

LA PRATIQUE DU VÉLO CHEZ LES ÉTUDIANT-ES EN FRANCE



L'ambition de cette étude est d'analyser la diversité des pratiques du vélo chez les étudiant-es, la force de cette pratique mais aussi les freins observés sur certains territoires. Nous apporterons une attention particulière aux initiatives locales et aux dispositifs nationaux et internationaux vecteurs d'une relance de l'usage du vélo sur les campus.

Ce document s'adresse aux responsables administratifs des établissements d'enseignement supérieur, aux collectivités territoriales, aux associations étudiantes et aux étudiant-es souhaitant promouvoir l'usage du vélo dans les trajets quotidiens.

Académie des Mobilités Actives (ADMA) - Septembre 2022

contactadma@mobilites-actives.fr

Ce programme Certificats d'Économies d'Énergie  est porté par

TABLE DES MATIERES

1. Introduction.....	3
2. La place du velo dans la mobilite des etudiants en France	4
3. La varité de l'usage du vélo au sein de la population étudiante	5
4. Les Leviers et bonnes pratiques pour développer le vélo chez les étudiant-es.....	11
5. Focus sur la pratique du vélo dans les campus : deux exemples en France	17
6. Conclusions et recommandations	22
7. Bibliographie	23

Pour citer ce document : Académie des experts en mobilités actives (2022), *La pratique du vélo chez les étudiant-es en France*.

Rédaction : Clément Dusong et Nicolas Notin, Académie des Mobilités Actives (2022)

UN GRAND MERCI AUX PERSONNES AYANT CONTRIBUE A LA PRODUCTION DE CETTE ETUDE, SOUS LA FORME D'ENTRETIENS ET DE RELECTURE :

Clara Vadillo Quesada (ADMA), Maxime Pied (FUB), Sarah Maugin (ETURECUP), Marion Aurouze et Cécile Drouet D'Aubigny (Sciences Pistes Cyclables), Maëlle Jeanty (Sciences Po Environnement), Jérôme Sawtschuk et Alice Grasset (Université de Brest), Jacques Benoit (Vieux Biclou), Quentin Moreau (Association étudiante Paul Green), Valérie Chenaudec, Vincent Gerber et Florent Goiffon (Université Paul Valéry, Montpellier), Anaïs Darenne (RESES), Alice Anton (Université de Strasbourg), Elodie Trauchessec et Hélène Dijos (ADEME), Sylvain Rotillon (CIDUV).

1. INTRODUCTION

CONTEXTE

Les étudiant·es représentent une des catégories socio-professionnelles utilisant le plus le vélo pour leurs déplacements quotidiens (ATOUT FRANCE 2009). Comme le souligne la Consultation Nationale Etudiante¹, les questions climatiques et de préservation de l'environnement sont jugés comme primordiaux pour une majorité d'entre eux, aux côtés des problématiques d'autonomie financière et d'un accès facilité à l'emploi, et raisonnent avec les opportunités offertes par l'usage du vélo.

Cependant, malgré une hausse dans certaines grandes villes, **les chiffres de l'enquête nationale de mobilité des personnes (EMP, 2019) montrent une chute globale de la pratique du vélo** chez les étudiant·es et les élèves de plus de 15 ans par rapport à 2008, au profit des transports en commun notamment.

Si cette baisse globale de la pratique chez les étudiant·es est à relativiser², elle vient souligner des évolutions dans leurs modes de déplacements et la diversité des pratiques étudiantes. Ces évolutions sont d'autant plus fortes que la population étudiante a été multipliée par dix lors des soixante dernières années³ et que les campus se développent de plus en plus hors des centres-villes.

PROBLEMATIQUE

A travers cette étude, nous essaierons de répondre aux questions suivantes : quelles sont les différences d'usage du vélo au sein de la population étudiante ? Quels seraient les leviers spécifiques pour la redynamiser au sein des différents profils ?

OBJECTIF

Dans cette perspective, l'ambition de cette publication est de mieux comprendre l'évolution de l'usage du vélo chez les étudiant·es ces dernières décennies et d'identifier des initiatives variées qui contribuent à redynamiser la pratique. Une attention particulière a été accordée à la présentation des **dispositifs réglementaires, au rôle des associations étudiantes, ainsi qu'aux leviers d'accompagnement des acteurs publics** territoriaux et nationaux.

METHODOLOGIE

La réalisation de cette publication repose sur une analyse de la littérature scientifique et des publications réalisées sur la pratique du vélo chez les étudiant·es en France.

Nous avons par ailleurs mené des entretiens qualitatifs auprès d'une diversité d'acteurs étudiants, associatifs et administratifs (Université Paul Valéry à Montpellier) et réalisé un atelier collaboratif (Sciences Po Paris) pour appréhender le contexte et les défis à relever sur deux campus français.

Enfin, nous avons lancé un questionnaire auquel ont répondu 2 785 étudiant·es à travers la France pour mieux appréhender leurs pratiques de déplacement, l'usage du vélo et les leviers pour renforcer leur pratique.

¹ La Consultation Nationale Étudiante (50 518 réponses pour la 5^{ème} édition en 2020) a pour objectifs de faire un état des lieux de l'engagement des étudiant·e·s et de recueillir leur avis sur les questions environnementales.

² Les modes de calculs et les échantillons diffèrent d'une enquête à l'autre.

³ 310 000 étudiants été comptabilisés en 1960. Ils devraient être 2,97 millions à la rentrée universitaire 2022/2023.

2. LA PLACE DU VELO DANS LA MOBILITE DES ETUDIANTS EN FRANCE

LA MOBILITE DE LA POPULATION ETUDIANTE

Après une période de pratique importante entre les années 1930 et 1950, l'usage du vélo en France baisse fortement au cours des Trente Glorieuses. L'accès à l'automobile se développe pour toucher progressivement l'ensemble de la population. Pour les jeunes, dont les étudiant·es, le processus de motorisation commence par l'accès facilité aux deux-roues motorisés tels que les motocyclettes, les cyclomoteurs ou les vélomoteurs. À cette époque, le cyclomoteur, autorisé à partir de 14 ans, est à la fois « *perçu comme une amélioration par rapport au vélo* » et « *comme une étape vers un véhicule plus puissant* » (Averous & Coulon, 1975). D'après l'enquête transports de l'INSEE de 1974, 55 % des usagères et usagers de motocyclette, 39 % des cyclomotoristes et 38% des vélomotoristes ont moins de 25 ans (Fleury, 1978). Cet usage massif des deux-roues motorisés chez les jeunes est possible grâce au dynamisme de l'industrie française dans ce secteur, à une législation permettant la pratique chez les jeunes et à la construction d'un imaginaire de liberté et de modernité par la publicité (Héran, 2014).

À partir des années 1970, face aux externalités négatives liées à la motorisation généralisée de la population française, **l'État engage une politique pour développer les transports collectifs**. Ces actions sont rendues possibles par la création en 1971 du versement transport imposant aux sociétés de plus de 9 salariés de financer les réseaux de transports en commun. Elles se matérialisent par le déploiement des réseaux de bus, la réapparition du tramway et la création de métro dans les grandes villes françaises. L'offre de transports se structure en parallèle de la création des campus universitaires hors des cœurs de ville, amenant ainsi les étudiant·es à se déplacer avec des modes motorisés. L'augmentation du nombre de sites d'enseignement accompagne l'accroissement du nombre de structures de formation (Jacqué, 2011) et l'augmentation du nombre d'étudiant·es : en France, ce nombre passe de 310 000 en 1960 à 2 160 000 en 2000

(Kabla-Langlois, 2017). Les étudiant·es privilégient de plus en plus les transports en commun d'autant que durant cette période les opérateurs se dotent de tarifications sociales avantageuses pour les jeunes – et notamment pour les étudiant·es – pour s'adapter à leurs contraintes de budget. En 1999, près de **80 % des opérateurs proposaient aux étudiant·es une tarification préférentielle** (GART & UTP, 2012).

Malgré ce contexte, l'usage du vélo se maintient mieux chez les étudiant·es et chez les élèves par rapport au reste de la population jusqu'aux années 1990. Dans l'Enquête Nationale Transport (ENT) de 1994, la part modale de l'usage du vélo est respectivement de 5,3 % et de 6,5 % dans ces deux groupes, alors qu'il n'est que de 1,5 % chez les cadres et les professions intermédiaires, et de 2,8 % chez les ouvriers (ATOUT FRANCE, 2009, p. 62). Du fait de ces différences de pratique, le vélo est perçu à cette époque comme un mode « *réservé aux étudiants pauvres et aux autophobes irréductibles* ». (Sivardière, 1997)

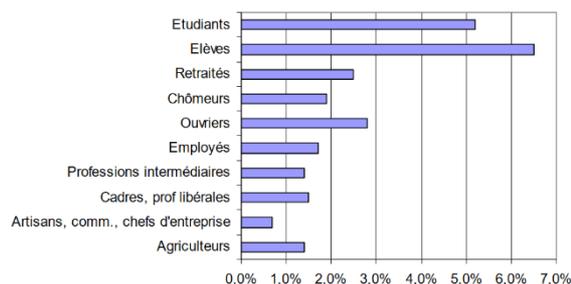


Figure 1 : Part modale du vélo selon la profession dans l'Enquête Nationale Transport 1993-1994 (ATOUT FRANCE, 2009, p. 62)

Dans l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) suivante, en 2008, les étudiant·es demeurent la population avec la part modale d'usage du vélo la plus forte : 5 % des déplacements des étudiant·es sont réalisés à vélo (Quételard, 2010). Cependant, l'usage baisse dans la dernière enquête nationale de 2019. Dans l'EMP 2019, la part modale du vélo auprès des étudiant·es et des élèves chute à 3,3 % tandis que la catégorie des cadres devient celle qui utilise le plus le vélo avec 5 % de part modale (Chassignet, 2022).

3. LA VARIETE DE L'USAGE DU VELO AU SEIN DE LA POPULATION ETUDIANTE

LES ETUDES EXISTANTES

Ces chiffres nationaux de la pratique étudiante cachent des dynamiques hétérogènes. Selon les territoires et selon les profils d'étudiant-es, la pratique du vélo varie fortement.

