Peu de mobilier urbain
- Une signalétique hétérogène et parfois redondante

L'absence d'**approche globale** de l'équipement et de l'animation de l'espace public nuit à l'**urbanité** des lieux car elle ne favorise pas leur **appropriation** par les usagers. Au final le site est peu lisible et son **identité** difficile à percevoir.

Avenue Blaise Pascal, Parvis de l'Esiee



Photo IAU, 2013

Avenue Blaise Pascal, bâtiment Copernic



Photo IAU, 2013

Expérimentation d'urbanisme transitoire



Photo IAU, 2013

Signalétique sur l'espace public devant l'Esiee



Photo IAU, 2013

Atouts et faiblesses du campus

L'exercice de cartographie proposé aux établissements montre plusieurs points saillants.

Certains espaces verts sont considérés comme des atouts pour le campus que ce soit dans la partie centrale ou sur la périphérie de la Cité Descartes. Cependant, ces espaces de nature sont aussi perçus comme des délaissés (partie centrale, espaces verts à l'ouest et au sud du bâtiment Copernic, au nord du bâtiment Bois de l'Etang).

Les espaces sur le pourtour du campus renvoient une image plutôt négative.

Des bâtiments sont identifiés comme des architectures de qualité (certains étant même inscrits dans le Plan Local d'Urbanisme de Champs-sur-Marne).

On note également une concentration d'espaces considérés comme qualitatifs notamment autour du pôle bibliothèque / maison de l'étudiant. Le parvis entre l'ENPC et l'ENSG est également considéré comme une polarité pour les rencontres.

L'espace central dispose quant à lui d'une image ambivalente : à la fois considéré comme un lieu de rencontre mais également perçu comme un lieu insécure.

Atouts et faiblesses du campus



Source : Enquête auprès des établissements, exploitation Epaurif

Atouts du campus

- Espaces de nature
- Bâtiments de qualité
- Lieux de rencontre
- Lieux culturels



Faiblesses du campus

Espaces délaissés

Lieux évités

Lieux considérés insécures



Paysage et Architecture

Des qualités architecturales reconnues

L'absence de contexte urbain immédiat a permis à la Cité Descartes de s'urbaniser dans une totale liberté architecturale ; la créativité des maîtres d'œuvre s'est donc souvent exprimée et certains de leurs bâtiments remarquables sont identifiés au PLU de Champs-sur-Marne (en rouge sur le plan ci-dessous à droite : Esiee, ENPC, bâtiment Copernic, EAVT...) et sont de fait susceptibles d'incarner l'identité du lieu.

Une Cité qui continue de se densifier...

Le projet du Grand Paris Express a fortement contribué à relancer la construction dans le secteur et depuis 2013, 4 nouveaux bâtiments ont été construits (repérés en rouge sur le plan ci-dessous à gauche):

- La Résidence Epamarne
- L'Institut Technologique FCBA
- La Résidence Galilée
- La Maison de l'entreprise innovante

Les constructions depuis 2013 (en rouge)



IAU 2017

Deux projets vont démarrer à l'est du campus : une résidence étudiante à proximité de l'EAVT et un centre aquatique programmé sur le pourtour du campus. Le bâtiment Ader de l'UPEM fera également l'objet d'un projet d'extension. Enfin, un permis de construire a été déposé sur une parcelle libre à l'ouest du bâtiment Copernic pour un programme à vocation tertiaire et hôtelière. Il est également prévu une tour bois de 10 étages portée par Arbonis, filiale de Vinci.

... à la manière d'un parc d'activités

Des bâtiments isolés dans leurs parcelles et déconnectés de l'espace public : une situation peu propice à l'intensification urbaine

...sans toutefois atteindre la « masse critique » susceptible de catalyser l'urbanité et l'intensité.

PLU de Champs, bâtiments remarquables



Source : Ville de Champs-sur-Marne

Institut Technologique FCBA



Photo D. Cube Paris 2017

Résidence Galilée



Des qualités paysagères indéniables...

Rue des Frères Lumières



Photo IAU, 2013

Etang de la Haute Maison



Photo IAU, 2013



Vie du site, mixité fonctionnelle, équipements

Globalement le site se caractérise par son homogénéité fonctionnelle notamment due à la façon dont il s'est progressivement urbanisé : les établissements d'enseignement se sont implantés dans la moitié nord de la Cité alors que les entreprises sont regroupées à l'extrémité sud. Il en résulte une **dualité** évidente entre le monde universitaire et le monde de l'entreprise, qui se côtoient sans interaction.

Par ailleurs, la Cité apparaît comme notoirement **carencée** en commerces et services : hormis une micro-centralité (cafés, restaurants et boulangerie) à proximité de la gare, le reste du site est visiblement dépourvu de service et de commerce et souffre d'un déficit d'animation que les « food trucks » peinent à pallier.

En outre les établissements les plus importants (ENPC, Esiee, Ifsttar...) se sont organisés pour se garantir une certaine autonomie, prévoyant en leur sein les services de restauration, bibliothèques, espaces de travail ou de convivialité pour leurs étudiants, d'où le désintérêt des usagers pour l'espace public.

Récemment, l'ouverture de la Ferme de la Haute Maison (associée à la bibliothèque universitaire, à une résidence pour étudiants et au gymnase) a permis l'émergence d'une centralité estudiantine mais celle-ci reste physiquement introvertie et échoue à susciter une intensité urbaine.

