

Le Conseil d'Administration de l'Université réuni en formation plénière le 11 avril 2025

DÉLIBÉRATION - CA-2025-RESSOURCES HUMAINES-29

RENDUE EXÉCUTOIRE LE :

22 AVR. 2025

Date de transmission :

22 AVR. 2025

Date de réception rectorat :

22 AVR. 2025

UNIVERSITÉ PARIS-EST CRÉTEIL VAL DE MARNE - UPEC
Direction des Affaires Juridiques et Générales
61, Avenue du Général de Gaulle
94010 CRÉTEIL Cedex
Tél. : 01.45.17.10.31

APPROUVANT LE PLAN DE MOBILITÉ DE L'UNIVERSITÉ

- VU le code de l'éducation ;
- VU les statuts de l'Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne (UPEC) approuvés par arrêté du ministre de l'éducation nationale en date du 14 novembre 1985, dans leur version issue des modifications approuvées en Conseil d'administration du 24 novembre 2023 ;
- VU la délibération du Conseil d'administration du 07 septembre 2022 par laquelle Monsieur Jean-Luc Dubois-Randé a été élu à la présidence de l'Université Paris-Est Créteil (UPEC) Val-de-Marne ;
- VU les documents présentés en conseil d'administration et adossés à la présente délibération ;

Après en avoir délibéré, le Conseil d'administration de l'Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne (UPEC), réuni le 11 avril 2025 en formation plénière décide :

ARTICLE 1 :

D'APPROUVER le plan de mobilité de l'université tel que défini dans les documents annexés à la présente délibération.

ARTICLE 4 :

La présente délibération sera transmise au Recteur Chancelier des Universités. Elle sera publiée conformément aux dispositions relatives à la publication des actes à caractère réglementaire de l'Université Paris-Est Créteil (UPEC) Val-de-Marne.

La Directrice générale des services et l'Agente comptable sont en charge d'exécuter la présente délibération.

Fait à Créteil, le 11 avril 2025

Le Vice-Président du Conseil d'Administration



Amilcar BERNARDINO

Le Président de l'Université



Jean-Luc DUBOIS-RANDÉ

DÉLIBÉRATION

Le Conseil d'Administration de l'Université réuni en formation plénière le 11 avril 2025

Nombre de membres constituant le conseil : 33	DÉCOMPTE DES VOIX
Nombre de membres en exercice : 32	Votants : 26
Quorum : 17	Votes exprimés : 26
Membres présents : 19	Pour : 26
Membres représentés : 7	Contre : 0
Total des membres présents et représentés : 26	Abstention : 0

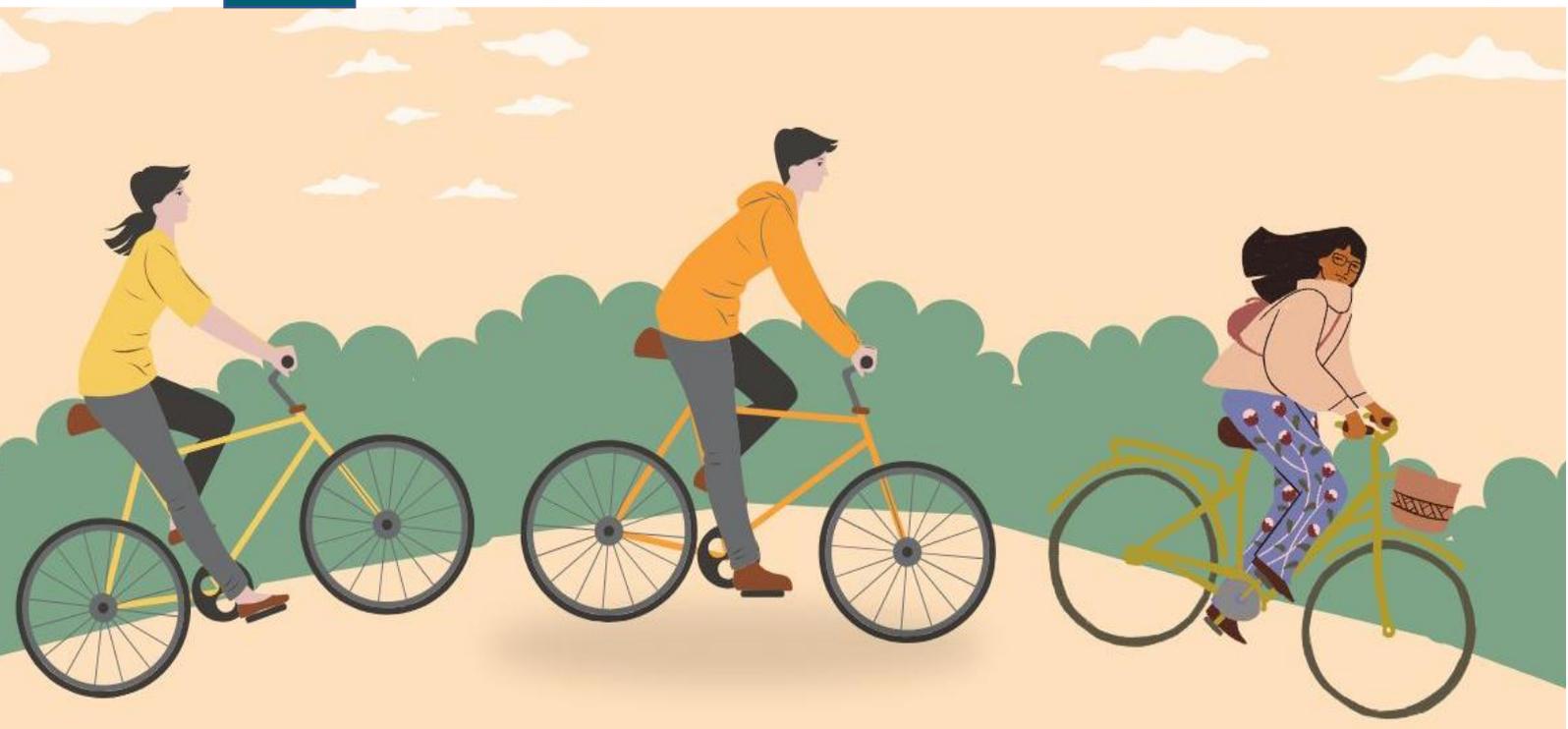
Modalités de recours : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa transmission au Recteur d'académie.

PLAN DE MOBILITÉ

UNIVERSITÉ PARIS-EST CRÉTEIL

Mars 2025





I. Introduction.....	03
II. Contexte.....	04
III. État des lieux : Grands enseignements.....	05
IV. Analyse de l'enquête mobilité et Fiche Action.....	15
- Les Transports.....	16
- Le Vélo.....	19
- La Flotte interne.....	22
- Le Covoiturage.....	23
- Le Report Modal.....	24
V. Mémos Récapitulatifs.....	26
VI. Annexes.....	32

I. INTRODUCTION

Avec 14 facultés, écoles et instituts, 1 observatoire et 32 laboratoires de recherche, l'UPEC est présente dans tous les domaines de la connaissance depuis 1970, et forme chaque année plus de 42 000 étudiants et actifs de tous les âges.

Acteur majeur de la diffusion de la culture académique, scientifique et technologique, l'établissement dispense plus de 500 parcours de formations dans toutes les disciplines, du BUT au doctorat.

L'UPEC offre un accompagnement personnalisé de toutes les réussites, grâce à des parcours de formation initiale, continue ou en apprentissage, et des actions en faveur de l'entrepreneuriat.

Université engagée, l'UPEC **pense et répond aux défis de la transformation sociale et environnementale** en promouvant les excellences et plus de justice sociale. Elle a construit son projet d'établissement autour de six axes stratégiques de développement interdisciplinaires, en formation et en recherche.



VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE EN 2050

Les accords de Paris visent à limiter le réchauffement climatique pour limiter l'augmentation de la température à 1.5°C d'ici la fin du siècle. Cela se traduit concrètement par l'objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, c'est-à-dire, un équilibre mondial entre les émissions émises et les émissions capturées par les puits de carbone.

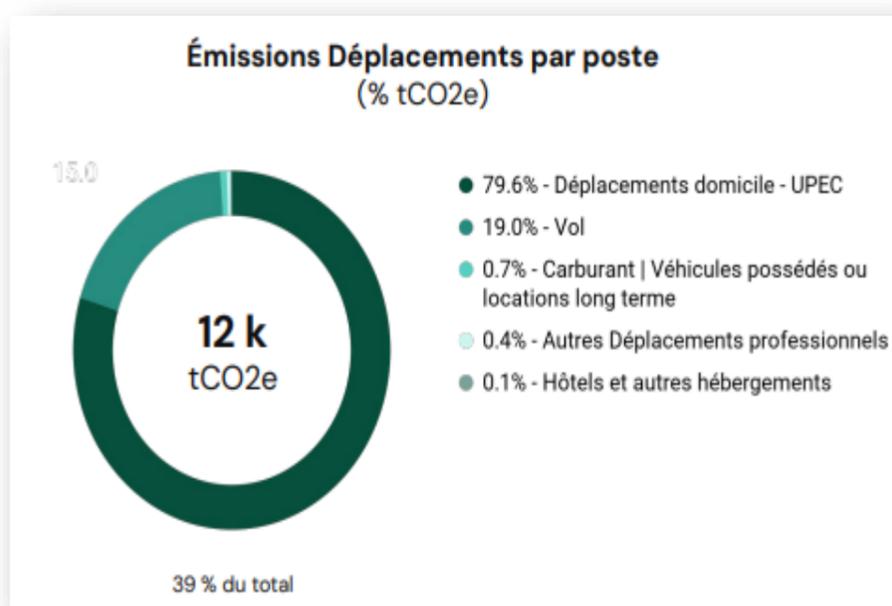
Dans ce contexte l'UPEC a réalisé un inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'université, sur les émissions de l'année 2022. Ce bilan est une première étape essentielle à l'élaboration d'une stratégie bas carbone. *Source : upec.fr*

A l'UPEC, les **principales émissions de CO₂** sont liées **aux déplacements** (38,7% du Total).

Zoom sur les déplacements : la mobilité constitue la principale source d'émissions de gaz à effet de serre dans le bilan carbone global. Elle englobe les déplacements domicile-UPEC des personnels et étudiants, mais aussi les déplacements professionnels, notamment effectués en voitures, transports en communs et avions. Ces déplacements représentent ainsi 12 000 tonnes eCO₂, ce qui équivaut à 38,7% du bilan carbone total.

Elle englobe à la fois les émissions directes de combustion de carburant et les émissions indirectes liées à la production et à la distribution de carburants ; ainsi qu'à la fabrication de l'infrastructure et des véhicules utilisés. Les émissions liées aux déplacements et aux trajets peuvent varier en fonction de facteurs tels que la distance parcourue, le mode de transport utilisé et l'efficacité énergétique des véhicules.

Ces chiffres soulignent **la nécessité pour l'université d'adopter un plan de mobilité, qui appuierait la baisse des émissions sur ces domaines.**



Bien que le Plan de Mobilité demeure une obligation pour les salariés, l'Université a choisi d'élargir son approche en intégrant, autant que possible, les déplacements des étudiants dans ses réflexions et actions.

Par ailleurs, un Schéma Directeur Développement Durable & Responsabilité Sociétale a été adopté à l'automne 2024. En cohérence avec ce cadre stratégique, le Plan de Mobilité vient le compléter afin d'encourager des pratiques de déplacement plus respectueuses de l'environnement au sein de l'établissement.

Un Plan de Mobilité vise à optimiser l'ensemble des trajets liés aux activités d'un établissement, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail, des trajets professionnels ou encore des déplacements des usagers et partenaires extérieurs. Il s'attache notamment à promouvoir des alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Depuis la mise en application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 (LOI n° 2019-1428), les établissements comptant au moins 50 salariés sur un même site situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilité. L'UPEC s'est positionnée comme l'une des premières universités françaises à déployer un Plan de Déplacements en 2014.

Les déplacements quotidiens, qu'ils concernent les trajets domicile-UPEC ou les déplacements inter-sites dans le cadre des activités professionnelles et académiques, génèrent d'importants flux. Cependant, l'accessibilité à certains sites reste problématique en raison de la saturation des espaces de stationnement, tant au sein de l'université que sur la voie publique. Cette situation entraîne des pertes de temps, des retards, des difficultés organisationnelles, ainsi qu'une

augmentation de la pollution et de la consommation d'espace. Il est donc essentiel de mettre en place des solutions facilitant les déplacements des personnels et des étudiants, en prenant en compte les cinq enjeux clés définis par le législateur :

- **Social** : Améliorer l'accessibilité des campus, y compris pour les personnes à mobilité réduite, informer sur les alternatives de transport et encourager le covoiturage.
- **Économique** : Réduire les coûts liés aux déplacements pour les étudiants et le personnel.
- **Environnemental** : Diminuer les émissions de gaz à effet de serre, limiter l'empreinte carbone et favoriser la transition énergétique.
- **Managérial** : Engager l'ensemble de la communauté universitaire autour d'un projet fédérateur.
- **Citoyen** : Contribuer aux politiques de mobilité urbaine et sensibiliser à des solutions de transport plus durables.

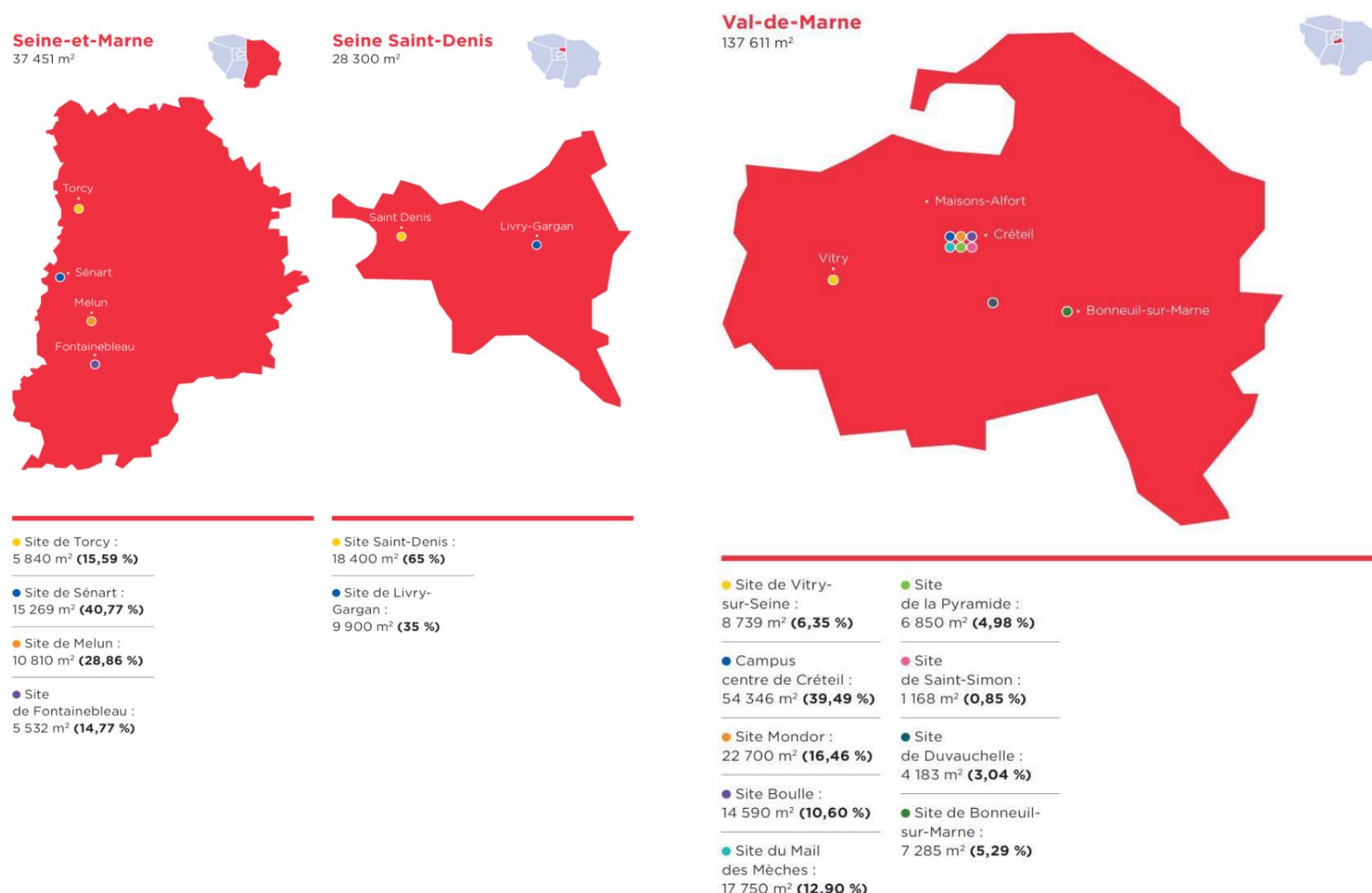
L'objectif principal du Plan de Mobilité est d'inciter la communauté universitaire à privilégier les modes de transport alternatifs (transports en commun, vélo, marche, covoiturage...) afin de limiter l'usage individuel de la voiture. Pour cela, plusieurs actions sont mises en place :

- **Sensibilisation** à la mobilité durable via des campagnes de communication.
- **Gestion et optimisation des espaces de stationnement.**
- **Amélioration** de l'accessibilité des sites pour tous les usagers.
- **Renforcement** des connexions avec les transports en commun à travers la mise en place de liaisons adaptées.
- **Promotion** des alternatives à la voiture individuelle par des actions d'information et de communication (brochures, site web, événements, etc.).

Grâce à ces initiatives, l'UPEC ambitionne d'améliorer la qualité des déplacements de sa communauté tout en réduisant son impact environnemental.

II. CONTEXTE

La localisation multisite de l'université, implantée dans trois départements, montre l'étendue du périmètre géographique couvert par l'établissement, notamment pour ses activités d'enseignement. *Source : UPEC_ rapport d'activité 2013*



On observe une prépondérance du Val-de-Marne et plus particulièrement de la commune de Créteil dans l'ensemble des implantations avec 6 sites représentant 59% du patrimoine bâti de l'université et plus de 80% des effectifs étudiants. Les directions administratives de l'université sont quant à elles localisées exclusivement sur la commune de Créteil.

L'Université Paris-Est Créteil, disposant d'un parc immobilier bâti de 46 bâtiments d'une SHON (Surface Hors Œuvre nette) de 209 823 m².

L'UPEC comptabilise, pour l'année universitaire 2023-2024, 42000 étudiants. Le nombre d'étudiants à l'UPEC est en constante augmentation ces dernières années, avec une moyenne d'environ 1000 étudiants par an.

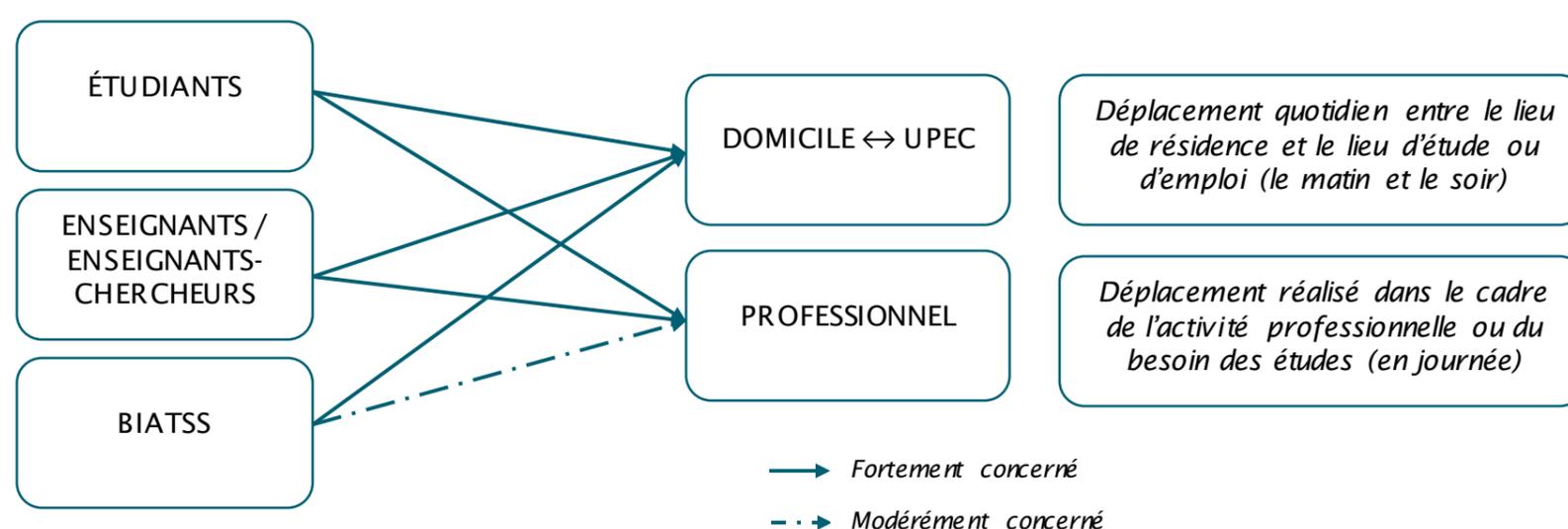
Les surfaces dédiées à l'enseignement, soit 110 203 m², représentant 52 % de la SHON totale des fonctions d'usage des bâtiments de l'UPEC, comptabilisent 45 Amphithéâtres et 452 salles banalisées.

