

UNIVERSITÉS ET DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE

ANNEXES



MARS 2016

5.12.006



www.iau-idf.fr



IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

UNIVERSITÉS ET DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE

ANNEXES

Mars 2016

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directrice générale : Valérie Mancret-Taylor
Département Mobilité et transports : Elisabeth Gouveral, directrice
Étude réalisée par Jérôme Bertrand
Avec la collaboration de Corinne De Berny et de Marie Allard
N° d'ordonnancement : 5.012.006

Crédit photo de couverture : Jean-Lionel Dias / Le Carton / Picturertank

Sommaire des annexes

Présentation de l'étude détaillée de 7 sites universitaires	3
L'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne	7
L'université Paris Denis Diderot - Paris 7	27
L'université Paris Ouest Nanterre	45
L'université Paris 8 Saint-Denis	64
L'université Paris Est Marne-La-Vallée	79
L'université Évry Val d'Essonne	96

Le premier volet de l'étude est disponible sur le site internet de l'IAU Île-de-France :

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/universites-et-deplacements-en-ile-de-france.html>

Présentation de l'étude détaillée de 7 sites universitaires franciliens

L'étude des 7 sites universitaires retenus se base sur :

- une série d'entretiens réalisés auprès d'une ou plusieurs personnes de la Présidence et/ou d'une ou plusieurs directions de chaque université (en particulier les directions du patrimoine immobilier, de la vie étudiante et des ressources humaines) ;
- une autre série d'entretiens auprès des collectivités locales où sont implantés les établissements retenus pour l'étude ;
- la visite des sites et de leur quartier afin d'appréhender la qualité de la desserte, des équipements et services universitaires, et de l'environnement urbain ;
- l'analyse de données recueillies, précisées ci-après.

La sélection des établissements analysés résulte d'un panachage de situations diverses qui répondent à plusieurs considérations :

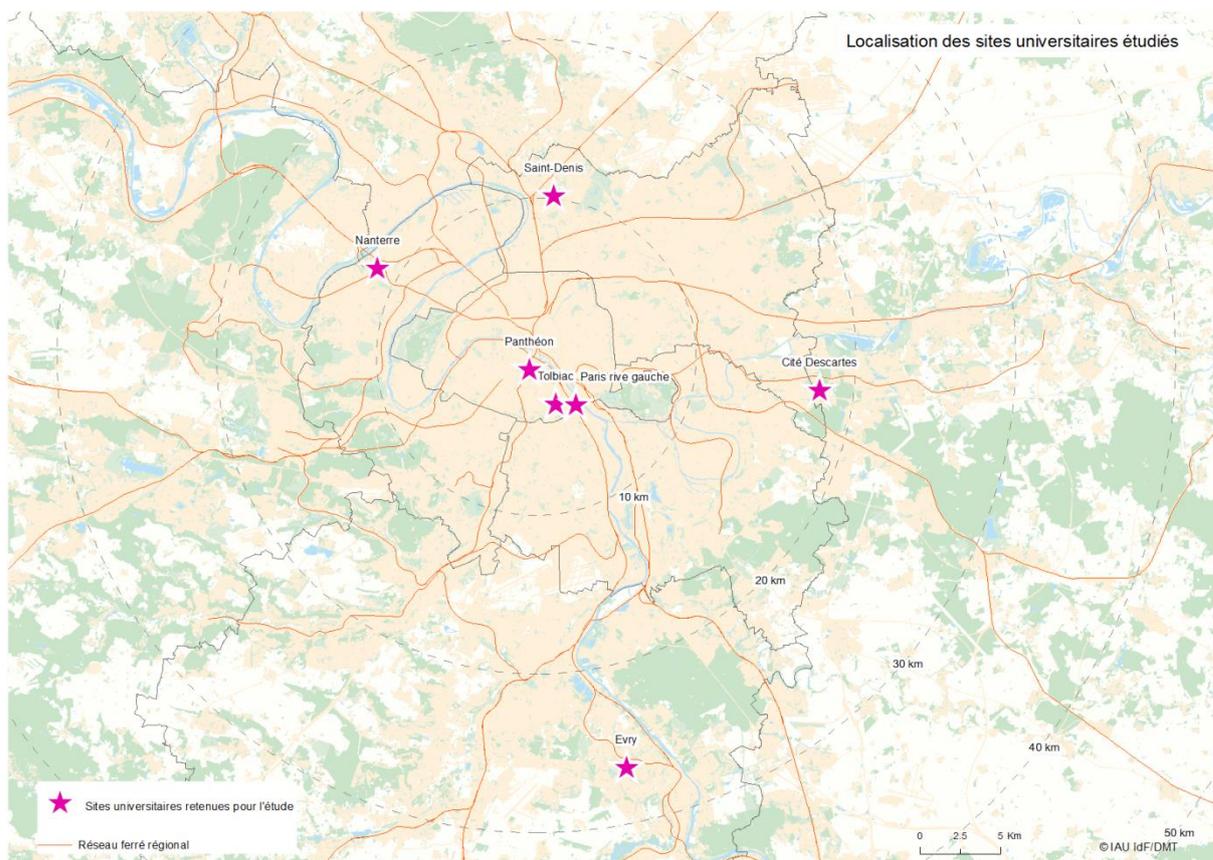
- l'historique des sites (de la plus ancienne et à la plus jeune) ;
- le positionnement géographique au sein de l'espace régional ;
- le milieu et le contexte urbain (densité urbaine des quartiers avoisinants, conception urbaine différente allant du tissu parisien à celui de ville nouvelle) ;
- l'offre de desserte en transports collectifs (Métro, RER, réseau de bus) ;
- l'importance des effectifs étudiants (de la plus grande capacité d'accueil à la plus petite).

La sous-direction de l'enseignement supérieur du Conseil régional d'Île-de-France a été associée au choix des établissements étudiés.

Au-delà de la variété des situations, ces 7 sites universitaires représentent à eux seuls environ un tiers des effectifs étudiants et 28% des effectifs salariés de l'ensemble des universités implantées en Île-de-France. Cet échantillon peut être ainsi considéré comme relativement significatif.

Les sites universitaires retenus se répartissent comme suit :

- 3 sites parisiens, Sorbonne et Tolbiac de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ainsi que Paris rive gauche de l'Université Paris Denis Diderot ;
- 2 situés en première couronne, Nanterre de l'Université Paris Ouest et Saint-Denis de l'Université Paris 8 ;
- 2 localisés en grande couronne, Évry de l'Université Évry-Val d'Essonne et Champs-sur-Marne de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée.



À chaque établissement universitaire, il a été demandé de fournir les données suivantes :

- sur les étudiants inscrits à partir de la base « Apogée » (Application pour l'organisation et la gestion des enseignements et des étudiants) qui permet d'apporter des informations en particulier sur le cursus de formation, l'UFR de rattachement, l'exercice d'une activité salariale, l'obtention d'une bourse, la nationalité, le sexe et le lieu de résidence déclaré au moment de l'inscription.
- sur le personnel rémunéré par l'université à partir de la base de gestion des ressources humaines qui présente l'intérêt d'indiquer notamment le lieu de résidence, le site de travail, le statut et le sexe.

D'autres documents ont pu faire l'objet de demandes spécifiques telles que le schéma directeur immobilier ou des enquêtes de fréquentation de la bibliothèque universitaire.

Il faut mentionner qu'il est difficile de mesurer le taux de présence des usagers de ces sites à l'instant t, étant donné qu'il n'y a pas de contrôle d'accès systématique, ni de comptage des personnes qui fréquentent généralement ces sites. Par ailleurs, la fiabilité de certaines informations déclarées par les étudiants et figurant dans la base Apogée peut être sujette à caution au cours de l'année universitaire. En effet, entre le moment de l'inscription et la fin de l'année universitaire, la situation de l'étudiant peut fortement évoluer, par exemple l'étudiant peut connaître des changements de domicile ou des évolutions vis-à-vis de son activité professionnelle (arrêt, reprise, modification du temps ou du lieu de travail).

L'étude de l'accessibilité en transport collectif des sites universitaires retenus s'appuie sur un traitement des matrices de temps de parcours fournies de 2008 par le STIF. Ces matrices ont permis d'établir des isochrones¹ en transport collectif à destination des zones où se situent les établissements universitaires étudiés. Ces temps d'accès sont estimés pour un jour de semaine à l'heure de pointe du matin (7h30-8h30). À noter que les durées de trajets estimées prennent en considération, par convention, des temps moyens de rabattement à pied, d'attentes à l'arrêt et de correspondances modales.

¹ Ensemble des lieux accessibles en un certain temps depuis un point d'origine ou vers un point de destination.

NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

L'accessibilité des établissements universitaires par les modes de proximité est représentée par les isochrones de temps de parcours à pied ou en vélo établis à l'aide de l'outil SIG (système d'information géographique) ArcGis Network Analyst et des informations routières de la base de données Top Adresse de l'IGN. En fixant la vitesse moyenne pour un piéton à 4 km/h et pour un cycliste à 12 km/h², l'outil a permis de générer des zones d'accessibilité à moins d'une demi-heure des sites universitaires étudiés.

L'offre en transport collectif desservant les établissements universitaires est recensée à partir des données des transporteurs et de celles relevées sur le terrain lors des visites des sites universitaires. La desserte se caractérise par l'offre du réseau ferroviaire la plus proche, l'offre du réseau bus ainsi que par les distances et les temps de rabattement de l'université vers ces réseaux. En fonction des fiches horaires en période scolaire, chaque ligne de bus passant à proximité de l'établissement est décrite par les éléments suivants :

- les jours de service (jours de semaine, samedi et dimanche),
- l'amplitude de service (premier et dernier départ à l'arrêt),
- les fréquences de passage à l'arrêt selon le jour de service,
- les gares ou stations les plus proches qui sont desservies.

Chaque analyse de site universitaire est structurée selon le plan suivant :

- Rappel historique de l'implantation universitaire et présentation de la localisation dans l'espace régional et l'environnement urbain ;
- Les caractéristiques des étudiants apportant des éléments socio-démographiques, sur les formations choisies et le bassin de recrutement ;
- Les caractéristiques du personnel avec des éléments sur le bassin d'habitat ;
- L'accessibilité et la desserte en voiture, en transport collectif, à vélo et à pied ;
- L'information à disposition des usagers ;
- Une revue de projets immobiliers pouvant influencer la fréquentation ou la desserte du site (projets immobiliers de l'université, les projets urbains et les projets de transport à proximité) ;
- Des pistes d'amélioration de la desserte et du fonctionnement du site à privilégier.

Les tableaux synoptiques, ci-après, présentent de manière synthétique pour chaque site universitaire les principaux points traités concernant les étudiants et le personnel.

² Cette vitesse est plus faible que la vitesse moyenne habituellement observée, mais prend en compte, partiellement, les effets d'un dénivelé accentué ou de la pratique occasionnelle du cycliste.

Tableau synoptique présentant les chiffres-clés des étudiants des sites universitaires analysés

Site universitaire	Paris 1 Panthéon	Paris Denis Diderot	Paris Ouest Nanterre	Paris 8 Saint- Denis	Paris Est Marne-la- Vallée	UEVE - Evry
Nombre d'étudiants	28 500	17 000	31 000	24 000	8 000	9 000
Socio-démographie						
Part d'étudiantes	57%	59%	63%	65%	45%	52%
Part d'étrangers	17%	19%	21%	33%	12%	15%
Part Parent PCS Cadre	48%	30%	32%	29%	30%	26%
Part de boursiers	22%	20%	24%	21%	24%	28%
Part en activité salariale	12%	19%	10%	25%	8%	22%
Cursus						
Part en Licence ou équivalent	48%	61%	62%	65%	69%	77%
Part en Master ou équivalent	36%	28%	30%	26%	31%	21%
Part en Doctorat ou équivalent	7%	11%	4%	7%	—	2%
Part en formation en alternance	NC	NC	NC	NC	22%	11%
Disciplines						
Part en Droit et Sciences politiques	35%	—	24%	10%	—	12%
Part en Sciences économiques et sociales	38%	2%	29%	8%	12%	39%
Part en Lettres et Sciences Humaines	23%	58%	43%	77%	38%	15%
Part en Sciences ou STAPS	4%	40%	4%	5%	50%	33%
Origine résidentielle						
Paris	53%	38%	19%	26%	8%	5%
Hauts-de-Seine	11%	10%	29%	8%	3%	4%
Seine-Saint-Denis	7%	9%	6%	24%	19%	2%
Val-de-Marne	9%	12%	5%	7%	12%	6%
Seine-et-Marne	3%	6%	3%	5%	47%	11%
Yvelines	3%	4%	17%	3%	1%	2%
Essonne	4%	7%	3%	3%	3%	65%
Val d'Oise	3%	5%	9%	6%	2%	1%
Territoire de proximité (*)	20%	15%	16%	16%	16%	24%
Accessibilité en TC						
Part à moins de 45 minutes	70%	53%	44%	25%	25%	25%
Part à moins d'une heure	85%	74%	68%	54%	45%	44%
Accessibilité cyclable						
Part à moins de 30 minutes	54%	58%	20%	14%	23%	23%

(*) : Arrondissement ou commune d'implantation du site universitaire et arrondissements ou communes limitrophes

Tableau synoptique présentant les chiffres-clés du personnel des sites universitaires analysés

Site universitaire	Paris 1 Panthéon	Paris Denis Diderot	Paris Ouest Nanterre	Paris 8 Saint- Denis	Paris Est Marne-la- Vallée	UEVE - Evry
Nombre de salariés	2 600	2 700	3 400	1 600	1 100	1 000
Part de salariées	51%	51%	54%	NC	54%	50%
Catégorie "Biatoss"	39%	38%	33%	40%	49%	42%
Catégorie "Enseignement"	61%	62%	67%	60%	51%	58%
Origine résidentielle						
Paris	53%	43%	—	NC	22%	18%
Hauts-de-Seine	10%	9%	20%	NC	5%	6%
Seine-Saint-Denis	6%	6%	—	NC	13%	2%
Val-de-Marne	9%	14%	—	NC	12%	7%
Seine-et-Marne	—	—	—	NC	39%	8%
Yvelines	—	—	11%	NC	2%	2%
Essonne	—	8%	—	NC	3%	51%
Val d'Oise	—	—	—	NC	1%	1%
Territoire de proximité (*)	22%	24%	9%	NC	17%	20%
Accessibilité en TC						
Part à moins de 45 minutes	55%	62%	51%	—	28%	21%
Part à moins d'une heure	76%	81%	78%	—	54%	37%

(*) : Arrondissement ou commune d'implantation du site universitaire et arrondissements ou communes limitrophes

L'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Principales caractéristiques de l'université

L'université Paris 1 Panthéon Sorbonne comprend 26 implantations universitaires à Paris et sur trois communes de proche couronne. Regroupant la majorité des étudiants de l'université (82%), seuls les sites localisés dans le quartier latin du 5^{ème} arrondissement de Paris et le centre Pierre Mendès France situé rue de Tolbiac dans le 13^{ème} arrondissement ont été analysés pour les besoins de l'étude.

Localisation, repères historiques et environnement urbain

L'Université Paris 1 est un démembrement de l'ancienne Université de Paris d'avant 1968, dont la Sorbonne abritait les Facultés de Lettres et de Sciences, et de l'ancienne Faculté de Droit. Ainsi cette université a, pour une part, repris des sites déjà existants et pour une autre part s'est installée sur de nouveaux.

La Sorbonne correspond à l'ancienne université de Paris dont l'origine et la situation remontent au Moyen-Âge, même si les locaux actuels datent en majorité de la fin du XIX^{ème} siècle à l'exception de la chapelle du XVII^{ème} siècle. Les locaux qui s'étendent dans un quadrilatère formé par la rue de la Sorbonne (à l'ouest), la rue des Ecoles au nord, la rue Saint-Jacques à l'est et la rue Cujas au sud ont été établis après qu'un concours ait été ouvert en 1882. La première pierre a été posée en 1885 après que le projet de l'architecte Henri-Paul Nénot ait été approuvé. Les travaux ont été achevés en 1901. De grands artistes de l'époque ont participé à la décoration intérieure.

Si des travaux divers ont été effectués depuis le début du XX^{ème} siècle notamment pour les bureaux et les salles de travail, en revanche les principaux amphithéâtres sont restés plus ou moins dans leur état initial.



J. Bertrand / IAU îdF

Centre Panthéon de l'université Paris 1

Le site Pierre Mendès France qu'occupe Paris 1, rue de Tolbiac, entre dans un tout autre cadre urbain. A partir de l'annexion de 1860, cette partie de Paris est intégrée au nouveau 13^{ème} arrondissement ; la rue de Tolbiac sera percée et commencera à se lotir d'immeubles mitoyens en front de rue. Ce secteur disposait d'un bâti disparate (post-haussmanniens, maisons de faubourg, activités, habitat ancien ou rural, ...) et de qualité parfois médiocre. Ainsi, des projets de rénovations urbaines ont accompagné les grandes réflexions d'aménagement de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. L'installation de Paris 1, rue de Tolbiac, y a trouvé sa place.



Centre Pierre Mendès France

Les usagers et la fréquentation

Les étudiants

Selon les données transmises par l'Université Paris 1, 28 500 étudiants sont inscrits dans une discipline enseignée sur les sites du quartier latin ou de Pierre Mendès France pour l'année 2011-2012.

Les principales caractéristiques socio-démographiques de la population estudiantine sur ce site sont décrites ci-après :

- 57% des inscrits sont des étudiantes,
- 17% des étudiants sont de nationalité étrangère,
- 48% des inscrits ont leur parent de référence classé dans la catégorie socioprofessionnelle cadres et professions intellectuelles supérieures,
- 22% des étudiants bénéficient d'une bourse de l'enseignement supérieur,
- 12% des inscrits exercent une activité salariale.

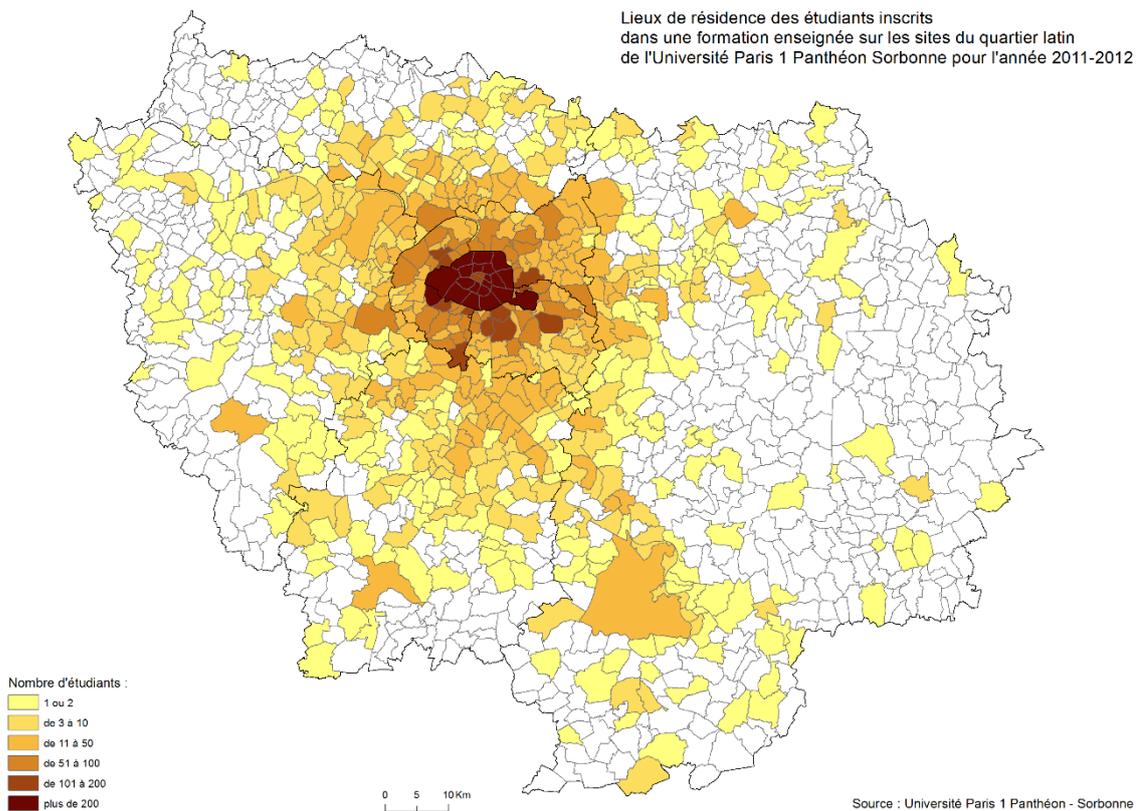
Les cursus et disciplines universitaires sur ce campus sont répartis comme suit :

- 48% des étudiants suivent une licence ou une formation équivalente à une licence,
- 36% suivent une formation de niveau Master,
- 7% sont inscrits à une formation de niveau Doctorat,
- 9% se sont inscrits dans un autre cursus que le cursus LMD,
- 38% en Sciences économiques et sociales,
- 35% en Droits et Sciences politiques,
- 23% en Lettres et Sciences humaines,
- 4% en Sciences ou Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STAPS).

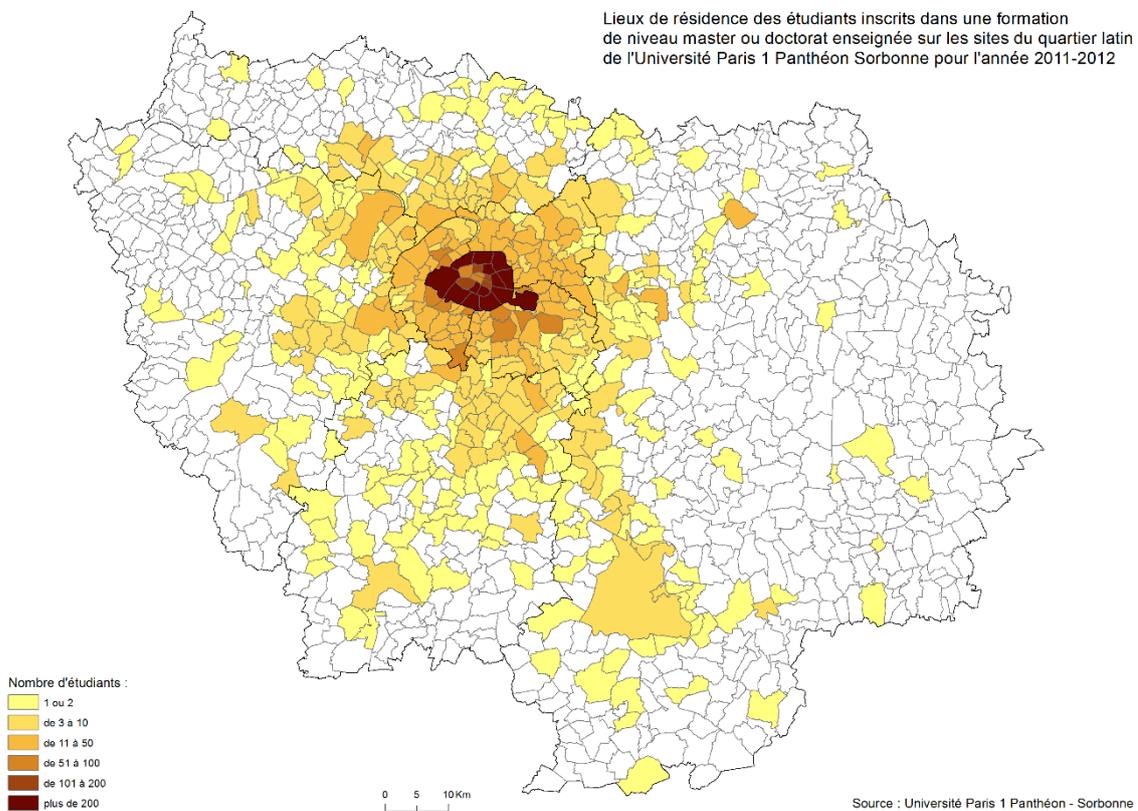
Les lieux de résidence des étudiants déclarés lors de l'inscription à l'université montrent que :

- 93% des étudiants résident en Île-de-France,
- 53% sont domiciliés à Paris, 27% en petite couronne dont 11% dans les Hauts-de-Seine, 9% dans le Val-de-Marne et 7% en Seine-Saint-Denis) et 13% en grande Couronne,
- 20% habitent dans le 5^{ème} arrondissement de Paris ou dans les arrondissements parisiens limitrophes,
- La proportion des étudiants en Licence ou équivalent qui résident à Paris est identique à celle des étudiants en niveau Master ou Doctorat habitant à Paris.

Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation enseignée sur les sites du quartier latin de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne pour l'année 2011-2012



Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation de niveau master ou doctorat enseignée sur les sites du quartier latin de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne pour l'année 2011-2012



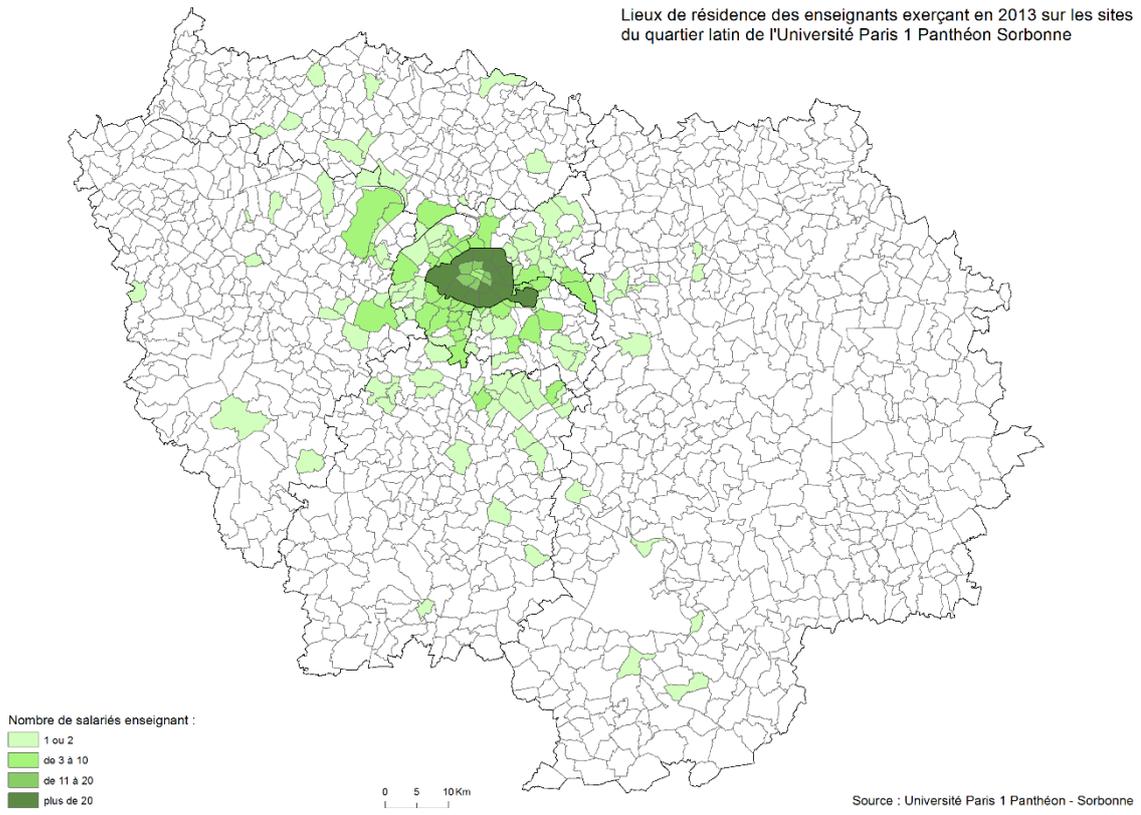
Le personnel

En 2012, plus de 2 600 personnes sont salariées de l'Université Paris 1 et travaillent sur les sites analysés. Parmi eux, 61% exercent des activités d'enseignement et recherche et 39% des activités liées aux services administratifs, techniques et de bibliothèque (Biatoss). Selon les données transmises par l'université ; le taux de féminisation atteint 51%, avec 63% de femmes pour les personnels BIATOSS et 43% pour les personnels d'enseignement et de recherche ou assimilés.

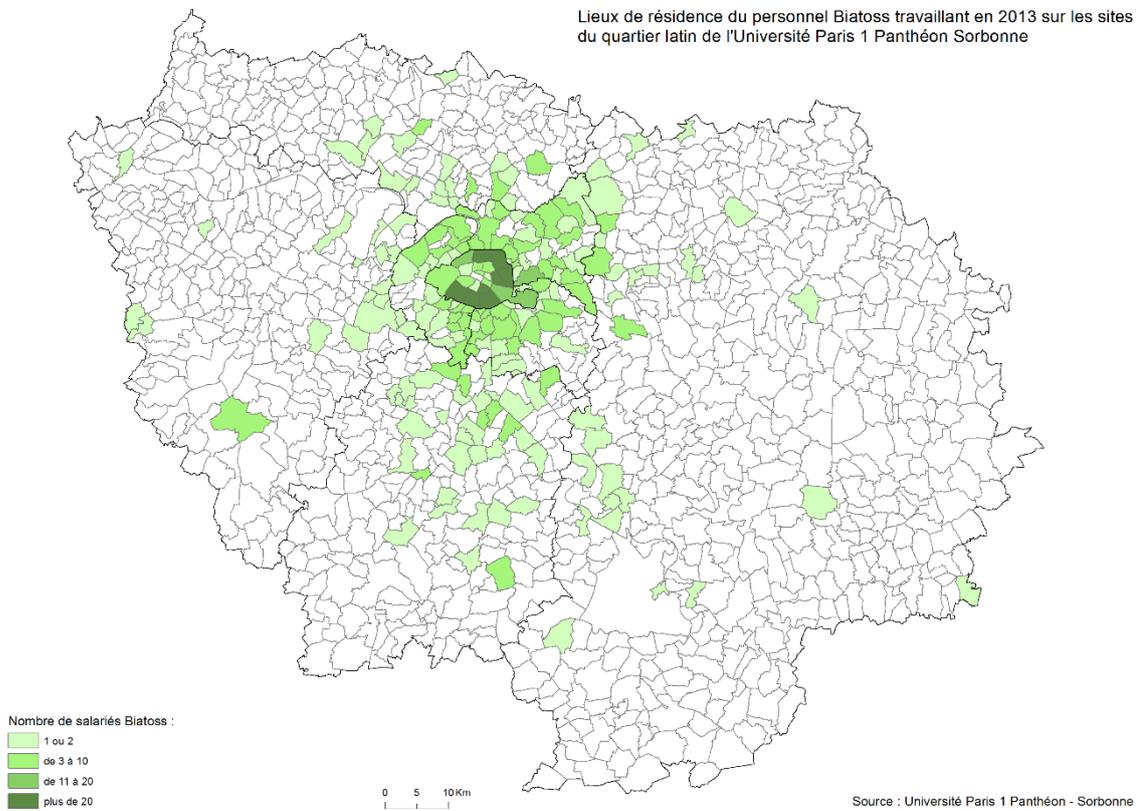
Les lieux de résidence du personnel

92% des enseignants résident en région Île-de-France, 53% à Paris, 25% en petite couronne (10% dans les Hauts-de-Seine, 9% dans le Val-de-Marne et 6% en Seine-Saint-Denis) et 14% en grande couronne. A noter que 22% du personnel sont domiciliés dans le 5^{ème} arrondissement de Paris ou dans les arrondissements parisiens limitrophes. Comparativement au personnel Biatoss, les enseignants ou assimilés habitent davantage à Paris (61% contre 40%) et à proximité des centres universitaires étudiés (24% contre 17%).

Lieux de résidence des enseignants exerçant en 2013 sur les sites du quartier latin de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne



Lieux de résidence du personnel Biatoss travaillant en 2013 sur les sites du quartier latin de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne



L'accessibilité et la desserte du site

L'accessibilité automobile

Les sites universitaires sont localisés dans Paris intramuros, ainsi l'accessibilité automobile est moins importante que pour d'autres établissements universitaires de banlieue. Néanmoins, les sites concentrés dans le quartier latin bénéficient de la proximité de l'axe principal Nord-Sud de Paris constitué par le boulevard Saint-Michel.

Le centre Pierre Mendès France donne sur la rue Tolbiac, une voie circulaire parallèle aux boulevards des Maréchaux et au Boulevard Périphérique. La rue Nationale toute proche permet de rejoindre ce site à partir de la Porte d'Ivry.

Le temps de parcours pour rejoindre les sites du quartier latin depuis l'hôtel de ville de Paris est estimé à 5 minutes pour un départ un mardi à 8h30 (source : V-Traffic). Ce temps s'élève à 13 minutes pour atteindre le centre Pierre Mendès France, situé rue Tolbiac.

Le stationnement

Le stationnement étant très contraint dans le quartier latin, les déplacements en voiture pour se rendre aux sites de l'université Paris Panthéon Sorbonne sont fortement limités. Le centre Pierre Mendès France, situé rue de Tolbiac, dispose quant à lui d'un parking souterrain réservé au personnel.

La desserte en transport en commun

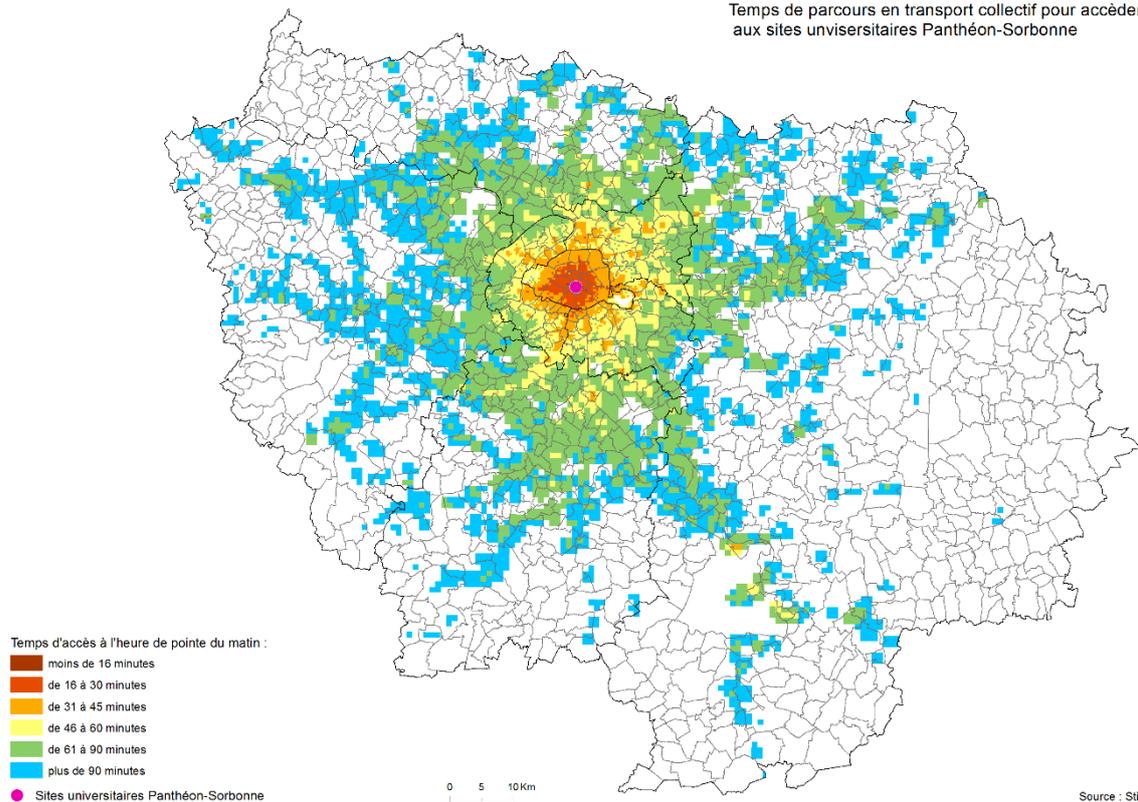
Pour les sites universitaires du quartier latin

L'accessibilité par le réseau de transport collectif

La desserte ferroviaire régionale des sites du quartier latin est assurée directement par la ligne B du RER et la ligne 10 du métro. Grâce à la configuration du réseau de transport et la facilité d'accès au métro parisien depuis ce quartier, 85% des étudiants franciliens inscrits à l'Université Paris 1 pour des formations enseignées dans le quartier latin peuvent potentiellement se rendre en transport en commun en moins d'une heure et 70% en moins de 45 minutes. L'ensemble des étudiants qui résident à Paris peuvent potentiellement accéder à ces sites universitaires en moins de 45 minutes en raison de la proximité géographique et du maillage du réseau de métro à Paris.

