

## Réunion d'information et d'échanges du mardi 17 septembre 2019 entre les associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

REDACTEUR

**Chloé Dutertre**

DESTINATAIRES

**Associations**

DIFFUSION

**Associations/EPA Paris-Saclay**

OBJET

**Réunion d'information et d'échanges****entre les Associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay**

---

### **PARTICIPANTS**

#### Associations

Rémi ABEROLA, association Terre et Cité  
Patrick CABON, association A la découverte du plateau de Palaiseau  
Jacques CADELEC, associations GRAAL Palaiseau et UASPS  
Daniel CALINAUD, président de l'association EPAC  
Jean-Marc CALLOUD, association Vivre à Bures  
Lionel CHAMPETIER, président de l'association ASEOR et ancien président de l'UASPS  
Claude CHEVREAU, président de l'association de défense de l'environnement d'Igny et UASPS  
Patrick DURET, associations ADEVE et AVB  
Danièle FARRET, associations VYF (Vaularon Yvette Frileuse) et UASPS  
Arlette FASTRE, associations APACH de Buc et des Amis de la Vallée de la Bièvre  
Catherine MACQUIN, présidente de l'association Environnement Vatonne-Yvette  
Paul SERGENT, associations Vivre à Bures et UASPS  
Harm SMIT, président de l'association Vivre à Vauhallan, UASPS et coordinateur du collectif OIN Saclay  
Jean-Marc WEULERSSE, association Mieux se déplacer à bicyclette

#### Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Simon BORLANT, chef de projet mobilités  
Gaëlle COUTANT, directrice de la communication de l'EPA Paris-Saclay  
Marianne DESSERRIERES, directrice de projet sur la ZAC du Quartier de l'École polytechnique et de la future ZAC de Corbeville  
Chloé DUTERTRE, chargée de communication responsable de la communication chantiers et concertation  
Clément GUZMAN, chef de projet sur la ZAC de Corbeville  
Benoît LEBEAU, directeur adjoint à l'aménagement  
Romuald PRIEUR-LAURENT, directeur juridique de l'EPA Paris-Saclay  
Hélène ROUTIER, chargée de projet sur la ZAC de Corbeville  
Philippe VAN DE MAELE, directeur général de l'EPA Paris-Saclay

#### Intervenants extérieurs :

Valérie FROMENT, sténotypiste pour Pro Mémoire  
Cédric LUSSIEZ, directeur général du groupe hospitalier Nord-Essonne  
Emeline FLINOIS, directrice adjointe du groupe hospitalier Nord-Essonne en charge du projet du nouvel hôpital sur la ZAC de Corbeville  
Jean-Marc MICHEL, garant de la concertation de l'EPAPS

## L'ordre du jour était le suivant

- Présentation du projet d'implantation du Groupe Hospitalier Nord-Essonne à Corbeville par son futur directeur
  - Présentation des nouveaux services de mobilité à Paris-Saclay et l'avancée des projets en cours
  - Questions-réponses
- 

*La présentation projetée portant sur les points à l'ordre du jour a été distribuée sur table au début de la réunion, accompagnée du compte-rendu de la réunion organisée le 17 septembre 2019.*

Philippe Van de Maele ouvre la séance, remercie les participants de leur présence et rappelle l'ordre du jour de la réunion. Un tour de table est organisé pour que chacun puisse se présenter aux intervenants du Groupe hospitalier Nord-Essonne ainsi qu'à l'ensemble des participants présents.

Il a rappelé l'organisation à venir d'une réunion dédiée aux transports, prévue le 19 novembre 2019, avec l'ensemble des partenaires et acteurs des mobilités : RATP, Île-de-France Mobilités, etc.

Le compte-rendu de la précédente réunion a été approuvé.