Différents publics se côtoient et se déplacent pour des motifs variés :

L'UPEC est la 5^{ème} Université en poids de population étudiante en Ile-de-France, avec plus de 42 000 étudiants par année d'enseignement (référence année 2023-2024) : [Les établissements d'enseignement supérieur et les organismes de recherche en Île-de-France | enseignementsup-recherche.gouv.fr](https://enseignementsup-recherche.gouv.fr)

Outre la population étudiante, sont également présents sur les différents sites, plusieurs catégories de personnels et de collaborateurs de l'université : techniciens, enseignants, enseignants-chercheurs, chercheurs, intervenants extérieurs, personnels hébergés (rattachés aux grands organismes de recherche).

Tous ces publics, réunis en deux grandes catégories, étudiants et personnels, sont étudiés dans le cadre du Plan de Mobilité. Les deux catégories sont fondées sur un constat de besoins et de comportements de mobilité qui diffèrent.



III. ÉTAT DES LIEUX : GRANDS ENSEIGNEMENTS

Les grands enseignements de l'état des lieux par le croisement entre les trois piliers de la mobilité, l'offre, la demande et l'usage :

Une offre d'accessibilité historiquement très orientée vers la voiture pour la plupart des sites, même si des offres alternatives crédibles en transports collectifs existent :

L'offre correspond aux **moyens d'accès** dont disposent les différents publics pour se rendre sur le site d'étude ou d'emploi, cela depuis leur domicile ou depuis un autre lieu dans le cadre d'un déplacement professionnel. Il s'agit également de **l'offre d'équipements** à disposition sur site pour l'accueil des usagers par modes (stationnement notamment) et pour limiter leurs besoins de déplacements pendant leur présence sur site (exemples : équipements de restauration du midi, hébergement sur place, outils de visio-conférence...).

L'approche proposée est dans un premier temps strictement modal puis croisée dans un second temps avec la demande de déplacement (correspond au besoin de déplacement entre le domicile et l'établissement), et avec la pratique observée (recueillie dans le cadre de l'enquête mobilité réalisée auprès des étudiants et des personnels).

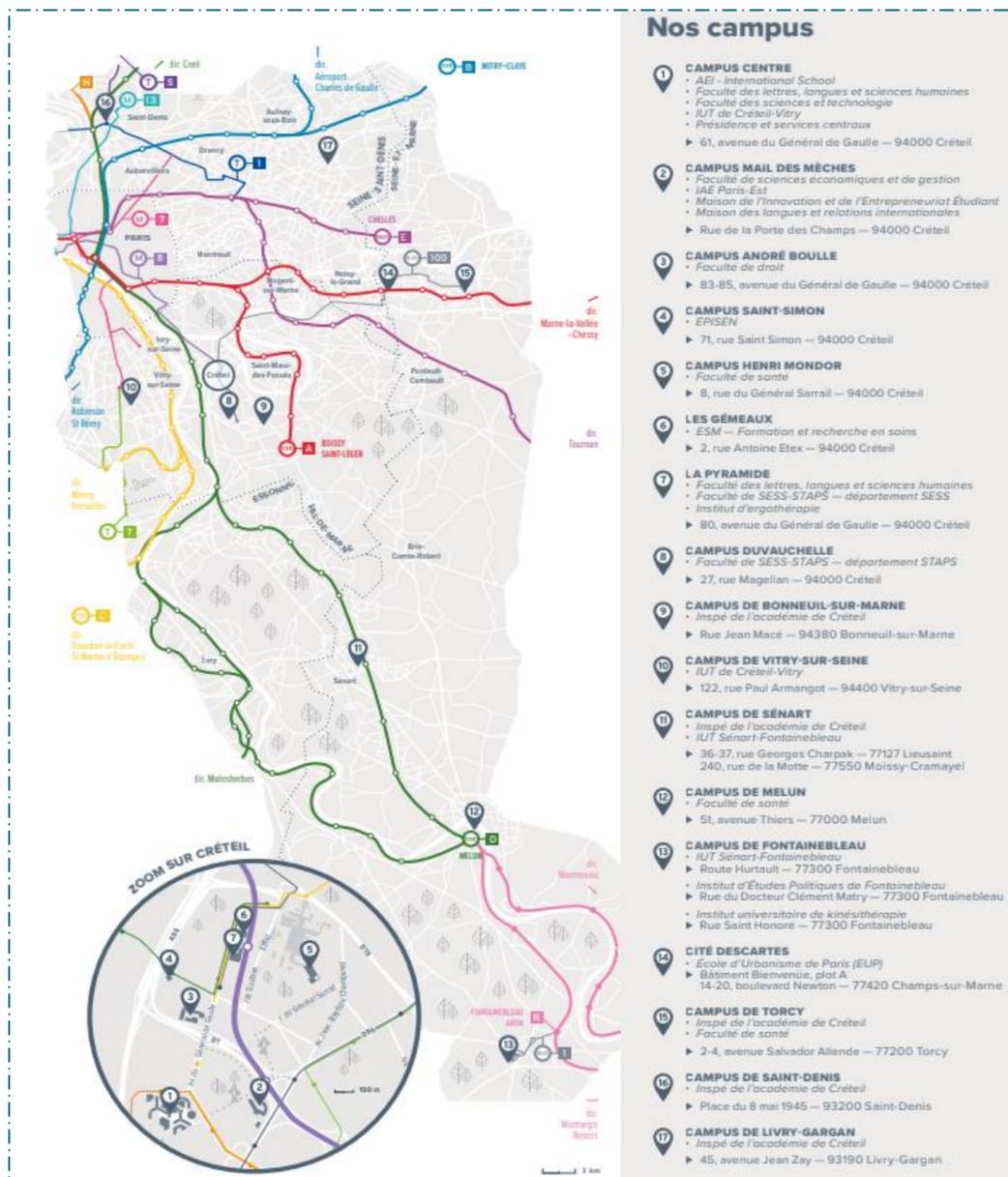
Un accès en voiture efficace :

L'ensemble des sites est desservi par les grandes infrastructures routières et autoroutières d'Île-de-France (A5, Francilienne pour le site de Sénart, A4, A86 et réseau de départementales pour les sites de Créteil, Bonneuil, Vitry, etc.). Si des problèmes d'encombrements des infrastructures autoroutières sont enregistrés à l'échelle régionale, à l'échelle locale, sur les communes concernées, le trafic reste dense mais n'engendre pas de rallongements significatifs de temps de trajet.

Un accès en mode de transports collectifs lourds inégal selon les sites :

Les transports collectifs lourds (Train, RER, métro, tramway) permettent d'assurer les relations des sites avec Paris principalement et avec les communes concernées par la desserte (arrêts proposés sur l'itinéraire RER, Métro...) secondairement. À l'opposé de la desserte en infrastructure routière, tous les sites ne sont pas desservis par un mode de transport collectif lourd : c'est notamment le cas des sites de Livry-Gargan, et de Bonneuil qui ne disposent pas de desserte de ce type, cependant on observe une large offre de Bus.

Si les liaisons avec Paris sont efficaces en termes de desserte proposée (nonobstant les perturbations de trafic du réseau francilien), elles permettent difficilement les liaisons de périphérie à périphérie. *Source : upec.fr*



Une offre en transports collectifs routiers dense :

La plupart des sites sont bien desservis par l'offre de bus qui propose des rabattements vers les grands pôles de transport tels que les gares RER ou qui offrent, en termes de vitesse commerciale, une alternative efficace aux transports collectifs non routiers, notamment pour des relations de banlieue à banlieue (TVM pour les sites de Créteil, TZEN pour le site de Sénart, T7 pour le site de Vitry). L'ensemble des sites est desservi directement ou à proximité à minima de 4 lignes de bus différentes.

Sites	Campus	Effectif étudiant	Effectif personnel	Commune, département	Infrastructure routière	Transport collectif (Train, RER, Tramway, Métro, Bus)	Parking Vélos IDF Mobilités	Parking Vélo UPEC
Créteil	Campus Centre			Créteil, Val de Marne	A86 D1 D86	RER D - arrêts Vert de Maison et Créteil Pompadour Métro 8 - arrêt Créteil-Université Tvm - arrêts Créteil Université et la Haye aux Moines Bus N°23 Bus N°181 Bus N°281 Bus N°317 Bus N°430	80	30
	Mail des mèches							30
	Mondor							32
	André Boule							15
	Pyramide							6
	Socrate / Métroscop							6

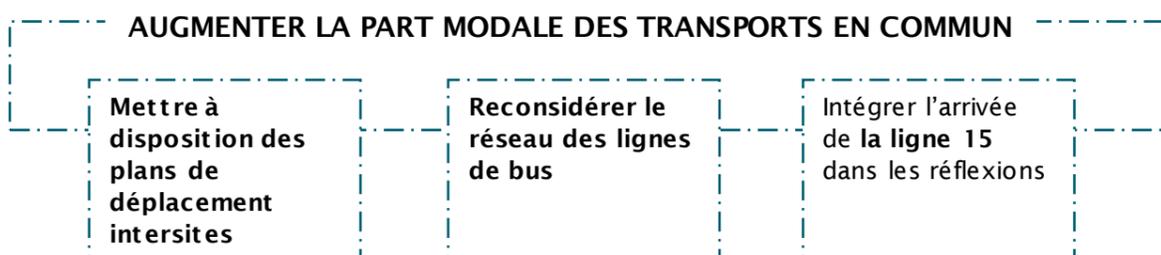
						Bus N°181 Bus N°217 Bus N°281 Bus N°429 Bus N°430 Bus N°450		
	Duvauchelle				D1 D102 N406	Métro 8 - arrêts Préfecture et Pointe du Lac Bus N°23 Bus N°117 Bus N°393 Bus N°428	42	62
Sénart	Lieusaint- Moissy Cramayel			Sénart, Seine et Marne	A5a D402 D57 D1402	RER D - arrêt Lieusaint- Moissy TZEN1 - arrêt Université Bus N°EX16 Bus N°18E Bus N°3204 Bus N°3703 Bus N°3704 Bus N°3714 Bus N°3722 Bus N°3723 Bus N°3724 Bus N°3725 Bus N°3726 Bus N°3727 Bus N°3751 Bus N°3752 Bus N°3755 Bus N°3771 Bus N°7715 Bus N°7716	200	24
Vitry-sur- Seine	Domaine Chérioux			Vitry-sur- Seine, Val de Mame	A86 D7	Tramway 7 - arrêt Moulin vert Bus N°V2 Bus N°132 Bus N°162 Bus N°183 Bus N°185 Bus N°192		12
Bonneuil-sur- Mame				Bonneuil-sur- Mame, Val de Mame	N406 D1 D19	Bus N°104 Bus N°117 Bus N°393 Bus N°428	24	20
Torcy				Torcy, Seine et Mame	A104 D128 D199	RER A - arrêt Torcy Bus N°18E Bus N°19EX Bus N°100 Bus N°211 Bus N°220 Bus N°421 Bus N°2225 Bus N°2290	146	25
Saint-Denis				Saint-Denis, Seine-Saint- Denis	D24 D29 N1 N214	Métro 13 - arrêt Basilique de Saint-Denis RER D - arrêt Saint-Denis Transilien H - arrêt Saint- Denis Tramway 1 et Tramway 5 - arrêt Marché de Saint-Denis Bus N°168 Bus N°253 Bus N°255	122	12
Livry-Gargan				Livry, Seine- Saint-Denis	N3 D116 D970	Bus N°EX100 Bus N°147 Bus N°234 Bus N°605 Bus N°613 Bus N°623		34

Fontainebleau	IUT			Fontainebleau, Seine et Marne	D152 D607	Bus °2128 Transilien R - arrêt		
	IEP				D417 D606	Fontainebleau-Avon Bus N°34 Bus N°3401 Bus N°3404 Bus N°3421 Bus N°3438 Bus N°3454	140	
Cité Descartes	Bâtiment Bienvenue, plot A			Champs-sur-Marne, Seine et Marne	A4 N370 D51 D199	RER A - arrêt Noisy-le-Champs Bus N°100 Bus N°212 Bus N°213 Bus N°310 Bus N°320	32	
Melun				Melun, Seine et Marne	D606	RER D - arrêt Melun Transilien R - arrêt Melun Bus N°18E Bus N°34 Bus N°3424 Bus N°3429 Bus N°3604		

Choix d'orientation pour le plan de mobilité :

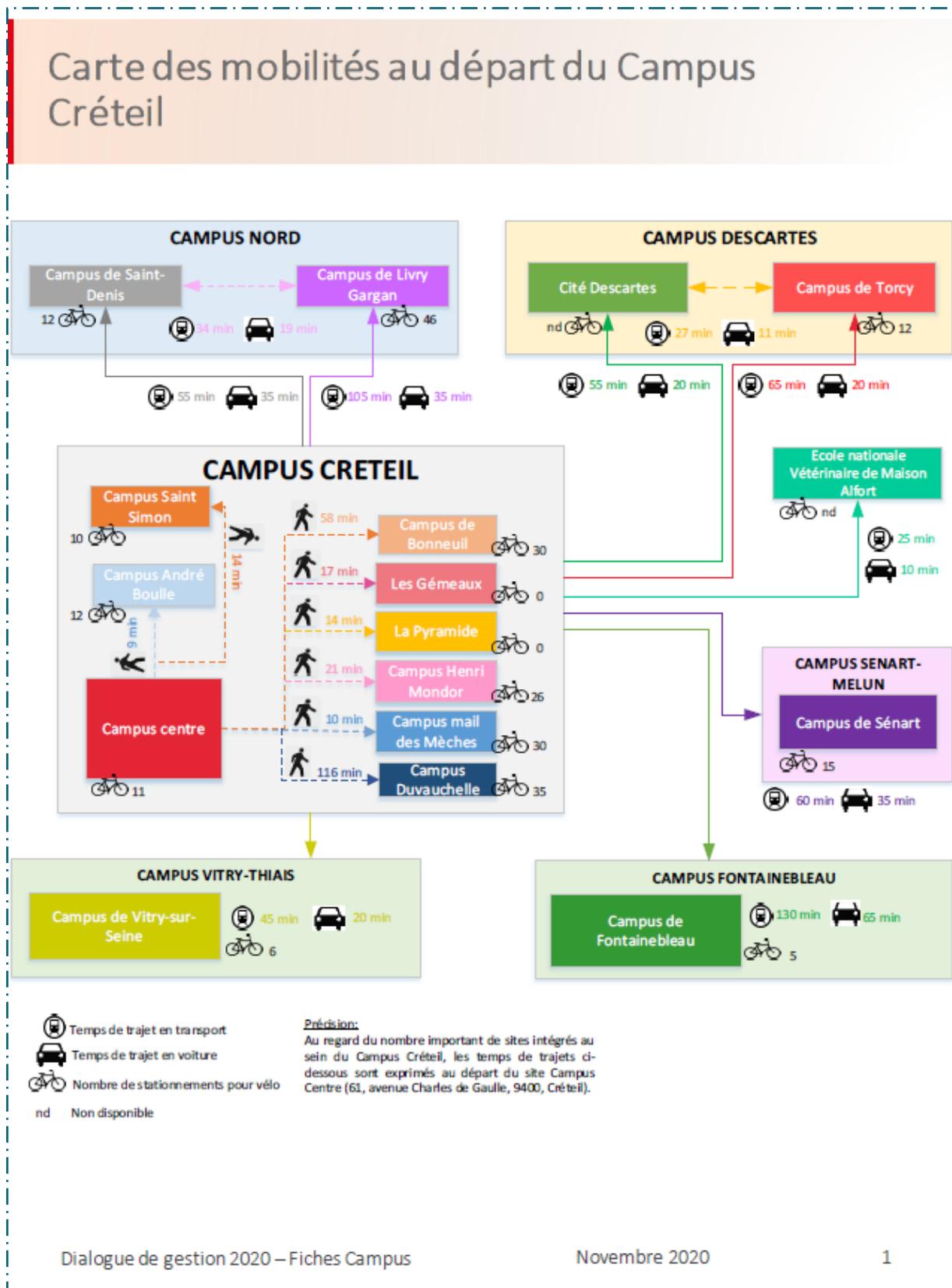
Les objectifs du Plan de Mobilité sont définis autour de 3 grandes orientations qui guident l'ensemble des actions :

- Orientation 1 : Réduire le taux de recours à la voiture individuelle
- Orientation 2 : Favoriser le recours aux transports en commun
- Orientation 3 : Développer le recours à la mobilité douce

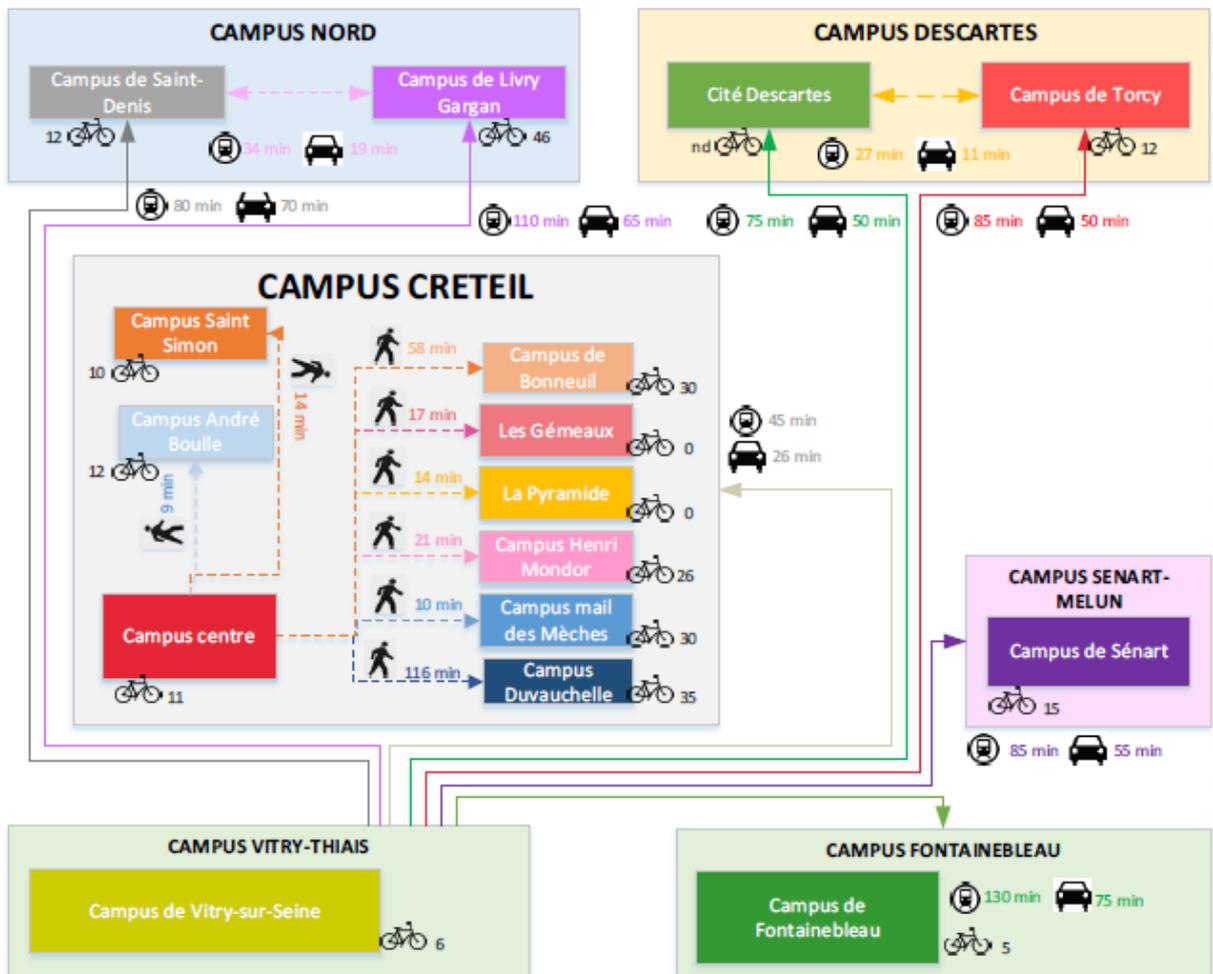


Cartes des mobilités au départ de chaque campus :