Le personnel de l'Université dispose d'un niveau d'accessibilité inférieur à celui des étudiants. 76% du personnel résident à moins d'une heure en transport collectif des sites du quartier latin et 55% à moins de 45 minutes.

Temps de parcours en transport collectif pour accéder aux sites universitaires Panthéon-Sorbonne



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

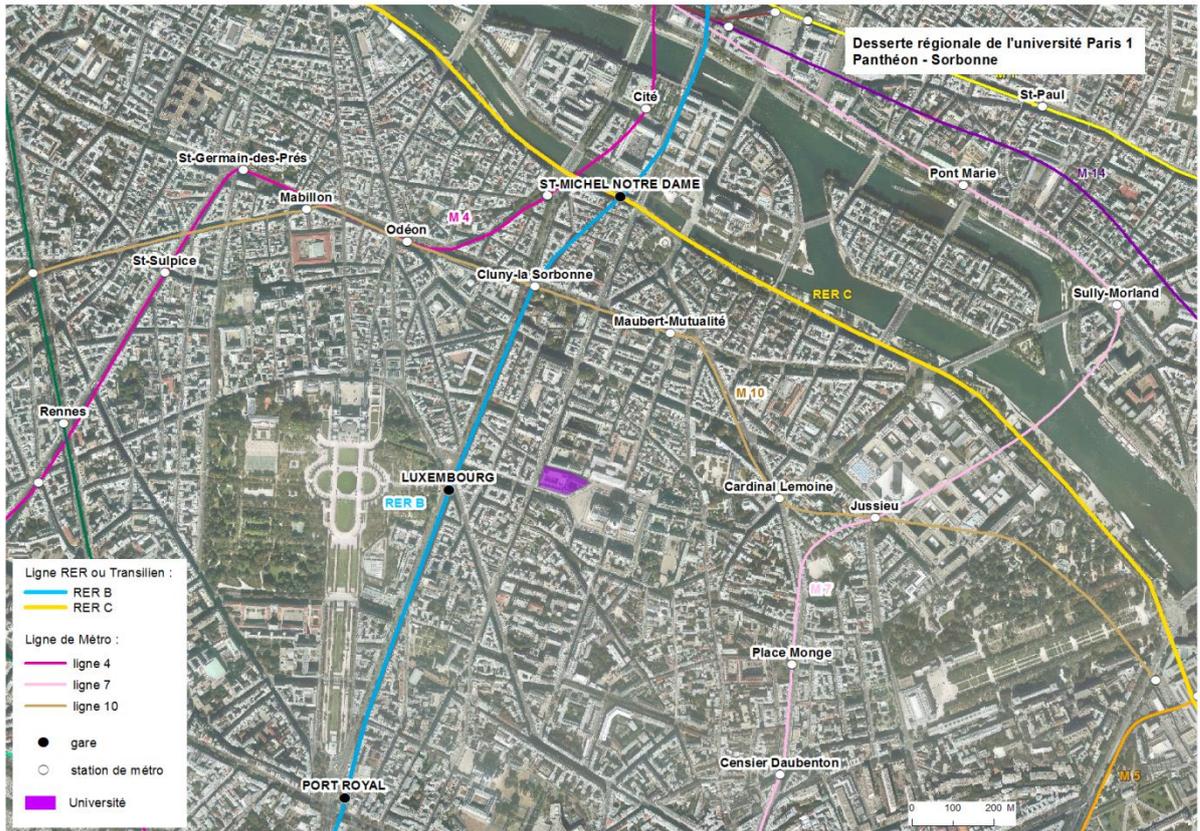
L'offre ferroviaire la plus proche

La gare RER « Luxembourg » est située à 300 m au Sud, soit à 5 minutes à pied. À l'heure de pointe du matin, la gare RER est desservie dans chaque sens toutes les 3 minutes par un train du RER B (circulant sur la section centrale parisienne), la reliant au centre de Paris, Les Halles, en 5 minutes. Cette gare accueille un trafic annuel de 5,5 millions d'entrants en 2013.

La station de métro « Cluny – La Sorbonne » est quant à elle distante de 500 au Nord, soit 7 minute à pied, et elle est desservie toutes les deux à six minutes en journée par une rame de la ligne 10 du métro. Cette station enregistre un trafic annuel de 2,5 millions d'entrants en 2013.



Station de métro « Cluny La Sorbonne »



La desserte en bus

L'offre bus à proximité est constituée de 10 lignes de bus exploitées par la RATP :

- 5 lignes (21, 27, 38, 82 et 85) empruntent le boulevard Saint-Michel,
- 3 lignes (63, 86 et 87) parcourent un itinéraire dissymétrique selon le sens de circulation (rue des Écoles et le Boulevard Saint-Germain),
- 2 lignes (84 et 89) utilisent la rue Soufflot.

La moitié de ces lignes de bus assurent aussi un bon maillage avec le réseau de métro ou ferré un peu plus éloigné :

- Les lignes 21, 27, 38, 85 desservent la station « Saint-Michel » de la ligne 4 du métro et la ligne C du RER ;
- La ligne 82 se rabat sur la station « Notre-Dame des Champs » de la ligne 12 du métro ;
- La ligne 84 dessert la station « Saint-Sulpice » de la ligne 4 du métro ;
- Les lignes 27 et 89 desservent la ligne 7 du métro, respectivement à la station Gobelins et à la station Cardinal Lemoine.

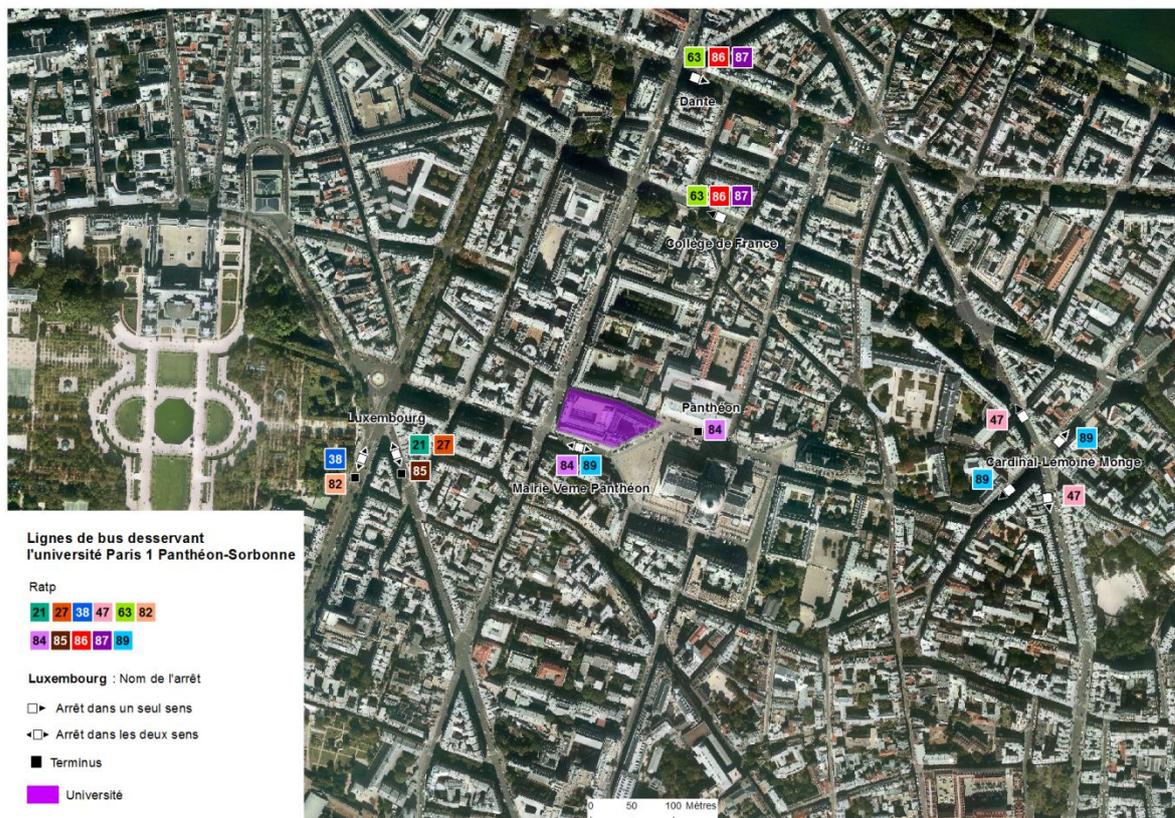
Les autres lignes passent à proximité de la station « Odéon » de la ligne 4 du métro mais il est plus commode de rejoindre à pied les sites universitaires (distance de 750 mètres à parcourir).

Les parcours et les fréquences de passages des bus semblent être satisfaisants compte tenu du réseau parisien de voirie et de la demande de déplacements en bus.

Extrait de plan des lignes de Bus RATP



Source : RATP



Transporteur	Numéro commercial	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nom de l'arrêt	Premier et dernier départ au terminus	Fréquence moyenne de passage				Maillage avec le réseau métro ou ferré le plus proche
						Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche	
RATP	21	oui	Gare Saint-Lazare - Stade Charléty Porte de Gentilly	Les Écoles	6h30 - 0h30	5 min	6 à 9 min	7 à 11 min	9 à 14 min	"Saint-Michel" (ligne 4 - RER C)
	27	oui	Gare Saint-Lazare - Porte d'Ivry	Les Écoles	6h30 - 0h35	4 à 5 min	5 à 5 min	8 min	13 min	"Saint-Michel" (ligne 4 - RER C) et "Les Gobelins" (ligne 7)
	38	oui	Gare du Nord - Porte d'Orléans	Les Écoles	6h30 - 0h30	4 à 6 min	5 à 6 min	6 à 11 min	6 à 13 min	"Saint-Michel" (ligne 4 - RER C)
	63	non	Gare de Lyon - Porte de la Muette	Cluny	6h20 - 0h30	6 min	8 min	8 à 10 min	12 à 20 min	"Odéon" (ligne 4)
	82	non	Luxembourg - Neuilly Hôpital Américain	Luxembourg	7h - 21h19	8 min	15 min	9 à 15 min	12 à 17 min	"Notre-Dame des Champs" (ligne 12)
	84	non	Panthéon - Porte de Champerret	Mairie du 5ème - Panthéon	6h10 - 21h	6 à 7 min	10 à 17 min	11 à 20 min	Pas de service	"Saint-Sulpice" (ligne 4)
	85	non	Luxembourg - Mairie Saint-Ouen	Les Écoles	7h - 23h17	7 min	10 min	8 à 14 min	Pas de service	"Saint-Michel" (ligne 4 - RER C)
	86	oui	Saint-Germain des Prés - Saint-Mandé Demi Lune	Cluny	6h20 - 22h30	8 min	8 min	10 min	20 min	"Odéon" (ligne 4)
	87	non	Champs de Mars - Porte de Reuilly	Cluny	6h30 - 20h30	8 min	10 min	11 à 13 min	13 à 15 min	"Odéon" (ligne 4)
	89	non	Gare de Vanves-Malakoff - Porte de France	Mairie du 5ème - Panthéon	6h55 - 23h17	5 min	15 min	8 à 15 min	11 à 22 min	"Cardinal Lemoine" (ligne 10)

Source : STIF, Transporteurs

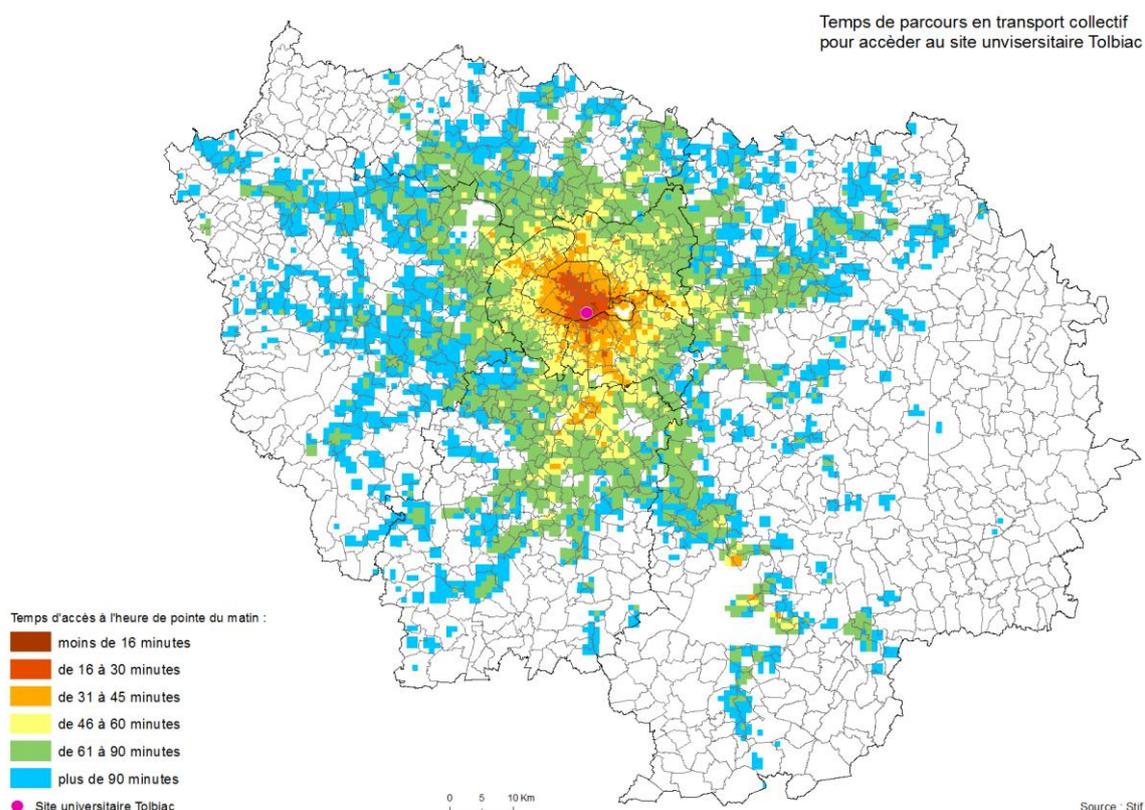
HP = Heure de pointe HC = Heure creuse

Pour le centre Pierre Mendès France

L'accessibilité par le réseau de transport collectif

La desserte régionale de ce site universitaire est assurée par la ligne 14 du métro. Grâce à la configuration du réseau de transport et la facilité d'accès au métro parisien depuis ce quartier, 85% des étudiants franciliens inscrits à l'Université Paris 1 pour des formations enseignées rue de Tolbiac peuvent potentiellement se rendre en transport en commun en moins d'une heure et 65% en moins de 45 minutes. L'ensemble des étudiants qui résident à Paris peuvent potentiellement accéder à ces sites universitaires en moins de 45 minutes en raison de la proximité géographique et du maillage du réseau de métro à Paris.

Le personnel de l'Université dispose d'un niveau d'accessibilité similaire à celui des étudiants. 83% du personnel résident à moins d'une heure en transport collectif du centre Pierre Mendès France et 65% à moins de 45 minutes du site rue de Tolbiac.



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

L'offre ferroviaire la plus proche

La station « Olympiades » est située au pied du centre universitaire. À l'heure de pointe du matin, la station est desservie dans chaque sens toutes les 2 à 3 minutes par une rame automatique de la ligne 14 du métro, la reliant au centre de Paris, Châtelet, en 9 minutes. Cette station accueille un trafic annuel de 6,9 millions d'entrants en 2013.



Station de métro « Olympiades »



La desserte en bus

L'offre bus à proximité est constituée de 3 lignes de bus (62, 64 et 83) exploitées par la Ratp dont deux en rocadés (62 et 64). Ces lignes de bus assurent aussi un bon maillage avec les stations de métro un peu plus éloignées :

- La ligne 62 dessert la station « Tolbiac » de la ligne 7 du métro et la gare « Bibliothèque François Mitterrand » de la ligne C du RER ;
- La ligne 64 et 83 se rabattent sur la station « Place d'Italie » des lignes 5, 6 et 7 ;
- La ligne 83 a pour terminus la station « Porte d'Ivry » de la ligne 7 et de la ligne de tramway T3a.

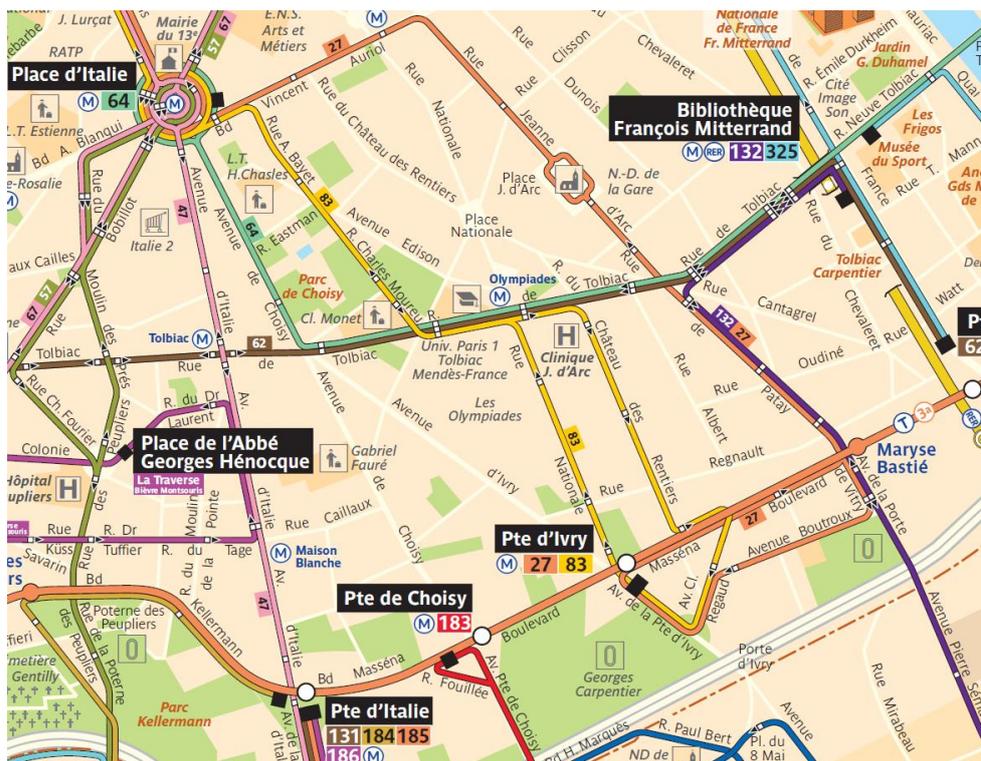
Les parcours et les fréquences de passages des bus semblent être bien adaptés à la desserte du centre universitaire.

Deux autres lignes de bus (27 et 132) peuvent compléter l'offre bien qu'elles soient un peu plus éloignées (distantes de 500 m de l'entrée principale du centre universitaire). La ligne 27 peut intéresser de nombreux étudiants car elle permet de relier les sites universitaires du quartier latin au centre Pierre Mendès France où sont enseignés les cours de langues. Le temps de parcours avoisine les 30 minutes, y compris le temps de marche à pied vers et depuis les arrêts de bus.



Arrêt de Bus « Tolbiac - Baudricourt » desservi par les lignes 62, 64 et 83

Extrait de plan des lignes de Bus RATP



Source : RATP



Transporteur	Numéro commercial	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nom de l'arrêt	Premier et dernier départ au terminus	Fréquence moyenne de passage				Maillage avec le réseau métro ou ferré le plus proche	Distance depuis l'arrêt de bus
						Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche		
RATP	62	oui	Porte de France - Porte de Saint-Clourd	Tolbiac - Baudricourt	6h50 - 0h45	5 min	10 min	9 à 12 min	10 à 15 min	"Tolbiac" (ligne 7) et "Bibliothèque François Mitterrand" (RER C)	20 m
	64	oui	Gambetta - Place d'Italie	Tolbiac - Baudricourt	5h45 - 0h30	8 min	10 min	10 à 12 min	10 à 15 min	"Place d'Italie" (lignes 5, 6 et 7)	20 m
	83	non	Friedland Haussmann - Porte d'Ivry	Tolbiac - Baudricourt	6h45 - 22h30	7 à 8 min	12 min	12 à 20 min	14 à 20 min	"Place d'Italie" (lignes 5, 6, 7) et "Porte d'Ivry" (ligne 7 et T3a)	20 m
	27	oui	Gare Saint-Lazare - Porte d'Ivry	Patay - Tolbiac	6h30 - 0h35	4 à 5 min	5 à 5 min	8 min	13 min	"Nationale" (ligne 6) et "Porte d'Ivry" (ligne 7 et T3a)	500 m
	132	non	Bibliothèque François Mitterand - Vitry-sur-Seine - Moulin vert	Patay - Tolbiac	6h10 - 1h08	10 min	14 min	12 à 20 min	14 à 35 min	"Marie d'Ivry" (ligne 7) et "Bibliothèque François Mitterand" (RER C)	500 m

Source : STIF, Transporteurs

HP = Heure de pointe HC = Heure creuse

L'accès par les modes actifs

Les sites du quartier latin et de Tolbiac sont facilement accessibles à pied depuis les arrêts du réseau de transport. Seules les traversées piétonnes du boulevard Saint-Michel peuvent être contraignantes en raison de la largeur de la voie.

Pour les sites universitaires du quartier latin

L'étendue géographique accessible à moins de 20 minutes de vélo couvre la totalité des arrondissements centraux de Paris (du 1^{er} au 6^{ème}), ainsi que la quasi-totalité du 11^{ème}, 13^{ème} et 14^{ème} arrondissement. 54% des étudiants qui fréquentent ces établissements universitaires peuvent potentiellement s'y rendre à vélo en moins de 30 minutes.

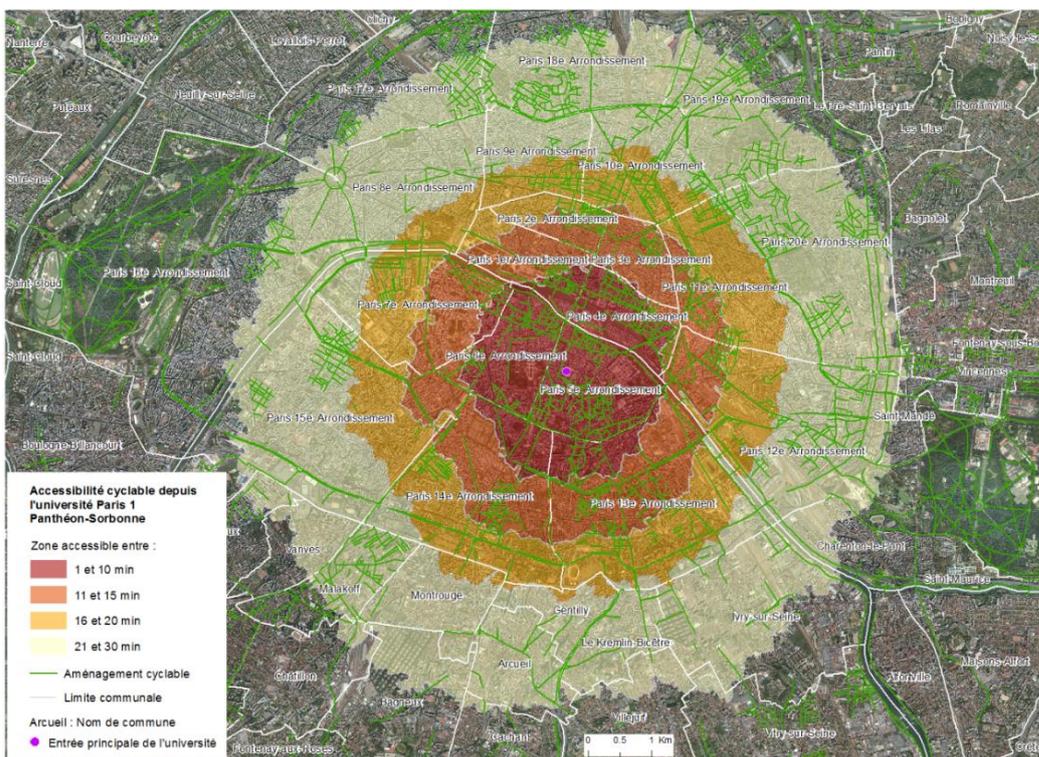
La pratique cyclable est en plus encouragée par la présence d'aménagements et de linéaires continus importants, mais aussi par la possibilité de stationnement vélo à proximité des bâtiments principaux ainsi qu'une offre de vélo en libre-service, intitulée Vélib, disponible sur le territoire de la ville de Paris et des communes limitrophes (7 stations Vélib sont disposées à proximité de ces sites universitaires).

Seule la topographie marquée de la Seine à la montagne Sainte-Genève peut rendre difficile l'usage du vélo.



J. Bertrand / IAU îdF

Parc à vélo situé place du Panthéon



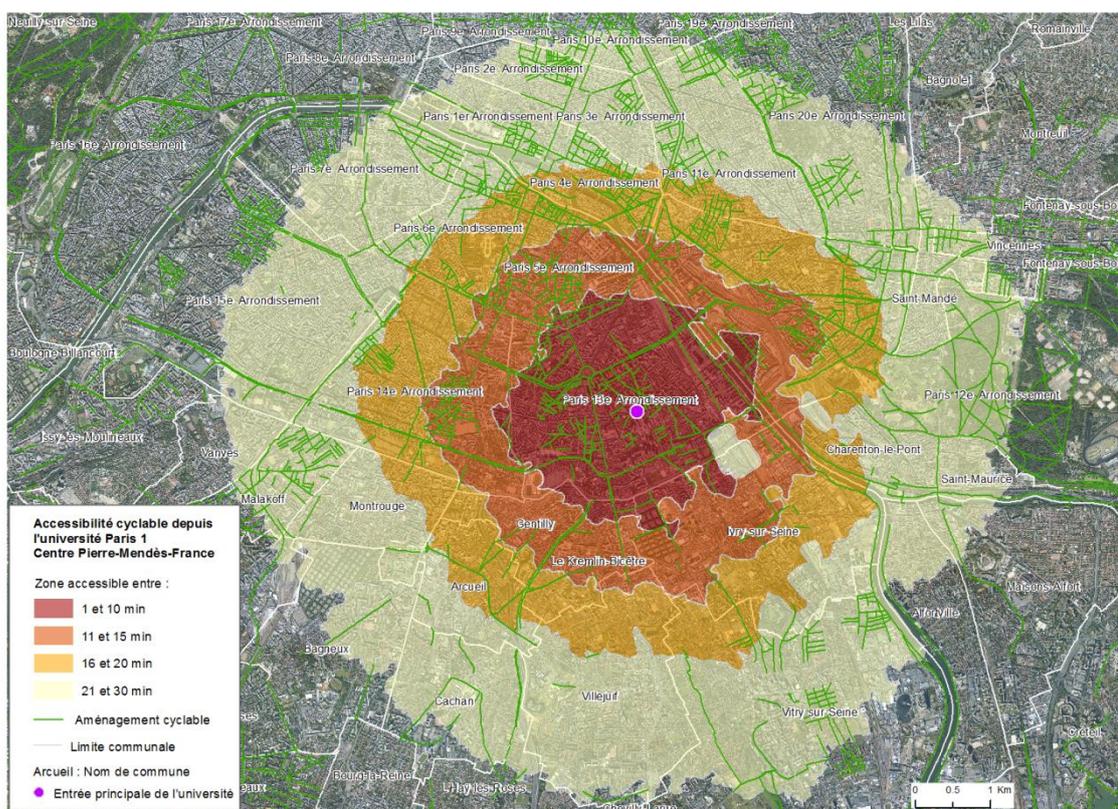
Pour le centre Pierre Mendès France

La totalité ou une grande partie des étudiants habitant le 5^{ème}, le 12^{ème}, le 13^{ème}, le 14^{ème} arrondissement de Paris, Gentilly, Ivry-sur-Seine et le Kremlin-Bicêtre peuvent se rendre à cet établissement universitaire en moins de 20 minutes à vélo. Par ailleurs, le temps de trajet en vélo pour relier les sites du quartier latin et ce centre, où sont notamment enseignés l'ensemble des cours de langues de l'université, est d'environ 15 minutes, soit un temps bien inférieur à celui observé en transport collectif. De plus, sur l'itinéraire de liaison, de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés et, au pied de ce bâtiment universitaire, est implantée une station Vélib.



M. Allard / IAU îdF

Station Vélib située au 90 rue Tolbiac



L'accès par les modes partagés

Outre le service Vélib, la Ville de Paris dispose d'une offre de services d'autopartage de plus en plus riche et diversifiée. La plus connue étant Autolib. Dans le quartier latin, figurent 4 stations d'Autolib et une station est installée à proximité du centre Pierre Mendès France.

L'information à disposition des usagers

L'information à destination des voyageurs souhaitant emprunter les transports collectifs peut être améliorée :

- d'une part, le site internet de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne fournit des informations indiquant les différents moyens de transport pour se rendre à chaque implantations universitaire, cependant le chemin d'accès à ces informations sur le site internet n'est pas intuitif et les informations peuvent être davantage détaillées (un lien dirigeant vers le site web de la Ratp pourrait figurer, par exemple) ;
- d'autre part, le site internet de recherche d'itinéraire en transport collectif tels que www.vianavigo.com ou www.ratp.fr intègrent dans leur base de lieux publics le nom de l'université Paris 1 Panthéon Sorbonne. Néanmoins, les deux sites ne proposent pas le centre Pierre Mendès France situé rue de Tolbiac. Il est donc nécessaire de connaître et de saisir l'adresse précise de l'établissement universitaire ou le nom de la station de métro la plus proche.

Les projets pouvant influencer la desserte du site

Les projets immobiliers de l'université

La construction de nouveaux locaux d'enseignement, de recherche et de documentation est prévue sur les deux sites : le futur campus Condorcet à Aubervilliers et le pôle universitaire sur le site de La Chapelle à Paris, où plus de 3 000 étudiants sont attendus. L'opération est financée dans le cadre du Plan campus et du CPER 2015-2020. La réhabilitation d'une partie de l'ex-caserne Lourcine dans le 13^{ème} arrondissement est également inscrite au profit de l'université dans le dernier CPER. Ces opérations devraient permettre à l'université de rationaliser ses implantations et peut-être de désengorger les sites existants en situation de suroccupation.

Les projets urbains aux abords des sites universitaires

Les tissus urbains environnants sont déjà constitués et denses, il ne semble pas que ces quartiers connaissent d'importantes opérations de renouvellement urbain.

Les projets de transport à proximité

Pour les sites universitaires du quartier latin

La modernisation du RER B Sud

Ce plan de modernisation vise par son programme d'actions à améliorer la régularité de cette ligne afin d'atteindre une offre à 20 trains par heure, de fiabiliser l'exploitation du RER B au bénéfice de temps de parcours réguliers, de mieux gérer les situations perturbées par une augmentation des possibilités de retournement des trains et des trains de réserves, de mettre à disposition des voyageurs une information fiable et des services de qualité en gare (accueil, accessibilité, gestion des flux des voyageurs, ...). Ce plan est mis en application depuis 2013 et devrait s'achever en 2022.

Le budget de ce programme s'élève à près de 510 millions d'euros qui sont ou seront financés par la Région Île-de-France, le Stif et l'État.

Le prolongement de la ligne 10

Le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé la convention de financement d'un programme d'études de 300 000 € (État 30%, Région Île-de-France 70%) en vue du prolongement de la ligne 10 du métro de Gare d'Austerlitz à Ivry-sur-Seine. Pour ce projet, les études porteront sur un diagnostic de la ligne 10 visant à évaluer l'opportunité du prolongement en lien avec les projets de transport programmés (T-Zen 5, Schéma directeur du RER C, ligne 15 du Nouveau Grand Paris...) et les projets urbains. Elles permettront également d'identifier et d'analyser les scénarios de tracé, leurs coûts, et le périmètre de prolongement de la ligne 10, en tenant compte des projets de transport et des projets urbains déjà réalisés.

Pour le centre Pierre Mendès France

Le prolongement de la ligne 14

Dans le cadre du Grand Paris Express, le projet consiste entre autre à prolonger la ligne 14 au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly à l'horizon 2025. Ces prolongements bénéficieront directement à l'attractivité géographique de l'université Paris Panthéon Sorbonne.

Le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé une nouvelle convention de financement d'un montant de 450 millions d'euros entre la Société du Grand Paris (59%), la Région Île-de-France (19%), la Ville de Paris (20%) et les conseils généraux des Hauts-de-Seine (1%) et de Seine Saint-Denis (1%) destinée à couvrir une nouvelle tranche du financement du prolongement de la ligne 14 du métro au Nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen.

Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) a approuvé ce lundi 16 février 2015 la conclusion d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP pour la réalisation de la ligne 14 sud du Grand Paris Express entre Paris et Orly à horizon 2024.

Les pistes d'amélioration

Ces projets renforceront encore davantage l'accessibilité de ces sites universitaires, et en particulier celle du centre Pierre Mendès France. Ces sites bénéficient et bénéficieront d'une offre régionale et multimodale conséquente. Toutefois, il reste d'autres pistes d'actions possibles pour accompagner au mieux cette desserte de qualité.

Développer l'information auprès des usagers de ces établissements

La communication de l'ensemble de l'offre multimodale disponible à proximité des sites pourrait être envisagée et s'appuyer sur une réalisation et une large diffusion de plans multimodaux dans le but de simplifier et faciliter les déplacements mais également promouvoir les modes de transport les plus adaptés aux besoins des étudiants, comme par exemple l'usage des vélos pour se rendre à l'université, pour se rabattre sur une station ou gare du réseau régional ou pour effectuer des déplacements inter-sites, notamment entre le quartier latin et la rue de Tolbiac.

Par ailleurs, l'université pourrait demander ou initier le référencement géolocalisé de ces nombreuses implantations sur les sites internet ou applications mobiles de recherche d'itinéraire généralistes de type Google Maps ou Mappy et spécialisés tels que Ratp ou Vianavigo.

Parallèlement à ces démarches, une action portant sur une nouvelle signalétique visible, lisible et uniformisée des bâtiments universitaires permettrait de mieux identifier ou repérer ces établissements dans la ville, au profit des nouveaux usagers de ces lieux.

L'université Paris Denis Diderot - Paris 7

Principales caractéristiques de l'université

L'université Paris Diderot est dorénavant regroupée au sein du quartier Paris rive gauche dans le 13^{ème} arrondissement de Paris. Seuls les 4 sites d'enseignement en médecine sont dispersés dans Paris dont 2 rattachés à des établissements hospitaliers parisiens.

Les déplacements des étudiants entre les différents sites de l'université étant exceptionnels, seul le campus Paris Diderot situé à Paris rive gauche regroupant la majorité des étudiants de l'université (89%) a été analysé.

Localisation, repères historiques et environnement urbain

L'université Paris Diderot ou Paris 7 résulte de la scission en 2 universités de la faculté des sciences de Jussieu en 1968 : scientifique pour Paris 6 et multidisciplinaire pour Paris 7. En 1995, la nécessité de désamiantage du site de Jussieu et les besoins de surfaces d'accueil supplémentaires ont conduit l'université de Paris 7 à s'intéresser à une délocalisation dans le quartier de Paris rive gauche. Il s'agit du secteur Masséna de la ZAC Paris rive gauche, l'une des principales opérations d'aménagement à Paris de la fin du XX^{ème} siècle. Une partie des locaux de l'université se trouve alors implantée à la fois sur l'emplacement des anciennes emprises de la SNCF libérées depuis 1998 et sur ceux d'anciennes activités industrielles. Dans le cadre du projet d'installation de l'université un certain nombre de bâtiments anciens ont été préservés dont plusieurs reconvertis pour les besoins de l'université : Grands Moulins de Paris et la Halle aux Farines. Les édifices anciens, remodelés, ont été intégrés à l'ensemble du campus de l'Université, ainsi totalement immergée dans son environnement urbain à travers plusieurs bâtiments universitaires à proximité de la Bibliothèque Nationale de France. Ce mélange de bâtis anciens et modernes et cette implantation ouverte sur la ville font de cette université un modèle en son genre.



J. Bertrand / IAU îdF

Bâtiment des Grands Moulins de l'université Paris Denis Diderot

À proximité de l'université se situent plusieurs autres grands établissements d'enseignement supérieur : l'INALCO (Institut des sciences et civilisations orientales) et sa nouvelle bibliothèque (BULAC), l'école d'architecture Paris Val-de-Seine, et plus récemment une grande école de commerce (ESG Paris).

Les usagers et la fréquentation

Les étudiants

Selon les données transmises par l'Université Paris Diderot, 17 000 étudiants sont inscrits dans une discipline enseignée sur le campus Paris rive gauche pour l'année 2011-2012.