### ✓ **PRESENTATION DU PROJET D'IMPLANTATION DU GROUPE HOSPITALIER NORD-ESSONNE A CORBEVILLE PAR SON FUTUR DIRECTEUR**

Philippe Van de Maele a rappelé les avancées de la Zone d'Aménagement Concerté de Corbeville, dans laquelle s'implantera le nouvel hôpital. L'enquête publique préalable à la création de la ZAC de Corbeville et à la Déclaration de Projet valant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Orsay et de Saclay s'est terminée cet été : l'arrêté de création de la ZAC a été publié par la préfecture de l'Essonne le 20 septembre 2019.

#### - **Le Groupe Hospitalier Nord-Essonne (GHNE) en détails : genèse et conception**

##### 1. Généralités

Cédric Lussiez, directeur du GHNE, a rappelé que le nouvel hôpital concernera plus d'un demi-million d'habitants répartis autour de son emplacement au sein de la ZAC de Corbeville, jusqu'à Sainte-Geneviève-des-Bois et Juvisy.

Emeline Flinois, directrice adjointe, a rappelé les étapes du long processus de construction d'un hôpital en France, d'une durée de 3 ans pour le GHNE.

Celui-ci a été piloté par le ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie ; l'Assurance maladie, le Secrétariat général à l'investissement, l'Agence nationale d'appui à la performance, l'Inspection générale des Affaires sanitaires et sociales ; et le ministère de la Santé et des Solidarités.

Ceux-ci ont émis un avis favorable au projet le 30 mai 2018, qui est co-porté par le GHNE et l'Agence régionale de santé. L'avis a mis l'accent sur l'importance de ce projet pour permettre à l'établissement de continuer à assurer son service public de santé. 3 recommandations ont émergé : mettre en place à Longjumeau et Juvisy des centres de consultation et de soins urgents en remplacement des hôpitaux fermés ; finaliser le programme du projet ; et assurer le suivi financier du projet.

Le projet s'accompagne d'une réorganisation de l'offre globale de soins sur le territoire dont l'hôpital est l'axe majeur. Celui-ci comptera 416 lits et places (lits de médecine, de chirurgie, d'obstétrique, ...) sur une emprise de 45 000m<sup>2</sup>, avec des extensions futures possibles. Il sera complété d'un SMUR pour l'urgence vitale.

L'offre hospitalière sera complétée par l'implantation de 3 centres de consultations et soins urgents à Longjumeau, Juvisy-sur-Orge et Sainte-Geneviève-des-Bois. Ceux-ci prendront en charge les secours de première urgence, avant un possible transfert vers l'hôpital, et seront le premier échelon dans le maillage territorial. A Longjumeau, l'expérience a déjà commencé depuis un an et démontre de nombreux bénéfices : désengorgement des urgences, traitements plus rapides, temps d'attente réduit, etc.

Enfin, la réorganisation repose sur le maintien de la psychiatrie et la centralisation des soins de suite et de réadaptation : la psychiatrie est conservée à Bures-sur-Yvette, avec en 2023, le regroupement sur le site de l'administration, de la production centrale culinaire et du magasin hôtelier général afin de desservir l'ensemble des sites dès 2024. Les soins de suite et de réadaptation seront regroupés à Orsay au sein de la Maison de l'Yvette.

L'hôpital d'Orsay n'est pas voué à rester : ses locaux seront détruits tandis qu'un programme directeur immobilier sera mis en place une fois le déménagement des locaux du CEA sur le plateau effectué. Le terrain restera propriété de l'hôpital pendant toute la période.

Emeline Flinois est revenue plus en détails sur le projet de l'hôpital. Son objectif de mise en service est 2024, avec une livraison du bâtiment à la fin de l'année 2023. Le calendrier est encore modulable concernant les déménagements des trois sites existants. Une parcelle est dédiée au projet : le centre hospitalier Frédéric Joliot déménagera au nord de celle-ci, avec à l'Ouest le complexe sportif de Corbeville, à l'Est EDF Lab et au Sud AgroParisTech.