Food-Truck à proximité de la pépinière



Photo IAU, 2013

Les fonctions du campus



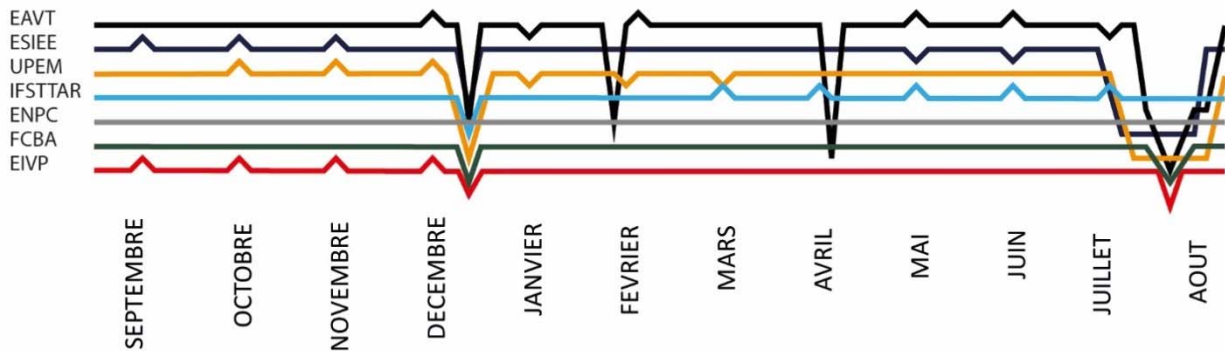
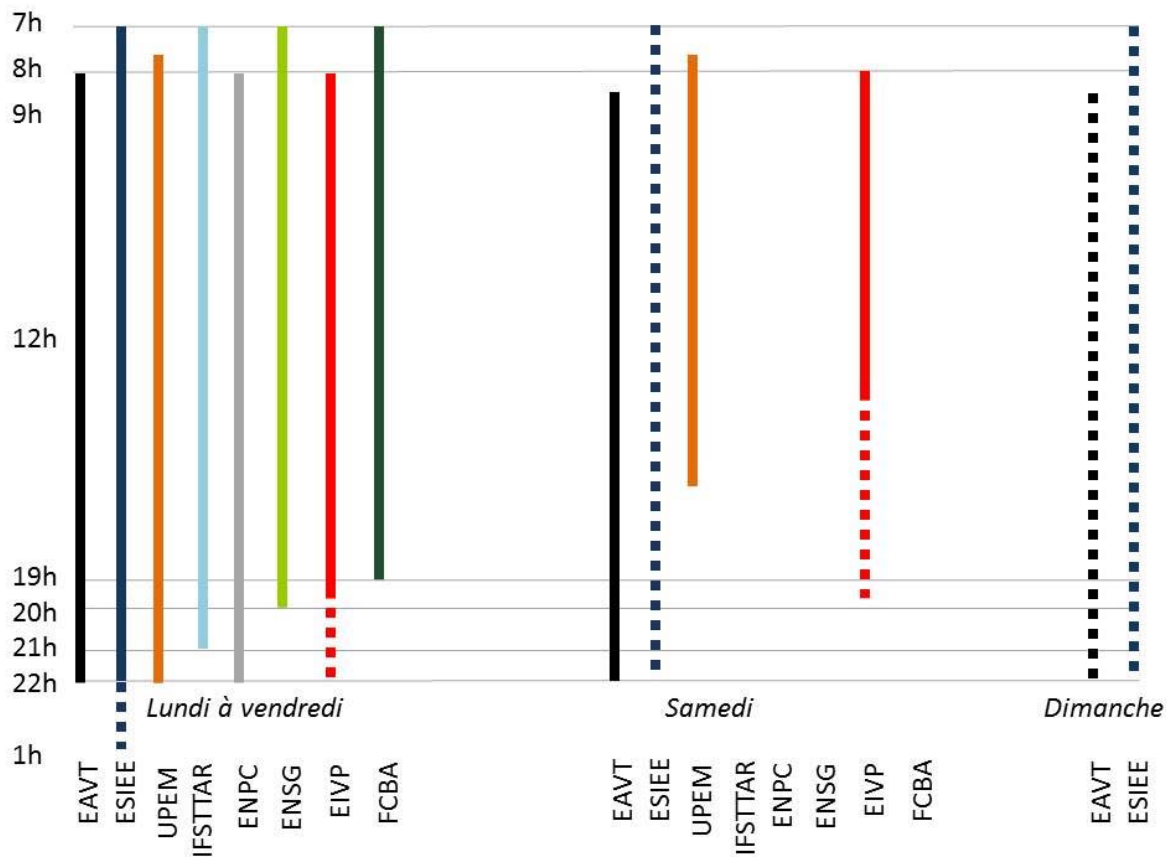
IAU, 2017

Ouverture des établissements

Si l'activité des établissements est de manière logique concentrée du lundi au vendredi, on constate néanmoins que certains établissements peuvent être occupés le week end. Ainsi, certains établissements comme l'Esiee ou l'EAVT rendent certains locaux accessibles sur réservation. Par ailleurs, l'amplitude en journée est très large, certains établissements pouvant ouvrir jusqu'à 22 heures.

Sur l'année, il est constaté deux principales périodes de creux (Noël et mois d'août).

Les établissements connaissent divers pics de fréquentation dans l'année (présence simultanée des promotions, journées portes ouvertes, organisation de concours, ...) ou baisses (perte des étudiants après Noël après le 1^{er} semestre, départs des étudiants en stage, étudiants en alternance).



Source : Enquête auprès des établissements, exploitation Epaurif

Réflexions urbaines en cours

À l'articulation des secteurs 1 et 2 de Marne-la-Vallée, la Cité Descartes se trouve aujourd'hui au cœur d'un espace en pleine mutation.

Au-delà des **projets de transports** programmés par la SGP, d'importantes dynamiques sont à l'œuvre aussi bien sur le territoire de Noisy-le-Grand (**rénovation urbaine** sur les secteurs de Monts d'Est, du Pavé Neuf, ou de Champy-les Hauts Bâtons, **urbanisation** des Bas Heurts et du Clos d'Ambert ou encore **requalification de zones d'activités** comme celle des Richardets) que sur celui de Champs-sur-Marne où l'EPA est à la manœuvre.

Sur la Cité Descartes et ses abords immédiats, la réflexion sur l'aménagement du territoire menée par Epamarne est déjà très avancée. Deux masters plans successifs produits par les Ateliers Lion ont permis d'envisager des scénarios urbains autour des questions :

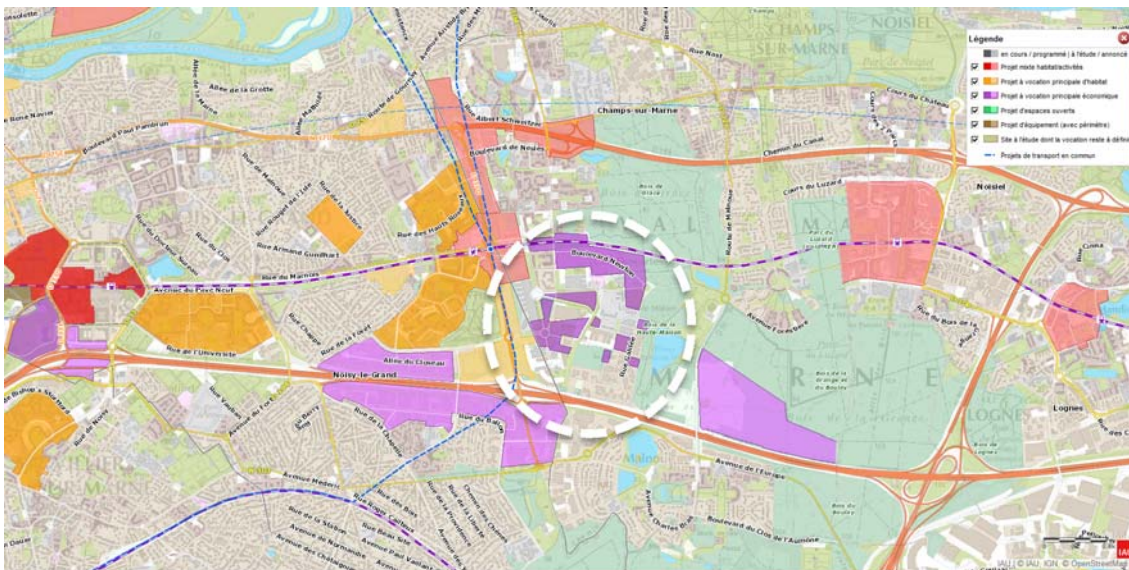
- d'urbanisation du Bd. du Ru de Nesles
- de densification de la Cité Descartes
- d'urbanisation au-dessus des voies du RER
- de franchissement de l'A4
- ou encore de mutation de la zone d'activités des Richardets.