Les principales caractéristiques socio-démographiques de la population estudiantine sur ce site sont décrites ci-après :

- 59% des inscrits sont des étudiantes,
- 19% des étudiants sont de nationalité étrangère,
- 30% des inscrits ont leur parent de référence classé dans la catégorie socioprofessionnelle cadres et professions intellectuelles supérieures,
- 20% des étudiants bénéficient d'une bourse de l'enseignement supérieur,
- 19% des inscrits exercent une activité salariale.

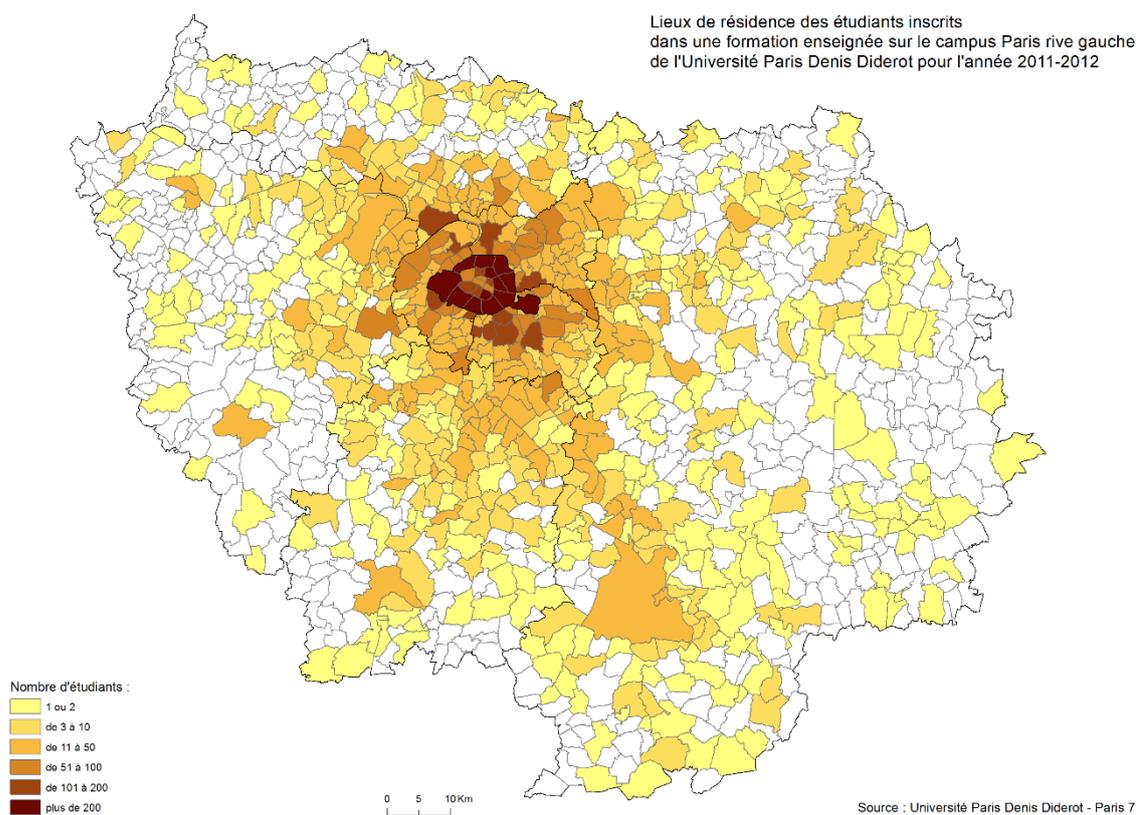
Les cursus et disciplines universitaires sur ce campus sont répartis comme suit :

- 61% des étudiants suivent une licence ou une formation équivalente à une licence,
- 28% suivent une formation de niveau Master,
- 11% sont inscrits à une formation de niveau Doctorat,
- 3% se sont inscrits afin d'obtenir plusieurs diplômes universitaires la même année,
- 58% en Lettres et Sciences humaines,
- 40% en Sciences ou Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STAPS),
- 2% en Sciences économiques et sociales.

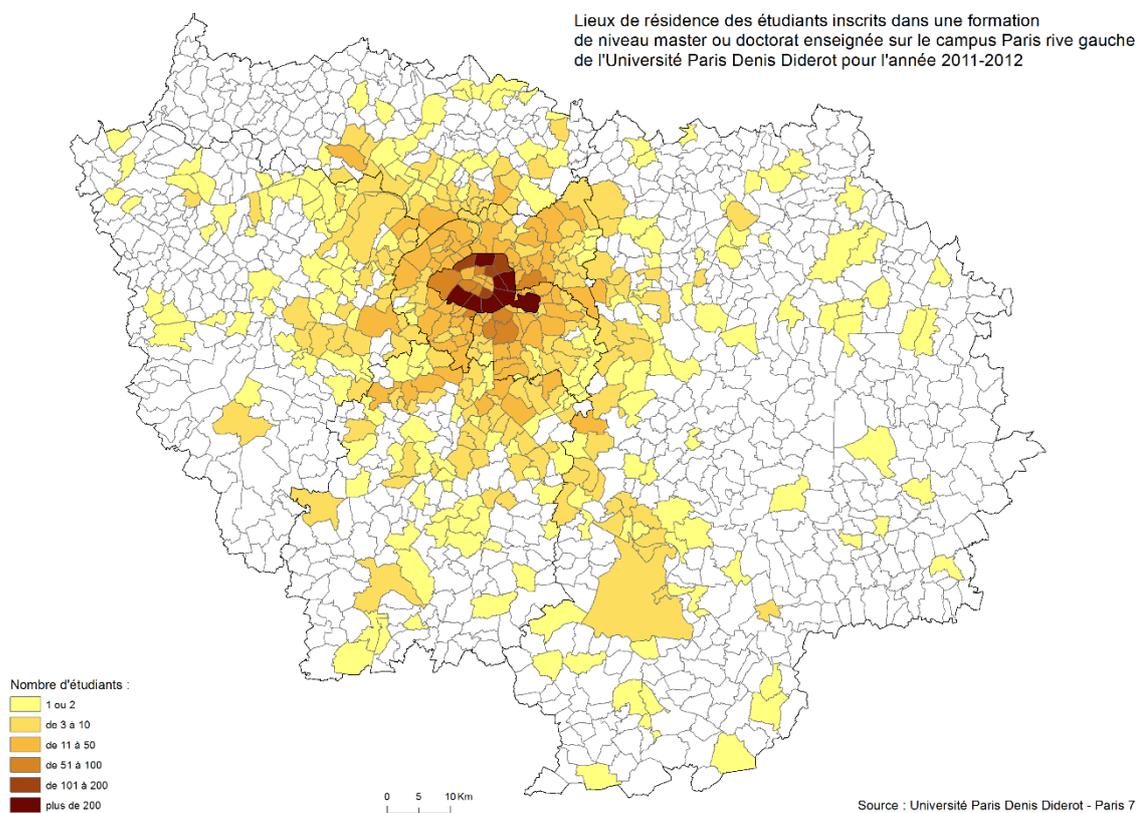
Les lieux de résidence des étudiants déclarés lors de l'inscription à l'université montrent que :

- 92% des étudiants résident en Île-de-France,
- 38% sont domiciliés à Paris, 32% en petite couronne dont 12% dans le Val-de-Marne, 10% dans les Hauts-de-Seine et 9% en Seine-Saint-Denis) et 22% en grande Couronne,
- 15% habitent dans le 13^{ème} arrondissement de Paris ou dans les arrondissements parisiens ou les communes limitrophes,
- 36% des étudiants en Licence ou équivalent résident à Paris alors que 51% des étudiants en niveau Master ou Doctorat habitent Paris.

Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation enseignée sur le campus Paris rive gauche de l'Université Paris Denis Diderot pour l'année 2011-2012



Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation de niveau master ou doctorat enseignée sur le campus Paris rive gauche de l'Université Paris Denis Diderot pour l'année 2011-2012



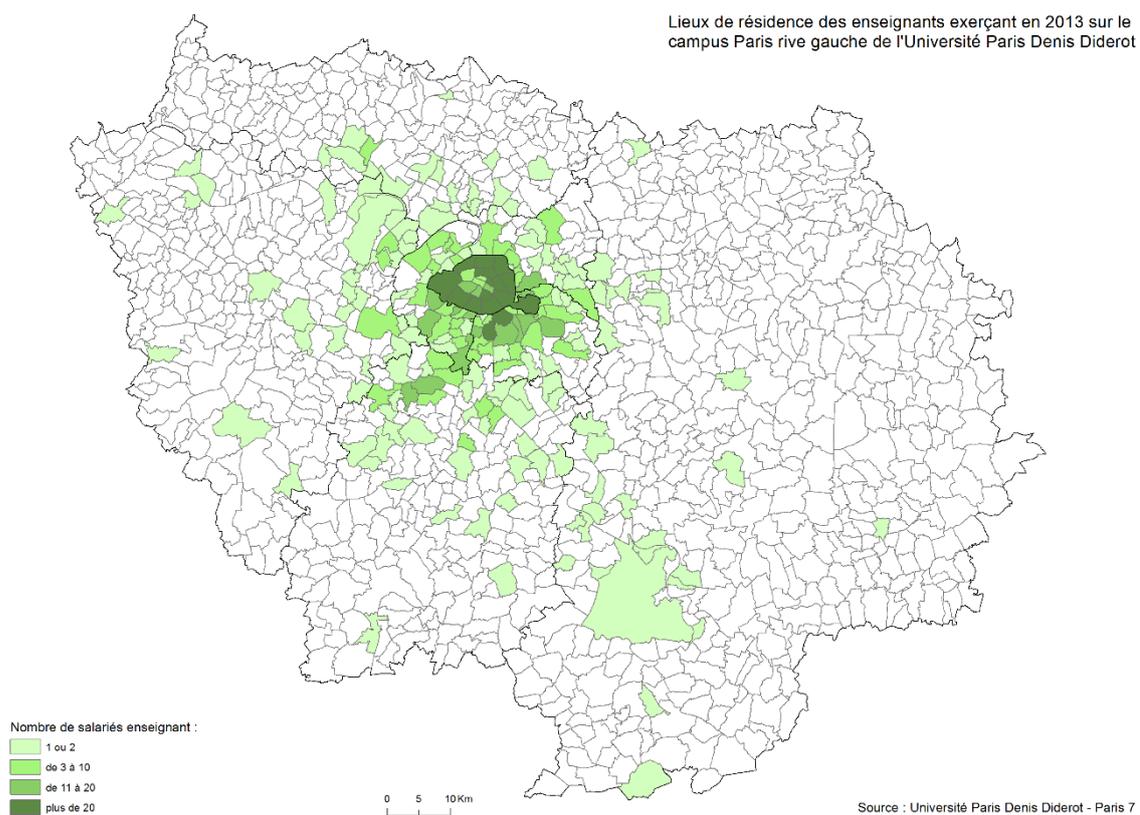
Le personnel

En 2012, plus de 2 700 personnes sont salariées de l'Université Paris Diderot et travaillent sur le campus Paris rive gauche. Parmi eux, 62% exerce des activités d'enseignement et recherche et 38% des activités liées aux services administratifs, techniques et de bibliothèque (Biatoss). Selon les données transmises par l'université ; le taux de féminisation atteint 51%, avec 63% de femmes pour les personnels BIATOSS et 43% pour les personnels d'enseignement et de recherche.

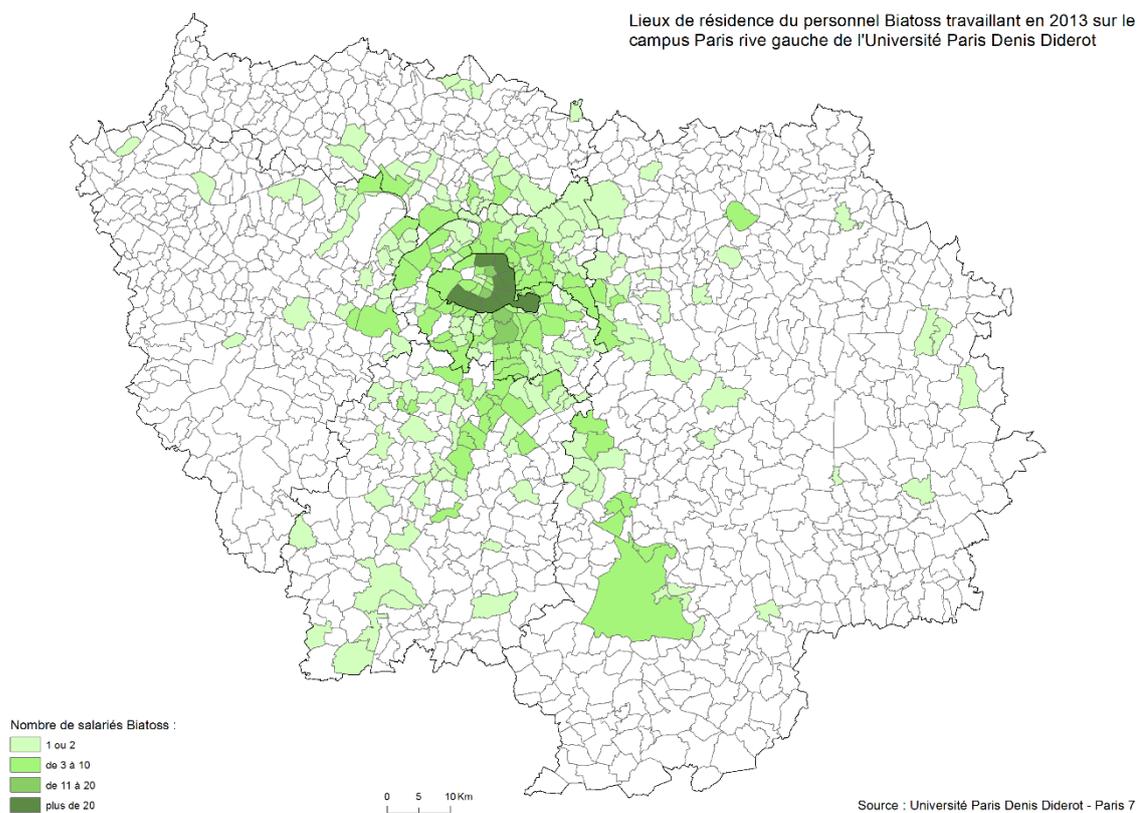
Les lieux de résidence du personnel

94% des enseignants résident en région Île-de-France, 43% à Paris, 14% dans le Val-de-Marne, 9% dans les Hauts-de-Seine, 8% en Essonne et 6% en Seine-Saint-Denis. A noter que 24% du personnel sont domiciliés dans le 13^{ème} arrondissement de Paris ou dans les arrondissements parisiens ou les communes limitrophes. Comparativement au personnel Biatoss, les enseignants habitent davantage à Paris (53% contre 37%) et à proximité du campus universitaire (27% contre 18%).

Lieux de résidence des enseignants exerçant en 2013 sur le campus Paris rive gauche de l'Université Paris Denis Diderot



Lieux de résidence du personnel Biatoss travaillant en 2013 sur le campus Paris rive gauche de l'Université Paris Denis Diderot



L'accessibilité et la desserte du site

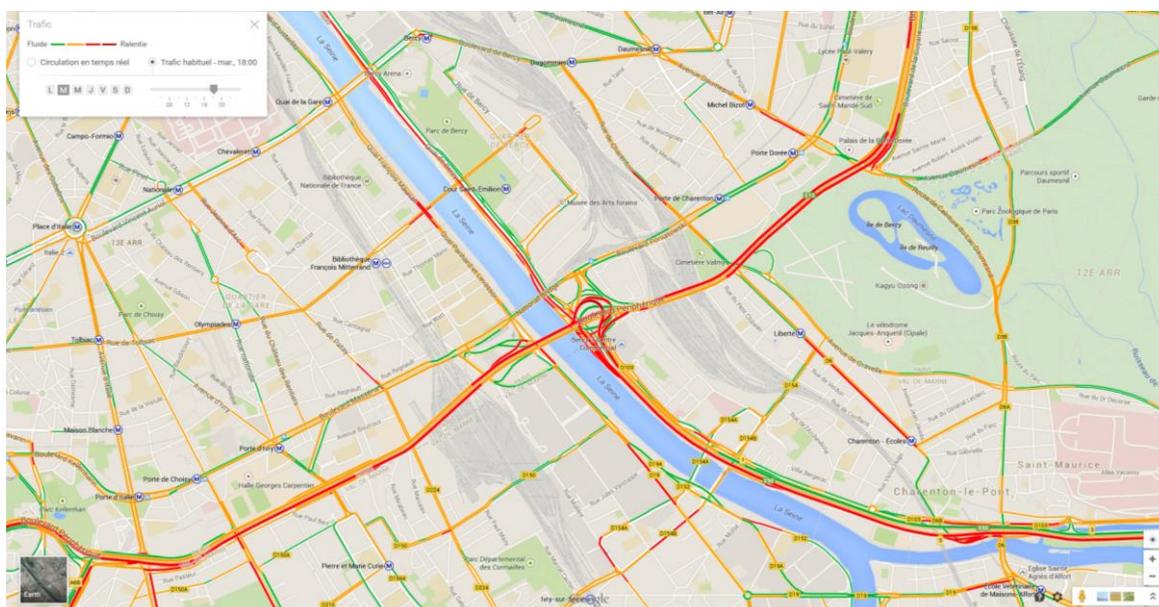
L'accessibilité automobile

Le réseau routier principal dessert très bien le campus Paris rive gauche, grâce notamment aux voies rapides urbaines que sont le Boulevard périphérique et l'autoroute A4 (liaison Est-Ouest) et à la proximité de deux échangeurs, ceux du quai d'Ivry et de la porte de Bercy. Par ailleurs, le quartier universitaire est longé par de grandes voies parisiennes telles que le quai Panhard et Levassor, le boulevard Masséna et l'avenue de France.

La situation des bâtiments universitaires vis-à-vis de la configuration du réseau routier confère à ce site une remarquable accessibilité automobile, qu'il faut tout de moins nuancer en raison de l'importante congestion routière sur ces axes structurants, surtout à l'heure de pointe du soir.

Le temps de parcours pour se rejoindre le campus universitaire depuis l'hôtel de ville de Paris est estimé à 15 minutes pour un départ un mardi à 8h30 (source : V-Traffic).

L'état de la congestion routière dans le secteur Paris rive gauche à l'heure de pointe



Source : Google

Le stationnement

Un parking public payant d'une capacité de 518 places de stationnement se situe à proximité du campus rue Thomas Mann. Du stationnement sur voirie existe également au tarif réglementé parisien.

Une partie du personnel peut bénéficier d'une place de stationnement dans l'un des trois parkings automobiles disposés sous les bâtiments universitaires les plus récents.

La desserte en transport en commun

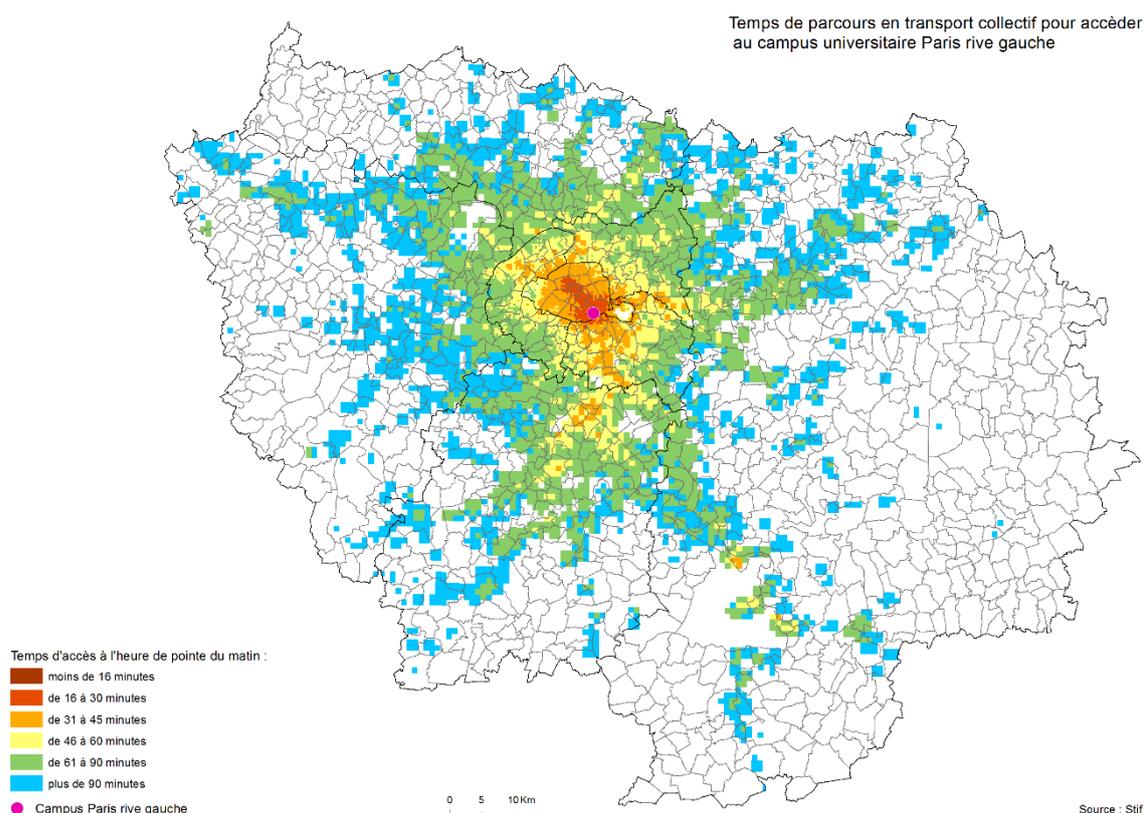
L'accessibilité par le réseau de transport collectif

La desserte ferroviaire régionale du campus universitaire de Paris rive gauche est assurée par la ligne C du RER et la ligne 14 du métro. Grâce à la configuration du réseau de transport et la facilité d'accès au métro parisien depuis le campus, près des trois-quarts (74%) des étudiants franciliens inscrits à l'Université Paris Diderot pour des formations enseignées à Paris rive gauche peuvent potentiellement

se rendre en transport en commun en moins d'une heure et plus de la moitié (53%) en moins de 45 minutes. Ces proportions sont encore plus élevées pour les étudiants qui résident à Paris en raison de la proximité géographique et du maillage du réseau de métro à Paris. En effet, 97% de ces étudiants peuvent potentiellement accéder au campus Paris rive gauche en moins de 45 minutes.

Le personnel de l'Université dispose d'un niveau d'accessibilité supérieur à celui des étudiants. 81% du personnel résident à moins d'une heure en transport collectif du campus universitaire et 62% à moins de 45 minutes.

Selon les données transmises par l'Université, 72% du personnel bénéficient d'un remboursement d'un abonnement de transport public (81% pour le personnel Biatoss et 66% pour les enseignants).



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

L'offre ferroviaire la plus proche

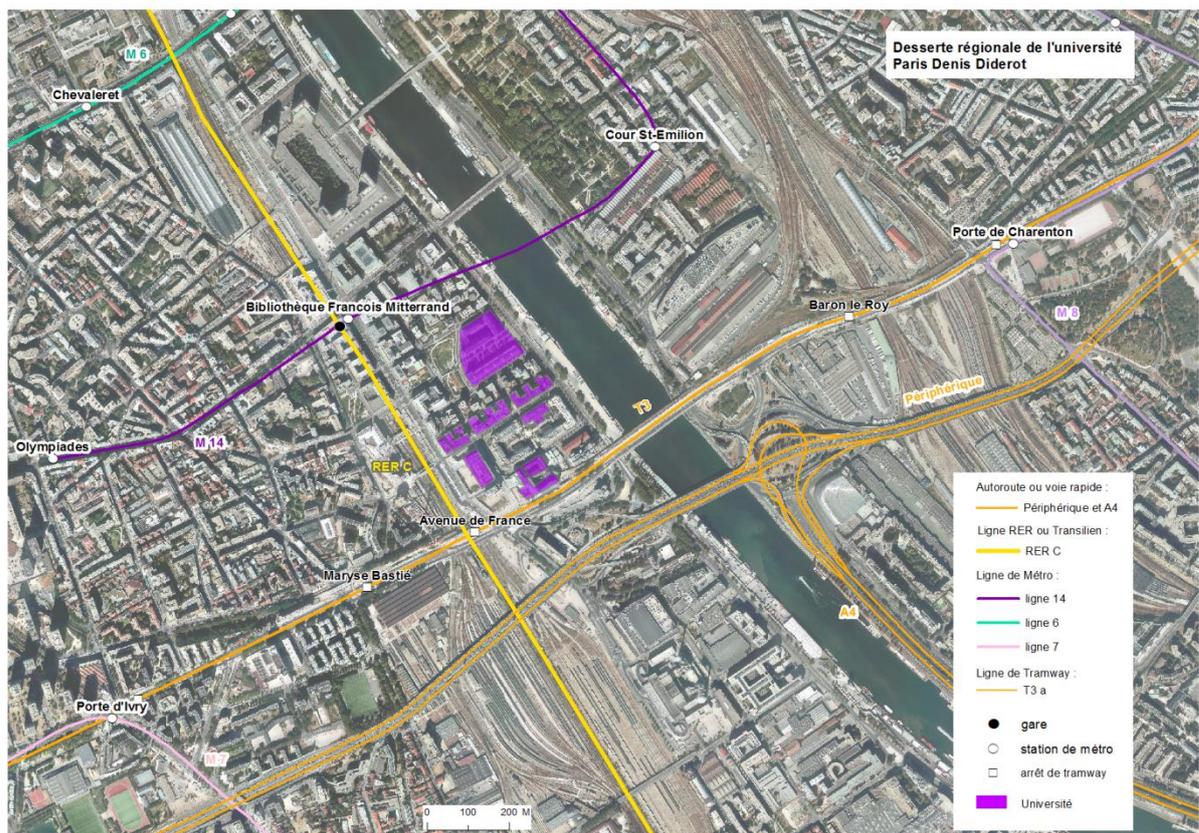
La gare RER et station de métro « Bibliothèque François Mitterrand » est située à 400 m à l'Ouest du cœur du campus. À l'heure de pointe du matin, la gare RER est desservie toutes les 3 minutes par un train du RER C (circulant sur la section centrale parisienne), la reliant au centre de Paris, à Saint-Michel – Notre-Dame, en 7 minutes.

La station de métro est quant à elle desservie toutes les deux minutes par une rame de métro automatique, la reliant au centre de Paris, à Châtelet, en 8 minutes. Cette station enregistre un trafic annuel de plus de 15 millions de voyageurs (y compris ceux en correspondance avec le RER C).

Ce pôle multimodal profite également du rabattement de 5 lignes de bus.



Gare « Bibliothèque François Mitterrand » du RER C



La desserte en tramway et en bus

La ligne de tramway T3a longe le campus dans sa partie Sud et le dessert par la station Avenue de France avec un tramway toutes les 4 minutes à l'heure de pointe du matin. Cette ligne rejoint à l'Est la Porte de Vincennes et à l'Ouest le Pont de Garigliano et permet notamment d'assurer les correspondances rapides avec la ligne 8 du métro à la Porte de Charenton, la ligne 7 à la Porte d'Ivry mais aussi la ligne B du RER à Cité universitaire.

L'offre bus est constituée de 5 lignes de bus exploitées par la RATP :

- trois lignes intramuros dont deux en rocade (62 et 64),
- et deux lignes à destination de la proche banlieue.

Ces lignes de bus assurent aussi un bon maillage avec les lignes de métro plus éloignées :

- La ligne 62 dessert la station « Tolbiac » de la ligne 7 ;
- La ligne 64 se rabat sur la station « Porte d'Italie » des lignes 5, 6 et 7 et sur la station « Daumesnil » des lignes 6 et 8 ;
- La ligne 89 parcourt un itinéraire desservant la station « Quai de la Gare » de la ligne 6 et « Gare d'Austerlitz » des lignes 5 et 10 ;
- La ligne 132 permet la liaison avec la station d'« Ivry-sur-Seine » de la ligne 7.

Les parcours et les fréquences de passages des bus semblent être bien adaptés à la desserte du campus universitaire.

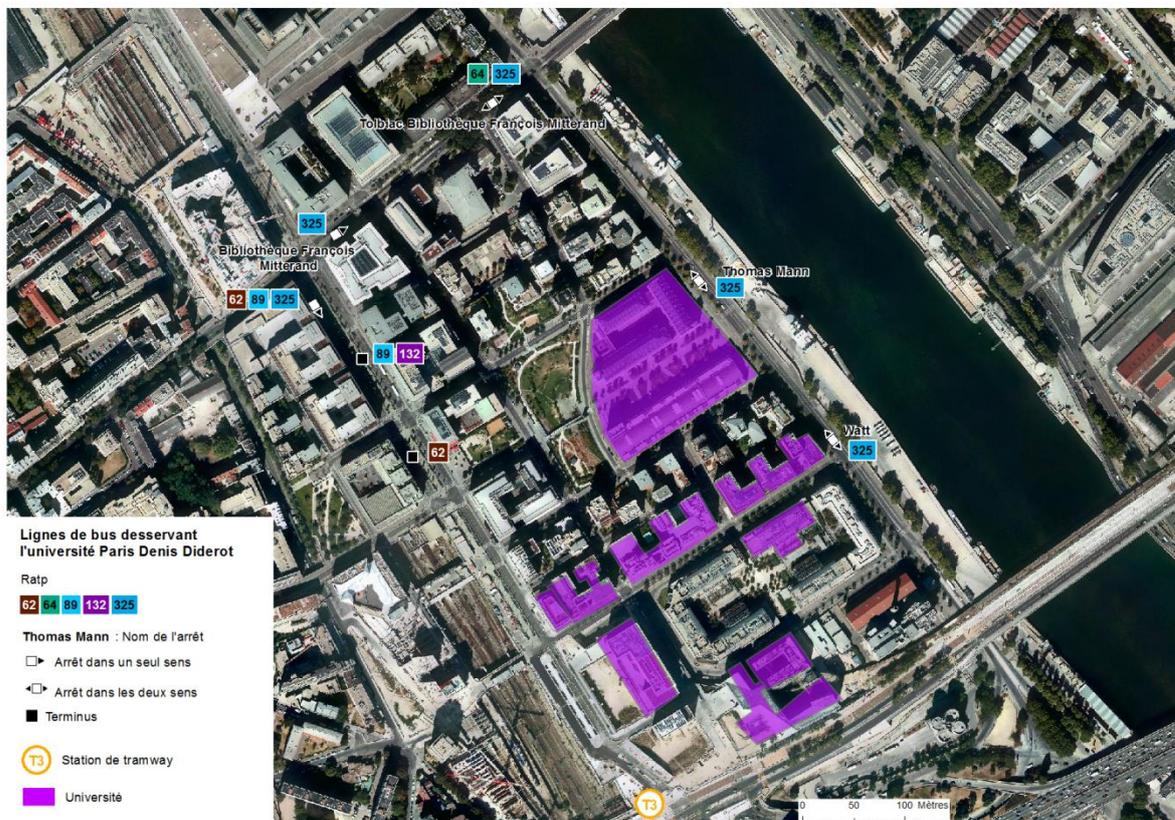


Arrêt de bus « Bibliothèque François Mitterrand » situé avenue de France

Extrait de plan des lignes de Bus RATP



Source : RATP



Transporteur	Numéro commercial	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nom de l'arrêt	Amplitude horaire à l'arrêt	Fréquence moyenne de passage				Communes desservies
						Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche	
RATP	62	oui	Porte de France - Porte de Saint-Clourd	Porte de France	5h50 - 0h45	5 min	10 min	9 à 12 min	10 à 15 min	Paris
	64	oui	Gambetta - Place d'Italie	Bibliothèque François Mitterrand	5h45 - 0h30	8 min	10 min	10 à 12 min	10 à 15 min	Paris
	89	non	Gare de Vanves-Malakoff - Porte de France	Porte de France	6h10 - 22h30	5 min	15 min	8 à 15 min	11 à 22 min	Paris, Vanves
	132	non	Bibliothèque François Mitterrand - Vitry-sur-Seine - Moulin vert	Bibliothèque François Mitterrand	6h10 - 1h08	10 min	14 min	12 à 20 min	14 à 35 min	Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine
	325	oui	Bibliothèque François Mitterrand - Château de Vincennes	Bibliothèque François Mitterrand	5h20 - 0h30	3 à 8 min	14 min	15 à 20 min	16 à 20 min	Paris, Ivry-sur-Seine, Alfortville, Maisons-Alfort, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes

Source : STIF, Transporteurs

HP = Heure de pointe
HC = Heure creuse

L'accès par les modes actifs

Le temps de marche entre la gare ou la station « Bibliothèque François Mitterrand » et les bâtiments universitaires est relativement réduit, il oscille entre 5 à 7 minutes selon les situations (distance variable selon l'entrée de la gare ou la bouche de métro et selon l'entrée des bâtiments du campus).

Le campus s'étend sur 500 mètres, le temps de liaison piétonne entre deux bâtiments universitaires peut atteindre tout au plus 5 minutes.

Pour les nouveaux usagers du quartier universitaire, la principale difficulté rencontrée est le repérage, l'identification de certains bâtiments et le jalonnement de l'itinéraire pour s'y rendre.

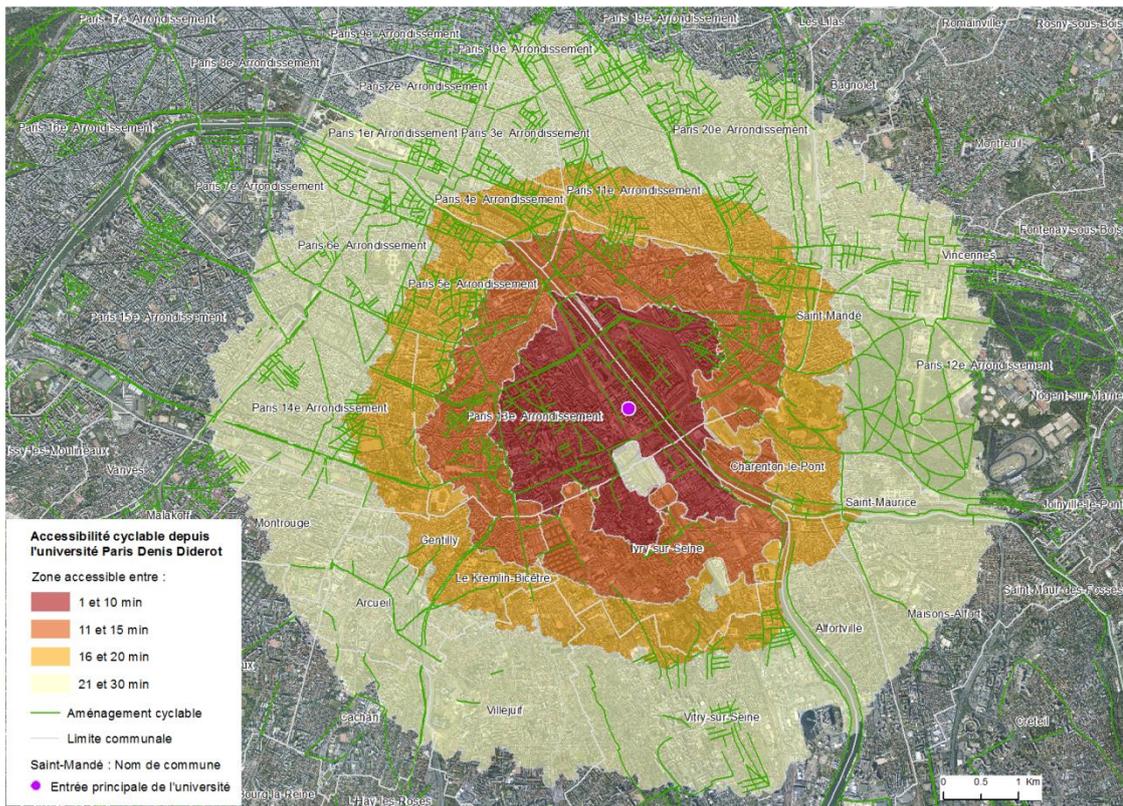
Pour les cyclistes, l'étendue géographique accessible à moins de 20 minutes de vélo couvre la totalité du 12^{ème} et du 13^{ème} arrondissement de Paris, du territoire communal d'Ivry-sur-Seine et de Charenton-le-Pont et une grande partie du 4^{ème} et 5^{ème} arrondissement ainsi que Gentilly, Kremlin-Bicêtre et Saint-Mandé. Compte tenu du lieu de résidence des étudiants inscrits à l'université de Paris Denis Diderot, 58% des étudiants peuvent potentiellement s'y rendre à vélo en moins de 30 minutes.