Une étude sur la mobilité des étudiant-es, réalisée par l'Observatoire de la vie étudiante, évaluait la part modale du vélo en 2013 à 4,4% de leurs déplacements. De plus, elle montre que l'usage du vélo est 5 fois plus important pour les étudiant-es francilien-nes vivant dans Paris par rapport à celles et ceux habitant en banlieue et que la part modale est plus de 3 fois supérieure pour les étudiant-es des communes de 200 000 à 300 000 habitants par rapport à celle et ceux résidant dans les communes de moins de 100 000 habitants. Ces inégalités sont liées à des évolutions de pratique inverses sur les dernières décennies entre les territoires. En Île-de-France, on constate par exemple qu'entre 1991 et 2010 l'utilisation du vélo pour se rendre à son lieu d'études croît pour les étudiant-es parisiens-nes alors qu'elle baisse pour ceux qui résident hors de la capitale (Dusong, 2021).

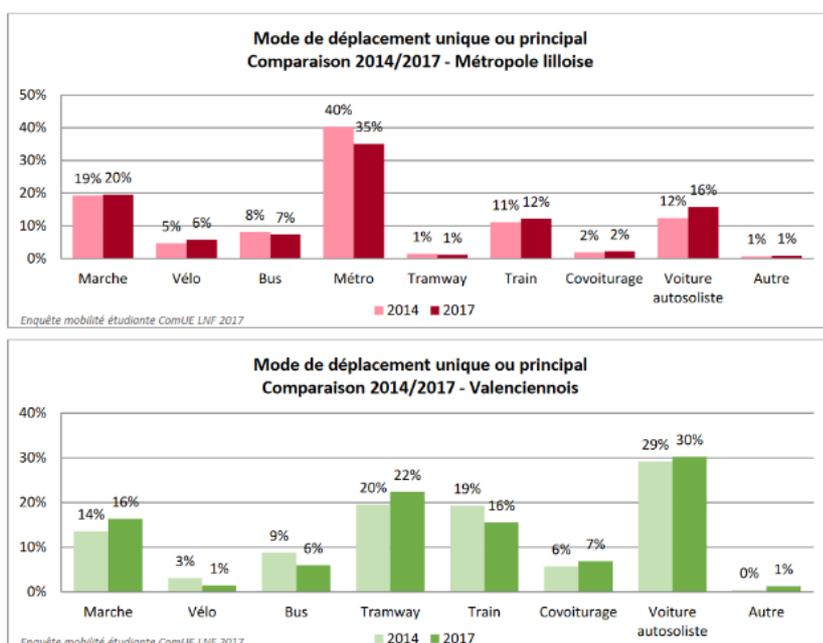
Cette croissance de la pratique en cœur d'agglomération est également visible dans certaines métropoles françaises.

Une augmentation de l'usage du vélo est notamment visible à Lille : dans les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) la part modale des étudiant-es passe de de 2,4 % à 3,4 % des déplacements entre 1998 et 2016 (ADEME & INDDIGO, 2020), tandis qu'elle croît de 5 % à 6 % dans une étude spécifique sur la mobilité des étudiant-es entre 2014 et 2017 (ComUE LNF, 2019). Cependant, sur d'autres sites universitaires de l'ancienne région Nord-Pas de Calais, l'usage du vélo stagne, voire baisse, comme dans le Valenciennois : la part modale du vélo est divisée par 3 pour les étudiants localisés à Valenciennes, Maubeuge et

Cambrai sur la période 2014-2017 (ComUE LNF, 2019). De la même manière, une étude spécifique aux déplacements des étudiant-es de Caen rapporte d'importantes différences d'usage du vélo selon les sites d'enseignement de la ville normande. La part modale d'utilisation du vélo des étudiant-es varie entre 2 % et 10 % selon qu'ils et elles soient localisés dans un campus situé à proximité du centre-ville ou à l'extérieur du boulevard périphérique (Lecolley, 2020).

Ces accroissements de la pratique étudiante localisés dans les centres s'expliquent par un **déploiement de politiques publiques urbaines favorables à l'usage du vélo, notamment pour le public étudiant**. On observe notamment l'apparition de tarifications spécifiques pour les systèmes de vélo en libre-service à destination des étudiant-es – Vélib' met en place un tarif préférentiel pour les jeunes entre 14 et 26 ans ce qui permet d'augmenter de 6% l'usage du Vélib' chez les jeunes l'année suivant la mise en place de cette tarification en 2011 (Renouvel & Prost, 2018). De même, des services de location de vélo de longue durée sont rendus gratuits pour les étudiant-es à Bordeaux (Bordeaux Métropole, 2021) ou à Lyon (Grand Lyon, 2022).

Figure 2 : Part modale du mode principal par les étudiants lillois et valenciennois en 2014 et 2017 (ComUE LNF, 2019)



Ces solutions sont d'autant plus pertinentes qu'elles répondent aux principales contraintes de la mobilité des étudiant·es, dont l'équipement en vélo est plus faible que les autres classes (ADEME & INDDIGO, 2020) à cause d'un budget réduit (Observatoire de la vie étudiante, 2021, p. 27) et d'une forte mobilité résidentielle (Bernela & Bonnal, 2018).

Au-delà des questions de localisation du lieu de résidence et du site d'enseignement, d'autres éléments liés au profil des étudiant ont un fort impact sur la pratique du vélo. L'étude de l'Observatoire national de la vie étudiante de 2013 cité précédemment révèle d'importantes nuances :

- 1) **Une part modale plus forte pour les étudiant-es dont les parents sont issus de professions et catégories socio-professionnelles favorisés** : 6% pour les enfants de cadres et de professions intellectuelles supérieures, 5% pour ceux de professions intermédiaires et 3 % pour les enfants d'ouvriers et d'employés ;
- 2) **Une pratique du vélo au quotidien plus élevée chez les étudiant-es de certaines filières** : la part modale atteint 10 % auprès de celles et ceux étudiant dans la culture, 7 % dans le secteur de la santé ou de l'ingénierie et chute à 2% pour les étudiant-es en commerce ou 1% dans les sections de technicien supérieur (STS) ;
- 3) **Un usage plus fort chez les étudiant-es résidant hors du domicile familial** : 1,9% de part modale pour celles et ceux qui cohabitent avec leurs parents contre 5,6% pour les étudiant-es qui vivent hors du foyer familial (Belghith & Ferry, 2016). Les étudiants partageant le foyer de leurs parents utilisent à l'inverse d'avantage la voiture et les transports en commun.

Ce dernier constat est partagé par des études locales : pour les étudiant-es du Nord-Pas-de-Calais, la part modale du vélo est entre 2 à 5 fois plus importante pour les étudiant-es ne vivant

pas chez leurs parents selon les secteurs enquêtés (ComUE LNF, 2019).

L'ENQUETE ADMA SUR LA PRATIQUE ETUDIANTE

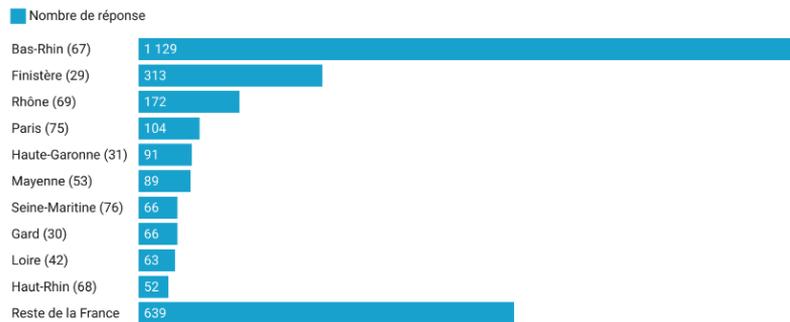
Pour compléter ces données, l'ADMA a conçu un questionnaire à destination des étudiant-es de France afin de mieux comprendre les écarts de pratique du vélo au sein de cette population. Ce questionnaire, interrogeant les étudiant-es sur quelques variables permettant d'identifier leurs profils socio-démographiques et leurs habitudes de déplacements tous modes confondus, a été ouvert en ligne pendant 5 semaines au cours des mois de mars et d'avril 2022. La diffusion s'est faite auprès des étudiant-es via les supports de communication de l'ADMA et de la FUB et via différents réseaux étudiants. Grâce à cette campagne, 2 785 questionnaires valides ont été recueillis.

Avant d'analyser les réponses des étudiants enquêtés, il est indispensable de s'interroger sur les caractéristiques de ces répondants. Le premier élément marquant est la forte disparité de participations entre les territoires, les domaines d'études et le mode principal de déplacement pour se rendre à son lieu d'études.

Parmi les départements de France métropolitaine, 29 n'ont aucun répondant, 56 départements ont entre 1 et 50 réponses, 8 départements ont entre 51 et 300 réponses tandis que deux départements se distinguent en tête avec 313 et 1 129 questionnaires complétés – respectivement le Finistère et le Bas-Rhin (cf. figure 3). En Outre-Mer, seul le département de La Réunion est représenté avec 16 répondants. Si l'usage du vélo au sein des territoires joue sûrement dans la répartition des réponses, la quantité de réponses est fortement influencée par la présence ou non de relais locaux lors de l'ouverture du questionnaire⁴. Parmi les départements ayant plus de 50 réponses, on retrouve des départements qui ne se distinguent ni par la taille de leur ville universitaire, ni par une pratique du vélo particulièrement forte, mais plutôt par une diffusion particulièrement efficace.

⁴ Administration de l'université, association étudiante et enseignant-chercheur.

Figure 3 : Participation au questionnaire ADMA par territoires de résidence



Outre les éléments liés à la répartition spatiale des répondant-es, il est intéressant de noter une majorité de femmes. Si les femmes sont moins nombreuses que les hommes parmi les cyclistes, elles répondent davantage que leurs homologues masculins aux questionnaires en ligne (Smith, 2008). Parmi les répondant-es ayant signalé un genre masculin ou féminin, il y a 57,2% de femmes (N=1 248 femmes) et 42,8% d'hommes (N=933).

La répartition des participant-es par filière d'étude est très inégale. Le découpage des filières, qui a été calqué sur celui réalisé pour l'étude de 2013 sur les conditions de vie des étudiant-es (Belghith & Ferry, 2016), montre une forte participation parmi les étudiants en « Langues, sciences humaines et sociales », en « Ecole ingénieur », en « Sciences (Physiques, Chimie et Mathématiques) » ou dans le domaine de la « Santé ». En revanche la mobilisation est

faible parmi les étudiant-es en « Ecole de Commerce, de management ou de vente », dans le secteur de la « Culture », en « Section de Technicien Supérieur » ou en « Classe préparatoire ». Cette répartition des participant-es doit une nouvelle fois être comprise à l'aune de la capacité du questionnaire à toucher tous les réseaux d'étudiant-es mais aussi à travers l'inégal intérêt des étudiant-es pour la pratique du vélo et de l'effectif des filières au niveau national.