Source : Dialogue de gestion 2020 – Fiches campus – Novembre 2020

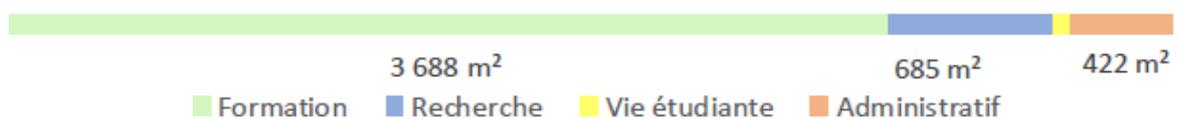


Carte des mobilités au départ du Campus Vitry-Thiais

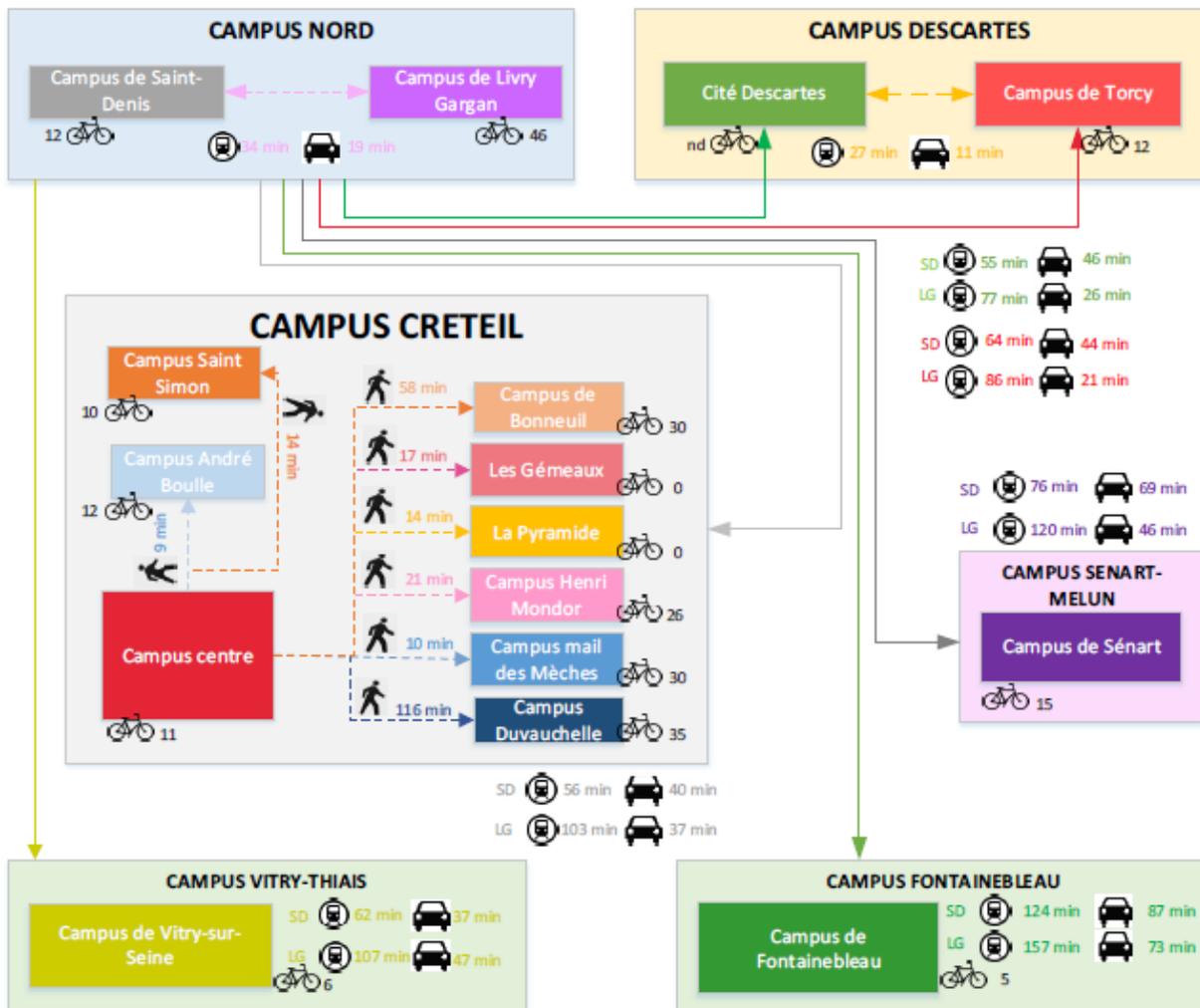


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible

Répartition des surfaces Campus Vitry-Thiais du campus par affectation 71 m²



Carte des mobilités au départ du Campus Nord

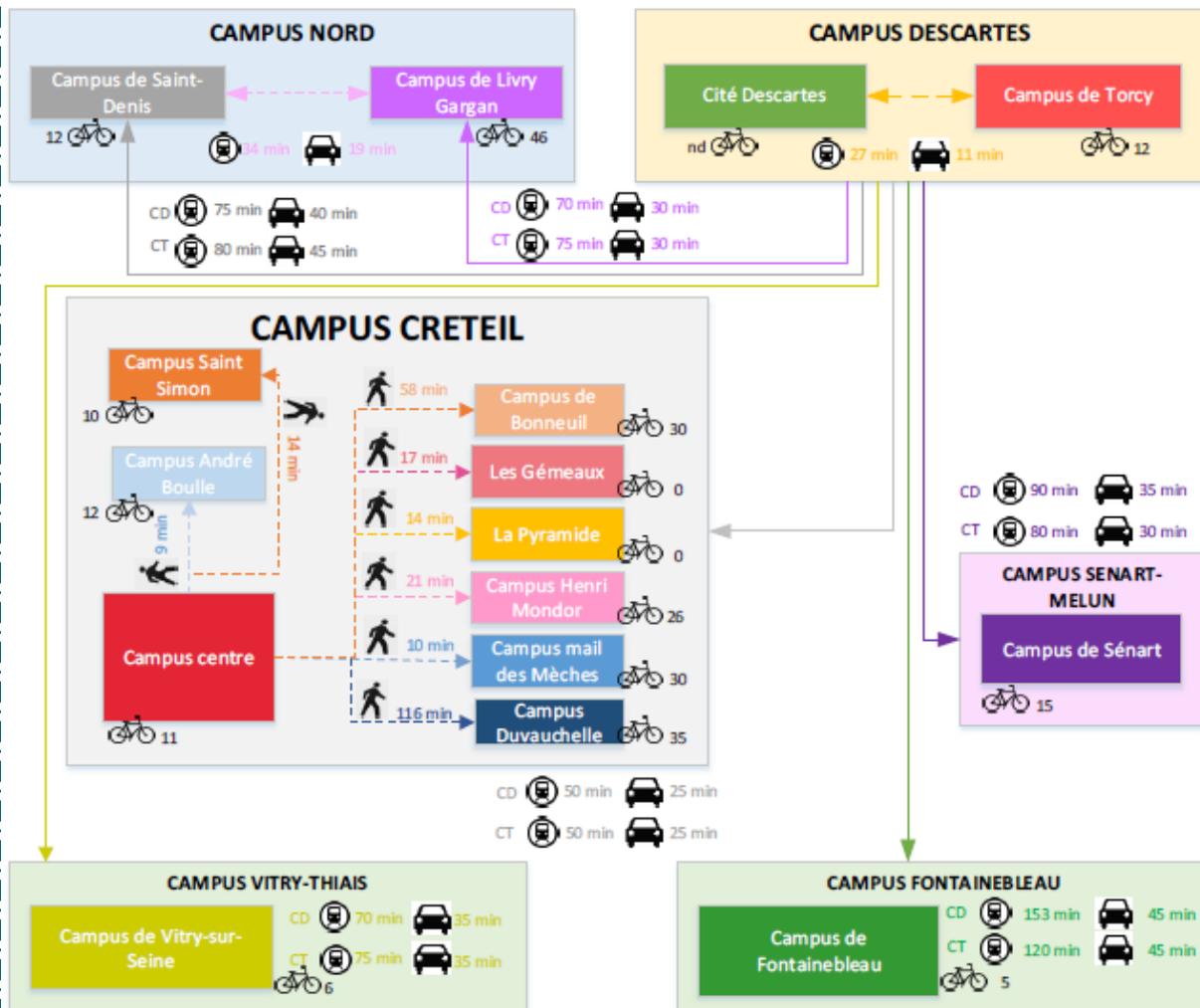


Temps de trajet en transport
 Temps de trajet en voiture
 Nombre de stationnements pour vélo
 nd Non disponible
 SD Temps au départ de Saint-Denis
 LG Temps au départ de Livry-Gargan

Répartition des surfaces Campus Nord par affectation

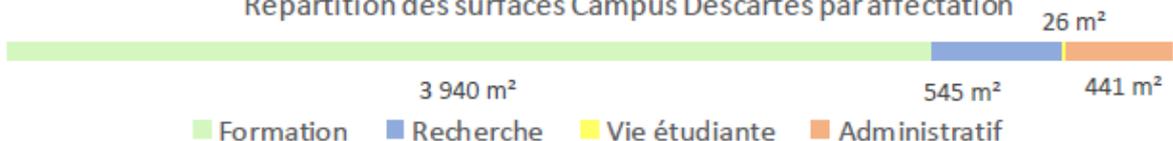


Carte des mobilités au départ du Campus Descartes

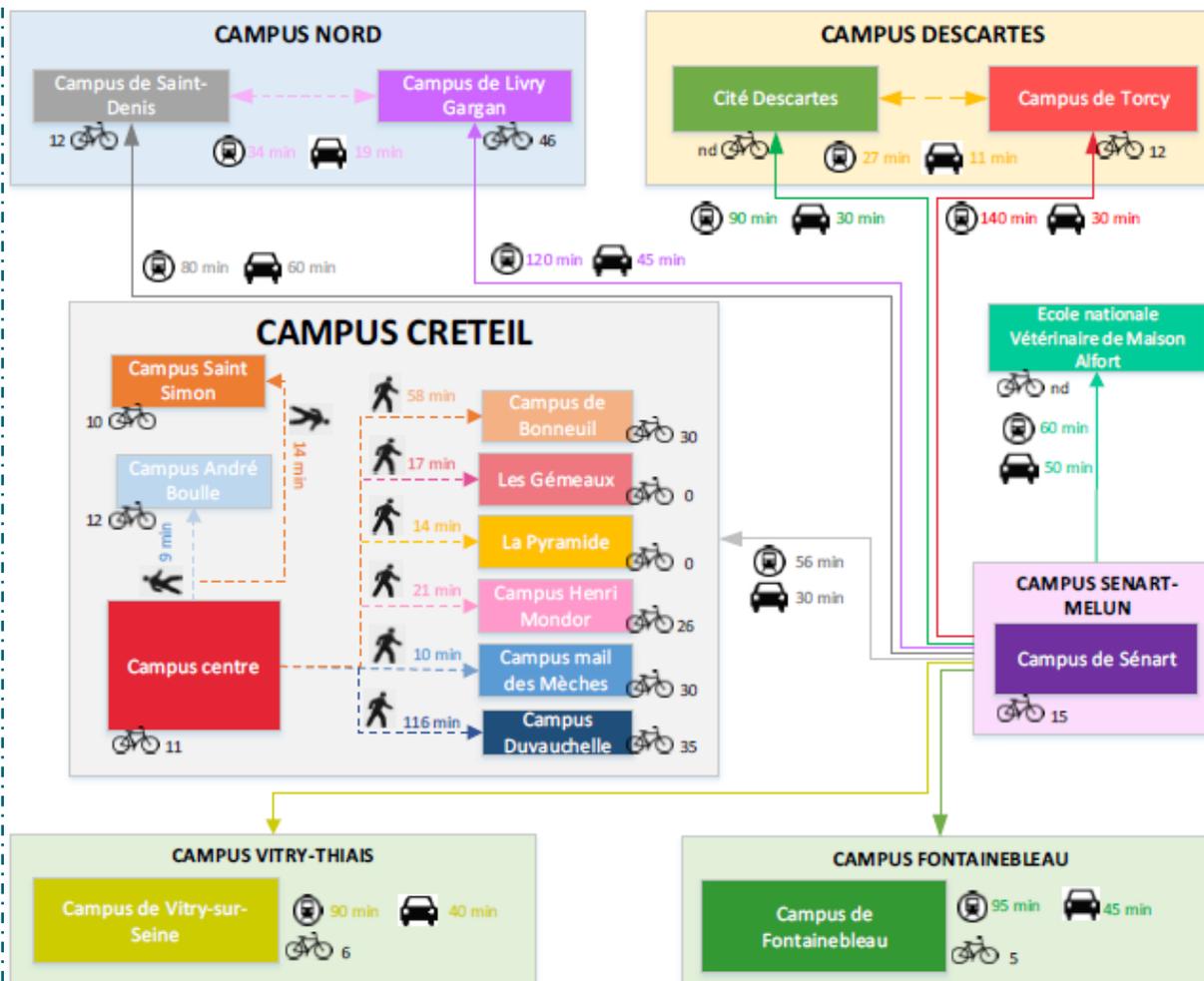


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible
- CD Temps au départ de Cité Descartes
- CT Temps au départ du Campus de Torcy

Répartition des surfaces Campus Descartes par affectation



Carte des mobilités au départ du Campus Sénart Melun

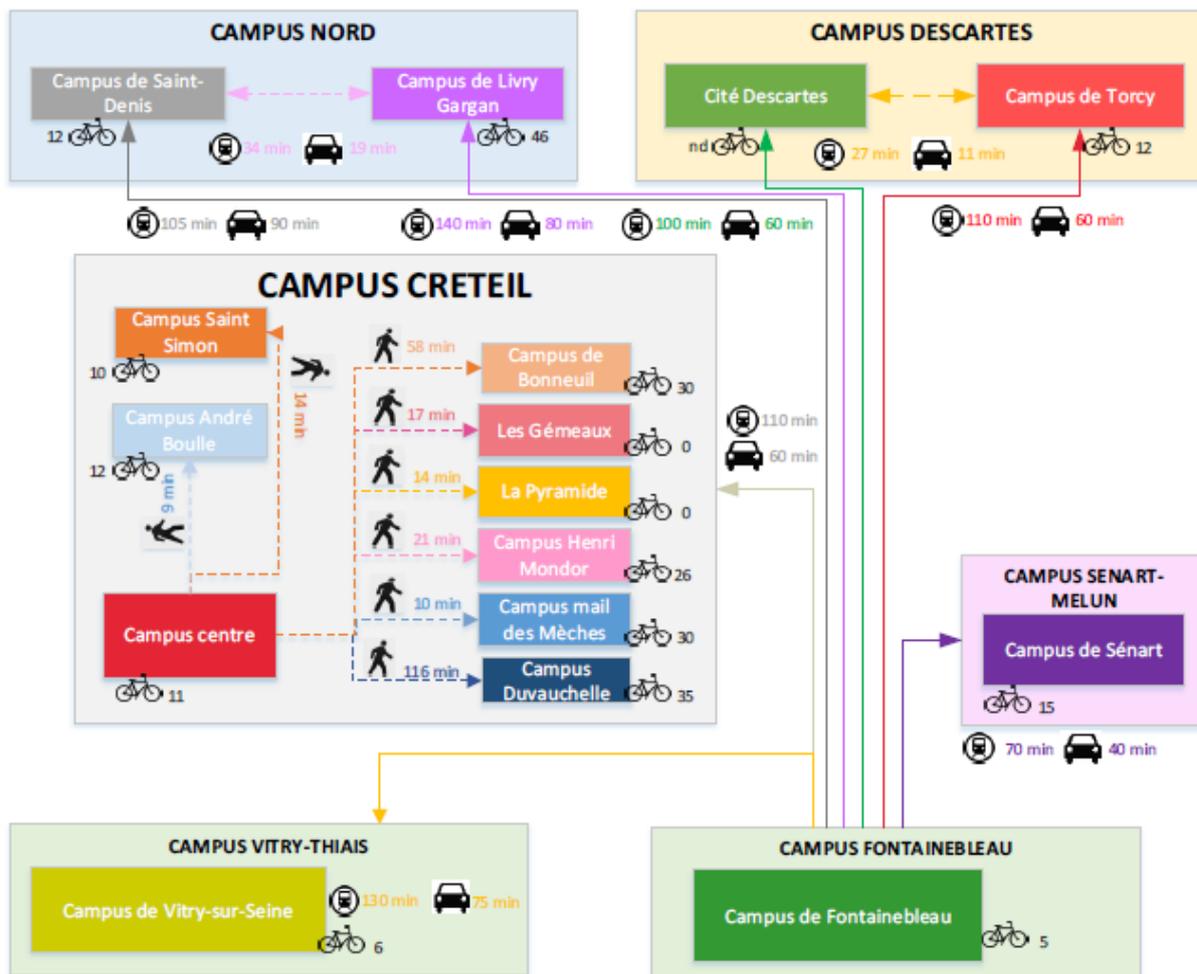


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible

Répartition des surfaces Campus Sénart par affectation

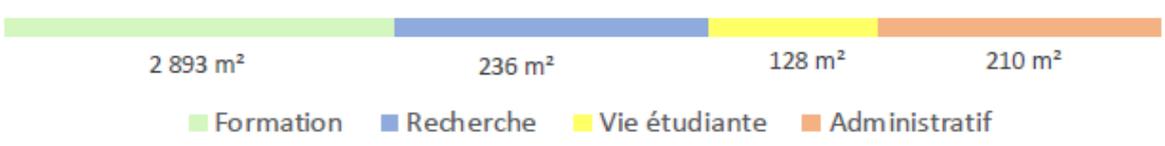


Carte des mobilités – Au départ du Campus Fontainebleau



- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible

Répartition des surfaces Campus Descartes par affectation



LA MOBILITÉ À L'UPEC

IV. ANALYSE DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

Une enquête mobilité a été menée de Septembre à Octobre 2024 auprès de la communauté universitaire (42000 étudiants et 3000 collaborateurs) dans le cadre d'un **Plan de Mobilité (PDM)** qui permet de recueillir des données essentielles pour comprendre les habitudes de déplacement des usagers et identifier les leviers d'amélioration. Voici les principaux intérêts :

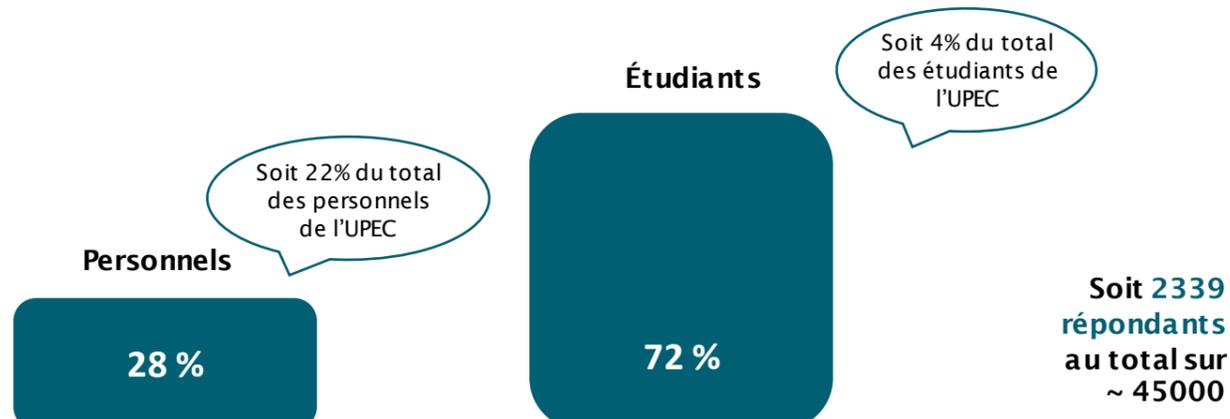
- Identifier les modes de transport les plus utilisés (voiture, vélo, transports en commun, covoiturage, etc.).
- Comprendre les distances parcourues et les contraintes rencontrées.
- Repérer les difficultés rencontrées (manque d'infrastructures, coût, accessibilité, etc.).
- Identifier les attentes et besoins des usagers (plus de parkings vélos, horaires de transports adaptés, etc.).
- Élaborer des actions concrètes pour favoriser la **mobilité durable** (covoiturage, aménagements cyclables, télétravail, etc.).
- Prioriser les investissements en fonction des besoins identifiés.
- Comparer les évolutions des pratiques avant et après la mise en œuvre du PDM.

LES TRANSPORTS

Cette analyse vise à mettre en lumière les modes de transport privilégiés, les freins rencontrés ainsi que les attentes exprimées. Les résultats permettront de proposer des actions adaptées pour favoriser une mobilité plus durable et efficace.