La pratique cyclable est en plus encouragée par la présence d'aménagements et de linéaires continus importants, notamment le long des quais de Seine, des boulevards des Maréchaux et du boulevard Vincent Auriol, mais aussi par la possibilité de stationnement vélo au pied de chaque bâtiment du campus ainsi qu'une offre de vélo en libre-service, intitulée Vélib, disponible sur le territoire de la ville de Paris et des communes limitrophes (3 stations Vélib sont disposées dans le quartier du campus représentant environ 180 places).

Seule la topographie un peu marquée pour franchir les voies ferrées du faisceau d'Austerlitz peut être contraignante.



Piste cyclable et station Vélib situées quai Panhard Levassor



L'accès par les modes partagés

La Ville de Paris dispose d'une offre d'autopartage de plus en plus riche et diversifiée. La plus connue étant Autolib. Dans le quartier du campus figurent deux stations d'Autolib.

L'information à disposition des usagers

L'information à destination des voyageurs souhaitant emprunter les transports collectifs peut être améliorée :

- d'une part, le site internet de l'Université Paris Diderot fournit des informations indiquant les différents moyens de transport pour s'y rendre, cependant cette rubrique est difficilement repérable sur le site internet et les informations peuvent être davantage détaillées (un lien dirigeant vers le site web de la Ratp pourrait figurer, par exemple) ;
- d'autre part, le site internet de recherche d'itinéraire en transport collectif www.vianavigo.com intègre dans sa base de lieux publics le nom de l'université Paris Denis Diderot mais la localise encore sur le site de Jussieu. Il est donc nécessaire de connaître et de saisir l'adresse précise de l'établissement universitaire ou le nom de la station de métro la plus proche. Le site de www.ratp.fr ne rencontre pas quant à lui cette difficulté.

Les projets pouvant influencer la desserte du site

Les projets immobiliers de l'université

Les perspectives de développement immobilier de l'université sont envisagées pour le moment sur le territoire d'Ivry, où la capacité atteint 50 000 m² de SHON. Une première tranche de 15 000 m² pour une école d'ingénieur avec laboratoires est prévue dans les anciens bâtiments du Bazar de l'Hôtel de Ville, suivi d'une extension de 10 000 m² de SHON.

Les projets urbains aux abords du site universitaire

ZAC Paris Rive Gauche

L'opération Paris Rive Gauche est un périmètre urbain qui s'étend de la Gare d'Austerlitz aux limites communales de la ville d'Ivry-sur-Seine, longeant la Seine d'un côté et bordant la rue du Chevaleret de l'autre. Sur une superficie de 130 hectares dont 26 hectares de couverture des voies ferrées, le programme comprend :

- 585 000 m² SHON de logement, soit 7 500 unités (3 000 logements sociaux, 3 000 logements libres et 1 500 logements étudiants) ;
- 745 000 m² SHON de bureaux ;
- 405 000 m² SHON d'activités et de commerces (artisanales, libérales, commerciales, de recherches ou liées au fleuve) ;
- 665 000 m² SHON d'équipements publics dont 250 000 m² pour la BNF et 210 000 m² pour l'université ;
- 98 000 m² d'espaces verts.

Le secteur Bruneseau de la ZAC, situé à l'extrémité Sud de l'opération et en limite d'Ivry-sur-Seine est le dernier grand secteur à aménager où il est prévu le débouché de l'avenue de France et la reconfiguration des bretelles du diffuseur du Boulevard Périphérique afin de dégager du foncier constructible.

Plan masse du secteur Bruneseau de la ZAC Paris rive gauche



Source : Cadre de ville

Études urbaines du secteur Ivry Port Nord.

La ville d'Ivry-sur-Seine a désigné un cabinet d'études pour mener une réflexion d'aménagements urbains pour le quartier Ivry Port. La programmation comprendra des logements, des commerces, des équipements et services en rez-de-chaussée des immeubles en front de Seine, ainsi qu'une nouvelle trame viaire, une ouverture des quais à la promenade et une intégration des projets de prolongement de la ligne 10 et des futures stations du T-Zen 5.

Les projets de transport à proximité

La modernisation du RER C

Le schéma directeur du RER C vise l'amélioration de la régularité des circulations des trains du RER C, le renforcement de la qualité de service et de la fréquence de l'offre selon les évolutions de la demande, notamment dans le secteur Sud-Est en cohérence avec le projet de métro du Grand Paris Express. Pour ce faire, des travaux importants sur l'infrastructure (gares, voies, alimentations, signalisations, ...) sont prévues. Le coût du projet est estimé à 450 millions d'euros d'ici 2025 dont 70 millions d'euros affectés à la modernisation des gares. A ce stade, l'ensemble des études menées ont été financées à 70% par la Région Île-de-France.

Le prolongement de la ligne 14

Dans le cadre du Grand Paris Express, le projet consiste entre autre à prolonger la ligne 14 au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly à l'horizon 2025. Ces prolongements bénéficieront directement à l'attractivité géographique de l'université Paris Diderot.

Le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé une nouvelle convention de financement d'un montant de 450 millions d'euros entre la Société du Grand Paris (59%), la Région Île-de-France (19%), la Ville de Paris (20%) et les conseils généraux des Hauts-de-Seine (1%) et de Seine Saint-Denis (1 %) destinée à couvrir une nouvelle tranche du financement du prolongement de la ligne 14 du métro au Nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen.

Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) a approuvé ce lundi 16 février 2015 la conclusion d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP pour la réalisation de la ligne 14 sud du Grand Paris Express entre Paris et Orly à horizon 2024.

Le prolongement de la ligne 10

Le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé la convention de financement d'un programme d'études de 300 000 € (Etat 30%, Région Île-de-France 70%) en vue du prolongement de la ligne 10 du métro de Gare d'Austerlitz à Ivry-sur-Seine. Pour ce projet, les études porteront sur un diagnostic de la ligne 10 visant à évaluer l'opportunité du prolongement en lien avec les projets de transport programmés (T-Zen 5, Schéma directeur du RER C, ligne 15 du Nouveau Grand Paris...) et les projets urbains. Elles permettront également d'identifier et d'analyser les scénarios de tracé, leurs coûts, et le périmètre de prolongement de la ligne 10, en tenant compte des projets de transport et des projets urbains déjà réalisés.

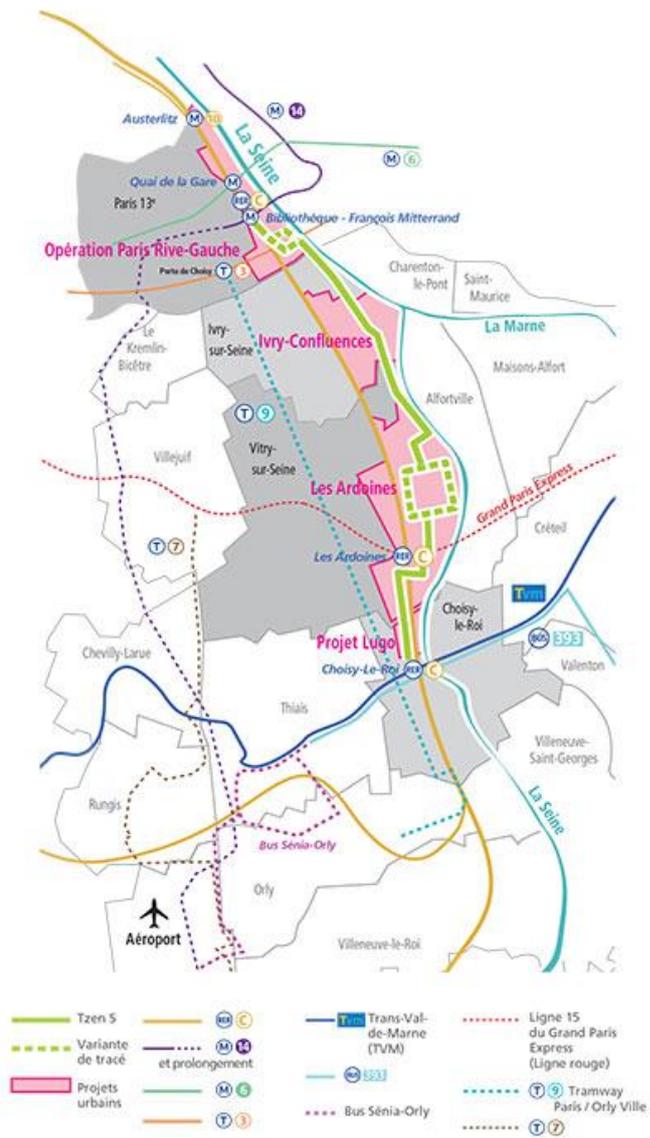
Le T-Zen 5

A l'horizon 2020, la nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service, T-Zen 5, reliera le 13^e arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi en près de 33 minutes. Long d'environ 9 km, le tracé complétera le réseau existant et à venir :

- La ligne 14 du métro, le RER C et le tramway T3a ;
- Les autres lignes de BHNS comme le TVM ou le bus 393 ;
- Les futures lignes de transport comme la ligne 15 du Grand Paris Express, le tramway T9, ou le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à Ivry Gambetta.

Le coût des infrastructures du T-Zen 5 Vallée de la Seine est estimé à 116 millions d'euros HT. Son financement est inscrit dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013. Une convention entre la Région, le Département et le STIF assure le financement des premières étapes, à hauteur de 13,5 millions d'euros (70% pour la Région et 30% pour le Département). Le STIF financera l'achat des véhicules et le coût d'exploitation annuel.

Tracé du T-Zen 5



Source : Stif

Les pistes d'amélioration

L'ensemble de ces projets renforceront l'accessibilité du quartier Masséna de Paris Rive Gauche dont l'université Paris Diderot est l'une des principales composantes. Ainsi, l'université bénéficiera de la proximité d'infrastructures de transport de grande capacité, d'un réseau de transport maillé et d'une large offre multimodale. Toutefois, il reste d'autres pistes d'actions possibles pour accompagner au mieux cette desserte de qualité.

Développer l'offre de restauration accessible aux étudiants

Le quartier souffre d'un déficit d'offre de restauration abordable et rapide à destination des étudiants. L'offre existante répond davantage aux besoins et à la demande des salariés des immeubles de bureaux du quartier. L'offre actuelle sous-dimensionnée peut produire des déplacements au-delà du campus, allongeant ainsi les distances et les temps de déplacements pendant la pause déjeuner parfois limitée à une heure.

Le Crous de Paris a ouvert au cours de l'année 2015 un restaurant universitaire flottant, situé sur le quai François Mauriac, à proximité de la Bibliothèque François Mitterrand. Cet espace permet d'améliorer l'offre de restauration aux usagers du Campus Paris Rive-Gauche et réduit les contraintes financières et temporelles des étudiants du campus. Le lieu comprend 270 places réparties sur trois niveaux. Un restaurant universitaire de 118 places, une cafétéria de 60 places et une salle de restaurant de 88 places destinée à l'ensemble de la communauté universitaire ainsi qu'à leurs partenaires.



M. Allard / IAU îdF

Restaurant universitaire du Crous situé sur le campus Paris rive gauche

Renforcer l'information auprès des usagers

La communication de l'ensemble de l'offre disponible par une réalisation et large diffusion de plans pourrait simplifier et encourager les déplacements alternatifs à la voiture ou l'usage de modes de transport à faible émission en gaz à effet de serre.

Parfaire les déplacements à pied et à vélo

La pratique cyclable peut être améliorée en développant davantage les capacités de stationnement vélo sécurisé à proximité de chaque bâtiment universitaire du campus.

D'autre part, le jalonnement des itinéraires cyclable et piétons depuis et vers les stations et arrêts de transports serait à mettre en place.

Enfin, l'identification des bâtiments universitaires au sein du quartier Masséna plus marquée favoriserait leur repérage pour les nouveaux usagers de ce site.

Participer activement à une démarche de Plan de déplacements inter-entreprises sur le quartier Paris rive gauche

Étant donné le nombre important d'usagers de cette zone (salariés, étudiants, habitants et usagers des équipements et services), une réflexion pour optimiser les déplacements générés par ce quartier serait une opportunité pour identifier au mieux les besoins en mobilité et en services mais aussi pour proposer les actions en faveur d'une mobilité durable.

L'université Paris Ouest Nanterre

Principales caractéristiques de l'université

L'université Paris Ouest Nanterre La Défense s'étend sur trois sites dans les Hauts-de-Seine : Saint-Cloud, Ville d'Avray et Nanterre. Les déplacements des étudiants entre les différents sites de l'université étant peu fréquents, seul le site principal situé à Nanterre est étudié.

Localisation, repères historiques et environnement urbain

C'est sans doute la gare de la Folie et le croisement de plusieurs voies de chemin de fer qui avaient fait de ce secteur totalement excentré de Nanterre un secteur industriel avant qu'il ne devienne le siège de l'Université Paris Ouest. Le site fut auparavant occupé par l'établissement central du matériel aéronautique (l'ECMA). À la fin des années 50, l'université de Paris (la Sorbonne) se voit dans l'obligation de délocaliser en banlieue une partie de ses enseignements en raison de locaux exigus, du prix de l'immobilier et surtout de la forte hausse du nombre d'étudiants, résultant du baby-boom de l'après-guerre.

À Nanterre, les premiers bâtiments sont inaugurés en 1964 pour la Faculté des Lettres et de Sciences Humaines. Deux ans plus tard, la Faculté de Droit et de Sciences économiques ouvre officiellement. En 1970, l'Université Paris X a été créée.

Actuellement, le site de Nanterre forme un campus universitaire d'une superficie de 32 hectares sur lesquels sont implantés les locaux d'enseignements et de recherche, des bibliothèques dont la bibliothèque universitaire à proprement dit et la bibliothèque de documentation internationale et contemporaine (BDIC), mais aussi une résidence pour étudiants de 1 100 logements, des services, des équipements sportifs (une piscine, un stade, une salle omnisports, un dojo, une salle de boxe et une salle de musculation) et d'expressions artistiques (théâtre, salle de danse, de musique et d'exposition).

Au cours de son développement, le lien avec la ville s'est quant à lui distendu du fait de grandes infrastructures ferroviaires et routières qui délimitent l'ensemble universitaire et marquent une coupure avec le tissu urbain avoisinant. Séparé des différents quartiers de la ville par des voies de transport, le campus est également entouré de grands ensembles de logements sociaux marqués par une offre insuffisante de services publics ou privés et de commerces. Des problèmes de sécurité sont parfois évoqués.



J. Bertrand / IAU îdF

Bâtiments F et G du campus universitaire de Nanterre

Les usagers et la fréquentation

Les étudiants

Selon les données transmises par l'université de Paris Ouest, près de 31 000 étudiants sont inscrits dans une discipline enseignée sur le campus de Nanterre pour l'année 2011-2012.

Les principales caractéristiques socio-démographiques de la population estudiantine de Nanterre sont décrites ci-après :

- 63% des inscrits sont des étudiantes,
- 21% des étudiants sont de nationalité étrangère,
- 32% des inscrits ont leur parent de référence classé dans la catégorie socioprofessionnelle cadres et professions intellectuelles supérieures,
- 24% des étudiants bénéficient d'une bourse de l'enseignement supérieur,
- 10% des étudiants déclarent à l'inscription qu'ils occupent une activité salariale.

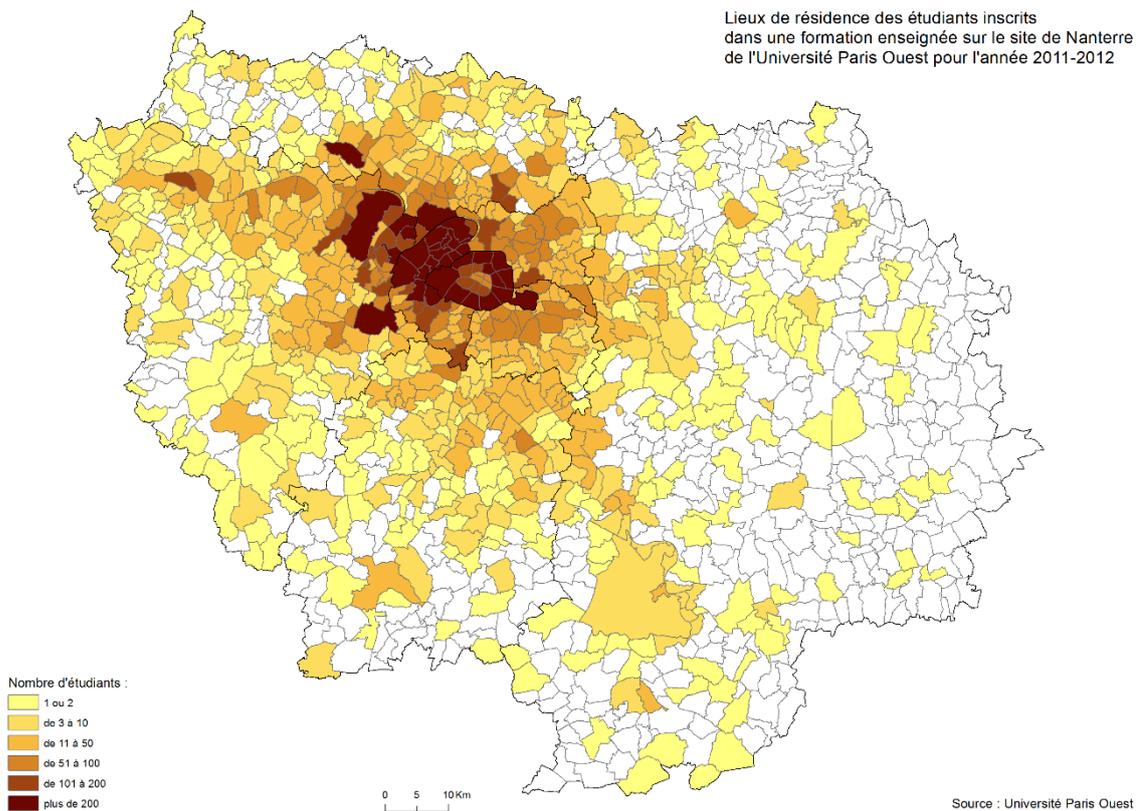
Les cursus et disciplines universitaires sont répartis comme suit :

- 62% des étudiants suivent une licence ou une formation équivalente à une licence,
- 34% suivent une formation de niveau Master ou Doctorat,
- 11% se sont inscrits afin d'obtenir plusieurs diplômes universitaires la même année,
- 43% sont inscrits en Lettres et Sciences humaines,
- 29% en Sciences économiques ou Administration économique et sociale (AES),
- 24% en Droit et Sciences politiques,
- 4% en Sciences ou Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STPAS).

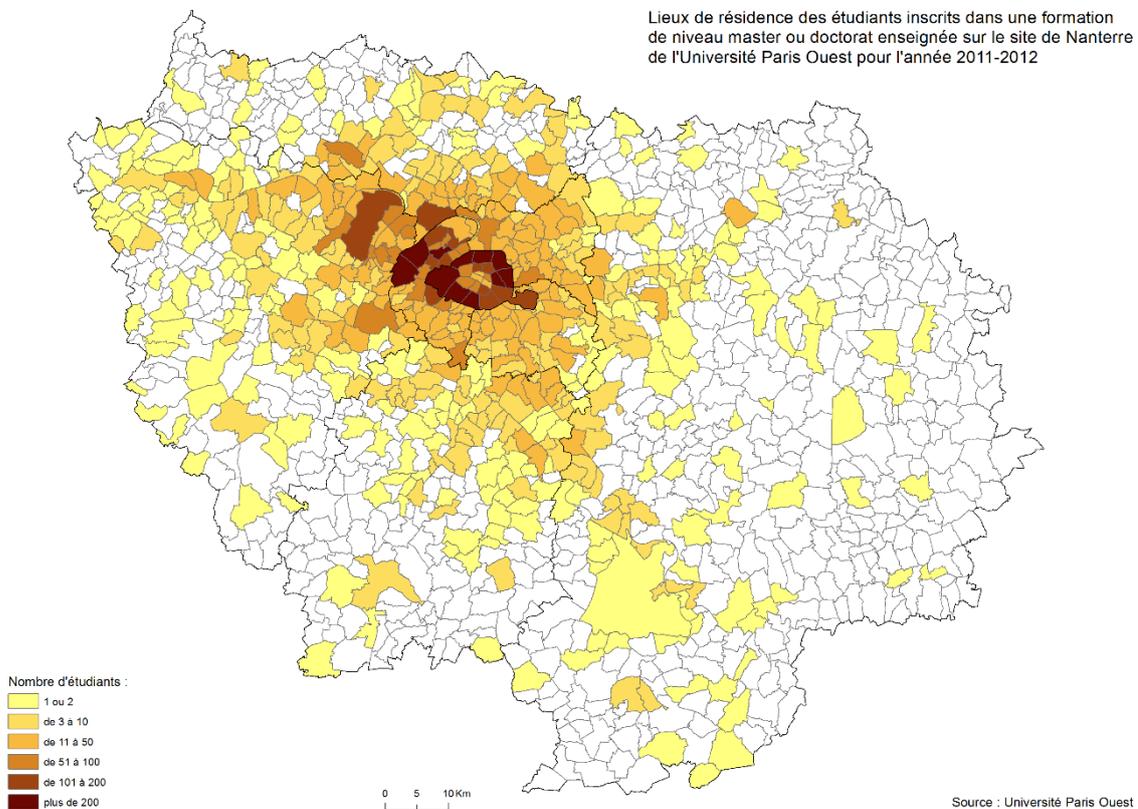
Les lieux de résidence des étudiants déclarés lors de l'inscription à l'université indiquent que :

- 90% résident en région francilienne,
- 29% sont domiciliés dans les Hauts-de-Seine, 19% à Paris et 17% dans les Yvelines,
- 16% habitent à Nanterre ou dans les communes limitrophes,
- 16% des étudiants en Licence ou équivalent résident à Paris alors 33% des étudiants en niveau Master ou Doctorat habitent Paris.

Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation enseignée sur le site de Nanterre de l'Université Paris Ouest pour l'année 2011-2012



Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation de niveau master ou doctorat enseignée sur le site de Nanterre de l'Université Paris Ouest pour l'année 2011-2012



Le personnel

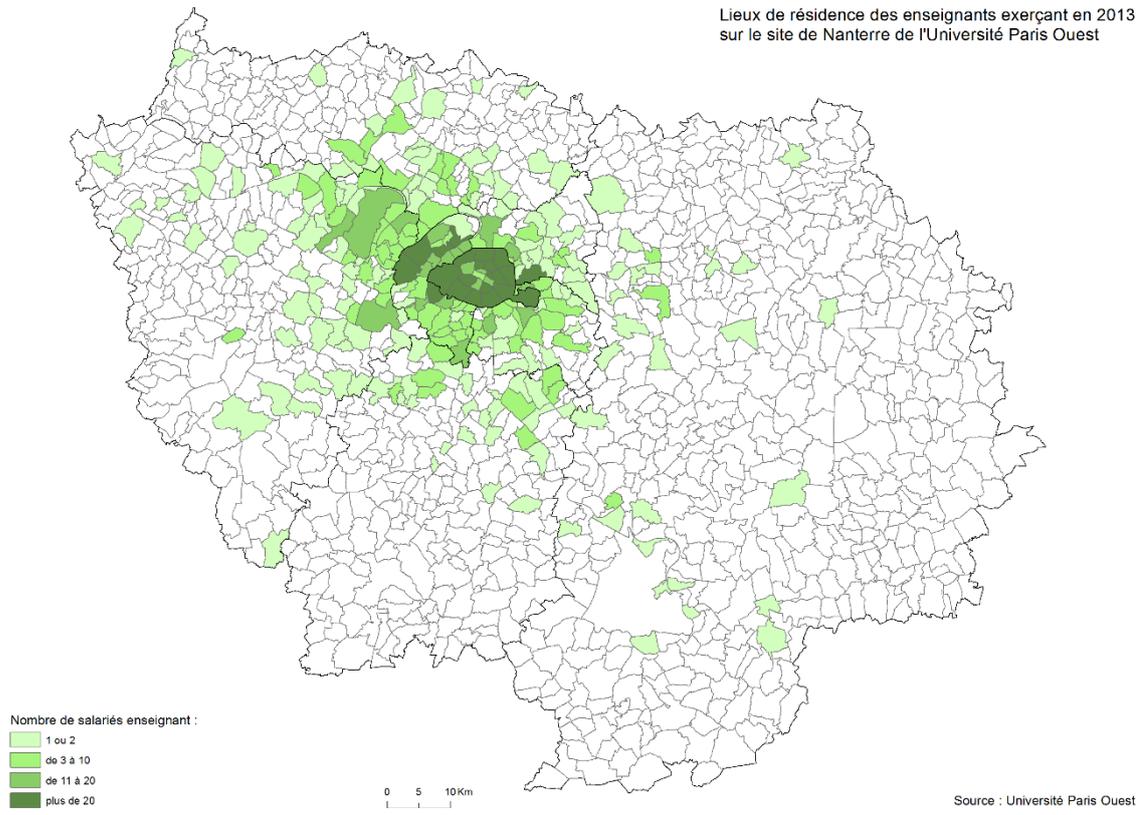
En 2012, plus de 3 400 personnes sont salariées de l'université Paris Ouest et occupent un emploi sur le site de Nanterre. Parmi eux, 67% exercent des activités d'enseignement et 33% des activités liées aux services administratifs, techniques, et de bibliothèque (Biatoss). L'ensemble du personnel est majoritairement féminin (54%).

Les lieux de résidence du personnel

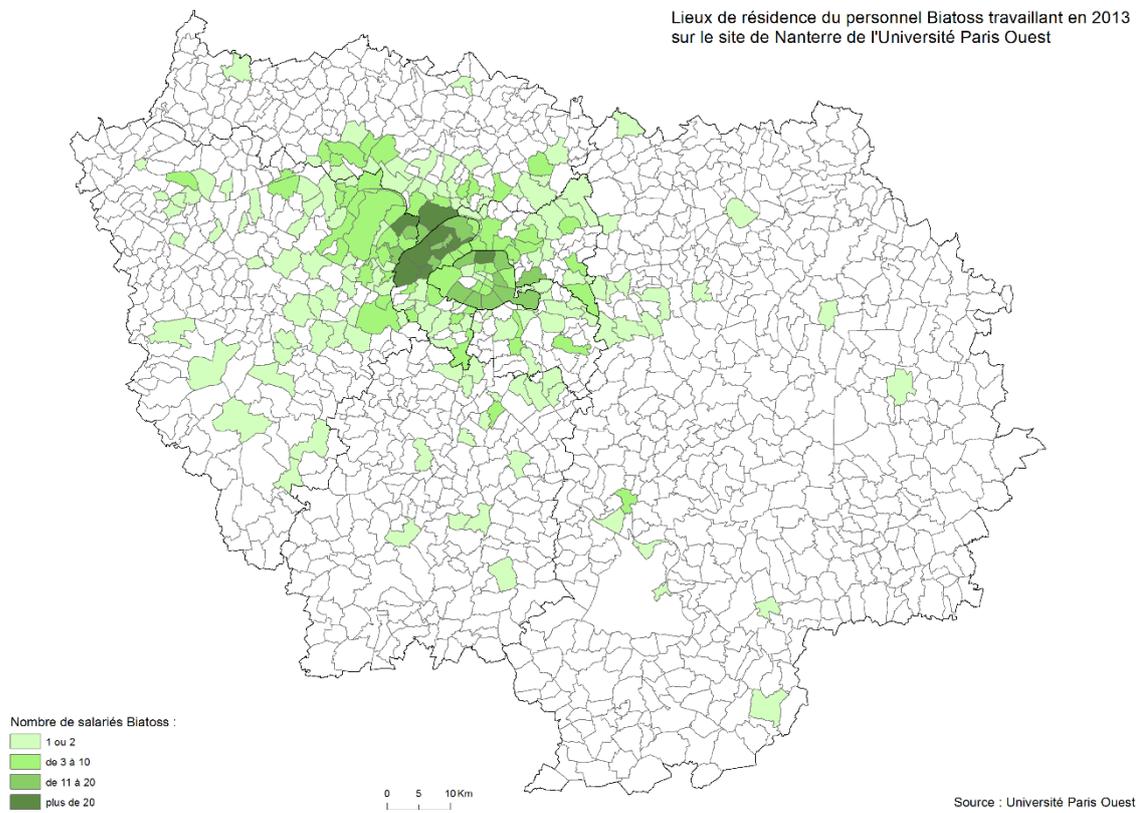
Près de la moitié des enseignants réside à Paris, 20% dans les Hauts-de-Seine et 11% dans les Yvelines. Seuls 9% des enseignants sont domiciliés à Nanterre ou dans une commune limitrophe.

Comparativement aux enseignants, le personnel Biatoss habite davantage dans les Hauts-de-Seine (41%) et à proximité du site universitaire de Nanterre (un tiers réside à Nanterre ou dans une commune limitrophe). Les deux autres départements privilégiés demeurent les Yvelines (18%) et Paris (16%).

Lieux de résidence des enseignants exerçant en 2013
sur le site de Nanterre de l'Université Paris Ouest



Lieux de résidence du personnel Biatoss travaillant en 2013
sur le site de Nanterre de l'Université Paris Ouest



Les déplacements intersites

Le personnel Biatoss, réalisent de nombreux allers retours entre les différents bâtiments. Une navette a été mise en place trois fois par semaine entre Nanterre et Ville d'Avray pour faciliter les échanges et les mobilités entre ces deux sites.

Les visiteurs

Les usagers des équipements sportifs du campus

Il existe des conventions avec des groupes scolaires de Nanterre, mais également avec la garde nationale ou la police, pour l'utilisation des locaux sportifs de l'université. Cependant, il n'existe pas de convention permettant à l'université d'utiliser des équipements de la commune de Nanterre.

Lieu de passage

Des piétons traversent le campus afin de se rendre notamment à la gare Nanterre université à partir des quartiers Nord de Nanterre. C'est également le cas des habitants de la résidence étudiante du Crous qui n'accueille pas uniquement des étudiants de l'université Paris Ouest. Certains étudiants sont inscrits dans d'autres universités franciliennes et fréquent le campus comme un lieu de passage.

Fret et livraisons

De nombreuses livraisons ont lieu sur le campus, il est recensé ainsi 18 camions par jour pour répondre aux besoins de l'université et du CROUS, ainsi que de nombreux dépôts d'équipements. Étant donné que la résidence universitaire ne dispose pas de service de restauration, le soir venu, de nombreux livreurs fréquentent la résidence des étudiants pour répondre à leurs besoins de repas.

Notons également le passage quotidien d'un camion pour la collecte des déchets.

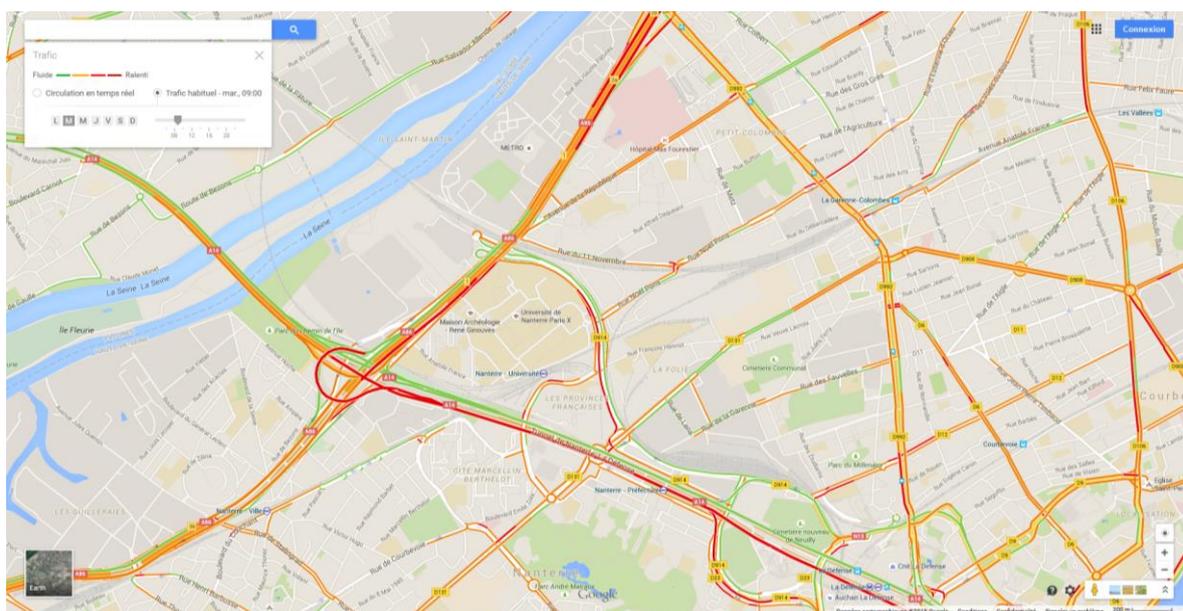
L'accessibilité et la desserte du site

L'accessibilité automobile

Le réseau routier principal dessert parfaitement le site de Nanterre, grâce notamment aux autoroutes A14 (liaison Est-Ouest) et A86 (rocade en proche couronne). La D914 (2x2 voies à chaussée séparée) complète cette desserte en assurant la liaison avec la Défense et la N13 depuis Paris (Porte Maillot).

La situation de l'établissement universitaire vis-à-vis de la configuration du réseau routier confère à ce site une remarquable accessibilité automobile, qu'il faut tout du moins nuancer en raison de l'importante congestion de ces axes routiers.

L'état de la congestion routière dans le secteur de Nanterre Université à l'heure de pointe



Source : Google

Le site de Nanterre possède deux accès automobile, l'un à l'Ouest par l'avenue de la République (longeant l'A86) et l'autre à l'Est par la rue Noël Pons et l'échangeur avec la D914. Ces deux accès sont contrôlés et limités seulement aux véhiculés ayant l'autorisation de circuler sur les voies du campus universitaire.

J. Bertrand / IAU îdF



Entrée Est depuis la D914

M. Allard / IAU îdF



Entrée Ouest depuis l'avenue de la République

Le stationnement

Le stationnement interne au campus est réservé uniquement aux véhicules autorisés. Les autres véhicules peuvent stationner dans un parc en surface situé à proximité de l'accès Nord-Est. Étant utilisé à la fois par les usagers du campus et par ceux de la gare de Nanterre Université, ce parking est généralement saturé. Certains étudiants garent ainsi leurs véhicules dans les quartiers environnants, non sans risque de conflits.

Au sein du campus, le stationnement des deux-roues motorisés peut devenir gênant par l'occupation d'espace normalement dédié au cheminement des piétons.



Parc de stationnement situé à l'entrée Est (D914)

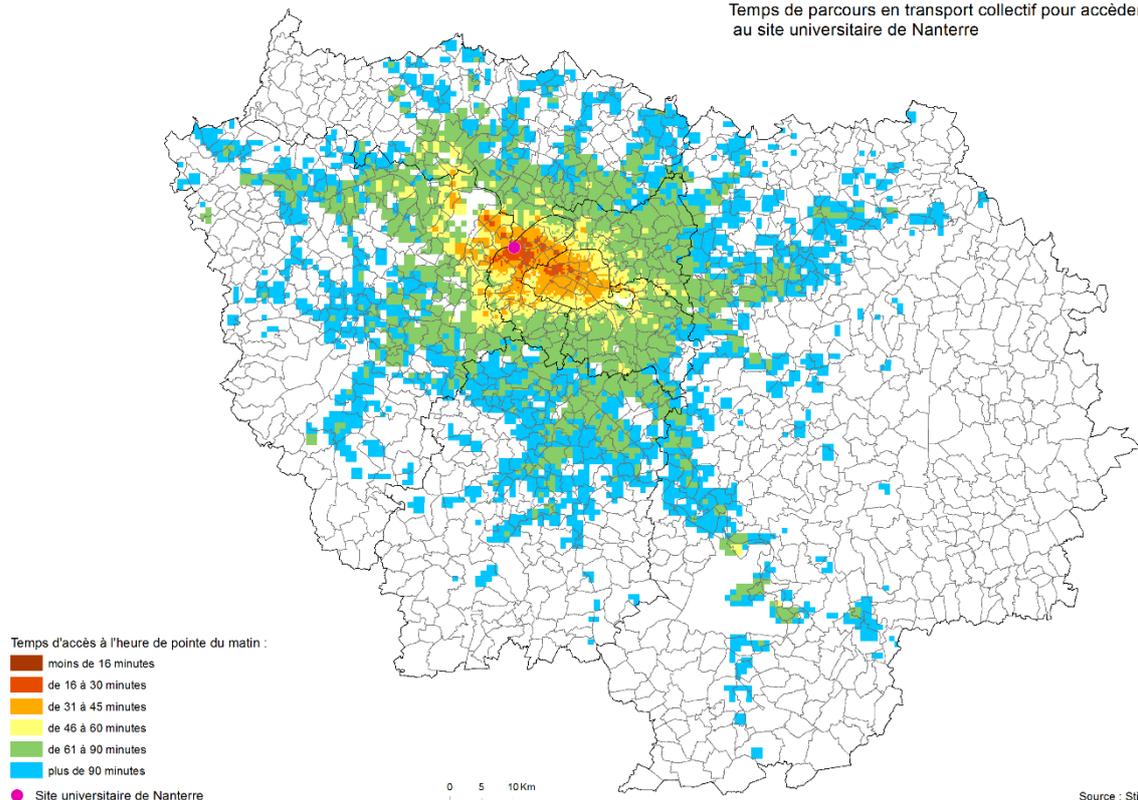
La desserte en transport en commun

L'accessibilité par le réseau de transport collectif

Le réseau de transport en commun est principalement structuré par la liaison ferroviaire du RER A et celle du Transilien L (ligne Paris Saint-Lazare - Cergy le Haut). Grâce à cette desserte performante, 68% des étudiants franciliens inscrits sur le site de Nanterre peuvent potentiellement se rendre en transport en commun en moins d'une heure et 44% en moins de 45 minutes. Cette proportion est bien plus élevée pour les étudiants qui résident dans les Hauts-de-Seine ou à Paris, compte tenu de la configuration du réseau ferroviaire et de la proximité géographique. En effet, 75% de ces étudiants peuvent potentiellement accéder au campus de Nanterre en moins de 45 minutes.