Master plan des Ateliers Lions, dernière version



Source : Ateliers Lions

Projets à l'échelle du territoire



IAU, wikimap Projets, 2017

En 2017, la reconfiguration du jeu des acteurs locaux a, entre autres, incité l'EPA à rouvrir le champ de la réflexion sur les ZAC dont il est l'aménageur, celles du Ru de Nesles et de la Haute Maison (qui couvre la totalité de la Cité Descartes).

Une nouvelle maîtrise d'œuvre urbaine a été recrutée (pilotee par le bureau Anyoji-Bletrando) et une nouvelle ZAC, les Hauts de Nesles est en cours de création au nord de la Cité Descartes (suscitée notamment par l'opportunité de reconfiguration de la Voie Primaire Nord : transformation de la RD 199 en boulevard urbain, bordé de constructions nouvelles).

Les « invariants » du projet restent:

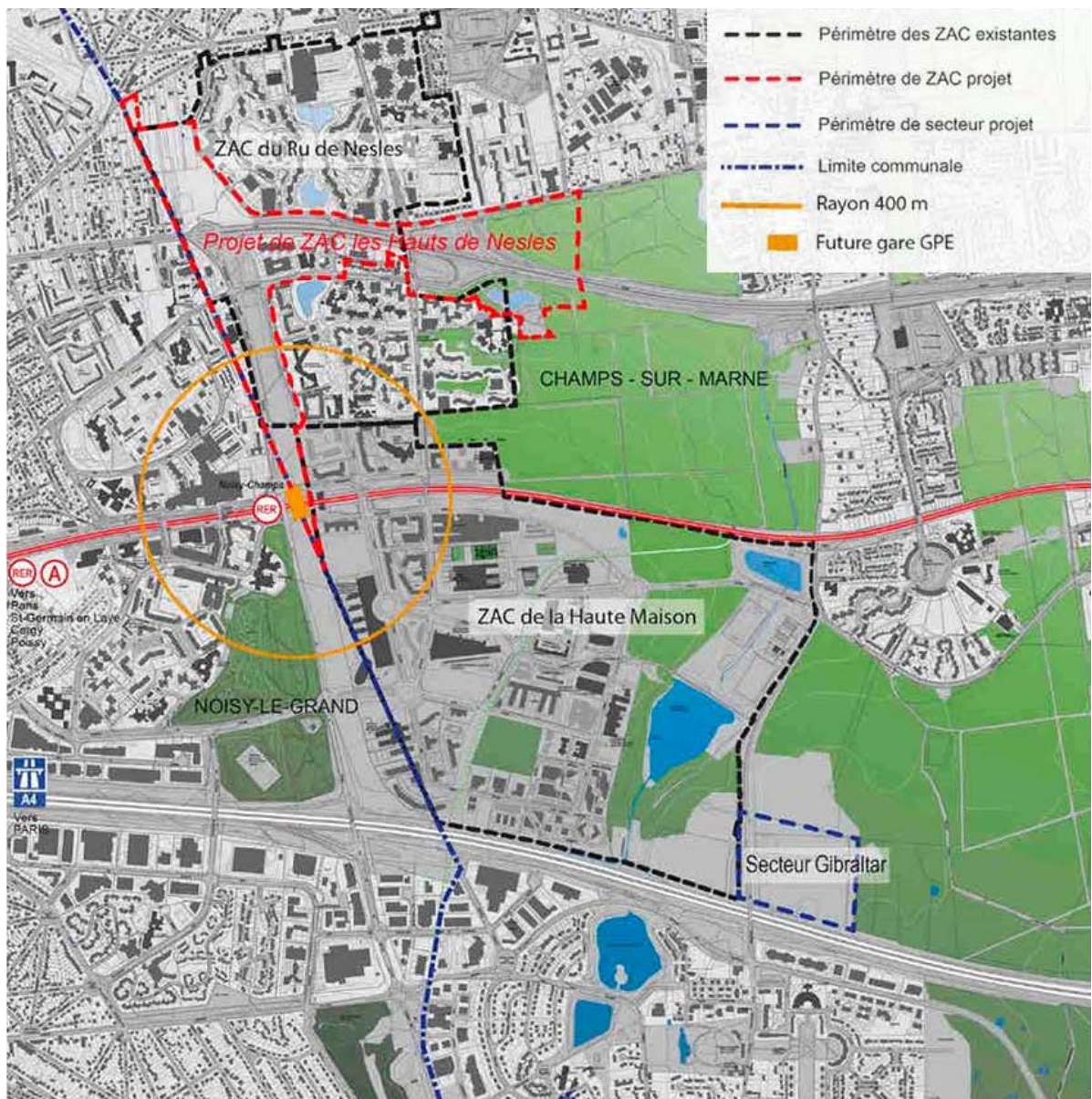
- Développer l'offre économique du cluster
- Valoriser les espaces naturels
- Affirmer l'intensité urbaine
- Améliorer l'accessibilité et la lisibilité

Chiffres clés du projet porté par l'EPA

400 000 m² SDP à développer dont 200 000 m² sur du foncier Epamarne :

- 90 000 m² logements
- 4 000 m² commerces
- 85 000 m² bureaux
- 20 000 m² activités

Périmètres de projet porté par l'EPA



Source : Epamarne

Potentiel d'évolution

Un gisement foncier important

Aujourd'hui, même si le site connaît une certaine densification depuis les cinq dernières années, on peut recenser près de 15 ha libres de construction dans le parcellaire existant.

Ces emprises foncières sont en grande partie maîtrisées par Epamarne (en violet dans le schéma ci-contre).

De façon plus générale, l'espace (parcelles et voirie) de la Cité Descartes est sous maîtrise foncière du secteur public qu'il soit représenté par la commune de Champs, l'État, Épamarne, des OPHLM (Offices Publics des Habitations à Loyer Modéré) ou encore l'Université et le CROUS.