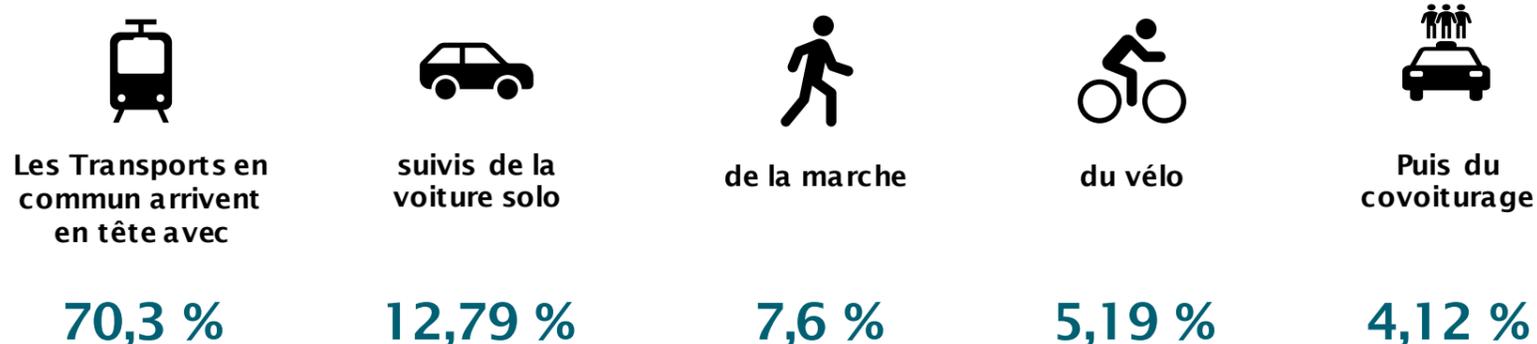
DONNÉES 1

Le taux de réponses au questionnaire s'établit à



DONNÉES 2

LES MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS



65,3 % des répondants sont rattachés aux campus de Créteil (dont 15,3 % de personnels). Le recours élevé aux transports en commun s'explique principalement par leur meilleure accessibilité par rapport aux autres sites de l'UPEC, qui sont plus éloignés et moins bien desservis. Créteil bénéficie en effet d'un large réseau de transports, incluant la ligne 8 du métro, le RER D et plus de dix lignes de bus. Par ailleurs, l'usage des transports en commun varie selon les campus : il concerne un tiers des répondants à Bonneuil, Livry-Gargan, Torcy et l'IUT de Fontainebleau, la moitié à Sénart, Créteil-Vitry et l'IEP, et les trois quarts à l'EUP.

DONNÉES 3

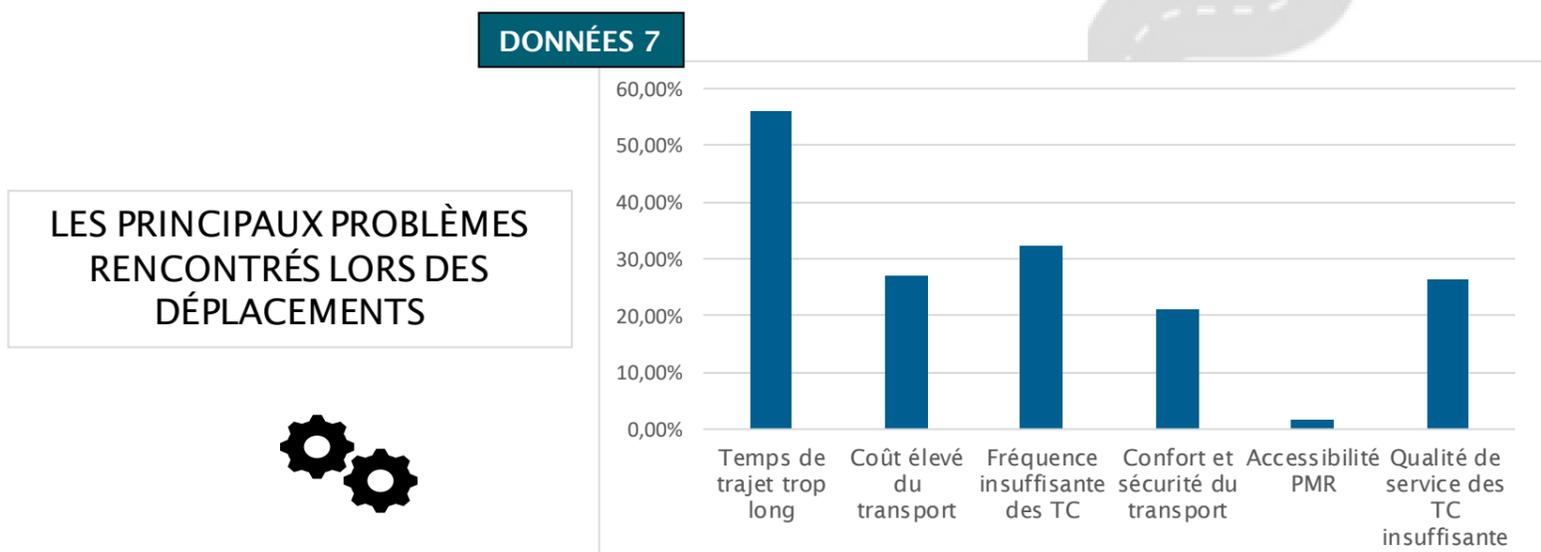
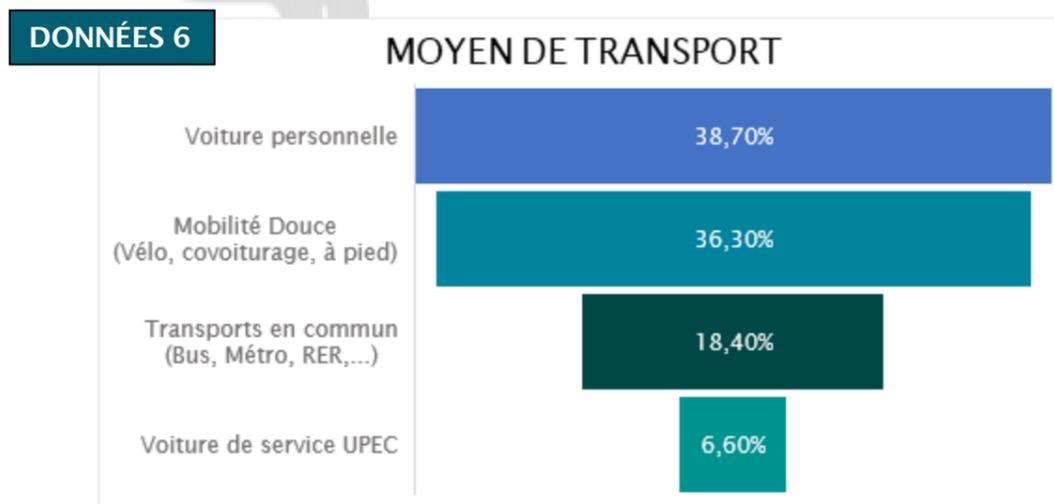
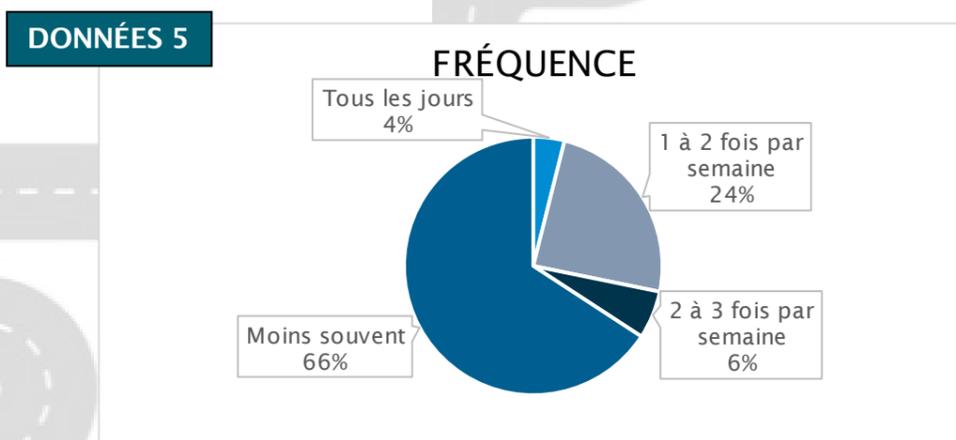
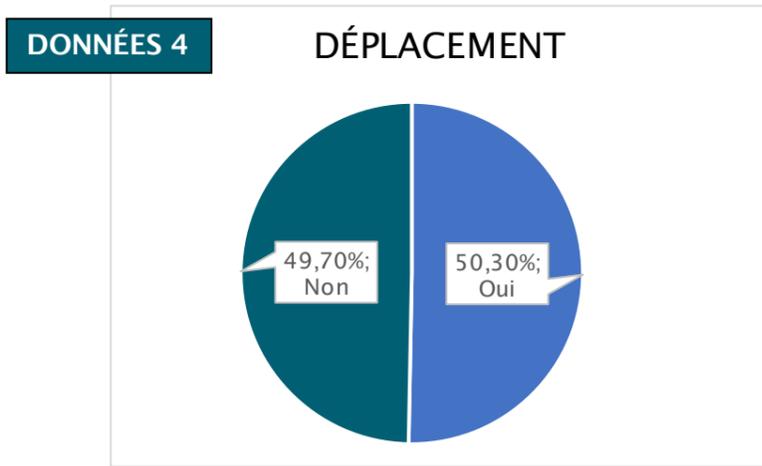
LES RÉPONDANTS SONT



18 % des étudiants interrogés font plus de 30km pour se rendre à l'UPEC et mettent plus de 60 mn à chaque trajet VS 12 % pour les salariés.

DÉPLACEMENTS DEPUIS UN CAMPUS VERS L'ÉXTERIEUR

Êtes-vous amenés à réaliser des déplacements professionnels et/ou inter-campus dans la journée ?



FICHE ACTION

	OBJECTIFS
	<ul style="list-style-type: none">- Utilisation des transports en commun

	DÉTAILS DE L'ACTION
	<p>Le réseau de transport francilien est le 2ème plus dense et fréquenté au monde.</p> <ul style="list-style-type: none">- 1 900 lignes de bus- 2 149 Km de réseau ferré- 9,4 Millions de déplacements chaque jour <p>Les grands projets portés par les partenaires : l'État - 4 ministères de tutelle, la Région, les 8 départements d'Île-de-France, la Préfecture de Paris et de la région d'Île-de-France, la Métropole du Grand Paris, les communes, les intercommunalités, les acteurs régionaux des transports (RATP, SNCF, Île-de-France Mobilités) et de multiples acteurs socio-économiques.</p> <p>Deux sites universitaires sont directement concernés : La cité Descartes et les différents campus de Créteil avec les projets du Grand Paris Express :</p> <ul style="list-style-type: none">- La ligne 16, qui reliera Noisy-Champs à Saint-Denis - Pleyel à l'horizon 2023,- La ligne 15 « sud », qui reliera Noisy-Champs à Pont de Sèvres à l'horizon 2026, permettra d'aller de Noisy-Champs à Vitry-Centre en 18 minutes contre 1 heure 10 aujourd'hui et surtout placera Créteil et la Cité Descartes à 11 minutes l'une de l'autre. Ce projet a également pour ambition de dynamiser le quartier de Créteil l'Echât.- La ligne 11, reliant actuellement Châtelet à Rosny-Bois Perrier, qui reliera Noisy-Champs à Châtelet. Cela permettra de relier Rosny-Bois Perrier (terminus de la première phase de prolongement) en 10 minutes contre 38 aujourd'hui. <p>En 2024 : Le nombre d'enseignants et de BIATSS ayant bénéficié du remboursement pour un abonnement Navigo : 268 enseignants et 403 BIATSS ainsi que 102 enseignants + 90 BIATSS pour un abonnement hors Île-de-France.</p>

	INDICATEURS
	<p>Des fiches par sites et fiches intersites présentant de façon synthétique les offres disponibles :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les lignes pertinentes, les points d'arrêts (sur site ou à proximité) et leurs itinéraires (grandes provenances)- Les principaux horaires (en heure de pointe)

LE VÉLO

Cette analyse vise à identifier les habitudes de déplacement à vélo, les obstacles rencontrés ainsi que les attentes des usagers. Les résultats permettront de mettre en place des actions adaptées pour encourager une pratique plus fluide, sécurisée et durable. **Un document complémentaire est disponible sur la rubrique DD&RS (upec.fr) (page 1 de la section « ANNEXES »), rédigé par les étudiants de la promotion M1 EUP 2024/2025, présente un diagnostic sur la cyclabilité à l'UPEC et enrichit l'état des lieux ainsi que les axes d'amélioration liés au volet VÉLO.**

DONNÉES 8

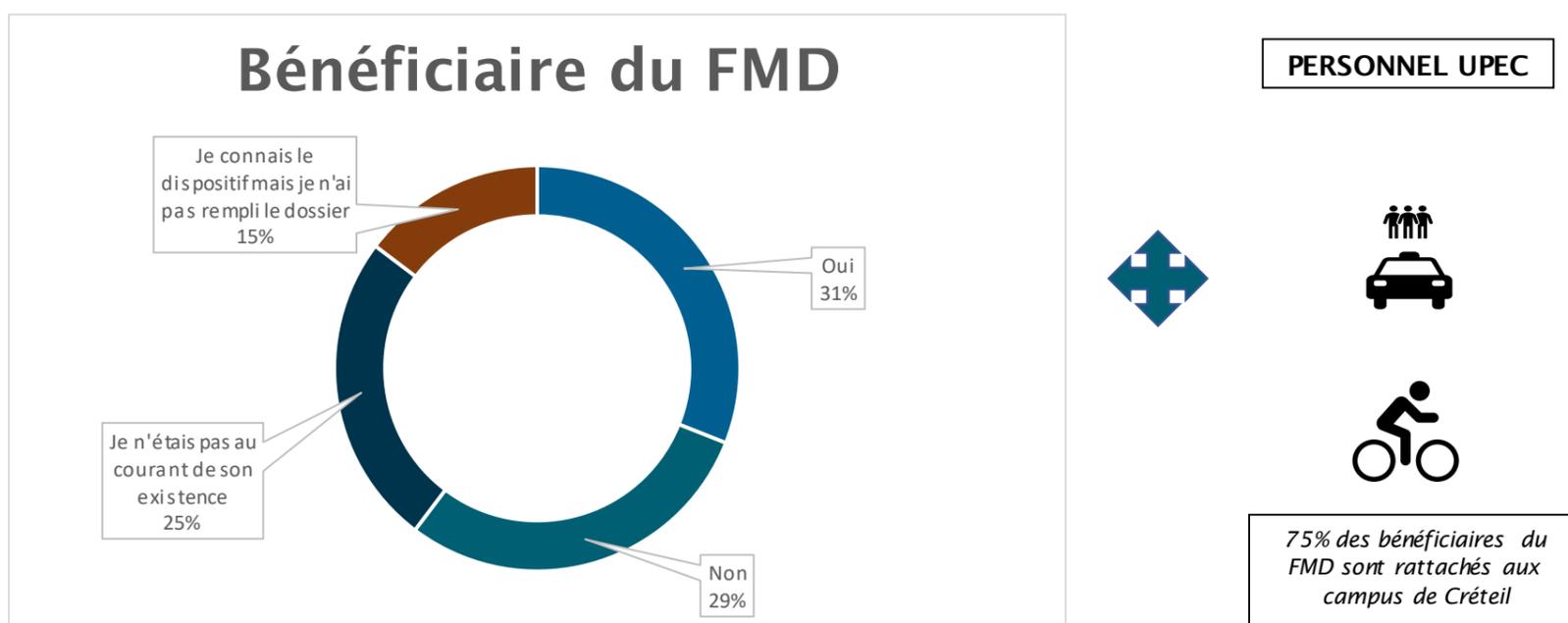
La fréquence d'utilisation du vélo pour les déplacements Domicile ↔ UPEC

Parmi les répondants : soit 320 se déplacent à vélo, principalement ceux des campus de Créteil.



DONNÉES 9

LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES



DONNÉES 10

COMMUNICATION SUR LE VÉLO

(UPEC Hebdo, Site internet, affiche, etc.)

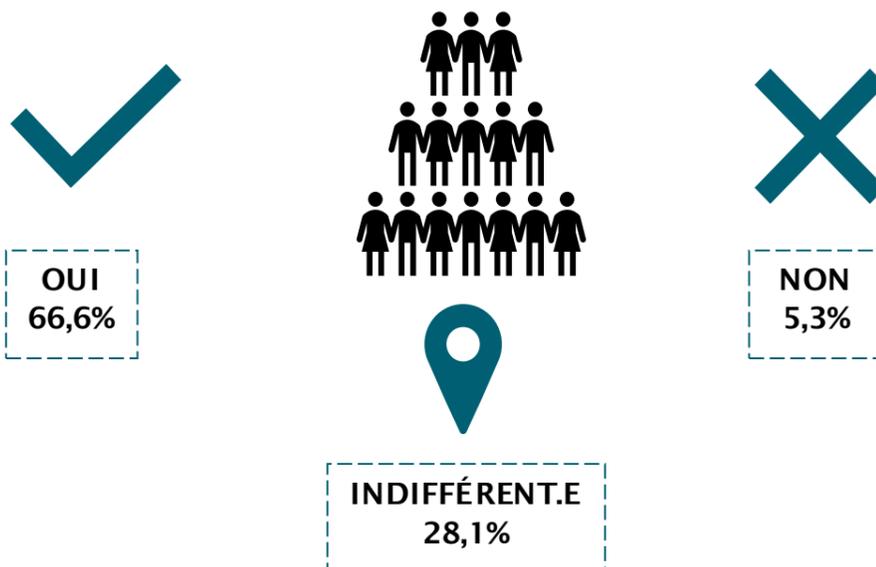


Bien que l'UPEC communique régulièrement sur le vélo à travers des événements comme les ateliers vélo, le Printemps des mobilités ou le FMD, 83,3 % des répondants déclarent n'avoir jamais remarqué ces actions.

DONNÉES 11

AUGMENTATION DE PLACES DE STATIONNEMENT VÉLO A L'UPEC

Souhaiteriez-vous que l'UPEC mette à disposition des places de stationnement pour vélos sur votre campus ?



DONNÉES 12

ATELIERS SOUHAITÉS !

Parmi les prestations les plus souhaitées par la communauté UPEC en termes de sensibilisation et de formation à la pratique du vélo on retrouve :

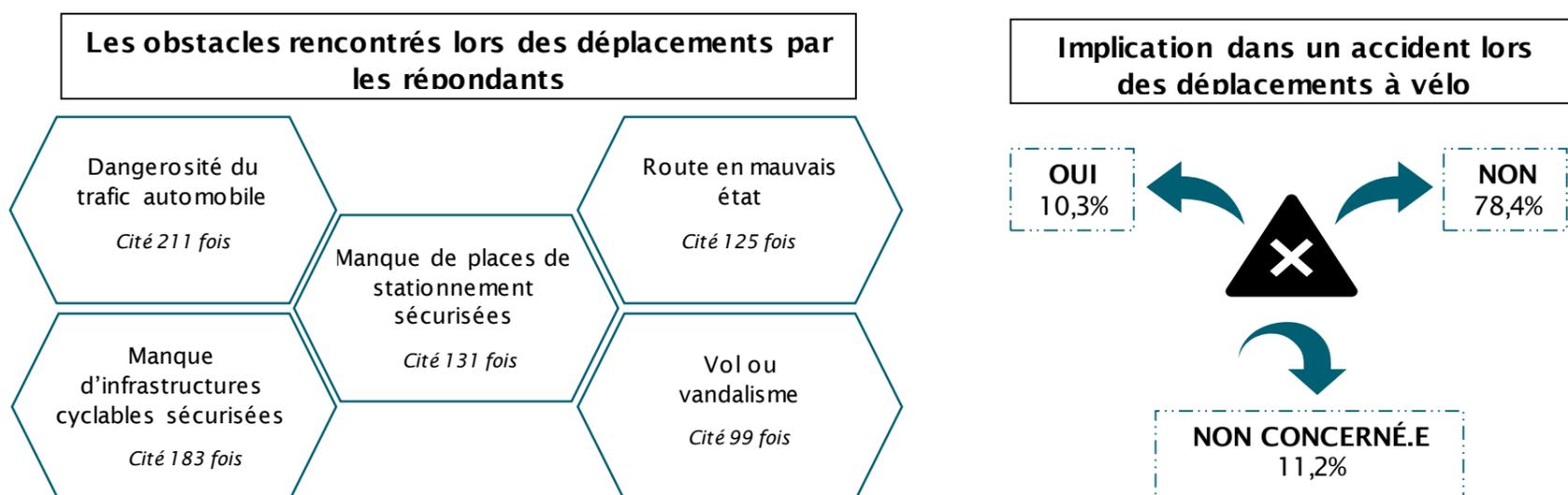


... En quatrième position, nous retrouvons « Route vue du guidon », suivi de « Prise en main (Vélo à Assistance Électrique) » en cinquième place et de « Remise en selle (Apprendre à pédaler) » en sixième position.