Enfin, la répartition du mode principal utilisé par les étudiant-es enquêtés pour se rendre à leur lieu d'études est différente de celle de l'enquête de l'observatoire national de la vie étudiante (Belghith & Ferry, 2016) et illustre un biais de diffusion de l'enquête: en effet, 27,82% des répondant-es à l'enquête ADMA utilise le vélo contre seulement 4,4% dans l'enquête de 2013 (cf. Figure 4).

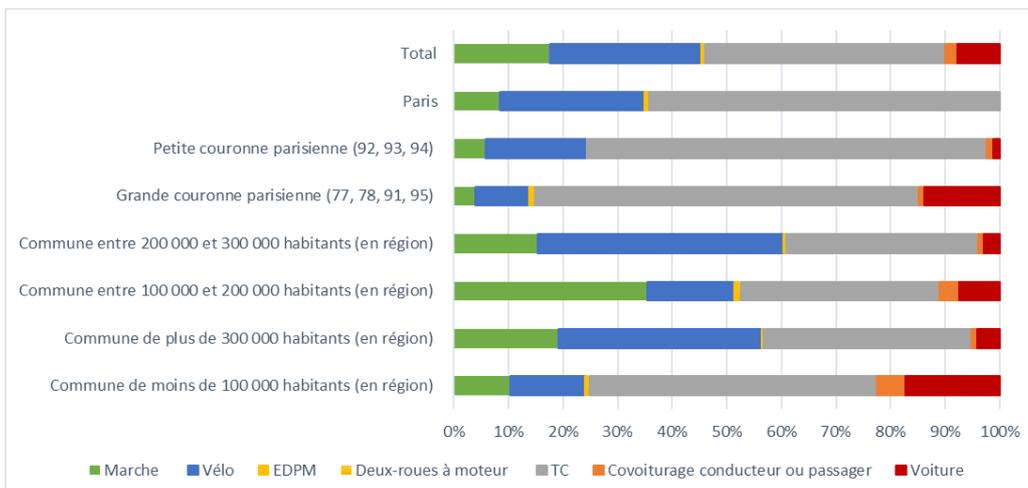


Figure 4 : Part modale par mode de déplacement principal pour les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu d'études

Ces chiffres soulignent le fait qu'au vu de l'objet de cette étude, les étudiant·es cyclistes ont davantage participé que les non cyclistes, rappelant l'intérêt de prendre quelques précautions dans l'analyse des données.

En croisant le type de commune de résidence avec le mode principal utilisé, les données montrent que la pratique du vélo, comme présenté plus haut dans les études déjà réalisées sur le sujet, est plus importante à Paris par rapport aux autres territoires d'Ile-de-France. En région, **elle atteint un maximum pour les étudiant·es résidant dans une commune de 200 à 300 000 habitants** (cf. Figure 4). Quel que soit le territoire, les transports en commun sont le mode le plus utilisé. Cependant, il est intéressant de constater qu'en région, lorsque l'usage du vélo est fort, cela semble réduire la part modale des transports en commun.

Ces effets de localisation doivent aussi être croisés avec le type de logement dans lequel sont installés les étudiant·es. Comme évoqué dans la section précédente, **le fait de ne plus habiter chez ses parents multiplie par 3 la possibilité de d'aller à vélo à son lieu d'études** (Belghith & Ferry, 2016). Les ratios sont différents dans les résultats de l'enquête ADMA mais confirment la tendance précédente. En effet, d'après cette enquête, le fait de ne plus habiter avec ses parents a un effet positif sur la pratique de la marche et du vélo et à l'inverse, a un effet négatif sur le fait d'utiliser la voiture seul·e ou les transports en commun (cf. Figure 5). Plusieurs hypothèses peuvent être faites pour comprendre ces différences : l'absence d'accès à une voiture familiale, une rupture dans le parcours résidentiel, comme un déménagement permettant d'enclencher de nouvelles habitudes de déplacement, et une localisation à proximité du lieu d'études pourraient être des facteurs favorisant l'utilisation du vélo.

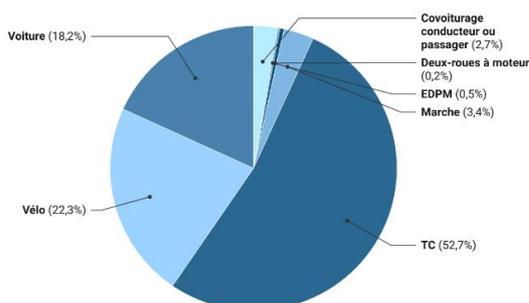
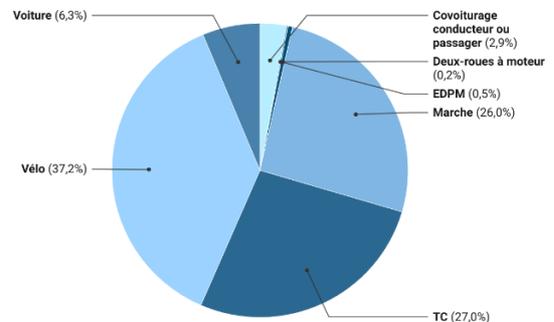


Figure 5 : Répartition des parts modales des enquêtés selon leur mode d'habitation – étudiant cohabitant avec leurs parents (à gauche) et étudiant ayant quitté le domicile parental (ci-dessous)



En plus du mode d'habitation, la distance est aussi une variable ayant un impact sur la répartition modale. L'usage du vélo varie logiquement selon les tranches de distance entre le lieu d'habitation et le lieu d'études.

La pratique est la plus forte pour les usagères et usagers résidant à une distance comprise entre 2 et 5 kilomètres de leur campus puisque 50% des étudiant·es ayant répondu à l'enquête et vivant à cette distance utilise le vélo au quotidien. Cette pratique baisse pour les trajets plus courts et plus longs. À l'inverse, l'usage de la voiture ou des transports en commun croît au fur et à mesure que la distance au lieu d'études augmente. Ces chiffres soulignent le fait que bien que le vélo commence à être une solution pour les courtes distances, les déplacements supérieurs à 5 kilomètres restent une cible pour développer la pratique.

Puisqu'il y a des différences de déplacement selon le mode d'habitation et selon la distance, il est utile de croiser ces deux variables afin de voir si l'une ou l'autre a une influence plus importante. Il est possible que si un·e étudiant·e quitte le foyer familial, il ou elle risque de perdre l'accès au véhicule motorisé familial et de faire le choix d'habiter à proximité de son lieu d'études, influant ainsi sur sa capacité à se déplacer à vélo.

En croisant la distance avec la variable cohabitant ou décohabitant, les données montrent des participations très différentes

parmi les répondant-es : **¾ des étudiant-es vivant hors du domicile familial habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu d'études tandis que seul un tiers des étudiant-es cohabitant avec leurs parents vivent à cette distance de leur campus.**

L'analyse croisée entre le principal mode de déplacement utilisé et de la distance au lieu d'études par mode d'habitation permet de mieux identifier les effets de ces différentes variables.

À distance équivalente, les étudiant-es vivant chez leurs parents et les étudiant-es ayant quitté le domicile familial ont des parts modales d'usage du vélo différentes.

Les étudiant-es vivant chez leurs parents utilisent davantage le vélo lorsqu'ils et elles vivent à moins de 2 kilomètres de leur lieu d'études (cf. figure 6). Cependant la pratique est plus faible lorsque cette distance augmente. **52% des étudiant-es décohabitants qui sont situés dans une tranche de distance comprise entre 2 et 5 kilomètres utilisent le vélo tandis que cette valeur est de 39% pour les cohabitants.** Cet écart de près de 10 points de pourcentage entre les deux profils est conservé pour les tranches de distance supérieure.

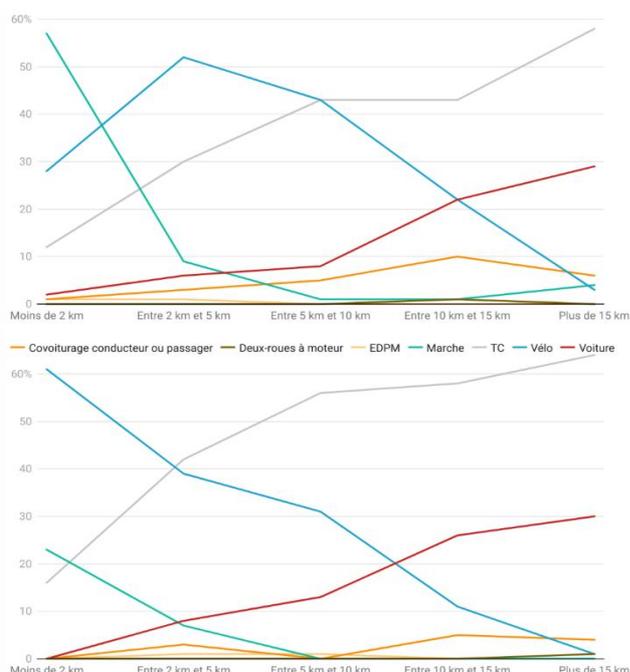


Figure 6 : Répartition des parts modales selon la distance au lieu d'études pour les étudiant-es cohabitant – figure au-dessus - et pour les étudiant-es décohabitants – figure en dessous

Les écarts sont inverses pour l'usage de la voiture et des transports en commun : à distance équivalente, les étudiant-es partageant le domicile familial utilisent davantage ces modes que les étudiant-es vivant hors du foyer.

Afin de confronter ces différents éléments liés à la pratique, les répondant-es au questionnaire ont aussi été interrogé-es sur certaines de leurs attentes vis-à-vis de l'usage du vélo. Dans le formulaire, la question « *Quel(s) mode(s) de transport souhaiteriez-vous utiliser à l'avenir pour vos trajets domicile-travail ?* » visait à demander aux étudiant-es de se projeter dans leur futur trajet domicile – travail. Les répondant-es pouvaient avoir plusieurs préférences modales. Le vélo est le mode le plus plébiscité avec 62% des réponses. La marche et les transports en commun arrivent en 2^e et 3^e position avec environ 1/3 des étudiant-es souhaitant utiliser ces modes à l'avenir. **La voiture qui est en 4^e position est identifiée par seulement 1 étudiant-e sur 10.**

Ces données ont été croisées avec le principal mode utilisé actuellement. Logiquement c'est parmi les cyclistes que le vélo est le plus identifié comme un mode souhaité pour les déplacements domicile - travail : **96% des étudiant-es cyclistes aujourd'hui souhaite continuer de l'utiliser à l'avenir** (cf. figure 7).

