

VI. ANNEXES

- ANNEXE 2 - Diagnostic cyclable UPEC-EUP
- ANNEXE 3 – Inventaires Campus x Cyclabilité
du 15 Octobre 2024

ANNEXE 2 - DIAGNOSTIC CYCLABLE UPEC-EUP

ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS

UNIVERSITÉ PARIS-EST CRÉTEIL
UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

UPEC

UNIVERSITÉ
PARIS-EST CRÉTEIL
VAL DE MARNE

Rapport : Diagnostic de la cyclabilité au sein de trois campus de l'UPEC



Réalisé par JérémY ANGOT, Pierre CARON, Maëlys CARUDEL, Lionel DAWE,
Anouk DE GOUVELLO, Anabelle GASSAB, Lotfi MENOUEUR, Babacar NDIAYE,
Éléonore PAUPORTÉ, Carla PRINCET

Sommaire :

Sommaire	2
Introduction	4
Diagnostic.....	5
Partie 1 : Délimitation du terrain d'étude et cheminements méthodologiques	5
Chapitre 1 : Présentation des campus étudiés et motivations de nos choix	5
1.1. Définition du choix des campus	8
1.2. Spécificités et infrastructures pour chacun des trois campus	10
1.2.1. Le campus Centre : Cœur historique de l'UPEC	10
1.2.2. Le campus Mail des Mèches : un campus qui n'a jamais cessé de s'agrandir au fil des années	11
1.2.3. Le campus Henri Mondor : un campus fermé à la ville	11
Chapitre 2 : Divers procédés méthodologiques	12
2.1. Appropriation méthodologique de la commande	12
2.1.1. Découverte de la commande	12
2.1.2. Notre bibliographie : des recherches scientifiques et institutionnelles	12
2.2. L'enquête par le terrain appuyé par nos recherches bibliographiques comme méthode privilégiée de notre diagnostic	14
2.3. Analyse d'un appui extérieur : " l'Enquête mobilité "	15
2.4. Approche qualitative : Retours des expériences des usagers à travers des entretiens et un court questionnaire	16
2.5. L'approche par la cartographie.....	17
Partie 2 : Aboutissements et résultats.....	18
Chapitre 1 : Le campus centre : un campus plutôt hostile à la pratique du vélo	18
1.1. Le campus	18
1.1.1. Une configuration peu favorable à la pratique du vélo	18
1.1.2. Des stationnements présents mais insuffisants et parfois mal localisés.....	20
1.1.3. Cohabitation entre usager.es : un aménagement favorisant piétons et automobilistes	22
1.1.4. Une signalétique ne mettant pas en valeur les aménagements existants	23
1.2. Environnement direct.....	24
1.2.1. Des infrastructures faibles en nombre et souffrant d'un manque d'entretien.....	24
1.2.2. Une signalétique peu présente et invisibiliser	33
1.2.3. Cyclistes en tension partagés entre piétons et automobilistes.....	34
1.2.4. Une intermodalité qui pourra se développer malgré des contraintes physiques et réglementaires	37
1.2.5. La présence d'importants travaux et d'un niveau élevé de pollution renforce l'hostilité de l'environnement pour les cyclistes	39
1.3. Synthèse : Atouts et défauts	39
Chapitre 2 : Campus Mail des Mèches	42

2.1. Un campus au sein d'une zone piétonne qui oblige cohabitation entre usager.es	42
2.1.1. Un aménagement peu favorable à la pratique du vélo	42
2.1.2. Un seul parking vélo obstrué par les véhicules motorisés	42
2.1.3. Une voirie dégradée qui freine l'usage du vélo	43
2.1.4. Cohabitation entre cyclistes, piétons et deux roues motorisés.....	43
2.1.5. Un manque de prise en compte des cyclistes dans la signalétique	44
2.2. Environnement direct.....	44
2.2.1. Des infrastructures et une signalétique absente	44
2.2.2. Des stationnements abondants	45
2.2.3. Deux climats de cohabitation	45
2.2.4. Une intermodalité en partie limitée par les escaliers.....	46
2.2.5. Un environnement agréable à l'exception de la départementale.....	46
2.3. Synthèse : Atouts et défauts	47
3.1.1. Un campus peu étendu et fermé à son environnement restreignant la place du vélo ..	49
3.1.2. Une offre de stationnements existante mais souffrant d'une mauvaise localisation et d'une insuffisance quantitative	50
3.1.3. Un campus dépourvu de voiries cyclables internes	54
3.2. Environnement direct.....	55
3.2.1. La présence de tracés cyclables comme installations prometteuses, bien que perfectibles	55
3.2.2. La signalétique : l'avenue du Maréchal De Lattre De Tassigny, la référence à suivre ?	57
3.2.3. Une cohabitation entre cyclistes et les autres usager.es tendue dû à la prépondérance de la voiture et au manque d'infrastructures existantes et séparées	58
3.2.4. Un potentiel d'intermodalité avec l'offre de transport en commun proposée mais freiné par le caractère à sens unique des tracés insuffisants	61
3.2.5. Un environnement pavillonnaire mais fortement motorisé	61
Partie 3 : Synthèse et recommandations à destination du commanditaire	64
Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité	67
Annexe 2 : Les entretiens semi-directif.....	70
A) Grille d'entretien - Quels sont les leviers à l'usage du vélo pour les trajets domicile à campus pour les étudiants et professeurs de l'UPEC ?	70
B) Synthèse étudiant A.....	71
C) Synthèse étudiant B	72
D) Synthèse étudiant C.....	73
E) Synthèse transcription professeur.....	74
Annexe 3 : Questionnaire sur les stationnements fournis aux employés de l'UPEC (Groupe teams Vélotaf)	7
5	
Résumé exécutif.....	89

Introduction :

Pour rappel, la commande qui nous a été confiée dans le cadre de notre atelier s'intitulait à l'origine "Diagnostic des liaisons cyclables sur les campus de l'UPEC" et consistait en la réalisation d'un cahier des charges de la pratique du vélo, des usages et des pratiques des étudiants et du personnel de l'UPEC au sein de quelques campus universitaires. L'enjeu global de cette commande pour l'UPEC est de pouvoir sensibiliser et favoriser l'utilisation du vélo comme véritable moyen de transport et ainsi, à travers celle-ci, mieux comprendre les enjeux face à cette thématique et également les besoins et les choix des usagers face à ce type de transport.

Pour répondre à cette commande, deux objectifs nous ont été donnés.

Tout d'abord, recueillir différentes données et représentations concernant le vélo en comparaison avec d'autres moyens de transport tels que la voiture, la marche ou encore les transports en commun afin de pouvoir sensibiliser au mieux son public à l'occasion de l'événement du "Printemps des mobilités actives" qui a lieu en 2025.

En effet, dans ce cadre-ci, l'UPEC organise un atelier de réparation de vélos pour le personnel, animé par l'association "Études et chantiers Île-de-France" pour alerter sur la dépendance à l'égard de la voiture et favoriser les mobilités actives.

Cette initiative participe également à la valorisation de la candidature de l'UPEC au label employeur pro-vélo qui, en quelques mots, est à la fois, un accompagnement mais aussi un soutien financier par le biais de subventions, facilitant la mise en œuvre d'actions pro-vélo.

Le second objectif consistait en l'élaboration d'une carte interactive comprenant les infrastructures cyclables de l'UPEC en représentant différents éléments cartographiques comme la localisation des stations de réparations de vélo, les parkings vélos et voitures, les abris vélos sécurisés, l'accessibilité des campus en transport en commun....

Postérieurement à la découverte de notre commande ainsi qu'à la compréhension des attentes de nos commanditaires, quelques prémices bibliographiques nous ont permis de soulever quelques constats chiffrés concernant le vélo :

Selon une enquête nationale sur l'usage du vélo en France, réalisée en 2023 par les Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, 37% des français font du vélo au moins une fois par mois et 25% sont des cyclistes réguliers avec une pratique d'au moins une fois par semaine. Par ailleurs, 33% des cyclistes déclarent utiliser le vélo toute l'année (*Résultat De L'enquête Sur La Pratique Du Vélo En France En 2023 | Ministère Du Partenariat Avec Les Territoires Et De La Décentralisation Ministère De La Transition Écologique, De L'Énergie, Du Climat Et De La Prévention Des Risques Ministère Du Logement Et De La Rénovation Urbaine, n.d.*).

On peut observer une nette augmentation de l'usage du vélo puisqu'on compte une hausse de 48% des trajets vélos en 2023 par rapport à 2019 (Vélo & territoires).

Cependant, malgré une hausse des modes de déplacements actifs, selon l'étude "Partage de la route, les Européens et la conduite responsable" réalisée par Ipsos et publiée en mars 2023 par la Fondation VINCI Autoroutes, la voiture est le premier mode de déplacement en France. (*Mercier et al., 2023b*)

Ces premières données chiffrées nous ont permis de relever un certain nombre d'enjeux comme la promotion et la facilitation de l'usage du vélo sur les campus afin de mieux comprendre les structures et services cyclables pouvant être améliorés.

Mais également, l'analyse d'itinéraires cyclables optimaux et sécurisants ainsi que la cohabitation entre le vélo et les divers moyens de transport doux (bus, métro, RER).

Ces temps d'identifications, ont permis à notre groupe d'émettre quelques hypothèses qui sont les suivantes :

- Les infrastructures actuelles ne seraient peut-être pas bien adaptées à la pratique sécurisée du vélo.
- Les manques d'aménagements cyclables pourraient être des sources de conflits entre les différents usagers.
- L'existence d'une réelle demande locale de la pratique du vélo.
- Le vélo pourrait être moins efficace, pratique et accessible que d'autres types de transports.
- Le manque de communication autour des aides financières et des bienfaits du vélo pourrait ne pas permettre son bon développement.
- Au regard de l'offre de transport proposée à Créteil et de son éventuelle concurrence, le vélo souffrirait-il d'un manque de reconnaissance comme un moyen de transport à part entière.

Au regard de ses premiers questionnements, c'est par un choix collectif et réfléchi ainsi que par l'approbation de nos commanditaires que nous avons décidé d'adapter notre commande initiale en un diagnostic tourné vers la cyclabilité au sein de trois campus de l'UPEC. Cependant, afin de respecter la volonté première de l'UPEC, nous nous sommes concentrés seulement sur le mode actif individuel qui est le vélo, dû à une forte demande de la part de leurs usagers et donc de ne pas volontairement, traiter d'autres moyens de déplacements.

Nous sommes donc questionnés autour de la problématique suivante : **Quels sont les freins et les leviers à l'utilisation du vélo chez les étudiant(e)s et les employé(e)s de l'UPEC sur les campus Centre, Mail des Mèches et Henri Mondor ?**

Cependant, il n'en serait pas moins intéressant d'élargir ce diagnostic à ces autres moyens de déplacements car selon la loi, les engins de déplacement électrique tels que les trottinettes électriques, skate électrique (hoverboard), gyropode, monoroue ou encore cyclomobile léger, doivent également emprunter les mêmes pistes cyclables (*Circulation À Trottinette Électrique, Rollers Ou Skateboard, 2024*). Ceux-ci doivent être considérés comme des alternatives possibles à la voiture, au même titre que le vélo, afin de permettre une évolution des pratiques de mobilité offrant une diversité de solutions aux usager(e)s.

Diagnostic :

Partie 1 : Délimitation du terrain d'étude et cheminements méthodologiques

Chapitre 1 : Présentation des campus étudiés et motivations de nos choix

Dans le cadre de notre commande, l'UPEC a mis dès le départ à notre disposition, une liste de la localisation de leurs 20 campus pour lesquels nous pourrions recueillir à la fois des données sur les infrastructures cyclables existantes puis les mettre en avant en élaborant une carte interactive.

Le tableau ci-dessous fourni par l'UPEC permet donc de mettre en avant les différents sites, leurs noms, leurs adresses et le nombre de places de stationnements vélo connues lorsque cela était possible de l'indiquer :

	Campus UPEC	Places de stationnements vélo
1	Campus Centre	
2	Campus Mail des Mèches	20
3	Campus André Boule	15
4	Campus Saint Simon	12
5	Campus Henri Mondor	34
6	Les gémeaux	
7	La Pyramide	6
8	Campus Duvauchelle	62
9	Campus de Bonneuil sur Marne	20
10	Campus de Vitry-Sur-Seine	12
11	Campus de Sénart	
12	Campus de Sénart	
13	Campus de Melun	
14	Campus de Fontainebleau	60
15	Institut d'Études Politiques de Fontainebleau	
16	Institut universitaire de kinésithérapie	
17	Cité Descartes	
18	Campus de Torcy	25 + trottinettes
19	Campus de Saint-Denis	12
20	Campus de Livry-Gargan	34

Figure 1 : Tableau indiquant le nombre de stationnements vélo des différents campus de l'UPEC, Source : UPEC

L'université Paris Est Créteil est structurée en 17 campus qui maillent le territoire parisien dont une dizaine de campus sur le territoire du Val de Marne, quatre en Seine et Marne et deux en Seine Saint-Denis.

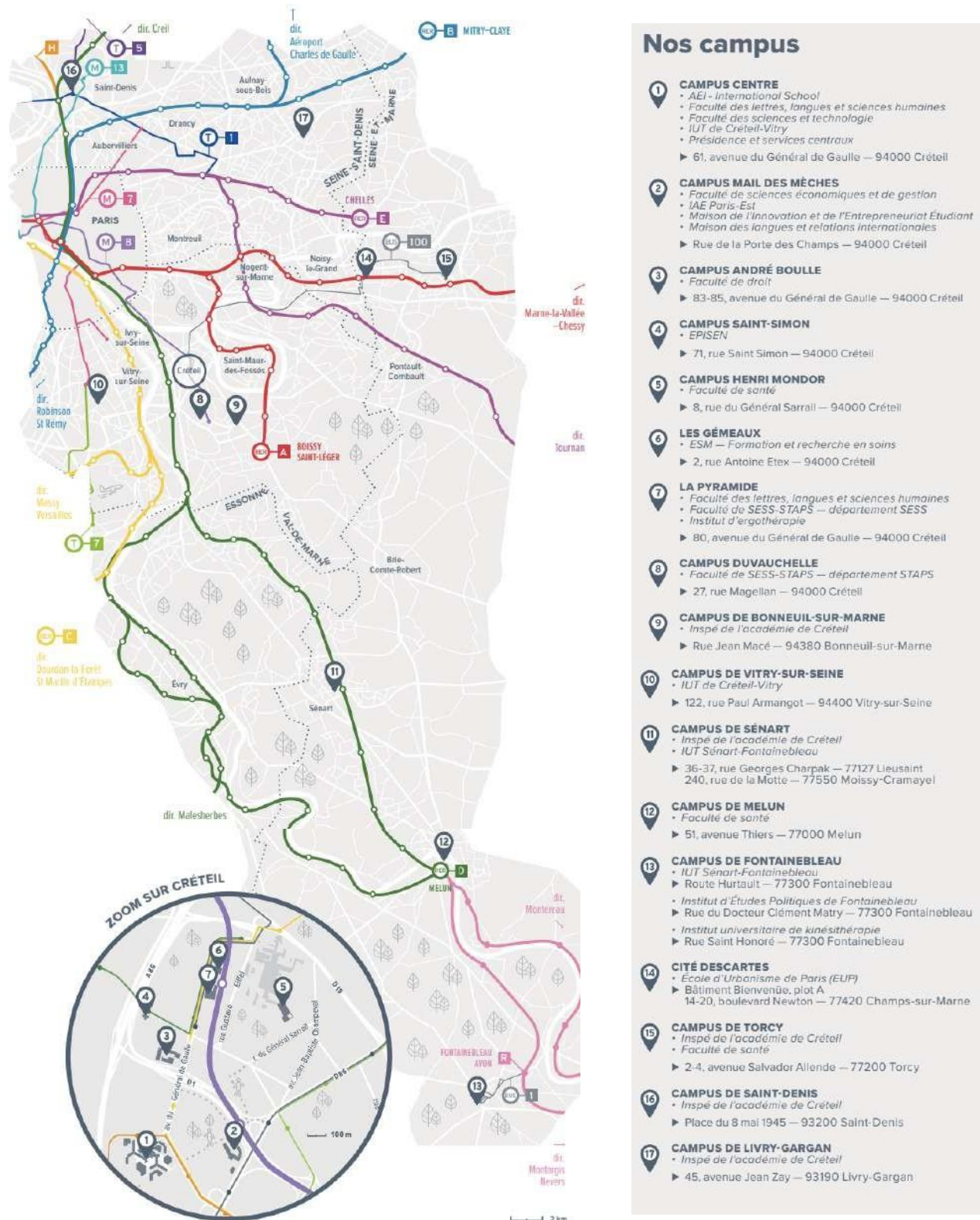


Figure 2 : Plan des sites UPEC en Île-de-France, mis à jour le 14 novembre 2024 Source : site internet de l'UPEC

Cependant, bien conscient de la complexité de la tâche, l'UPEC nous a demandé de faire un choix en fonction de certains critères que nous pourrions juger pertinents.

1.1. Définition du choix des campus

Après avoir pris connaissance de la commande puis réaliser nos premières recherches bibliographiques en s'appuyant d'outils cartographiques tels que Google maps et Google Street view notamment, ainsi que réaliser notre première observation de terrain en Octobre 2024, cela nous a permis d'affiner notre sélection de nos campus.

Pour réaliser ce diagnostic, nous avons donc choisi de porter notre attention sur trois campus dont le campus Centre, Mail des Mèches et le campus Henri Mondor localisés à Créteil.

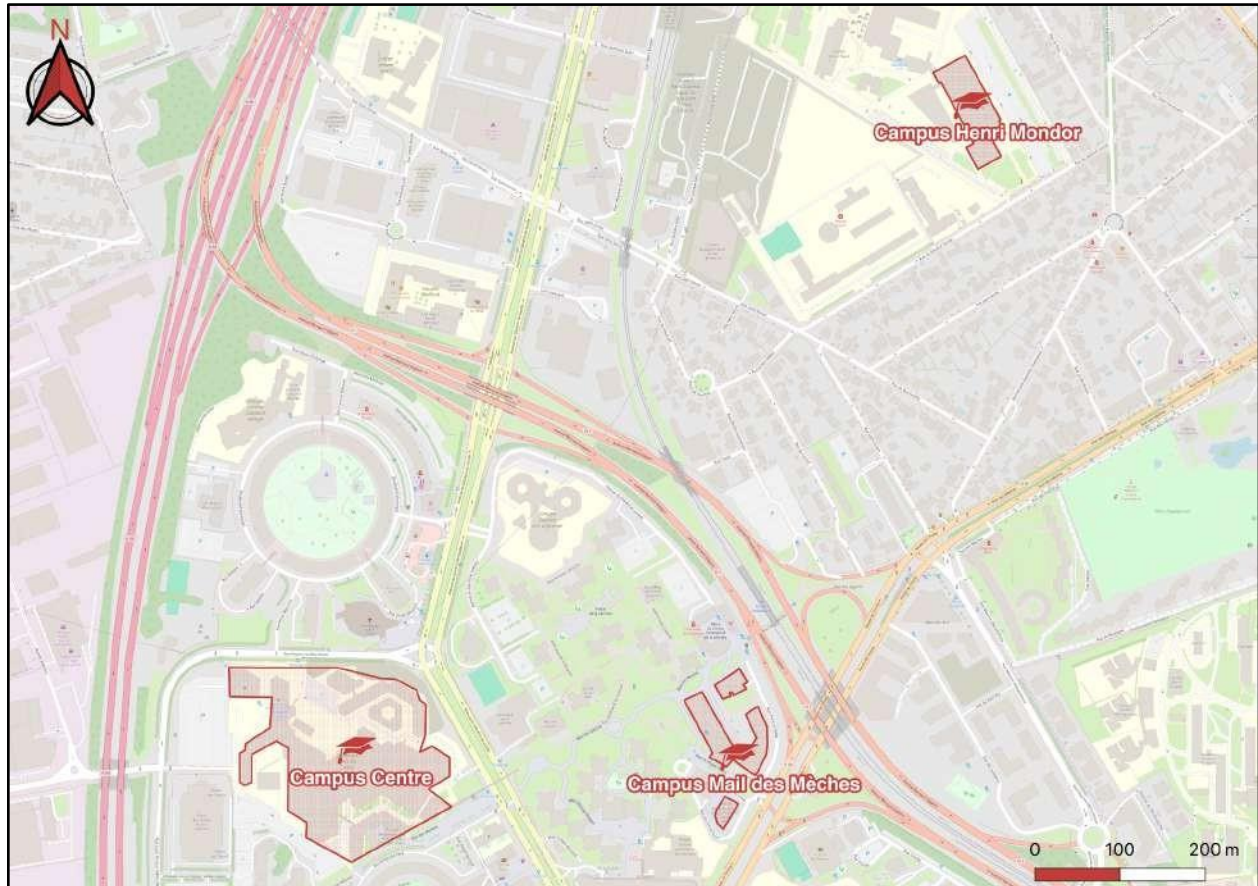


Figure 3 : Localisation des trois campus de l'UPEC sélectionnés

Source : Atelier vélo, réalisé sur QGIS (OS), 2025

Nous avons défini plusieurs critères afin de nous permettre de choisir les campus à traiter.

Le premier critère que nous avons retenu est celui du nombre d'étudiant(e)s :

		2020-2021	%
Campus Val-de-Marne	Campus Centre	12 250	32,2 %
	Campus Saint Simon	270	0,7 %
	Campus André Boulle	4 099	10,8 %
	Campus Bonneuil	1 820	4,8 %
	Campus Les Gêmeaux	11	0,1 %
	Campus La Pyramide	2 253	5,9 %
	Campus Henri Mondor	6 311	16,6 %
	Campus Mail des Mèches	4 381	11,5 %
	Campus Duvauchelle	509	1,3 %
	Campus Vitry	526	1,4 %
Campus Seine et Marne	Campus Torcy	379	1,0 %
	Campus Cité Descartes	45	0,1 %
	Campus Fontainebleau	698	1,8 %
	Campus Sénart	3 030	8,0 %
Campus Seine-Saint-Denis	Campus Livry Gargan	1 182	3,1 %
	Campus Saint Denis	328	0,9 %
TOTAL UPEC		38 092	100 %

Figure 4 : Répartition des étudiants par site en 2020-2021, inscriptions premières uniquement, IFSI inclus.

Source : Apogée, Étudiants par site 2020/2021 au 15/01/2022

Dans le rapport annuel de performance d'établissement (RAPET) de l'UPEC de 2022, le campus Centre concentre 32,2%. Le campus Henri Mondor 16,6% et le campus Mail des Mèches 11,5% des effectifs totaux de l'UPEC (*Rapport Annuel de Performance D'établissement (Rapet) 2022*).

Nous estimons que ces campus étant les plus fréquentés et les plus importants de l'UPEC pourraient ensuite servir de référentiel pour les autres campus de l'université pour réaliser notamment un diagnostic similaire ou réaliser des actions pour améliorer l'expérience cyclable des personnels et étudiants présents au sein de ces campus.

Dû à leur proximité géographique ainsi qu'au flux important d'étudiants circulant entre ces sites, lié à l'accessibilité au métro 8 (Créteil Université), il nous semblait donc intéressant de pouvoir les traiter ensemble.

De plus, les trois campus ne sont pas intégrés de la même manière dans le tissu urbain et présentent des formes architecturales particulières. Le Campus Centre et sa dalle induisent une rupture avec l'espace urbain, le Campus Mail des Mèches est quant à lui ouvert sur la ville et se mélange avec elle, et le campus Henri Mondor est fermé et délimité par des grilles. Ces trois formes impactant forcément différemment les cyclistes, il nous a semblé intéressant d'étudier cette diversité de configuration.

Enfin, notre dernier critère s'est basé sur le Baromètre des villes cyclables, qui est l'indice permettant de rendre compte de la satisfaction des usager.es du vélo en France dont les enquêtes sont réalisées par La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Celui-ci permet de mesurer sur une échelle de 0 à 6 points le ressenti des usager.es sur différents critères concernant les territoires et leur environnement cyclable tels que le confort, les infrastructures, les stationnements...
Après analyse de ce questionnaire, nous nous sommes aperçus que la ville de Créteil dont le campus Centre, Mail des Mèches et Henri Mondor font parties intégrantes, obtient la note de F comme indiqué ci-dessous.