DONNÉES 13

OBSTACLES ET SÉCURITÉ

Expériences du vélo pour venir au campus



FICHE ACTION

	OBJECTIFS
	<ul style="list-style-type: none">- Favoriser la mobilité en vélo (personnels & étudiants)

	DÉTAILS DE L'ACTION
	<ul style="list-style-type: none">- Le partenariat avec la ville de Créteil, a permis de voir l'engagement par la collectivité de plusieurs actions concourant à la prise en compte des mobilités générées par l'établissement, telles que l'installation de stations de vélib' à proximité des sites universitaires (Mail des mèches, Mondor, pointe du lac). Source : https://www.ville-creteil.fr/mobilite-douce-creteil-se-remet-en-selle.- Île-de-France Mobilités met à disposition un service de parking Vélos sécurisés aux abords de la gare de Lieusaint Moissy (RER D). 80 places. Source : Un nouveau stationnement sécurisé pour votre vélo en gare de Lieusaint Moissy ! Île-de-France Mobilités- En 2024 : Le nombre d'agents, enseignants et BIATSS, ayant perçu le FMD : 119 enseignants + 76 BIATSS.- Aménager les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos. Réaménagement du campus centre en faveur des mobilités durables : Le projet de réhabilitation de la Dalle prévoit l'ajout de 128 places de stationnement pour vélos.- Améliorer les conditions d'accueil des cyclistes dans les campus (casiers, douche, casque, éclairage, etc.).- Accroître l'offre et la répartition spatiale des vélos en libre-service (Vélib', IDF Mobilités).- Favoriser les liaisons cyclables entre la ville et les campus.- Favoriser le développement de services aux usagers des vélos<ul style="list-style-type: none">- Prestation de maintenance et de réparation - services techniques : Révision du vélo, atelier d'autoréparation.- Formations à la pratique du vélo au quotidien - services éducatifs : Remise en selle, rouler en sécurité, prise en main VAE, route vue du guidon.- Multiplier les événements en lien avec le vélo (Challenge des mobilités, printemps des mobilités, Mai à vélo, etc.).

	INDICATEURS
	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de places de stationnement vélo sécurisées créées.- Niveau de satisfaction des cyclistes concernant les infrastructures (Un sondage tous les deux ans).- Nombre de participants aux ateliers de formation, de sensibilisation et de réparation.- Nombre d'événements organisés autour du vélo ainsi que le nombre de participants.

LA FLOTTE INTERNE

L'UPEC dispose d'une flotte de véhicule de service, au nombre de 43 :

Des difficultés de mutualisation sont observées du fait de l'éloignement géographique des sites auxquels sont rattachés les véhicules.

Ces véhicules ne peuvent satisfaire tous les besoins de déplacements inter-sites, et malgré des objectifs de mutualisation, le faible kilométrage indique qu'ils sont aujourd'hui utilisés pour des courtes distances.

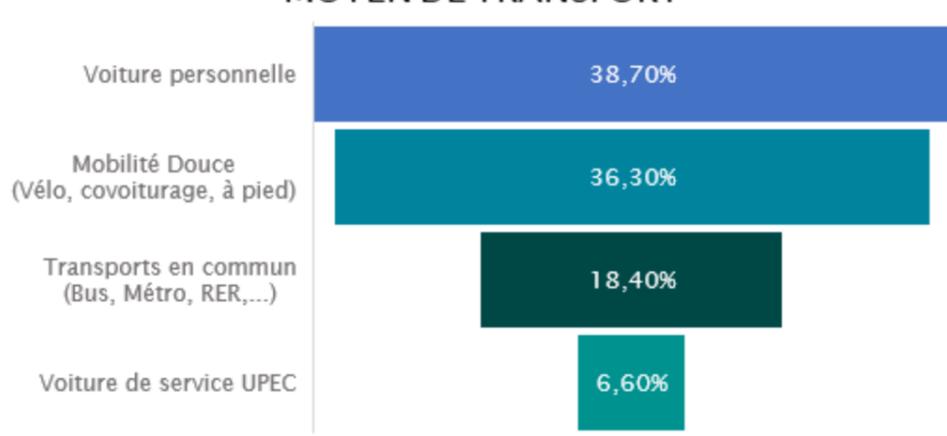
Les potentiels d'optimisation de ces moyens communs restent à explorer.

Des potentialités de report modal non négligeables ressortent de l'enquête et des entretiens :

93,4 % des répondants indiquent pouvoir utiliser un autre mode de transport : Parmi eux 38,7 % des utilisateurs de voiture individuelle pourraient utiliser les transports en commun mais avec une augmentation du temps de transport dans 95 % des cas. Cette augmentation serait toutefois comprise entre 0 et 15 mn pour 25 % des automobilistes susceptibles d'utiliser les transports en commun.

DONNÉES 14

MOYEN DE TRANSPORT



FICHE ACTION

	<h3>OBJECTIFS</h3> <ul style="list-style-type: none"> - Rationaliser la flotte interne
	<h3>DETAILS DE L'ACTION</h3> <ul style="list-style-type: none"> - La flotte de véhicule de l'UPEC est gérée actuellement par la Direction du Patrimoine et du Développement Durable de l'UPEC et offre une autorisation permanente d'utilisation pour 43 véhicules administratifs de l'université. - La réservation se limite à l'obtention d'une autorisation administrative de conduite, d'une attestation sur l'honneur de possession du permis de conduire et de renseignement d'un carnet de bord (avant et après utilisation). - A l'échelle de l'UPEC, on recense 43 véhicules répartis sur 11 sites, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> - Campus centre : 13 véhicules, - Site Duvauchelle : 1 véhicule, - Site André Boulle (Droit) : 1 véhicule, - Site Mail des Mèches : 1 véhicule, - Site de Mondor (Médecine) : 1 véhicule, - Site Créteil-Vitry : 2 véhicules, - 4 sites de l'INSPÉ (Livry Gargan, Torcy, Saint-Denis, Bonneuil) : 15 véhicules, - Site de Sénart (IUT) : 9 véhicules, - Electrification de la flotte interne (<i>Pour rappel : Arrêt de commercialisation des voitures thermiques neuves en 2035</i>). - Optimisation de la flotte par mutualisation. - Renseigner correctement les carnets de bord pour un meilleur suivi de l'utilisation et de l'entretien des véhicules. - Former les agents conducteurs à l'écoconduite. - Se séparer des véhicules les plus vieux et les plus polluants.
	<h3>INDICATEURS</h3> <ul style="list-style-type: none"> - Pourcentage de véhicules électriques ou hybrides dans la flotte interne. - Réduction du nombre total de véhicules grâce à la mutualisation. - Réduction des coûts d'entretien par véhicule grâce à un suivi optimisé. - Nombre d'agents formés à l'écoconduite. - Âge moyen des véhicules de la flotte. (Cf. Crit'Air) - Baisse des émissions polluantes grâce au verdissement de la flotte.

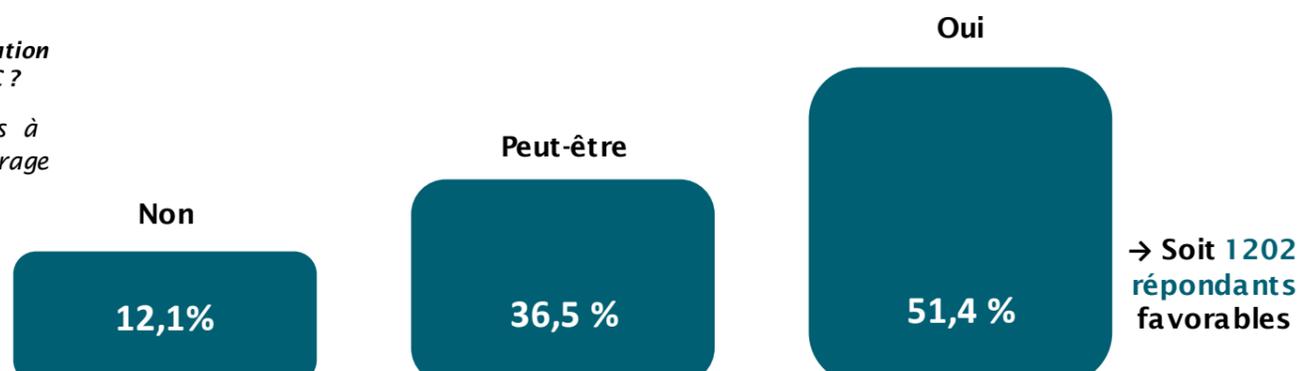
LE COVOITURAGE

L'analyse des résultats de l'enquête vise à évaluer la perception et l'acceptabilité du covoiturage par les répondants. Elle permet de déterminer dans quelle mesure ils sont favorables à sa mise en place et d'identifier les leviers ou freins potentiels à son adoption.

DONNÉES 15

Seriez-vous favorable à l'implémentation de solutions de covoiturage* à l'UPEC ?

*7,7 % de l'ensemble des répondants à l'enquête pratiquent déjà le covoiturage pour se rendre sur le campus !



DONNÉES 16

L'impact + pour les répondants :

- Des places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Un trajet assuré en cas de défaillance du covoitureur
- Une aide à la mise en relation avec des covoitureurs potentiels
- L'organisation du covoiturage domicile-UPEC

FICHE ACTION

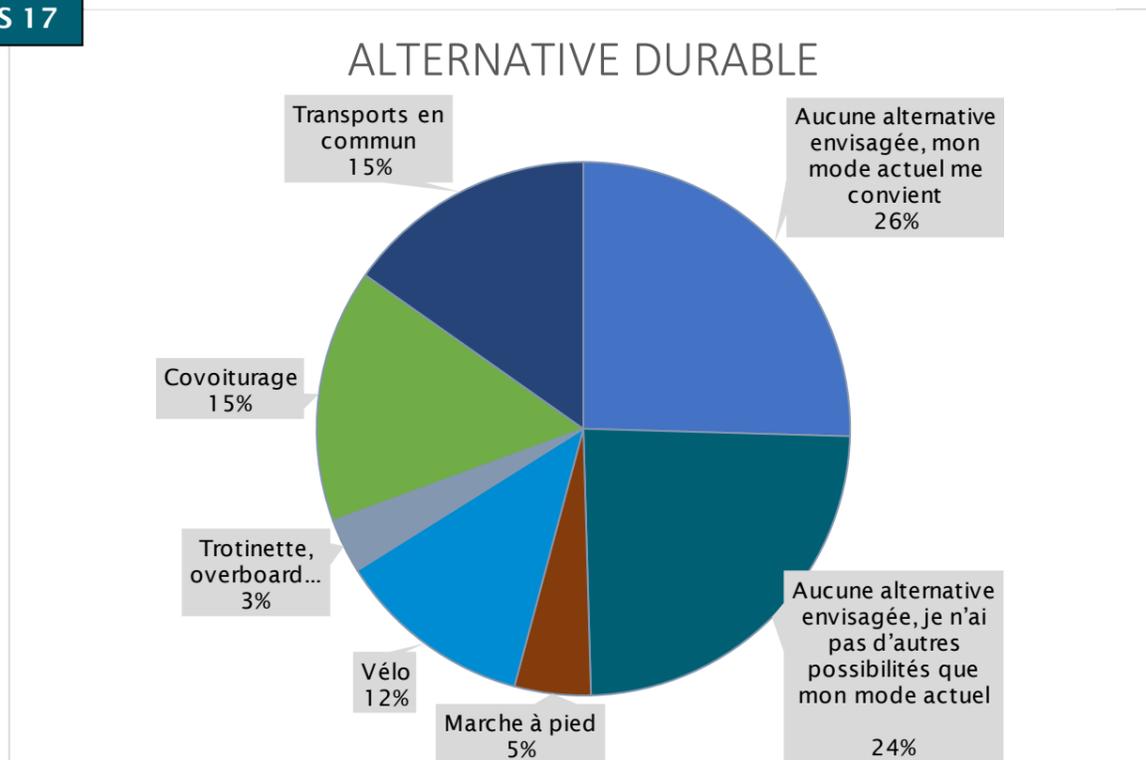
	<p>OBJECTIFS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inciter le personnel et les étudiants au covoiturage
	<p>DÉTAILS DE L'ACTION</p> <p>- Karos est une solution de covoiturage fiable et durable pour se rendre à l'UPEC. Ce service offre de nombreux avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction de l'empreinte carbone - Diminution du temps de trajet - Réalisation d'économies significatives <p>En moyenne, les conducteurs utilisant Karos économisent 120 € par mois en effectuant deux trajets quotidiens. De plus, les passagers bénéficient de trajets gratuits pour leurs déplacements entre leur domicile et l'UPEC (dans la limite de deux trajets par jour).</p> <p>Les personnels ont également la possibilité de percevoir le Forfait Mobilités Durables (FMD) en se rapprochant de la DRH.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser aux économies financières et environnementales ainsi réalisées. - Mettre en avant la convivialité de ce type de déplacement. - Définir des emplacements réservés au covoiturage dans les parkings de l'UPEC.
	<p>INDICATEURS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre total d'inscrits sur la plateforme de covoiturage - Karos. - Nombre de trajets effectués par mois. - Taux d'utilisation du covoiturage parmi les étudiants et personnels. - Nombre moyen de passagers par trajet. - Réduction estimée des émissions de CO₂ grâce au covoiturage (en kg ou tonnes/an). - Taux de satisfaction des utilisateurs (enquête annuelle). - Nombre d'événements ou de campagnes de sensibilisation dédiées au covoiturage.

LE REPORT MODAL

Le report modal consiste à encourager le passage d'un mode de transport à un autre, généralement vers des solutions plus durables et respectueuses de l'environnement. Son analyse permet de comprendre les dynamiques de mobilité et d'identifier les leviers pour favoriser des alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Envisagez-vous des alternatives durables pour vous rendre à l'UPEC ?

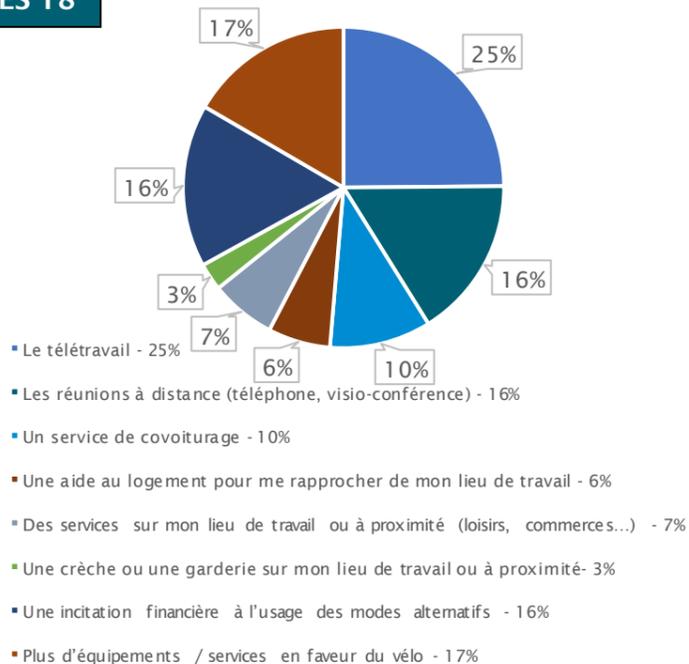
DONNÉES 17



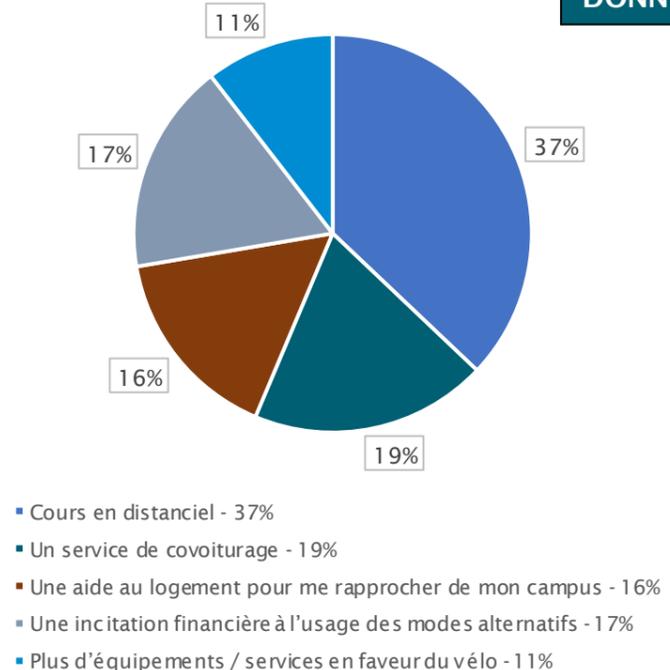
Les propositions permettant de faciliter les déplacements quotidiens pour **les personnels**

Les propositions permettant de faciliter les déplacements quotidiens pour **les étudiants**

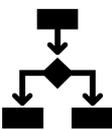
DONNÉES 18



DONNÉES 19



FICHE ACTION

	OBJECTIFS <ul style="list-style-type: none">- Encourager le personnel et les étudiants à privilégier des modes de transport alternatifs et durables.
	DÉTAILS DE L'ACTION <p>L'UPEC et le Partenaire : Conseil Départemental du Val-de-Mame (94) s'engagent à promouvoir l'usage du vélo, à la fois comme moyen de transport autonome et comme activité sportive épanouissante, en mettant en place divers ateliers de formation et de sensibilisation auprès de leurs communautés.</p> <ul style="list-style-type: none">- Créer des animations régulières.-Mettre en place un cycle de conférences/webinaires sur la mobilité.- Expérimenter un « temps sans ma voiture » (semaine ou mois) à partir d'un panel de personnes volontaires.- Constituer une liste d'applications à télécharger pour mieux utiliser les Transports en Commun et les modes doux.- Proposer le Challenge Mobilité- Sensibilisation sur les avantages du covoiturage.- Faire la promotion du télétravail et du FMD.- Faire du lobbying auprès des pouvoirs publics pour rendre les déplacements à pied et en vélo plus sûrs et plus agréables.-Privilégier le train à l'avion, quant aux déplacements professionnels.
	INDICATEURS <ul style="list-style-type: none">- Evaluation du changement des pratiques : déplacement à pied, à vélo, en covoiturage, en train sur la base d'enquêtes, BGES et du nombre de bénéficiaires du FMD.

V. MÉMOS RÉCAPITULATIFS

1

**Le remboursement des
frais de transports publics**

2

Le forfait mobilités durables

3

Le plan de mobilité

4

Le référent mobilité

5

Le verdissement de la flotte automobile

6

Les bornes de recharge

7

Les vélos / OEPV

8

Le covoiturage

9

La Politique Voyage

#1

Le remboursement des frais de transports publics



CE QUE DIT LA LOI

L'établissement prend en charge une partie des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos pour les trajets domicile-travail des salariés à hauteur de :

- Au moins 50 % des frais d'abonnement pour les établissements privés
- 75 % des frais d'abonnement à verser mensuellement pour les établissements publics.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Articles L. 3261-1 à L. 3261-4 du Code du travail
- Décret n° 2023-812 du 21 août 2023 modifiant le taux de prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail

A L'UPEC

Depuis septembre 2023, conformément à la réglementation en vigueur, l'UPEC rembourse à ses collaborateurs les frais de transport en commun à hauteur de 75 %, contre 50 % auparavant. En 2024 : Le nombre d'enseignants et de BIATSS ayant bénéficié du remboursement pour un abonnement Navigo : 268 enseignants et 403 BIATSS ainsi que 102 enseignants + 90 BIATSS pour un abonnement hors Île-de-France.



Le forfait mobilités durables est-il cumulable avec d'autres aides ?

Le forfait mobilités durables est **cumulable** avec la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics ou de location de vélos. L'exonération de cotisations sociales est limitée à 900 € par an et par salarié.

Le forfait mobilités durables est également **cumulable** avec la prime carburant. L'exonération de cotisations sociales est limitée à 600 € par an et par salarié, dont au maximum 300 € de prime carburant.

Depuis 2025, en cas de cumul du FMD, de la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics ou de location de vélos et de la prime carburant, la prime carburant n'est pas exonérée de cotisations sociales. Source : [Entreprendre.service-public.fr](https://entreprendre.service-public.fr)

#2

Le forfait mobilités durables

CE QUE DIT LA LOI

En plus de remboursement des frais de transports publics, l'employeur prend en charge les frais de déplacements domicile-travail des salariés effectués à vélo, avec des véhicules électriques ou hybrides en libre-service, en trottinette, en covoiturage en tant que conducteur ou passager. Le montant annuel est fixé à :

- 100 €/salarié lorsque le nombre de déplacements est compris entre 30 et 59 jours;
- 200 €/salarié lorsque le nombre de déplacements est compris entre 60 et 99 jours;
- 300 €/salarié lorsque le nombre de déplacements est d'au moins 100 jours.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L3261-3-1 du Code du travail
- Décret n° 2022-1562 du 13 décembre 2022 modifiant le décret n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique de l'État

A L'UPEC

L'UPEC a officiellement annoncé, le 23 janvier 2024, sur son site intranet, la possibilité pour le personnel de bénéficier du Forfait Mobilités Durables (FMD). Toutes les pièces justificatives nécessaires pour en profiter, conformément à la réglementation en vigueur, y sont également détaillées. En 2024 : Le nombre d'agents, enseignants et BIATSS, ayant perçu le FMD : 119 enseignants + 76 BIATSS.