Cette valeur atteint 66% chez les étudiant-es covoiturant, 61% chez les étudiant-es piétons et 54% chez les étudiant-es automobilistes. **Cet intérêt pour le vélo est plus faible pour les usagères et usagers des transports en commun (total de 1 221 répondant-es), puisque parmi cet effectif seulement 42% souhaitent pratiquer le vélo à l'avenir.** Il faut prendre ces chiffres avec précaution, puisque la méthode de recrutement des enquêté-es peut avoir attiré des étudiant-es particulièrement intéressé par le vélo, même parmi les non cyclistes. **Malgré tout, les différents chiffres montrent que le vélo est perçu comme un mode d'avenir aussi chez celles et ceux qui ne l'utilisent pas encore pour leurs études.**

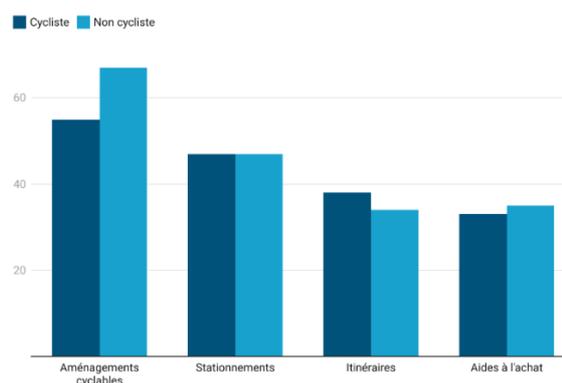
Pour les déplacements domicile-travail futurs	Deux-roues à moteur			Covoiturage conducteur ou passager			Voiture	Total
	Marche	Vélo	EDPM	TC				
Vélo non souhaité (en nombre)	192	31	3	8	706	22	98	1 060
Vélo non souhaité (en pourcentage)	39%	4%	75%	57%	58%	34%	46%	38%
Vélo souhaité (en nombre)	296	742	1	6	515	43	116	1 719
Vélo souhaité (en pourcentage)	61%	96%	25%	43%	42%	66%	54%	62%
Total général	488	773	4	14	1 221	65	214	2 779

Figure 7 : Répartition des étudiant-es souhaitant se déplacer à vélo à l'avenir pour leurs déplacements domicile-travail selon leur mode actuel

Enfin, une exploitation de la question « *Quel(s) service(s) ou solution(s) vous permettraient d'utiliser davantage le vélo au quotidien ?* » peut être faite pour renseigner les actions à développer afin de faciliter la pratique de ce mode. Pour l'ensemble des participant·es, les solutions les plus plébiscitées sont, dans l'ordre, le « *déploiement de pistes cyclables sécurisées* », l'« *accès à des stationnements sécurisés* », la « *création d'itinéraires clairs* » puis l'« *aide à l'achat de vélo personnel* ». Si l'on sépare les étudiant-es cyclistes et celles et ceux qui ne le sont pas, des différences légères sont visibles parmi les réponses.

La hiérarchie entre les principales solutions à développer est la même, cependant les non cyclistes identifient davantage le « *déploiement de pistes cyclables sécurisées* » et l'« *aide à l'achat de vélo personnel* » comme des leviers pour accroître leur pratique : 67% des non cyclistes pensent que la première solution pourrait avoir un effet sur leur usage du vélo contre seulement 55% pour les cyclistes actuels (cf. figure 8). L'« *accès à des lieux de stationnements sécurisés* » constitue un levier de développement de la pratique autant pour les cyclistes que les non cyclistes tandis que la « *création d'itinéraires clairs* » est une solution identifiée davantage parmi les usagères et usagers actuel·les.

Figure 8 : Part des cyclistes et des non cyclistes identifiant chacune des solutions comment étant des leviers pour accroître leur pratique du vélo



De cette enquête réalisée auprès des étudiant-es, il est important de retenir que d'importants écarts de pratique sont visibles. **La localisation de l'étudiant-e, la distance au lieu d'études, le type de ville et le fait ou non de vivre avec ses parents** sont des facteurs qui ont aujourd'hui un impact déterminant sur le fait de se déplacer à vélo.

4. LES LEVIERS ET BONNES PRATIQUES POUR DEVELOPPER LE VELO CHEZ LES ETUDIANT-ES

La littérature grise et cette enquête nationale conduite en 2022 nous apporte une meilleure vision des usages et des besoins exprimés par les étudiants pour utiliser le vélo au quotidien. Pour répondre à ces besoins, les établissements d'enseignements, les pouvoirs publics et les usagers eux-mêmes s'organisent pour développer des aménagements, des services et une culture vélo au sein des campus. À travers cette quatrième section, nous aborderons **les contours d'un système vélo universitaire**. Nous aborderons notamment ses principales caractéristiques, les leviers réglementaires, organisationnels et incitatifs, pour donner enfin un coup de projecteurs sur des bonnes pratiques françaises et internationales.

ACTIONS PONCTUELLES, VISION SYSTEMIQUE : LA PLACE CENTRALE DES ETUDIANT-ES DANS LA CONDUITE D'INITIATIVES

Les campus français renforcent leur mobilisation ces dernières années dans la promotion de l'usage du vélo et, plus largement, des mobilités durables. La promotion du vélo se place au cœur de leurs actions de développement durable, de planification des mobilités et/ou de responsabilité sociétale des établissements. C'est également un enjeu de stimulation de la vie étudiante avec le développement d'un large spectre d'actions en faveur du vélo : ateliers d'autoréparation, stages de remise en selle, location de vélos, bourses aux vélos, « défis vélos », etc. La figure 9 permet de qualifier la variété de ces initiatives et **les sept principaux volets d'un système vélo universitaire**.

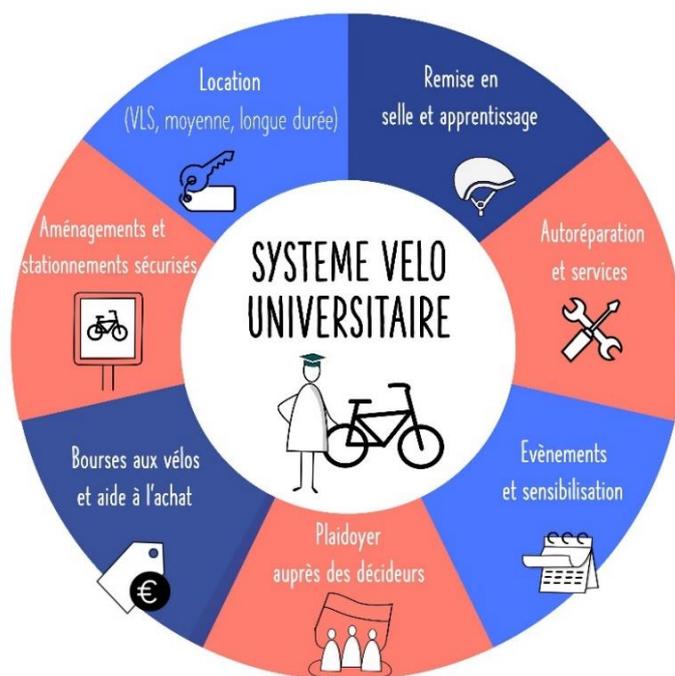


Figure 9 : Les sept volets du « système vélo universitaire »

Si l'on regarde de près les actions initiées par les universités, les écoles et sur les campus dans leur diversité, on constate qu'il y a **autant de spécificités que de campus**.

On peut néanmoins noter certaines constantes. Tout d'abord, les actions de sensibilisation sur l'usage du vélo et la mise à disposition d'arceaux de stationnement sont communément promues dans la dizaine de plans de mobilités des établissements⁵ analysés dans le cadre de cette étude.

Ensuite, **la grande majorité des campus se sont investis sur des actions ponctuelles et n'ont pas de stratégie systémique** sur la promotion du vélo tenant compte des sept volets présentés ci-dessus.

Enfin, les quelques exemples d'émergence d'un « système vélo » à l'échelle d'un campus et d'un développement conséquent de la pratique chez les étudiant-es sont dépendants d'**une impulsion des étudiant-es, de la naissance de collectifs et d'une large coalition d'acteurs**, comme le

⁵ Universités de Nantes, Montpellier 3, Rennes 1 et 2, d'Auvergne, de Lorraine, Toulouse 1 et 3, la Rochelle,

mais aussi le Plan de Déplacements inter-campus de Saint Etienne Métropole.

souligne l'exemple du campus de Bordeaux, que nous détaillerons dans les pages suivantes.

La place des étudiant-es, des associations étudiantes pro-vélo ou plus largement investis dans des projets de préservation de l'environnement et/ou d'économie circulaire, est centrale.

La **présence d'un atelier d'auto-réparation** visible dans de nombreux établissements d'enseignement supérieur - tels que ceux des Universités de Bordeaux, Nantes, Rennes, Lorraine, Toulouse, Montpellier, d'Artois, de Troyes, de Franche Comté - Besançon et Belfort, mais aussi des écoles comme l'INSA Lyon, Sciences Po Paris, l'Enstib à Epinal, l'ESTIA au Pays-Basque ou l'ESTACA en Ile-de-France⁶ - est un **déclencheur** pour dynamiser la pratique étudiante, la rendre visible et créer du lien social. L'atelier d'auto-réparation constitue ainsi une première accroche pour ensuite développer un bouquet de services plus variés autour du vélo (location, remise en selle, etc.) et pérenniser une action bénévole ou salariée. Les ateliers attirent par ailleurs de nombreux salariés et professeurs des établissements. Le positionnement d'un local, d'un lieu d'accueil d'associations dédiées au campus ou de permanences d'accueil sont des leviers moteurs pour assurer la visibilité et le développement de l'usage du vélo.

ZOOM SUR L'ASSOCIATION ETURECUP ET LE RÔLE D'IMPULSION DES ASSOCIATIONS ÉTUDIANTES

Apparues à la fin des années 1990⁷, les associations étudiantes œuvrant en faveur de la promotion du vélo utilitaire se sont progressivement développées sur les campus, avec aujourd'hui près d'une dizaine d'associations actives⁸ en France. Parmi ces associations, deux d'entre elles se distinguent par la constitution d'une équipe salariée, une

⁶ Liste non exhaustive de l'ensemble des ateliers d'auto-réparations.