Le personnel de l'Université dispose d'un niveau d'accessibilité supérieur à celui des étudiants : 78% du personnel résident à moins d'une heure en transport collectif du campus universitaire et 51% à moins de 45 minutes.

Temps de parcours en transport collectif pour accéder au site universitaire de Nanterre



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

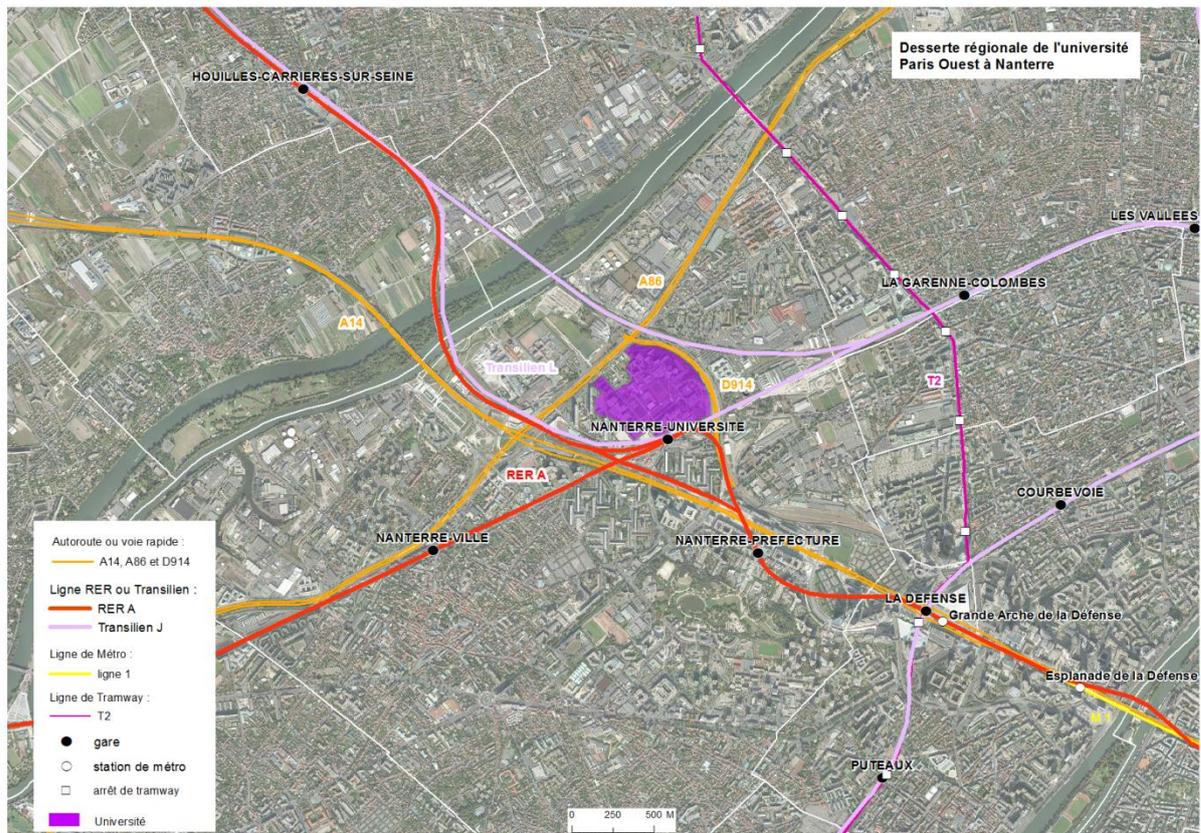
L'offre ferroviaire la plus proche

Le site de Nanterre bénéficie de la proximité immédiate de la gare « Nanterre Université », située au Sud du campus. À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 3 à 4 minutes par un train du RER A, et toutes les 3 à 7 minutes par un train de la ligne L du Transilien, la reliant au centre de Paris (Les Halles ou Saint-Lazare) en 14 minutes. Notons que cette gare est à la fois exploitée par la RATP et la SNCF et qu'elle est le terminus de certains trains de la L du Transilien.

Ce pôle gare atteint un trafic journalier moyen annuel de 63 000 voyageurs. Le trafic annuel des entrants s'élève à 5 millions de voyageurs en 2013 pour la partie RATP.

Deux lignes de bus RATP (304 et 367) se rabattent actuellement sur cette gare.

La gare dispose d'un parc relais en surface de 174 places qui est le plus souvent complet.



La desserte en bus

Depuis la réorganisation du réseau de bus pour accompagner la mise en service du prolongement de la ligne de tramway T2 de la Défense au Pont de Bezons, 3 lignes de bus exploitées par RATP desservent le campus universitaire :

- deux arrêts pour les lignes 304 et 367, l'un à l'Est et l'autre au Sud au niveau de la gare,
- un arrêt à l'Ouest pour la ligne 378.

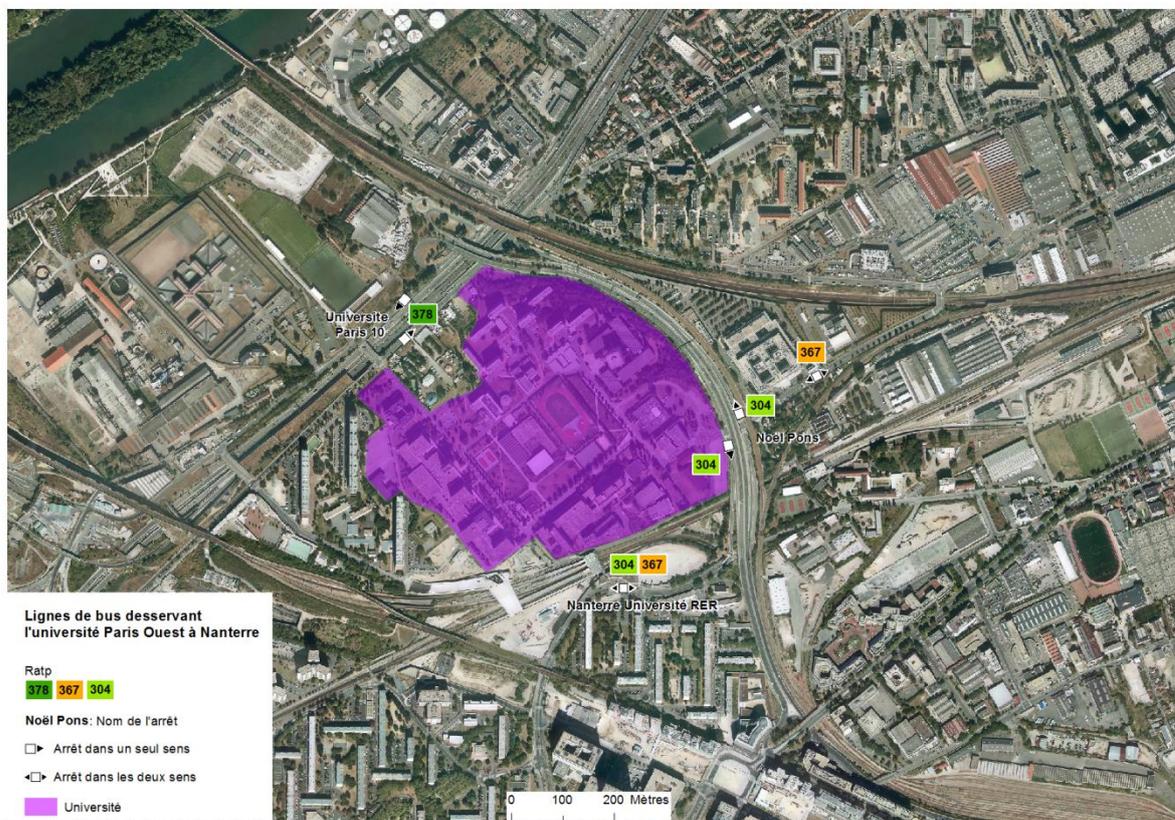
Les fréquences de passages aux arrêts sont satisfaisantes, de l'ordre de 10 minutes aux heures de pointes un jour de semaine.

Les lignes 304 et 378 relient Nanterre à la station de la ligne 13 Asnières-Gennevilliers les Courtilles, via Colombes, la ligne 367 relient Rueil-Malmaison RER au Pont de Bezons, via Nanterre.

Extrait du plan de ligne de bus RATP



Source : RATP



Transporteur	Numéro commercial	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nom de l'arrêt	Amplitude horaire à l'arrêt	Fréquence moyenne de passage				Temps de trajet complet	Communes desservies	Gare la plus proche des arrêts desservis
						Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche			
RATP	304	oui	Asnières-Gennevilliers Les Courtilles - Nanterre Place de la Boule	Noël Pons ; Nanterre Université RER	4h55-00h45	5 à 8 min	7 à 9 min	14 min	14 min	52 min	Nanterre, Colombes, Bois Colombes, Asnières	Nanterre Université
	367	non	Rueil-Malmaison RER - Pont de Bezons	Noël Pons ; Nanterre Université RER	6h39-20h48	10 min	20 min	Pas de service	Pas de service	31 min	Reuil Malmaison, Nanterre, Bezons	Nanterre Université
	378	non	Asnières-Gennevilliers Les Courtilles - Nanterre Ville RER	Université Paris 10	5h15-23h15	10 min	10 min	12 min	15 min	30 min	Nanterre, Colombes, Bois Colombes, Asnières	Nanterre Ville RER

Source : STIF, Transporteurs

HP = Heure de pointe HC = Heure creuse

L'accès par les modes actifs

Compte tenu des nombreuses coupures liées notamment aux faisceaux ferroviaires et aux voies rapides urbaines, les accès piétonniers sont peu confortables et lisibles. D'autre part, l'étendue du territoire accessible à pied à moins de 30 minutes est relativement limitée, par exemple les quartiers Sud de Nanterre se trouvent à plus d'une demi-heure de marche.

L'accès principal pour les piétons s'effectue au Sud par le bâtiment pont de la gare « Nanterre Université » qui relie le campus au quartier des Provinces françaises de Nanterre. Ce franchissement des voies ferrées n'a pas été configuré et adapté pour répondre à ce niveau de fréquentation (voyageurs et passants), ni aux situations de sentiment d'insécurité en soirée (étroitesse, éclairage, lisibilité des circulations, ...).



M. Allard / IAU îdF

Passerelle d'accès à la gare Nanterre Université

La liaison piétonne avec le quartier du Petit Nanterre est possible par l'accès Est depuis la rue Noël Pons ou soit par l'accès Nord exclusivement réservé au piéton, qui n'est pas éclairé.

Dans le périmètre du campus, les cheminements piétonniers sont relativement confortables et parfois aménagés sous forme de mail paysager.

Pour les cyclistes, l'étendue géographique accessible à moins de 30 minutes de vélo couvre le territoire de Nanterre et quasiment l'ensemble des communes limitrophes. Compte tenu du lieu de résidence des

étudiants du campus de Nanterre, 20% des étudiants peuvent potentiellement s'y rendre à vélo en moins de 30 minutes. Cette zone d'accessibilité est à nuancer en raison du relief important du mont Valérien.

L'accès le plus aisé se situe à l'Ouest, avenue de la République où sont aménagées des bandes unidirectionnelles permettant de relier, sans discontinuité majeure et sans difficulté topographique, Rueil-Malmaison au quartier du Petit Nanterre suivant un axe Nord-Sud le long de l'A86.



J. Bertrand / IAU îdF

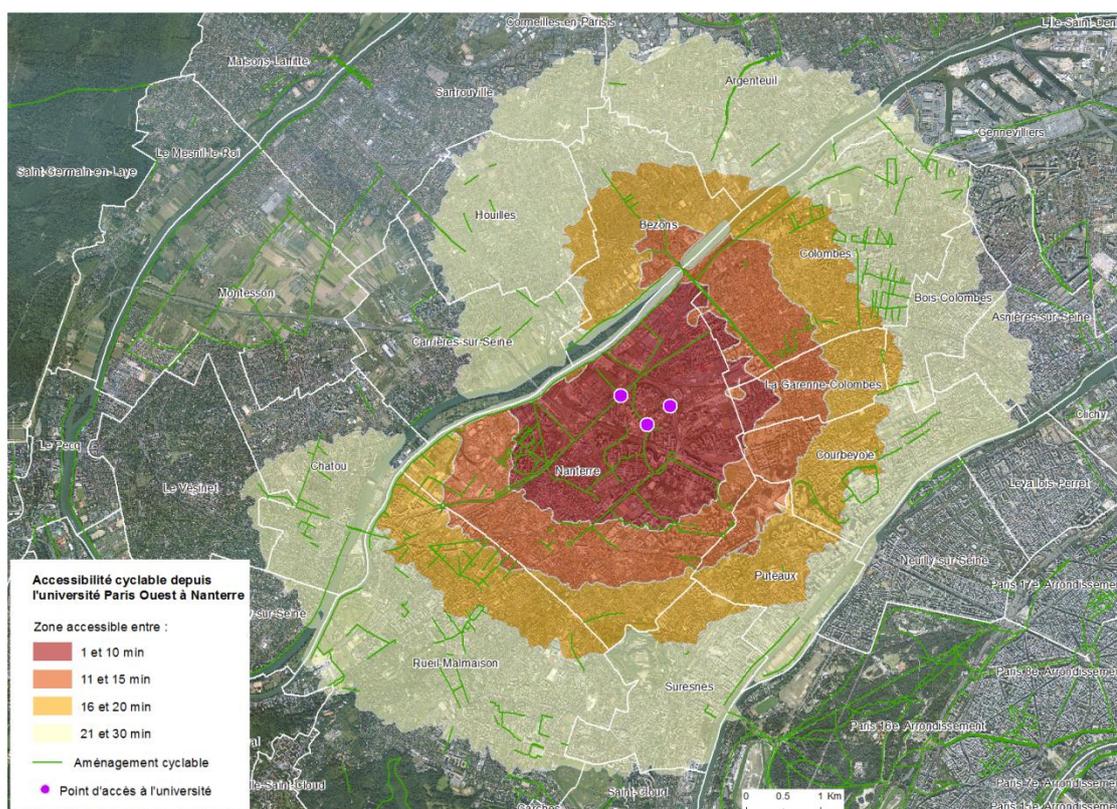
Piste cyclable avenue de la République

Au sein du campus, aucune liaison cyclable n'existe, à l'exception d'une section de piste au niveau de la résidence universitaire. Par ailleurs, il manque des places de stationnement de vélo sur le campus. Le site de Nanterre dispose très peu de parc à vélo, il est alors constaté du stationnement « spontané » le long des trottoirs du campus à proximité des entrées des bâtiments, pouvant devenir une gêne pour le cheminement des personnes à mobilité réduite.



J. Bertrand / IAU îdF

Stationnement « spontané » des vélos



L'accès par les modes partagés

La ville de Nanterre est membre du syndicat mixte d'Autolib, sous l'appellation Autolib Métropole. Nanterre dispose de 28 stations mais aucune ne se situe à proximité du campus universitaire.

L'information à disposition des usagers

L'information à destination des voyageurs souhaitant emprunter les transports collectifs est relativement facile d'accès :

- d'une part, le site internet de l'Université Paris Ouest fournit des informations indiquant les différentes lignes de transport desservant le campus bien que cette rubrique ne soit pas évidente à trouver sur le site internet ;
- d'autre part, le site internet de recherche d'itinéraire www.vianavigo.com ou www.ratp.fr intègrent dans leur base de lieux publics le nom de l'université de Nanterre ou l'ancienne dénomination Paris X. Par ailleurs, le nom de la gare est sans équivoque. Il n'est donc pas nécessaire de saisir ou de connaître l'adresse précise de l'établissement universitaire à condition que l'utilisateur mentionne bien la ville où se situe celui-ci.

Par contre, la signalétique et jalonnement pour les piétons et les cyclistes est perfectible pour se rendre au site universitaire de Nanterre et pour s'orienter au sein du campus.

Les projets pouvant influencer la desserte du site

Les projets immobiliers de l'université

L'Université a réalisé deux schémas directeurs, en 2001 et en 2010. Ce dernier n'a pas été complètement validé par la tutelle et a fait l'objet d'une tentative d'actualisation en 2013. Cependant, d'importants projets immobiliers sont inscrits au CPER 2015-2020, tels que la réalisation d'un nouveau bâtiment pour la BDIC (Bibliothèque de documentation internationale contemporaine), la construction d'un bâtiment dédié à la formation continue et la relocalisation sur le campus de Nanterre de l'INSHEA (Institut national supérieur de recherche et de formation pour les jeunes handicapés et les enseignements adaptés), actuellement implanté à Suresnes.

Le CROUS projette la création de places nouvelles en résidences étudiantes et en restauration.

Le devenir des franges nord-ouest du campus (dont le terrain appartient à la ville de Nanterre) et sud-ouest (dont le terrain appartient au ministère de l'enseignement supérieur) est encore en cours de négociation entre la ville, l'université et l'Epadesa. Il est prévu d'y implanter des bureaux et activités liées à la recherche et des logements.

Les projets urbains aux abords

Le projet urbain « Cœur de quartier » qui s'étend sur 3,5 hectares se situe au sein de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Seine Arche, sous maîtrise d'ouvrage de l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA). À proximité immédiate de la gare Nanterre Université, il est envisagé d'ici 2020 d'y développer une nouvelle centralité qui s'appuie sur une programmation urbaine ambitieuse d'environ 120 000 m² de Shon, dont 47 000 m² de Bureaux, 59 000 m² de logements (y compris des résidences étudiantes ou de tourisme), 15 000 m² de surfaces commerciales ainsi qu'un parc de stationnement de 450 places (dont 350 places ouvertes au public).

Volumétrie du projet « Cœur de quartier »



Source : EPADESA

Les projets de transport à proximité

La nouvelle gare de Nanterre Université

Le projet de gare multimodale consiste à créer un nouveau bâtiment voyageurs et un parvis au-dessus des voies ferrées, tout en déplaçant au préalable le site de maintenance de la RATP. Les lignes de bus, les taxis, les vélos et, à terme, le prolongement du tramway T1 seront regroupés sur ce parvis. Les correspondances avec la ligne L du Transilien et la ligne A du RER seront facilitées. Cette nouvelle gare dont l'inauguration est prévue d'ici à la fin 2015 jouera un rôle de liaison entre le campus universitaires et le quartier des Provinces Françaises de Nanterre.

Le coût global de l'opération est estimé à plus de 122 millions d'euros. Ce projet de pôle d'échanges nécessite également la mobilisation de huit acteurs :

- le STIF assure le pilotage, le suivi et le contrôle de l'opération ;
- la Région Île-de-France finance à hauteur de 35% ;
- l'EPADESA est à la fois le maître d'ouvrage du parvis et financeur (28%) ;
- l'État finance à hauteur de 17% ;
- le Conseil général des Hauts-de-Seine finance 12% du projet ;
- la RATP, maître d'ouvrage du nouveau bâtiment voyageur et financeur (7%) ;
- la RFF, maître d'ouvrage pour des travaux connexes et les aménagements des quais ;
- la SNCF, maître d'ouvrage pour des travaux connexes.

Illustration du futur pôle multimodal « Nanterre Université »



Source : EPADESA

Le prolongement de la ligne de tramway T1

Lors du conseil du Stif du 11 décembre 2013, il a été décidé de lancer les études relatives au prolongement de la ligne depuis Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison. Ce prolongement d'environ 7 kilomètres devrait desservir le nouveau pôle gare de Nanterre Université. Ces études, d'un montant de 7 millions,

sont financées par la Région Ile-de-France et le Conseil général des Hauts-de-Seine dans le cadre du contrat particulier Région-Département.

La nouvelle gare de la Folie à Nanterre

Dans le cadre du prolongement à l'Ouest du RER E et la réalisation de la ligne 15 du Grand Paris Express, il est prévu dans les années 2020 la création d'une nouvelle gare voyageurs dans le secteur de la Folie, situé à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau de l'université Paris Ouest. Ces nouvelles dessertes permettront d'étendre encore davantage l'accessibilité du site universitaire de Nanterre à condition que la liaison entre le campus et la Folie soit facilitée.

Les pistes d'amélioration

L'ensemble de ces projets permettront certainement d'améliorer la situation actuelle d'enclavement. Il reste néanmoins d'autres pistes d'actions possibles à mener pour accompagner ces changements.

Un dialogue à renforcer avec l'ensemble des partenaires institutionnels

À l'origine, le campus universitaire a été créé sans concertation avec la municipalité de Nanterre. Au fil des années, les collaborations techniques avec la ville de Nanterre se sont instaurées notamment pour la lutte contre l'insécurité, mais cela peut être encore perfectible pour l'enlèvement des déchets ou bien la gestion des espaces de circulation, en particulier pour leur viabilité hivernale³.

Dans le cadre du projet urbain de l'opération d'intérêt national Seine Arche, les échanges entre l'université, la ville de Nanterre et l'ÉPADESA sont fluctuants et les objectifs immobiliers ou d'aménagements de chaque acteur répondent à des logiques parfois différentes qui peuvent être une source de blocage. En effet, l'université souhaite préserver la maîtrise du foncier situé aux marges du campus afin d'obtenir des réserves foncières nécessaires à son développement immobilier. Cependant, l'ÉPADESA et la municipalité de Nanterre ont une programmation urbaine et immobilière de ces espaces qui n'est pas forcément en adéquation avec la vocation universitaire ou de recherche.

L'université de Paris Ouest souhaite l'ouverture et l'insertion urbaine du campus mais craint à la fois des difficultés de gestion de ces espaces qui pourront accueillir un nouveau public aux besoins différents de ceux des étudiants.

Les relations avec le Conseil général des Hauts-de-Seine se sont améliorées et devraient être développées pour le traitement des routes départementales qui longent le campus universitaire.

Promouvoir les modes actifs ou partagés

Le prochain pôle multimodal de Nanterre Université sera l'opportunité de proposer une offre de service complète de mobilité allant de l'information multimodale, du stationnement et de la location de vélos, à la station d'Autolib' à proximité.

L'établissement universitaire pourra aussi accompagner ce développement de la multimodalité au sein du campus par :

- la mise en place d'une offre de stationnement vélos. L'installation de parc à vélos est peu coûteuse et répondrait à un besoin avéré et exprimé par les étudiants ;
- la mise à disposition de places de stationnement réservées pour le covoiturage ;
- la diffusion et relais d'informations de mobilité auprès des usagers du campus (site internet du campus, écran d'information, maison de l'étudiant, ...) ;
- un renforcement de la signalétique et du jalonnement vers les services de mobilité (gare, arrêts de bus, parc de stationnement, parc vélos, ...).

Un traitement qualitatif ou une requalification des espaces publics aux abords du campus ainsi qu'un entretien régulier de ceux-ci encourageraient une meilleure perméabilité du campus mais aussi la pratique de la marche et du vélo en améliorant le confort d'usage de ces espaces (y compris le sentiment de sécurité). Un travail conjoint avec la municipalité de Nanterre, l'ÉPADESA et l'Université de Paris Ouest sera nécessaire.

Se doter d'un outil de pilotage des actions en faveur d'une mobilité durable

L'élaboration d'un Plan vert Campus peut être l'outil de coordination, de concertation et de dialogue pour mettre en œuvre les mesures identifiées et partagées dans le but d'améliorer les déplacements de l'ensemble des usagers du campus (étudiants, professionnels et visiteurs).

³ En effet, l'université ne possède pas de matériel pour réaliser le déneigement des voies internes du campus.

L'université Paris 8 Saint-Denis

Principales caractéristiques de l'université

L'université Paris 8 Vincennes - Saint-Denis s'étend sur 3 sites localisés dans 3 communes de la Seine-Saint-Denis : Montreuil, Saint-Denis et Tremblay-en-France. Les déplacements des étudiants entre les différents sites de l'université étant peu fréquents (les IUT de Montreuil et de Tremblay-en-France fonctionnent au quotidien en autonomie vis-à-vis du site de Saint-Denis), seul le site de Saint-Denis regroupant la majorité des étudiants de Paris 8 (97%) et la majorité des surfaces bâties totales (81%) a été analysé.

Localisation, repères historiques et environnement urbain

Héritière d'un centre expérimental universitaire créé à Vincennes (Val-de-Marne) au lendemain de mai 1968, l'Université est implantée à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) depuis 1980. Il s'agit d'un secteur qui a beaucoup évolué depuis les années de l'Entre-deux-Guerres. Cet espace, jusqu'aux années 1950, était inoccupé et séparé de l'urbanisation de Saint-Denis par les multiples bras du Rouillon. Le contournement du centre de Saint-Denis par l'ex-N1 et la D 28 a permis peu à peu de développer ce nouveau quartier ouvert à l'habitat et aux activités. Dès les années 60/70, l'espace où est située actuellement l'université est occupé par des activités dans un tissu relativement lâche. L'université viendra s'implanter à cheval sur la D 29 qui permet de relier Stains à l'Est et Epinay-sur-Seine à l'Ouest. L'établissement se trouve également à proximité de zones urbaines sensibles, des problèmes de sécurité des lieux, du personnel et des usagers sont constatés.

Le site de Saint-Denis comporte un ensemble immobilier universitaire de 71 435 m² de SHON ainsi que le bâtiment du CROUS, restaurant universitaire et logements ERASMUS, qui représente quant à lui 4 942 m².



J. Bertrand / IAU îdF

Bâtiment D du site de Saint-Denis de l'université Paris 8

Les usagers et la fréquentation

Les étudiants

Selon les données transmises par l'université de Paris 8, 23 717 étudiants sont inscrits dans une discipline enseignée à Saint-Denis pour l'année 2011-2012.

Les principales caractéristiques socio-démographiques de la population estudiantine sur Saint-Denis sont décrites ci-après :

- 65% des inscrits sont des étudiantes,
- 33% des étudiants sont de nationalité étrangère,
- 29% des inscrits ont leur parent de référence classé dans la catégorie socioprofessionnelle cadres et professions intellectuelles supérieures,
- 21% des étudiants bénéficient d'une bourse de l'enseignement supérieur,
- 25% des étudiants exercent une activité salariale.

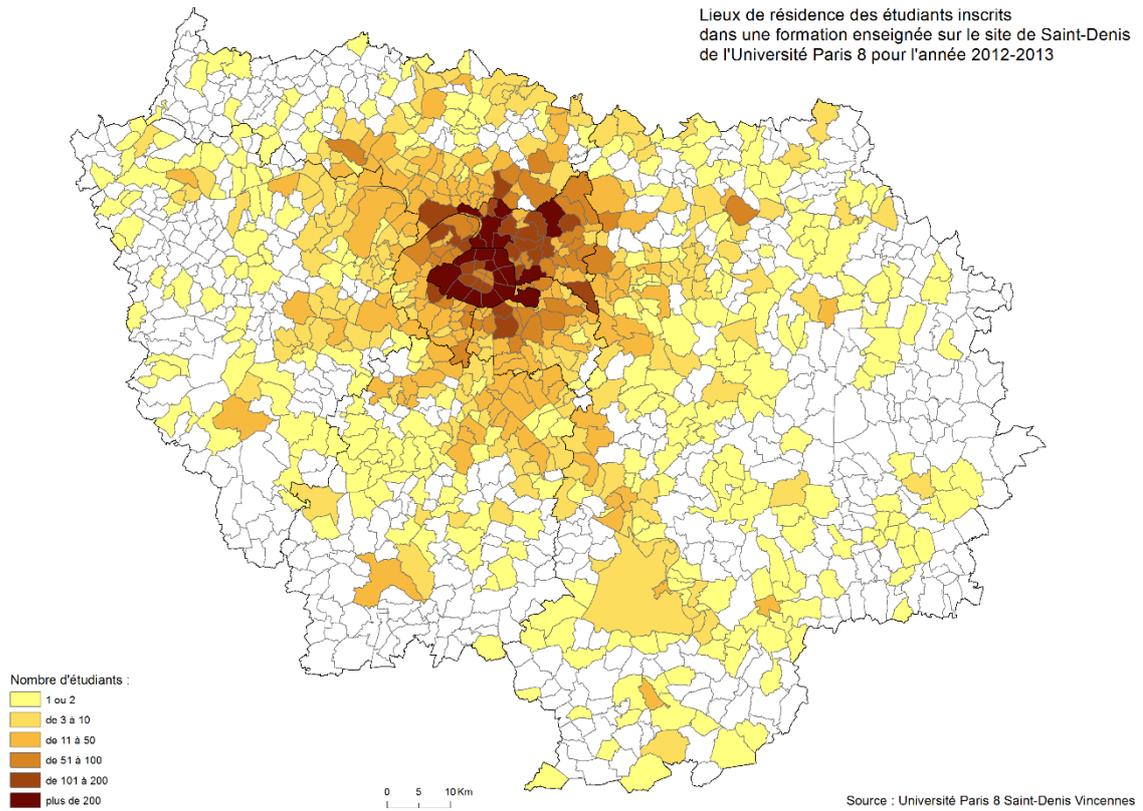
Les cursus et disciplines universitaires sont répartis comme suit :

- 65% des étudiants suivent une licence ou une formation équivalente à une licence,
- 26% suivent une formation de niveau Master,
- 7% sont inscrits à une formation de niveau Doctorat,
- 15% se sont inscrits afin d'obtenir plusieurs diplômes universitaires la même année,
- 77% sont inscrits en Lettres et Sciences humaines,
- 10% en Droit et Sciences politiques,
- 8% en Sciences économiques ou Administration économique et sociale (AES),
- 5% en Sciences ou Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STAPS).

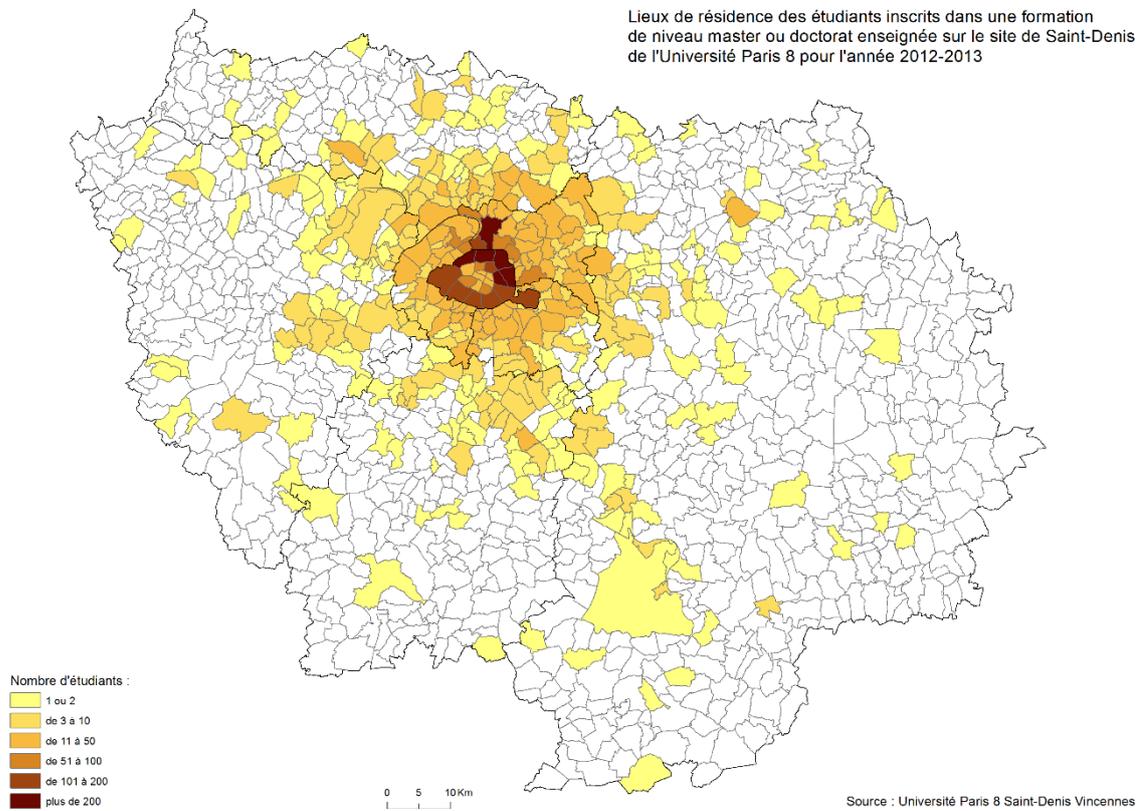
Les lieux de résidence des étudiants déclarés lors de l'inscription à l'université montrent que :

- 84% des étudiants sont domiciliés en Île-de-France,
- 26% résident à Paris, 24% en Seine-Saint-Denis, 8% dans les Hauts-de-Seine, 7% dans le Val-de-Marne et 6% dans le Val d'Oise,
- 16% habitent à Saint-Denis, dans les communes limitrophes ou l'arrondissement de Paris voisin (18^{ème}),
- 25% des étudiants en Licence ou équivalent résident à Paris alors que 43% des étudiants en niveau Master ou Doctorat habitent Paris.

Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation enseignée sur le site de Saint-Denis de l'Université Paris 8 pour l'année 2012-2013



Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation de niveau master ou doctorat enseignée sur le site de Saint-Denis de l'Université Paris 8 pour l'année 2012-2013



Le personnel

L'université de Paris 8 n'ayant pas transmis de données sur le personnel, seules les informations figurant sur le site internet peuvent figurer dans cette partie :

- 962 enseignants (tous grades confondus),
- 654 emplois de personnels BIATOSS (bibliothécaires, ingénieurs, administratifs, techniciens, ouvriers, de services sociaux et de santé).

L'accessibilité et la desserte du site

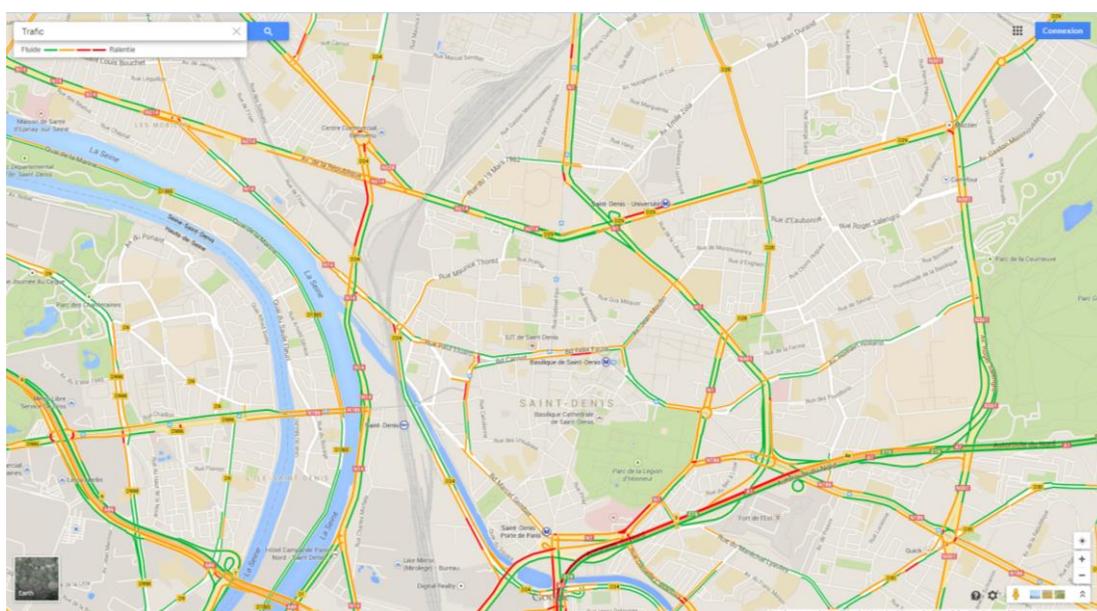
L'accessibilité automobile

Le réseau routier principal dessert correctement le site universitaire de Saint-Denis, grâce notamment à l'ex N1 (axe radial Nord-Sud) assurant la liaison avec l'autoroute A1.