Le dispositif est accessible via : Dispositif forfait mobilités durables (Accueil > Vie des personnels > Action sociale et logement)

#3

Le plan de mobilité employeur

CE QUE DIT LA LOI

Le plan de mobilité employeur doit permettre d'augmenter l'efficacité des déplacements générés par l'activité de l'établissement et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le déploiement du plan de mobilité employeur comprend :

- La désignation d'un référent mobilité ;
- La réalisation d'un diagnostic mobilité qui analyse les déplacements générés par l'activité de l'établissement ;
- La mise en œuvre d'un plan d'action pour orienter les déplacements vers des modes de transport plus vertueux au sein de l'établissement ;
- Le suivi et l'évaluation des actions.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L1214-1 du Code des transports
- Article L.1214-2 du Code des transports
- Article 82 de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

A L'UPEC

Le plan de mobilité employeur doit être transmis à l'autorité organisatrice des mobilités du territoire dont l'établissement dépend (communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole, etc.).

#4

Le référent mobilité / Vélo

CE QUE DIT LA LOI

1. Tous les établissements publics dotés d'un parc automobile supérieur à 100 véhicules.

L'établissement nomme un référent mobilité dont le rôle est de :

- Gérer la flotte automobile (inventaire des parcs, objectifs de réduction du parc, installation de bornes de recharge) ;
- Recenser les alternatives à la mobilité et à l'usage de la voiture ;
- Développer l'utilisation de voitures en libre-service et le covoiturage.

2. Désignation d'une personne référente Vélo dans le cadre de la labellisation Employeur Pro-Vélo. Son rôle : contribuer à l'élaboration, au pilotage et à l'animation de la politique mobilité vélo des sites, être force de proposition sur des actions d'amélioration.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Circulaire du Premier ministre n° 6225-SG du 13 novembre 2020 relative à la nouvelle gestion des mobilités pour l'État

A L'UPEC

Un bilan annuel du plan de mobilité doit être transmis tous les ans avant le 31 mars à la direction des achats de l'État.

Une personne a été nommée référente Vélo afin de répondre aux exigences réglementaires.



#5

Le verdissement de la flotte automobile

CE QUE DIT LA LOI

Les établissements doivent renouveler leurs parcs automobiles avec des véhicules à faibles et très faibles émissions de CO₂ selon des quotas fixés.

Lors de l'achat de véhicules à moteur, l'ensemble des incidences énergétiques et environnementales doivent être pris en compte sur toute leur durée de vie.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L224-7 du Code de l'environnement
- Article L2621-2 du Code de la commande publique
- Article L224-8 du Code de l'environnement
- Article L224-8-1 du Code de l'environnement
- Article L224-12 du Code de l'environnement
- Arrêté du 29 décembre 2020 fixant les termes et modalités de publication du pourcentage de véhicules

A L'UPEC

Les chiffres du renouvellement du parc automobile doivent être transmis tous les ans avant le 30 septembre (sur les données de l'année passée). Les données sont mises à disposition du public sur le site data.gouv.fr.

La proportion minimale de véhicules dont le poids total en charge $\leq 3,5$ T qui sont acquis ou utilisés dans le cadre des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-7 s'établit pour une année calendaire :

- a) 50 % de véhicules à faibles émissions jusqu'au 31 décembre 2026 et 70 % à compter du 1er janvier 2027 ;
- b) 37,4 % de véhicules à très faibles émissions du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2029 et 45 % à compter du 1er janvier 2030 ;



#6

Les bornes de recharge

CE QUE DIT LA LOI

Les établissements doivent pré-équiper et équiper leurs parkings en bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Le pré-équipement consiste à installer les conduits de câbles électriques et les dispositifs qui viendront alimenter les bornes de recharge.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L113-12 du Code de la construction et de l'habitation
- Article L113-13 du Code de la construction et de l'habitation

A L'UPEC

Le type de parking conditionne la date de mise en application et le pourcentage de places à pré-équiper ou équiper.

Pour les parkings en construction dont la demande d'autorisation a été déposée après mars 2021 :

Déjà en vigueur : 20 % des places pré-équipées, 10 % des places pour les parkings de 10 places et plus, 1 % des places pour les parkings de 200 places (dont 1 place réservée aux personnes à mobilité réduite).

Pour les parkings existants : Au 1er janvier 2025 : au moins 5 % des places.

#7

Le Vélo - OEPV



CE QUE DIT LA LOI

- Les établissements doivent prévoir une infrastructure permettant d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.
- La surface de stationnement doit être au minimum de 1,5 m² par emplacement de vélo hors espace de dégagement.
- Un pourcentage minimal d'emplacements doit être respecté en fonction de la catégorie de bâtiments et du nombre de salariés (arrêté du 30 juin 2022).
- Le stationnement des vélos doit se trouver de préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol du parking de l'établissement.
- L'espace de stationnement doit être couvert, éclairé, clos. Son accès est assuré par une porte dotée d'un système de fermeture sécurisée.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Articles R.113-11 à R.113-17 du Code de la construction et de l'habitation
- Articles L. 113-18 à L. 113-20 du Code de la construction et de l'habitation
- Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments

A L'UPEC

Un inventaire du stationnement vélo sur les différents campus de Créteil a été réalisé en octobre 2024 sous la supervision de la DPDD, dans le but d'améliorer les infrastructures dédiées. L'installation de stations de réparation en libre-service à proximité des parkings à vélos a été envisagée, mais la forte incidence des actes de vandalisme constitue un frein à la mise en place de bornes de réparation et de gonflage.

Un Diagnostic de la cyclabilité au sein de trois campus de l'UPEC (Campus Centre, Campus Mail des mèches et Campus Henri Mondor) a été fait par la promo M1 Ecole d'Urbanisme de Paris 2024/2025. Rapport de 89 pages recensant les 3 cartographie liée à la cyclabilité, la configuration quant à la pratique du vélo, la signalétique, la cohabitation entre cyclistes, piétons et véhicules motorisés, et les recommandations.

#8

Le Covoiturage

CE QUE DIT LA LOI

- On parle de covoiturage courte distance pour les déplacements inférieurs à 80km et de covoiturage longue distance pour ceux supérieurs à 80 km.
- Le Gouvernement accélère le développement du covoiturage et a lancé le 13 décembre 2022 le Plan national covoiturage du quotidien pour promouvoir le covoiturage courte distance. Il affiche un objectif de triplement du nombre de trajets réalisés en covoiturage d'ici 2027.
- L'intégration du covoiturage parmi les leviers d'action des intercommunalités et des Régions. Elles peuvent dorénavant verser une allocation aux conducteurs et aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage (subvention des trajets, défiscalisation de ces aides) ;
- L'inscription des questions de déplacements des travailleurs comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les établissements de plus de 50 salariés sur un même site ;
- L'accélération de la création de voies réservées sur les axes routiers structurants et facilitera le stationnement dédié au covoiturage ;

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L. 3132-1 du code des transports
- LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
- [Covoiturage : informations à connaître](#)

A L'UPEC

L'UPEC s'est engagée sur les 3 prochaines années à proposer un dispositif de covoiturage avec une entreprise au nom de KAROS. En février 2025, l'UPEC a officialisé son partenariat avec l'Entreprise à destination de toute sa communauté universitaire (collaborateurs et étudiants). Le covoitreur bénéficie d'un remboursement sur ses trajets ; Et les passagers ont le droit à 2 trajets Domicile-UPEC gratuits. ([Le covoiturage arrive à l'UPEC!](#))

#9

La Politique Voyage



→ Les transports maritimes sont autorisés si aucun autre moyen de transport n'est disponible. Dans le cadre de traversées internationales pouvant être effectuées par avion devront faire l'objet d'une autorisation.

→ Le voyageur pourra utiliser son véhicule personnel si la distance à parcourir est inférieure à 300 kms. L'utilisation du véhicule personnel est interdite lorsqu'une solution ferrée inférieure à 4 heures est disponible.

→ Les taxis sont autorisés dans les cas suivants :

- Solution moins onéreuse d'un déplacement à plusieurs personnes,
- Contrainte de temps ne permettant pas de se rendre à une réunion dans la continuité d'une précédente réunion,
- Arrivée après 21h00 et/ou départ avant 8h00 pour des raisons sécuritaires dans les zones aéroportuaires,
- L'utilisation de VTC (Voiture de transport avec chauffeur) n'est autorisée qu'après de compagnies déclarées (ex Uber/Bold) et reconnues et sur dérogation,
- L'utilisation des Taxis Motos est interdite pour des raisons sécuritaires,
- Scooters et trottinettes interdits.
- Vélo autorisé

→ En l'absence de tout autre moyen de transport adapté ou, très exceptionnellement, lorsqu'il y a obligation attestée de transporter du matériel précieux, fragile, lourd ou encombrant.

- Catégorie A et B pour 1 ou 2 personnes
- Catégorie C Autorisée à partir de 3 personnes
- Choix du véhicule : Véhicule vert si disponible

Pour en savoir + : [Missions - Intranet UPEC](#) (Intranet UPEC : Accueil > Finances > Missions)

CE QUE DIT LA LOI

→ Sont interdits les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à deux heures trente.

→ La voie ferroviaire doit être systématiquement privilégiée par rapport à la voie aérienne et à l'utilisation d'un véhicule personnel pour les besoins du service. Toutefois, le recours à la voie aérienne peut être autorisé par l'autorité qui ordonne le déplacement lorsque les conditions tarifaires le justifient ou lorsque le temps de trajet par la voie ferroviaire est supérieur, dans la même journée, à six heures.

LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

→ Article 145 - LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021.

→ Article 2 de l'arrêté du 20 décembre 2013 pris pour l'application du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006.

→ Arrêté du 7 août 2023 modifiant l'arrêté du 20 décembre 2013 pris pour l'application du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006.

A L'UPEC

→ En mai 2024, le président de l'UPEC a signé le Plan de Réduction de Carbone Aurora, inscrit dans l'alliance européenne AURORA. Ce plan vise à favoriser l'utilisation du train plutôt que de l'avion pour l'ensemble des projets et déplacements liés à AURORA, afin de contribuer à l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 : [approbation-du-plan-de-reduction-de-carbone-aurora_1715936046700-pdf](#)

→ Le transport par voie ferrée est obligatoire pour tout déplacement inférieur à 4 heures par trajet. (L'objectif est d'inclure aussi les compagnies ferroviaires européennes dans Notilus)

→ Comme stipulé dans le décret 2006-781 du 3 juillet 2006, les transports en commun sont à utiliser en priorité, en France comme à l'étranger. Les bus ou le covoiturage sont à utiliser en priorité pour les aéroports.

VI. ANNEXES

- ANNEXE 1 - Synthèse du plan de mobilité

DOCUMENT SUIVANT :

- ANNEXE 2 - Diagnostic cyclable UPEC-EUP

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

ANNEXE 1 – SYNTHÈSE DU PLAN DE MOBILITÉ

1. Contexte et Objectifs

- **Contexte réglementaire :**
 - La LOM impose aux établissements de plus de 50 salariés sur un même site d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PME) :

Article L1214-8-2 du Code des Transports (issu de la Loi d'Orientation des Mobilités - LOM)

Cet article fixe les obligations relatives à l'élaboration des **Plans de Mobilité Employeur (PME)**, notamment pour les entreprises, établissements publics et privés.

2. Obligations légales :

- **Champ d'application :**
 - Concerne les établissements regroupant **au moins 50 salariés** sur un même site.
 - S'applique aux employeurs situés dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), également appelé Plan de Mobilité.
- **Objectif principal :**
 - Réduire l'utilisation de la voiture individuelle au profit de modes de transport alternatifs (transports en commun, covoiturage, vélo, marche).
 - Limiter les impacts environnementaux des déplacements domicile-travail.

3. Élaboration du Plan de Mobilité :

- Les employeurs doivent :
 - Réaliser un **diagnostic de mobilité** pour comprendre les pratiques de déplacement des salariés.
 - Proposer des mesures adaptées visant à promouvoir la mobilité durable (ex. : incitation au covoiturage, aménagements cyclables).
 - Collaborer avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour mettre en œuvre ces actions.
- Le PME doit être intégré à la négociation annuelle obligatoire sur l'égalité professionnelle et la qualité de vie au travail.

4. Enjeux spécifiques pour les établissements d'enseignement supérieur :

- Les universités et grandes écoles, bien qu'ayant des spécificités par rapport aux entreprises classiques (flux massifs d'étudiants, diversité des besoins), sont également concernées par ces obligations dans le cadre de leurs responsabilités sociétales.
- L'intégration de ces démarches est souvent alignée avec des **labels ou certifications en développement durable**, comme le label DD&RS.

5. Sanctions et suivi :

- Bien que la LOM privilégie une logique d'incitation plutôt que de sanction, le non-respect des obligations liées au PME peut être considéré comme un manquement lors de contrôles de conformité.
- Les résultats des Plans de Mobilité peuvent être intégrés dans les évaluations des démarches de transition écologique des entreprises et établissements publics.
- Réduction des émissions de GES en ligne avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).

6. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) : cadre réglementaire

- **Origine** : La SNBC a été créée en application de l'**article L 222-1 B du Code de l'Environnement**, institué par la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) de 2015.
- **Objectif global** : La SNBC est la feuille de route de la France pour atteindre la **neutralité carbone d'ici 2050**. Elle définit les orientations stratégiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans tous les secteurs, y compris celui des transports, qui est aujourd'hui la principale source de GES en France (31 % des émissions nationales).
- **Principes clés pour les transports** :
 - Réduction de la dépendance aux véhicules thermiques.
 - Transition vers des mobilités actives (marche, vélo), collectives et partagées.
 - Décarbonation des véhicules (électrification, carburants alternatifs).
 - Optimisation des déplacements domicile-travail.
- **Rôle des employeurs et établissements publics** : La SNBC encourage des initiatives comme les Plans de Mobilité et des incitations financières pour promouvoir les transports durables et réduire l'empreinte carbone des déplacements.

7. Objectifs de Développement Durable (ODD) : cadre international

- **Origine** : Les ODD sont définis par l'**Agenda 2030 des Nations Unies**, adopté en 2015. Ils regroupent 17 objectifs visant à éradiquer la pauvreté, protéger la planète et garantir la prospérité pour tous.
- **ODD pertinents pour un plan de mobilité** :
 - **ODD 11 - Villes et communautés durables** :
 - Favoriser des systèmes de transport accessibles, sûrs et durables.
 - Réduire les impacts environnementaux négatifs des villes, notamment ceux liés à la qualité de l'air et aux émissions de GES.
 - **ODD 13 - Lutte contre le changement climatique** :
 - Prendre des mesures pour limiter les émissions de carbone et promouvoir des infrastructures durables.
- **Lien avec le plan de mobilité de l'UPEC** : En alignant ses pratiques avec les ODD, l'UPEC contribue à des enjeux globaux tout en renforçant sa responsabilité sociétale.

8. Le label DD&RS (Développement Durable et Responsabilité Sociétale)

- **Origine** : Ce label est un outil d'évaluation et de valorisation pour les établissements d'enseignement supérieur et de recherche. Il est structuré autour de **5 axes** :
 1. Stratégie et gouvernance.

2. Enseignement et formation.
 3. Recherche et innovation.
 4. Environnement.
 5. Politique sociale et ancrage territorial.
- **Critères environnementaux liés à la mobilité :**
 - Réduction de l'impact carbone des activités de l'établissement.
 - Promotion de pratiques responsables dans les déplacements (étudiants, personnels et partenaires).
 - Collaboration avec les acteurs locaux pour une mobilité plus durable.
 - **Intérêt pour l'UPEC :** Le label DD&RS, en plus de valoriser l'engagement de l'université, guide les initiatives en matière de mobilité en offrant un cadre cohérent pour mesurer les progrès.
 - **Objectifs de l'UPEC :**
 - Favoriser les déplacements durables et réduire l'empreinte carbone.
 - Améliorer les conditions de mobilité des étudiants, personnels et visiteurs.
 - Répondre aux besoins spécifiques de la communauté universitaire.
 - Valoriser les partenariats locaux avec les collectivités et acteurs du transport.

9. Diagnostic initial :

- **Analyse des flux de mobilité :**
 - Enquêtes sur les modes de déplacement des étudiants et personnels (domicile-travail/études, déplacements inter-campus, déplacements professionnels).
 - Identification des points de congestion et des besoins spécifiques (ex. : horaires décalés, accessibilité des campus).
- **État des lieux des infrastructures et services :**
 - Réseau cyclable autour des campus.
 - Stations de transports en commun (RER, bus, tramway).
 - Parking (véhicules et vélos) et bornes de recharge électrique.
 - Disponibilité des solutions de mobilité douce et partagée.

10. Actions proposées

-Encourager la mobilité douce

- **Aménagements cyclables :**
 - Installation de parkings à vélos sécurisés et couverts sur chaque campus.
 - Partenariat avec le CD 94 pour améliorer les pistes cyclables à proximité.
- **Promotion du vélo :**
 - Organisation d'ateliers de réparation.
 - Location ou prêt de vélos électriques pour les étudiants et personnels.

-Faciliter l'usage des transports en commun

- **Subventions et partenariats :**
 - Mise en place de tarifs réduits ou d'abonnements à coût partagé pour les étudiants et personnels.

- Collaboration avec les autorités de transport pour optimiser les horaires et trajets.
 - **Accessibilité** : Information en temps réel sur les horaires et perturbations (application dédiée ou affichage dynamique).
- **Encourager le covoiturage**
- Création d'une plateforme interne de mise en relation.
 - Réservation de places de parking prioritaires pour les covoitureurs.
- **Réduire l'usage individuel des véhicules thermiques**
- Déploiement de bornes de recharge électrique sur les parkings.
 - Sensibilisation aux alternatives comme l'autopartage ou les véhicules hybrides/électriques.
- **Sensibilisation et communication**
- Campagnes régulières sur les avantages environnementaux et économiques des modes de transport durables.
 - Journées thématiques (ex. : journée sans voiture, semaine de la mobilité).
- **Suivi et évaluation**
- Suivi des indicateurs clés :
 - Part modale des déplacements durables.
 - Réduction des émissions de GES liées aux déplacements.
 - Satisfaction des utilisateurs.
 - Révision annuelle des actions pour intégrer les retours d'expérience.

EN BREF : La loi LOM en 2022 : ce qu'il faut retenir pour les flottes

Les objectifs de la loi LOM, les quotas de véhicules propres dans les renouvellements de flottes, l'installation de bornes de recharge, le plan de mobilité entreprise, le forfait mobilité durable, le titre-mobilité et les zfe-m.

Les objectifs de la loi LOM 2022 : La Loi d'Orientation des Mobilités (ou LOM) consiste à engager une transformation profonde dans la mobilité de tous les citoyens au quotidien. Ceci se traduit par des solutions de transport plus efficaces, plus propres et plus accessibles.

Concrètement, en parlant de flottes automobiles d'entreprise, les objectifs de la LOM sont les suivants :

1. **Réduire** petit à petit l'utilisation de véhicules polluants en les remplaçant par des véhicules plus propres
2. **Faciliter les parcours domicile-travail** en réduisant la dépendance à l'usage individuel de la voiture
3. Encourager le trajet à vélo, trottinette, à pied ou en covoiturage avec une **prime de jusqu'à 600€/an** (Forfait mobilité durable, titre-mobilité)

La Loi Climat et Résilience (publiée au Journal officiel le 24 août 2021) est venue durcir la LOM sur les quotas de véhicules propres. Pour rappel, la loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.



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 »

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 usagers : 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
.....	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.