## 2. Structuration de l'hôpital

Pour définir la structuration de l'hôpital, plus de 3 ans de concertation ont été menés, avec des consultations de plus de 200 professionnels de santé et plus de 80 réunions de travail sur le sujet. Le projet doit permettre le regroupement optimal et maximum des services qui y seront affectés : ambulatoires, consultation, hôpital de jour, unités d'hébergement ... Le plateau médico-technique comprendra les urgences, les soins critiques (réanimation, soins continus), l'imagerie, les blocs opératoires et obstétriques. Ils formeront un pôle spécifique, en raison de leur très forte maîtrise et contrainte technique en termes de maintenance et d'exploitation.

Le parcours du patient a permis de penser la structure du bâtiment : le pôle ambulatoire, l'hébergement et le pôle médico-technique seront sur le même côté, avec un accès dédié aux urgences, formant un poly-bloc compact. L'objectif est de regrouper trois zones d'activité, pour simplifier au maximum le fonctionnement au sein de l'hôpital, avec une lisibilité simple.

Le parking de l'hôpital sera en sous-sol. L'entrée se fait par l'ambulatoire, avec une liaison au pôle médicotechnique si nécessaire, et une possibilité de monter en hébergement. Depuis le pôle médicotechnique, il sera également possible d'accéder à l'hébergement ou aux zones de logistique à l'arrière du bâtiment.

La zone d'hébergement concernera plusieurs secteurs de médecine et sera composée de trois unités de 45 lits de médecine, une unité de 30 lits de médecine complétée par 10 lits de soins palliatifs, accompagnés de studios d'accueil pour les familles. Il y aura également 45 lits d'obstétrique, 15 lits de pédiatrie, 45 lits de chirurgie et 15 lits kangourous pour maintenir la proximité des mères avec leurs nourrissons.

Le projet comportera un pôle de consultation complet. Les prélèvements biologiques seront situés à proximité du laboratoire d'analyse pour le gain de temps. Il a été prévu une unité dédiée à la prévention, avec des formations et animations. Un planning familial sera intégré à l'hôpital pour gérer tout ce qui relève de la contraception et de l'orthogénie. Il sera accompagné d'un centre de santé géré par la fondation Santé des étudiants de France, ouvert aux étudiants du plateau pour répondre à un besoin fort de soins de santé par ce public.

L'hôpital de jour médical comprendra 16 places et 8 places de chimiothérapie. Il sera créé une unité d'endoscopie sans anesthésie générale et de petite chirurgie. Le plateau médico-technique prévoit un important plateau d'imagerie, avec deux IRM et deux scanners, un laboratoire automatisé, les soins critiques à destination des adultes (10 lits de réanimation ; 6 places d'unité de soins intensifs de cardiologie, 8 places d'unité de soins intensifs de neurologie et 6 lits de surveillance continue), les urgences adultes et pédiatriques en lien avec le SMUR, des box dédiés à la psychiatrie et 23 places pour l'unité de chirurgie ambulatoire qui jouxtera le pôle ambulatoire, et sera à l'interface de celui-ci et du bloc opératoire.

Ce dernier comprendra 8 salles à l'ouverture et pourra s'agrandir avec deux nouvelles salles. Le bloc obstétrical comportera 7 salles, dont une dédiée aux césariennes urgentes. Pour les soins critiques enfants, six berceaux médicaux et 6 lits de soins intensifs sont prévus.

La logistique de l'hôpital sera regroupée dans un pôle dédié, avec les fonctions techniques du bâtiment et la cuisine, la chambre mortuaire et la pharmacie, avec unité de production des cytotoxiques.

Enfin, des espaces seront dédiés à un incubateur pour les start-ups en santé du plateau, avec un living lab orienté autour de la médecine connectée.

Le bâtiment sera accompagné d'un bâtiment énergie, implanté à l'arrière, pour rendre autonome énergétiquement l'hôpital.