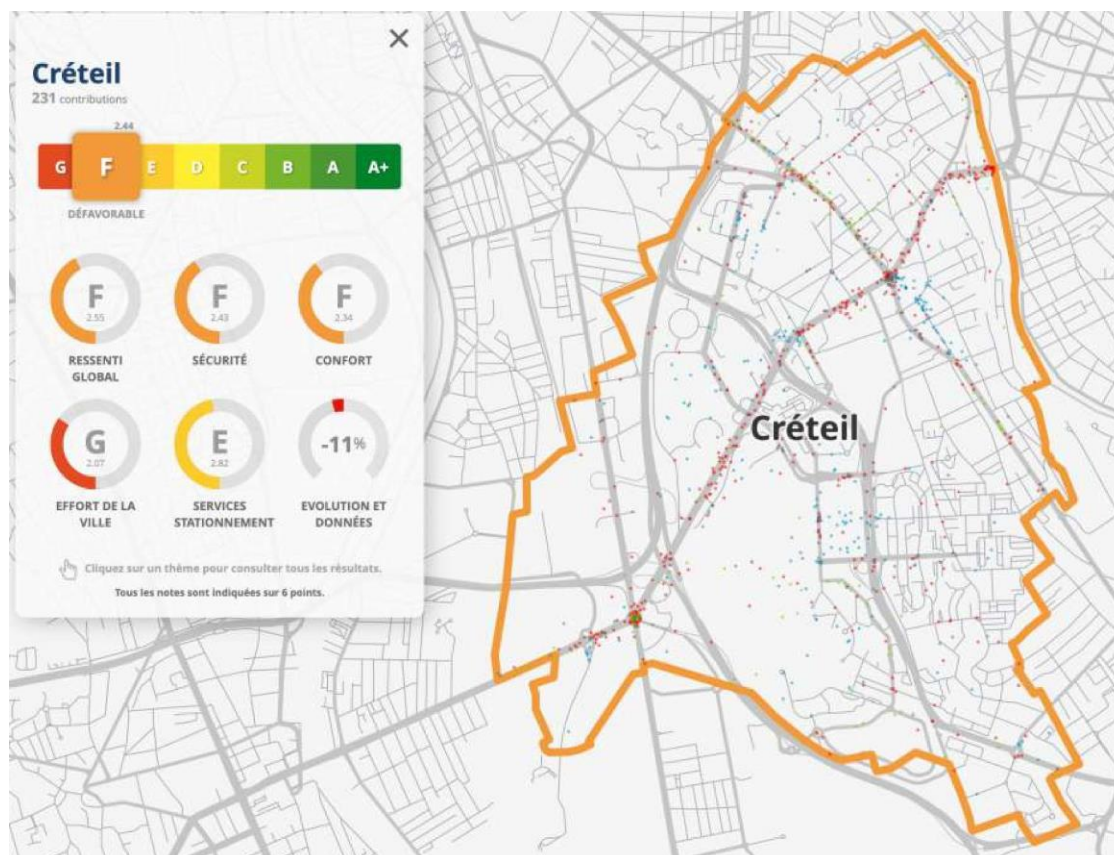


Figure 5 : baromètre de la cyclabilité de Créteil
Source : (Baromètre FUB : Palmarès, n.d.-b)

Le fait de choisir un terrain apparemment “défavorable” à la pratique du vélo nous a semblé pertinent dans l’exercice de diagnostic territorial ayant pour objectif l’amélioration de la **cyclabilité**.

Ces critères nous ont donc permis de sélectionner les campus situés au sein de la commune de Créteil afin d’identifier leurs forces ainsi que leurs faiblesses en matière de mobilité cyclable pour en ressortir des pistes d’améliorations communes.

1.2. Spécificités et infrastructures pour chacun des trois campus

1.2.1. Le campus Centre : Cœur historique de l’UPEC

Le campus Centre constitue le cœur historique de l’UPEC. Selon le rapport performance de l’UPEC 2022, ce campus est de loin le campus le plus important de l’UPEC en termes de fréquentation et accueille plus de 12 000 étudiants.

Il est situé entre deux axes routiers importants, l'avenue du Général de Gaulle et la rue Pasteur Vallery-Radot. Il est également accessible par le Mail des Mèches, un espace partagé par les piétons et les cyclistes.

L'A86, une autoroute fortement empruntée et congestionnée, ainsi que la départementale D1 encadrent le site.

Ce campus présente une architecture sur dalle en rupture avec le tissu urbain environnant. La structure vieillissante présente des ruptures d'étanchéité ainsi qu'une dégradation de la surface et de la sous-face faisant l'objet d'importants travaux.

Le site est ouvert, des piétons non-étudiant.es sont susceptibles d'y passer. Néanmoins, de nombreux accès présentent des barrières de régulation afin d'empêcher le passage de véhicules motorisés. Ces barrières sont aisément contournables par les autres usager.es.

Il est desservi par la ligne de métro 8, le Trans-Val-de-Marne (TVM) et le bus 317 à la station Créteil Université, ainsi que par les lignes de bus 181, 281, 429, 430 et 450. Il est également accessible avec le RER D par les stations Vert de Maisons et Créteil-Pompadour.

1.2.2. Le campus Mail des Mèches : un campus qui n'a jamais cessé de s'agrandir au fil des années

Selon le rapport de performance de l'UPEC 2022, le campus Mail des Mèches concentre 11,5% des étudiants de l'UPEC. Cela équivaut à 4381 étudiants sur un total de 38092.

Situé au niveau de la Rue Poète et Sellier, le campus Mail des Mèches se compose de quatre bâtiments : la Maison de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat Étudiant, la Maison des Langues et des Relations Internationales, la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion, ainsi que l'Institut d'Administration des Entreprises. Il abrite également le siège de l'UPEC et est situé dans le quartier de la Lévrière-Haye aux Moines. À l'est du campus, on trouve la route départementale D1 et la D86, tandis qu'à l'ouest, il y a une zone piétonne avec des immeubles d'habitation.

Le campus est accessible par la ligne de métro 8, le TVM et le bus 317 à la station Créteil Université à l'est, ainsi que par les lignes de bus 181, 281, 429, 430 et 450 à la station Université à l'ouest.

Le campus est situé dans un espace piéton, avec une promenade qui relie le métro Créteil Université au quartier du Palais, entouré de verdure. Les bâtiments universitaires sont intégrés dans le tissu urbain et sont mélangés avec des immeubles d'habitation et des commerces.

1.2.3. Le campus Henri Mondor : un campus fermé à la ville

Selon le rapport de performance de l'UPEC 2022, on compte 6311 étudiants à Henri Mondor sur un total de 38092.

Le campus n'est pas ouvert sur la ville comme l'est le campus Mail des Mèches, mais davantage fermé via des portails coulissants et des clôtures, créant une rupture avec l'environnement urbain. L'entrée de la faculté de santé se fait généralement par la rue du Général Sarrail, mais il existe aussi un autre accès qui se trouve au niveau de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Il est desservi par les lignes de bus 100, 172 et 281 et la ligne 8 du métro (Station Créteil-L'Échat).

Le territoire dans lequel les trois campus sont implantés ne présente pas de dénivelé, cet élément n'est donc pas mentionné dans notre diagnostic. La ville de Créteil "a connu 739 millimètres de pluie en 2023, contre une moyenne nationale des villes de 828 millimètres de précipitations" (Climat de Créteil en 2023, 2023). La pluie constitue donc une variable dans le choix modal des usagers des campus, mais n'est pas un obstacle à la pratique du vélo comme elle peut l'être ailleurs sur le territoire.

Chapitre 2 : Divers procédés méthodologiques

2.1. Appropriation méthodologique de la commande

2.1.1. Découverte de la commande

La première étape de notre diagnostic a consisté à prendre connaissance de la commande. Il a d'abord été question de l'identification des compétences de chaque membre du groupe (parcours antérieur de chacun, rédaction, cartographie, observation) ainsi que de l'organisation.

Nous avons utilisé comme outil de gestion de projet, un rétroplanning qui a eu pour objectif d'organiser nos séances de travail ainsi que de visualiser de façon plus concrète les étapes clés de notre atelier en partant de nos dates d'échéances.

Celui-ci a été également intéressant notamment dans la structuration de notre travail notamment dans la priorisation de certaines tâches ainsi que dans la visualisation globale du déroulement de notre diagnostic.

En bref, il nous a été très utile en nous donnant une vision globale des tâches à réaliser, en s'assurant d'écarter des retards en planifiant chaque étape et en encourageant chaque personne de l'équipe à suivre les objectifs.

Avec cette première étape, nous avons fait un point sur la définition du diagnostic comme état des lieux qui recense, sur un territoire déterminé à la fois les problèmes, les forces, les faiblesses, les attentes des personnes, les enjeux économiques, environnementaux et sociaux (*LDV Studio Urbain, 2021*).

Cela a été particulièrement important pour harmoniser nos approches, car notre groupe est composé de personnes issues de formations et de parcours variés. L'intégralité du groupe n'avait donc pas une expérience préalable du diagnostic territorial, ni la même vision ni la même pratique d'un diagnostic.

Cette première étape impliquait essentiellement l'analyse de l'intitulé de la commande ainsi que du cahier des charges relatif à la réalisation cartographique demandée.

L'objectif était, à travers des discussions, de comprendre les attentes des commanditaires afin de répondre au mieux à leurs besoins tout en entamant une première réflexion sur ce qui serait réalisable ou non.

Dans sa globalité, ce diagnostic urbain a reposé sur une complémentarité de différentes méthodes pour lesquelles notre travail a été confronté à des va-et-vient entre toutes ces méthodes, ce qui nous a permis d'enrichir à la fois nos sources et notre argumentation.

2.1.2. Notre bibliographie : des recherches scientifiques et institutionnelles

Tout d'abord, notre premier élément méthodologique a consisté à effectuer tout un ensemble de recherches bibliographiques et sitographiques, qui a eu une place non

négligeable dans notre atelier puisqu'elle a été utilisée du début jusqu'à la fin de notre diagnostic.

Dans le commencement de notre travail, nous avons premièrement consulté des ressources internet afin d'identifier des pistes potentielles pour nos recherches.

Tout d'abord notre documentation s'est tournée vers la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et son label Employeur Pro-Vélo, label mentionné à l'origine par les commanditaires souhaitant valoriser leurs actions en faveur du vélo par le biais futur de l'obtention de celui-ci, en s'appuyant en partie sur notre diagnostic.

Cela nous a permis d'identifier six indicateurs retenus par la FUB pour l'obtention du label qui nous ont semblé pertinent pour structurer notre diagnostic dont :

- La sécurité des aménagements
- Le confort des déplacements
- L'état des infrastructures cyclables
- La facilité de stationnement
- L'usage du vélo dans les transports
- Les politiques publiques en faveur du vélo

Par la suite nous avons mené une réflexion afin d'affiner ces axes d'analyses puis continué nos recherches sitographiques, en y intégrant notamment des observations de terrain réalisées lors d'une première visite exploratoire des campus de l'UPEC, le vendredi 11 octobre 2024. Nous y avons effectué une observation flottante, c'est-à-dire en ne limitant pas notre attention sur un objet précis sur le terrain. Les observations réalisées lors de ce terrain exploratoire, ont été centrales dans notre réflexion puisque nous y avons découvert un environnement hostile à la pratique cyclable.

Ce terrain nous a donc permis de recentrer notre diagnostic et nos recherches sur une question plus centrée sur l'individu-cycliste, avec la question de "qu'y a-il d'important pour le cycliste ?".

Après de longues discussions et réflexions collectives, il a donc été choisi de sélectionner deux à quatre axes prioritaires pour structurer nos analyses et guider nos recherches. Parmi ceux-ci figurent, la sécurité, le confort, les conflits d'usages possibles, les reports modaux, mais aussi l'offre (quelles infrastructures ? Existence de vélos en libre-service ?) et de la demande (a-t-on connaissance d'une réelle demande du développement du vélo ?).

D'autres recherches ont été menées incluant des documents scientifiques en français et en anglais, ainsi que des ressources institutionnelles, telles que celles du CEREMA, de l'INSEE ou encore des associations comme Droit au Vélo. Celles-ci nous ont permis de définir définitivement deux grands axes dont un correspondant aux infrastructures cyclables qui constitue la dimension infrastructurelle de notre diagnostic ainsi qu'un deuxième correspondant aux freins et aux pratiques, constituant la dimension sociale, davantage individuelle de la pratique cyclable.

Les recherches bibliographiques et sitographiques nous ont donc permis d'affiner notre sujet sur la cyclabilité mais également de définir nos deux axes identifiés précédemment. Il est important de noter que l'identification, la comptabilisation et la description de l'état des infrastructures s'avèrent cruciales.

En effet, les **infrastructures cyclables** constituent un support pour la pratique du vélo, ce qui influence grandement celle-ci.

Cela comprend l'analyse des types de voiries, si celles-ci existent, sont accessibles, peuvent être spécifiques comme des **pistes cyclables** séparées ou en site propre, des **bandes cyclables**... Cela comprend aussi la signalétique, élément clé pour la sécurité et la fluidité des déplacements, la continuité des pistes, essentielle pour assurer sécurité et confort, l'intermodalité ainsi que les stationnements.

Lorsque ces stationnements vélos sont disponibles et sécurisés, les usager.es sont plus rassurés et cela favorise donc indirectement la pratique du vélo en éliminant l'incertitude liée au rangement.

En ce qui concerne les freins aux pratiques, leur étude doit être portée avec attention, car ils permettent de comprendre quels facteurs influencent la pratique cyclable.

Parmi ces freins, le manque d'infrastructures apparaît comme un élément clé car l'absence d'aménagements sécurisés génère un sentiment d'insécurité pour les cyclistes. De plus, la cohabitation avec les autres usagers, notamment les véhicules motorisés et les piétons, expose les cyclistes à des risques d'accidents, ce qui peut être dissuasif.

Le coût, qu'il s'agisse de l'achat initial ou de l'entretien du vélo, constitue également une barrière pour certains usagers.

Enfin, d'autres freins peuvent apparaître comme les enjeux de praticité, de rapidité ou encore d'efficacité des déplacements par rapport à d'autres modes de transport, pouvant limiter l'attrait du vélo.

Les conditions climatiques défavorables, telles que la pluie ou le froid, le relief accidenté ou les contraintes physiques jouent également un rôle dissuasif.

Enfin, le manque de communication sur les bénéfices pour la santé liés à la pratique cyclable limite son attractivité et freine son adoption comme mode de transport actif.

2.2. L'enquête par le terrain appuyé par nos recherches bibliographiques comme méthode privilégiée de notre diagnostic

Les recherches bibliographiques que nous avons effectuées en amont nous ont donné une clé de lecture ainsi que d'interprétation de nos observations sur le terrain.

En adoptant une approche globale dans un premier temps, nous avons pu ensuite confronter l'ensemble de nos données générales avec les particularités de chaque terrain étudié.

C'est là qu'intervient notre seconde méthode qui a occupé une place centrale dans notre diagnostic : l'observation. Il est cependant important de noter que l'enquête de terrain de notre diagnostic s'est inscrite dans une dynamique d'aller-retour constant avec la recherche bibliographique, où chaque approche venant enrichir l'autre.

Cette interaction a permis de croiser les données théoriques avec des observations concrètes afin de réaliser une grille d'observation.

Cette grille d'observation nous a permis de mener à bien nos observations in situ, nous permettant de noter de manière systématique les éléments que nous souhaitions observer. Également, sur le terrain, nous sommes répartis par groupes pour étudier les différents campus étudiés ainsi que d'un accord commun pour observer les mêmes éléments.

Cette grille se focalisait notamment sur :

- La voirie cyclable (typologie, largeur, état, continuité, présence d'autres usager.es)
- Le confort (dénivelé, éclairage, densité du trafic, vitesse des voitures autour, paysage, niveau sonore)
- Les intersections (carrefours, visibilité, sas vélo aux feux)
- La signalétique (panneaux, symbole vélo au sol, feux tricolores)
- Les stationnements (occupation, typologie, placement, autres véhicules)
- L'intermodalité (adaptation des transports en communs, vélos en libre-service)

En totalité, pour effectuer nos différentes observations, nous nous sommes rendus sur le terrain à quatre reprises.

Tout d'abord, la matinée du vendredi 11 octobre 2024 était notre première sortie terrain exploratoire afin de s'imprégner de l'environnement général des campus.

Cette première observation consistait en une observation flottante dont le but principal ici était de sélectionner les campus à étudier. Cette phase essentielle, nous a permis de collecter des premiers éléments intéressants dont des photos des infrastructures cyclables et de l'état des sols.

La seconde observation, réalisée dans la matinée du vendredi 9 novembre 2024 a consisté à relever activement les éléments constitutifs de la grille d'observation.

Suivi de près, la troisième observation effectuée le vendredi 15 novembre 2024, durant les heures de fortes affluences (8h30- 10 heures / 16h30- 18 heures) a impliqué une séparation de notre équipe en plusieurs petits groupes afin d'obtenir des éléments de réponses pour notre diagnostic à différents moments de la journée afin de déterminer si les pratiques différaient en fonction des horaires.

Enfin, notre quatrième et dernière observation du mercredi 4 décembre 2024 en début d'après-midi (entre 14h30 et 16h30) visait à collecter les derniers éléments manquants sur notre grille d'observation en portant une attention particulière aux freins et aux pratiques. Il fallait être vigilants car certains freins s'apparentaient sous la forme d'obstacles physiques comme des barrières, des dégradations des sols, des escaliers etc. pouvant entraver l'utilisation du vélo.

Vous l'aurez bien compris, l'observation in situ a joué un rôle essentiel pour identifier certaines caractéristiques ou réalités liées aux infrastructures cyclables et aux pratiques qui ne ressortent pas forcément dans les données statistiques ou les outils de cartographie numérique.

En effet, sur le terrain, chacun a pu faire appel à ses expériences et à ses ressentis afin de nous questionner sur la praticité ainsi que l'accessibilité des terrains favorables ou non à la pratique du vélo. Cela incluait une analyse globale de l'environnement, ce qu'il pouvait dégager, ce que nous pouvions apercevoir et entendre ainsi que de nous mettre à la place des cyclistes et réfléchir à leurs bonnes sécurités en vélo.

L'observation directe permettait à première vue d'observer la configuration générale des lieux mais dans le détail de pouvoir identifier les comportements des cyclistes dans différentes situations afin d'en comprendre les stratégies qu'ils adoptent.

Par ailleurs, cela nous a également permis de réaliser quelques entretiens informels avec des usager.es du vélo afin d'avoir une vision directe sur les différents problèmes auxquels ils pouvaient faire face comme le manque de pistes cyclables ou des stationnements insuffisants.

Enfin, dans le but de mémoriser ces éléments ainsi que d'en garder une trace écrite, la prise en compte de la photographie a été un atout majeur pour appuyer nos propos dans la réponse à notre diagnostic.

2.3. Analyse d'un appui extérieur : “ l'Enquête mobilité ”

En septembre 2024, une enquête mobilité a été initiée par le service Développement Durable et Responsabilité Sociétale (DD&RS) de l'UPEC ainsi que par la Vice-Présidente en charge de la Responsabilité Sociétale de l'Université (VP RSU).

Cette enquête s'est terminée le 31 octobre 2024 et a recueilli 2337 réponses.

Celle-ci portait sur les trajets domicile-UPEC des étudiant.es et du personnel afin de comprendre leurs habitudes, leurs problèmes et leurs attentes, avec une partie spécifique à des questions dédiées au vélo.

Nous avons pu récupérer les résultats auprès des commanditaires une fois terminée début novembre 2024.

Ces données nous ont permis de mieux comprendre la situation de nos différents campus par le prisme des expériences des usager.es à travers une approche quantitative. En vue de la richesse des données fournies, nous avons finalement choisi de ne pas réaliser d'autres questionnaires à grande échelle en raison de l'existence de cette base

de données.

Afin de procéder au filtrage de toutes ces données, nous avons sélectionné les résultats spécifiques à nos campus à l'aide de tableaux croisés dynamiques produits sur Excel. Puis, nous les avons comparés aux résultats globaux de l'enquête afin de déterminer s'ils présentaient des caractéristiques spécifiques.

Les tableaux extraits et leurs analyses comparatives, nous ont aidés à orienter nos observations de terrain et à étayer nos résultats (**Voir Annexe 1**).

2.4. Approche qualitative : Retours des expériences des usagers à travers des entretiens et un court questionnaire

Malgré, nos différentes visites sur le terrain, nous avons cependant identifié un manque de données concernant l'expérience des usagers pratiquant le vélo sur les campus. Pour remédier à cette limite, nous avons décidé de mener des entretiens auprès de cyclistes et de diffuser un court questionnaire parmi le personnel de l'UPEC spécifiquement sur les places de stationnement vélos sécurisées. Ces deux méthodes ont été choisies suivant différents raisonnements :

Nous avons d'abord cherché à effectuer des entretiens semi-directifs afin de nuancer nos observations et nos données quantitatives avec des données davantage qualitatives. Cette approche s'est vue structurée par une grille d'entretien qui permet d'encadrer la conversation (**Annexe 2A : Grille d'entretien - Quels sont les leviers fi l'usage du vélo pour les trajets domicile fi campus pour les étudiants et professeurs de l'UPEC ?**).

Ce type d'entretien cherche à ne pas contraindre les réponses des participants par des réponses prédéfinies comme dans un questionnaire et également d'adapter les questions selon les réponses du participant au fur et à mesure.

Cette flexibilité est essentielle pour identifier les différentes variables individuelles propres à chaque participant pour comprendre les nuances de leurs expériences en tant que cyclistes, processus qui nécessite un climat convenable à la prise de parole et à la réflexion. Cette méthode nous a permis de recueillir des informations liées à des propositions d'amélioration, des récits personnels ainsi que des réactions spontanées.

La grille d'entretien que nous avons conçue est organisée en cinq parties : l'usage du vélo, l'infrastructure, l'expérience du trajet, les solutions, et enfin le profil du participant. Cette structure nous a semblé optimale pour mettre à l'aise les participants et poser les questions plus personnelles une fois qu'une relation de confiance est établie. Les quatre premières catégories ont été développées par une rubrique thématique fondée sur nos lectures bibliographiques, notre problématique, et nos hypothèses.

Nous avons eu la chance d'avoir un membre de notre groupe possédant déjà un réseau d'étudiants de l'université et des ressources pour les joindre.

Notre approche a donc été de contacter divers groupes d'étudiants sur WhatsApp avec un appel d'entretiens, ainsi que directement par email pour les professeurs. Cette démarche a été répétée plusieurs fois, car nous avons reçu très peu de réponses.

Finalement, trois étudiants et un enseignant se sont présentés. Malgré leurs similarités, ces quatre profils nous ont fourni une vision différenciée par leurs variations d'âge, de genre, et de niveau d'études.

Ces entretiens ont permis de mettre en lumière des freins et des leviers partagés et individuels à la pratique du vélo que nous avons intégrés dans ce rapport afin de compléter nos observations de terrain.

Cependant, il est important de noter que le nombre d'entretiens que nous avons réalisés reste limité et ne nous permet malheureusement pas d'avoir une représentativité.

En ajout à ces retours qualitatifs, un questionnaire portant sur des questions spécifiques aux stationnements a été construit par nos soins et distribué via le groupe Microsoft Teams "Vélotaf" (**Annexe 3 : Questionnaire sur les stationnements fournis aux employés de l'UPEC (Groupe teams Vélotaf)**).

Ce groupe est constitué de trente employé.es de l'UPEC effectuant leur trajet domicile-campus en vélo.

Ce questionnaire cherchait à mieux comprendre les tendances autour de leurs habitudes de stationnements ainsi que leur niveau de satisfaction selon la disponibilité des places, leur accessibilité et la signalétique.

Au total, le nombre de 9 réponses sur 30 sur une période d'un mois ne nous permettent pas une nouvelle fois d'obtenir une réelle représentativité cependant cela nous a permis malgré tout d'aller dans le sens de l'enquête mobilité et de confirmer certains résultats. Enfin, nos données recueillies par ces différentes méthodes présentent une limite : nous avons majoritairement été au contact d'usager.es du Campus Centre en raison de leur supériorité numérique.

2.5. L'approche par la cartographie

Initialement, la commande nous demandait de réaliser une carte interactive des infrastructures cyclables de l'UPEC en incluant les parkings vélos, les pistes cyclables, les itinéraires... Après avoir fait le tour des compétences cartographiques de chacun.es, nous nous sommes rendus compte que notre formation dans ce domaine n'était pas assez approfondie pour réaliser ce type de carte. Cependant, il nous tenait à cœur de réaliser des cartes pour illustrer tout le travail de recherche sur le terrain évoqué précédemment. Lors de nos observations sur le terrain, nous sommes venus avec des cartes imprimées afin de répertorier précisément les éléments liés à la cyclabilité. Ces cartes papiers représentaient les campus de l'UPEC ainsi que leurs environnements directs.