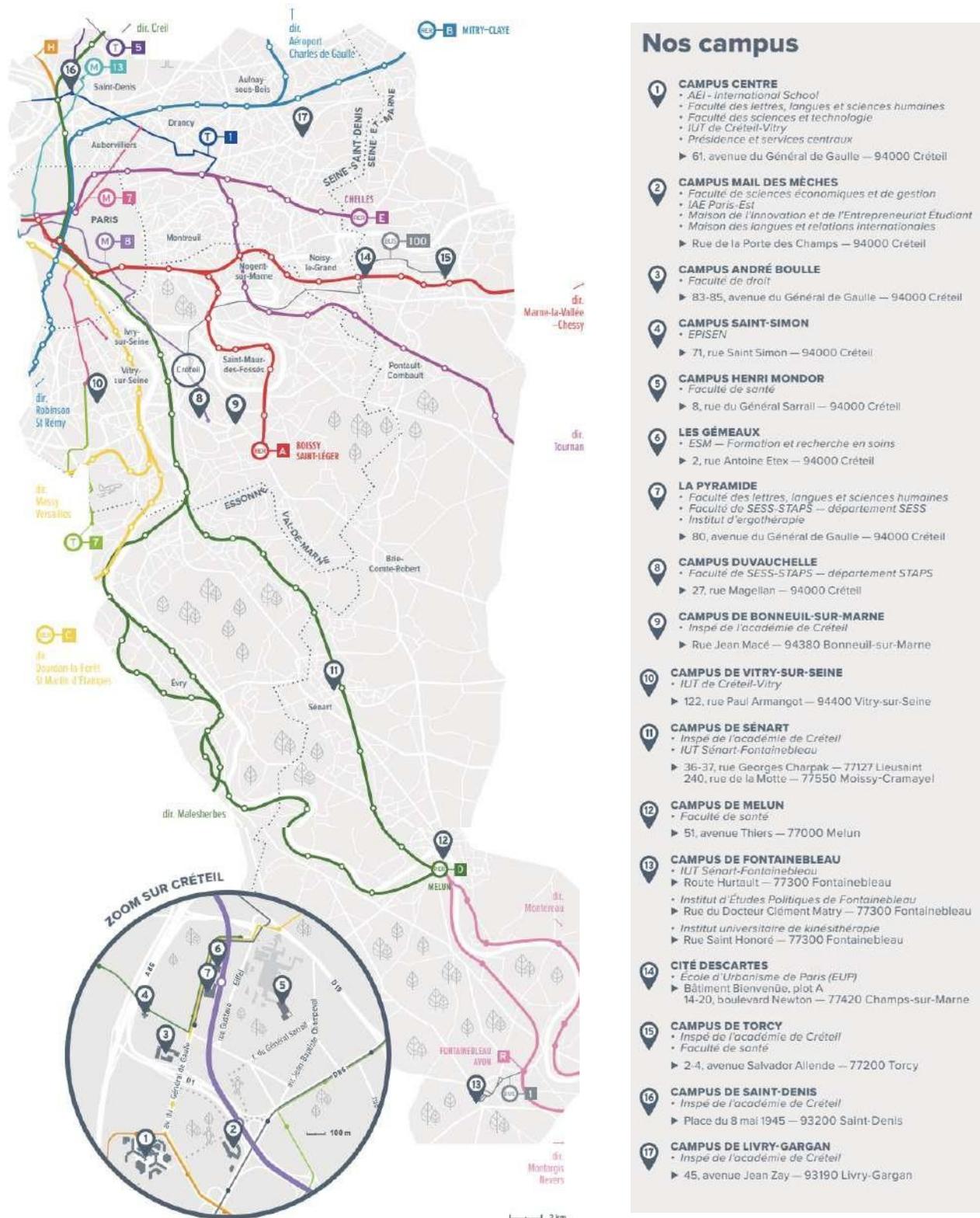


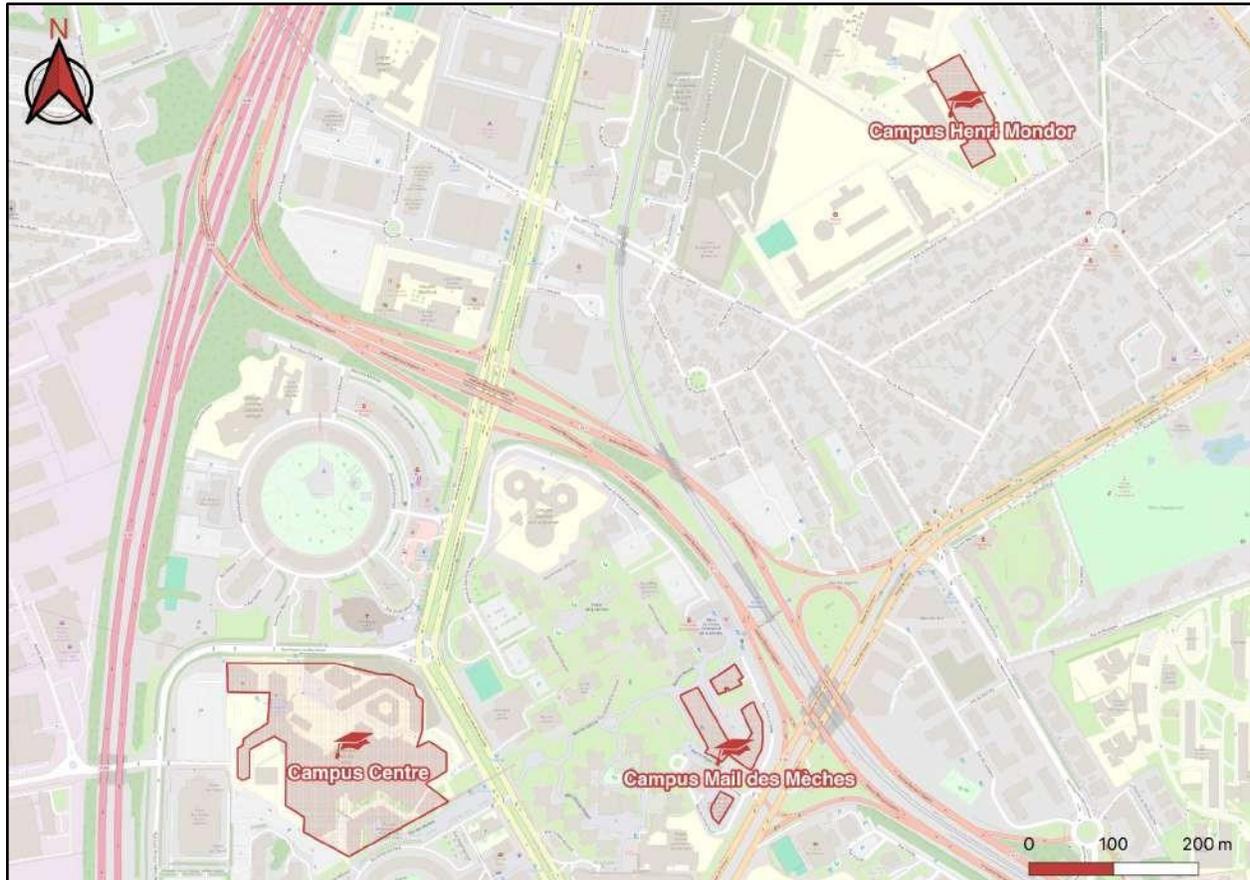
Figure 2 : Plan des sites UPEC en Île-de-France, mis à jour le 14 novembre 2024 Source : site internet de l'UPEC

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 usagers 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.

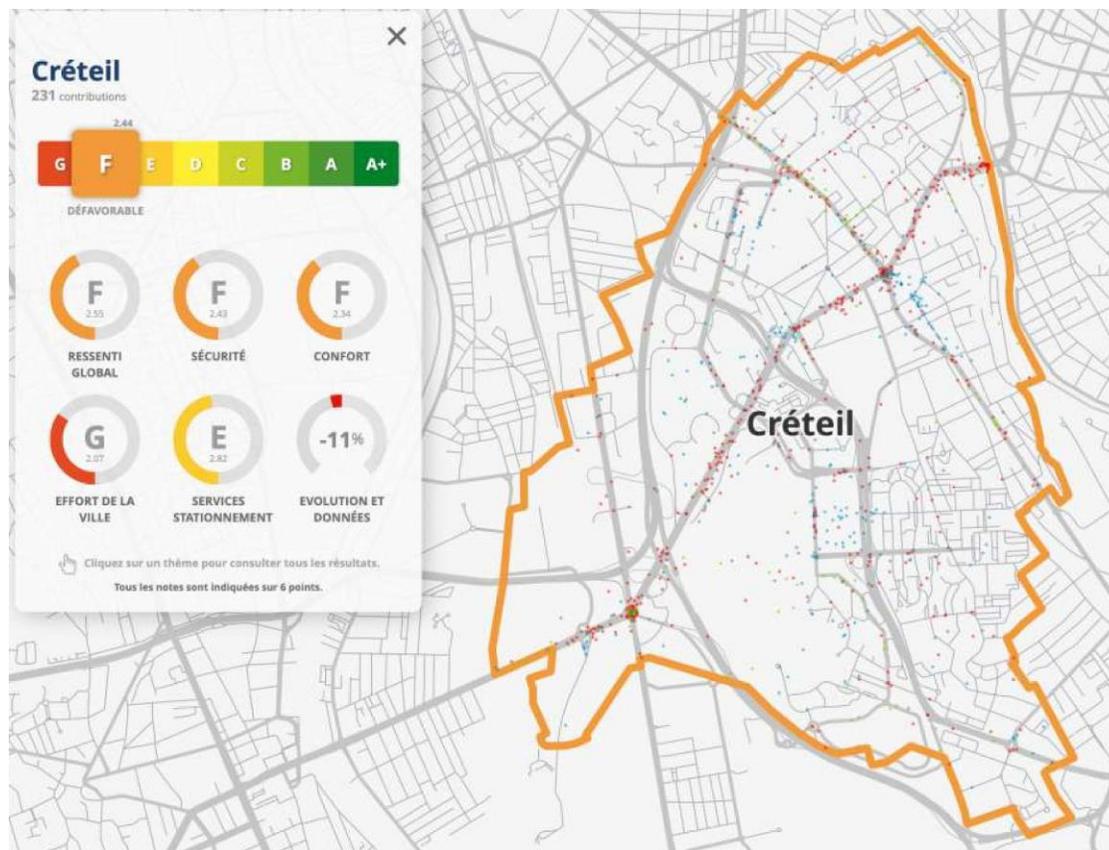


Figure 5 : baromètre de la cyclabilité de Créteil
Source : (Baromètre FUB : Palmarès, n.d.-b)

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 piéton.nes 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'écartier 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-t-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 usagers. 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.

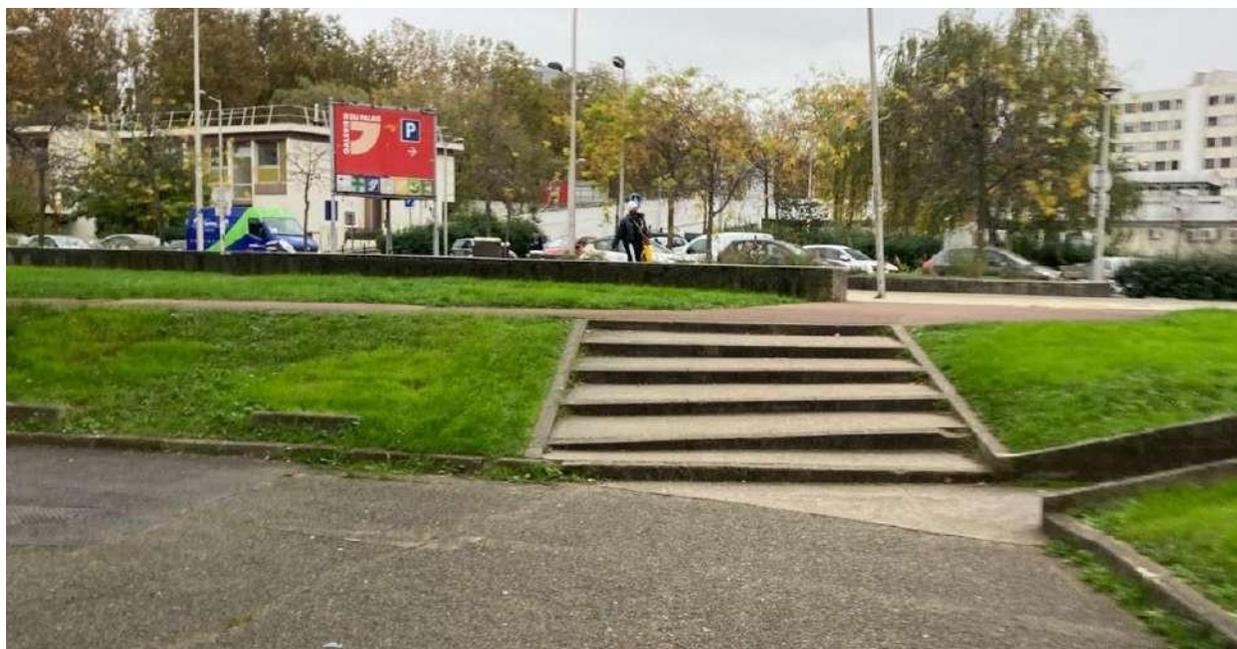


Figure 6 : Escalier et rampe au niveau du 6 rue Ambroise Paré, novembre 2024 Source : Atelier Vélo

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 voler 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 webinar 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 usager.es. 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 Valley-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 Valléry-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 Vallery 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 :

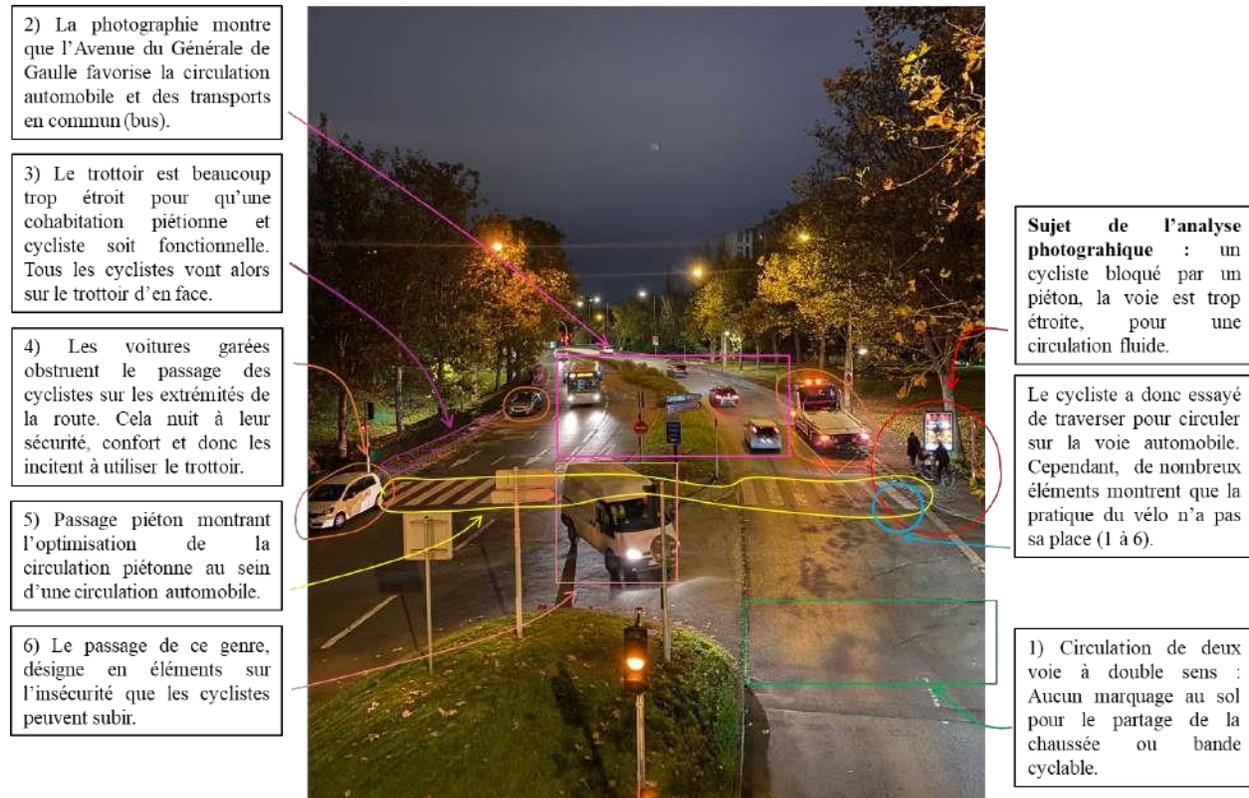


Figure 27 : Photographie montrant la dynamique entre la cohabitation automobile, piétonne et cycliste (Avenue du Général de Gaulles. Prise sur le pont à 150m campus Centre), Novembre 2024. Source : Atelier vélo

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 Vallery 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

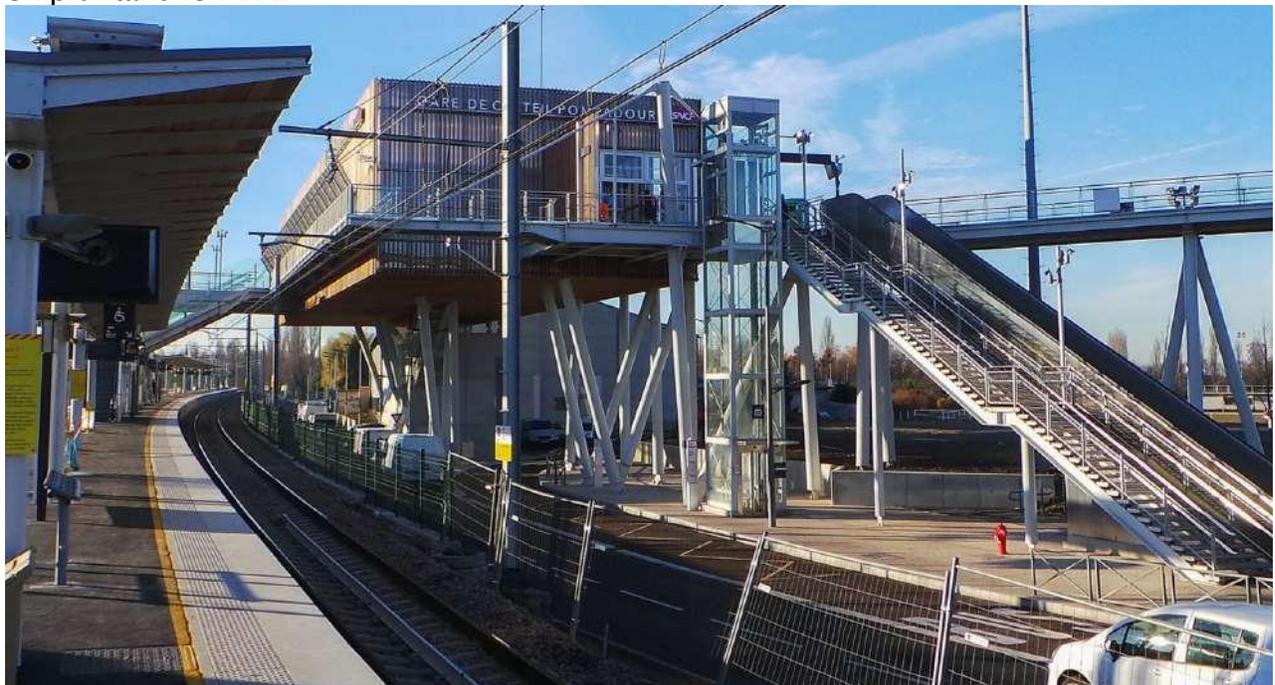
règlement de la RATP n'autorise les vélos dans les RER qu'avant 6h30, entre 9h et 16h30, puis après 19h en semaine, et toute la journée le weekend et jours fériés. Ces horaires ne conviendront donc pas quotidiennement à la majorité des usager.es du campus.