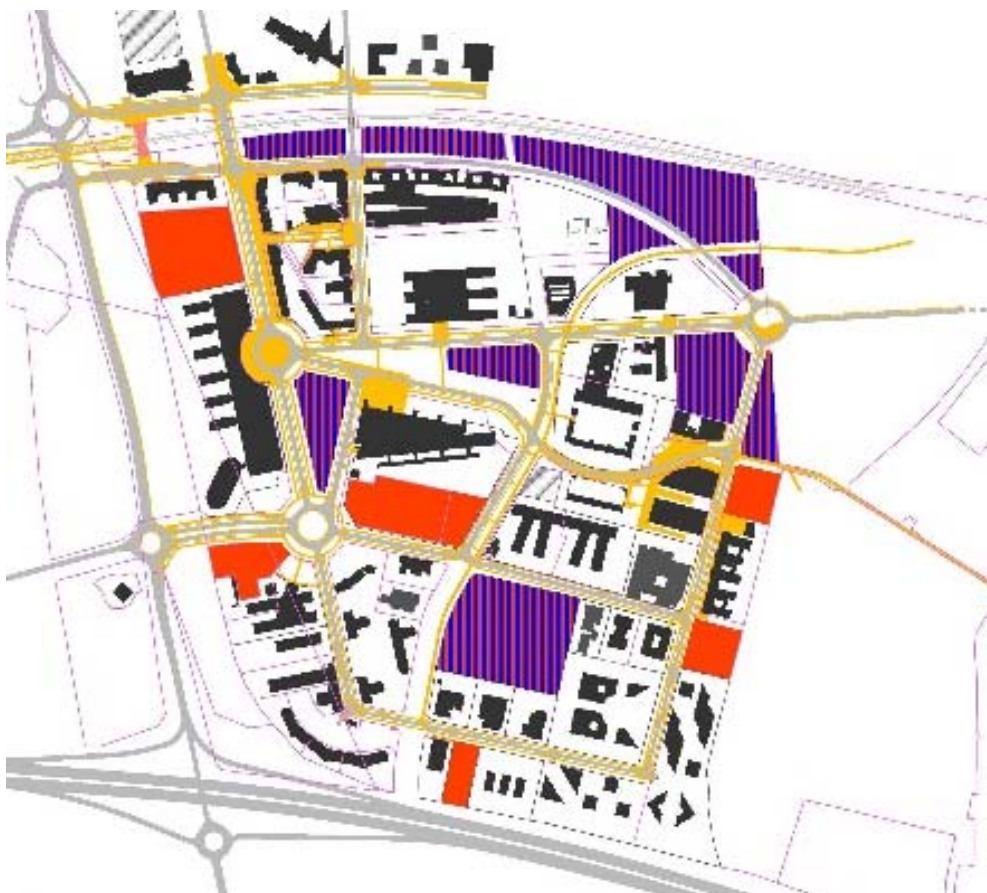
Un espace considérable ouvert à la réflexion...

Considérer l'ensemble constitué par les parcelles non bâties et l'espace public comme un seul et même espace de réflexion (tel que représenté dans le schéma n°1 de la page suivante) permet d'envisager un redimensionnement de la voirie voire un nouveau maillage viaire ainsi qu'un redécoupage foncier.

... qui pourrait s'élargir avec le partenariat

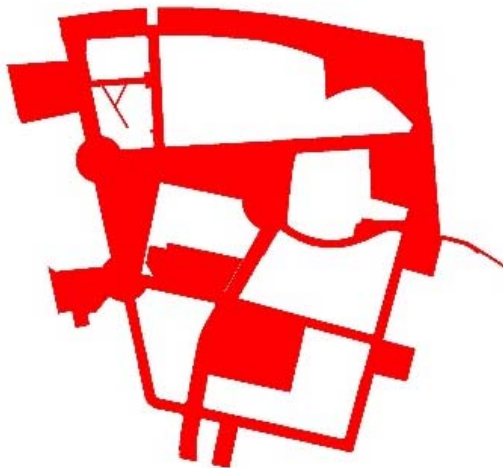
La participation des établissements implantés sur la Cité Descartes permettrait d'élargir ce « terrain de jeu » à une partie des parkings « privés » et ainsi augmenter significativement les opportunités de projet (voir schéma n°2 page 23).

Potentiel foncier (en violet Épamarne)



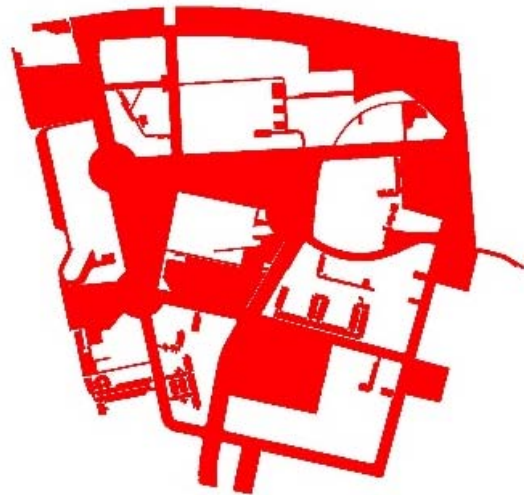
IAU, 2017

1 – espace non bâti et voirie



IAU, 2017

2 – espace non bâti, voirie et parkings



IAU, 2017

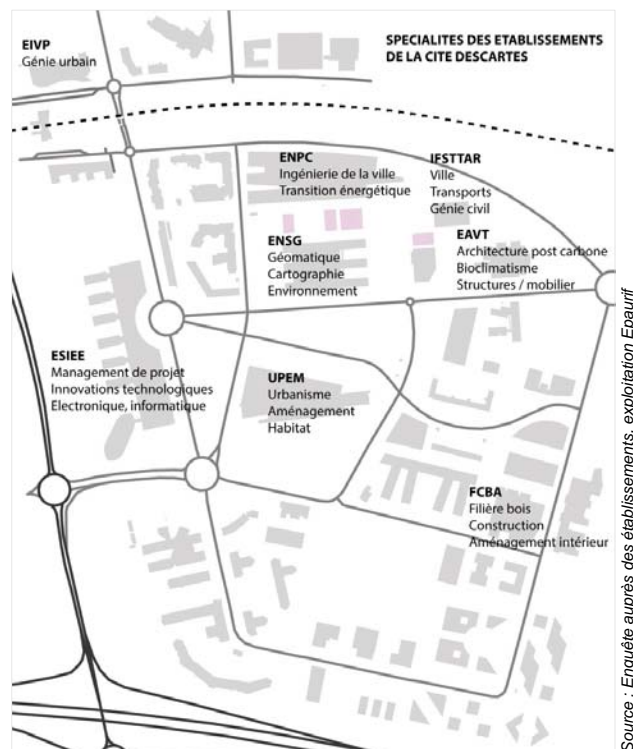
Les compétences en présence sur le campus

Les établissements et instituts présents sur la Cité Descartes sont reconnus pour leur spécialisation sur la thématique de la ville durable.