Après avoir indiqué sur ces dernières les éléments, nous nous sommes posé la question du choix du logiciel à utiliser. En effet, habituellement le logiciel favorisé est QGIS. Cependant, nous n'avons pas assez d'expérience sur ce dernier pour indiquer des points non répertoriés sur des bases de données publiques et ouvertes. C'est pourquoi nous avons fait le choix d'utiliser le logiciel Inskape. Ce logiciel permet, grâce à des couches de calques, de dessiner à main levée le fond de carte et d'ajouter les éléments que nous souhaitons sur la carte. Nous avons choisi de prendre une échelle de 50 mètres afin d'avoir un ensemble, le campus et son environnement direct.

Au total 5 cartes ont pu être produites dont une carte sur la localisation des 3 campus, trois cartes spécifiques aux campus individuellement et une dernière carte synthétique. Toutes ces cartes permettent de mettre en avant les freins et les leviers à la pratique du vélo. En effet, par des représentations avec des symboles, nous voyons dessus les éléments qui doivent être connus des usager.es du vélo. La carte est un élément sensible. Nous avons choisi de garder une légende commune aux 4 cartes afin qu'elles soient lisibles de la même manière.

Partie 2 : Aboutissements et résultats

Chapitre 1 : Le campus centre : un campus plutôt hostile à la pratique du vélo

1.1. Le campus

1.1.1. Une configuration peu favorable à la pratique du vélo

La configuration du campus Centre construit sur dalle, constitue elle-même un frein à l'usage du vélo pour les usager.es. Par définition, une dalle urbaine se caractérise par "une séparation verticale des réseaux de circulation et par extension des fonctions" (*Cycle d'Urbanisme de Sciences Po, 2018*). Cette séparation induit une rupture avec le tissu urbain environnant.

Les différents niveaux du campus sont reliés par des escaliers, rendant son accès plus difficile pour les cyclistes mais également pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Concevoir la cyclabilité au prisme de l'accessibilité permet d'appréhender la mobilité de façon inclusive, ce qui constitue une piste intéressante pour repenser celle-ci au sein du campus. Cependant, nous y reviendrons dans la partie dédiée aux leviers à mettre en place.



Figure 6 : Escalier et rampe au niveau du 6 rue Ambroise Paré, novembre 2024 Source : Atelier Vélo

Ici, une rampe permet un accès aux cyclistes. Néanmoins, celle-ci est étroite, présente des coudes importants ainsi que des hautes bordures. Elle ne constitue pas un aménagement sécurisant et confortable.

Des parkings voitures sont intégrés dans l'enceinte du campus disposés tout autour des bâtiments. Lors de chacune de nos observations sur différents jours de la semaine et à différents horaires, ils présentaient un taux d'occupation très élevé.

Le campus est encerclé par la présence physique de voitures.

Leur omniprésence participe donc symboliquement à donner au campus l'image d'un espace peu propice à l'usage du vélo.



Figure 7 : Le bâtiment MSE vu depuis le parking de l'avenue des Petites Haies, décembre 2024 Source: Atelier vélo



Figure 8 : La bibliothèque universitaire vue depuis le parking accessible depuis la rue Ambroise Paré, 2024 Source : Google Street View

Afin de sécuriser les différents parkings, de nombreuses barrières sont installées pour réguler leur accès. Bien que contournables, elles constituent des obstacles à la cyclabilité en raison de l'espace très réduit permettant le passage d'une seule personne à la fois.



*Figure 9 : accès au bâtiment P1 depuis la rue Pasteur Vallery-Radot, novembre 2024
Source : Atelier vélo*

1.1.2. Des stationnements présents mais insuffisants et parfois mal localisés

Le campus Centre présente actuellement trois emplacements de stationnement pour vélo. Ceux-ci sont des arceaux permettant une double accroche du vélo. Un premier est situé en face de la Maison des Sciences et de l'Environnement (MSE) et présente un taux d'occupation élevé, voire une saturation lors de l'ensemble de nos visites. Des vélos supplémentaires étaient toujours attachés à du mobilier urbain non prévu à cet effet.



Figure 10 : stationnement saturé devant la MSE, décembre 2024
Source : Atelier vélo

Un autre emplacement est situé à côté du bâtiment L1. Celui-ci n'est pas indiqué et est dissimulé dans un coin peu fréquenté du campus. Nous avons constaté qu'il était sous-utilisé lors de chacun de nos passages.



Figure 11 : stationnement sous-occupé devant le bâtiment L1, 2024

Source : Atelier vélo

L'enquête mobilité révèle que plus de 70% des répondant.es usager.es du vélo et rattaché.es au campus Centre "n'ont pas accès à une place de stationnement pour [leur] vélo à l'UPEC" (**Annexe 1, question 27**), ce qui est largement supérieur à la moyenne des répondants pour l'ensemble de l'UPEC. De cette observation peut être déduit le fait que le stationnement constitue un problème particulier dans ce campus.

Les entretiens semi-directifs avec les étudiant.es usager.es du vélo à l'UPEC indiquent quant à eux, une utilisation informelle des barrières situées sous la dalle en guise de stationnement protégé des intempéries.

Cela leur permet d'avoir toujours la possibilité de stationner mais au détriment de la sécurité, un.e étudiante ayant témoigné de s'être fait volé son vélo, proposant donc l'installation de locaux fermés ou à la création d'aménagements plus discrets.

Le court questionnaire focalisé sur le stationnement auquel ont répondu des enseignant.es nous indique le même résultat.

Ils et elles sont nombreux.ses à utiliser des moyens informels de stationnement (dans leur bureau, sur les barrières sous la dalle), ce qui leur permet pour la majorité de ne jamais avoir de mal à "trouver une place". Néanmoins, cette méthode de stationnement implique souvent une certaine difficulté d'accès à l'emplacement (**Annexe 3 : Questionnaire sur les stationnements fournis aux employés de l'UPEC (Groupe teams Vélotaf), question 7**). L'augmentation du nombre de stationnements est communément considérée comme une solution désirable (**Annexe 3 : Questionnaire sur les stationnements fournis aux employés de l'UPEC (Groupe teams Vélotaf) question 9**).

Cependant, selon le CEREMA qui présente le 31 mai 2021 un webinaire sur la thématique du stationnement vélo, le type de **stationnement en arceau** est peu adapté à un stationnement longue durée. En effet, ce type de stationnement est plutôt adapté à un stationnement à très courte durée.

1.1.3. Cohabitation entre usager.es : un aménagement favorisant piétons et automobilistes

Comme indiqué précédemment, les parkings voitures prévalent sur l'ensemble du site. Les cyclistes doivent les emprunter pour accéder aux bâtiments ce qui peut générer des conflits d'usages et des accidents, notamment lorsque les voitures manœuvrent pour sortir du stationnement.

Le cheminement mixte est le moyen principal de déplacement au sein du campus en raison de sa construction sur dalle, la marchabilité du campus a été largement priorisée au détriment de la cyclabilité.



Figure 12 : Cyclistes devant circuler par les accès parkings voitures, décembre 2024
Source : Atelier vélo

1.1.4. Une signalétique ne mettant pas en valeur les aménagements existants

Les aménagements présents sur le campus, notamment les stationnements, ne sont pas indiqués par des panneaux. Ceci va à l'encontre des préconisations de la FUB, indiquant que "les usagers doivent pouvoir identifier rapidement où le stationnement vélo se situe" (FUB, 2024).



Figure 13 : Présence quasi-invisible de quelques signalétiques cyclables, décembre 2024
Source : Atelier vélo

1.2. Environnement direct

1.2.1. Des infrastructures faibles en nombre et souffrant d'un manque d'entretien

Le campus Centre n'est en lui-même desservi par aucune piste cyclable ou voie dédiée exclusivement aux cyclistes. Le seul aménagement cyclable touchant le site est le Mail des Mèches, partagé avec des piétons. Les autres aménagements à proximité moins directe permettant de se rendre au campus sont situés chemin des Mèches, avenue des Petites Haies, route de Choisy, avenue du Maréchal Foch et avenue du Général de Gaulle au niveau de la rue François Maurillac. Nous nous intéresserons ici à la continuité des aménagements et à l'état de leur revêtement, puis aux stationnements disponibles à proximité du campus Centre.

Le mail des Mèches :

En arrivant depuis l'avenue du Général de Gaulle, le mail commence par une large esplanade carrelée permettant une cohabitation apaisée entre usagers. Son revêtement génère de l'inconfort voir même de l'insécurité pour les cyclistes en raison des

nombreuses dalles cassées ou n'étant plus correctement fixées. Le revêtement joue un rôle crucial dans le confort et la sécurité des cyclistes (*Vélo & Territoires, 2019*). L'importance du revêtement pour le confort des cyclistes est mentionnée dans l'enquête mobilité, où des infrastructures mal entretenues ont été identifiées comme un problème pour les cyclistes, notamment les dalles cassées et les obstacles sur les voies partagées.



Figure 14 : dalles cassées sur l'esplanade du mail des Mèches, novembre 2024

Source : Atelier vélo

La suite du mail est plus étroite mais permet tout de même une cohabitation lorsque les flux de piétons et de cyclistes ne sont pas trop importants. Le revêtement est lisse et sans défaut.



Figure 15 : mail des Mèches près du bâtiment T1, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Une rupture de continuité est causée par un accès au parking voiture. Après celle-ci, le revêtement du mail est moins bien entretenu et présente des cassures. Quoiqu'assez fines pour permettre le passage à vélo, leur présence répétée et leur largeur constituent une gêne pour les cyclistes.

[Chemin des Mèches :](#)



Figure 16 : Large fissure du revêtement sur l'ensemble de la largeur du mail des Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Le chemin des Mèches constitue la suite du mail après le croisement avec la rue Pasteur Vallery-Radot qui cause une discontinuité.

Le feu tricolore requiert d'appuyer sur un bouton pour qu'il passe au rouge, ce qui n'est pas forcément aisé lorsque l'on se déplace en vélo.

Le chemin est composé d'un tunnel passant sous l'A86, d'une zone partagée puis d'un tronçon de rue avec une piste à double sens.

Le tunnel présente des barrières obligeant les cyclistes à mettre le pied à terre.



Figure 17 : Barrière dans le tunnel sous l'A86, novembre 2024

Source : Atelier vélo

La zone 20 partagée est large, le revêtement est lisse mais elle est bordée de nombreux véhicules pouvant représenter un danger pour les cyclistes.



Figure 18 : Zone partagée du Chemin des mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Enfin, le tronçon de rue présente une piste cyclable hors de la circulation automobile. À double sens, celle-ci est assez large pour permettre le passage de plusieurs cyclistes. Son revêtement est sans défaut. Néanmoins, des potelets empêchant l'accès des véhicules motorisés sont placés de manière assez rapprochée et constituent des obstacles.

Un plot en béton rouge et blanc visible à l'arrière de la photo, empiète sur l'espace dédié aux cyclistes.



Figure 19 : Piste cyclable du Chemin des Mèches présentant des obstacles, décembre 2024
Source : Atelier vélo

Avenue des Petites Haies :

Une voie verte faisant office de trottoir est aménagée sur l'ensemble de l'avenue. Le revêtement est neuf et agréable, l'espace est large au vu du faible nombre d'utilisateurs observés, cyclistes comme piétons. Des potelets anti-véhicules motorisés sont disposés au milieu de la voie, constituant des obstacles pour les cyclistes.



Figure 20 : Voie verte dans l'avenue des Petites Haies présentant des obstacles, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Avenue du Maréchal Foch (D6) :

Le tronçon entre l'avenue des Petites Haies et le chemin des Mèches comporte une piste cyclable en site propre dans les deux sens de circulation, bien délimitée du trottoir. Le côté permettant de descendre vers le sud présente des discontinuités en raison des accès aux espaces commerciaux et de restauration.

L'autre partie, entre l'avenue des Petites Haies et la rue de Rome, est située sur la commune de Maisons-Alfort. Elle présente une piste cyclable à double sens extrêmement étroite et permet difficilement le croisement entre deux cyclistes.



*Figure 21 : Piste cyclable étroite de l'avenue du Maréchal Foch en direction du Vert de
Maison, novembre 2024
Source : Atelier vélo*

Un manque d'entretien de la végétation, apparemment depuis un certain temps au vu de la couleur verte du revêtement, réduit de moitié la taille de la piste. Des véhicules mal garés empiètent sur le trottoir et obligent les piétons à emprunter la piste.



Figure 22 : Végétation recouvrant la piste cyclable avenue du Maréchal Foch, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Globalement, les voiries autour du campus, autres que cyclables, présentent une qualité de revêtement très variable. Sur l'avenue du Général de Gaulle, le revêtement est globalement lisse mais des fissures et des nids-de-poule apparaissent par endroits, en particulier sur les bords où circulent généralement les cyclistes.

Sur la rue Pasteur Vallery-Radot, le revêtement est irrégulier et présente des déformations près des trottoirs, augmentant les risques de déséquilibre pour les cyclistes, notamment en cas de pluie (Feaver, 2024). Les problèmes liés à ces revêtements sont multiples.

Les nids-de-poule et les fissures rendent la pratique du vélo inconfortable et dangereuse. Les bordures des trottoirs ne sont pas systématiquement abaissées, ce qui complique la montée et la descente pour les cyclistes. De plus, les marquages au sol, souvent effacés, réduisent la visibilité des zones partagées, accentuant les risques d'accidents et de conflits avec les autres usagers.

Un seul stationnement appartenant à la ville est à proximité assez directe du campus pour être intéressant pour les usagers.

Situé sous la passerelle, il présente des **arceaux doubles** permettant une bonne sécurisation et est abrité par la passerelle. Nous avons mis un certain temps à le remarquer lors de notre première visite de terrain, il est assez peu visible. Malgré ses qualités, nous ne l'avons vu entièrement utilisé dans aucune de nos observations.



Figure 23 : Stationnements sous la passerelle du mail des Mèches, décembre 2024
Source : Atelier vélo

1.2.2. Une signalétique peu présente et invisibiliser

Les abords du campus manquent de marquages qui permettraient de séparer les flux piétons et cyclistes en particulier sur le parvis de la dalle où les déplacements à vélo sont compliqués par l'affluence piétonne et la dégradation du sol. Dans les zones où une signalétique pourrait renforcer la sécurité lors d'une cohabitation avec les voitures (sas à vélo, intersections avec voies partagées), elle est souvent absente.

La signalétique présente autour du campus se révèle assez peu visible : les panneaux sont de très petite taille, notamment comparé à la signalétique pour les automobilistes. Ceux-ci sont également souvent obstrués par des autocollants. Bien que la signalétique ne soit pas explicitement mentionnée comme un problème dans l'enquête mobilité ou les entretiens, les observations sur place montrent un manque de visibilité des stationnements vélos et une absence de marquage au sol.



Figure 24 : Un panneau de petite taille indiquant la cyclabilité du mail du Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

1.2.3. Cyclistes en tension partagés entre piétons et automobilistes

Les zones de convergence des flux, où les véhicules doivent se croiser, représentent un point critique. Ces espaces augmentent le risque de collision pour les cyclistes, qui manquent de visibilité et de protection. Bien que les trottoirs et passages piétons soient visibles et bien délimités, leur proximité immédiate des voies principales pousse parfois les cyclistes à emprunter ces zones, mettant ainsi en danger la sécurité des piétons. Les conflits ne se limitent donc pas aux interactions avec les véhicules motorisés. Les passages piétons ne laissent pas de place spécifique aux cyclistes.

La pratique du vélo sur des espaces partagés avec les piétons, comme les trottoirs ou certaines allées du campus, engendre des tensions régulières. En l'absence de pistes cyclables dédiées, certains cyclistes empruntent alors les trottoirs pour éviter la circulation automobile. Cela crée une situation d'insécurité pour les piétons, qui ne s'attendent pas à partager leur espace avec des vélos. Et crée un sentiment d'inconfort pour les cyclistes se sentant obligés de poser le pied pour s'arrêter ou de continuer à pied pendant quelques mètres. Malgré que dans certains cas, une signalétique montrant la possibilité de rouler sur une allée piétonnière.



Figure 25 : Une cycliste obligée de descendre de son vélo pour pouvoir avancer sans entrer en collision avec les piétons, Avenue du Général de Gaulle, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Les différences de vitesse entre les deux types d'usagers amplifient ces conflits. Ce qui peut désorienter à la fois les piétons et les cyclistes, augmentant le risque d'accidents ou de collisions.

Les conflits entre cyclistes et automobilistes sont fréquents autour du campus, en particulier sur les axes principaux. Comme précisé précédemment, l'absence de pistes cyclables ou de bandes réservées oblige les cyclistes à partager la chaussée avec les voitures, souvent dans des conditions peu sécurisantes. Les automobilistes, habitués à une circulation rapide sur ces axes, considèrent parfois les cyclistes comme une gêne, ce qui engendre des comportements dangereux, comme des dépassements trop serrés ou un manque de respect des distances de sécurité. Les intersections et carrefours compliquent encore davantage cette cohabitation, les cyclistes étant souvent invisibilisés dans les flux de circulation. Le manque d'infrastructures place les cyclistes dans une position vulnérable. La cohabitation constitue une source importante de stress pour les cyclistes (IPSOS, 2024) et un frein majeur à la pratique.



Figure 26 : Potentielle collision entre un cycliste et un automobiliste montrant la dangerosité des intersections sans signalétiques ou piste vélo (Rue Pasteur Valléry Radot, pont de la A86), novembre 2024.

Source : Atelier vélo

Pour conclure, la cohabitation difficile entre cyclistes, piétons et automobilistes autour du campus Centre met en évidence un besoin urgent d'aménagements spécifiques. Des infrastructures mieux adaptées permettraient de réduire ces conflits et d'assurer une utilisation sécurisée et harmonieuse des espaces pour tous les usager.es comme le montre le commentaire photographique ci-dessous :

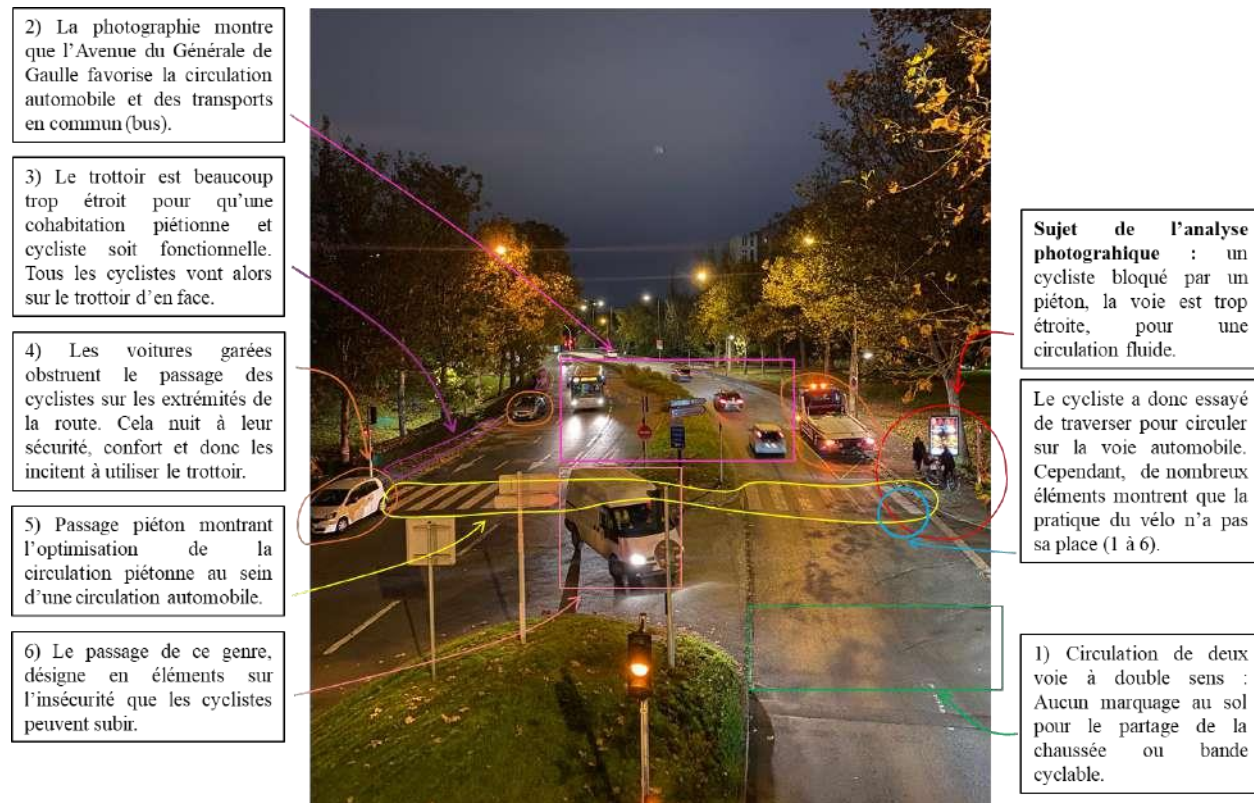


Figure 27 : Photographie montrant la dynamique entre la cohabitation automobile, piétonne et cycliste (Avenue du Général de Gaulles. Prise sur le pont à 150m campus Centre), Novembre 2024. Source : Atelier vélo

Circulation automobile : vitesse et densité :

La cohabitation sur et autour du campus entre cyclistes, piétons et automobilistes pose plusieurs défis. Les allées principales du campus sont partagées entre piétons et cyclistes. En l'absence de signalisation claire, les piétons peuvent être surpris par le passage de cyclistes, notamment dans les zones à forte fréquentation comme les entrées du campus. Les intersections entre piétons et cyclistes, par exemple au niveau des zones de parking ou des accès principaux, sont souvent des points de friction.

Les rues bordant le campus connaissent une circulation automobile dense, particulièrement aux heures de pointe (matin 8h et soir 18h). La vitesse des véhicules sur ces axes peut représenter un danger pour les cyclistes, en l'absence d'aménagements séparés. Par ailleurs, le stationnement des voitures sur les bas-côtés peut obstruer les passages pour vélos. Néanmoins on peut remarquer une certaine confiance sur les visages des cyclistes lors de potentiels rapprochement avec les automobilistes. On comprend donc que la plupart des cyclistes ont quand même l'expérience et n'affichent pas de peur sur le visage mais plutôt de la concentration.

Les carrefours aux abords immédiats du campus, notamment près de l'avenue du Général de Gaulle comme explicité (cf Partie 1.1.3), représentent des points noirs pour les cyclistes. Les zones de parking non aménagées pour les vélos constituent également des espaces où les risques d'accidents ou de conflits sont accrus. Des mesures telles que l'ajout de signalisation, la création de marquages au sol dédiés aux cyclistes et la réduction de la vitesse automobile autour du campus pourraient améliorer cette cohabitation.

Pour finir, la configuration actuelle favorise les piétons et les automobilistes, au détriment des cyclistes. Les infrastructures ne permettent pas une cohabitation fluide entre ces deux types d'usagers. La forte affluence aux abords du campus pendant les heures de cours peut compliquer la circulation à vélo, rendant ces zones peu cyclables.

La cohabitation difficile entre cyclistes et piétons a été fréquemment mentionnée dans les entretiens, où des zones partagées mal délimitées ont été identifiées comme problématiques (Annexe 1, Synthèse étudiant B). Dans les entretiens, des incidents impliquant des automobilistes roulant à grande vitesse ou sans clignotant ont été rapportés, soulignant les tensions dans la cohabitation entre cyclistes et conducteurs (Annexe 1, Synthèse étudiant B).

Zone dangereuse :

Le carrefour de l'avenue du Général de Gaulle et de la rue Pasteur Valléry Radot est une zone avec des flux importants de voitures et de bus. Sa structure en étoile, avec plusieurs branches convergentes, complexifie la circulation pour tous les usagers, en particulier les cyclistes. Plusieurs passages piétons bien marqués sont visibles autour et à travers le carrefour, mais il manque clairement d'aménagements spécifiques pour les vélos, ce qui les place dans une situation de vulnérabilité. Aucune piste cyclable ou bande réservée n'est visible, obligeant les cyclistes à partager la chaussée avec les automobilistes. De plus, les intersections du carrefour ne comportent pas de sas vélo, ces espaces permettant aux cyclistes de se positionner de manière visible et sécurisée en amont des feux tricolores.

Les voies très larges pour les véhicules motorisés peuvent inciter à rouler vite, augmentant ainsi les risques pour les cyclistes, qui se retrouvent souvent dans des situations périlleuses lors des changements de direction des voitures, notamment aux tournants où la visibilité est réduite.