La situation de l'établissement universitaire vis-à-vis de la configuration du réseau routier confère à ce site une très bonne accessibilité automobile, qu'il faut tout du moins nuancer en raison de possibles congestions routières sur l'A1 et aux abords de l'université sur la D29 aux heures de pointe de la journée.

Le temps de parcours pour se rendre au site universitaire de Saint-Denis depuis l'hôtel de ville de Paris est estimé à 30 minutes pour un départ un mardi à 8h30 (source : V-Traffic).

L'état de la congestion routière dans le secteur de Saint-Denis à l'heure de pointe



Source : Google

Le stationnement

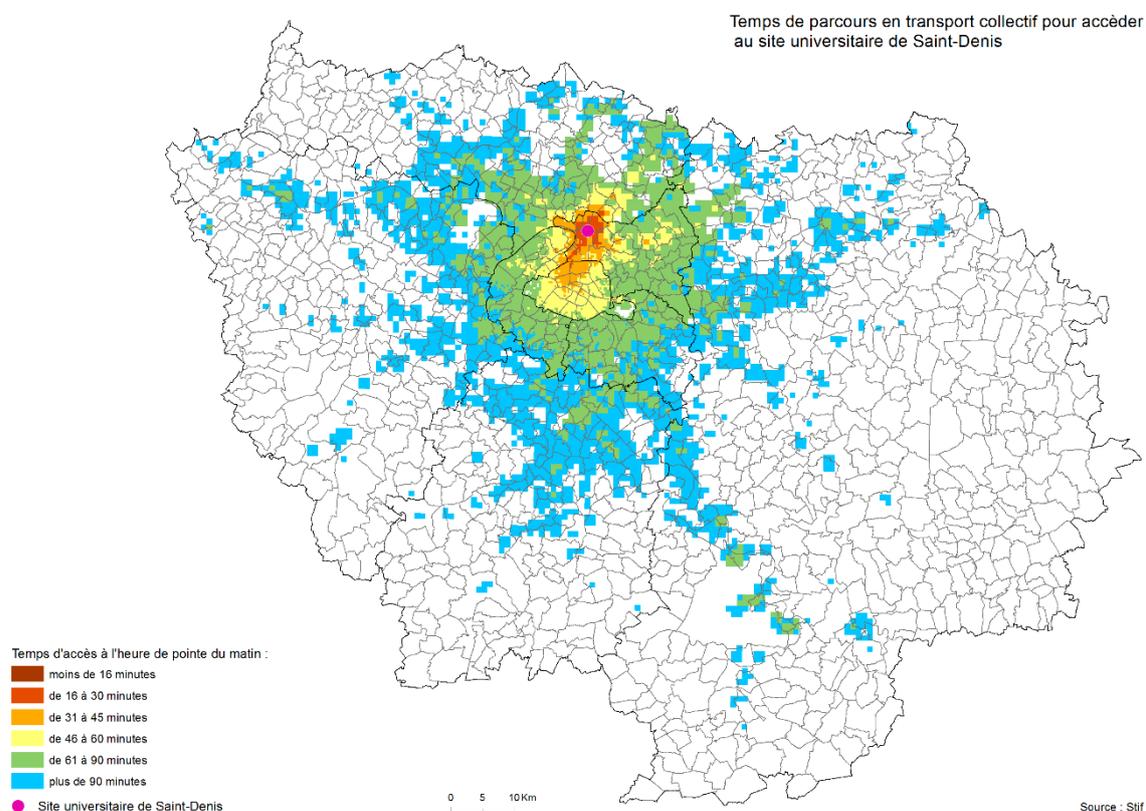
Le site de Saint-Denis dispose d'une capacité de stationnement réservé en priorité aux personnels. L'offre de stationnement sur voirie semble quant à elle saturée en raison de la proximité de la station de métro. Le parc relais de la station de métro comporte 300 places de stationnement payant.

La desserte en transport en commun

L'accessibilité par le réseau de transport collectif

Le réseau de transport en commun desservant le site de Saint-Denis est structuré par la ligne 13 du métro. Malgré cette desserte de grande capacité en direction de Paris, à peine plus de la moitié (54%) des étudiants franciliens inscrits à l'université de Paris 8 pour des formations enseignées à Saint-Denis peuvent potentiellement se rendre en transport en commun en moins d'une heure et un quart en moins de 45 minutes. Ces proportions sont plus élevées pour les étudiants qui résident en Seine-Saint-Denis ou à Paris en raison de la proximité géographique mais aussi de la configuration du réseau de transport (avec notamment deux lignes RER, une ligne de métro et trois lignes de tramway qui desservent le territoire de Saint-Denis). En effet, 46% des étudiants habitant la Seine-Saint-Denis peuvent potentiellement accéder au site universitaire de Saint-Denis en moins de 45 minutes. Et 91% des étudiants domiciliés à Paris s'y rendent en moins d'une heure.

L'accessibilité du personnel de l'université Paris 8 n'a pu être mesurée faute de données transmises par les instances de l'université. Il est fort envisageable qu'une grande part des enseignants réside à Paris et que le personnel Biatoss habite davantage en Seine-Saint-Denis.



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

L'offre ferroviaire la plus proche

La station de métro « Saint-Denis – Université », terminus Nord de la ligne 13, est située au pied de l'entrée principale de l'université. À l'heure de pointe du matin, la station est desservie toutes les 4 à 7 minutes par une rame de métro. Le temps de parcours pour se rendre au centre de Paris (Châtelet) dure en moyenne 30 minutes, ce trajet nécessite une correspondance avec la ligne 14 du métro à la station Saint-Lazare.

La station de métro enregistre un trafic annuel de 5,3 millions d'entrants en 2013.

Cette station dispose d'une grande gare routière où se rabattent 6 lignes de bus. La station comporte également un parc relais offrant une capacité totale de stationnement de 300 places payantes.



Station de métro Saint-Denis Université

La desserte en bus

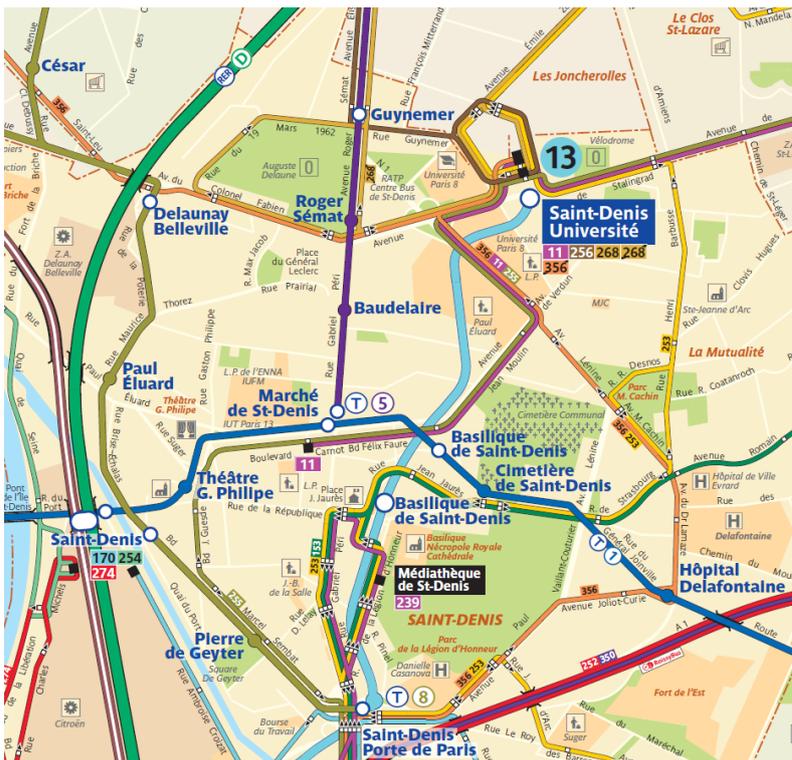
Le site universitaire de Saint-Denis bénéficie d'une bonne desserte en bus du fait de la présence de la station terminus de métro. Le réseau de bus de ce secteur de l'Île-de-France a été profondément remanié avec la mise en service successive des lignes de tramways T5 et T8. A ce jour, 6 lignes de bus dont 5 exploitées par la RATP et 1 par l'opérateur CIF desservent l'université. Ces lignes assurent un bon maillage avec le réseau ferroviaire régional :

- La ligne 253 dessert la gare RER B « La Courneuve - Aubervilliers »,
- La ligne 255 se rabat sur la station de la ligne 4 du métro « Porte de Clignancourt »,
- La ligne 256 dessert entre autre la gare de la ligne H Transilien « Deuil - Montmagny »,
- La ligne 268 permet la liaison avec la gare RER D « Pierrefitte - Stains »,
- La ligne 356 parcourt un itinéraire desservant la gare RER B « La Plaine - Stade de France », la gare RER D « Stade de France – Saint-Denis » et la gare de la ligne H Transilien « Epinay – Villetaneuse ».

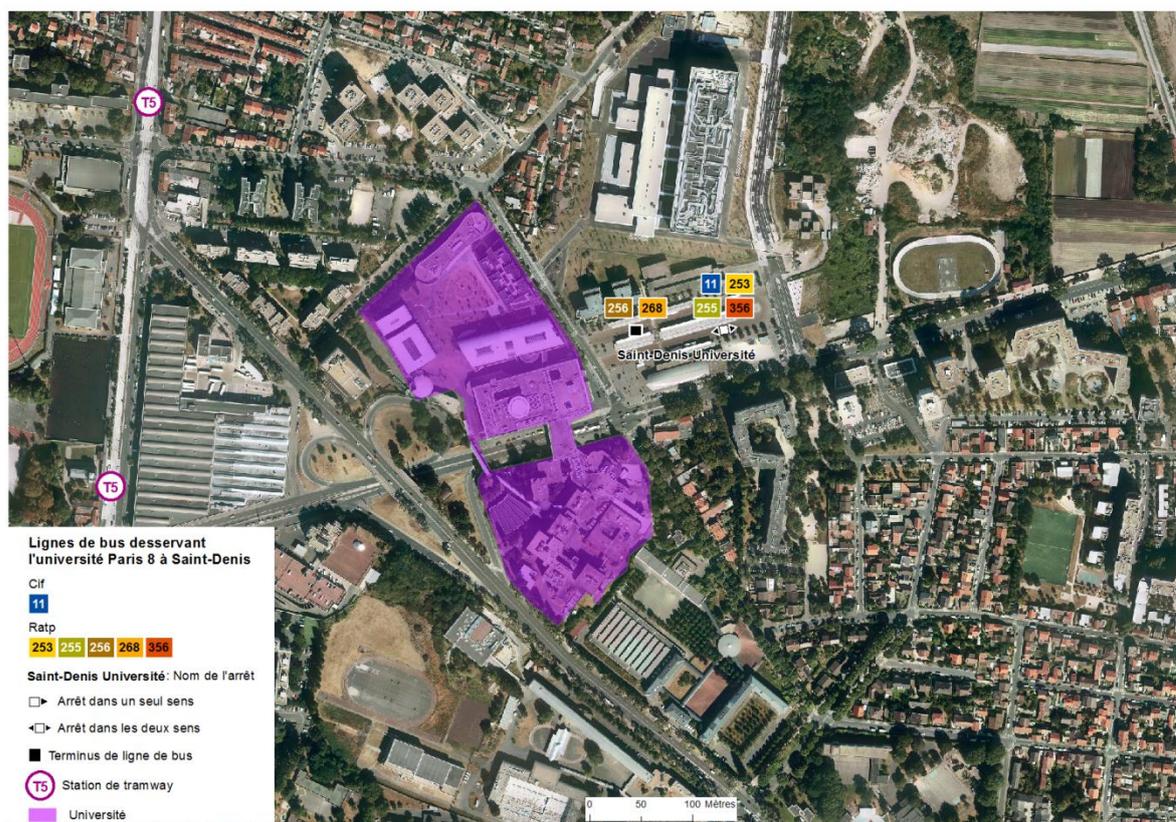


Gare routière de Saint-Denis Université

Extrait de plan des lignes de Bus RATP



Source : RATP



Transporteur	Numéro commercial	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nom de l'arrêt	Amplitude horaire à l'arrêt	Fréquence moyenne de passage				Temps de trajet complet	Communes desservies
						Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche		
RATP	253	non	Maire de Stains - La Courneuve Aubervilliers RER	Saint Denis Université	5h28 - 0h35	15 min	15 min	20 min	20 à 25 min	45 min	La Courneuve / Saint-Denis / Stains
	255	non	Porte de Clignancourt - Stains Les Prévoysants - Garges Rond point de la Lutèce	Saint Denis Université	4h43 - 1h22	5 min	10 min	10 min	10 à 15 min	56 min	Saint-Ouen / Saint-Denis / Stains / Garges lès Gonesse
	256	non	Gare d'Enghien les Bains - Saint-Denis Université	Saint Denis Université	5h07 - 0h44	10 min	12 min	20 min	17 min	40 min	Enghien-les-Bains / Deuil-la-Barre / Montmagny / Villetaneuse / Pierrefitte
	268	oui	Villiers-le-Bel Arnouville les Gonesse RER - Saint-Denis Université	Saint Denis Université	4h30 - 0h35	20 min	20 min	16 à 20 min	18 min	1h17	Saint-Denis / Pierrefitte / Montmagny / Sarcelles / Villiers-le-Bel / Arnouville
	356	non	Deuil-la-Barre Marché des Mortefontaine - Saint-Denis Zac Landy Nord	Saint Denis Université	5h27 - 0h47	10 min	15 min	15 à 20 min	20 min	1h09	Deuil-la-Barre / Epinay-sur-Seine / Saint-Denis
CIF	11	non	Goussainville Victor Basch - Saint-Denis Marché	Université Paris VIII	5h29 - 0h19	12 min	20 min	12 à 20 min	20 min	1h05	Goussainville / Le Thillay / Gonesse / Arnouville / Garges lès Gonesse / Stains / Saint-Denis

Source : STIF, Transporteurs

HP = Heure de pointe
HC = Heure creuse

L'accès par les modes actifs

Le temps de marche depuis la station de métro pour accéder au site universitaire dépend uniquement du temps d'attente pour traverser la rue Guynemer qui sépare le parvis de la station de métro et l'entrée principale de l'université.



Rue Guynemer donnant accès à l'université, au métro et à la gare routière

Le site de Saint-Denis étant relativement compact, le temps de liaison interne pour accéder aux bâtiments universitaires est réduit. Un bâtiment pont et une passerelle piétonne permettent de relier le secteur Nord au secteur Sud en enjambant l'avenue de Stalingrad (D 29).



Bâtiment pont au-dessus de la D29

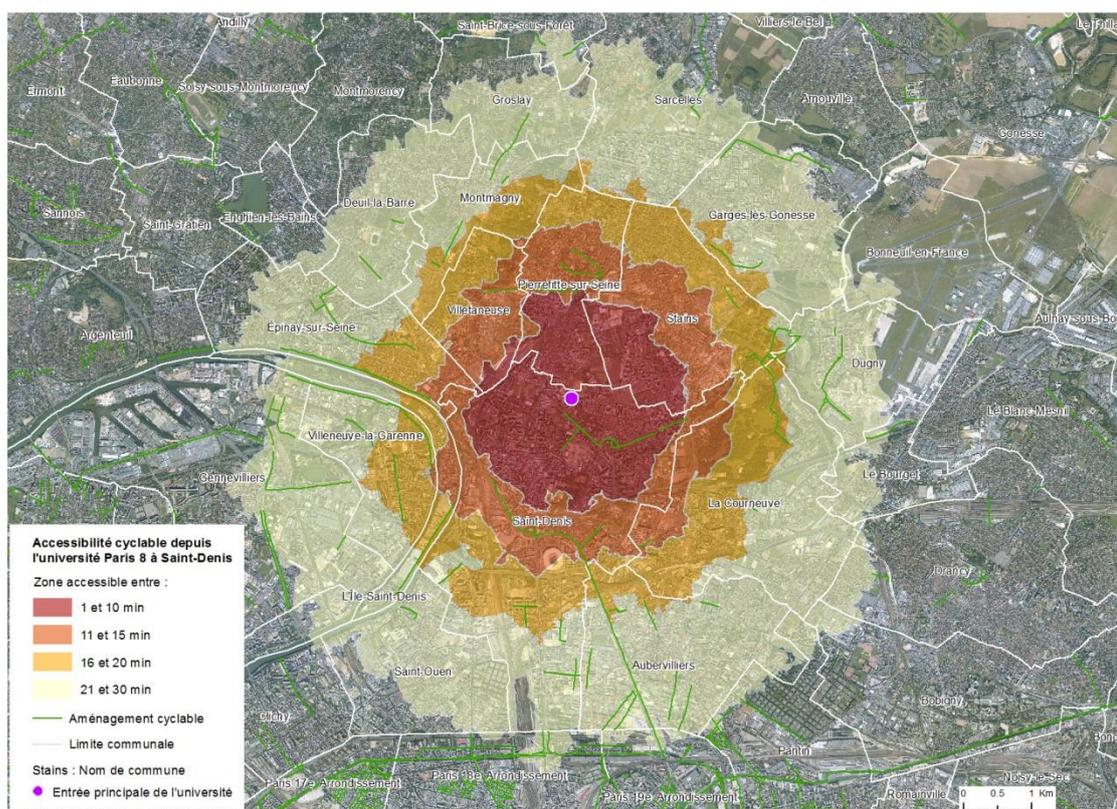


Passerelle enjambant la D29

Par contre, les itinéraires piétons pour se rendre à l'université depuis les quartiers d'habitat avoisinants sont contraints par des traversées piétonnes et des trottoirs peu confortables.

Pour les cyclistes, l'étendue géographique accessible à moins de 20 minutes de vélo couvre presque l'ensemble des quartiers résidentiels de Saint-Denis et de Stains, la totalité du territoire communal de Pierrefitte et de Villetaneuse. Compte tenu du lieu de résidence des étudiants inscrits à l'université de Paris 8, 14% des étudiants peuvent potentiellement s'y rendre à vélo en moins de 30 minutes.

Bien que la topographie soit peu prononcée à Saint-Denis et dans les communes limitrophes (à l'exception de la butte Pinson), la pratique cyclable sur ce territoire n'est pas encouragée en raison d'aménagements cyclables et d'une modération de la vitesse encore limités et discontinus malgré les efforts consentis. À noter que la Communauté d'agglomération Plaine Commune avait mis en place en juin 2009 un système de vélos en libre-service, nommé Velcom dont l'activité a cessé en août 2012 en raison d'un trop grand nombre de vols ou dégradations importantes des vélos.



L'accès par les modes partagés

Un système d'autopartage ne semble pas se développer à proximité de l'université. D'autre part la pratique du covoiturage n'est pas organisée par les institutions.

L'information à disposition des usagers

L'information à destination des voyageurs souhaitant emprunter les transports collectifs est satisfaisante :

- d'une part, le site internet de l'université de Paris 8 fournit des informations sur les différents moyens de transport pour s'y rendre. Cependant, la dernière restructuration de l'offre de bus n'a pas été encore actualisée sur la page dédiée du site internet et les informations sur les lignes de bus peuvent être davantage détaillées (des liens dirigeant vers les sites web des opérateurs de transport pourraient y figurer, par exemple) ;
- d'autre part, les sites internet de recherche d'itinéraire en transport collectif tels que www.vianavigo.com ou www.ratp.fr intègrent dans leur base de lieux publics le nom de l'université de Saint-Denis. Par ailleurs, les arrêts de bus et la station de métro desservant le site portent le nom de Saint-Denis Université ce qui facilite grandement la recherche.

Les projets pouvant influencer la desserte du site

Les projets immobiliers de l'université

Plusieurs projets immobiliers bénéficieront d'un financement au titre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 : la construction d'un nouveau bâtiment de recherche, la réalisation d'un autre bâtiment de recherche par la réhabilitation de bâtiments existants, les réhabilitations des bâtiments A, B et C et le projet plus incertain d'un « learning center » au cœur du campus.

Le projet urbain aux abords du site universitaire

La Zac des Tartres

Ce projet pour objectif d'aménager l'espace reliant le Projet de Renouvellement Urbain du Clos Saint-Lazare à l'université Paris 8 et le site des Archives nationales. Il est programmé :

- une construction de 150 000 m² d'habitat diversifié (1630 logements programmés, dont 47% de logements sociaux, et 640 logements spécifiques, dont une résidence étudiante, un foyer de jeunes travailleurs et un EPHAD),
- une valorisation de 10 000 m² d'activité économique,
- la réalisation de 26 000 m² d'équipements publics, dont un collège, deux groupes scolaires et un établissement de type "ferme pédagogique".

Cette Zone d'aménagement concerté intègre dès l'origine une démarche environnementale et paysagère avec 150 000 m² d'espaces verts et une gestion avancée des eaux pluviales.

Plan masse possible de la Zac des Tartres



Source : Cadre de ville

Les projets de transport à proximité

Le territoire de Plaine Commune où se situe l'université de Paris 8 a déjà bénéficié de la mise en service récente de deux lignes de tramway (T5 et T8) et de la modernisation du RER B Nord. Ce secteur va connaître de nouveaux projets de desserte ou d'amélioration de qualité service dans les prochaines années.

La modernisation du RER D

Ce projet consiste à mettre en place un plan d'actions afin d'améliorer l'exploitation et la régularité du RER D et d'accroître l'offre. Dans le cadre du schéma directeur du RER D, il est prévu notamment de reconfigurer et renforcer des dessertes, d'améliorer la qualité de service, de renouveler le matériel roulant pour le fiabiliser davantage, de réaliser des travaux de signalisation et d'adaptation du plan de voies de certains nœuds ou terminus. Ce projet financé essentiellement par la Région (70%) et par l'État (30%) court jusqu'à l'horizon 2025.

Les gares du RER D les plus proches du site universitaire de Saint-Denis sont « Pierrefitte - Stains » et « Stade de France – Saint-Denis ».

La Tangentielle Nord

Longue de 28 km, la Tangentielle Nord reliera en 35 minutes Sartrouville à Noisy-le-Sec sans passer par Paris. Les travaux du premier tronçon de 11 km et de 7 gares ont commencé entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget, ce tracé partiel sera mis en service à l'horizon 2017. A terme, la Tangentielle Nord desservira 14 gares et sera notamment en correspondance avec l'ensemble des lignes du RER (A, B, C, D et E) et les lignes H, J et L du Transilien. Il est prévu aux heures de pointe un tram-train en gare toutes les 5 minutes et 10 minutes en heures creuses.

Le projet prévoit la construction de deux voies ferrées contiguës à celles de la ligne de fret existante, dite « Grande Ceinture ». Les aménagements du site ferroviaire existant consisteront à élargir des ponts, à supprimer des passages à niveau, à créer des passages souterrains et à aménager des bâtiments voyageurs.

Le budget du premier tronçon est estimé à 600 millions d'euros (hors matériel roulant), financés à 53% par la Région Île-de-France, 31% par l'État, 8% par RFF, 6% par le Conseil général de Seine-Saint-Denis et 1% par le Conseil général du Val d'Oise.

Les gares les plus proches du site universitaire de Saint-Denis seront « Pierrefitte - Stains » et « Stains - Cerisaie ».

Le Grand Paris Express

Ce projet consiste à relier les pôles du Grand Paris en réalisant 205 km de nouvelles lignes de métro automatique et 72 nouvelles gares. À l'horizon 2030, les lignes 15, 16, 17 et 18 seront créées et les lignes 11 et 14 seront prolongées.

La ligne 15, en rocade autour de Paris, et le prolongement de la ligne 14 desserviront à la station de « Saint-Denis Pleyel ». D'autre part, les lignes 16 (Saint-Denis Pleyel / Noisy – Champs) et 17 (Saint-Denis Pleyel / Mesnil-Amelot) desserviront la nouvelle gare « La Courneuve Six Routes ».

Les pistes d'amélioration

L'ensemble des projets de transport améliorera sensiblement l'accessibilité régionale du site universitaire de Saint-Denis. Toutefois, il reste d'autres pistes d'actions possibles à mener pour accompagner ces changements.

Adapter la desserte en bus pour mieux relier le site universitaire aux gares

Les projets de transport cités précédemment nécessiteront toujours une correspondance en métro avec la ligne 13 ou en bus. Ce sera une nouvelle opportunité pour ajuster au mieux l'offre et la desserte en bus afin d'amplifier le rabattement sur le réseau ferroviaire régional. Ainsi, il serait intéressant d'étudier les propositions suivantes :

- pour la ligne 253, augmentation de la fréquence des passages aux heures de pointes et modification de l'itinéraire pour qu'il soit plus direct et prolongé au Nord jusqu'à la gare RER D « Pierrefitte – Stains » et au Sud jusqu'à la station de métro de la ligne 12 « Front Populaire » ou jusqu'à la station « Mairie d'Aubervilliers » quand elle sera mise en service.
- pour la ligne 255, prolongation du parcours au Nord jusqu'à la gare RER D de « Garges - Sarcelles ».
- pour la ligne 268, augmentation de la fréquence de passage aux heures de pointes.
- pour la ligne 239 (Ratp), prolongation de la desserte au Nord de la Médiathèque de Saint-Denis à la station de métro Saint-Denis Université et au Sud de la porte d'Aubervilliers à la gare RER E Rosa Parks quand elle sera mise en service.

Encourager les modes actifs

La requalification des espaces de voirie le long des tracés des lignes de tramway a été une opportunité pour revaloriser la pratique piétonne et cyclable sur le territoire de Plaine Commune. Il serait profitable de poursuivre ces efforts le long de la RD 29 qui longe l'université en aménageant un nouvel espace partagé où la vitesse des véhicules serait modérée et la priorité aux piétons serait donnée. Ainsi, au regard de la configuration de cet espace et des déplacements observés, l'instauration d'une zone de rencontre à proximité de l'université et du pôle multimodal serait propice.

Par ailleurs, la mise en place d'une « vélostation » au sein du pôle multimodal de Saint-Denis Université serait à envisager. Cette solution favoriserait la pratique du vélo en offrant des possibilités de stationnement sécurisé, de réparation ainsi que de location longue durée.

Le prochain Plan Local de Déplacements du territoire comme outil de coordination des actions en faveur du pôle Saint-Denis Université

Lors de l'élaboration du prochain PLD, il sera profitable de réunir l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement et la desserte de ce pôle universitaire et multimodal afin d'assurer une meilleure desserte et gestion du stationnement autour du site universitaire. Ce document prendra en considération l'ensemble des déplacements et indiquera les actions et les maîtres d'ouvrage en charge de les mener à bien.

L'université Paris Est Marne-la-Vallée

Principales caractéristiques de l'université

L'université Paris Est Marne-la-Vallée (UPEM) Ouest s'étend sur trois sites en Seine-et-Marne : Champs-sur-Marne, Serris (Val d'Europe) et Meaux. Les déplacements des étudiants entre les différents sites de l'université étant peu fréquents, seul le site principal situé à Champs-sur-Marne est étudié.

Localisation, repères historiques et environnement urbain

L'UPEM s'inscrit dans le plan Université 2000 du début des années 1990 consistant à créer des universités dans les villes nouvelles, en l'occurrence celle de Marne-la-Vallée. L'université est créée en 1991 sous le nom de Marne-La-Vallée avant de devenir en 2007 l'Université Paris-Est-Marne-la-Vallée.

Elle est installée sur un secteur qui avant la création de la ville nouvelle avait une vocation uniquement agricole marquée par la vaste exploitation de production de la ferme de la Haute-Maison. Des terrains avaient d'abord été réservés pour l'université à proximité du centre urbain de Noisy-le-Grand : la cité Descartes était destinée à devenir un parc d'activité paysager. Lorsque fut décidée la création de l'université, les projets de transfert sur la Cité Descartes de l'École supérieure d'ingénieurs en électronique et électrotechnique (ESIEE), de l'École Louis Lumière, puis de l'École des Ponts Paris Tech et de l'École nationale des sciences géographiques (ENSG) ont contribué à modifier le choix de son implantation.

Le schéma d'aménagement initial prévoyait un campus concentré dans un carré de moins de 300 m de côté. Il ne s'est pas réalisé, pour des raisons liées à la montée en charge rapide des effectifs et à la réaffectation de certains bâtiments existants (Bull devenu Copernic et Bois de l'Étang). Le résultat de ces arbitrages est l'étirement de l'université sur un campus dont les zones d'adhérence avec l'environnement urbain sont limitées par la voie du RER A au nord, l'autoroute A4 au sud, et le Bois de l'Étang à l'est. La seule interface correspond aux résidences étudiantes et aux commerces bordant un côté de la voie menant de la gare aux bâtiments de l'université⁴

Sur les 13 bâtiments universitaires que comporte l'UPEM, 9 sont localisés dans le périmètre dit de la Cité Descartes. Deux autres bâtiments se situent à proximité sur la commune limitrophe de Noisy-le-Grand.

La Cité Descartes accueille également un peu moins de 900 logements étudiants, principalement à proximité de la gare et sur la frange ouest du campus, une résidence récente de 100 lits dédiée aux chercheurs étrangers, deux restaurants universitaires du CROUS, un gymnase et une bibliothèque de construction récente. Une maison de l'étudiant est en cours d'aménagement dans la ferme de la Haute-Maison. La partie sud du site abrite une zone d'activités. Au total 300 entreprises et 600 emplois sont recensés dans la Cité⁵.

Le site principal de la Cité Descartes est largement valorisé par sa qualité environnementale prenant appui sur le bois de Grâce, le bois de la Grange, l'étang de la Haute Maison et la coulée verte entourant la route D 370.

⁴ Pierre Bernard, *Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée : deux options d'aménagement universitaire*, Cahiers de l'IAURIF n°153, Les universités en Île-de-France.

⁵ Val magazine, le magazine du SAN de Marne-la-Vallée / Val Maubuée, Dossier Cité Descartes, un avenir à bâtir, 2009.



M. Allard / IAU îdF

Bâtiment Copernic de l'UPEM

Les usagers et la fréquentation

Les étudiants

Selon les données transmises par l'UPEM, 8 000 étudiants sont inscrits dans une discipline enseignée sur la Cité Descartes pour l'année 2011-2012 (sur un total d'environ 11 300 étudiants inscrits sur le site).

Les principales caractéristiques socio-démographiques de la population estudiantine sur ce site de l'UPEM sont décrites ci-après :

- 45% des inscrits sont des étudiantes,
- 12% des étudiants sont de nationalité étrangère,
- 30% des inscrits ont leur parent de référence classé dans la catégorie socioprofessionnelle cadres et professions intellectuelles supérieures,
- 24% des étudiants bénéficient d'une bourse de l'enseignement supérieur,
- 8% des étudiants déclarent à l'inscription qu'ils occupent une activité salariale.

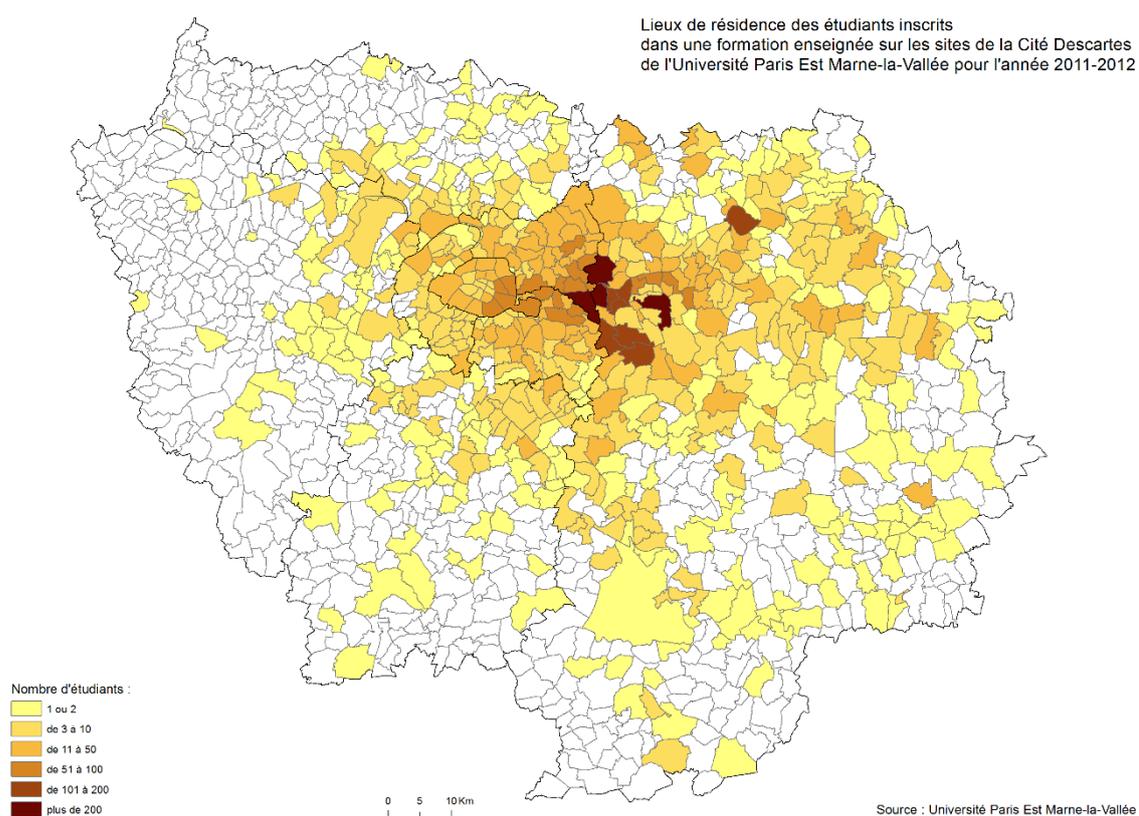
Les cursus et disciplines universitaires sont répartis comme suit :

- 69% des étudiants suivent une licence ou une formation équivalente à une licence,
- 31% suivent une formation de niveau Master ou Doctorat,
- 22%⁶ des étudiants se sont inscrits à une formation en alternance (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation),
- 50% sont inscrits en Sciences ou Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STAPPAS),
- 38% en Lettres et Sciences humaines,
- 12% en Sciences économiques ou Administration économique et sociale (AES).

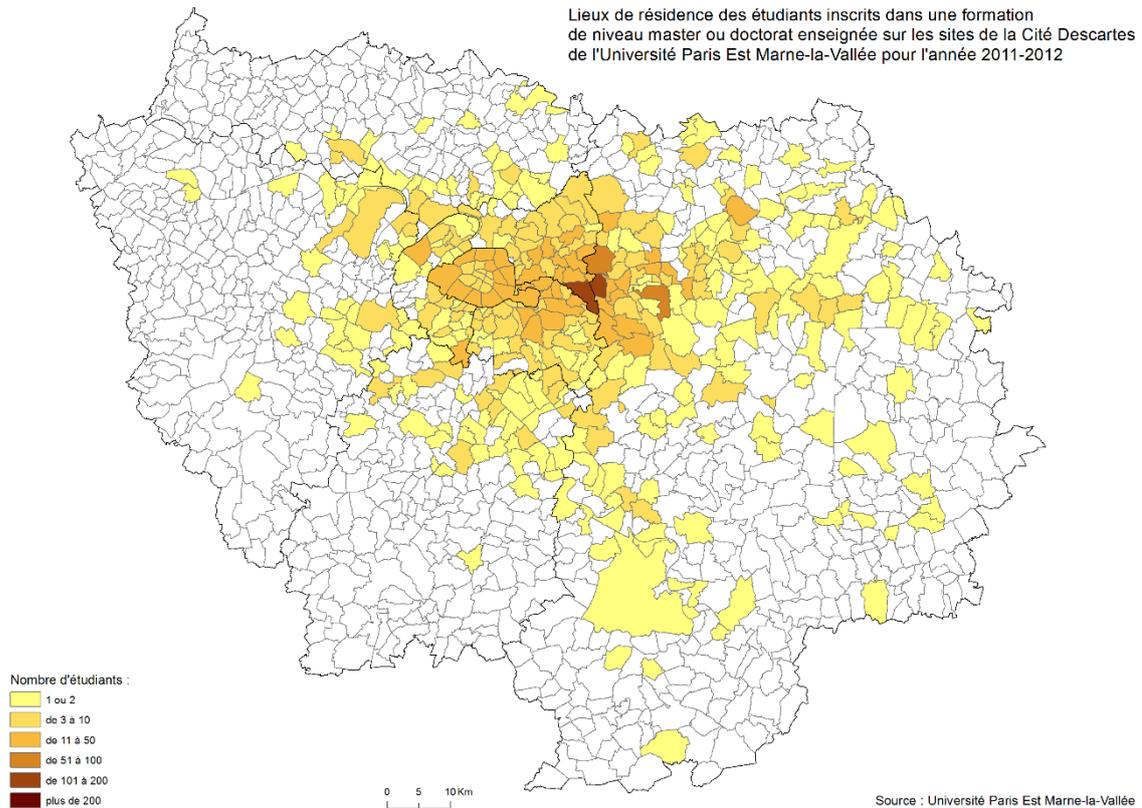
⁶ C'est la plus forte proportion enregistrée dans une université française.