Le projet prévoit des réserves d'extension future, qui permettrait l'extension de l'ambulatoire et du plateau médico-technique, notamment pour l'imagerie et les urgences. L'extension plausible pourra concerner l'hébergement, avec une possibilité de 45 lits supplémentaires.

Concernant l'obstétrique, suite à une question d'une participante, il a été précisé qu'il n'y aura pas de prise en charge d'obstétrique très lourde, qui sera répartie sur Paris.

### 3. Le nombre de lits au sein du nouvel hôpital

Un participant a questionné les raisons de la baisse du nombre de lits entre l'existant aujourd'hui et le projet. Plusieurs raisons ont été présentées pour expliquer cette baisse comme un traitement géographique différent des patients en Essonne ; et le développement de nouvelles prises en charge en ambulatoire (traiter moins longtemps le patient à l'hôpital). Cédric Lussiez a expliqué que si chaque hôpital en Essonne joue son rôle, le nombre de lits devrait s'adapter aux besoins de soins du département, sans qu'un hôpital soit plus chargé qu'un autre : le Groupe Hospitalier Nord-Essonne travaillera en cohérence avec le Centre Hospitalier Sud-Francilien à Corbeil-Essonne par exemple.

Pour le nombre de lits définis pour l'hôpital, le calcul repose sur le nombre de lits actuels des trois sites existants et sur une projection 2024 de la population et des besoins, ce qui démontre un besoin capacitaire accru. Emeline Flinois a détaillé l'étude populationnelle qui a été faite pour mieux comprendre le nombre de lits nécessaires au nouvel hôpital et son potentiel champ d'action. Celle-ci a pris en compte les implantations de nouveaux habitants sur le plateau, leurs futures mobilités, leurs besoins de santé. Le chiffrage a également intégré un champ élargi d'attractivité naturelle de l'hôpital, jusqu'à des zones aujourd'hui couvertes par l'hôpital de Versailles.

#### - **Le partenariat avec le CEA**

Un participant a interrogé les intervenants sur le maintien du partenariat avec le CEA, présent au sein de l'hôpital d'Orsay. Celui-ci va perdurer et sera renforcé : le centre hospitalier Frédéric Joliot sera déplacé dans un bâtiment contigu au futur hôpital, avec un accès à un plateau technique de pointe géré par le CEA.

Il pourra bénéficier de la proximité de l'hôpital, avec des espaces de recherche et d'innovation en santé (Projet Pasrel). Cédric Lussiez a expliqué également que l'hôpital sera en connexion avec les meilleurs centres

hospitaliers universitaires et de référence sur les disciplines où l'hôpital ne pourra être excellent puisqu'il ne s'agit pas d'un centre hospitalier universitaire : par exemple, en cardiologie, le Groupe Hospitalier Nord Essonne travaillera avec l'hôpital Marie Lannelongue au Plessis-Robinson.

#### - **L'accès au site de l'hôpital**

L'hébergement et l'ambulatoire auront un accès principal piéton sur le parvis de l'hôpital. Le parking aura deux accès en cas de coupure de voirie pour assurer celui-ci quel que soit les contraintes de maintenance de la voirie. L'accès aux urgences se fera par le boulevard Ouest, avec un dépose-minute et un sas d'accès.

La question de l'accessibilité de l'hôpital repose sur plusieurs garanties : le développement des transports existants (lignes de bus, RER B, Transport en commun en site propre) et à venir (ligne 18 du métro du Grand Paris Express avec l'arrêt « Palaiseau »). Un arrêt de bus sera dédié à l'hôpital tandis que la gare de métro sera accessible en 6 minutes à pieds. Un ensemble de pistes cyclables desservira le site, avec d'importants parkings à vélos.

Ces accès seront dédiés aux visiteurs, les patients y accéderont par un accès véhiculé qui doit être garanti. Les intervenants ont rappelé que l'ouverture de l'hôpital ne sera pas concordante avec l'ensemble des améliorations des mobilités du territoire, avec toujours une forte utilisation de la voiture individuelle.