Pour conclure, ce carrefour joue donc un rôle stratégique pour les cyclistes souhaitant accéder au campus depuis les axes principaux. Cependant, l'absence d'aménagements fluides et sécurisés pour les vélos dissuade de nombreux usagers de choisir ce mode de transport. Les risques élevés et le manque de continuité des infrastructures sont des freins majeurs à l'utilisation du vélo dans cette zone. L'aménagement semble majoritairement pensé pour les voitures, avec peu de considérations pour les usagers vulnérables comme les cyclistes.

1.2.4. Une intermodalité qui pourra se développer malgré des contraintes physiques et réglementaires

Le campus Centre est desservi par de nombreux transports en commun. En raison de la proximité des arrêts de bus et de la ligne 8 du métro et de l'impossibilité d'y faire entrer un vélo personnel, il n'est pas pertinent d'envisager une intermodalité avec ces modes.

Celle-ci peut être envisagée avec le RER D et la future ligne 15. Les stations Vert de Maisons et Créteil-Pompadour sont respectivement situées à 21 et 35 minutes de marche, temps de trajet divisé par trois en vélo. Il convient de garder à l'esprit que le

règlement de la RATP n'autorise les vélos dans les RER qu'avant 6h30, entre 9h et 16h30, puis après 19h en semaine, et toute la journée le weekend et jours fériés. Ces horaires ne conviendront donc pas quotidiennement à la majorité des usager.es du campus.

Vert de Maisons :

Une station Vélib' est placée à quelques mètres de son entrée et pourra donc être utilisée par des usager.es du campus une fois que la station à proximité sera opérationnelle. En raison de son intégration au réseau du Grand Paris Express, la gare est actuellement en travaux. Nous n'avons donc pas pu évaluer si ses infrastructures permettent une intermodalité aisée avec un vélo personnel.

Créteil Pompadour :

La situation de la gare, placée en hauteur, constitue un frein à la pratique de l'intermodalité avec un vélo personnel. En effet, elle n'est accessible que par des escaliers ou escalators. Les premiers ne sont pas équipés d'aménagements spécifiques permettant de porter son vélo plus facilement et les seconds ne peuvent être "empruntés avec une bicyclette". L'accès aux quais se fait également par escaliers. Un ascenseur peut permettre d'accéder au bâtiment mais celui-ci est de petite taille, certains vélos peuvent ne pas y rentrer et il paraît compliqué de l'utiliser aux heures de forte fréquentation. Nous pouvons toutefois relever la présence d'un parking vélo sécurisé c'est-à-dire fermé et accessible par le pass Navigo en souscrivant un abonnement auprès d'Île-de-France Mobilités. Celui-ci peut être une possibilité pour les personnes souhaitant effectuer une partie de leur trajet pour se rendre sur le campus en vélo mais qui ne trouvent pas de stationnement dans leur gare de départ et qui préfèrent aller vers le campus centre en empruntant le TVM.



*Figure 28 : La gare de Créteil Pompadour et ses différents accès, décembre 2013
Source : Wikipédia*

1.2.5. La présence d'importants travaux et d'un niveau élevé de pollution renforce l'hostilité de l'environnement pour les cyclistes

L'environnement du campus est fortement affecté par les importants travaux de la future ligne de métro 15 au niveau de la rue Pasteur Vallery-Radot. Ceux-ci génèrent des nuisances pour l'ensemble des usager.es en raison de leur empiètement sur le trottoir et la chaussée, et la perturbation du trafic que cela génère. Les sorties de chantier constituent des endroits accidentogènes présentant un "risque réel" (*Conduire aux abords des chantiers, s.d.*). Situé à proximité du carrefour entre avenue Charles de Gaulle et rue Pasteur Vallery-Radot, deux axes à la circulation routière importante, ils participent à rendre l'environnement peu sûr pour les cyclistes.

En termes de nuisance sonore et de pollution générée par le trafic automobile, les cyclistes y sont très exposés à proximité du campus Centre en raison de la présence d'axes routiers importants induisant une forte densité de trafic. Lors de nos observations, nous avons pu remarquer à plusieurs reprises de fortes odeurs de pot d'échappement, notamment sous le tunnel de l'A86. Il est nécessaire de rappeler que les cyclistes sont très sensibles à la pollution atmosphérique en raison de la ventilation plus forte nécessaire à l'activité physique, et que celle-ci est la cause de plus de 7900 décès prématurés par an en Ile-de-France (*Airparif, 2024*).

1.3. Synthèse : Atouts et défauts

L'analyse de l'enquête mobilité nous a permis de constater que la fréquence d'utilisation du vélo au Campus Centre est très semblable à celle de l'ensemble de l'UPEC. (**Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité**).

Le campus Centre de l'UPEC, avec sa configuration sur dalle, se révèle peu accueillant pour les cyclistes. Cette structure, caractérisée par une séparation des niveaux, complique non seulement l'accès à vélo mais également celui des personnes à mobilité réduite. Les nombreux escaliers et une rampe mal conçue ajoutent des obstacles supplémentaires. Autour des bâtiments, les parkings voitures omniprésents et les barrières de régulation renforcent l'impression d'un espace peu adapté à la pratique du vélo.

Les infrastructures de stationnement pour les vélos sont à la fois insuffisantes et mal réparties. Si deux emplacements principaux existent, l'un est fréquemment saturé tandis que l'autre, peu visible, reste sous-utilisé. De nombreux cyclistes, faute d'alternatives adéquates, s'appuient sur des solutions informelles, telles que l'utilisation de barrières ou de bureaux, soulignant la nécessité urgente de locaux fermés et sécurisés.

Les voiries environnant le campus posent également problème. Les grands axes, comme l'avenue du Général de Gaulle ou la rue Pasteur Vallery Radot, ne sont pas équipés de pistes cyclables sécurisées, obligeant les cyclistes à partager des routes très fréquentées par les automobilistes. Ces conditions, combinées à des carrefours mal aménagés et à des revêtements de mauvaise qualité (marqués par des fissures et des nids-de-poule), augmentent les risques d'accidents tout en rendant les déplacements inconfortables.

La cohabitation entre cyclistes, piétons et automobilistes est souvent source de tensions. Des aménagements insuffisants et une signalétique inadéquate compliquent le partage des espaces. Les cyclistes, contraints d'emprunter des zones non adaptées, doivent non seulement naviguer entre des flux mixtes, mais aussi faire face à des comportements dangereux de certains automobilistes.

L'environnement immédiat du campus aggrave ces défis. Les infrastructures cyclables alentour sont limitées et souffrent d'un manque d'entretien. Les travaux de la

future ligne 15 du métro contribuent aux nuisances sonores et à la pollution, tout en augmentant les risques d'accidents. Par ailleurs, les contraintes physiques, telles que les escaliers ou l'absence de rampes, et les restrictions horaires d'accès aux vélos dans les RER, limitent encore davantage l'intermodalité.

Pour finir, le campus Centre de l'UPEC présente de nombreuses lacunes qui freinent l'usage du vélo. Une refonte des infrastructures et une meilleure intégration des cyclistes dans la planification des aménagements s'imposent pour promouvoir une mobilité douce et réduire les tensions entre les différents usagers.

La cyclabilité du campus centre de l'UPEC : un environnement plutôt hostile à la pratique du vélo

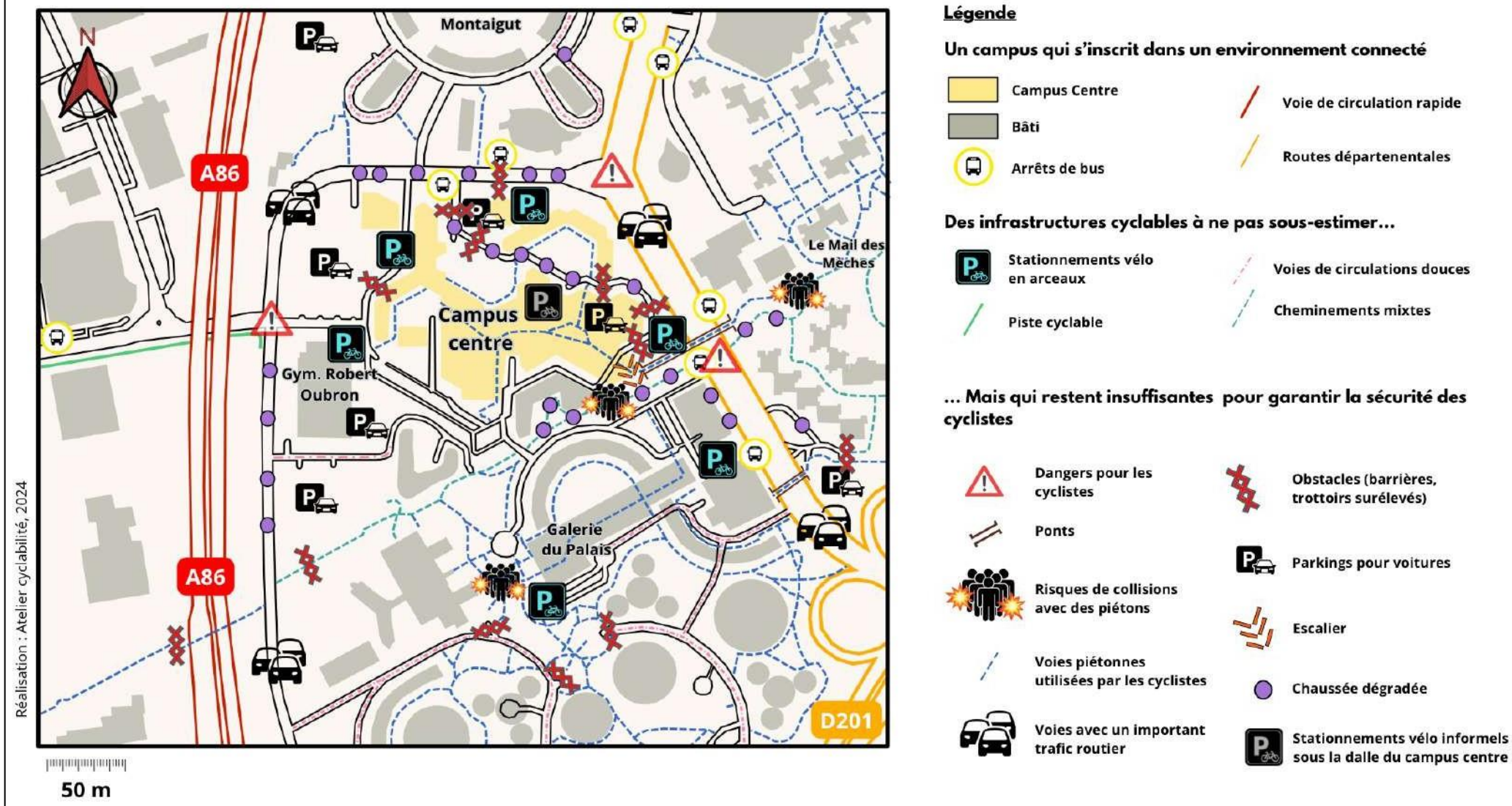


Figure 29 : Carte des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité du campus Centre et ses environs, janvier 2025 Source : Atelier vélo

Chapitre 2 : Campus Mail des Mèches

2.1. Un campus au sein d'une zone piétonne qui oblige cohabitation entre usagers

2.1.1. Un aménagement peu favorable à la pratique du vélo

Le campus Mail des mèches est composé de quatre bâtiments (Maison de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat étudiant, Maison des Langues et des Relations Internationales, Faculté des Sciences Économiques et de Gestion et enfin l'Institut d'Administration des Entreprises) ainsi que du siège de l'UPEC. Il se trouve dans le quartier de la Lévière-Haye aux Moines. Le terrain où se trouve le campus a été offert par la commune de Créteil à l'université. Le premier bâtiment ouvert est celui de la faculté des sciences économiques en 2001. À l'est du campus, on trouve la route départementale D1 et la D86. À l'ouest du campus, on retrouve une zone piétonne avec des immeubles d'habitations. Il est desservi par la ligne de métro 8, le TVM, le bus 317 à la station Créteil Université à l'est ainsi que les lignes de bus 181, 281, 429, 430 et 450 à la station Université à l'ouest.

Le campus se trouve dans un espace piéton, avec une promenade qui relie le métro Créteil Université au quartier du Palais qui est entouré par de la verdure. Les bâtiments de l'université ont été faits en béton armé et les étages sont de différentes largeurs ce qui crée un effet de décalage entre les différents niveaux. Le bâtiment forme un arc de cercle avec en son centre une place.

La localisation des bâtiments dans une zone piétonne peut poser problèmes pour les éventuels cyclistes. En effet, la présence de nombreuses barrières, qui ont été installées pour empêcher les véhicules motorisés d'accéder à l'espace piéton, bloquent aussi l'accès aux cyclistes, ce qui les force à descendre de leurs vélos pour accéder à la zone. De plus, en passant par l'ouest, la zone d'habitation est surélevée et accessible par des escaliers, sans aménagements cyclables, type rampe.

2.1.2. Un seul parking vélo obstrué par les véhicules motorisés

Sous la faculté de gestion, au niveau du chemin Mail du Noyer Habru se trouve un parking vélos constitué d'arceaux en serpentin qui comporte 30 places. Ce parking est protégé par un toit, il se trouve en dessous du bâtiment de la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion. Bien qu'il se situe à un emplacement stratégique, juste à côté du campus, l'occupation de ce parking varie selon les jours (présence de moins d'étudiants en début et en fin de semaine) et les horaires mais on remarque qu'il y a souvent bien moins de la moitié de ce parking qui est occupé. C'est le seul parking qu'on trouve directement sur le campus. Cependant il est parfois bloqué en raison de deux-roues motorisés (type scooter) qui se garent devant. Un stationnement privé est également visible près de la station de métro Université Créteil et sur les abords du parking de voitures. Malgré la sécurité supplémentaire qu'il fournit, celui-ci est toujours vide. L'enquête mobilité révèle pourtant que près de 70% des cyclistes du campus n'ont pas actuellement accès à un stationnement pour leur vélo (**Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité, question X**) bien que les stationnements soient souvent sous-utilisés. Une indication plus précise sur leur localisation pourrait permettre une meilleure utilisation.



Figure 30 : Un stationnement sous occupé et utilisé par des deux-roues motorisés sous le bâtiment Mail des Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

2.1.3. Une voirie dégradée qui freine l'usage du vélo

Le campus est au sein d'une zone piétonne. On trouve une alternance entre béton et pavé. A certains entrains, le béton c'est détérioré ce qui fait qu'il y a la présence de fissures au sol ce qui peut être une source de dérangement pour les cyclistes. En effet, ces endommagements de la voirie peuvent créer des accidents si les roues des vélos se coincent dedans. L'état des revêtements semble effectivement être un problème majeur pour les cyclistes du campus (**Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité, question 31**).

2.1.4. Cohabitation entre cyclistes, piétons et deux roues motorisés

Le campus est accessible en voiture, en transport en commun ou encore en mode doux comme par la marche et le vélo. Cependant en son sein, les cyclistes sont confrontés aux piétons et aux deux roues motorisées. Le plus important est celui piéton. En effet, le campus se trouve sur le chemin du métro et on a beaucoup de passage. En heures de pointe, le flux d'usager.es du métro est important, il est donc difficile pour les vélos et les piétons de partager la voirie, surtout que les chemins se réduisent au fur et à mesure.

2.1.5. Un manque de prise en compte des cyclistes dans la signalétique

A la sortie du métro 8 à Créteil Université, les panneaux indiquent que les cyclistes doivent descendre de leurs vélos. Au sein du campus, il n'y a pas de freins signalétiques pour les cyclistes même si on remarque la présence de panneaux indiquant que c'est une zone piétonne.



Figure 31 : Panneau indiquant aux cyclistes de descendre de leur vélo à l'entrée de la station de métro, novembre 2024 Source : Atelier vélo

2.2. Environnement direct

2.2.1. Des infrastructures et une signalétique absente

Peu d'infrastructures cyclables sont disponibles autour du campus Mail des Mèches. En effet, il n'y a pas de pistes ou de bandes cyclables dédiées. Au nord du campus, des cyclistes circulent parfois sur les allées piétonnes dans cette zone résidentielle. De l'autre côté, la circulation à vélo le long de la D86 au sud-est du campus est plus compliquée, la chaussée du trottoir étant dégradée et trop étroite pour permettre une circulation fluide.

Similairement aux voiries cyclables, la signalétique dédiée aux vélos aux alentours du campus est très peu présente. Seuls les panneaux interdisant l'accès aux vélos sur la voie TVM (au centre de la D86) ont pu être identifiés. Malgré cela, nous observons des vélos ainsi que des trottinettes électriques circulant sur cette voie, car la circulation est moins dense et risquée que sur la départementale. De plus, aucuns feux ou autre

panneaux indicatifs ne sont présents pour guider les cyclistes.

2.2.2. Des stationnements abondants

En plus des stationnements de l'UPEC, plusieurs stationnements pour vélos sont fournis par Île-de-France Mobilités autour de la station de métro Créteil Université. En effet, 24 stationnements couverts sont disponibles des deux côtés de la sortie, dont 24 au niveau des stationnements voitures. D'autres stationnements (12 au total) ont été observés près de la place entourée de commerces (également à proximité de la station) mais qui ne semblent pas être utilisés. Ceci pourrait s'expliquer par leur visibilité réduite et à l'absence de protection des intempéries, ce qui les rendrait moins attrayantes pour les cyclistes.



Figure 32 (gauche) et figure 33 (droite) : Stationnement abrité Île-de-France Mobilités à la sortie de la station Créteil-Université, novembre 2024 ; Stationnements NON-abrités et NON-occupés, novembre 2024

Source : Atelier vélo

2.2.3. Deux climats de cohabitation

Suite aux visites de terrain, nous constatons que la cohabitation entre les différents modes de déplacement - automobilistes, piétons et trottinettes - semble se passer sans trop de conflits. Malgré la circulation d'automobiles sur la D86 où la vitesse est souvent élevée (limitation à 50 km/h), de nombreux cyclistes y circulent par manque d'option. Sur cette même voie, seul un conflit entre vélo et piéton a pu être observé sur les trottoirs en raison de l'espace étroit disponible et d'un meuble abandonné barrant le passage. En contraste, la cohabitation avec les piétons dans les zones résidentielles au nord se passe sans conflit en raison des voies suffisamment larges et relativement peu fréquentées. La circulation automobile dense et rapide rend l'environnement perçu comme particulièrement dangereux par les cyclistes du campus.

2.2.4. Une intermodalité en partie limitée par les escaliers

L'intermodalité autour du campus avec les vélos présente certaines difficultés.

L'accès à la station TVM La Haye aux Moines est difficile à vélo, car il requiert soit de circuler sur les trottoirs abîmés et étroits de la D86, soit de circuler avec les voitures.

Une passerelle permettant d'y accéder à pied depuis l'avenue du Général de Gaulle a été mise en place, mais il est impossible d'y accéder sans devoir emprunter les longs escaliers présents sur l'image ci-dessous. La station TVM Créteil-Université-Métro n'est également qu'accessible en circulant avec les piétons ou les automobiles. Une station de Vélib' a été annoncée à proximité (*Conservatoire*), mais sa date d'ouverture n'a pas été définie et ses travaux n'ont pas encore débuté (*Olivier, 2024*). Néanmoins, une possibilité d'intermodalité existe avec le métro de la ligne 8 ainsi que les nombreuses stations de bus qui entourent le campus, des alternatives de transport déjà très fréquentées et pratiques pour les usagers du campus.



Figure 34 : Escaliers menant à la passerelle Jean Gabin vue de la voie TVM, novembre 2024 Source : Atelier vélo

2.2.5. Un environnement agréable à l'exception de la départementale

L'environnement autour du campus est globalement agréable pour un cycliste, à l'exception notable de la D86. Cette route est marquée par un environnement où la cohabitation avec les automobiles rend l'environnement pollué, bruyant, et stressant en raison de la densité et de la vitesse du trafic. Ces éléments en font donc une zone peu propice à une expérience agréable à vélo.

En revanche, les autres zones qui entourent le campus permettent une expérience plus plaisante. La zone résidentielle d'allées piétonnes est calme, peu fréquentée et peu bruyante, bien que les cyclistes la traversent rapidement sans y passer beaucoup de temps.

Du côté de l'avenue du Général de Gaulle, les deux sens de circulation sont séparés par un couloir de végétation visuellement agréable.

Dans l'ensemble, l'environnement immédiat du campus est favorable à l'usage du vélo par son ambiance sereine et ses surfaces végétalisées, à l'exception des contraintes spécifiques de la D86.



Figure 35 : Cycliste sur les allées piétonnes de la zone résidentielle, novembre 2024
Source : Atelier vélo

2.3. Synthèse : Atouts et défauts

Le campus même montre des atouts. En effet, comme il se trouve dans une zone piétonne, cette localisation peut permettre d'aménager parmi un des chemins piétons une voie cycliste. De plus, en étant dans une zone piétonne, les cyclistes n'ont pas à être confrontés aux véhicules motorisés. Ils peuvent donc rouler sans avoir le stress des grandes routes départementales et des vitesses à lesquelles circule. Mais il y a aussi des désavantages car bien qu'il soit au sein d'une zone piétonne, il est entouré de départementale ou de zones résidentielles qui ne sont accessibles qu'avec des escaliers ou en cohabitation directe avec les automobiles. De ce fait, l'accessibilité en vélo reste moindre ce qui se traduit dans les résultats de l'enquête mobilité. Le taux de non-utilisateur.ice de vélo est supérieur à l'ensemble des résultats de l'UPEC (**Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité, question 23**).

La cyclabilité du campus Mail des Mèche : un campus difficile d'accès en vélo

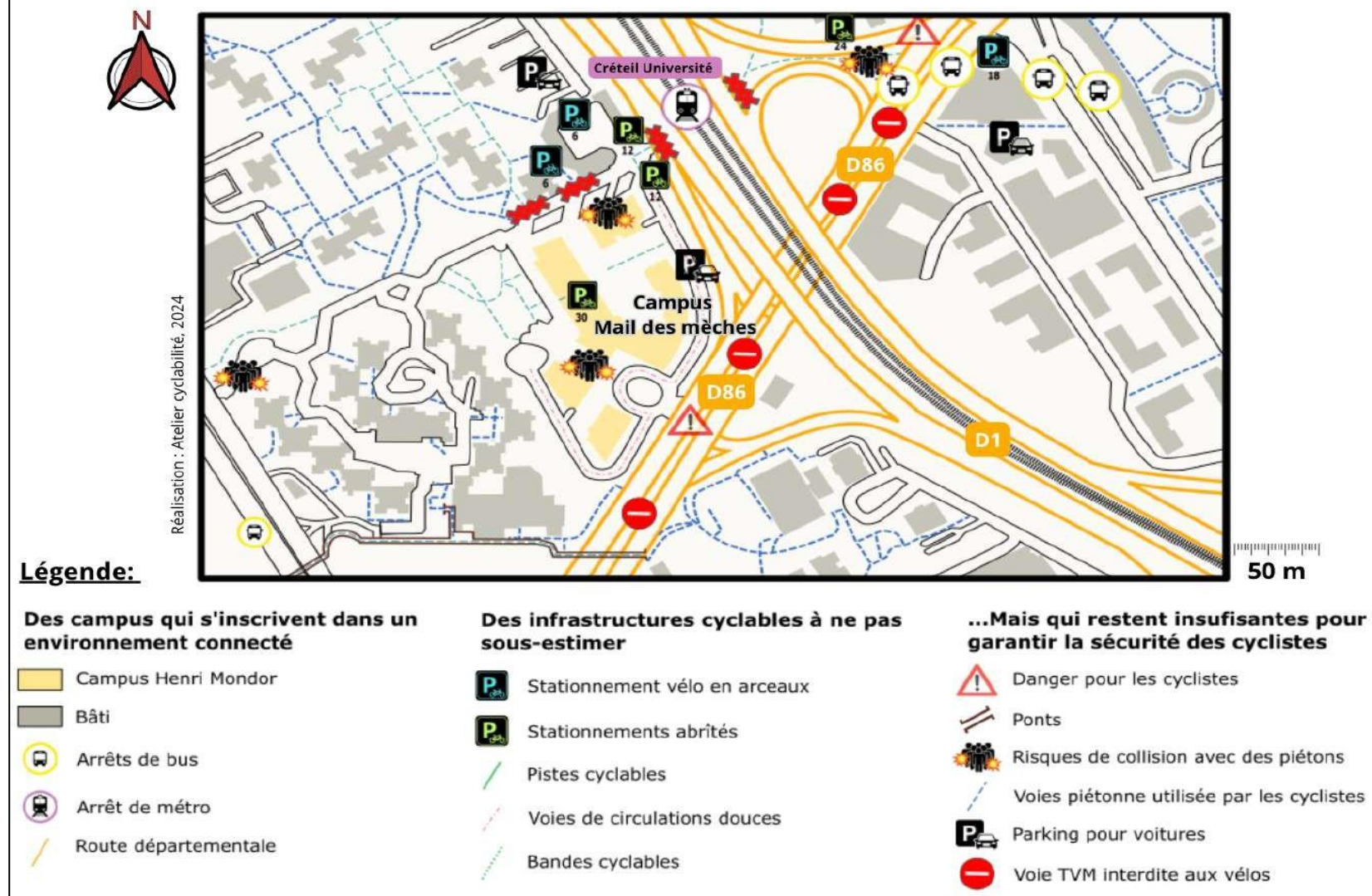


Figure 36 : carte des infrastructures et obstacles à la cyclabilité du campus Mail des Mèches et ses environs, janvier 2025 Source : Atelier vélo

Chapitre 3 : Le campus Henri Mondor

3.1. Le campus

3.1.1. Un campus peu étendu et fermé à son environnement restreignant la place du vélo

Le campus Henri Mondor est entouré au sud et à l'est par le quartier pavillonnaire de Champeval et au nord et à l'ouest par les installations de l'hôpital éponyme. En tant que tel, il consiste en un bâtiment principal étant la faculté de santé, occupant un espace assez restreint situé en retrait de l'hôpital. La majeure partie des espaces libres du campus sont réservés à un parking automobile, ainsi qu'à une esplanade piétonne servant de lieu de socialisation étudiante, limitant les possibilités de déplacement à vélo. Ce campus est accessible depuis la rue du Général Sarrail par deux portails situés à proximité l'un de l'autre, mais aussi par un autre accès avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, quoiqu'assez discret et éloigné des premiers, mais relié en interne au campus par une voie investie par les voitures. Ce campus n'est pas ouvert sur la ville comme le seraient le campus Centre ou celui du Mail des Mèches, et du fait d'accès pouvant être fermés, notamment par des barrières régulant l'accès aux voitures comme le montre cette capture issue de Google Maps.