Ils présentent la particularité d'offrir en un seul lieu des cursus très diversifiés allant de l'ingénierie de la ville, à l'approche sociale des questions urbaines jusqu'à la cartographie. Au-delà de l'apprentissage académique, certains établissements mettent déjà en place des projets concrets qui trouvent à s'appliquer sur le site.

Le vivier d'étudiants et la communauté universitaire dans son ensemble sont également un potentiel pour la mise en place d'expérimentations ou de nouveaux comportements plus vertueux en terme environnemental afin d'engager le campus sur la voie de la durabilité et d'amplifier le caractère « démonstrateur » du campus.

Compétences des établissements



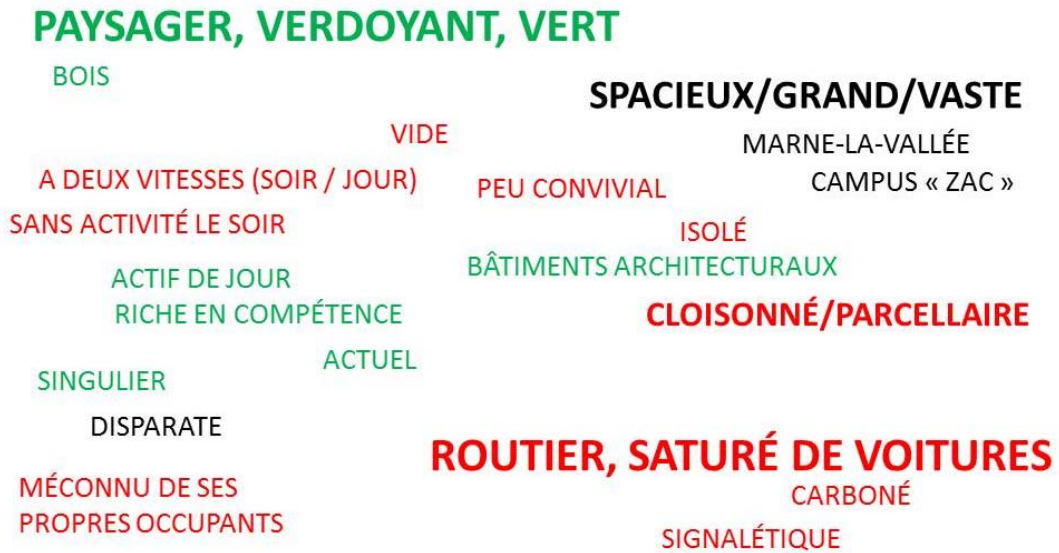
Synthèse des réponses aux questionnaires soumis aux établissements

	DIAGNOSTIC		ENJEUX
	Atouts	Fragilités	
Dynamique de campus	Diversité, qualité, mixité des disciplines et des établissements permettant l'échange	Campus peu animé en dehors de la vie intra-établissement et faible intégration urbaine	Intensifier les porosités et relations établissements, acteurs et espaces
	Potentiel de développement de synergies (formation, projets communs, temps communs)	Statut incertain de campus du fait de gestionnaires multiples et de la diversité des tutelles des établissements	Développer l'image du campus et le rendre attrayant et agréable à vivre au quotidien (identité commune, attractivité sur stage et emploi, lien ville/campus)
	Vision partagée des forces et des faiblesses du site ainsi que de son positionnement thématique	Cloisonnement géographique et fonctionnel de certaines entités / individualisme	Développer les échanges entre établissements et mutualiser les moyens (lieux communs, matériels ou numériques) permettant d'activer des dynamiques communes, lieux supports d'événements et services communs)
		Campus excentré de Paris/ Manque de rayonnement Manque de porosité général (entre les établissements, entre le nord et le sud du site, avec les villes)	Intensification et diversification d'usages et d'usagers Recentraliser le campus autour de zones de "polarités" accessibles à tous

	DIAGNOSTIC		ENJEUX
	Atouts	Fragilités	
Urbanité (qualité des espaces, qualité architecturale, ambiance...)	Espaces ouverts et disponibles avec une qualité des espaces verts	Plan Vigipirate et cloisonnement des parcelles avec des bâtiments disparates qui se tournent le dos	Espace agréable à vivre
	<p>Ecologie</p> <p>Sérénité</p> <p>Architecture et qualité des bâtiments</p> <p>Rapport construction/espaces libres important</p> <p>Environnement agréable (espaces verts, installations sportives, bâtiments académiques agréables à vivre).</p>	<p>Caractère routier des espaces publics (ambiance et présence de la voiture) avec une dominance de l'automobile alors qu'elle est numériquement peu importante</p> <p>Manque d'activités et de lieux partagés hors sportifs, de commerces et de logements pour les étudiants</p> <p>Enjeux de sécurité (isolement du campus – agressions, éclairage insuffisant, sécurité à la tombée de la nuit)</p> <p>Problématiques immobilières (absence de schéma directeur, urbanisation/rentabilisation/sentiment de ZAC,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exemplarité DD • Ecosystème <p>Donner la possibilité de rester sur le campus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habiter sur le campus • Augmenter le nombre de logements pour les étudiants • Densifier les commerces et sociétés de services (notamment les week end pour les étudiants restant sur site) • Valoriser et développer l'accès aux installations sportives ou aux activités culturelles hors plages horaires de la scolarité

	DIAGNOSTIC		ENJEUX
	Atouts	Fragilités	
Mobilité (transports en commun, place de la voiture, modes doux, déplacements piétons)	Échelle du site et relief (10-15 minutes max pour se déplacer à pied d'un bout à l'autre du campus avec des espaces généreux et une absence de relief, favorables aux modes actifs)	Trop forte place de la voiture	Habiter le campus Le campus dans le grand Paris
	Qualité des transports (raccordement à un axe majeur (RER A), desserte bus en rocade dédiée, proximité et diversité des réseaux de transports) Présence de CLEM (parc automobile électrique en libre-service) avec emplacements de stationnement conçus pour recharger sa voiture électrique	Site non adapté pour les piétons Manque d'éclairage et de signalétique globale sur le site et depuis la station RER Relations avec l'extérieur dépendantes d'un axe unique et vulnérable (RER A) et réseaux de transports surchargés aux heures de pointes. Situation excentrée des réseaux de transports (certains bâtiments du campus sont à plus de 20 min à pied du RER) Défaut d'offres alternatives de mobilité (vélo libre-service par exemple) et environnement encore peu aménagé pour les voitures électriques	Liens ville campus Mobilité responsable : •Développement d'offres de services de transports partagées sur le site •Réaménagement des voies de circulation et les sécuriser notamment pour les cyclistes et les piétons. •Maîtrise des horaires et stress des salariés sur les problèmes lié au RER A •Information des usagers sur les solutions de transport hors voiture

Qualificatifs du campus tel qu'il est :



Qualificatifs du campus tel qu'il est souhaité :