L'hôpital comptera un parking de 820 places, en souterrain : ce choix s'est basé sur les difficultés rencontrées à l'hôpital de Longjumeau, en déficit de stationnement, avec seulement 200 places pour une capacité de soins équivalente au projet, créant une difficulté d'accueil des patients. Le projet prévoit, si jamais les 820 places ne sont pas couvertes par les usagers, utilisateurs et professionnels de santé, d'ouvrir ce parking aux utilisateurs extérieurs et en faire bénéficier à l'ensemble de la ZAC.

Plusieurs participants ont fait part de leurs inquiétudes concernant les temps de trajet pour accéder à l'hôpital, pour les particuliers, mais aussi les pompiers et urgentistes, en raison d'un réseau routier déjà saturé et qui le sera davantage dans les années à venir. Toutes les pistes sont travaillées avec l'ensemble des acteurs du projet. Philippe Van de Maele précise qu'un centre de secours des pompiers va être installé sur le plateau à la demande du Service départemental d'Incendie et de Secours. Cela facilitera le travail des pompiers, qui pourront également circuler sur les voies de bus et en site propre.

Un participant a interrogé les intervenants sur la présence d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère sur le toit de l'hôpital. Aucune hélistation n'a été envisagée. Emeline Flinois a rappelé que seule une très petite partie des patients peuvent prétendre à un transport héliporté. Aujourd'hui, sur les sites d'Orsay, Juvisy et Longjumeau n'ont pas un tel équipement : l'hélistation de Longjumeau a été fermé car son niveau de fréquentation était trop faible compte-tenu des ressources mobilisées. Néanmoins, des hélicoptères pourront toujours amener des patients en réalisant des atterrissages d'urgence sur de grands terrains publics comme ceux de football. Cette possibilité a été travaillée avec le SMUR.

#### - **L'avancée du projet aujourd'hui**

Le programme du projet architectural a été finalisé et propose un bâtiment Haute Qualité Environnementale, avec un fort accent sur la gestion de l'énergie, des déchets d'activité, l'entretien et de la maintenance, la qualité de l'air et de l'eau.

Fin décembre sera sélectionné un groupement candidat pour la réalisation du projet. Suite à la question d'un participant, il a été expliqué qu'il ne s'agit pas d'un contrat Partenariat-Public-Privé : il s'agit d'un marché de travaux et de conception-réalisation. Les groupements sont composés d'entreprises du bâtiment, d'architectes, de concepteurs d'intérieurs spécialisés et d'exploitants mainteneurs. L'exploitation proposée est dans un premier temps de 5 ans.

La signature de la promesse de vente devrait avoir lieu en janvier 2020. L'année 2020 sera consacrée à la réalisation et l'instruction du permis de construire, au dossier « Loi sur l'eau » et aux études d'impact. Le

démarrage des travaux est prévu début 2021 pour une finalisation fin 2023, avec les déménagements, une mise en fonctionnement et une ouverture au public au premier semestre 2024.

#### - **Le coût du projet**

Un participant a questionné les intervenants sur le coût de la construction de l'hôpital. 65 millions d'euros d'aides sont prévus pour un budget total de 215 millions d'euros. Ce prix prend en compte la construction du bâtiment mais aussi tous ses équipements : IRM, scanners, etc. ; ainsi que l'inflation prévisionnelle de 3% de 2015 à 2024 inclus.

#### - **La communication sur le projet**

Un participant a interrogé les intervenants sur l'organisation à venir de réunions publiques à destination des habitants pour qu'ils puissent comprendre et adhérer au projet, participant ainsi à sa réussite. Cédric Lussiez confirme la nécessité de communiquer à destination de la population, afin d'éviter les rumeurs et incompréhensions, mais également pour l'informer au mieux. La présentation faite aux représentants d'associations est déjà une première étape qui doit être complétée et poursuivie.

Un deuxième participant a souligné la nécessité d'informer également les élus, qui n'apportent pas de réponses claires aux habitants et ne sont pas un relais d'informations vers ceux-ci.