⁷ L'association Velocampus à Nantes a été créée en mars 1997 par un groupe d'étudiant-es pour promouvoir un moyen de déplacement complémentaire aux transports en commun et alternatif à la voiture : le vélo.

⁸ Parmi ces associations, nous pouvons notamment citer Sciences Pistes Cyclables, Velocampus Nantes,

capacité d'entraînement et la conduite d'actions au-delà des frontières du campus : les associations Velocampus à Nantes⁹ et ETURECUP à Bordeaux/Pessac.

L'association ETURECUP, créée en 2014 et située sur le campus universitaire de Bordeaux – Pessac – Talence – Gradignan a su créer un système vélo à l'échelle du campus. Ce dynamisme repose sur une alliance vertueuse entre actions de promotion du vélo et de ressourcerie/économie circulaire, contribuant au développement de l'association. Quatre autres associations étudiantes sont membres du conseil d'administration d'ETURECUP, ce qui permet d'intégrer le vélo dans des enjeux de lutte contre la précarité et servir de support à l'animation d'un réseau d'étudiant-es bénévoles.



Figure 10 : Maison du vélo du campus (ETURECUP, 2021)

En 2021, l'association emploie 8 salarié-es et comptait 3 000 adhérent-es dont plus de 2 000 ont fréquenté « la maison du vélo du campus », lieu central de 500 m² pour les activités d'auto-réparation et les services vélos mis à disposition des personnes fréquentant le campus. L'association est en effet ouverte aux étudiant-es mais aussi aux personnels du campus et aux riverains. L'atelier d'auto-réparation sert de lieu fédérateur et renforce les rencontres et les interactions sociales entre ses membres.

Velocampus Besançon, Velocampus du Lion à Belfort, ETURECUP, CycloCampus Bethune, Vert l'ENSTIB, ZINC à Toulouse, Vie Etudiante 71 (le Creusot), Les Bikers de l'INSA Lyon, etc. La liste est non exhaustive.
⁹ En 2010, les équipes du CEREMA avait réalisé un portrait de l'association et des actions de Velocampus Nantes, accessible via ce lien : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-stationnement?v=3500>

Si l'association met en place des actions communément développées dans d'autres campus français, comme des bourses aux vélos, des balades et d'autres actions de sensibilisation, **elle se démarque par sa capacité à porter par elle-même des actions d'apprentissage, de remise en selle et de plaidoyer** auprès de la collectivité et des établissements du campus. Elle a ainsi contribué aux travaux du 3ème plan vélo métropolitain sur des propositions d'aménagement vers et au-delà du campus. Elle participe également aux travaux du plan de mobilité inter-établissements, qui regroupe la grande majorité des écoles et universités du territoire, et à des analyses de terrain sur les infrastructures cyclables, menées notamment dans le cadre de projets tutorés avec des étudiant·es du master « Ecologie Humaine » de l'Université Bordeaux Montaigne.

L'action de l'association dépasse par ailleurs les frontières du campus puisqu'elle met en place des actions d'apprentissage et de promotion du vélo auprès de jeunes vulnérables face à la délinquance, d'habitant·es de logements sociaux, des centres-villes, etc.

LEVIERS REGLEMENTAIRES ET DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR DEVELOPPER LE VELO SUR LES CAMPUS

A L'ECHELLE NATIONALE : UNE IMPULSION DE DISPOSITIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE, MOBILITE ET VIE ETUDIANTE

Inscrits dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) de 2015, les entreprises et administrations de plus de 50 salarié·es ont l'obligation d'inscrire la mobilité des collaborateurs à l'ordre du jour des négociations annuelles obligatoires ou à défaut de réaliser un **Plan De Mobilité employeur (PDMe)**. La grande majorité des établissements d'enseignement supérieur réalise des plans de mobilité, avec la volonté pour certains d'entre eux d'élargir leur plan d'actions au-delà des

¹⁰ Le Plan de Déplacement Inter-Campus de Saint-Etienne est élaboré conjointement par sept établissements d'enseignement supérieur.

¹¹ A titre d'exemple, les universités de Caen et de Strasbourg restreignent l'usage de parkings aux

seuls salarié·es et de toucher aussi les étudiant·es du site.

Sous l'impulsion des collectivités territoriales (Lyon, Bordeaux, Saint-Etienne ¹⁰, etc.), des « **Plans de mobilité inter-établissements, multi-campus, inter-campus, etc.** » émergent pour permettre de créer des synergies et mutualiser les moyens et les services entre établissements d'un même campus, comme dans le cas de Bordeaux/Pessac. Les PDMe constituent des outils précieux pour planifier la création de stationnements vélos, de services de location, **pour contraindre le stationnement voiture** ¹¹ et parfois financer des actions de sensibilisation auprès des étudiant·es.

Ces stratégies de mobilités rentrent en résonance avec d'autres démarches et dispositifs de développement durable et de responsabilité sociétale, qui placent la mobilité durable comme un enjeu incontournable de la stratégie des établissements. Elles sont aussi des leviers efficaces de communication auprès des étudiant·es et du grand public sur les enjeux du quotidien et pour lesquels des actions peuvent être réalisées à court terme avec des moyens relativement limités.

Parmi ces dispositifs, le **label DD&RS** (Développement Durable et Responsabilité Sociétale) se distingue au niveau national. Celui-ci est créé en 2015, dans la continuité des travaux et de la loi dite « Grenelle 1 » de 2009, dont l'article 55 impose à tous les établissements d'enseignement supérieur la mise en place d'une démarche de développement durable au travers d'un Plan Vert.



En 2021, **24 établissements d'enseignement supérieur et de recherche ont reçu le label et l'appliquent activement**. Ces établissements accueillent environ 10% des étudiant·es inscrit·es dans l'enseignement supérieur¹².

Ce label engage les établissements à mettre en place un certain nombre de mesure inscrites

personnels universitaires et développent en parallèle des solutions de stationnements pour les vélos.

¹² En mai 2022, 4 nouveaux établissements ont rejoint le label, portant le nombre d'établissements labélisés à 28.

dans le respect des 17 objectifs de développement durable (ODD) au niveau national, et transcrites dans un référentiel commun aux universités et grandes écoles.

Parmi ces objectifs figure la volonté de « *Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables* ». Les Nations unies citent ainsi le développement de l'usage du vélo, de la marche et des transports en commun au quotidien, comme un des leviers pour parvenir à cet objectif. Au sein du label DDRS¹³, se pose l'enjeu de « *Développer une politique de diminution des émissions de gaz à effet de serre et d'utilisation durable et de réduction de la consommation des ressources* », avec une incitation au développement de plans mobilités et d'actions en faveur des mobilités actives, dans le référentiel partagé par les établissements labellisés.

Si la plupart des établissements déploient des initiatives en faveur du vélo et/ou soutiennent des associations étudiantes investies dans ce champ, leur mise en place n'est pas systématique et pourrait être largement renforcée, en s'inspirant des campus nantais et bordelais. **Les labels Agir ensemble – campus durable et les opérations campus**, plan national d'aménagement durable et de financement de travaux d'ampleur sur les campus, peuvent également être des leviers de financement d'infrastructures de stationnement vélo, en arceaux et en consignes sécurisées.

Enfin, les évolutions législatives et réglementaires récentes pour le financement de la vie étudiante offrent aux étudiant-es et associations étudiantes la possibilité de saisir le CROUS pour mener des actions en faveur du vélo. Parmi ces évolutions majeures, nous pouvons citer le lancement de la **contribution de vie étudiante et de campus**¹⁴ (CEVEC) pour accompagner des initiatives associatives et étudiantes. En régions, les CROUS de Lorraine, Bordeaux et Saint-Etienne financent ainsi des

actions en faveur du développement de l'usage du vélo. En Lorraine, l'établissement mobilise un atelier auto-réparation mobile qui se déplace entre différentes résidences étudiantes pour outiller et conseiller les étudiant-es dans la réparation de leur vélo. De nombreux établissements d'enseignement français utilisent ainsi ce guichet pour faire intervenir des associations pro-vélo extérieures aux campus et membres des **réseaux FUB** et/ou de **L'Heureux Cyclage**.

A L'ECHELLE LOCALE : DES COLLECTIVITES ET ETABLISSEMENTS SE MOBILISENT AU DELA DES MINIMAS REGLEMENTAIRES

Les Plans locaux d'urbanisme (PLU), les Plans de mobilité (PDM), les schémas directeurs cyclables sont des démarches de planification territoriale portées par les collectivités qui peuvent renforcer l'usage du vélo sur les campus. **Le chapitre 4 de la 2^{ème} partie du règlement (ex-article 12¹⁵) des PLU(i)**, par exemple, constitue un levier potentiel pour restreindre le stationnement voiture et en miroir renforcer l'offre de stationnement vélos. Ce choix est privilégié par l'Eurométropole de Strasbourg, avec des seuils ambitieux dans le centre-ville pour limiter le stationnement voiture.

Les PDM¹⁶, quant à eux, permettent d'élaborer la stratégie de déplacement de la collectivité à l'échelle de l'agglomération. **La desserte des campus à vélo est évoquée régulièrement dans ces documents de planification réglementaires** (PDU d'Orléans, du Grand Lyon, de Rennes), constituant des leviers clés pour impulser la création de services vélos, l'amélioration de la desserte, des aménagements et des stationnements vélos pour les étudiants. Pour ce qui concerne les démarches volontaristes de planification des itinéraires, services et aménagements vélos à l'échelle communale ou intercommunale, **ces démarches intègrent encore peu d'actions spécifiques à l'échelle des campus**. On peut néanmoins citer le travail de l'Etablissement Public Paris-Saclay, qui a défini

¹³ Pour en savoir plus sur le label DDRS : <https://www.enseignementsup-recherche.gouv.fr/fr/le-mesri-et-le-developpement-durable-49295>

¹⁴ Issues du décret n° 2019-205 du 19 mars 2019

¹⁵ Depuis la réforme du contenu des PLU (décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015), le stationnement constitue le 4^e chapitre de la 2^e partie du règlement consacrée aux caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères.