2. Propositions issues des ateliers du 12 décembre 2017



M. Quesnel, Epaurif 2017

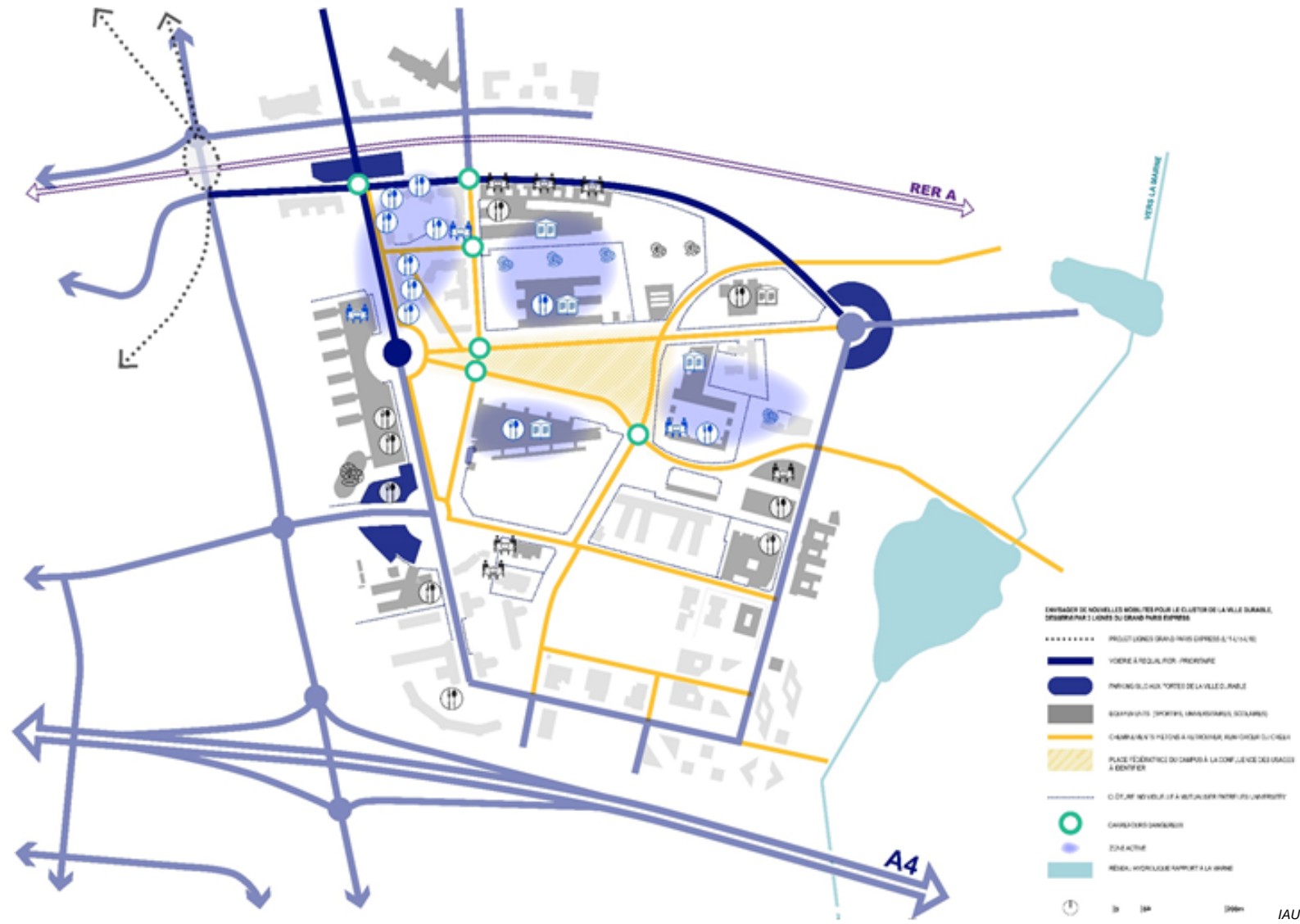


M. Quesnel, Epaurif 2017



M. Quesnel, Epaurif 2017

Atelier mobilité



Éléments de diagnostic

Dans la perspective d'une mutualisation future de certains espaces et services internes aux établissements, les liaisons entre les établissements sont à privilégier.

L'automobile occupe une place trop importante sur le campus. Davantage de solutions alternatives à l'automobile devraient être proposées sur ce campus étendu, et qui se veut exemplaire. La sécurité des piétons en particulier appelle un aménagement adapté de la voirie existante.

Les circulations entre établissements pourraient davantage converger vers un espace central qui constituerait alors un lieu fédérateur pour l'ensemble de la Cité.

Propositions

Développer une offre de circulation alternative à la voiture individuelle :

- Créer des voies cyclables sur le campus et à l'échelle du territoire, des parkings vélos sécurisés à proximité des établissements,
- Mettre en place ou développer des dispositifs de location de vélos et de véhicules électriques,
- Améliorer la desserte en bus des établissements,
- Élaborer un plan de déplacement interentreprises à l'échelle du campus sur le modèle de ceux déjà engagés¹,
- Mieux connaître la nature des flux de véhicules traversant le campus et/ou utilisant le stationnement sur voirie existant.

Améliorer les circulations piétonnes sur le campus :

- Requalifier et améliorer l'entretien des cheminements piétons, rénover l'éclairage public et aménager des abris en cas d'intempéries,
- Réaménager les grands ronds-points routiers dangereux pour les piétons,
- Modérer la vitesse des véhicules au moyen des dispositifs les plus efficaces (zones 30, charnières, dos d'ânes, sens uniques, radars...),
- Améliorer la porosité piétonne des grandes parcelles en organisant une mise en sécurité collective.

Créer un cœur de campus réservé aux piétons :

- Aménager un cœur de campus sans voitures entre l'école des Ponts et le bâtiment Copernic,
- Implanter des parkings silos en bordure de campus pour compenser les places de stationnement supprimées.