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 usagers 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

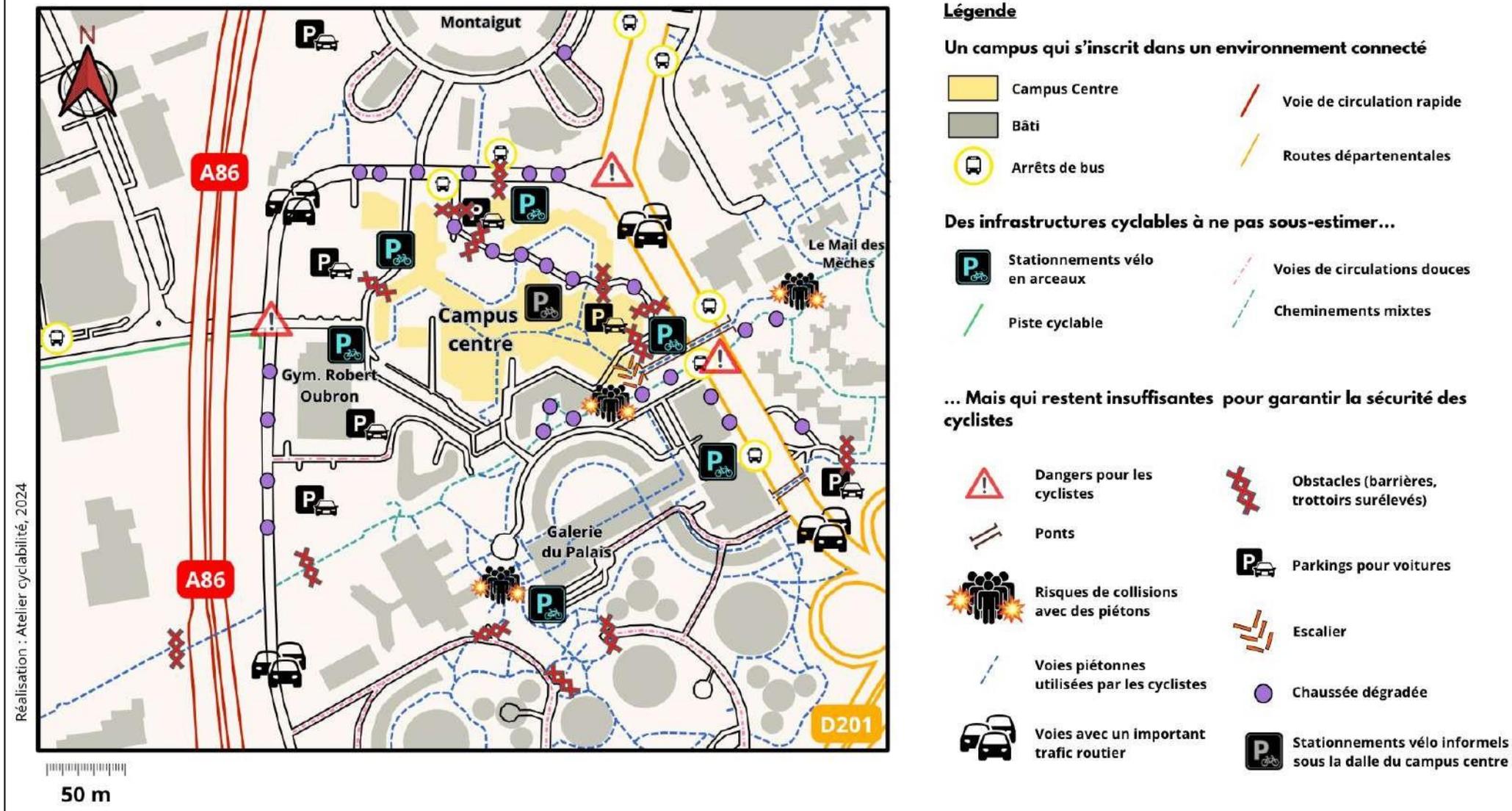


Figure 29 : Carte des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité du campus Centre et ses environs, janvier 2025 Source : Atelier vélo

Chapitre 2 : Campus Mail des Mèches

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

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. A l'est du campus, on trouve la route départementale D1 et la D86. A 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 serpentins 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 auxquelles 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 Mèches : un campus difficile d'accès en vélo

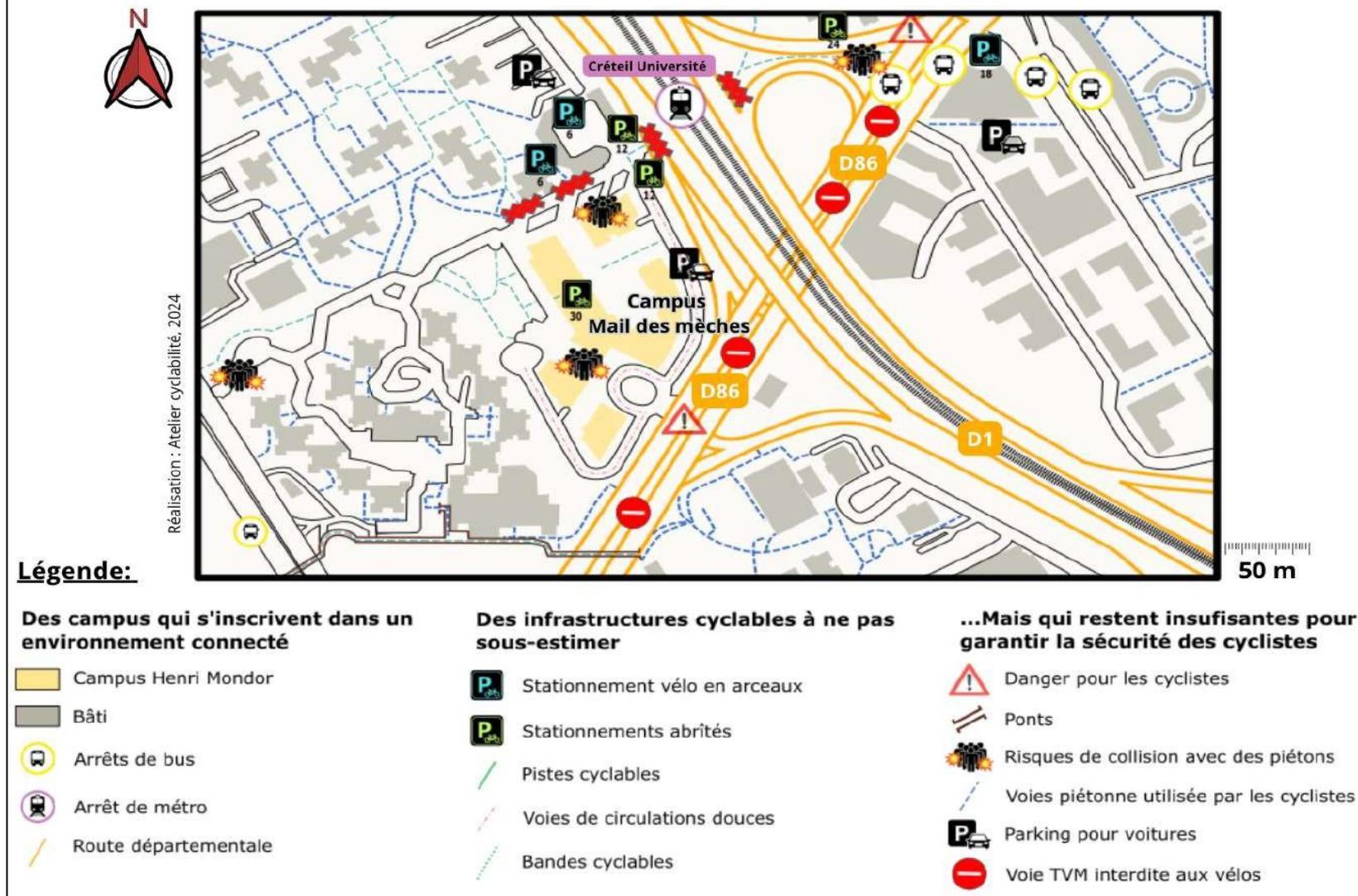


Figure 36 : carte des infrastructures et obstacles à la cyclabilité du campus Mail des Mèches et ses environs, janvier 2025 Source : Atelier vélo

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 usagers, 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, nuanciant 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 dûe 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

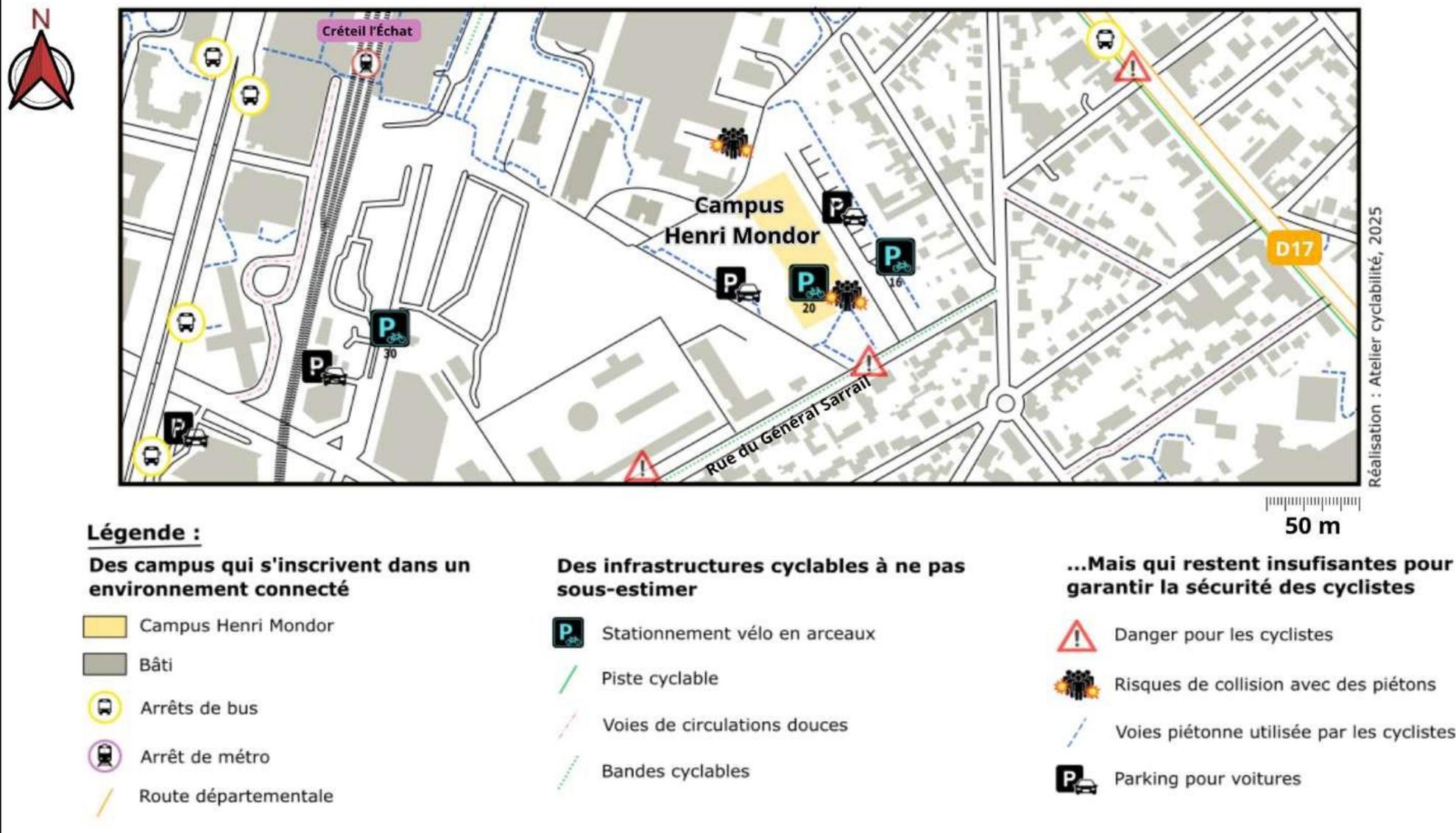


Figure 47 : Carte des infrastructures et des obstacles à la cyclabilité du campus Henri Mondor et ses environs, Janvier 2025 Source : Atelier vélo

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 :

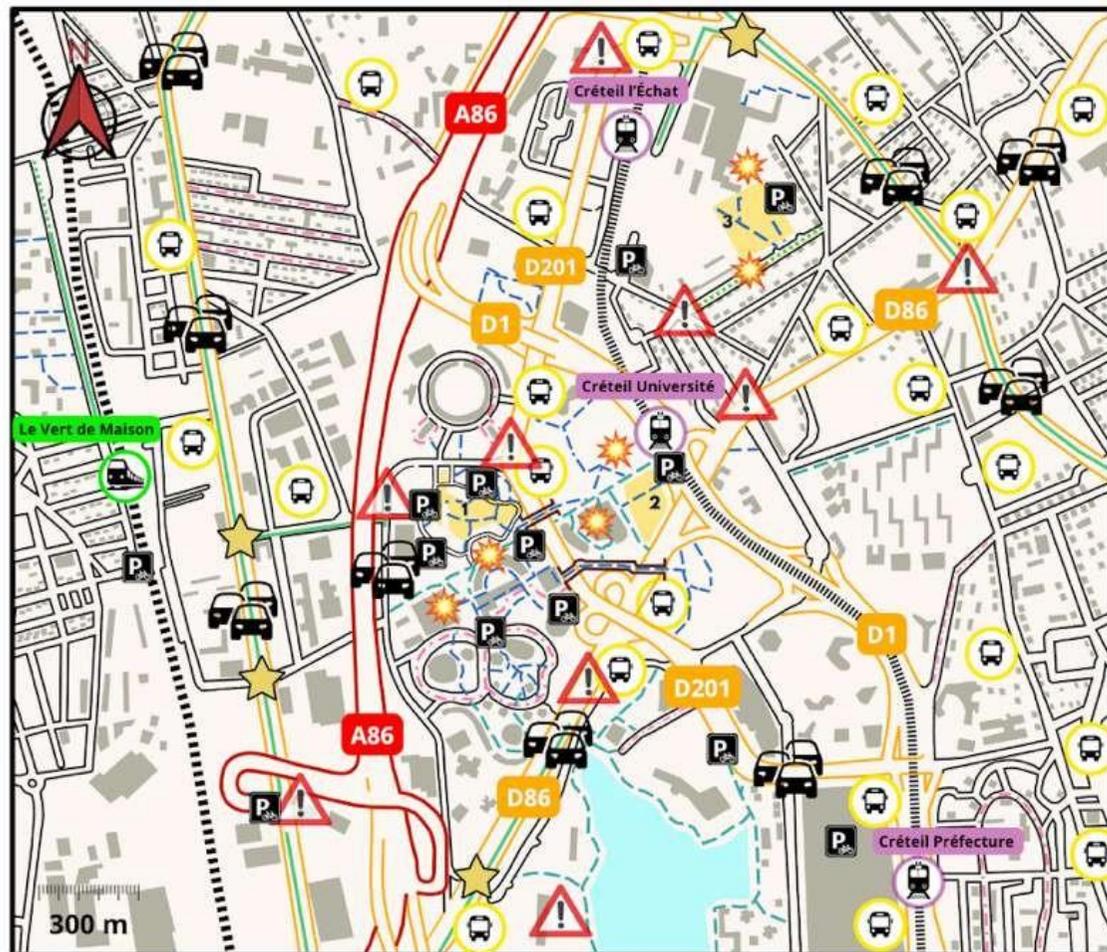
- Axer la communication :
 - Sur les possibilités d'aides à l'achat et autres subventions, offertes par les pouvoirs publics, existantes (aides à l'achat de VAE, prime recyclage, remboursement des frais kilométriques, d'utilisation, de consigne vélo, de location de vélo, et aux associations pour la promotion 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



Réalisation : Atelier cyclabilité, 2024

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

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
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 N	11.91%	28.94%	37.02%	18.72%	3.40%
Campus Mail de	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 sei	1 à 2 fois par sei
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		70.18%
	Oui		34		
Campus Centre (AEI / LLSH / FST			114		
Campus Hen	Non		17		48.57%
	Oui		18		
Campus Henri Mondor (Santé) -			35		
Campus Mail	Non		9		69.23%
	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	Non Concerné.e	87	
	Oui	13	11.40350877
Campus Centre (AEI / LLSH / FST / IUT CV / Présidence & Directions		114	
Campus Henri Mondor (Sant Non	Non Concerné.e	28	
	Oui	4	11.42857143
Campus Henri Mondor (Santé) – 8 rue du Général Sarrail 94000 Cré		35	
Campus Mail des mèches (F Non	Non Concerné.e	8	
	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 éloignés 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.

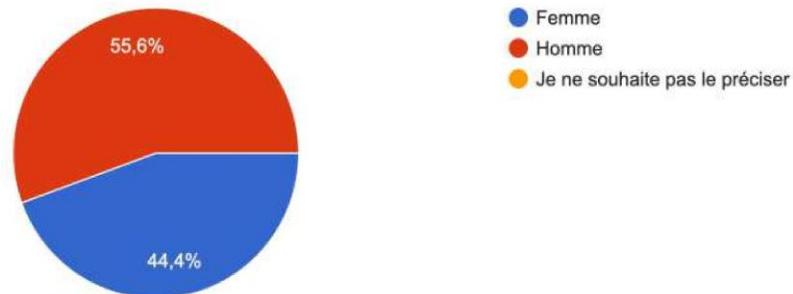
En conclusion, l'entretien met en évidence un potentiel largement inexploité pour favoriser l'usage du vélo à l'UPEC. Bien que les infrastructures soient inadaptées et les initiatives insuffisamment valorisées, des solutions concrètes existent. Leur mise en

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)

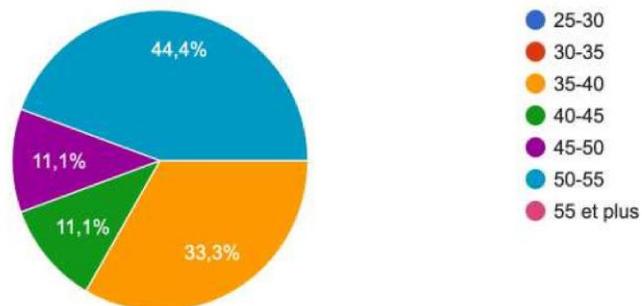
1) Comment vous identifiez-vous ?

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

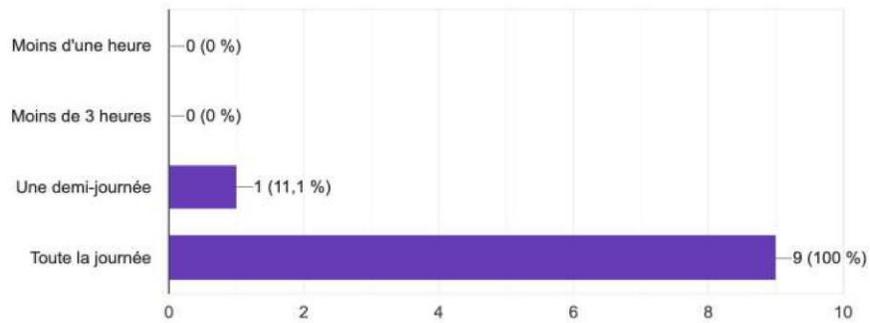
Devant le batiment MSE

Campus Centre, bâtiment P3, dans mon bureau?

Dans mon bureau batiment P2, Campus Centre

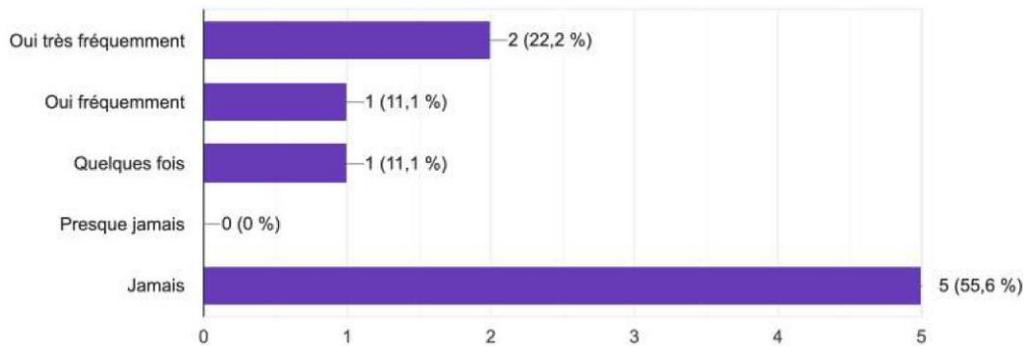
5) Combien de temps laissez-vous votre vélo à cet endroit en moyenne ?

9 réponses



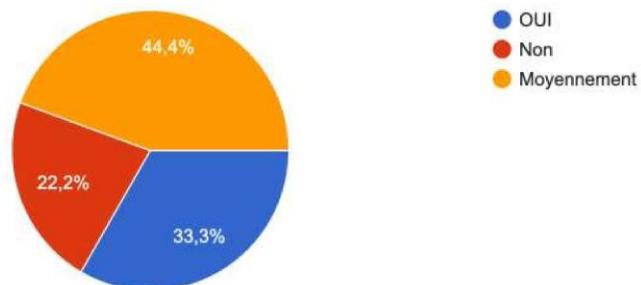
6) Avez-vous du mal à trouver une place de stationnement vélo libre ?

9 réponses



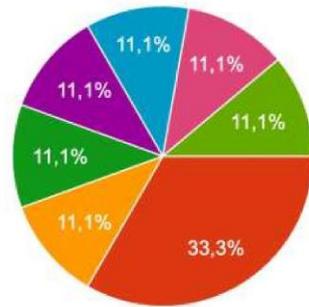
7) L'emplacement sur lequel vous gardez votre vélo est-il facile d'accès (proximité avec des pistes cyclables, absence d'obstacles...) ?

9 réponses



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

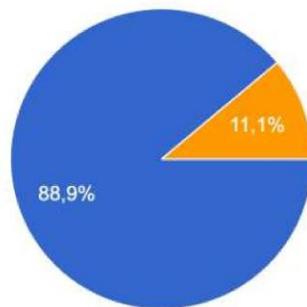
9 réponses



- Oui
- Non
- c'est à l'intérieur de l'enceinte du bâtiment pour que le vélo soit à l'abri
- c'est dans les locaux du laboratoire
- Ce n'est pas prévu pour donc ce n'est pas du tout signalé
- il est surtout trop petit!
- C'est mon bureau
- N/A

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



- Oui
- Non
- Je ne sais pas

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://www.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://www.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://www.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://www.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://www.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%20commune%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-supports-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 pincés-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 !



- Accueil
- Entrée
- Ascenseur
- Amphithéâtre
- Parking



CAMPUS MAIL DES MÈCHES

▶ Rue de la Porte des Champs - 94000 Créteil

www.u-pec.fr







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 »