¹⁶ Les PDM ont remplacé en 2019 les anciens plans de déplacements urbains (PDU).

un réseau cyclable sur l'ensemble du périmètre du campus et travaille sur des liaisons depuis et vers les gares du RER B dans le cadre du schéma des circulations douces de l'agglomération (CA Paris Saclay, 2019).

En parallèle, comme évoqué page 5, **de nombreuses collectivités proposent des services de location et des niveaux de tarification favorables** à l'usage du vélo chez les étudiants.

En marge des obligations et des documents réglementaires, des collectivités telles que le **Grand Lyon** se distinguent particulièrement. Dans cette métropole, l'initiative Freevelo'v représente aujourd'hui le plus grand programme de prêt de vélos gratuits pour des étudiants. Avec un budget de 4,8 millions d'euros¹⁷, l'ambition du Grand Lyon est de doter 10 000 jeunes de moins de 25 ans¹⁸ d'un vélo en prêt de moyenne ou longue durée à l'horizon 2026. Le prêt peut atteindre une durée de deux ans et est mis à disposition à la suite d'une action de sensibilisation et d'accompagnement¹⁹. Les vélos prêtés par la métropole s'inscrivent dans un projet d'économie circulaire et d'insertion sociale, en partenariat avec l'atelier Estime Velogik.²⁰



Figure 11 : Vélos Freevelo'v (Crédit photo : Thierry Fournier – Métropole Grand Lyon)

¹⁷ Dont 1,8 millions de subventions de l'ADEME

¹⁸ L'ensemble des étudiants, jeunes en recherche d'emploi ou en insertion du territoire sont désormais éligibles au dispositif.

¹⁹ Cette action de sensibilisation aborde notamment les modalités pour bien utiliser son antivol.

²⁰ Pour en savoir plus sur le partenariat entre Estime et Velogik sur ce chantier d'insertion : <https://www.velogik.com/estime-et-velogik->

Ces initiatives essaient également dans de grandes agglomérations²¹ comme celle de Lorient, où à chaque rentrée universitaire, la ville propose le prêt d'un vélo gratuit en association avec la maison des étudiants. À Mulhouse, la communauté d'agglomération va encore plus loin en lançant une campagne à l'occasion de la semaine de la mobilité et de la rentrée universitaire pour que les mulhousien·nes cèdent un vélo à un·e étudiant·e. Les services de l'agglomération organisent la collecte des vélos en partenariat avec les ressourceries et associations locales pro-vélos, pour les confier ensuite à des étudiant·es qui en aurait fait la demande.²²

Le rôle d'impulsion des villes et des métropoles est ainsi fondamental pour créer des services, les soutenir financièrement ou créer des partenariats logistiques comme dans le cas de la métropole de Bordeaux, où l'association ETURECUP sert de relais pour le prêt de vélos métropolitains en moyenne et longue durée. Le rôle des services de Bordeaux Métropole est également décisif dans l'appui au lancement du plan déplacement inter-établissements évoqué précédemment et regroupant les principales écoles et université du campus (Kedge, Sciences Po Bordeaux, Université de Bordeaux Montaigne).

Aux côtés des collectivités, des dispositifs et des guichets nationaux évoqués ci-dessus, **certains établissements d'enseignement supérieur ont fait preuve d'une ambition certaine, bien au-delà du cadre réglementaire**. C'est le cas par exemple de l'Estia, une école d'ingénieur située dans le Pays-Basque, qui propose plusieurs projets propices à l'émergence d'un système vélo : actions de réparation, mise en place d'un local d'autoréparation, création de consignes vélos sécurisées et implantation d'arceaux, mais surtout la mise à disposition d'une flotte de 30 vélos à assistance électrique (VAE) pour un prêt

[sassocient-pour-creer-un-atelier-chantier-dinsertion-aci/](#)

²¹ On peut également citer des initiatives de prêts de vélos pour les étudiants à prix préférentiels au Havre, Poitiers, etc. sous l'impulsion de la collectivité.

²² La cartographie interactive des sites de dépôt et le formulaire d'inscription pour les étudiants sont disponibles via ce lien : <https://www.mulhouse-alsace.fr/offrez-votre-velo-a-un-etudiant/#/pinpoints/38652445>

moyenne durée aux étudiant-es de l'école²³. **Ce qui la distingue de nombre d'établissements et universités qui proposent généralement des VAE, en petit nombre pour leurs personnels.** Au-delà de l'ESTIA, on peut également souligner la volonté des équipes pédagogiques de certains masters et établissements de proposer des ateliers ou projets tutorés sur des enjeux de planification territoriale ou de services vélos, au sein des enseignements. Ceci fait preuve de l'enjeu majeur d'intégrer le développement des modes actifs dans les cursus et formations d'enseignement supérieur.

A L'INTERNATIONAL : SERVICES, LABELS ET PROGRAMMES ETATIQUES EN FAVEUR DU VELO DANS LES UNIVERSITES

En Suisse, l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) développe une approche systémique du vélo (services, vélo-stations, aménagements, plaidoyer, évènement, aide à l'achat, auto-réparation, location de vélo-cargos, etc.) couplée à une stratégie de limitation de l'usage de la voiture. Parmi les actions emblématiques, nous pouvons notamment citer la mise à disposition, pour les étudiant-es et le personnel du campus, **d'un service de six vélos-cargos en libre-service²⁴**, mais également la mise en place d'une vaste offre de stationnements sécurisés, avec une vélo-station de 350 places et plus de 3 300 places de stationnements abritées. Ainsi, **un-e étudiant-e sur 10 bénéficie d'un stationnement sécurisé et/ou abrité.**



Figure 12 : Service de location de vélo-cargos sur le campus de l'EPFL (crédit photo : EPFL)

En Allemagne, le gouvernement fédéral a proposé la création en 2021 de chaires d'enseignement dédiées à l'étude du trafic cycliste et au développement du vélo comme moyen de transport, avec un financement de 8,3 millions d'euros du Ministère Allemand des Transports, pour le professorat et l'enseignement (Reid, 2020).



Figure 13 : Evènement de présentation des sept chaires pour la promotion du vélo et des aménagements cyclables (crédit photo : Peter Adamik/BMVI)

Sept universités à travers le pays sont financées pour construire et dispenser des parcours à destination d'étudiant-es en master d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Infrastructures cyclables, cadre législatif du vélo, management de la mobilité, mais aussi développement de la marche et du vélo dans les territoires peu denses

²³ Ce prêt moyenne durée a d'autant plus de sens dans ce territoire où le syndicat des mobilités Pays-Basque Adour propose des offres de prêt longue durée et de financement de l'achat d'un VAE. Elles constituent des

leviers complémentaires pour inciter les étudiants à pérenniser leur pratique.

²⁴<https://www.epfl.ch/campus/mobility/fr/mobilite/pendulaire/velo/cargobike/>

seront intégrés dans les enseignements et des programmes de recherche.

Enfin, dans les pays anglo-saxons, les campus universitaires se distinguent par **la tenue de concours et la labélisation de « campus favorables au vélo »** pour renforcer la pratique. Parmi les initiatives les mieux structurés, nous pouvons notamment citer les labels « *Cycling Friendly Campus* » en Ecosse, « *Bicycle Friendly University* » aux Etats-Unis.

Le label américain²⁵, lancé par The League of American Bicyclists (LAB), équivalent de la FUB, accueille aujourd'hui 222 établissements certifiés (bronze, argent ou or) pour une durée de 4 ans. Le processus de labélisation permet de créer une émulation entre les établissements, mais aussi d'encourager et valoriser les bonnes pratiques : stationnements sécurisés, systèmes de location en libre-service à l'échelle des campus, etc. C'est également l'occasion de mener une enquête sur l'accessibilité et les conditions de pratique du vélo sur le campus : à ce jour, plus de 13 000 usager·ères et étudiant·es ont exprimés leurs ressentis²⁶ et besoins sur les campus certifiés.



Figure 14 : Label « argent » des campus favorables au vélo accordé pour quatre ans par la League of American Bicyclists (source : LAB 2022)

²⁵ Pour en savoir plus sur le label « Bicycle Friendly University » : <https://bikeleague.org/university>

²⁶ Pour en savoir plus sur les enquêtes : <https://bikeleague.org/bfa/quick-assessment/university>

5. FOCUS SUR LA PRATIQUE DU VELO DANS DES CAMPUS : DEUX EXEMPLES EN FRANCE

Dans cette dernière section, nous nous attarderons sur la situation de deux campus français, en termes de contexte, état de la pratique, actions récemment mises en œuvre en faveur du vélo, mais aussi des défis à relever dans le futur.

FOCUS N°1 : A MONTPELLIER, L'USAGE DU VELO EN PERIPHERIE DU CENTRE-VILLE DANS UN CONTEXTE DE RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le site principal de l'université Paul Valéry à Montpellier (lettres, langues, arts, sciences humaines et sociales) est situé en périphérie du centre-ville à 3,5km de la Place de la Comédie, avec un léger dénivelé en direction du campus. Ce campus est situé à quelques mètres de l'autre grande université locale, l'Université de Montpellier (Sciences, Droit, Médecine).

La cartographie ci-dessous (cf. figure 15), extrait de la carte des pistes cyclables réalisée par la Métropole de Montpellier en 2019 et complétée par l'ADMA, présente la localisation des deux principaux sites de l'université (site route de Mende et site Saint-Charles). On peut noter **l'absence d'aménagements cyclables à l'est du campus**, en direction de la commune limitrophe de Castelnau-le-Lez, un itinéraire par ailleurs perçu comme particulièrement risqué à vélo²⁷.

Pour l'accès au centre-ville, la présence d'infrastructures dédiées le long de la route de Mende, et la densité d'aménagements cyclables en lisière du centre-ville sont des atouts mais présentent un certain nombre de discontinuités.

²⁷ Entretien avec Quentin Moreau, de l'association étudiante « Paul Green », juin 2022.