Points de vigilance

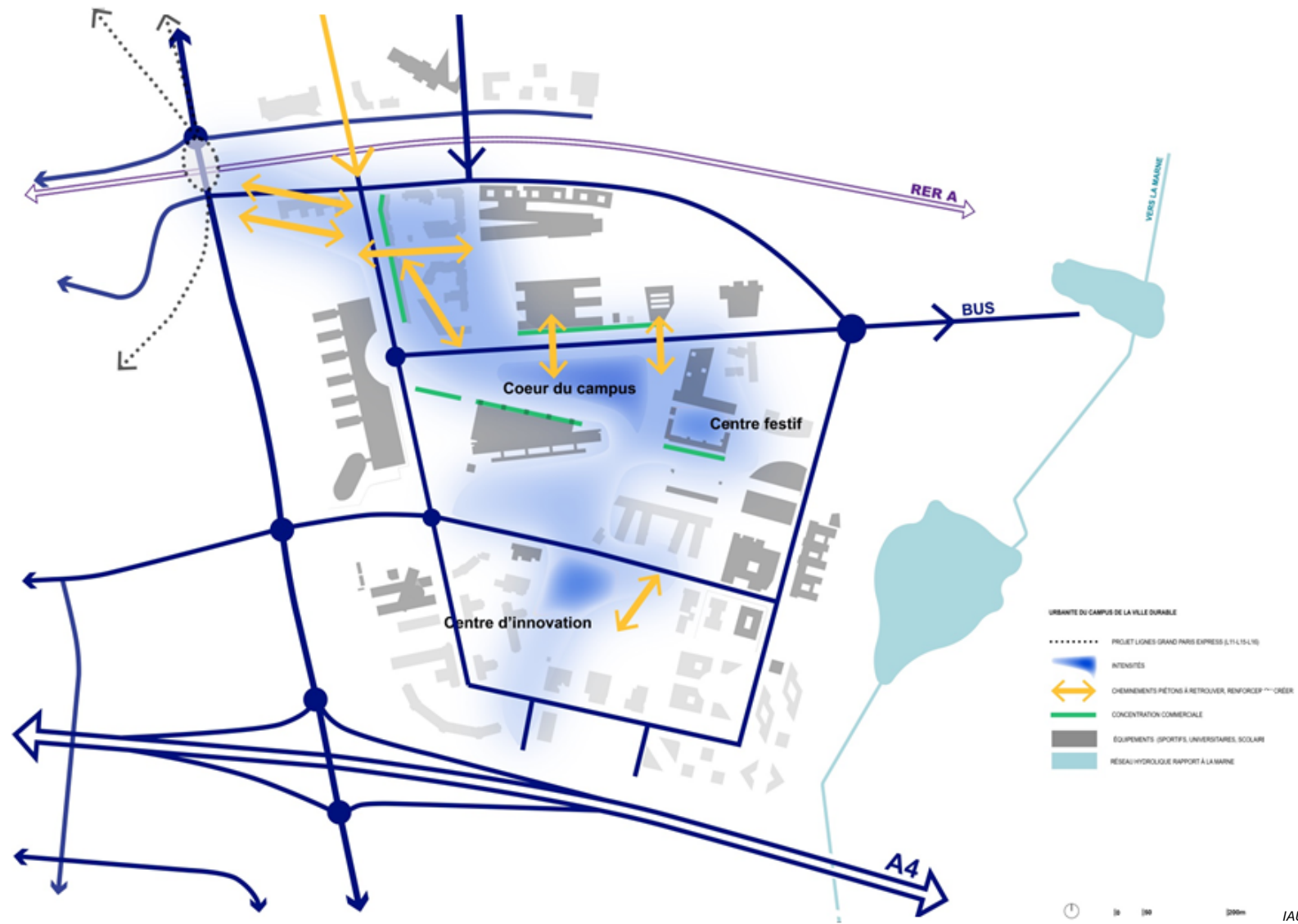
La création d'un espace piétonnier en cœur de campus sur lequel s'ouvrent les différents bâtiments entraîne la remise en question des dispositifs de sécurité adoptés dans le cadre du plan vigipirate. Elle pose aussi la question du report des flux sur les autres voiries.

Des installations doivent être aménagées sur les parcelles non bâties pour éviter l'installation des populations Rom.

Enfin la requalification des voiries devra inclure leur accessibilité par les personnes à mobilité réduite, en complément des opérations menées dans les établissements.

¹ Deux PDIE sont actuellement engagés : ENPC / Ifsttar et Upem / Upec

Atelier Urbanité



Éléments de diagnostic

Devant sa difficulté à qualifier l'ambiance urbaine ressentie à la Cité Descartes, le groupe a cherché à décrire son « anti-modèle » : les quartiers centraux de Paris. Ils sont perçus comme des lieux de forte intensité :

- Où les commerces sont nombreux et très variés
- Où l'on peut flâner sans s'ennuyer (nombreux centres d'intérêt, surprises parfois)
- Mais aussi où les pauses silencieuses sont possibles dans des lieux de sérénité : ici la métaphore du *cloître urbain* a été évoquée comme le dispositif parisien permettant de préserver des lieux de calme tout en gardant un accès immédiat à l'intensité urbaine.

A contrario la Cité Descartes est vécue :

- Comme un espace public « vide »
- Composé d'éléments introvertis : la plupart des établissements proposent leurs propres services de restauration et espaces de convivialité, recréant de fait en leur sein l'intensité qui fait défaut à l'extérieur (fait symptomatique : l'Esiee a baptisé son espace central « la rue »).
- Comme un lieu où l'on ne flâne pas

Paradoxalement les centralités fréquentées par les usagers de Descartes se trouvent à l'extérieur et à distance de la Cité. Les lieux suivants ont été mentionnés :

- Mont d'Est
- Les châteaux de Champs-sur-Marne et de Rantilly
- La Ferme du Buisson à Serris
- Le centre commercial « Carrefour » de Pontault-Combault

Propositions

Les établissements pourraient conserver leur configuration de cloître (le calme étant propice à leurs activités) mais devraient extraire les services et commerces qu'ils renferment pour les installer sur l'espace public.

L'espace central triangulaire est identifié comme le lieu à privilégier pour créer le cœur urbain de la Cité. Deux références en matière d'urbanité sont évoquées pour imaginer l'aménagement de cette place centrale :

- La piazza italienne (ex : typique du Trastevere à Rome) : espace cadré par une continuité bâtie, peu de flux traversants, accès dans les angles, rez-de-chaussée actifs,
- L'esplanade de Pise : espace sans voiture, très ouvert, duquel émergent des objets architecturaux emblématiques.

Une réflexion autour de l'hybridation des deux modèles pourrait faire émerger un espace inédit à Descartes.

Un autre pôle, plus « festif », est envisagé autour de la maison de l'étudiant.

Un troisième, organisé autour de la maison de l'innovation servirait d'articulation avec les entreprises implantées au sud de la Cité.

Enfin les liaisons entre la Cité et les centralités extérieures devraient également être prises en compte dans le projet.

Points de vigilance

La réflexion sur la stratégie commerciale à développer sur la Cité Descartes devra s'envisager dans un périmètre élargi puisque le projet de rénovation du centre commercial « Le Champy » (situé à proximité immédiate de la gare Noisy-Champs) pourrait concurrencer les initiatives locales.

Atelier Espace Publics



Éléments de diagnostic

Au-delà des éléments déjà identifiés dans la partie relative au diagnostic, certains constats ont été pointés par les participants de l'atelier.

La présence d'arbres en quantité sur le site participe de sa qualité et offre une véritable respiration (« on voit la nature »). De plus, la Cité Descartes peut profiter d'un espace boisé relativement bien aménagé avec des bancs et de la parcelle engazonnée qui constitue un lieu central pour le campus. Cette dernière située entre les bâtiments de l'ENSG et Copernic fait plutôt penser à une pelouse désaffectée qu'un espace vert réellement aménagé.