Figure 36 : Barrière d'accès au campus, contribuant à sa fermeture vis-à-vis de l'espace public

Source: Google Street View, Avril 2023

Cela nécessite de contourner cet obstacle pour entrer dans le campus, ce qui peut ainsi limiter l'accès à vélo comme cela s'est vu au campus Centre.



Figure 37 : Irrégularité au sol dû au système coulissant du portail d'accès, un obstacle à franchir à vélo, octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Ces portails impliquent la présence d'un rail qui présente le risque de trébucher à vélo et rendant l'accès moins sécurisé.

3.1.2. Une offre de stationnements existante mais souffrant d'une mauvaise localisation et d'une insuffisance quantitative

Nos observations ont démontré qu'il existe deux stationnements vélo au sein même du campus. Le premier se situe au sein d'un parking pour voitures, tandis que le second se situe sur une esplanade donnant directement sur l'entrée du bâtiment de cours. Ces deux stationnements consistent en des **parkings pincés roues**, respectivement de 16 et 20 places, offrant certes un stationnement aux cyclistes, mais faisant face à deux faiblesses majeures. D'une part, ces stationnements souffrent d'une mauvaise localisation préjudiciant leur fonctionnalité. En effet, un premier stationnement est situé au sein d'un parking automobile. Cela implique la nécessité pour les cyclistes de se mêler aux flux automobiles utilisant l'espace, et n'est accessible que par l'accès automobile au parking, qui plus est via un portail pouvant être fermé. L'absence de séparation des

flux automobiles et cyclistes renforce l'insécurité des cyclistes, qui doivent composer avec les voitures pouvant manœuvrer ou quitter leur stationnement à côté des cyclistes et créer un conflit d'usage du lieu. Cette situation peut freiner certains usager.es qui peuvent ne pas se sentir en sécurité en allant stationner leur vélo.

Par ailleurs, cette caractéristique d'un certain enclavement se retrouve dans le second parking présent au sein du campus. En effet, ce parking se situe sur une esplanade piétonne située en face de l'entrée du bâtiment de cours, au sein d'un espace de socialisation étudiante. Cependant, bien que l'aménagement soit intégré à son environnement alentour, il est aussi peu aisément accessible.



Figure 38 : Accès au second parking vélo depuis l'entrée étudiante, octobre 2024
Source : Atelier vélo

D'une part, l'accès à ce parking est le même que celui des autres élèves venant à pied, obligeant les cyclistes à emprunter le même chemin que les piétons, pouvant créer un conflit d'usage compte tenu de son étroitesse. D'autre part, l'esplanade est accessible depuis le parking automobile par un escalier, accès piéton et non cycliste, comme le montre cette photo ci-dessous.

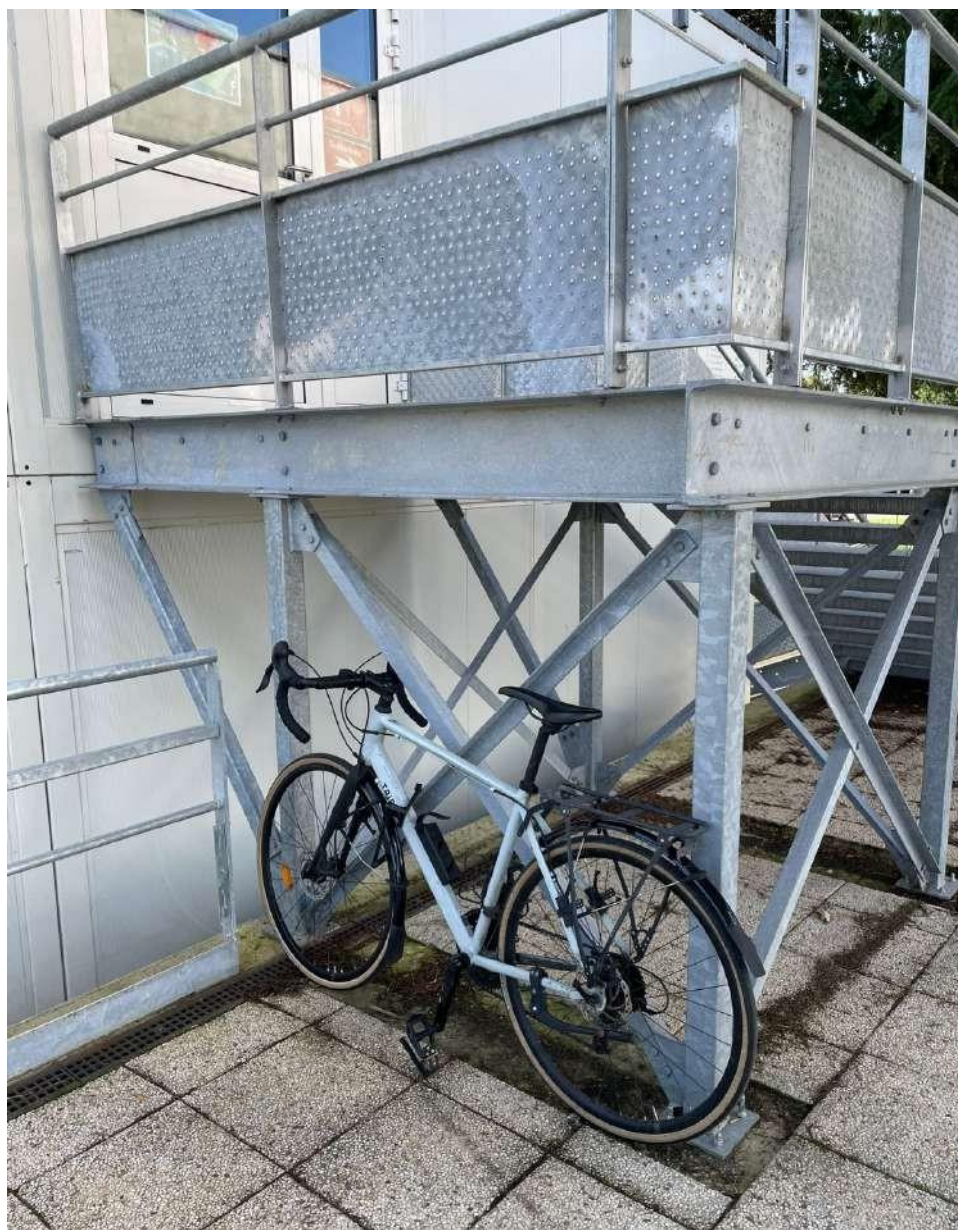


Figure 39 : Accès à l'esplanade depuis le parking automobile, montrant les escaliers débouchant sur le second stationnement vélo, octobre 2024

Source : Atelier vélo

Cela oblige les usager.es ne trouvant plus de place dans le premier parking à soit monter les escaliers avec leur vélo à la main, soit ressortir du campus et rentrer à l'autre accès. Cela montre que ces parkings demeurent enclavés, depuis les accès au campus, voire manquant de lien en n'assurant pas suffisamment de déplacements aisés entre eux.

D'autre part, à cette problématique de la localisation s'ajoute celle de leur occupation. En effet, les stationnements vélos ne sont pas toujours utilisés par les cyclistes. Cela s'est retrouvé dans nos observations qui ont mis en évidence un stationnement informel, souvent à proximité immédiate des stationnements, comme le montre l'exemple ci-dessous :



Ce vélo a été photographié à côté des préfabriqués situés entre le parking automobile et l'esplanade de l'entrée du bâtiment de cours. Cela démontre que certains usager.es préfèrent stationner leur vélo dans des lieux non prévus à cet effet alors même que le parking vélo à proximité est à moitié vide. Le recours à des stationnements informels par certains cyclistes, malgré la présence de parkings, reflète un manque de confiance envers les infrastructures existantes. Les usager.es pensent ainsi qu'accrocher leur vélo à du mobilier urbain est plus sécuritaire qu'utiliser un stationnement pince-roue, aménagement ne permettant pas d'attacher convenablement les vélos et risquant de les abîmer (*Collectif Cycliste 37, 2019*).

Figure 40 : Stationnement informel sur l'esplanade à proximité du second parking vélo, octobre 2024

Source : Atelier vélo



Figure 41 : Stationnement informel face à une occupation totale du parking vélo, octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Mais à cette question de choix délibéré de vouloir garer son vélo dans un endroit jugé “plus sécuritaire”, s’ajoute souvent aussi un autre point factuel allant au-delà du simple choix personnel de garer son vélo à tel ou tel endroit.

En effet, comme le montre cette photo ci-dessus, certains parkings vélos étaient bien souvent complets, obligeant les autres usager.es ne trouvant pas de place à se stationner de manière informelle. Le vélo entouré en rouge est accroché à une barrière, alors qu’il est juste à côté de ce parking. Ainsi, cette situation révèle un déficit numérique de l’offre de stationnement au sein de ce campus, s’ajoutant à sa mauvaise localisation comme sa seconde faiblesse. Ces observations sont étayées par les résultats de l’enquête mobilité qui indique que près de 50% des usager.es cyclistes n’ont actuellement pas accès à une place de stationnement.

3.1.3. Un campus dépourvu de voiries cyclables internes

Au sein du campus Henri Mondor, bien qu’il existe une offre de stationnements, il n’y a pas de tracés cyclables réellement visibles, du fait de la faible taille du site pour la partie UPEC. L’essentiel des espaces libres du campus est occupé par le parking automobile ainsi que par des espaces piétons, comme l’esplanade, ne donnant pas la place à des infrastructures cyclables, limitant en son sein les déplacements cyclables. Cependant, ce constat est à nuancer par la présence de voiries cyclables aux abords du campus.

3.2. Environnement direct

3.2.1. La présence de tracés cyclables comme installations prometteuses, bien que perfectibles

Contrairement aux autres campus, celui d'Henri Mondor présente la particularité d'être desservi par un aménagement cyclable identifiable qu'est le **contresens cyclable** situé rue du Général Sarrail, en face de l'entrée de la faculté de santé. Celui-ci est délimité par une **ligne discontinue** de la chaussée, souvent effacée, et signalé par un symbole vélo avec une flèche indiquant le sens de circulation, eux aussi partiellement effacés par endroits, rendant l'aménagement moins identifiable. Cela contribue à augmenter la proximité entre voitures et cyclistes dont les limites entre les espaces de circulation respectifs sont floues.

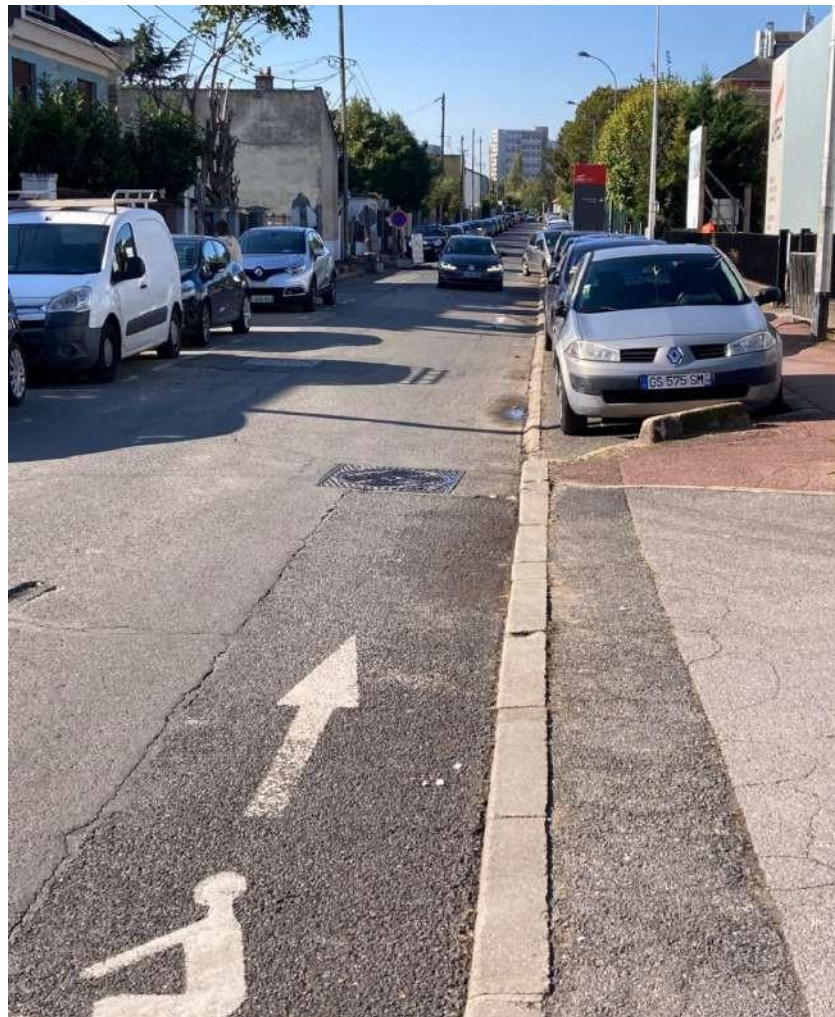


Figure 42 : Contresens cyclable présent rue du Général Sarrail, n'étant que peu signalé.

Octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Afin de déterminer la qualité des liaisons cyclables à partir de ce tracé, nous avons poussé notre analyse de terrain aux rues adjacentes. Il apparaît que ce contresens cyclable n'est pas généralisé aux autres rues, notamment en direction de la rue Saint-Simon

permettant de se rendre sur les campus Centre et Mail des Mèches. La circulation à vélo entre les campus est ainsi rendue peu aisée du fait du manque d'aménagements cyclables, obligeant les cyclistes à se mêler aux flux motorisés. En revanche, le contresens cyclable se poursuit rue Ernest Mallet, n'étant qu'une voie pavillonnaire et non un axe stratégique.

S'il existe un aménagement cyclable desservant le campus, contrairement au sein de ce dernier, il n'existe aucune autre installation permettant le stationnement de vélos. Les parkings vélos sont propres au campus et nécessitent d'y entrer pour les utiliser. Cela montre que l'offre de stationnement, au vu de nos constatations au sein du campus, reste limitée, probablement par manque de place dans l'espace urbain alentour.

A l'exception de la rue de Général Sarrail où l'on peut dire qu'un effort de démarcation entre voie automobile et voie cycliste a été faite, et un peu plus loin de l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny, toutes les autres rues reliant directement le campus Henri Mondor à la ville à savoir l'avenue Jean-Baptiste Champeval, la rue Jean Jaurès, la rue du Parc n'ont pas de tracé cyclable. Les intersections ne sont ainsi pas aménagées pour le passage des vélos, créant des situations dangereuses. Encore faut-il préciser que malgré ces efforts faits au niveau des deux points cités plus hauts, cela paraît quand même insuffisant et manque cruellement de qualité ; la plupart des tracés manquent de continuité et commencent à s'effacer.

Par ailleurs, au nord de ce campus se trouve un autre tracé cyclable consistant en une piste cyclable aménagée sur le trottoir, mais à sens unique. Cette infrastructure est, contrairement à celle de la rue du Général Sarrail, plutôt bien délimitée par rapport à la moitié piétonne du trottoir, comme le montre la figure ci-dessous, même si les marquages au sol peuvent s'effacer par endroits et que le symbole vélo n'est pas suffisamment présent sur la voie cyclable. De plus, les piétons et les cyclistes que nous avons pu voir ne circulent pas toujours dans les espaces leur étant réservés.



Figure 43 : Piste cyclable sur le trottoir le long de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Cet aménagement est accessible depuis un portillon donnant accès au campus, cependant il ne constitue pas une entrée très empruntée par des étudiants ou personnels à vélo ou non. En revanche, cette piste est intéressante car proposant une continuité vers l'autre côté de l'avenue via un marquage clairement différencié du passage piéton. Cela permet à la fois aux cyclistes de traverser sans gêner les piétons, mais aussi pour les automobilistes de savoir qu'ils doivent s'arrêter au feu tricolore avant ce passage pour vélos, constituant une intersection sécurisée par la signalisation. Cependant, cette piste cyclable n'est qu'à sens unique, ce qui limite les possibilités de déplacement, notamment pour se rendre du campus au métro, se faisant dans le mauvais sens, comportement décelé chez certains usager.es, remettant en cause la praticité de cet aménagement.

3.2.2. La signalétique : l'avenue du Maréchal De Lattre De Tassigny, la référence à suivre ?

La signalétique au campus Henri Mondor et aux alentours demeure quand bien même assez performante. Par ailleurs, même si des avancées doivent être faites à cet effet, il apparaît très clair que la signalétique est visible et identifiable dépendant de l'endroit où l'on se situe. Par exemple au bout de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny où se trouve l'accès à l'hôpital éponyme au campus Henri Mondor, une signalétique de qualité y a été instaurée. On a même une signalétique exclusivement dédiée aux vélos qui est directement connectée à la signalétique automobile. Plus loin sur cette même avenue, au niveau de l'intersection du pôle médical de Champeval, la signalétique y est aussi identifiable avec un réseau vélo clairement indiqué par des flèches et des figures vélos comme l'indique l'image ci-dessous.



Figure 44 : Intersection du Pôle médical Champeval avec des figures vélos et un service vélo indiqué, Octobre 2024

Source : Atelier vélo

Cependant, au niveau de la rue Gustave Eiffel, aucun panneau ne mentionne la présence de cette infrastructure, nuançant l'efficacité de la signalisation. À l'entrée de la rue du Général Sarrail, côté rue Jean-Baptiste Champeval, se trouve un panneau indiquant un sens interdit aux voitures et autorisant l'accès aux vélos, montrant que les cyclistes peuvent passer ici. A la sortie de la rue, rue Saint-Simon, il y a un panneau indiquant le contresens cyclable. En soi, les abords de la rue stipulent bien la présence de cet aménagement, le rendant plus identifiable pour les cyclistes.

3.2.3. Une cohabitation entre cyclistes et les autres usager.es tendue dû à la prépondérance de la voiture et au manque d'infrastructures existantes et séparées

Au niveau de la rue du Général Sarrail, le tracé cyclable est aménagé à même la rue, signifiant que les cyclistes doivent se mêler aux flux automobiles pour circuler. Une délimitation, bien que partiellement effacée, est censée délimiter l'espace de circulation cycliste de celui automobile.



Figure 45 : La rue du Général Sarrail, à caractère automobile et au détriment des cyclistes, octobre 2024

Source : Atelier vélo

Cependant, cette délimitation est souvent franchie par les voitures car la rue n'est pas assez large pour un respect des distances réglementaires entre cyclistes et voitures, comme le montre la figure ci-dessus. À l'issue de nos observations, nous n'avons remarqué que peu de cyclistes, au maximum trois par session d'observation. Cela peut s'expliquer par le fait que cet aménagement est assez peu sécurisant car entouré de deux sources de dangers. D'une part, les voitures circulent sur la même voie et plus rapidement que les vélos, et d'autre part, les véhicules stationnés constituent un danger avec le risque d'ouverture de portières ou de sortie de stationnement quand un cycliste passe au même moment. "97 % des cyclistes français redoutent les autres usagers de la route" (*enquête Ipsos, 2024*), chiffre pouvant expliquer une faible pratique du vélo observée dans cette rue, démontrant le manque de cyclabilité des environs du campus.

Par ailleurs, plus on s'éloigne de cette rue du Général Sarrail, moins cette délimitation se voit, et plus la question de la cohabitation entre différents modes de transports se pose. C'est en réalité le cas au niveau de l'avenue Jean Baptiste Champeval où aucun tracé cycliste n'est remarqué. Au niveau de cette avenue, les cyclistes ont tendance à s'inclure au réseau automobile, roulant sur la même route que les voitures, les camions, les trottinettes.



Figure 46 : Cohabitation vélos-voitures-trottinettes-camions le long du boulevard Baptiste Champeval sans tracé cyclable, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Le manque de continuité cyclable dans un environnement motorisé met en lumière des points noirs pour la pratique du vélo. En effet, nos observations ont décelé une zone dangereuse majeure concernant l'intersection entre la rue du Général Sarrail et la rue Saint-Simon. Bien qu'il existe des feux tricolores de part et d'autre de ce croisement permettant de réguler les flux automobiles, il n'existe pas de continuité cyclable ou de symboles au sol pouvant indiquer aux autres usager.es le passage de cyclistes. Cela fait encourir le risque d'un effet de surprise des usager.es motorisé.es de l'arrivée de cyclistes, notamment s'ils n'ont pu voir le panneau indiquant le contresens cyclable, risque évoqué par un des entretiens semi-directifs (Annexe 2, entretien B), nécessitant davantage de vigilance pour les cyclistes. Cela pointe le manque d'aménagement des intersections, notamment pour tourner à gauche. Par ailleurs, les voitures stationnant jusqu'à l'entrée de la rue masquent la visibilité pour les usager.es venant côté métro depuis la rue Saint-Simon, contribuant à cet effet de surprise pouvant être source d'accidents.

Cela démontre une faible connexion du campus à un réseau cyclable existant, puisqu'il n'existe quasiment aucune continuité des tracés à partir de celui rue du Général Sarrail. Le fait que ces aménagements ne soient pas assez généralisés, notamment en direction d'espaces stratégiques comme la piste cyclable et la station Vélib' avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, ou vers les autres campus fait que le contresens rue du Général Sarrail est isolé et n'est pas pris en compte dans un réseau cyclable plus développé. Les deux tracés cyclables que nous avons évoqués ne sont ainsi pas connectés entre eux, et perdent de leur potentiel cyclable voire intermodal.

3.2.4. Un potentiel d'intermodalité avec l'offre de transport en commun proposée mais freiné par le caractère à sens unique des tracés insuffisants

Le campus Henri Mondor est assez bien desservi en transports en commun, d'une part de par sa proximité avec la station du métro 8 Créteil l'Échat, qui sera complétée par une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express, d'autre part avec la présence avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny d'un arrêt de bus desservi par deux lignes de bus (104 et 217). Cet arrêt de bus présente l'avantage de disposer à sa proximité immédiate d'une station Vélib' de 28 emplacements, elle-même desservie par la piste cyclable située sur le trottoir comme évoqué précédemment.

Cependant, ce potentiel intermodal se retrouve contraint par le fait que les tracés cyclables soient à sens unique, car celui de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ne peut pas être emprunté depuis le campus vers la station de métro ou cet arrêt de bus le plus proche. Quant à celui de la rue du Général Sarrail, il n'est pas déployé en direction de la rue Jean-Baptiste Champeval, bien que le contresens cyclable permette aussi de circuler dans le sens inverse du tracé. Se rendre de l'entrée du campus vers le métro est ainsi peu aisé sinon passer par la rue Saint-Simon en se mêlant aux flux automobiles sans aucun aménagement prévu et sécuritaire.