Cédric Lussiez a conclu la présentation en rappelant les enjeux forts de communication du projet et le long parcours de communication jusqu'à l'ouverture de l'hôpital en 2024. Les acteurs du projet ont à cœur de dialoguer le plus possible avec les associations et les professionnels de santé, notamment libéraux, pour proposer le meilleur projet possible aux patients et à la population. De premières réunions publiques ont eu lieu avec des professionnels de santé, notamment le personnel du Groupe Hospitalier Nord-Essonne, qui seront les premiers ambassadeurs du projet.

### ✓ **LES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITE A PARIS-SACLAY ET L'AVANCEE DES PROJETS EN COURS**

Délia Copel a rappelé les enjeux de mobilités portés par l'EPA Paris-Saclay liés à l'attractivité du campus, en soutien à Île-de-France Mobilités et aux collectivités compétentes pour trouver des solutions. Cela concerne par exemple la capacité des infrastructures existantes, l'augmentation de l'offre de transport ou la gestion des flux en heure de pointe. L'EPA a mis en place une stratégie pour déployer de premiers services de mobilité locale à destination de tous les usagers : résidents, visiteurs, salariés ; pour leurs déplacements en journée, en soirée, en week-end, etc.

#### **1. Les bornes de recharge électrique**

Le premier service déployé est la mise en place d'un réseau de bornes de recharge électrique interopérables et connectées sur l'ensemble des espaces du Campus urbain, publics comme privés. C'est une première étape pour le déploiement des services de mobilité électrique pour les besoins des entreprises mais aussi des particuliers. Ce service a bénéficié d'un concours financier du ministère de la Transition écologique, dans le cadre du programme TEPCV.

A la fin de l'année 2019, environ 58 bornes seront mises en place, soit 116 places dédiées sur 28 stations, réparties dans la vallée, le domaine privé de l'Université Paris-Sud, aux portes d'entrée du CEA, du CNRS et sur les espaces publics des villes de Gif-sur-Yvette, Palaiseau et d'Orsay.

Ce service sera complété, suite à une demande forte de l'Université Paris-Sud de verdir sa flotte de véhicules de service, par un service d'autopartage basée uniquement sur des voitures électriques et par un service dit « en boucle » (le véhicule est ramené au lieu d'emprunt).

Un opérateur sera sélectionné dans le cadre d'une concession de service et il viendra compléter l'offre existant de véhicules de l'ensemble des acteurs du territoire (Communauté d'agglomération Paris-Saclay, entreprises...). L'opérateur aura la possibilité de développer du *free floating* (le véhicule est emprunté à un point A et déposé à un point B), comme Autolib, à l'échelle du campus et notamment à proximité des gares lorsque l'offre de bus n'est pas suffisante. L'établissement espère notifier le contrat courant 2020.

## 2. Park'In Saclay

Le deuxième service déployé est Park'In Saclay, solution qui vise à décloisonner l'offre globale de stationnement du territoire. Dans son projet d'aménagement, l'EPA vise à réduire le nombre de places de stationnement, créant un déséquilibre par rapport à la demande. Néanmoins, de nombreuses places sont vacantes dans les parkings privés des établissements et ces volumes pourraient répondre à la demande de stationnement aujourd'hui non satisfaite.

Ce service facilitera l'accessibilité aux places de stationnement, en ayant connaissance en temps réel de leur disponibilité. Cette information permettra de réduire les temps de circulation dédiés à la recherche d'une place et de l'adapter aux besoins de l'utilisateur : stationnement en voirie ou en parking privé, stationnement de courte ou longue durée, etc.

L'EPA Paris-Saclay a lancé un marché d'innovation pour la création de ce service, remporté par le groupement Colas – Opendatasoft – Nokia – Zenpark (leader de la mutualisation des places privées en ouvrage) – ParkingMap (qui déploie des technologies permettant de superviser la disponibilité des places en voirie).