Légende

STATIONNEMENT VELO

- Vélostations VéloMag
- Points de stationnement vélo

AMENAGEMENTS CYCLABLES

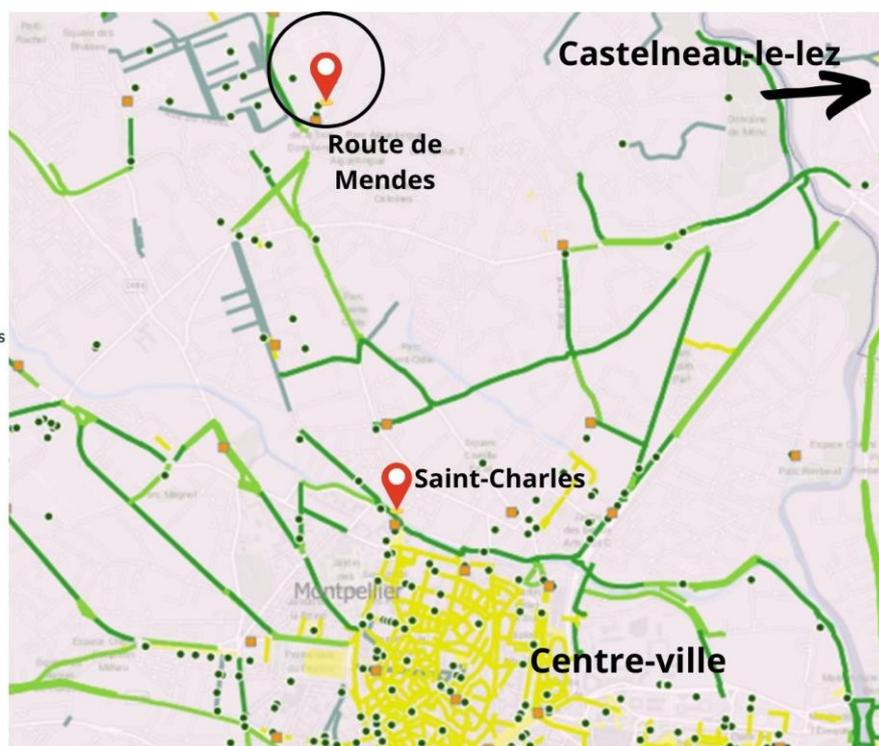
- Pistes, bandes cyclables et voies vertes bidirectionnelles
- Pistes et bandes cyclables monodirectionnelles
- Voies piétonnes
- Voies apaisées (ZR*, Z30*, voies limitées à 30 km/h)

LIMITES_ADM

- Limites communales
- Territoire de Montpellier Méditerranée Métropole

ZONES APAISEES

- 📍 Université Paul Valérie : sites Route de Mende et Saint Charles



le vélo régulièrement pour se rendre à l'université.

Figure 15 : Aménagements cyclables à proximité des campus (Montpellier Métropole)

La question du manque de signalétique adaptée (direction, temps de parcours), de marquages aux sols et l'absence d'aménagements sécurisés sur la partie de l'itinéraire²⁸ entre les sites Saint-Charles et Route de Mende (environ 2 km) qui emprunte l'avenue du Professeur Grasset le long du tramway, seraient perçus comme des freins à la pratique²⁹. Comme dans un grand nombre de campus français situés en proche périphérie des centres-villes, **la marche et les transports en commun restent les principaux modes de déplacements domicile-étude** (Université Paul Valéry, 2018).

Du côté de la pratique du vélo des étudiant-es, les deux enquêtes récentes menées en 2018 et en 2021³⁰ soulignent le haut niveau de pratique. Ils seraient ainsi 10,2% puis 12% en 2021 à utiliser

²⁸ La section sur l'avenue du Professeur Grasset oblige sur une partie de l'avenue une circulation sur la voie de tramway puis s'interrompt brusquement, sans aménagement et/ou éléments de signalétique adaptés.

²⁹ Entretien avec Florent Goiffon, cycliste quotidien et responsable du pôle ingénierie de projets à la Direction de la recherche de l'Université Paul-Valéry, juin 2022.

³⁰ Ces deux enquêtes ont été complétées par respectivement 1671 et 575 répondants, soit 9% et 3%

Si ce chiffre est à relativiser du fait de l'échantillon d'étudiant-es interrogés et du mode de calcul, **les étudiant-es pratiqueraient a priori plus largement le vélo que la moyenne des montpelliérain-es**³¹.

Cet engouement est néanmoins à relativiser : en 2018, l'enquête souligne que 17,2% des étudiant-es utiliseraient leur voiture pour des trajets domicile-étude, alors que cette population est relativement peu motorisée³². Les freins évoqués par les étudiant-es pour la pratique du vélo entrent en résonance avec des obstacles souvent mis en avant dans les enquêtes : manque d'infrastructures sécurisées, peur du vol, conditions météorologiques. Néanmoins, **le principal frein, pour 83% des répondants, serait la distance entre le domicile et le lieu d'études**. En tenant compte de la localisation du campus et des réponses Montpelliérain-es issues de notre enquête nationale présentée dans la [section 3](#), ce frein

de l'ensemble des étudiants de l'Université Paul Valéry.

³¹ Les dernières enquêtes sur la part modale du vélo (2014) dans la ville et la Métropole de Montpellier oscille entre 3 et 4%.

³² D'après l'enquête de l'Université en 2018, le taux de motorisation des étudiant-es serait de 37%, contre 82,4% à pour les ménages du département de l'Hérault selon l'INSEE en 2015.

laisse entrevoir un besoin d'informations et la mise en place d'une signalétique adaptée sur les temps de parcours qui semblent surestimés par certains étudiant·es.

Pour contribuer au développement de l'usage du vélo, l'Université Paul Valéry se distingue en mobilisant la quasi-totalité des dispositifs nationaux et réglementaires évoqués dans la [section 4](#). Elle fait partie des établissements labélisés DD&RS moteurs agissant au niveau national pour concrétiser les engagements du label, des « opérations campus » et met en place des actions dans le cadre de son plan de mobilités employeur (PDM) qui impactent également les étudiant·es.

Parmi les actions emblématiques, nous pouvons notamment citer le financement d'un acteur de la réparation vélo sur les crédits CVEC³³ de la vie étudiante. *L'Atelier 34* se déplace 2 fois par mois sur les campus pour réparer le vélo des étudiant·es et des personnels de l'administration, sans reste à charge. L'Université a également repensé certains cheminements et espaces publics du campus route de Mende pour limiter la circulation automobile et dynamiser l'offre de stationnements vélos, tout en menant des enquêtes régulières pour qualifier les usages. Pour le personnel de l'Université, la mise à disposition d'une petite flotte de vélos à assistance électrique (VAE), d'un parking dédié pour le stationnement sécurisé et du forfait mobilité durable (FMD) sont également des actions ambitieuses initiées en faveur du vélo.

Dans les années à venir, de nombreux défis seront à relever à l'échelle du campus pour maintenir, voire accroître la pratique du vélo chez les étudiant·es. Fin 2023, les transports en commun seront gratuits dans la métropole montpelliéraine et le campus sera desservi par la suite par le tramway T5, ce qui pourrait atténuer l'utilisation du vélo.

Plusieurs pistes d'action pourraient être investies dans les années à venir en s'appuyant sur le plan de mobilité, le label DD&RS, etc., mais également en lien avec la métropole de Montpellier et les associations pro-vélo du territoire ³⁴. **La généralisation de services aujourd'hui réservés aux personnels** (location

VAE, parking vélos sécurisés) pourrait être une première piste, en s'appuyant sur le programme *Alveole Plus* ³⁵ pour le stationnement par exemple. La résorption des discontinuités cyclables et un travail fin sur la signalétique et les temps d'accès à destination du campus et de grands lieux d'intérêts pourrait en être une seconde. Enfin, **un travail autour d'un plan mobilité inter-établissement**, en s'inspirant des initiatives bordelaises et stéphanoises, pourrait être une opportunité de mutualiser des actions et des services à destination de toutes et tous.

Aujourd'hui, l'association d'auto-réparation *Le Vieux Biclou* propose à l'ensemble des étudiant·es intéressé·es un espace et des sessions pour apprendre à réparer soi-même son vélo : l'atelier dispose d'un local au sein de la faculté des sciences de l'Université de Montpellier mais est peu ou pas connu par les étudiant·es de l'Université Paul Valéry. Une réflexion conjointe pour soutenir **un lieu d'autoréparation, de lien social** et de services autour du vélo peut bénéficier plus largement à l'ensemble des étudiant·es des campus, comme ont réussi à le faire les campus nantais et bordelais ([cf. section 4](#)).

³³ CVEC : Contribution vie étudiante et de campus.

³⁴ Vélocité Grand Montpellier, le « Vieux Biclou ».

³⁵ Alveole Plus est un programme national de financement d'emplacements de stationnements

sécurisés. Les universités et établissements d'enseignement supérieurs sont éligibles à la nouvelle vague de subventions qui sera lancée à l'automne 2022. <https://www.fub.fr/fub/programmes/alveole-plus-venir>

FOCUS N°2 : A SCIENCES PO PARIS, PRATIQUE DU VELO EN CŒUR DE VILLE ET MOBILISATION ASSOCIATIVE

En France, les Instituts d'Etudes Politiques, couramment connus sous le nom de « Sciences Po », comptent une dizaine d'établissements, et dans le cas de l'établissement parisien, de nombreuses antennes réparties sur le territoire. C'est à Paris que se situe l'établissement historique dont les locaux sont répartis à cheval sur les 6^e et 7^e arrondissements, accueillant chaque année environ 3 000 étudiant-es. Si le campus dispose d'un local historique au 27 rue Saint Guillaume, des bâtiments du campus sont présents dans un rayon d'un peu plus d'un kilomètre. Les déplacements des étudiant-es se font donc entre les différents lieux d'études et les services universitaires répartis sur l'ensemble du quartier.

La Figure 16 représente les différents locaux et les restaurants universitaires du quartier, ainsi que des services vélos comme les stations Vélib' ou des arceaux vélos dont certains sont localisés dans les cours des établissements. Pour accompagner la pratique du vélo chez les étudiant-es lors de la période post-confinement en 2020 et 2021, une infographie a été réalisée par l'administration de Sciences Po compilant à la fois cette carte mais également une succession d'informations utiles aux cyclistes. Dans cette infographie, on retrouve notamment des liens vers les aides financières existantes - à l'achat, à la réparation, à la remise en selle ou le remboursement des frais de déplacement -, les services de location, les associations cyclistes de la région et quelques conseils à destination des usagères et usagers du vélo.