3.2.5. Un environnement pavillonnaire mais fortement motorisé

Le campus se situe au sein d'un environnement pavillonnaire, en apparence propice à la pratique du vélo dû à une vitesse limitée à 30 km/h dans le secteur et à un cadre jugé calme. Cependant, la rue est largement investie par les voitures, entre passage, stationnement des riverains, voire sorties de garage ou de parking des immeubles, ce qui influe négativement sur l'utilisation de la bande cyclable pouvant être vue comme étant trop mêlée aux flux automobiles.

3.3. Synthèse : Un campus présentant une desserte en infrastructures cyclables, mais dont la connexion avec le reste de la ville et l'offre de stationnement reste perfectible

D'après l'analyse de l'enquête mobilité, les utilisateur.ices quotidien.nes du vélo sont plus présent.es dans ce campus que dans l'ensemble de l'UPEC (**Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité, question 23**) ce qui peut s'expliquer par la présence de davantage d'aménagements à proximité du site.

Ce campus présente l'avantage d'être desservi sur sa rue principale (Général Sarrail) par un contresens cyclable relativement identifiable, et de proposer une certaine offre de stationnement pour ses étudiants, le rendant a priori cyclable. Cependant, de nombreuses faiblesses sont à déplorer. L'accessibilité des stationnements est perfectible, ce qui se matérialise par des conflits d'usage avec les autres usager.es à pied ou en voiture. Leur nombre étant au même titre insuffisant au vu du nombre de vélos disséminés çà et là, est aussi un des points noirs sur lesquels il faudra s'interroger.

De plus, l'aménagement cyclable est peu sécurisant, car trop peu délimité des flux automobiles, et est surtout isolé, n'offrant aucune continuité cyclable pour se déplacer dans l'environnement alentour. Cela peut freiner les usager.es qui dès lors qu'ils quittent cette rue, n'ont plus de place allouée à leur pratique dans la trame viaire et ne peuvent pas se déplacer depuis ou vers ce campus en ayant un sentiment de relative sécurité, limitant les possibilités de déplacements sécurisés à vélo.

La cyclabilité du campus Henri Mondor : un environnement plutôt hostile à la pratique du vélo

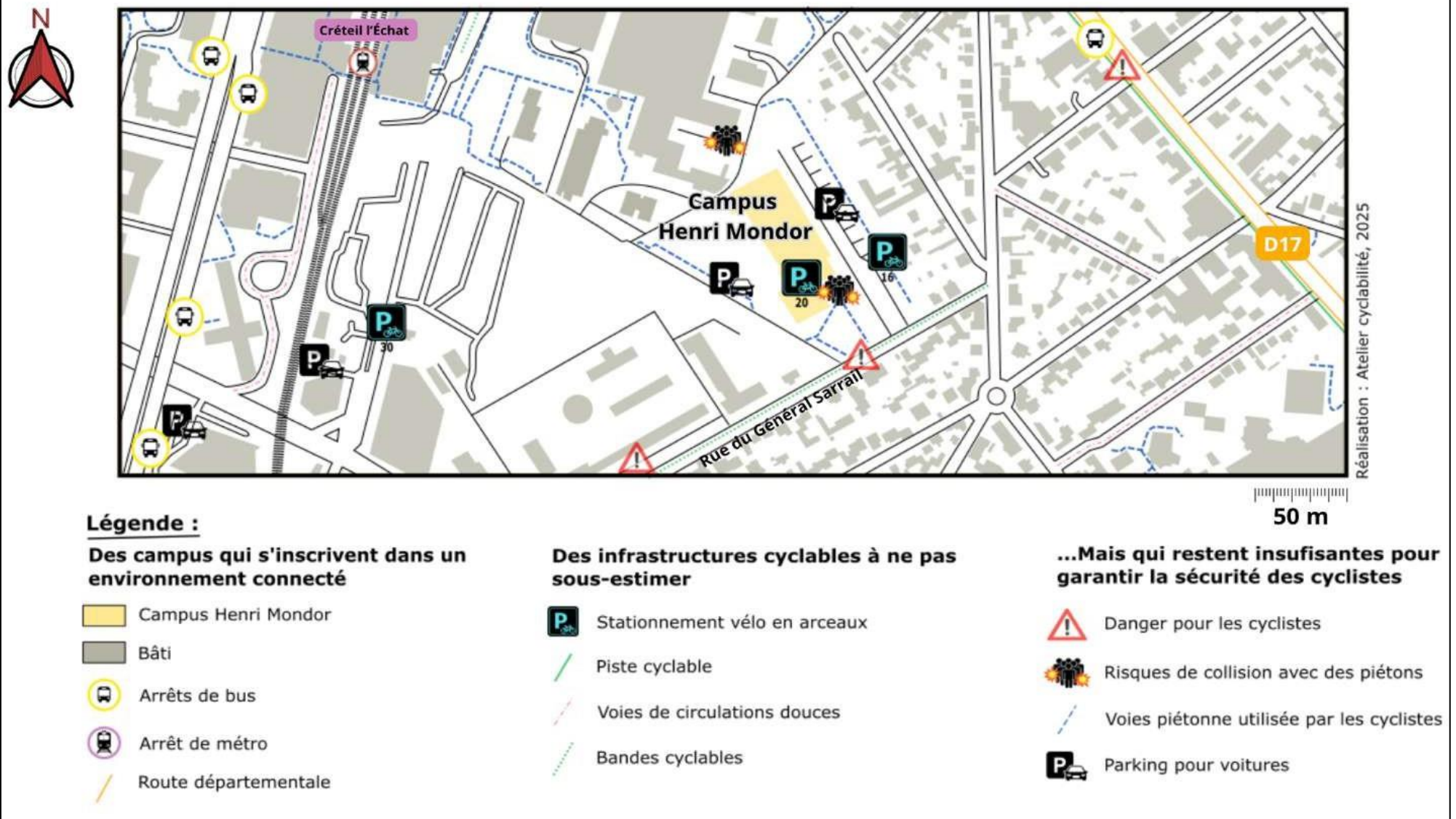


Figure 47 : Carte des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité du campus Henri Mondor et ses environs, Janvier 2025 Source : Atelier vélo

Partie 3 : Synthèse et recommandations à destination du commanditaire

Les trois campus, malgré des spécificités, présentent tous une faible cyclabilité en raison d'une insuffisance des infrastructures cyclables. Cela entraîne des conflits d'usage importants, notamment avec les automobilistes, les deux-roues motorisés et avec les piétons. Les voiries dégradées résultent en un confort moindre, voire constituent un danger pour les cyclistes. Au sein des campus, de nombreux obstacles tels que des barrières et escaliers, des plots empêchent ou rendent plus difficile l'accès aux cyclistes. Également, les parkings voiture sont très présents à proximité directe des campus et participent à créer un environnement peu sûr pour les usager.es du vélo.

Néanmoins, les trois campus présentent un potentiel concernant un report modal vers le vélo. En analysant les données de l'enquête mobilité, les trois sites présentent plus d'un tiers d'usager.es habitant à moins de 10km. Or, les trajets jusqu'à 10km peuvent aisément être réalisés à vélo par la majorité des individus (*Stránský, 2017*). Il existe donc un levier important de report modal, rendant pertinente la volonté de l'UPEC de promouvoir le vélo au sein de ses usager.es. Les étudiant.es et personnels ne sont pas fermés à la pratique mais expriment le besoin d'améliorer les infrastructures. Des actions peuvent être mises en œuvre par l'UPEC afin de promouvoir l'usage du vélo en son sein.

Nous proposons maintenant un ensemble de leviers que l'UPEC pourra mettre en place afin de poursuivre l'effort de promotion de cyclabilité au sein de ses campus. Celles-ci sont de deux ordres, générales et spécifiques.

La modification des comportements de mobilité doit donc être appréhendée de manière globale et comprise dans un système urbain aux nombreux.ses acteur.ices. L'UPEC doit travailler main dans la main avec la municipalité, mais aussi avec les autres échelons territoriaux afin de promouvoir la pratique du vélo plus largement sur le territoire. Ile-de-France Mobilités, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) locale, sera un interlocuteur à privilégier. Celle-ci ayant pour objectif de "faciliter les correspondances entre tous les modes et pour tous, créer des cheminements piétons et des itinéraires cyclables confortables, renforcer le stationnement vélo, réduire ou adapter la place de la voiture particulière, développer des Éco-station bus s'insérant au mieux dans la ville, accueillir les nouvelles formes de mobilité" (*Ile-de-France Mobilités, 2024*) IDFM participe au financement de tels projets d'aménagements et pourra donc être sollicitée. La Métropole de Lyon pourrait ici servir d'exemple inspirant : les étudiant.es peuvent avoir accès gratuitement à des locations long terme de vélo fournis par Vélo'v, l'équivalent lyonnais du Vélib' (*Lyon Campus, 2024*), géré par l'AOM locale.

Les recommandations plus spécifiques sont les suivantes :

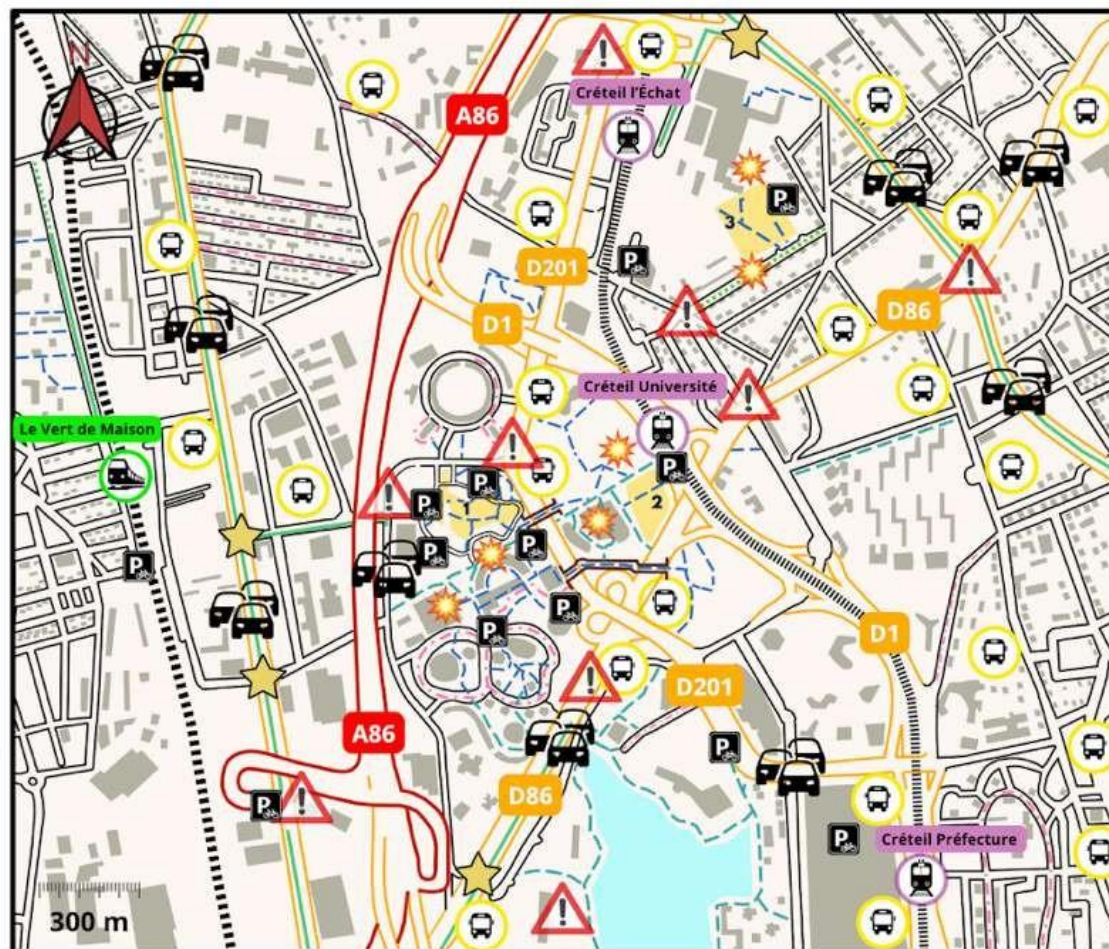
- Axer la communication :
 - Sur les possibilités d'aides à l'achat et autres subventions, offertes par les pouvoirs publics, existantes (aides à l'achat de VAE, prime recyclage, remboursement des frais kilométriques, d'utilisation, de consigne vélo, de location de vélo, et aux associations pour la promotion du vélo et les services aux usager.es
 - Sur le bilan sanitaire positif du vélo dont la méconnaissance serait un frein à la pratique du vélo
- Entrer en concertation avec les usager.es pour définir les emplacements idéaux pour de nouveaux stationnements sécurisés
- Promouvoir des moyens de mobilité alternatifs : trottinette, skateboard, hoverboard...

- Installer des rails de guidage dans les escaliers quand l'installation d'un accès par rampe est impossible
- Pour les revêtements abîmés :
 - Sur site : les faire réparer directement ;
 - Aux alentours des campus : alerter la municipalité ;
- Modifier les barrières et aménagements bloquants les cyclistes
- Promouvoir la création d'une association étudiante autour du cyclisme
- Installer des stations de réparation en libre-service avec des outils de base et des pompes à air sur les campus
- Travailler avec les associations cyclistes locales pour des recommandations de pratiquant.es aguerri.es
- Poursuivre les initiatives déjà mises en place (ateliers, Printemps de la Mobilité...) en promouvant davantage leur tenue

Au-delà de la cyclabilité ou de la promotion de moyens de transports plus écologiques, l'UPEC pourra adopter l'approche de la mobilité inclusive afin de répondre à plusieurs enjeux sociaux et environnementaux. La mobilité inclusive "invite à penser la mobilité sous l'angle des usages et non plus uniquement des déplacements [...] pour répondre aux besoins de chacun et avant tout aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale." (*France Mobilités, s.d.*). Facteur d'inclusion sociale et professionnelle, la mobilité doit être considérée à juste titre comme centrale par les institutions éducatives. Une conception inclusive peut permettre à l'université d'appréhender également les questions d'accessibilité pour les PMR.

Ce diagnostic territorial avait pour objectif l'obtention d'une connaissance spatialisée des atouts et faiblesses de trois différents campus de l'UPEC ainsi que des usages et représentations de la pratique cyclable, travail préalablement nécessaire à l'obtention du label Pro Vélo par l'université. Ses résultats peuvent servir à une action visant à renforcer la cyclabilité sur chaque site, de manière adaptée aux contraintes et aux besoins des usager.es. Sa méthodologie a vocation à être réutilisée sur les autres campus de l'UPEC afin de permettre à l'université de promouvoir l'utilisation du vélo sur l'ensemble de ses sites de manière précise et adaptée. Ce diagnostic pourra également servir de base à un travail de cartographie géoréférencée grâce aux différentes cartes produites. Nous nous sommes concentré.es sur le fond plutôt que sur la forme, en produisant les données sur lesquelles des géomaticien.nes expérimenté.es pourront s'appuyer pour produire une carte interactive et accessible la plus exhaustive possible des infrastructures cyclables des différents sites de l'UPEC.

Carte de synthèse : La cyclabilité des campus de L'UPEC et leurs alentours



- 1 Campus Centre
- 2 Mail des Mèches
- 3 Faculté de Médecine - Henri Mondor

Légende:

Des campus qui s'inscrivent dans un environnement connecté

- Campus de l'UPEC
- Bâti
- Arrêts de bus
- Arrêts de métro
- Arrêt de RER
- Voies SNCF
- Voies RATP

Des infrastructures cyclables à ne pas sous-estimer...

- Stationnement vélo
- Pistes cyclables
- Bandes cyclables
- Intersections sécurisées
- Voies de circulations douces
- Chemins mixtes

... Mais qui restent insuffisantes pour garantir la sécurité des cyclistes

- Points de dangers
- Risques de collisions avec des piétons ou des automobilistes
- Voies avec un important trafic routier
- Axes de circulation rapides
- Routes départementales
- Chemins piétons utilisés par les cyclistes
- Ponts

Annexe 1 : Analyse de l'enquête mobilité

- Analyse de la question 6 : Quelle est la distance parcourue lors de votre trajet pour vous rendre à l'UPEC ?

COUNTA of 2. A quel site/campus 6. Quelle est la distance parcourue lors de votre trajet pour vous rendre à l'UPEC ?

2. A quel site/campus êtes-vous

	Plus de 30 km	Moins de 5 km	Entre 5 et 10 km	Entre 20 et 30 km	Entre 10 et 20 km
Campus Centre (AEI / LLSH / FST)	18.26%	15.44%	23.77%	12.87%	29.66%
Campus Henri Mondor (Santé) -	16.60%	12.34%	23.83%	17.87%	29.36%
Campus Mail des mèches (FSEG)	14.05%	16.76%	20.54%	15.68%	32.97%

Lecture : 12,34% des individus rattachés au campus Henri Mondor parcourent moins de 5 km pour se rendre à l'UPEC.

- Analyse de la question 18 : Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez lors de vos déplacements ? (Cochez toutes les réponses applicables)

Problèmes	Centre	Effectif/Nb réponses	Mondor	Effectif/Nb réponses	Mail des Mèches	Effectif/Nb réponses
Accessibilité	1	0.12%	1	0.43%	0	0
Confort et sécurité	43	5.27%	11	4.68%	14	7.57%
Coût élevé	63	7.72%	17	7.23%	13	7.03%
Temps de trajet	467	57.23%	152	64.68%	111	60.00%
Fréquence Insul	55	6.74%	10	4.26%	10	5.41%
Difficulté à trouver	38	4.66%	12	5.11%	2	1.08%
Qualité de service	20	2.45%	3	1.28%	3	1.62%
Aucun	109	13.36%	28	11.91%	28	15.14%
Autre	20	2.45%	1	0.43%	4	2.16%
Total	816	100.00%	235	100.00%	185	100.00%

Lecture : 43 réponses des usagers du Campus contiennent "Confort et sécurité". Cela représente 5,27% des réponses.

- Analyse de la question 22 : Comment évaluez-vous votre niveau de stress lié aux déplacements ? Rappel: Mod1 = Très stressé ; Mod5 = Pas du tout stressé

COUNTA of 2. A 22. Comment évaluez-vous votre niveau de stress lié aux déplacements ?

2. A quel site/campus

	Mod1	Mod2	Mod3	Mod4	Mod5
Campus Centre	10.05%	25.25%	37.75%	20.96%	6.00%
Campus Henri Mondor	11.91%	28.94%	37.02%	18.72%	3.40%
Campus Mail des mèches	8.65%	24.32%	36.22%	20.54%	10.27%

Lecture : 10,27% des individus rattachés au campus Mail des Mèches ne sont pas du tout stressés lors de leurs déplacements.

- Analyse de la question 23 : À quelle fréquence utilisez-vous le Vélo pour vos déplacements Domicile-UPEC ?

COUNTA of 2. A quel site/campus 23. À quelle fréquence utilisez-vous le Vélo pour vos déplacements Domicile-UPEC ?						
2. A quel site/campus êtes-vous	Tous les jours	Rarement	Je ne compte pa	Jamais	3 à 4 fois par se	1 à 2 fois par se
Campus Centre (AEI / LLSH / FST	3.31%	4.41%	13.73%	72.30%	3.43%	2.82%
Campus Henri Mondor (Santé) –	5.11%	5.11%	14.89%	70.21%	1.28%	3.40%
Campus Mail des mèches (FSEG	1.62%	2.16%	15.14%	77.84%	3.24%	

(Source : AtelierVélo à partir des données de l'enquête mobilité de l'UPEC)

Lecture : 5,11% des répondant.es rattaché.es au Campus Henri Mondor pratiquent le vélo tous les jours.

- Analyse de la question 27 : Avez-vous actuellement accès à une place de stationnement pour votre vélo à l'UPEC ?

2. A quel site/ca	27. Avez-vous ac	COUNTA of 2. A quel site/campus êtes-vous rattaché officiellement ?	Nb "Non"/Total par campus (%)
– Campus Cen	Non		80
	Oui		34
Campus Centre (AEI / LLSH / FST			114
– Campus Hen	Non		17
	Oui		18
Campus Henri Mondor (Santé) –			35
– Campus Mail	Non		9
	Oui		4
Campus Mail des mèches (FSEG /			13
Grand Total			162

(Source : AtelierVélo à partir des données de l'enquête mobilité de l'UPEC)

Lecture : 70,18% des usager.es du Campus Centre n'ont pas accès à une place de stationnement pour leur vélo.

Pour les campus Centre et Mail des Mèches, le nombre d'individus n'ayant pas accès à un stationnement est largement supérieur au résultat global des campus (48,4%). Pour Henri Mondor, il est très légèrement supérieur.

- Analyse de la question 31 : Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez lors de vos déplacements à vélo ? (Cochez toutes les réponses applicables)

Problèmes	Effectif Campus Centre	Effectif / Nb de réponses %	Problèmes	Effectifs Mail des mèche	Effectif / Nb de réponses %
Manque place	66	57.89	Manque place	4	30.77
Manque infra	62	54.39	Manque infra	9	69.23
Mauvais état routes	43	37.72	Mauvais état routes	6	46.15
Dangerosité	77	67.54	Dangerosité	10	76.92
Vandalisme	44	38.60	Vandalisme	2	15.38

Problèmes	Effectif Henri Mondor	Effectif / Nb de réponses %	Problèmes	Effectif total	Effectif / Nb de réponses %
Manque place	19	54.29	Manque place	89	54.94
Manque infra	21	60.00	Manque infra	92	56.79
Mauvais état routes	11	31.43	Mauvais état routes	60	37.04
Dangerosité	22	62.86	Dangerosité	109	67.28
Vandalisme	10	28.57	Vandalisme	56	34.57

(Source : AtelierVélo à partir des données de l'enquête mobilité de l'UPEC)

Lecture : 66 réponses des individus rattachés au Campus Centre mentionnent le manque de place dans les problèmes principaux. 57,89% des réponses comportent "manque de place de stationnement" en tant que problème principal.

- Analyse de la question 33 : Au cours des 12 derniers mois : Avez-vous déjà été impliqué.e dans un accident lors de vos déplacements à vélo pour vous rendre au campus ?

2. A quel site/campus êtes-vous	33. Au cours des 12 derniers mois	COUNTA of 2. A	"Oui" / Total par campus (%)
☒ Campus Centre (AEI / LLSH / Non		87	
	Non Concerné.e	14	
	Oui	13	11.40350877
Campus Centre (AEI / LLSH / FST / IUT CV / Présidence & Directions		114	
☒ Campus Henri Mondor (Santé Non		28	
	Non Concerné.e	3	
	Oui	4	11.42857143
Campus Henri Mondor (Santé) – 8 rue du Général Sarraill 94000 Cré		35	
☒ Campus Mail des mèches (FST Non		8	
	Non Concerné.e	3	
	Oui	2	15.38461538
Campus Mail des mèches (FSEG / IAE / MIEE / MSE) – Rue de la por		13	

Lecture : 11,4% des cyclistes du campus centre ont eu un accident dans les 12 derniers mois.

- Analyse de la Q.34 : Quelles solutions proposeriez-vous pour améliorer la mobilité à l'UPEC ? Cochez toutes les réponses applicables

Solutions	Effectif Campus Centre	Effectif / Nb de réponses %
Augmentation fréquence TEC	38	33.33%
Création pistes cyclables sécurisées	89	78.07%
Amélioration infra stationnement vélo	89	78.07%
Mise en place navette universitaire	20	17.54%
Subvention abonnement TEC	0	0.00%
Augmentation places stationnements	14	12.28%
Plateforme de covoiturage	21	18.42%
Indifférent.e	2	1.75%
Autre	4	3.51%

Solutions	Effectif Henri Mondor	Effectif / Nb de réponses %
Augmentation fréquence TEC	9	25.71%
Création pistes cyclables sécurisées	23	65.71%
Amélioration infra stationnement vélo	24	68.57%
Mise en place navette universitaire	7	20.00%
Subvention abonnement TEC	1	2.86%
Augmentation places stationnements	9	25.71%
Plateforme de covoiturage	5	14.29%
Indifférent.e	0	0.00%
Autre	1	2.86%

Solutions	Effectif Mail des mèche	Effectif / Nb de réponses %
Augmentation fréquence TEC	2	15.38%
Création pistes cyclables sécurisées	9	69.23%
Amélioration infra stationnement vélo	7	53.85%
Mise en place navette universitaire	3	23.08%
Subvention abonnement TEC	1	7.69%
Augmentation places stationnements	1	7.69%
Plateforme de covoiturage	1	7.69%
Indifférent.e	1	7.69%
Autre	0	0.00%

Solutions	Effectif Total	Effectif / Nb de réponses %
Augmentation fréquence TEC	49	30.25%
Création pistes cyclables sécurisées	121	74.69%
Amélioration infra stationnement vélo	120	74.07%
Mise en place navette universitaire	30	18.52%
Subvention abonnement TEC	2	1.23%
Augmentation places stationnements	24	14.81%
Plateforme de covoiturage	27	16.67%
Indifférent.e	3	1.85%
Autre	5	3.09%

Lecture : 89 réponses des répondant.es du campus Centre mentionnent la création de pistes cyclables sécurisées comme solution d'amélioration de la mobilité à l'UPEC. Cela correspond à 78,07% des réponses.