Les lieux de résidence des étudiants déclarés lors de l'inscription à l'université montrent que :

- 94% résident en Île-de-France,
- 47% sont domiciliés en Seine-et-Marne, 19% en Seine-Saint-Denis et 12% dans le Val-de-Marne,
- 16% habitent à Champs-sur-Marne ou dans les communes limitrophes,
- 6% des étudiants en Licence ou équivalent résident à Paris alors que 16% des étudiants en niveau Master ou Doctorat habitent Paris.



Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation de niveau master ou doctorat enseignée sur les sites de la Cité Descartes de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée pour l'année 2011-2012



Le personnel

En 2012, plus de 1 100 personnes sont salariées de l'UPEM et occupent un emploi sur le site principal de la Cité Descartes. Parmi eux, la moitié exerce des activités d'enseignement et l'autre moitié des activités liées aux services administratifs, techniques, et de bibliothèque (Biatoss). L'ensemble du personnel est majoritairement féminin (54%) avec une répartition très différente selon la catégorie d'emploi : 41% des enseignants sont des femmes contre 69% pour la catégorie Biatoss.

Les lieux de résidence du personnel

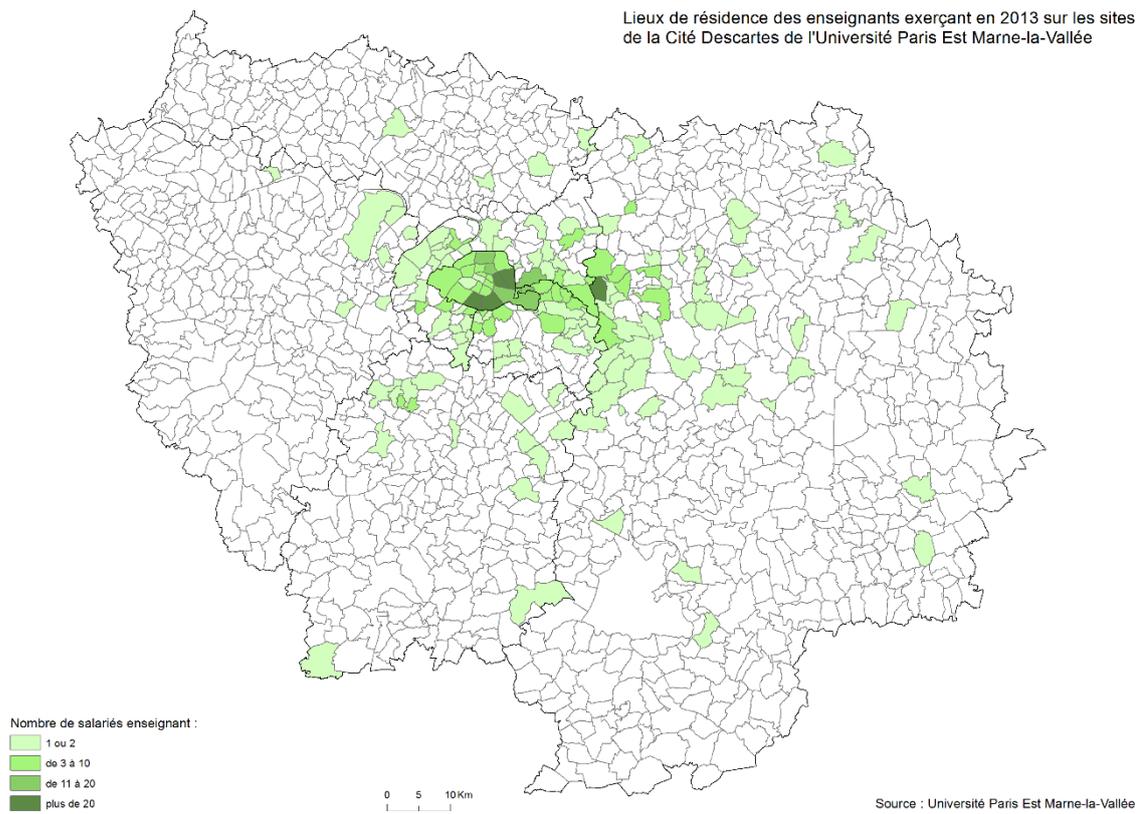
37% des enseignants résident à Paris, 20% en Seine-et-Marne, 15% dans le Val-de-Marne et 9% en Seine-Saint-Denis. Seuls 8% des enseignants sont domiciliés à Champs-sur-Marne ou dans une commune limitrophe.

Comparativement aux enseignants, le personnel Biatoss habite davantage en Seine-et-Marne (60%) et à proximité du site universitaire de la Cité Descartes (27% réside à Champs-sur-Marne ou dans une commune limitrophe). Les deux autres départements privilégiés sont la Seine-Saint-Denis (18%) et le Val-de-Marne (10%).

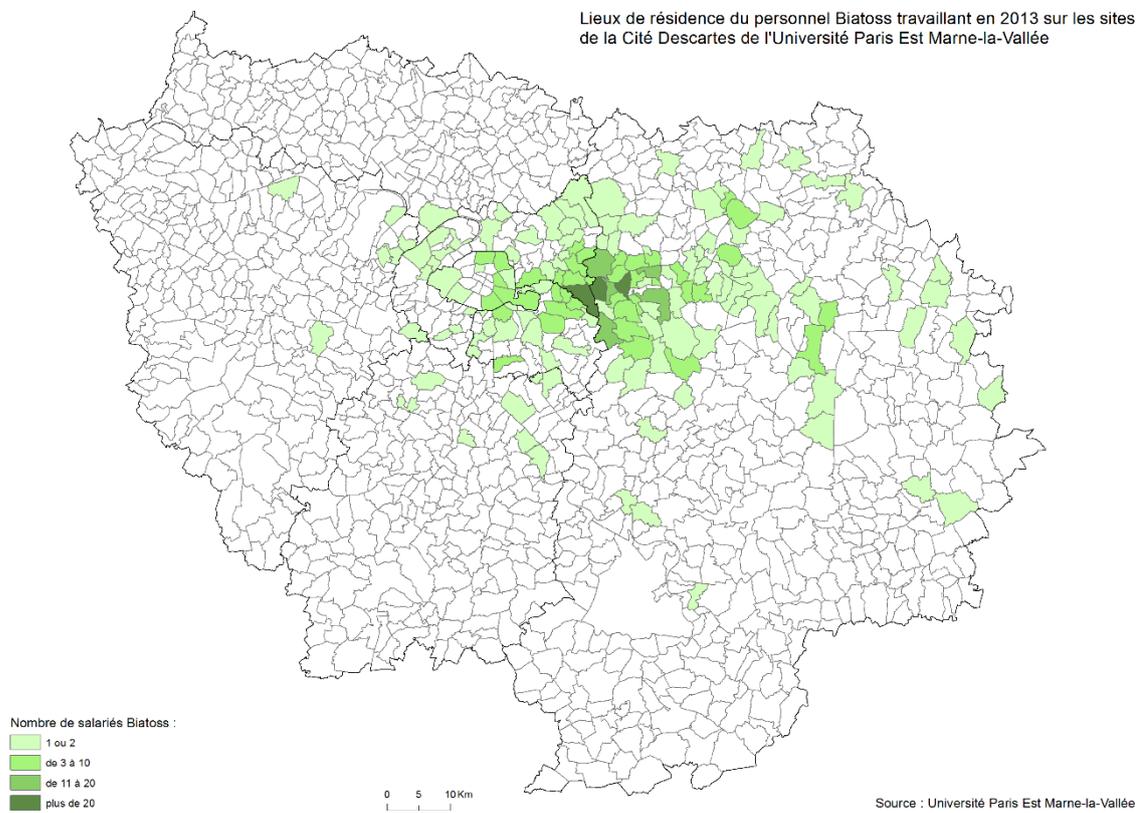
Le remboursement des frais de transport

35% des salariés de l'UPEM bénéficient d'un remboursement partiel de leur frais de transport, notamment de leur forfait Navigo.

Lieux de résidence des enseignants exerçant en 2013 sur les sites de la Cité Descartes de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée



Lieux de résidence du personnel Biatoss travaillant en 2013 sur les sites de la Cité Descartes de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée

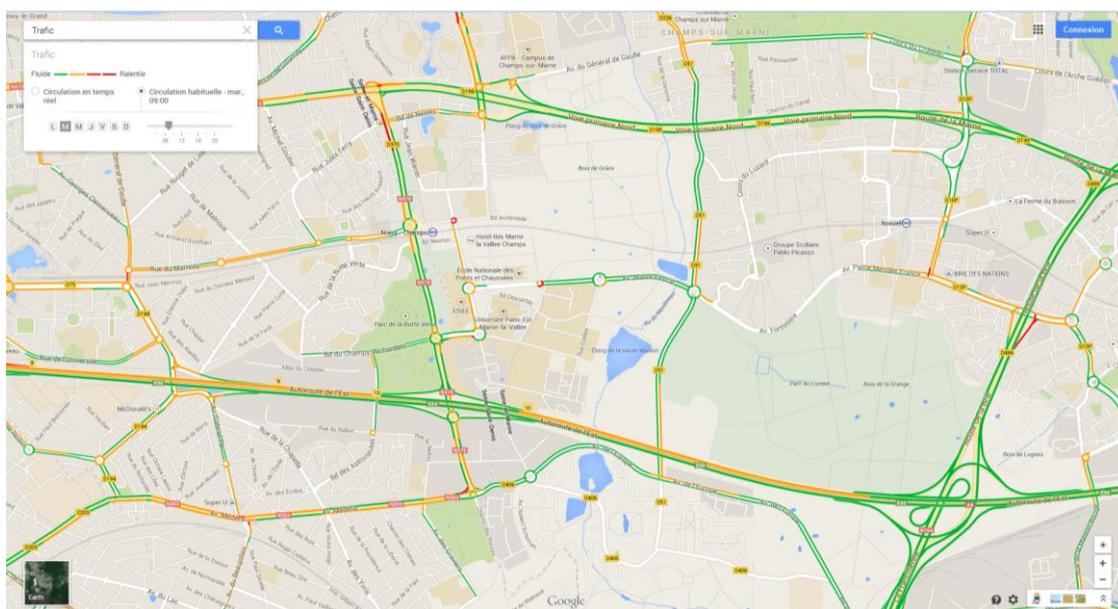


L'accessibilité et la desserte du site

L'accessibilité automobile

Le réseau routier principal dessert très bien la Cité Descartes, grâce notamment à la proximité immédiate d'un échangeur complet de l'autoroute A4 qui assure une liaison Est-Ouest jusqu'à Paris (Porte de Bercy). L'accès direct depuis un tel axe routier confère à ce site universitaire une remarquable accessibilité automobile. Le temps de parcours pour se rendre à la Cité Descartes depuis l'hôtel de ville de Paris est estimé à 26 minutes pour un départ un mardi à 8h30 (source : V-Traffic). Le secteur de la Cité Descartes ne subit pas de congestion routière importante.

L'état de la congestion routière dans le secteur de la Cité Descartes à l'heure de pointe



Source : Google

Le stationnement

La principale difficulté d'accès en automobile à la Cité Descartes demeure en fait le stationnement. L'offre de stationnement à la disposition des étudiants ou du personnel de l'université semble être sous-dimensionnée par rapport à la demande, malgré la présence de 8 parcs de stationnements d'une capacité totale de 980 places auxquels il faut ajouter les places sur voirie de la Cité Descartes⁷.

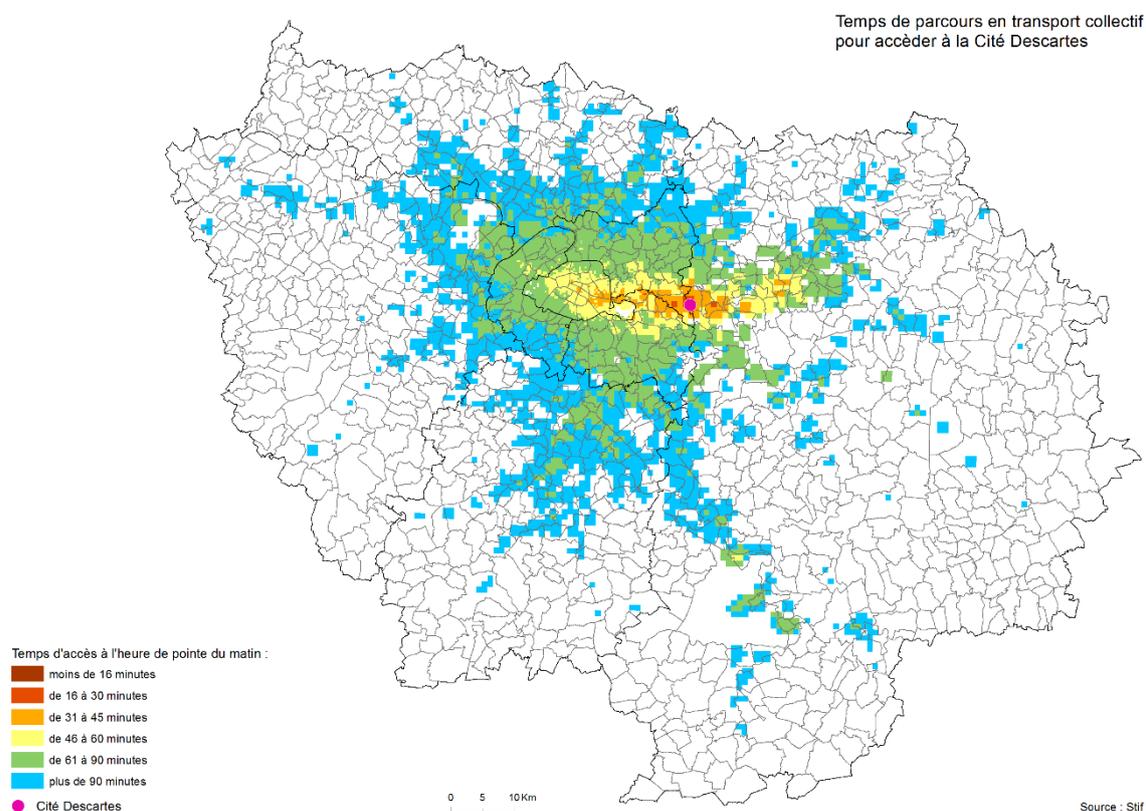
La desserte en transport en commun

L'accessibilité par le réseau de transport collectif

Le réseau de transport en commun desservant la Cité Descartes est essentiellement structuré par la ligne A du RER. Malgré cette desserte performante, moins de la moitié (45%) des étudiants franciliens inscrits à l'UPEM pour des formations enseignées à la Cité Descartes peuvent potentiellement se rendre en transport en commun en moins d'une heure et 25% en moins de 45 minutes. Ces proportions sont plus élevées pour les étudiants qui résident en Seine-Saint-Denis en raison de la configuration du réseau ferroviaire (maillage des lignes A et E du RER). En effet, 57% de ces étudiants peuvent potentiellement accéder à la Cité Descartes en moins de 60 minutes, 38% en moins de 45 minutes.

⁷ Une enquête menée par l'Observatoire de la vie étudiante a établi en 2005 qu'un tiers des étudiants se rendent à l'université en voiture, et deux tiers par les transports en commun.

Globalement, le personnel de l'UPEM exerçant à la Cité Descartes dispose d'une meilleure accessibilité que celle des étudiants. Plus de la moitié du personnel (57% pour le personnel en charge des enseignements et 52% pour le personnel Biatoss) résident à moins d'une heure en transport collectif des sites universitaires de Champs-sur-Marne.



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

L'offre ferroviaire la plus proche

Située au Nord-Ouest de la Cité Descartes, la gare RER de « Noisy-Champs » est distante de 700 m à 1 200 m des bâtiments universitaires de Champs-sur-Marne. Les deux bâtiments localisés sur Noisy-le-Grand se trouvent à moins de 300 mètres de cette gare.

À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 3 à 7 minutes par un train du RER A, la reliant au centre de Paris (Les Halles) en 24 minutes.

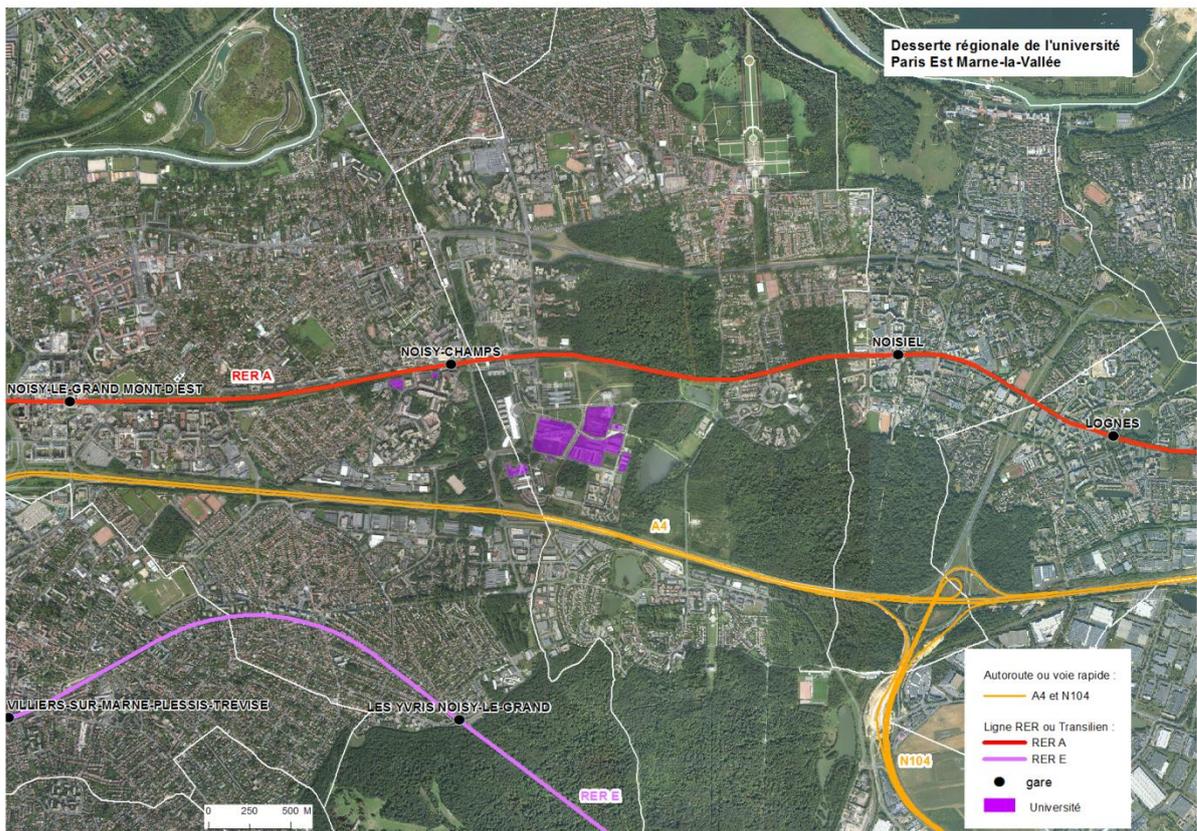
Ce pôle gare atteint un trafic journalier de 18 000 entrants. Le trafic annuel des entrants s'élève à près de 4,2 millions de voyageurs en 2013 (source : RATP).

Cinq lignes de bus RATP se rabattent actuellement sur cette gare. Deux lignes (310 et 320) desservent la gare côté Noisy-le-Grand et trois lignes (212, 213 et 312) côté Champs-sur-Marne.

La gare dispose de trois parcs relais, regroupant une capacité totale de stationnement de 680 places. Les 2 parcs relais où la gratuité est appliquée sont saturés en journée.



Gare routière de Noisy-Champs



La desserte en bus

4 lignes de bus desservent la Cité Descartes :

- Les lignes 213 et 312 exploitées par la RATP desservent plus finement avec une fréquence de passages aux arrêts de l'ordre de 5 minutes aux heures de pointes un jour de semaine pour la ligne 213 et 15 minutes pour la ligne 312 ;

- Les lignes 100 (CIF) et 212 (RATP) desservent en bordure Ouest avec des fréquences allant de 15 minutes pour la ligne 212 à 30 minutes pour la 100 ;
- Les deux bâtiments universitaires localisés sur Noisy-le-Grand sont quant à eux desservis par 2 lignes de bus (310 et 320) exploitées par la RATP avec des fréquences de passages de 10 à 15 minutes.

Sur ces 6 lignes de bus, 3 lignes de bus assurent des liaisons de rabattement vers des gares du RER E :

- La ligne 212 jusqu'à Emerainville – Pontault-Combault,
- La ligne 213 jusqu'à Chelles,
- La ligne 310 jusqu'à Yvris – Noisy-le-Grand.

3 lignes (310, 312 et 320) ont des parcours circulaires, une configuration de tracé qui ne facilite pas la lecture, le repérage et l'orientation pour les usagers.

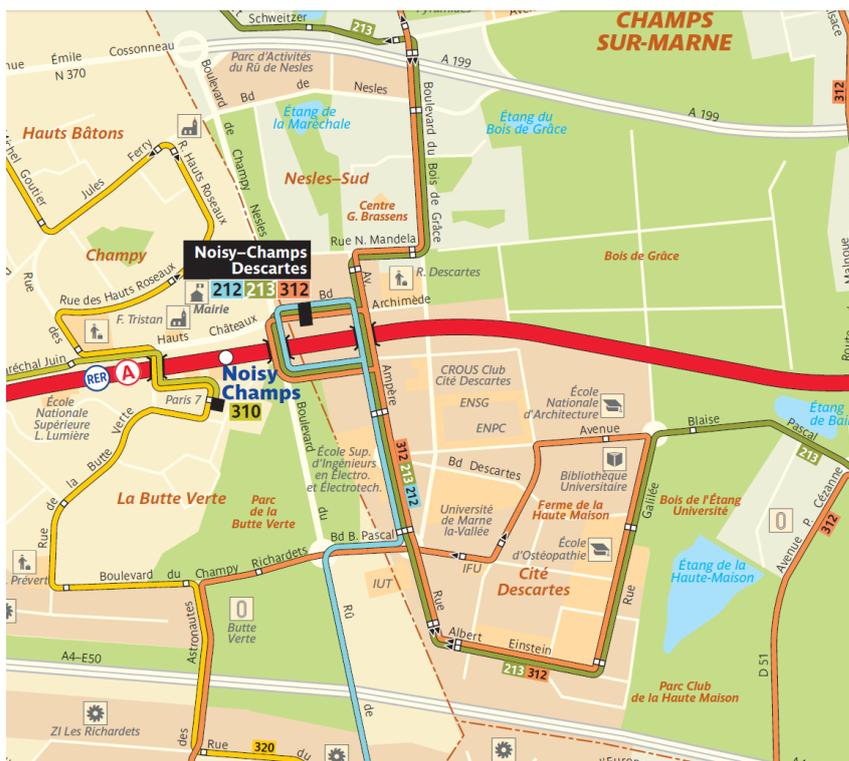
Enfin, seules 2 lignes (100 et 213) desservent d'autres communes que celles de Champs-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Emerainville.



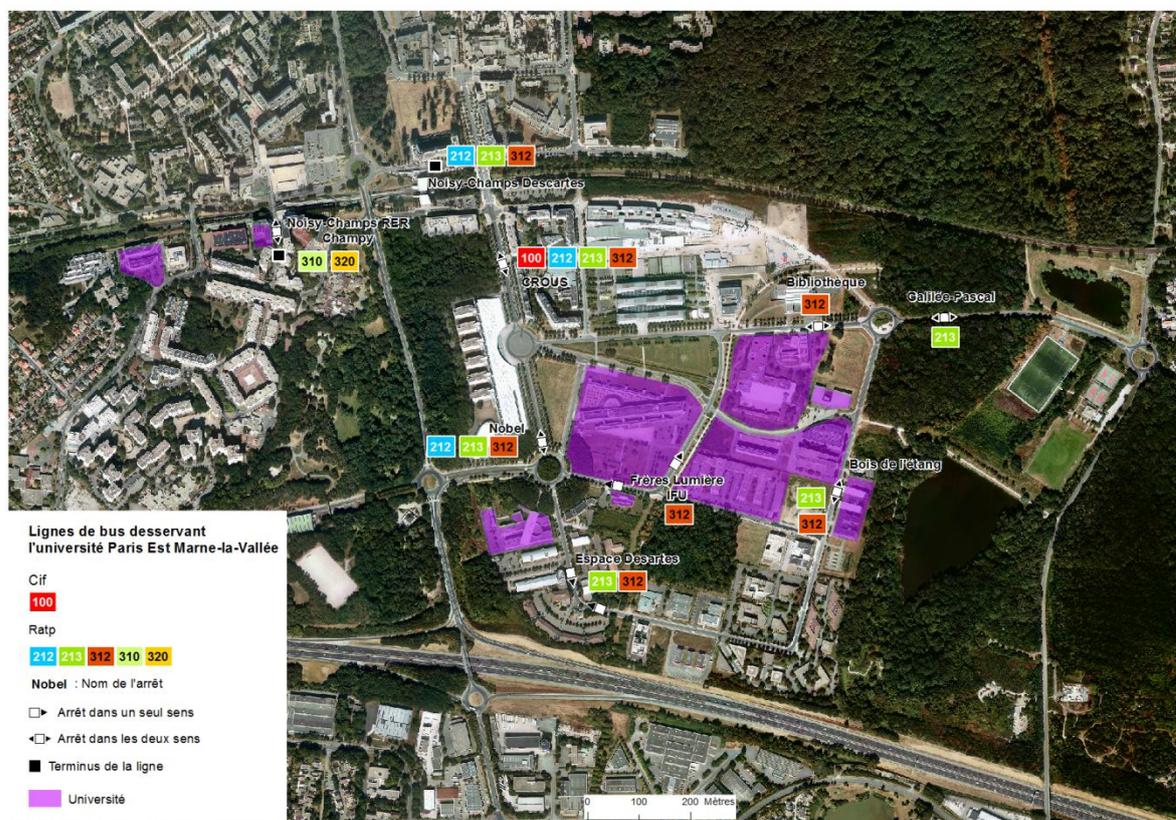
J. Bertrand / IAU îdF

Arrêt de bus « Bois de l'Étang - Université » desservi par les lignes RATP 213 et 312

Extrait de plan des lignes de Bus RATP



Source : RATP



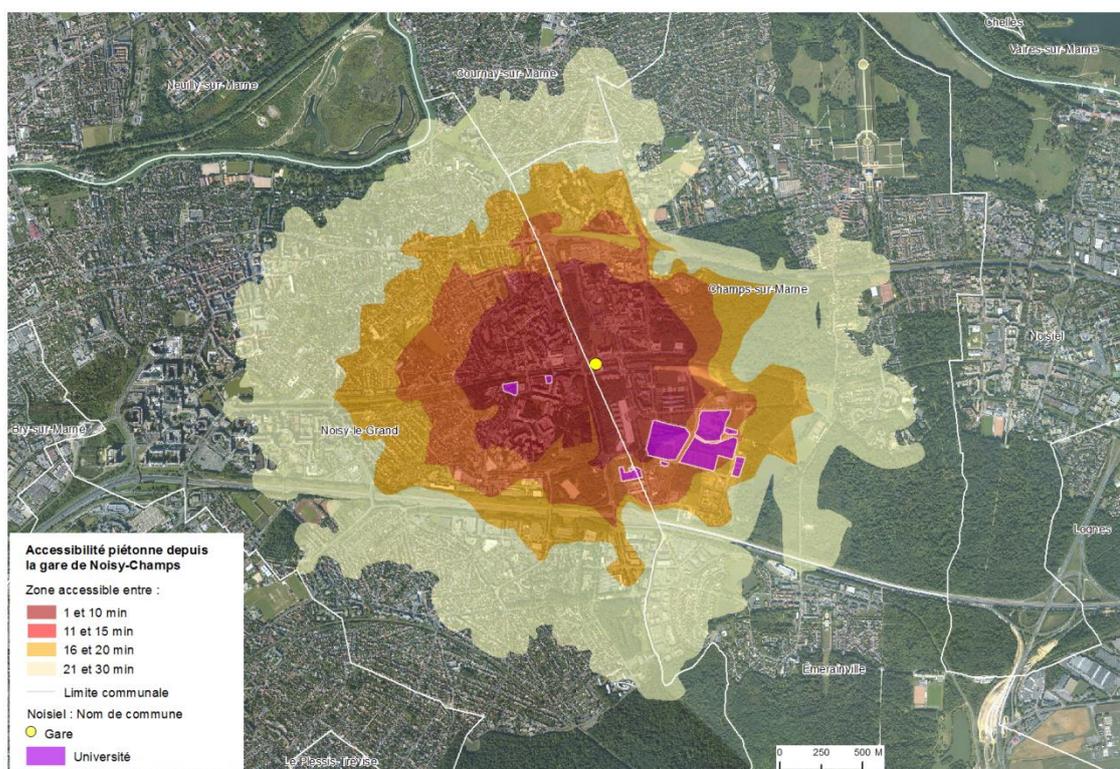
Transporteur	Numéro commercial	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Amplitude horaire à l'arrêt	Fréquence moyenne de passage				Temps de trajet complet	Communes desservies
					Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche		
CIF	100	oui	Torcy Gare / Créteil l'Échat	6h08 - 21h35	30 min	60 min	60 min	60 min	1h04	Torcy / Noisiel / Champs / Créteil
RATP	212	non	Noisy-Champs RER / Emerainville Pontault-Combault RER	6h42 - 21h37	15 min	30 min	60 min	Pas de service	31 min	Champs-sur-Marne / Noisy-le-Grand / Emerainville
	213	non	Chelles Gournay RER-Lognes le Village	5h15 - 22h47	6 min	15 min	15 min	30 min	50 min	Chelles / Gournay / Champs-sur-Marne / Noisiel / Lognes
	312	non	Noisy Champs RER / Noisy-Champs RER	5h30 - 21h13	15 min	30 min	30 min	Pas de service	50 min	Champs-sur-Marne / Noisy-le-Grand / Emerainville
	310	non	Noisy-Champs RER / Yvis Noisy-le-Grand RER	5h37 - 0h06	15 min	20 min	25 min	25 min	35 min	Noisy-le-Grand
	320	non	Noisy-le-Grand Mont d'Est / Noisy-le-Grand Mont d'Est	4h54 - 1h02	10 min	15 min	20 min	25 min	42 min	Noisy-le-Grand

Source : STIF, Transporteurs

HP = Heure de pointe
HC = Heure creuse

L'accès par les modes actifs

Il est nécessaire de marcher environ 10 à 15 minutes pour parcourir la liaison entre la gare RER de Noisy-Champs et la majorité des bâtiments universitaires. Ce temps d'accessibilité piétonne rallonge sensiblement la durée du déplacement pour ceux qui viennent à la Cité Descartes depuis la ligne A du RER. D'autre part, cette liaison piétonne peut être contraignante en cas de mauvaises conditions météorologiques, ce qui peut encourager les étudiants à emprunter les bus pour se rabattre sur la gare.



La signalétique et le jalonnement pour les piétons existent même s'ils sont encore perfectibles.



Exemple de signalétique implantée à la Cité Descartes

Malgré le manque d'animation urbaine le long de l'itinéraire vers la gare, la qualité du cheminement piétonnier est satisfaisante, voire confortable et paysagère sur certaines parties de l'itinéraire.

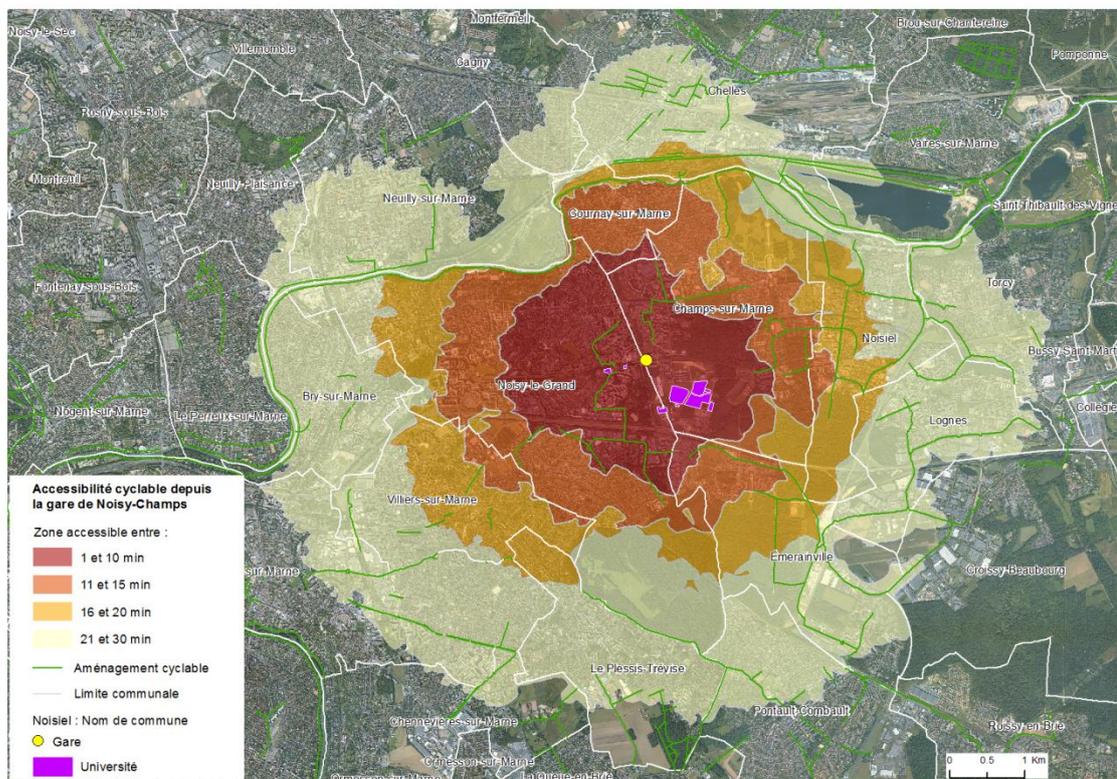


Avenue Ampère à Champs-sur-Marne

Pour les cyclistes, l'étendue géographique accessible à moins de 30 minutes de vélo couvre un large territoire au de-là de Champs-sur-Marne et de ces communes limitrophes. Compte tenu du lieu de résidence des étudiants de la Cité Descartes inscrits à l'UPEM, 23% des étudiants peuvent potentiellement s'y rendre à vélo en moins de 30 minutes.

Néanmoins, l'accessibilité cyclable à la Cité Descartes est pénalisée par le relief important de la vallée de la Marne au Nord de ce territoire et par les infrastructures de transport telles que l'autoroute A4, la ligne A du RER et la D199 (ex-A199, voie primaire Nord) qui génèrent des coupures et des difficultés de franchissements pour des liaisons Nord-Sud sur ce territoire.

Au sein de la Cité Descartes, la pratique cyclable n'est pas encouragée en raison d'une part de l'absence d'aménagement cyclable et de parc à vélos et d'autre part d'une vitesse de circulation des automobiles peu modérée.



L'accès par les modes partagés

Dans le cadre d'un partenariat, l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (EPAMARNE), la société MOPeasy et la RATP expérimentent, depuis 2012, un nouveau service de véhicules électriques en autopartage en gare de Noisy-Champs, pour une durée de 36 mois. Cette expérimentation s'inscrit dans le cadre d'un projet européen, baptisé MOLECULES, qui prévoit la mise en place d'études pilotes en matière d'éco-mobilité sur les métropoles de Paris, de Barcelone et de Berlin.

Trois véhicules électriques et deux bornes de rechargement sont mis en place, sur le parking de la gare de Noisy-Champs, côté Champs-sur-Marne. Les véhicules sont disponibles à la location, 24h/24h et 7j/7j, moyennant pour un particulier un abonnement mensuel de 30 euros avec une heure d'utilisation incluse et une facturation à la demi-heure de 3,50 euros.