Parmi les associations évoquées, nous pouvons citer l'association étudiante locale *Sciences Pistes Cyclables* créée en 2017 et dont le but est de « promouvoir le cyclisme sous toutes ses formes auprès de la communauté étudiante du campus de Paris. » (Association Cycliste de Sciences Po et al., 2018)

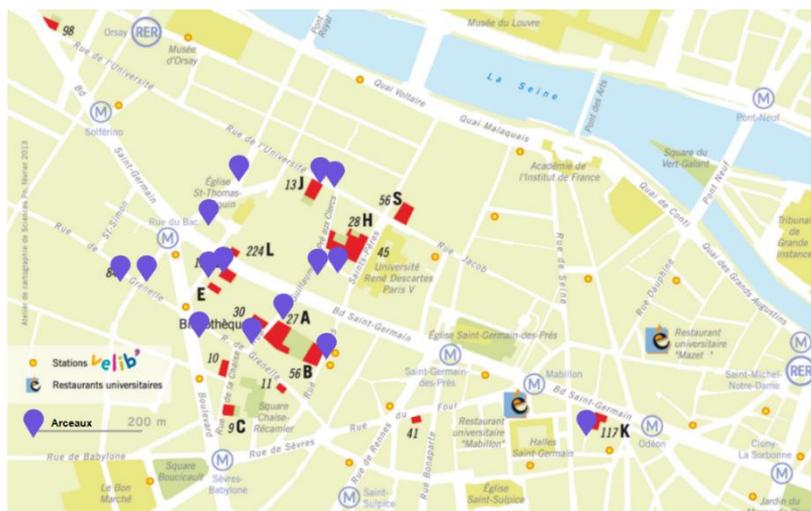


Figure 16 : Carte des locaux de Sciences Po Paris, des arceaux et des stations Vélib' à proximité (Sciences Po Paris, 2021)

Les actions initiées par l'association sont multiples et visent à répondre à l'ensemble des problématiques étudiantes en matière d'usage du vélo. Elle organise des ateliers d'autoréparation, des sorties, des voyages, des conférences et a également réalisé une étude en 2018 pour mieux comprendre la pratique du vélo et ses freins à l'échelle du campus parisien (Association Cycliste de Sciences Po et al., 2018). Ce travail réalisé auprès de 236 étudiants présente des résultats qui vont dans le sens des constats établis dans le cadre de l'enquête ADMA : les étudiant-es de Sciences Po Paris utilisent en majorité les transports en commun pour se déplacer tandis qu'ils sont plus de la moitié à habiter à moins de 5 km de leur lieu d'études. Ainsi, à Sciences Po Paris, encore plus qu'ailleurs, le développement de l'usage du vélo est contraint par une forte pénétration des habitudes d'utilisation des transports en commun et la marche pour les déplacements quotidiens. La réduction de l'espace allouée à l'automobile, l'apaisement du trafic et la réduction du nombre de places de stationnement voiture sur ce territoire ne toucheraient pas les étudiants directement dans leurs déplacements quotidiens, cependant ce type d'action peut améliorer les conditions des modes alternatifs comme le vélo.

L'étude menée parmi les étudiants du campus parisien identifie trois pistes pour développer le vélo (Association Cycliste de Sciences Po et al., 2018) : faciliter l'accessibilité à vélo du campus, cibler les nouveaux arrivants et mettre en place un « système vélo ». Pour activer ces leviers, différentes actions sont évoquées comme l'accompagnement pour l'acquisition d'un vélo pour les nouveaux étudiants ou la mise en place d'un système de parrainage pour développer la pratique entre pairs.

Dans le cadre des actions menées par l'association Sciences Pistes Cyclables, deux formateurs ADMA ont été invités en avril 2022 pour présenter un état des lieux de la pratique du vélo chez les étudiant-es et organiser un atelier contextualisé à l'échelle du campus de Sciences Po Paris avec les étudiants.

Lors de cette activité, les participant-es ont pu faire un diagnostic sur les problématiques en matière d'aménagement cyclables et de stationnement sur le campus de façon collaborative. Des différentes étapes de l'atelier,

il est ressorti que pour ces deux thématiques, les équipements n'étaient pas assez nombreux pour répondre aux besoins. Les étudiant-es ont donc proposé différentes pistes afin de pallier ce manque.

Pour répondre **au manque d'aménagements cyclables** pour leurs déplacements, les participant-es ont proposé qu'un cadre soit mis en place pour que les étudiant-es de Sciences Po puissent faire remonter aux collectivités en charge de l'aménagement, les points de conflit avec d'autres usagers et usagers de la voirie.

Concernant **les enjeux de stationnement**, le développement de signalétiques et de repères sur le campus visant à indiquer et valoriser les stationnements existants est ressorti comme une première étape indispensable avant de pouvoir demander de nouveaux stationnements sécurisés. Cette réflexion part du principe qu'un plaidoyer en faveur de la création de stationnements ne peut fonctionner que si les arceaux sont utilisés et que son utilisation est rendue visible.

6. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Pour reprendre les principaux éléments d'analyse et recommandations issues de l'étude :

1. Le travail de revue de littérature montre que la pratique étudiante du vélo a été, jusqu'aux années 1990, relativement forte en comparaison d'autres groupes sociaux. Le redémarrage de la pratique se fait aujourd'hui principalement parmi les étudiant·es ne résidant plus chez leurs parents et vivant dans les villes de plus de 200 000 habitants où les actions en faveur du vélo se mettent en place.
2. Lors de l'exploitation du questionnaire réalisé dans le cadre de cette étude, des résultats, cohérents avec la littérature, ont permis de révéler des écarts de part modale entre les étudiant·es vivant avec et sans leurs parents. Le deuxième groupe utilisent davantage la marche et le vélo pour se rendre au lieu d'études. Les données soulignent également un fort intérêt pour utiliser le vélo comme mode de déplacement à l'avenir parmi l'ensemble des répondant·es au questionnaire, que l'étudiant·e soit ou non cycliste.
3. Les associations étudiantes et les établissements d'enseignement supérieur jouent un rôle moteur dans l'émergence de « systèmes vélos » à l'échelle des campus. La mise à disposition d'un lieu dédié pour l'auto-réparation et autres services (apprentissage, location) constitue un préalable pour faire émerger et catalyser la pratique du vélo. La pérennisation des associations pro-vélo étudiantes, à travers des subventions et le financement de salarié·es notamment, est sans doute le meilleur gage pour développer le vélo sur le campus et les 7 volets d'un système vélo universitaire (cf. figure 9).
4. Il existe encore peu d'initiatives concertées, de partage d'expériences et de labels au niveau européen pour renforcer la pratique du vélo sur les campus. La mise en réseau de ces associations étudiantes à travers des commissions, d'évènements dédiés au sein de la FUB, du réseau « L'Heureux Cyclage » ou du RESES pourraient être des leviers pour capitaliser les bonnes pratiques existantes. Plus largement, il est important de systématiser des actions ambitieuses en s'inspirant des exemples nantais, bordelais mais également de plus petits campus comme celui de l'ESTIA à Bidart (64).

7. BIBLIOGRAPHIE

ADEME & INDDIGO. (2020). Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France. ADEME. <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>

ATOUT FRANCE. (2009). Spécial économie du vélo, Etude complète. Atout France. <https://www.veloscenie.com/contenus/espace-pro/rapport-economie-du-velo-altermodal.pdf>

Averous, B., & Coulon, A. (1975). L'essor des deux-roues. Analyse d'une erreur de prévision. Bureau d'études pour l'urbanisme et l'équipement de la région méditerranéenne.

Belghith, F., & Ferry, O. (2016). Enquête nationale Conditions de vie des étudiants 2013– Transports et déplacements. Observatoire national de la vie étudiante.

Bernela, B., & Bonnal, L. (2018). Territoires d'études et mobilités résidentielles : Réalisation d'états des savoirs pour l'Observatoire national de la Vie Étudiante (p. 147). Université de Poitiers.

Bordeaux Métropole. (2021). Emprunter un vélo métropolitain. <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/Velo/Pratique/Emprunter-un-velo-metropolitain>

Chassignet, M. (2022). Enquête nationale sur la mobilité des français : Quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes. Les blogs d'Alternatives Économiques. <http://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2022/01/03/enquete-nationale-sur-la-mobilite-des-francais-quelques-enseignements-de-la-nouvelle-edition-et-evolutions-recentes>

Communauté d'Agglomération Paris Saclay (2019), Schéma directeur des circulations douces.

ComUE LNF. (2019). La mobilité étudiante. Etude des déplacements domicile-campus en 2017 Nord et Pas-de-Calais. 57.

Dusong, C. (2021). Les dynamiques de l'usage du vélo dans les espaces de banlieue : Continuités, décalages et ruptures. Université Paris-Est.

ETURECUP (2021), Rapport annuel de l'association pour l'année 2020.

Fleury, D. (1978). Le phénomène deux-roues en quelques chiffres. Economie et Statistique, 98(1), 67-72. <https://doi.org/10.3406/estat.1978.3080>

GART & UTP. (2012). Une décennie de tarification dans les réseaux de transport urbain.

Grand Lyon. (2022). Les coulisses de Freevélo'v. <https://freevelov.grandlyon.com/les-coulisses/>

Héran, F. (2014). Le retour de la bicyclette. La Découverte.

Jacqué, P. (2011, mai 25). Une réponse à la massification de l'enseignement supérieur. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/societe/article/2011/05/25/une-reponse-a-la-massification-de-l-enseignement-superieur_1527083_3224.html

Kabla-Langlois, I. (2017). L'état de l'Enseignement supérieur et de la Recherche en France. Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

League of American Bicyclists – LAB (2022), Bicycle Friendly University - 2022 Application Preview.

Lecolley, P. (2020). L'utilisation du vélo par les étudiants caennais dans le cadre des déplacements domicile/étude [Mémoire de Master]. Université de Caen Normandie.

Observatoire de la vie étudiante. (2021). Enquête nationale Conditions de vie des étudiants 2020.

Quételard, B. (2010). Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise. La revue, Commissariat général au développement durable-Service de l'observation et des statistiques, 25-49.

Reid C. (2020), Knowledge Is Power: German Universities To Offer Bicycling Traffic Degree Program, Forbes.

Renouvel, S., & Prost, H. (2018). La mobilité des étudiants à vélo—Etude APUR. APUR.

Sciences Po Paris. (2021). Tous en selle à Sciences Po – Infogram, <https://infogram.com/le-velo-a-sciences-po-1h174958jj9q2zj>

Sivardière, J. (1997). La bicyclette, c'est sérieux! La Jaune et la Rouge, 523. <https://www.lajauneetlarouge.com/article/la-bicyclette-cest-serieux#.XBdz3opCdaQ>

Smith, W. (2008). Does Gender Influence Online Survey Participation? A Record-Linkage Analysis of University Faculty Online Survey Response Behavior. Online Submission.