Concernant les circulations, la question de l'entrée du campus par l'autoroute A4 génère un certain nombre de problèmes de congestion, notamment le soir. Plusieurs zones assez accidentogènes ont été identifiées à plusieurs endroits du campus (points noirs : 3 zones identifiées/ positionnement des entrées de parking). Des zones sont considérées comme hors campus (après le rond-point de l'Esiee) induisant une élévation des vitesses. A l'inverse, d'autres espaces considérés comme plus urbains permettent de limiter la vitesse.

Il est également constaté que les piétons sont obligés de suivre la voirie automobile pour circuler au lieu de marcher directement d'un point à un autre. L'équilibre avec les piétons est problématique sur le site. Enfin, il est exprimé un sentiment d'insécurité dans les bois alentour avec la présence de Roms.

Propositions

Plusieurs propositions ont été formulées lors de l'atelier :

-Réfléchir à une trame viaire plus adaptée aux piétons

Un réseau de chemins pourrait être créé pour rejoindre le RER et se promener sur le campus pour se déplacer sans entrave. Un ring dans les espaces boisés autour du campus pourrait également être envisagé. Une réflexion générale sur les sens de circulation pour limiter les risques d'accident et rétablir un meilleur équilibre piétons-véhicules mériterait d'être menée en parallèle.

-Animer le triangle vert central

Divers usages différents pourraient être imaginés, sans forcément densifier mais en le gardant en espaces ouverts en y implantant, par exemple, un jardin public, une ferme pédagogique, un food-court, un village d'innovations. L'éco-pâturage dont la pratique se développe sur le site pourrait aussi déboucher sur une gestion plus écologique du site en imaginant de nouvelles modalités de gestion des déchets des restaurants du CROUS (ex : poulailler). La requalification de cet axe vert pourrait également profiter à la population sur le site et mais aussi à l'extérieur. Au-delà des objectifs, il s'agit d'intégrer la nature dans les zones urbaines.

-Créer un parking silo pour concentrer le stationnement dans un endroit

Une localisation pertinente mérite d'être trouvée (entrée de site ? centralité ?). En outre, cela permettrait de fluidifier les circulations sur le campus.

-Adosser le parking à d'autres fonctions : le « parking lasagne »

Un simple parking silo ne saurait être suffisant. Il convient de penser un lieu qui mutualise d'autres fonctions. En y programmant divers usages, le parking silo pourrait être une vitrine, un showroom du campus mais aussi le point d'entrée et d'accueil du public ou encore un centre d'innovation et de transfert.

Points de vigilance

La réflexion sur la réduction de la voiture nécessite une offre de transports alternatifs fiable et de qualité.

Synthèse générale

La démarche engagée sur le campus de la Cité Descartes en partenariat avec les établissements membres de l'I-Site Future fait ressortir des éléments de diagnostic assez consensuels.

Les principaux atouts du site résident dans la présence d'espaces ouverts et naturels, la qualité architecturale de nombreux bâtiments, et la proximité de la gare RER.

Mais l'enclavement du campus, le cloisonnement et l'introversion des différents établissements, le caractère routier des espaces publics et l'absence d'animation entravent l'émergence d'un véritable campus universitaire. Les contraintes de mise en sécurité des espaces contribuent à accentuer ces faiblesses. La configuration actuelle du campus, héritée des années 80, peine à incarner l'ambition affichée de devenir un démonstrateur de la ville durable.

Sur la base de ce diagnostic partagé, des attentes ont été exprimées concernant :

- L'aménagement des voiries, aires de stationnement et cheminements piétons sur le campus. Une partie importante des usagers pratiquent le site à pied, un mode de déplacement qui pourrait être davantage encouragé par des aménagements adéquats.
- La création d'un cœur de campus piétonnier entre l'ENSG / ENPC et le bâtiment Copernic qui concentrerait la majeure partie des services mutualisés par les établissements tout en valorisant les espaces verts existants. Deux centralités secondaires sont proposées par l'atelier consacré aux espaces publics, l'une autour de la Maison de l'étudiant et l'autre près de la Centrif' et de la Maison de l'entreprise innovante.
- L'aménagement des entrées de campus dans l'objectif d'améliorer les liaisons avec les autres centralités voisines, d'accroître la visibilité du campus et son ouverture à de nouveaux usagers,
- L'aménagement des limites du campus en vue d'une meilleure identification du

campus et d'une affirmation de sa présence (autoroute A4 au sud, bois de l'Etang à l'est, voies ferrées du RER au nord et boulevard du Ru de Nesles à l'ouest). L'idée d'un *ring* boisé a émergé de l'atelier consacré aux espaces publics.

L'image du campus idéal qui ressort des questionnaires et ateliers n'est cependant pas dénuée d'ambiguïtés. La diversification des fonctions sur le campus porte en elle le risque d'une dilution de son identité universitaire. La densification du territoire propre à augmenter son urbanité entre en contradiction avec la préservation des espaces naturels qui se trouvent en son sein.

Les échanges menés en ateliers ont dégagé des pistes dont l'I-Site pourrait se saisir dans la discussion qui va s'engager avec l'Epamarne, aménageur de la ZAC de la Haute Maison, dans l'objectif de démontrer l'engagement de la communauté d'établissements dans le projet de démonstrateur de la ville durable :

- La mise en place d'un plan de déplacements interentreprises à l'échelle du campus
- L'engagement d'une réflexion commune sur la sécurisation des espaces et des bâtiments, en vue notamment d'optimiser les cheminements piétons
- Un traitement de l'espace public permettant son appropriation par les usagers
- La mutualisation d'espaces et de services internes aux établissements et leur repositionnement sur des espaces publics,
- La programmation d'activités ouvertes aux populations voisines du campus,
- Enfin la mise en œuvre d'un programme d'actions visant à responsabiliser les différents usagers du campus sur les enjeux de développement durable.

Le nombre et la nature des acteurs en présence rend difficile l'émergence d'un projet d'aménagement consensuel à l'échelle du territoire. En témoigne la succession des projets de maîtrise d'œuvre urbaine pour l'aménagement de la ZAC couvrant le territoire de la Cité Descartes.

Dans ce contexte singulier, et plus largement, la gouvernance commune des établissements membres de l'I-Site revêt une importance déterminante. Certains campus, à l'image de

celui de l'Université de Grenoble, se sont structurés et ont mis en place une gouvernance plurielle autour des questions d'aménagement avec des instances de concertation associant rectorat, universités, collectivités locales, et services de l'État.

Par ailleurs, dans le cadre des réflexions qui s'engagent, les membres de l'I-Site devront s'interroger sur le devenir de leur territoire qui peut soit être celui d'un campus, d'un cluster ou d'un nouveau quartier urbain.



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49