Pour le campus Centre : la création de pistes cyclables sécurisées et l'amélioration des infrastructures cyclables sont les deux réponses les plus mentionnées et dépassent le niveau global (respectivement 70 et 60%). Une forte demande autour du vélo semble exister dans ce campus.

Pour Henri Mondor : les stationnements et infrastructures vélos existants semblent un peu plus satisfaisantes, mais une demande forte de leur amélioration existe tout de même. Les places de stationnement voiture sont plus demandées (global 12,2%).

Pour Mail des Mèches : les stationnements et infrastructures vélos existants semblent un peu plus satisfaisantes, mais une demande forte de leur amélioration existe tout de même.

Une plus grande subvention de l'abonnement pour les transports en commun ne semble pas du tout intéresser les usager.es des trois campus. Ceux-ci paraissent également plus satisfait.es de la fréquence des transports (global 36,2%), les trois campus étant desservis par de nombreuses lignes de métro, bus et RER.

Annexe 2 : Les entretiens semi-directif

A) Grille d'entretien - Quels sont les leviers fi l'usage du vélo pour les trajets domicile fi campus pour les étudiants et professeurs de l'UPEC ?

L'usage du vélo

- Parlez-nous un peu de votre choix du vélo comme mode de transport (pourquoi ce choix et depuis quand ?).
- Quel est votre point de départ et votre destination quand vous vous rendez en vélo à l'UPEC ?
- Quel itinéraire empruntez-vous généralement ?
- Effectuez-vous des trajets à vélo entre les campus ?

Infrastructure

- Existe-t-il des voies cyclables sur votre trajet quotidien ?
- Trouvez-vous facilement une place pour stationner votre vélo ?
- Où le stationnez-vous ?
- Ces installations répondent-elles à vos besoins ?
- Où aimeriez-vous voir les stationnements ?
- Quels sont, selon vous, les points forts et les points faibles des infrastructures cyclables à l'UPEC ?

Expérience du trajet

- En revenant sur vos trajets en vélo au quotidien, comment décririez-vous votre expérience globale ? Agréable, stressante, ou autre ? Pourquoi ?
- Comment décririez-vous votre environnement direct sur ce trajet ? (exemples : pavillonnaire, espaces verts, routes bruyantes, etc.)
- Vous sentez-vous en sécurité en tant que cycliste ? Pourquoi et à quels endroits ressentez-vous le plus d'insécurité ?
- Comment se passe la cohabitation avec les autres modes de transport (voitures, piétons, etc.) sur votre trajet ?
- Avez-vous déjà été impliqué.e dans un accident ou une situation dangereuse en vous rendant à l'UPEC en vélo ? Si oui, que s'est-il passé ?

Solutions

- Connaissez-vous des actions ou initiatives déjà mises en place par l'UPEC pour

améliorer votre expérience en tant que cycliste ? Lesquelles ont été bénéfiques pour vous ?

- Quelles autres améliorations suggèreriez-vous pour faciliter et sécuriser vos trajets à vélo pour l'UPEC ?

Le profil du participant

- Quel est votre âge ?
- Quel est votre genre ?
- Quel est votre statut à l'UPEC ?
- Depuis quand êtes-vous à l'UPEC ?

B) Synthèse étudiant A :

L'étude de l'usage du vélo par les étudiants de l'Université Paris-Est Créteil permet de mieux comprendre les dynamiques qui influencent la mobilité durable au sein de cette institution. En réalisant un entretien avec une étudiante, il est apparu que les motivations et les freins sont multiples et parfois inattendus. Il est intéressant de noter que cette étudiante a choisi le vélo principalement pour sa rapidité et sa praticité. En discutant avec elle, on comprend que les autres moyens de transport comme le bus ou la marche ne répondent pas à ses besoins, et que la voiture n'était pas une option à cause de l'absence de permis. Finalement, le vélo s'imposait comme le choix évident pour des trajets rapides et courts.

En écoutant son récit, on remarque qu'elle apprécie la proximité des parkings à vélos et leur praticité. Cependant, la question de la sécurité revient souvent dans ses propos. Elle raconte une expérience marquante où son vélo a été volé, ce qui lui fait dire qu'il serait nécessaire d'améliorer les infrastructures existantes. Elle propose des solutions comme la création de locaux fermés, accessibles avec une carte, ou encore l'aménagement de parkings à vélos plus discrets et moins exposés. Ses réflexions sur la sécurité révèlent un besoin de structures plus protégées pour encourager la pratique du vélo.

L'absence de pistes cyclables sur son itinéraire quotidien est un autre point important qu'elle soulève. Elle explique qu'elle doit souvent rouler sur les trottoirs ou sur la chaussée, ce qui peut créer un sentiment d'insécurité. Pendant la période du Covid, des pistes cyclables temporaires avaient été mises en place, et elle les avait trouvées très utiles. Selon elle, ces aménagements rendent les trajets bien plus agréables et sécurisés. Cette expérience lui fait penser que des pistes cyclables permanentes seraient une amélioration significative.

Lorsqu'on parle de son expérience globale, elle décrit ses trajets comme agréables lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Cependant, elle souligne que les intempéries ou les matinées froides peuvent être dissuasives. Elle ajoute que son trajet simple et relativement court contribue à rendre l'expérience positive. Elle reconnaît aussi que l'effort physique demandé par le vélo peut être un frein dans certaines situations, surtout lorsqu'on n'est pas motivé.

En conclusion, cette étudiante illustre bien les enjeux liés à l'usage du vélo à l'UPEC. Ses propos montrent que si le vélo est choisi pour sa rapidité et sa praticité, il est nécessaire d'améliorer les infrastructures pour répondre aux besoins des cyclistes. La sécurité des installations et la présence de pistes cyclables semblent être des points clés pour encourager cette pratique. Ce retour d'expérience met aussi en évidence l'importance de considérer les aspects environnementaux et urbains pour créer un cadre favorable à la mobilité douce. Une étude plus large serait utile pour confirmer ces tendances et identifier des solutions adaptées aux besoins de tous les étudiants.

C) Synthèse étudiant B :

Dans cet entretien, plusieurs éléments significatifs émergent concernant les leviers et les freins à l'usage du vélo pour les trajets domicile-campus à l'UPEC. L'analyse met en lumière des aspects liés à la motivation personnelle, aux infrastructures, à la sécurité, et à l'expérience globale du cycliste.

Tout d'abord, l'entretien révèle que l'usage du vélo est avant tout motivé par des raisons personnelles et intrinsèques. L'étudiant souligne son intérêt pour le vélo, qu'il ne considère pas seulement comme un mode de transport, mais avant tout comme un moyen d'améliorer son bien-être physique et mental et une pratique sportive. Il mentionne également l'importance du vélo comme une alternative écologique et économique à d'autres modes de transport, notamment grâce à l'absence de frais de carburant. Cette combinaison d'arguments personnels, environnementaux et économiques constitue un levier puissant dans son choix du vélo.

Cependant, en écoutant l'étudiant et relisant l'entretien on se rend compte qu'il met également en évidence certains défis liés aux infrastructures, bien que certaines parties de son trajet soient bien équipées en pistes cyclables sécurisées, d'autres manquent cruellement d'aménagements adaptés. Par exemple, à Villeneuve-Saint-Georges, il explique que les pistes cyclables sont rares, et les trottoirs doivent souvent être partagés avec les piétons ou bien carrément qu'il doit se mettre sur la chaussée avec les automobilistes qui quelquefois lui procurent un sentiment d'insécurité vu la proximité des automobilistes et la vitesse avec laquelle ils roulent, ce qui complique la circulation. Ce manque de continuité dans les infrastructures cyclables crée des zones d'insécurité et peut décourager certains cyclistes potentiels. De plus, l'absence de pistes dédiées entre Val-de-Marne et le campus centre de l'UPEC est identifiée comme un point faible majeur, accentué par la densité des piétons et la cohabitation difficile avec d'autres usagers.

La question du stationnement des vélos est un autre aspect important abordé dans l'entretien. L'étudiant explique qu'il parvient généralement à trouver une place pour stationner son vélo, mais que cela devient plus difficile à certaines heures, notamment en milieu de journée, en raison de l'affluence donc. Il se dit satisfait des installations actuelles, qui protègent son vélo des vols et intempéries. Cependant, il propose des améliorations afin de renforcer la sécurité, comme la création de parkings fermés avec des grilles ou des portes sécurisées ou bien l'installation de caméras de surveillance. Ces suggestions montrent que, bien que les équipements actuels répondent en partie aux besoins, ils pourraient être optimisés afin d'encourager davantage l'usage du vélo.

En ce qui concerne la sécurité, il rapporte plusieurs expériences stressantes, comme des situations dangereuses impliquant des automobilistes qui ne mettent pas leur clignotant ou qui roulent trop vite et trop près de lui il ajoute les expériences notamment lorsqu'il traverse des rues où les voitures roulent sans respecter pas les règles de priorité ce qu'il lui confère d'être deux fois plus prudent. Ces incidents reflètent un problème de cohabitation entre les différents usager.es de la route et mettent en évidence la nécessité d'une sensibilisation accrue des conducteurs pour garantir la sécurité des cyclistes il propose donc une plus grande sensibilisation des conducteurs et d'accentuer les plaques de signalisation

Enfin, l'expérience globale de l'étudiant en tant que cycliste est contrastée. Bien qu'il trouve ses trajets agréables et apprécie les avantages écologiques et personnels du vélo, il reconnaît que certains aspects, comme la traversée de certaines zones ou l'interaction avec les automobilistes, nécessitent une vigilance constante. Néanmoins, il semble déterminé à utiliser le vélo comme mode de transport, ce qui témoigne de la force des motivations intrinsèques et des valeurs écologiques qui l'animent.

Un point crucial qui émerge également est l'impact des conditions météorologiques sur l'expérience cycliste. Il explique que si ses trajets sont globalement agréables, les intempéries, les matinées froides, ou la pluie peuvent constituer un frein important. Ces facteurs climatiques influencent directement sa motivation et rendent les trajets moins attrayants, même pour les cyclistes réguliers

D) Synthèse étudiant C :

Cet entretien a été réalisé avec un étudiant âgé de 48 ans afin de comprendre ses habitudes et perceptions concernant l'usage du vélo pour se déplacer à l'UPEC. Il utilise le vélo depuis longtemps, ayant fait ce choix pour sa rapidité et activité sportive. Dans le passé, le vélo était un moyen de déplacement bien plus rapide que les transports en commun. Aujourd'hui, le métro prend la même durée de temps. Ainsi, son usage du vélo pour les trajets domicile campus est déterminé par les conditions météorologiques ou par les grèves de transports. Il privilégie donc la notion de plaisir et de praticité lorsqu'il prend son vélo.

Son trajet étant long, les infrastructures cyclables sont variables tout au long. Le participant signale surtout une absence de pistes cyclables et un marché qui complique le trajet à proximité de son domicile, mais ensuite une continuité de voies cyclables est présente de Maison-Alfort jusqu'à Henri Mondor. Bien qu'il n'ait plus de pistes entre Henri-Mondor et Campus Centre, il dit pouvoir tranquillement partager la voie, estimant que les routes sont suffisamment larges et la vitesse des véhicules réduite. Une fois arrivé, il n'a pas de mal à stationner son vélo qu'il place généralement sous la dalle du Campus Centre. Néanmoins, il souligne que ce mode de stationnement très fréquenté est informel et souligne que l'intégration d'un stationnement dédié sous la dalle serait appréciée suite aux travaux.

L'expérience globale à vélo est décrite comme agréable, surtout aux alentours du campus. Les parties de son trajets plus éloignées deviennent moins plaisantes en raison de l'environnement urbain bâti plutôt monotone, malgré un passage par le bois de Vincennes. Il dit ne pas sentir d'insécurité, surtout grâce à son expérience, son équipement, et sa confiance dans ses capacités. Ainsi, il n'a jamais été impliqué dans une situation dangereuse ou d'accident. Il perçoit donc sa cohabitation avec les autres usager.es comme fluide, sans conflits majeurs.

Enfin, interrogé par les initiatives de l'UPEC liées au vélo, il affirme n'en connaître aucune. Ses recommandations sont surtout tournées vers les infrastructures, en proposant de créer des pistes là où il y a l'espace disponible le permettant, tel qu'entre Henri Mondor et Campus Centre. Ces aménagements pourraient encourager plus d'étudiants à choisir le vélo comme mode de déplacement.

E) Synthèse transcription professeur :

L'entretien met en lumière les pratiques cyclistes, les infrastructures disponibles et les initiatives mises en place à l'UPEC pour encourager l'usage du vélo. Ce professeur, un usager régulier de ce mode de transport depuis six ans, partage son expérience personnelle tout en adoptant une analyse critique et constructive.

L'une des motivations principales évoquées pour choisir le vélo réside dans sa praticité. Ce moyen de transport permet de gagner du temps tout en évitant les ruptures modales et les contraintes des transports en commun ou de la voiture. À cela s'ajoutent des raisons écologiques, avec une volonté de réduire son empreinte carbone. La flexibilité et la régularité des trajets à vélo, qui s'étendent sur une distance d'environ 10 km en 25 minutes, en font une solution adaptée aux besoins quotidiens.

Cependant, l'entretien souligne les nombreuses lacunes des infrastructures cyclables, notamment leur discontinuité. Si certaines portions de trajet disposent de pistes dédiées, elles restent insuffisantes, en particulier aux abords de l'UPEC. De plus, la signalétique, souvent absente ou mal adaptée, rend les intersections dangereuses pour les cyclistes, les automobilistes n'ayant pas toujours le réflexe de prêter attention à leur présence. Un autre frein réside dans l'éclairage nocturne, qui est souvent inadapté ou inexistant, augmentant ainsi les risques pour les cyclistes. Il a notamment parlé d'une expérience tragique où deux amis ont perdu la vie à cause d'un accident de vélo. Il est donc plus vigilant sur la route. Néanmoins, bien que contradictoire, il n'utilise pas de protection tel que le casque. Il avance que cela un « problème » ou en tout cas une habitude que sa génération possède.

En ce qui concerne les installations au sein de l'UPEC, elles ne répondent pas aux besoins des utilisateurs. Le campus manque cruellement de stationnements pour les vélos, sécurisés ou non. Cette absence d'infrastructures dissuade une adoption plus large du vélo comme moyen de transport. Bien que des initiatives existent, comme une prise en charge partielle des coûts de réparation pour les trajets réguliers à vélo, elles sont mal communiquées et donc sous-utilisées.

L'interlocuteur propose plusieurs pistes d'amélioration pour remédier à ces problèmes. Il suggère notamment de renforcer les infrastructures en créant davantage de stationnements, y compris des box sécurisés pour les vélos de valeur. Une meilleure collaboration avec la ville de Créteil est également recommandée, afin d'assurer une continuité des pistes cyclables menant au campus. D'autres initiatives, comme l'installation de douches et vestiaires pour les cyclistes, pourraient également être envisagées pour améliorer leur confort. Enfin, l'idée de nommer une personne dédiée au développement durable et aux mobilités douces à l'UPEC est avancée. Cette personne pourrait établir une feuille de route claire et mettre en œuvre des actions concrètes pour promouvoir le vélo sur le campus.

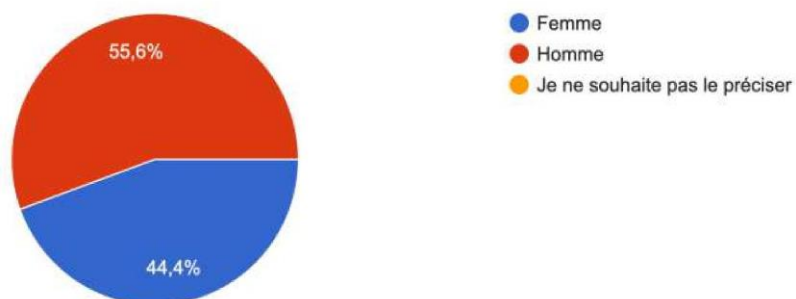
En conclusion, l'entretien met en évidence un potentiel largement inexploité pour favoriser l'usage du vélo à l'UPEC. Bien que les infrastructures soient inadaptées et les initiatives insuffisamment valorisées, des solutions concrètes existent. Leur mise en

place nécessitera toutefois une volonté politique et un engagement stratégique pour faire du vélo une alternative accessible et attractive pour tous.

Annexe 3 : Questionnaire sur les stationnements fournis aux employés de l'UPEC (Groupe teams Vélotaf)

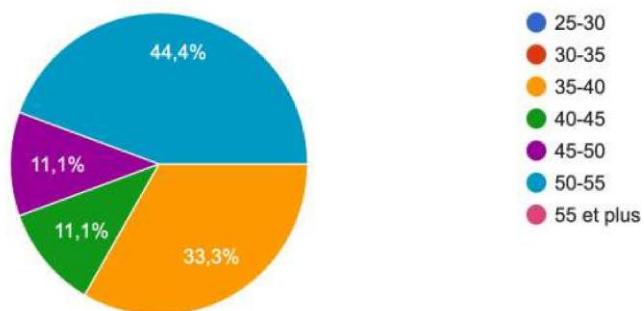
1) Comment vous identifiez-vous ?

9 réponses



2) À quelle tranche d'âge appartenez-vous ?

9 réponses



3) Si vous êtes salarié(e), quelle profession exercez-vous ?

9 réponses

Enseignant Chercheur

Ingénieure d'études

Pr de universités

enseignant-chercheur

Enseignant/Chercheur

Maitre de conférence

enseignant chercheur

Enseignant chercheur

Professeur

4) En tant qu'utilisateur ou utilisatrice du vélo, où garez-vous votre vélo le plus souvent ? (Adresse, numéro de bâtiment)

9 réponses

MSE

CMC MSE Dépôt du laboratoire au RDC fermé à clé

Sous la dalle au niveau du parking, sur les barrières jaunes au pied du bâtiment I

entre le bâtiment P et la MSE

Campus Centre (61 av du gal de Gaulle à Créteil) bâtiment P2

Dans mon bureau

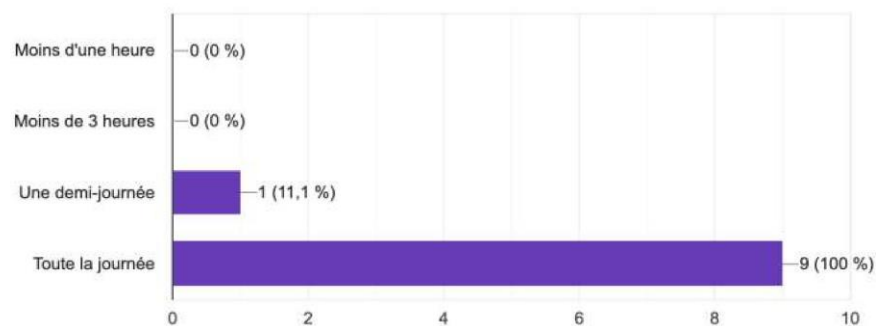
Devant le batiment MSE

Campus Centre, bâtiment P3, dans mon bureau?

Dans mon bureau batiment P2, Campus Centre

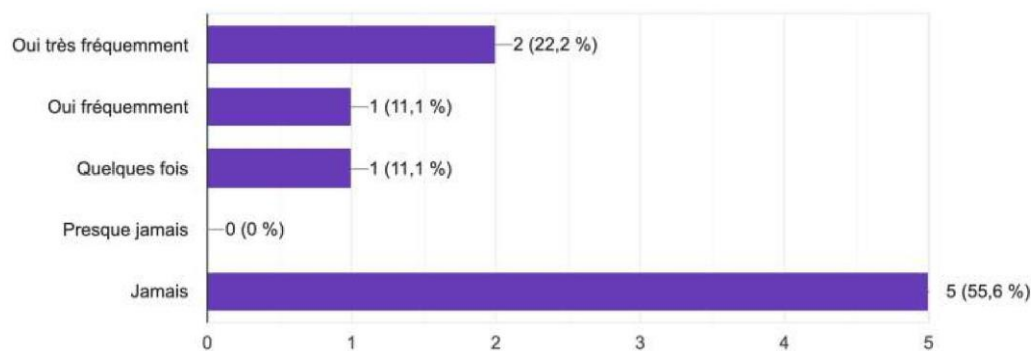
5) Combien de temps laissez-vous votre vélo à cet endroit en moyenne ?

9 réponses



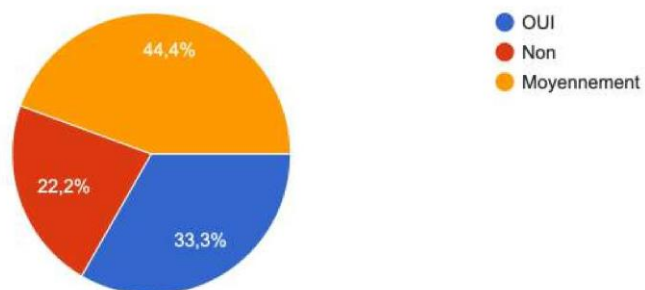
6) Avez-vous du mal à trouver une place de stationnement vélo libre ?

9 réponses



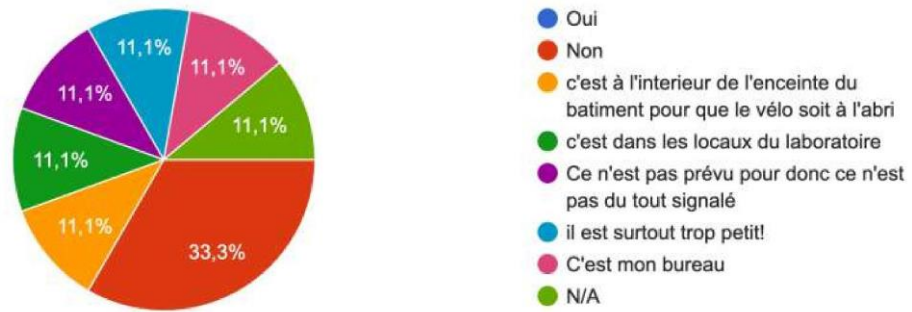
7) L'emplacement sur lequel vous garez votre vélo est-il facile d'accès (proximité avec des pistes cyclables, absence d'obstacles...) ?

9 réponses



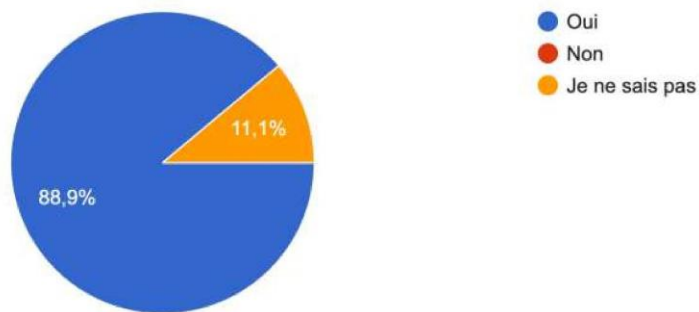
8) Cet emplacement est-il bien indiqué selon vous ? (Signalétique, vision)

9 réponses



9) En lien avec la question précédente, si l'emplacement n'est pas bien indiqué, selon vous serait-il pertinent d'installer de nouveaux stationnements ?