Aujourd'hui, le service est dans sa phase de lancement, avec la première version de l'application mobile.

Les objectifs visés concernant la voirie publique sont l'amélioration de la gestion et de la réglementation globale du stationnement dans un quartier, avec le déploiement d'équipements de voiries comme des capteurs optiques sur les lampadaires capables de superviser une dizaine de places en temps réel.

Pour les parkings en ouvrage, l'accès se fait via un boîtier qui se connecte à l'application de l'utilisateur, le téléphone devenant une télécommande d'accès.

L'objectif, à la fin de la phase de recherche et développement, dont fait partie cette phase de lancement, est de superviser 1000 places sur l'ensemble du Campus urbain, en voirie et dans les parkings privés mutualisés.

L'ensemble des données émises est regroupé sur une plateforme : un observatoire du stationnement. Celui-ci, après leurs analyses, va proposer des solutions d'optimisation du stationnement.

Le service ne fonctionnera pas avec un abonnement mais les parkings seront payants à chaque usage.

Un utilisateur a posé une question concernant les infractions. Chaque collectivité décidera des règles de stationnement. Certaines communes mettront en place des zones bleues tandis que d'autres proposeront des parkings publics payants, peut-être des parkings sur voirie payants. Ce sont elles qui condamneront les infractions.

Le service est pour l'instant à titre expérimental sur le Campus urbain, en lien étroit avec les communautés d'agglomération. Ce seront ensuite à elles et aux communes de déployer, si elles le souhaitent, ce service à l'ensemble de leurs territoires, en dehors du périmètre de l'OIN.

### **3. MoveInSaclay**

Ce projet est porté par l'EPA Paris-Saclay et les trois communautés d'agglomération du territoire de l'Opération d'Intérêt National. Il s'agit de développer une plateforme numérique organisatrice des mobilités. Un consortium privé et public travaille sur ce projet, avec Nokia et Transdev pour les développements numériques.

Ce projet comporte trois outils :

- Un observatoire des mobilités qui va accumuler en temps réel de multiples données liées à la mobilité. Il traitera celles-ci, les anonymisera et permettra d'en dégager de la connaissance en temps réel sur les dynamiques de mobilités ou les problèmes rencontrés par les usagers, afin d'élaborer ensuite des solutions adaptées ;
- Des propositions de programmes de changements selon les objectifs définis pour le territoire. Les usagers se verront proposer plusieurs programmes pour modifier leurs habitudes de mobilité, comme la pratique du co-voiturage. Ces programmes prendront en compte la congestion et proposeront des alternatives afin de les résoudre ;
- Une interface usagers qui permettra de faire le suivi en temps réel de sa mobilité. L'utilisateur aura la possibilité de contrôler ses trajets et de supprimer ses données : à tout moment, il peut contrôler le partage de celles-ci.

Ce projet visera à développer les outils qui faciliteront les mobilités sur le plateau de Saclay, comme l'application Park'In Saclay. Il sera développé des panneaux informatifs d'indication des places libres dans les parkings en entrée de gare, en phase opérationnelle, ou une application d'autopartage.

Pour clôturer le thème des mobilités, Philippe Van de Maele a rappelé l'organisation de la prochaine réunion d'informations et d'échanges avec les associations le 19 novembre 2019, spécialement dédié au sujet de la mobilité, avec la présence des partenaires institutionnels : la RATP, Transdev, Île-de-France Mobilités, la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, la Société du Grand Paris ... Un panorama sera fait sur tous les aspects de la mobilité et les projets de chacun des partenaires sur le territoire.

#### **✓ QUESTIONS DIVERSES**

Un participant a demandé à pouvoir échanger davantage concernant les enquêtes publiques portant sur des projets de l'EPA, comme l'échangeur de Corbeville ou la ZAC Satory Ouest. De futures réunions sont envisagées par les équipes de l'établissement, après la réunion dédiée à la mobilité prévue le 19 novembre 2019.