9 réponses



Bibliographie :

Emonot-Rossi, S. (s. d.). Atelier de réparation de vélo pour les personnels. Intranet UPEC. <https://intranet.u-pec.fr/upec-hebdo/atelier-de-reparation-de-velo-pour-les-personnels>

Label Employeur Pro-Vélo | objectif employeur Pro-Vélo. (2024, October 2). OEPV. <https://employeurprovelo.fr/le-label/le-label-employeur-pro-velo/>

Mignaton, J. (n.d.). Plan des campus de l'Université. UPEC. <https://u-pec.fr/fr/plans-d-acces>

Marcher et pédaler : les pratiques des Français. (n.d.). Données Et Études Statistiques Pour Le Changement Climatique, L'énergie, L'environnement, Le Logement, Et Les Transports. <https://statistiques.developpement-durable.gouv.fr/marcher-et-pedaler-les-pratiques-des-francais?list-chiffres=true>

Région Ile-de-France. (2023, August 14). Le vélo en Île-de-France. Région Île-de-France. <https://iledefrance.fr/franciliens-vivre-en-ile-de-france/me-deplacer/le-velo-en-ile-de-france>

Résultat de l'enquête sur la pratique du vélo en France en 2023 | Ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation Ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques Ministère du Logement et de la Rénovation urbaine. (n.d.). Ministère Du Partenariat Avec Les Territoires Et De La Décentralisation Ministère De La Transition Écologique, De L'Énergie, Du Climat Et De La Prévention Des Risques Ministère Du Logement Et De La Rénovation Urbaine. <https://ecologie.gouv.fr/actualites/resultat-lenquete-pratique-du-velo-france-2023>

Le vélo et la marche, des modes de déplacement vertueux et avantageux | Ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation Ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques Ministère du Logement et de la Rénovation urbaine. (n.d.). Ministère Du Partenariat Avec Les Territoires Et De La Décentralisation Ministère De La Transition Écologique, De L'Énergie, Du Climat Et De La Prévention Des Risques Ministère Du Logement Et De La Rénovation Urbaine. <https://ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/velo-marche-modes-deplacement-vertueux-avantageux>

Baromètre FUB : Palmarès. (n.d.). Baromètre FUB : Palmarès 2021. <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/12.97/48.78466/2.45469>

Region, L. P. (n.d.). En Île-de-France, début 2019, on compte 5835 km d'aménagements cyclables. Ces linéaires se répartissent de la façon suivante : 2 417 km à Paris et dans les départements de petite couronne et 3 418 km dans les territoires de grande couronne (voir la répartition par département sur le graphique ci-dessous). L'essentiel de ces réalisations se concentre dans les espaces urbanisés, en petite couronne et dans les polarités urbaines de grande couronne. En revanche, de nombreuses petites villes, bourgs, villages, sont dépourvus d'aménagements cyclables. L'Institut Paris Region.

<https://institutparisregion.fr/mobilite-et-transports/modes-actifs/territoires-cyclables/>

Mercier, E., Quétier-Parent, S., Lamotte, D., & Ipsos. (2023b). Les Européens et la conduite responsable. In Fondation VINCI Autoroutes, Fondation VINCI Autoroutes [Report; PDF]. https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2023-11/lpso_pour_la_Fondation_Vinci_Autoroutes_Barom%C3%A8tre_de_la_conduite_responsable_2023_Volet_Europe.pdf

Rapport annuel de performance d'établissement (RApet) 2022. (2019). In Université Paris Est Créteil (UPEC) (No. 1679990331701). Université Paris Est Créteil. https://www.upec.fr/medias/fichier/del-ca-presentation-du-rapet-2022_1679990331701-

[pdf# :~:text=En%20cinq%20ans%2C%20entre%202016,licence%20et%20660%20en%20DU I.](#)

Circulation à trottinette électrique, rollers ou skateboard. (2024, November 30). Service- Public.fr. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F308#:~:text=Vous%20pouvez%20circuler%20sur%20les%20pistes%20cyclables%20ou%20sur%20les,des%20opi%C3%A9tons%20et%20des%20cavaliers>

LDV Studio Urbain. (2021, November 23). Diagnostics urbains : quel renouveau - Demain la ville. Demain La Ville - Bouygues Immobilier. <https://www.demainlaville.com/diagnostics-urbains-quel->

[renouveau/# :~:text=Un%20diagnostic%20urbain%20se%20d%C3%A9finit,des%20personnes%2C%20les%20enjeux%20%C3%A9conomiques%2C](#)

Airparif. (2024). Bilan de la qualité de l'air en Île-de-France - 2023 : Résumé aux décideurs - avril 2024. Consulté le 22 décembre 2024, à l'adresse https://www.airparif.fr/sites/default/files/document_publication/Bilan%20QA%20IDF%202023%20-%20résumé%20aux%20décideurs.pdf

Climat de Créteil (94000) en 2023. (2023). Linternaute.com. <https://www.linternaute.com/voyage/climat/creteil/ville-94028#:~:text=Pluie%20%C3%A0%20Cr%C3%A9teil%20en%202023&text=La%20com m # une%20de%20Cr%C3%A9teil%20a%20connu%20739%20millim%C3%A8tres%20de%20 pluie,des%20villes%20les%20plus%20pluvieuses>

Collectif Cycliste 37. (2020, 12 novembre). Pourquoi il faut proscrire les supports de type pince-roues ou râteliers.

<https://www.cc37.org/pourquoi-il-faut-proscrire-les-soutiens-de-type-pince-roues-ou-ratelier/>

Conduire aux abords des chantiers. (s. d.). Sécurité Routière. Consulté le 2 janvier 2025, à l'adresse

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/chaque-situation-sa-conduite/conduire-sur-routes-specifiques/conduire-aux-abords-des-chantiers>

Feaver, C. (s. d.). *Les nids-de-poule : un risque pour les cyclistes*. Radio-Canada.

<https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/l-actuel/segments/entrevue/486370/nid-de-poule-cyclisme-urbain>

FUB. (2024). *GUIDE INSTALLER UN STATIONNEMENT VÉLO PRATIQUE ET SÉCURISÉ*.

Consulté le 9 janvier 2025, à l'adresse

https://employeurprovelo.fr/wp-content/uploads/2022/06/OEPV_Guide-stationnement_20220616_page.pdf

Île-de-France Mobilités. (2024). *Outils pour les collectivités et maîtres d'ouvrages*.

Consulté le 9 janvier 2025, à l'adresse

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/service-aux-collectivites>

IPSOS. (2024, 31 octobre). *Seuls 59 % des cyclistes réguliers français se sentent en sécurité sur la route*. Consulté le 12 novembre 2024, à l'adresse

<https://www.ipsos.com/fr-fr/seuls-59-des-cyclistes-reguliers-francais-se-sentent-en-securite-sur-la-route>

Jouannot, T. (2014). *Le vélo en ville : une pratique qui se développe, des freins à desserrer*. Dans *Cerema*. Consulté le 9 décembre 2024, à l'adresse

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/Le_velo_en_ville_cle1848a1.pdf

Les lumières de la ville. (2018, 3 décembre). *L'urbanisme de dalle, le pari d'une ville moderne*. Les Lumières de la Ville.

<https://lecycledurbanismedesciencespo2018.wordpress.com/2018/12/03/lurbanisme-de-dalle-le-pari-dune-ville-moderne/>

Lyon Campus. (2024). *Free Vélo'v : votre vélo gratuit ! - Lyon Campus*. (2024). Consulté le 4 janvier 2025, à l'adresse

<https://www.lyoncampus.com/actualites/detail/free-velov-votre-velo-gratuit#:~:text=Free%20v%C3%A9lo'v%20est%20un,en%20fonction%20des%20stocks%20disponibles>

Mobilité pour tous. (s. d.). France Mobilités. Consulté le 20 décembre 2024, à l'adresse

<https://www.francemobilites.fr/thematiques/mobilite-pour-tous>

Olivier. (2024, 29 septembre). *Le Vélib' arrive à Créteil (2 stations manquent à l'appel)*.

<https://partagetarue94.fr/2024/09/29/le-velib-arrive-enfin-a-creteil-2-stations-manquent-a-lappel/>

RATP. (2025, 9 janvier). *Je souhaite emprunter le réseau RATP avec mon vélo, est-ce possible ?* Consulté le 9 janvier 2025, à l'adresse

<https://www.ratp.fr/question/je-souhaite-emprunter-le-reseau-ratp-avec-mon-velo-est-ce-possible>

Stránský, V. (2017). Des quartiers de gare favorables aux modes actifs pour une mobilité régionale énergétiquement sobre. Point de vue d'acteur. *Flux*, N° 107(1), 74-90.

<https://doi.org/10.3917/flux1.107.0074>

Vélo & Territoires. (2019, 16 décembre). *Quels enjeux environnementaux pour les revêtements des aménagements cyclables ?* - Vélo & Territoires.

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/12/16/enjeux-environnementaux-revetements-amenagements-cyclables/> #

Glossaire :

La cyclabilité : désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pistes cyclables : Contrairement aux bandes cyclables sont isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

Bandes cyclables : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Vélo à Assistance Électrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs de déplacements donnés.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs modes de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Coupure urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Cédez-le-passage-cycliste : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Parkings vélos de type pinces-roues : Systèmes pouvant abîmer la roue avant surtout si le vélo est bousculé et ne sont pas adaptés à tous les vélos car toutes les roues ne rentrent pas.

Stationnements en arceaux : Aménagements peu coûteux et peu encombrant, pratique pour des stationnements de courte durée.

Aménagements cyclables : Dispositifs conçus pour faciliter et sécuriser la circulation des cyclistes.

Abri vélo : Structure couverte pour protéger les vélos stationnés.

Cheminements mixtes : Aussi appelé voie partagée, cheminement piétons ou encore trottoir cyclable, il s'agit de voies partagées entre piétons et cyclistes.

Table des illustrations :

Figure 1 : Tableau indiquant le nombre de stationnements vélo des différents campus de l'UPEC, Source : UPEC

*Figure 2 : Plan des sites UPEC en Île-de-France, mis à jour le 14 novembre 2024
Source : site internet de l'UPEC*

*Figure 3 : Localisation des trois campus de l'UPEC sélectionnés
Source : Atelier vélo, réalisé sur QGIS (OSM), 2025*

Figure 4 : Répartition des étudiants par site en 2020-2021, inscriptions premières uniquement, IFSI inclus.

Source : Apogée, Étudiants par site 2020/2021 au 15/01/2022

*Figure 5 : baromètre de la cyclabilité de Créteil
Source : (Baromètre FUB : Palmarès, N.d.-b)*

*Figure 6 : Escalier et rampe au niveau du 6 rue Ambroise Paré, novembre 2024
Source : Atelier Vélo*

Figure 7 : Le bâtiment MSE vu depuis le parking de l'avenue des Petites Haies, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 8 : La bibliothèque universitaire vue depuis le parking accessible depuis la rue Ambroise Paré, 2024

Source : Google Street View

*Figure 9 : accès au bâtiment P1 depuis la rue Pasteur Vallery-Radot, novembre 2024
Source : Atelier vélo*

*Figure 10 : stationnement saturé devant la MSE, décembre 2024
Source : Atelier vélo*

*Figure 11 : stationnement sous-occupé devant le bâtiment L1, 2024
Source : Atelier vélo*

*Figure 12 : Cyclistes devant circuler par les accès parkings voitures, décembre 2024
Source : Atelier vélo*

*Figure 13 : Présence quasi-invisible de quelques signalétiques cyclables, décembre 2024
Source : Atelier vélo*

Figure 14 : dalles cassées sur l'esplanade du mail des Mèches, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 15 : mail des Mèches près du bâtiment T1, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 16 : Large fissure du revêtement sur l'ensemble de la largeur du mail des Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 17 : Barrière dans le tunnel sous l'A86, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 18 : Zone partagée du Chemin des mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 19 : Piste cyclable du Chemin des Mèches présentant des obstacles, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 20 : Voie verte dans l'avenue des Petites Haies présentant des obstacles, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 21 : Piste cyclable étroite de l'avenue du Maréchal Foch en direction du Vert de Maison, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 22 : Végétation recouvrant la piste cyclable avenue du Maréchal Foch, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 23 : Stationnements sous la passerelle du mail des Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 24 : Un panneau de petite taille indiquant la cyclabilité du mail du Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 25 : Une cycliste obligée de descendre de son vélo pour pouvoir avancer sans entrer en collision avec les piétons, Avenue du Général de Gaulle, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 26 : Potentielle collision entre un cycliste et un automobiliste montrant la dangerosité des intersections sans signalétiques ou piste vélo (Rue Pasteur Vallery Radot, pont de la A86), novembre 2024.

Source : Atelier vélo

Figure 27 : Photographie montrant la dynamique entre la cohabitation automobile, piétonne et cycliste (Avenue du Général de Gaulles. Prise sur le pont à 150m campus Centre), Novembre 2024. Source : Atelier vélo

Figure 28 : La gare de Créteil Pompadour et ses différents accès, décembre 2013

Source : Wikipédia

Figure 29 : Carte des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité du campus Centre et ses environs, janvier 2025

Source : Atelier vélo

Figure 30 : UN stationnement sous occupé et utilisé par des deux-roues motorisés sous le bâtiment Mail des Mèches, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 31 : Panneau indiquant aux cyclistes de descendre de leur vélo à l'entrée de la station de métro, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 32 (gauche) et figure 33 (droite) : Stationnement abrité Île-de-France Mobilités à la sortie de la station Créteil-Université, novembre 2024 ; Stationnements NON-abrités et NON-occupés, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 34 : Escaliers menant à la passerelle Jean Gabin vue de la voie TVM, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 35 : Cycliste sur les allées piétonnes de la zone résidentielle, novembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 36 : Barrière d'accès au campus, contribuant à sa fermeture vis-à-vis de l'espace public

Source: Google Street View, Avril 2023

Figure 37 : Irrégularité au sol dû au système coulissant du portail d'accès, un obstacle à franchir à vélo, octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Figure 38 : Accès au second parking vélo depuis l'entrée étudiante, octobre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 39 : Accès à l'esplanade depuis le parking automobile, montrant les escaliers débouchant sur le second stationnement vélo, octobre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 40 : Stationnement informel sur l'esplanade à proximité du second parking vélo, octobre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 41 : Stationnement informel face à une occupation totale du parking vélo, octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Figure 42 : Contresens cyclable présent rue du Général Sarrail, n'étant que peu signalé. Octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Figure 43 : Piste cyclable sur le trottoir le long de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, octobre 2024.

Source : Atelier vélo

Figure 44 : Intersection du Pôle médical Champeval avec des figures vélos et un service vélo indiqué, Octobre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 45 : La rue du Général Sarrail, à caractère automobile et au détriment des cyclistes, octobre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 46 : Cohabitation vélos-voitures-trottinettes-camions le long du boulevard Baptiste Champeval sans tracé cyclable, décembre 2024

Source : Atelier vélo

Figure 47 : Carte des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité du campus Henri Mondor et ses environs, janvier 2025

Source : Atelier vélo

Figure 48 : Carte de synthèse des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité à l'échelle des trois campus choisis, janvier 2025

Source : Atelier vélo

Résumé exécutif :

Pour résumé, ce travail est une réponse à la commande suivante : Réaliser un état des lieux de la pratique du vélo et mobiliser une pluralité de données concernant les usages et les pratiques des étudiants et du personnel au sein de l'UPEC.

Notre commanditaire, l'Université Paris Est Créteil (UPEC), avait pour objectif d'encourager l'utilisation du vélo sur leurs campus.

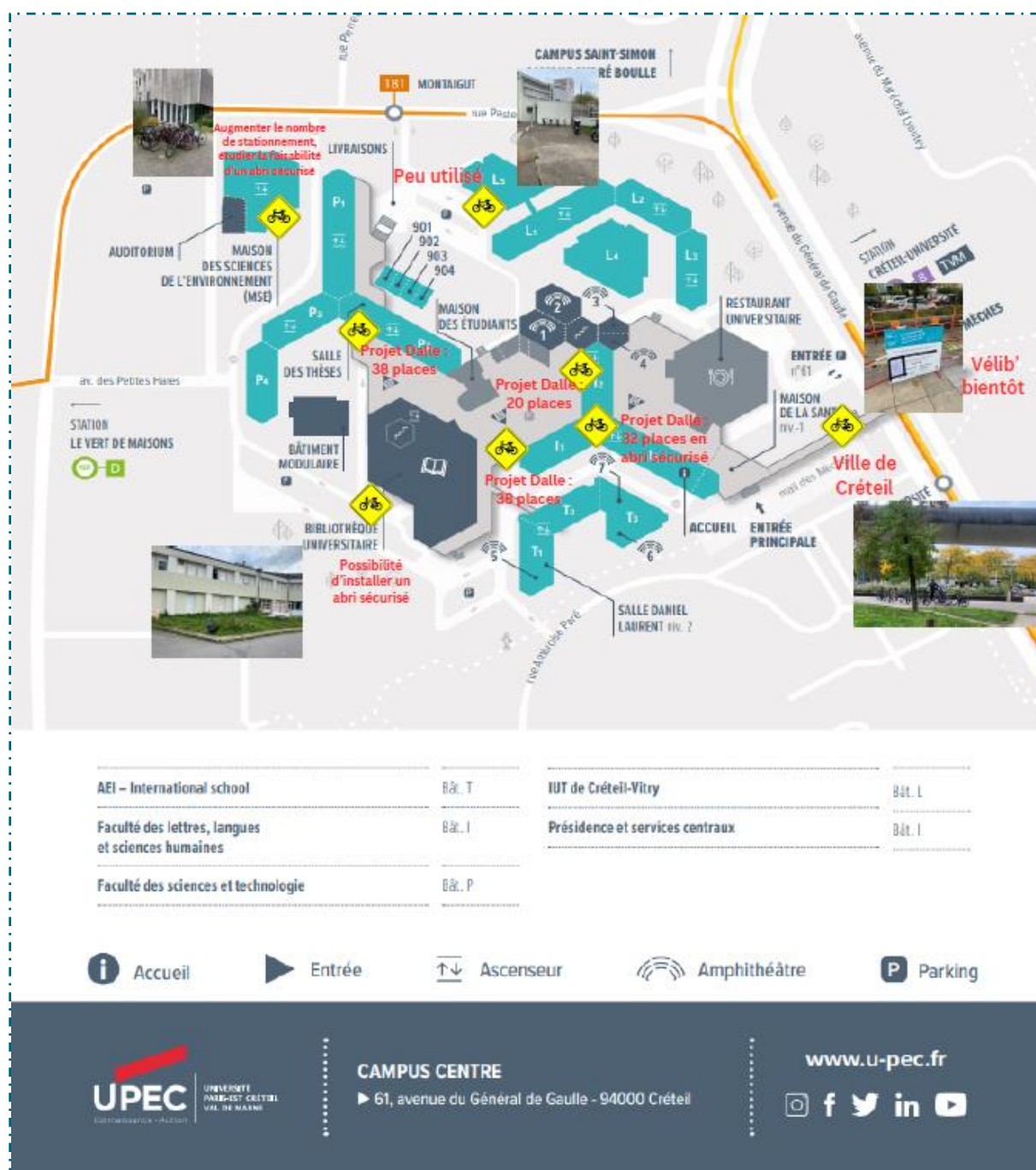
Nous avons donc problématisé notre approche de la manière suivante : Quels sont les freins et les leviers à l'utilisation du vélo chez les étudiant.es et employés de l'UPEC sur les campus Centre, Mail des Mèches, et Henri Mondor ?

Nous avons privilégié l'enquête par le terrain, à laquelle nous avons croisé des recherches bibliographiques, des entretiens et un questionnaire réalisé par notre atelier, ainsi que l'analyse de l'enquête mobilité réalisée par l'UPEC. Les trois campus, malgré des spécificités, présentent tous une faible cyclabilité en raison d'une insuffisance des infrastructures cyclables. Ce manque résulte en conflits d'usage importants, notamment avec les automobilistes autour des campus, avec les deux-roues motorisés sur les stationnements et avec les piétons à proximité des bâtiments. Les voiries dégradées résultent en un confort moindre, voire constituent un danger pour les cyclistes. Au sein des campus, de nombreux obstacles tels que des barrières et escaliers empêchent ou rendent plus difficile l'accès aux cyclistes barrières, plots, escaliers... Les parkings voiture sont très présents à proximité directe des campus et participent à créer un environnement peu sûr pour les usager.es du vélo.

Notre diagnostic s'est finalement écarté de la commande, mais cela résulte d'un parti-pris réfléchi. Alors qu'à l'origine, nous devions recueillir diverses données et représentations liées au vélo, nous avons constaté que les environs de l'UPEC se révèlent particulièrement hostiles à l'utilisation de ce mode. Face à cette réalité, nous avons choisi de concentrer nos efforts sur l'analyse des freins et des leviers susceptibles d'encourager ou d'entraver l'utilisation du vélo. Nous avons étudié les déterminants de la pratique cyclable pour déceler les atouts et faiblesses des aménagements cyclables de l'UPEC et de son environnement afin que l'université puisse aborder efficacement sa candidature au label ProVélo.

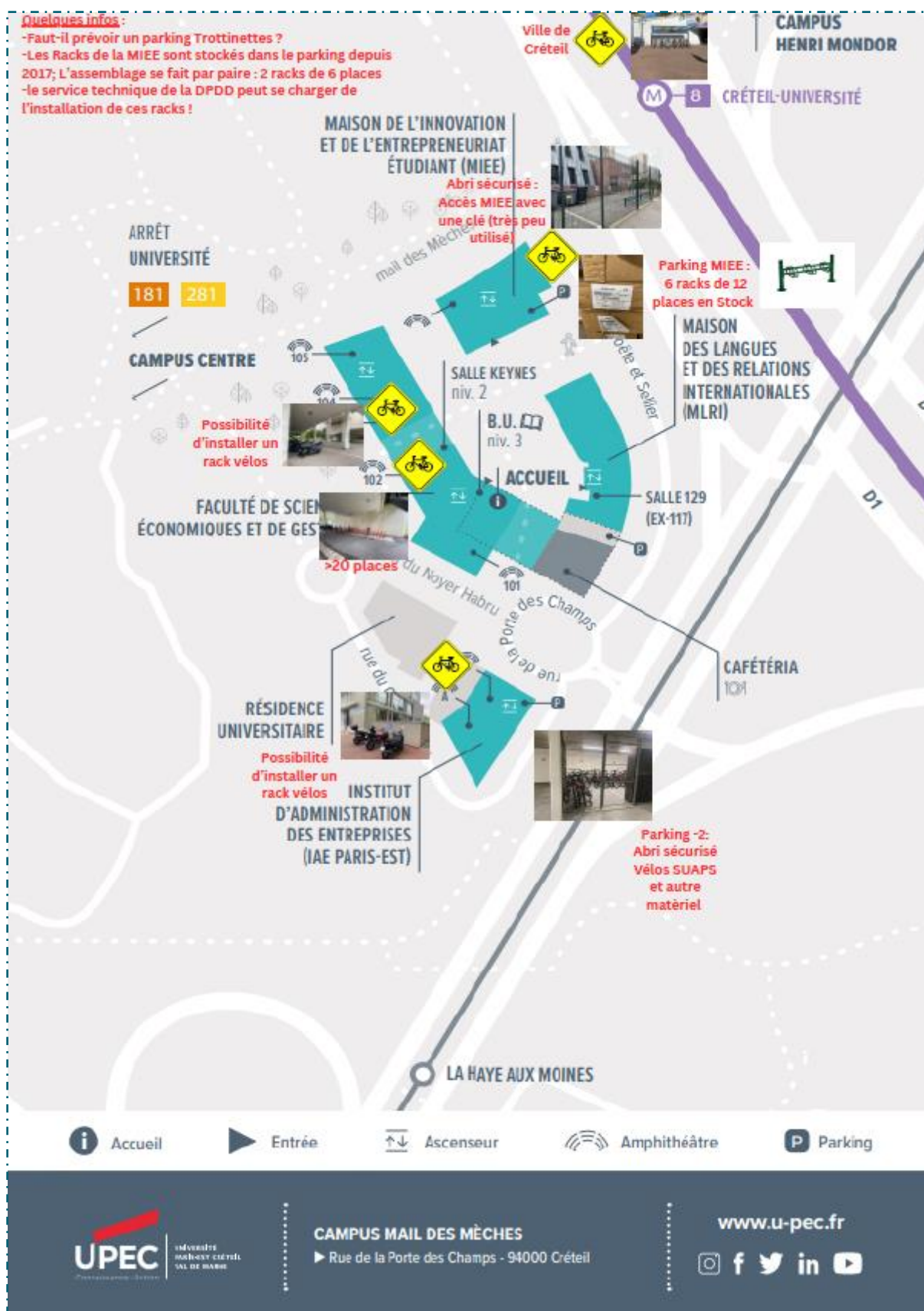
ANNEXE 3 – Inventaires* Campus x Cyclabilité du 15 Octobre 2024

*Inventaires réalisés avec la Direction du Patrimoine et du Développement Durable



Quelques infos :

- Faut-il prévoir un parking Trotinettes ?
- Les Racks de la MIEE sont stockés dans le parking depuis 2017; L'assemblage se fait par paire : 2 racks de 6 places
- le service technique de la DPDD peut se charger de l'installation de ces racks !







Ce programme a bénéficié d'une aide de l'État gérée par l'Agence Nationale de la Recherche au titre du programme d'Investissements d'avenir portant la référence «ANR-21-EXES-0009 »