L'information à disposition des usagers

L'information à destination des voyageurs souhaitant emprunter les transports collectifs peut être améliorée :

- d'une part, le site internet de l'UPEM fournit des informations indiquant les différents moyens de transport pour se rendre à la Cité Descartes, cependant cette rubrique est difficilement repérable sur le site internet et les informations peuvent être davantage détaillées ;
- d'autre part, contrairement au site www.ratp.fr, le site internet de recherche d'itinéraire www.vianavigo.com n'intègre pas dans sa base de lieux publics le nom de l'université ni celui de la Cité Descartes. Il est donc nécessaire de connaître et de saisir l'adresse précise de l'établissement universitaire ou le nom d'un arrêt de bus à proximité ainsi que le nom de la commune.

Les projets pouvant influencer la desserte du site

Les projets immobiliers de l'université

Dans le cadre du contrat de projets État-Région (CPER) 2007-2013, plusieurs projets de construction ou de rénovation concernant l'UPEM sur la Cité Descartes ont été inscrits :

- La construction de la maison de l'étudiant à la « ferme de la Haute Maison » (1 870 m² SHON avec un budget de 7,2 millions d'euros alloué par la Région). Cet équipement regroupera les services administratifs liés aux étudiants (scolarité, service de la vie étudiante, ...) et les associations étudiantes. Cette maison en cours de construction deviendra la polarité de la vie étudiante et participera à l'animation sur le campus ;
- La construction de la bibliothèque universitaire (8 800 m² SHON pour un budget de 35 millions d'euros cofinancé par l'État et la Région). Cette bibliothèque centralisera les collections des bibliothèques dispersées sur le campus. Son ouverture est actuellement suspendue pour des raisons techniques ;
- La rénovation du bâtiment Copernic de 25 100 m² SHON. Initialement financée dans le cadre l'opération Campus et du CPER, un partenariat public-privé pourrait aboutir pour conduire à terme cette restructuration.



J. Bertrand / IAU îdF

Bâtiment de la bibliothèque universitaire

Les deux nouvelles constructions permettront à l'UPEM de libérer ainsi des espaces pour les salles d'enseignement et des bureaux pour l'administration par réaffectation des salles de lectures qui sont actuellement réparties dans cinq bâtiments (9 000 m² SHON) et des locaux des services et associations étudiantes situés dans un bâtiment (2 500 m² SHON). Le coût de cette opération de restructuration des espaces s'élève à 6,8 millions d'euros financés en partie par la Région dans le cadre de la convention Région – PRES.

L'UPEM envisage également de poursuivre la mise aux normes de 4 autres bâtiments pour une surface totale de 22 100 m² SHON et un budget prévisionnel de 13 millions d'euros mais le financement ne semble pas acté à ce jour.

Ainsi la stratégie immobilière de l'UPEM se concentre essentiellement à maintenir à niveau son patrimoine et à le rationaliser au mieux.

Illustration du futur pôle d'échanges de Noisy-Champs



Source : Société du Grand Paris - Jean-Marie Duthilleul

Le développement des modes de déplacements durables, complémentaires aux transports en commun

L'EPAMARNE, l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée, pilote un projet de déploiement de bornes de charge de véhicule électrique, couplé à la mise en place de nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage, information aux voyageurs, ...). Il est prévu d'installer une centaine de stations d'écomobilité proposant plus de 250 points de charges.

Le projet concerne majoritairement les 27 communes qui composent le territoire de Marne-la-Vallée. Certaines stations seront en outre déployées sur des communes limitrophes de Marne-la-Vallée comme Chelles, Pontault-Combault ou Roissy-en-Brie.

Les financeurs de ce projet sont l'État à travers le programme d'Investissements d'Avenir, l'ADEME et la Région Ile-de-France au titre du programme « Nouveaux véhicules urbains ».

Les bornes seront installées de juin 2014 à juin 2015 et en priorité autour des gares du RER A pour favoriser l'intermodalité, ainsi qu'à la Cité Descartes comme lieu générateur de déplacements.

À l'avenir, l'EPAMARNE compte également développer le vélo à assistance électrique (VAE). Une écostation devra être expérimentée en gare de Noisy Champs. Elle comportera un volet location de VAE de courte durée et un volet recharge avec des arceaux vélos situés près d'une borne de recharge électrique.

Les pistes d'amélioration

L'ensemble de ces projets permettront certainement d'améliorer la situation actuelle d'enclavement. Il reste néanmoins d'autres pistes d'actions possibles à mener pour accompagner ces changements.

Étudier l'intérêt d'une desserte en bus plus intercommunale

Le réseau de bus actuel est marqué par une offre de ligne de bus construite à l'échelle communale où les lignes de bus desservant Noisy-le-Grand ne circulent pas sur le territoire de Champs-sur-Marne. Il peut être envisageable de proposer des liaisons entre ces deux communes et de rompre avec les circuits communaux.

Promouvoir les modes actifs ou partagés

Les projets et initiatives sur le territoire de Marne-la-Vallée et de la Cité Descartes en particulier s'orientent sur cette voie afin d'améliorer les conditions de déplacements de courtes distances et les rabattements sur le pôle gare de Noisy-Champs.

L'accent sur le développement de la pratique cyclable (itinéraires aménagés, jalonnement, parcs de stationnement et offre de location de vélos) devrait devenir prioritaire car il est facile à mettre en œuvre en raison de son coût et de sa rapidité d'aménagement. D'autre part, il répond à des enjeux environnementaux et de santé publique mais aussi aux principes mêmes de la ville durable, promue par le pôle scientifique et technique de la Cité Descartes.

Ces actions doivent être également accompagnées par des mesures en faveur de la modération de la vitesse de circulation des véhicules afin de partager et d'apaiser davantage l'espace public.

Développer les services et les commerces pour la vie des étudiants

La prochaine maison de l'étudiant répondra en grande partie à ce besoin d'animation de la vie étudiante en créant une centralité étudiante au sein même du campus universitaire. Cependant, des efforts pour accroître l'offre de restauration à destination des étudiants et améliorer sa qualité devraient être menés.

D'autre part, une nouvelle urbanité et l'urbanisation résidentielle de la Cité Descartes pourraient également favoriser l'animation des lieux y compris le soir et permettre la viabilité économique de services et de commerces ouverts à tous les publics (étudiants, salariés des entreprises et des établissements d'enseignement et de recherche, habitants).

Ces actions ont pour objectif de rendre plus confortables les conditions d'accueil des étudiants pendant la journée passée à l'université et ainsi d'éviter des déplacements aller-retour supplémentaires en cours de journée vers d'autres lieux (centres commerciaux de Marne-la-Vallée, lieu de domicile, ...).

Un dialogue à renforcer avec l'ensemble des partenaires institutionnels

L'UPEM pourrait conforter ses relations avec les autres acteurs publics de la Cité Descartes à l'image de la convention de partenariat avec la Communauté d'Agglomération de Val Maubuée signée en juillet 2013 pour une durée de trois ans. Ce développement relationnel est nécessaire pour améliorer la vie du campus au quotidien et sur le long terme.

Afin de développer l'accessibilité multimodale, les services, les commerces, la mixité fonctionnelle et la densité résidentielle au sein de la Cité Descartes, l'UPEM pourrait prendre part aux différents projets urbains soutenus par les communes de Champs-sur-Marne, de Noisy-le-Grand et l'EPA MARNE.

La Cité Descartes possède de formidables atouts et un important potentiel de développement mais son urbanisation devra éviter la juxtaposition de projets urbains isolés.

Se doter d'un outil de pilotage des actions en faveur d'une mobilité durable à l'échelle de la Cité Descartes

Certes, l'élaboration d'un Plan vert Campus est une opportunité pour l'UPEM de dialoguer avec l'ensemble des acteurs qui interagissent sur les questions de la mobilité de l'ensemble des usagers du campus (étudiants, professionnels et visiteurs). Néanmoins, les enjeux de mobilité de la Cité Descartes dépassent l'échelle de l'université, il serait plus adapté de concevoir un plan de déplacement du quartier dont le programme d'actions serait partagé à la fois par les entreprises, l'ensemble des établissements d'enseignement et de recherche, les collectivités territoriales, les aménageurs et la RATP.

L'université Évry Val d'Essonne

Principales caractéristiques de l'université

L'université d'Évry Val d'Essonne (UEVE) s'étend sur sept sites situés dans quatre communes de l'Essonne : Évry, Courcouronnes, Brétigny-sur-Orge et Juvisy-sur-Orge. Les déplacements des étudiants entre les différents sites de l'université étant peu fréquents, seuls les sites de la ville nouvelle d'Évry regroupant la majorité des étudiants de l'UEVE (94%) ont été analysés.

Localisation, repères historiques et environnement urbain

L'UEVE s'inscrit dans le plan Université 2000 du début des années 1990 consistant à créer des universités dans les villes nouvelles, en l'occurrence celle d'Évry.

Au sein de la ville nouvelle, l'université est établie sur cinq sites. Le principal comportant 5 bâtiments universitaires est situé entre la gare Évry-Courcouronnes et l'autoroute A6. Les autres sites sont davantage dispersés sur la commune d'Évry se trouvant au Nord et au Sud de l'ensemble administratif constitué du Conseil général et de la Préfecture de l'Essonne. Le dernier site (Pelvoux) est localisé de l'autre côté de l'autoroute A6, sur Courcouronnes.

Comme l'ensemble de la partie Ouest d'Évry, l'université a été édifiée sur des terres anciennement agricoles du plateau de Longboyau comme en témoignent encore les bâtiments de la ferme de Bois Briard qui, reconvertis à des usages culturels, rappellent les activités antérieures.



Bâtiment Maupertuis de l'UEVE

Les usagers et la fréquentation

Les étudiants

Selon les données transmises par l'UEVE, 9 300 étudiants sont inscrits dans une discipline enseignée sur la ville nouvelle d'Évry pour l'année 2011-2012.

Les principales caractéristiques socio-démographiques de la population estudiantine sur ces sites de l'UEVE sont décrites ci-après :

- 52% des inscrits sont des étudiantes,
- 15% des étudiants sont de nationalité étrangère,
- 26% des inscrits ont leur parent de référence classé dans la catégorie socioprofessionnelle cadres et professions intellectuelles supérieures,
- 28% des étudiants bénéficient d'une bourse de l'enseignement supérieur,
- 22% des étudiants exercent une activité salariale.

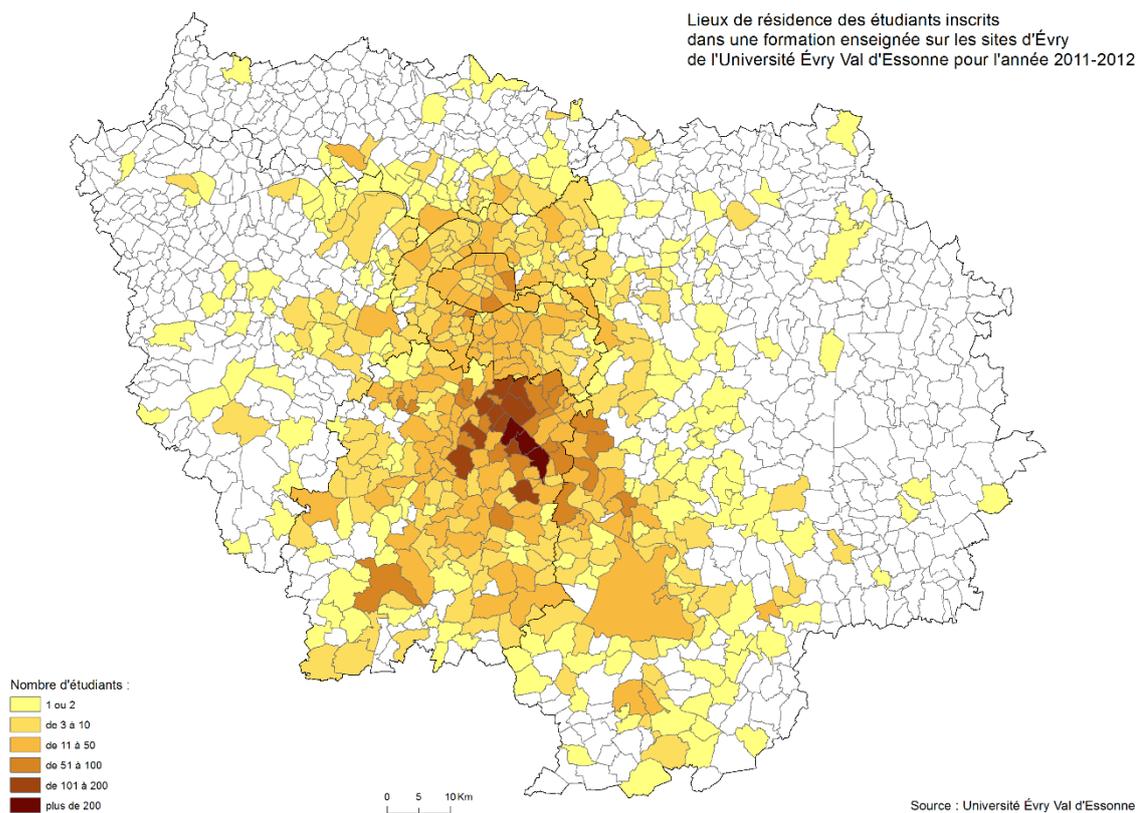
Les cursus et disciplines universitaires sont répartis comme suit :

- 77% des étudiants suivent une licence ou une formation équivalente à une licence, proportion la plus élevée des universités franciliennes,
- 21% suivent une formation de niveau Master,
- 2% sont inscrits à une formation de niveau Doctorat,
- 11% des étudiants se sont inscrits à une formation en alternance (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation),
- 3% se sont inscrits afin d'obtenir plusieurs diplômes universitaires la même année,
- 39% en Sciences économiques ou Administration économique et sociale (AES),
- 33% en Sciences ou Sciences et techniques des activités physiques et sportives (STAPS),
- 15% sont inscrits en Lettres et Sciences humaines,
- 12% en Droit et Sciences politiques.

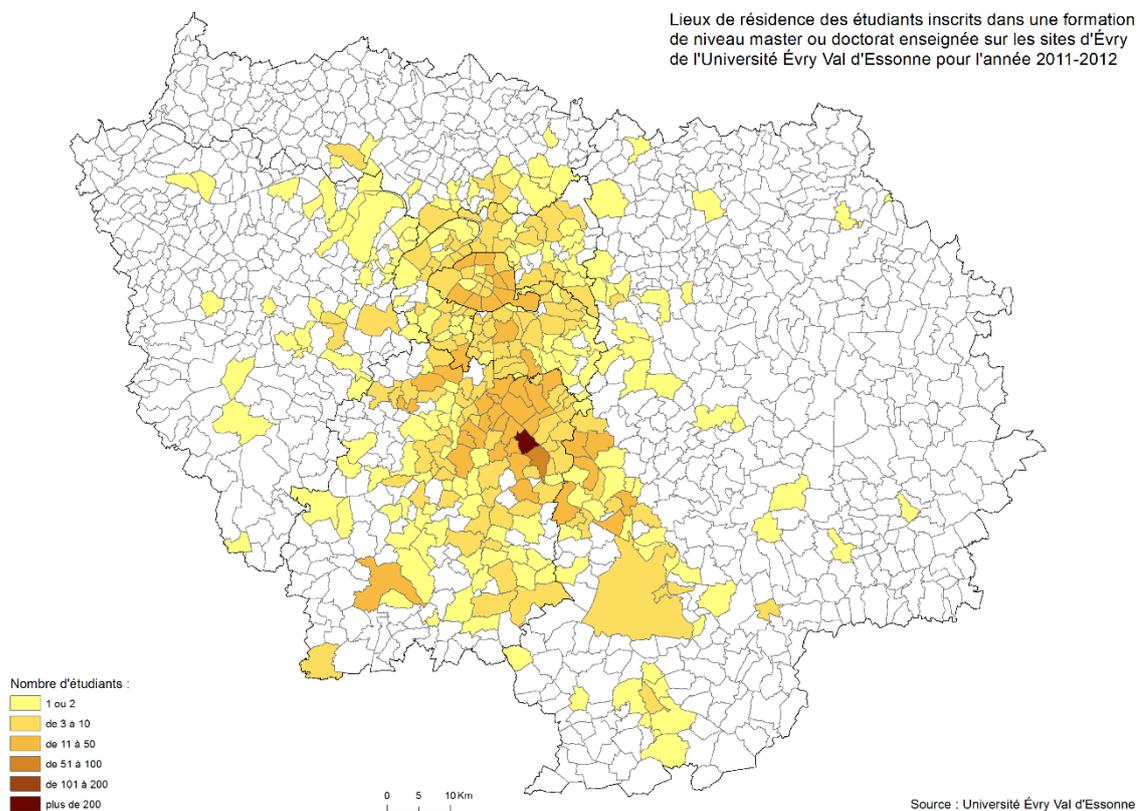
Les lieux de résidence des étudiants déclarés lors de l'inscription à l'université montrent que :

- 96% des étudiants résident en Île-de-France,
- 65% sont domiciliés en Essonne, 11% en Seine-et-Marne, 6% dans le Val-de-Marne et seulement 5% à Paris,
- 24% habitent à Évry ou dans les communes limitrophes,
- 3% des étudiants en Licence ou équivalent résident à Paris alors que 11% des étudiants en niveau Master ou Doctorat habitent Paris.

Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation enseignée sur les sites d'Évry de l'Université Évry Val d'Essonne pour l'année 2011-2012



Lieux de résidence des étudiants inscrits dans une formation de niveau master ou doctorat enseignée sur les sites d'Évry de l'Université Évry Val d'Essonne pour l'année 2011-2012



Le personnel

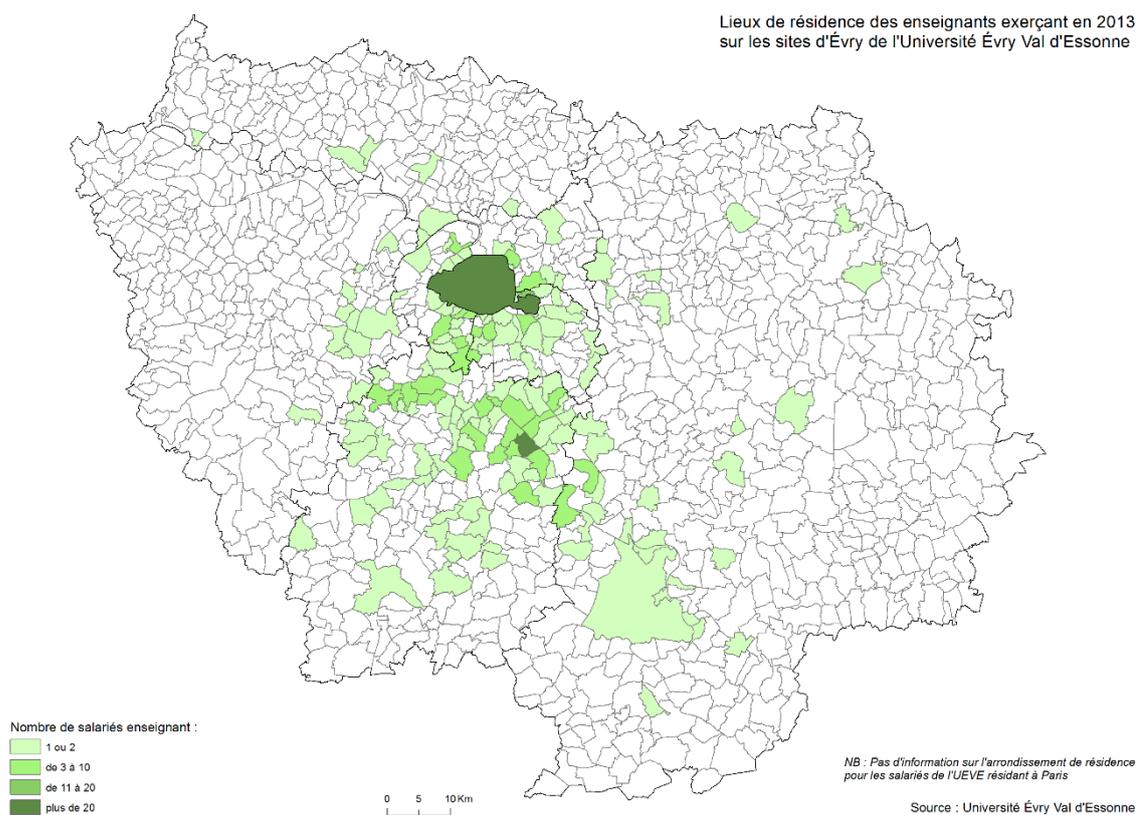
En 2012, plus de 1 000 personnes sont salariées de l'UEVE. Parmi eux, 58% exerce des activités d'enseignement et de recherche et 42% des activités liées aux services administratifs, techniques et de bibliothèque (Biatoss). Selon le Bilan Social du personnel, au 1er septembre 2011, l'UEVE présente un taux de féminisation de 50%, avec 67,5% de femmes pour les personnels BIATOSS et 37,6% pour les personnels d'enseignement et de recherche.

Les lieux de résidence du personnel

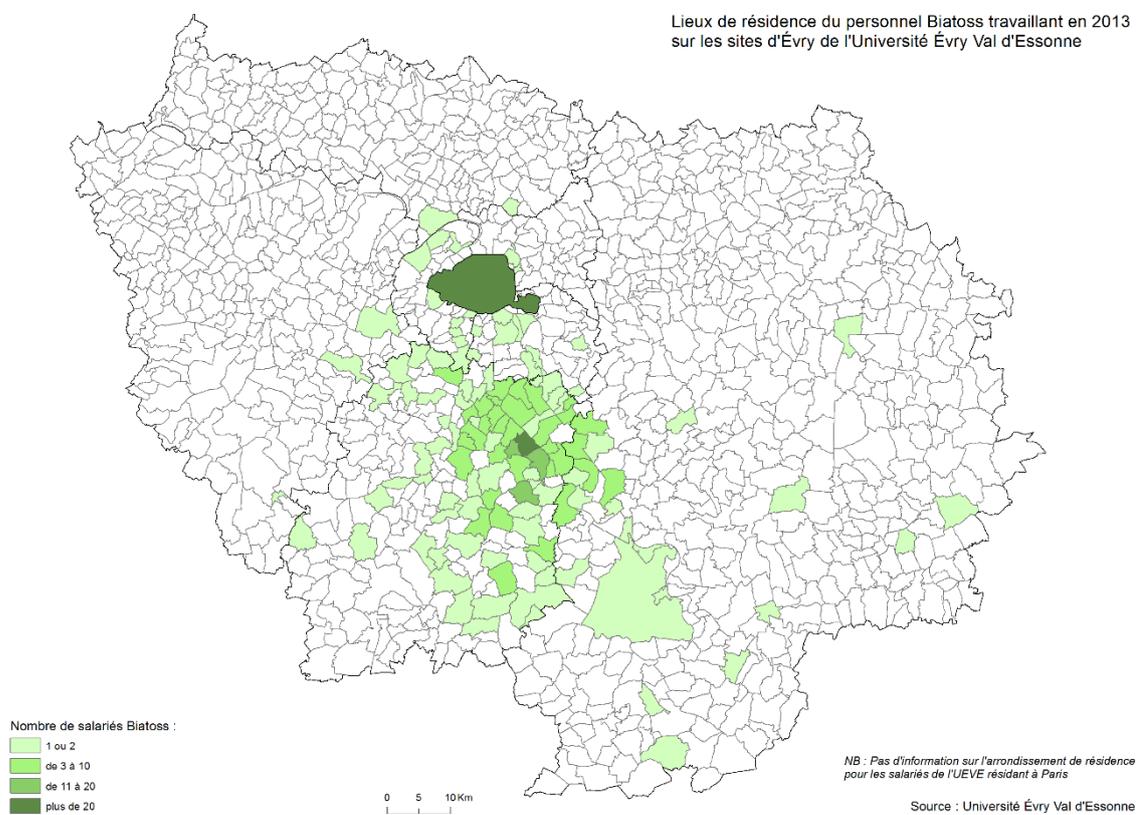
36% des enseignants résident en Essonne, 27% à Paris, 10% dans le Val-de-Marne, 8% dans les Hauts-de-Seine et 7% en Seine-et-Marne. Seuls 14% des enseignants sont domiciliés à Évry ou dans une commune limitrophe.

Comparativement aux enseignants, le personnel Biatoss habite le plus souvent en Essonne (72%) et davantage à proximité des sites universitaires d'Évry (30% réside à Évry ou dans une commune limitrophe). Les deux autres départements privilégiés sont la Seine-et-Marne (9%) et Paris (6%).

Lieux de résidence des enseignants exerçant en 2013
sur les sites d'Évry de l'Université Évry Val d'Essonne



Lieux de résidence du personnel Biatoss travaillant en 2013
sur les sites d'Évry de l'Université Évry Val d'Essonne



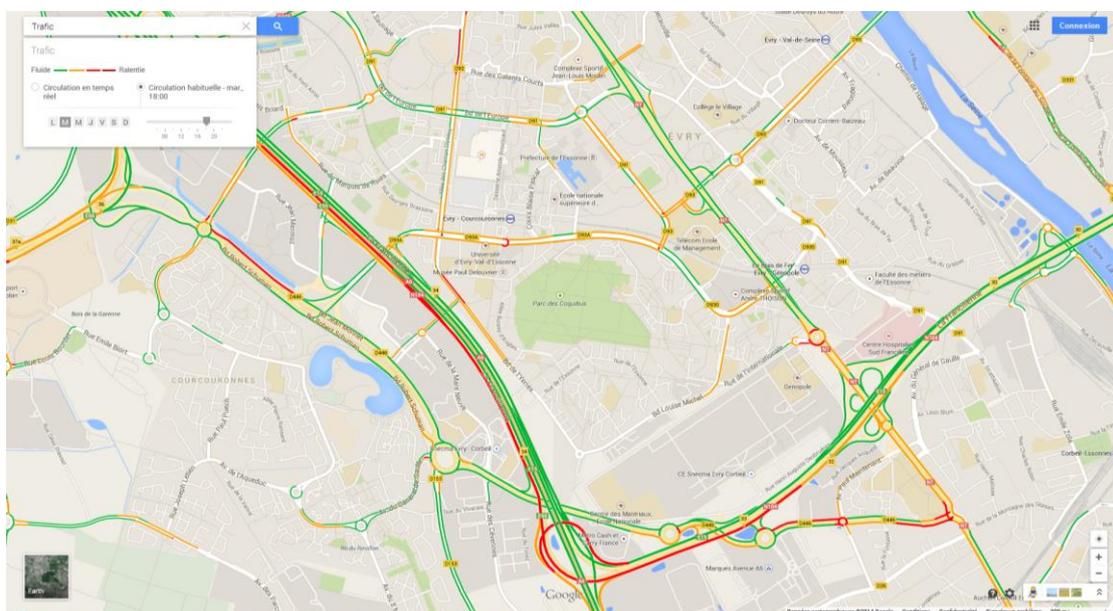
L'accessibilité et la desserte du site

L'accessibilité automobile

Le réseau routier principal dessert très bien les sites universitaires d'Évry, grâce notamment aux voies rapides urbaines A6 (liaison Nord-Sud) et RN104 (rocade de moyenne couronne). La D93A complète cette desserte en assurant la liaison entre ces voies rapides.

La situation des établissements universitaires vis-à-vis de la configuration du réseau routier confère à ce site une remarquable accessibilité automobile, qu'il faut tout du moins nuancer en raison de l'importante de la congestion routière sur ces axes structurants, surtout à l'heure de pointe du soir. Le temps de parcours pour se rendre au site principal universitaire d'Évry depuis l'hôtel de ville de Paris est estimé à 45 minutes pour un départ un mardi à 8h30 (source : V-Traffic).

L'état de la congestion routière dans le secteur d'Évry – Courcouronnes à l'heure de pointe



Source : Google

Le stationnement

Chaque bâtiment de l'UEVE dispose de places de stationnement accessible par carte au personnel employé par l'université. Lors de la rentrée universitaire 2014-2015, l'université a mis en place un système d'attribution de places de parking pour les étudiants qui rencontrent des difficultés pour venir en transports en commun depuis leur lieu de résidence. Sinon, le stationnement sur voirie ou dans les parkings couverts gérés par la société Vinci Park est payant avec des tarifs d'abonnement mensuel bon marché.

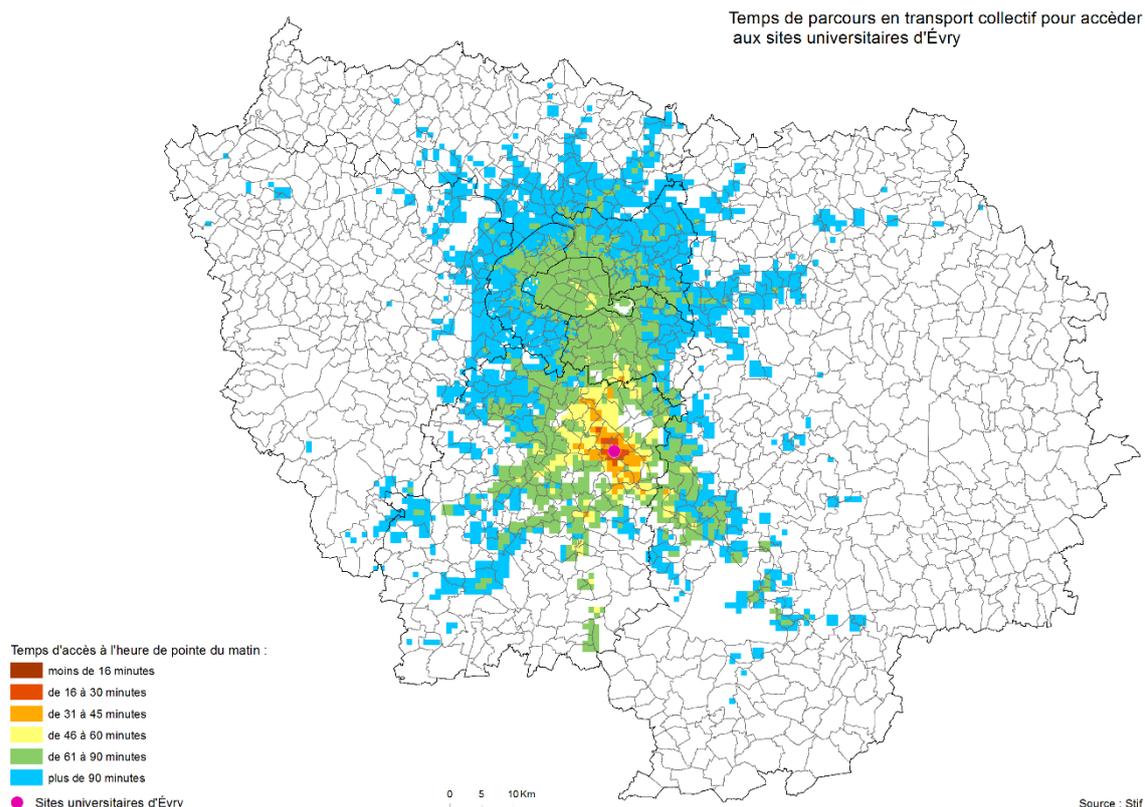
La desserte en transport en commun

L'accessibilité par le réseau de transport collectif

Le réseau de transport en commun desservant les sites d'Évry de l'UEVE est structuré par la ligne D du RER. Malgré cette desserte ferroviaire régionale, moins de la moitié (44%) des étudiants franciliens inscrits à l'UEVE pour des formations enseignées à Évry peuvent potentiellement se rendre en transport en commun en moins d'une heure et 25% en moins de 45 minutes. Ces proportions sont plus élevées pour les étudiants qui résident en Essonne en raison de la proximité géographique mais aussi de la configuration du réseau ferroviaire (ligne C et D du RER) et du réseau de bus (réseau départemental et de la ville nouvelle en convergeant sur Évry). En effet, 62% de ces étudiants peuvent potentiellement

accéder au site principal de l'UEVE en moins de 60 minutes, 37% en moins de 45 minutes. Par ailleurs, 97% des étudiants qui atteignent l'UEVE en moins d'une heure habitent en Essonne.

Le personnel Biatoss de l'UEVE dispose d'un niveau d'accessibilité légèrement supérieure à celui des étudiants. La moitié du personnel Biatoss réside à moins d'une heure en transport collectif du site principal d'Évry et 30% à moins de 45 minutes. A contrario, le personnel en charge des enseignements bénéficie d'une accessibilité bien moindre avec 28% d'entre eux à moins d'une heure et 14% à moins de 45 minutes du fait d'une répartition résidentielle plus importante en cœur d'agglomération et donc plus éloignée géographiquement des établissements de l'UEVE.



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare RER d'« Évry - Courcouronnes » est située à 400 m au Nord du site principal de l'UEVE. À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 15 minutes par un train du RER D, la reliant au centre de Paris (Les Halles) en 41 minutes.

Ce pôle gare atteint un trafic journalier de 34 000 voyageurs.

Cette gare dispose de deux gares routières où se rabattent 19 lignes de bus ou de cars

La gare dispose de parcs relais, regroupant une capacité totale de stationnement de 440 places payantes.



J. Bertrand / IAU îdF



Entrée principale de la gare d'Évry Courcouronnes



Gare routière haute d'Évry Courcouronnes

La desserte en bus

Les bâtiments Île-de-France, Maupertuis, Premiers cycles, l'IUT Roméro et la bibliothèque universitaire sont desservis par 9 lignes du réseau urbain de l'agglomération d'Évry exploitées par TICE, à l'arrêt Monseigneur Roméro situé sur le tronçon central en site propre du réseau TICE⁸.



Arrêt de bus « Monseigneur Roméro

Les bâtiments de l'IUT Rostand et de l'ENSIIE bénéficient de la desserte des nombreuses lignes de bus et de cars des gares routières du pôle multimodal d'Évry – Courcouronnes, situé à proximité.

⁸ Le réseau Transport Intercommunaux Centre Essonne, filiale de l'opérateur Kéolis, dispose de 18 kilomètres de voies exclusivement réservées à la circulation des bus.

Le bâtiment Facteur Cheval compte 3 arrêts de bus à proximité :

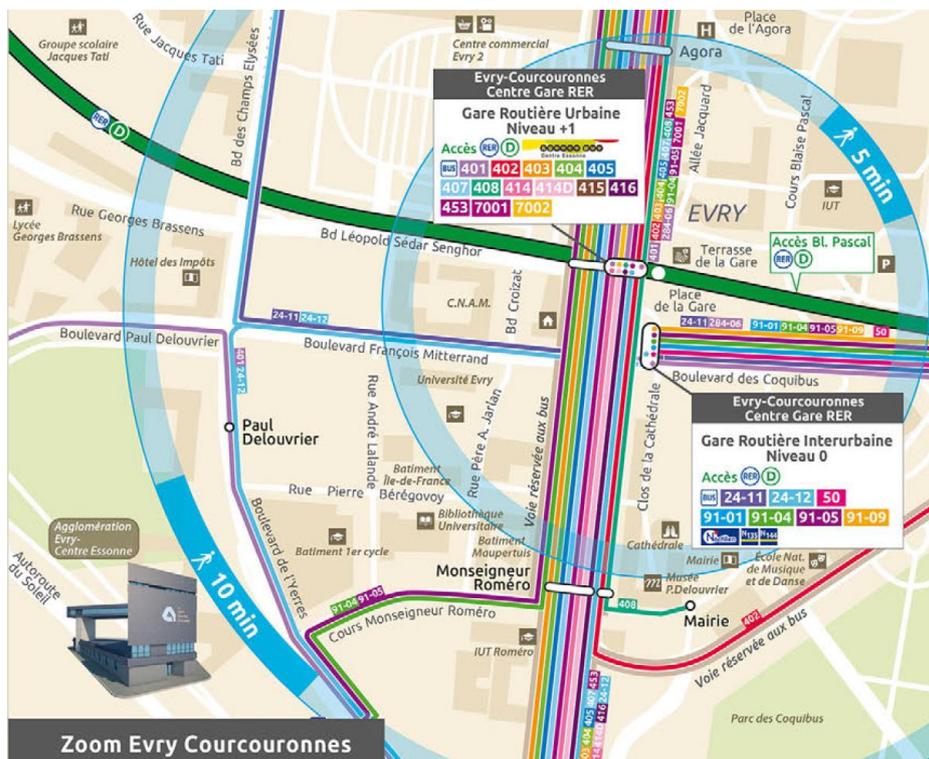
- « Les Miroirs » avec une desserte de 8 lignes de bus TICE circulant sur le tronçon central,
- « Les Galants Courts » desservi par la ligne 401 (TICE),
- « Rosenberg » par la ligne « 408 » (TICE).

Le bâtiment IBGBI est desservi par 4 lignes de cars départementaux exploitées par Albatrans à l'arrêt « Institut de biologie ». L'arrêt « Lisière des deux Parcs » de la ligne 402 (ligne structurante à haut niveau de service du réseau TICE) est relativement éloigné.

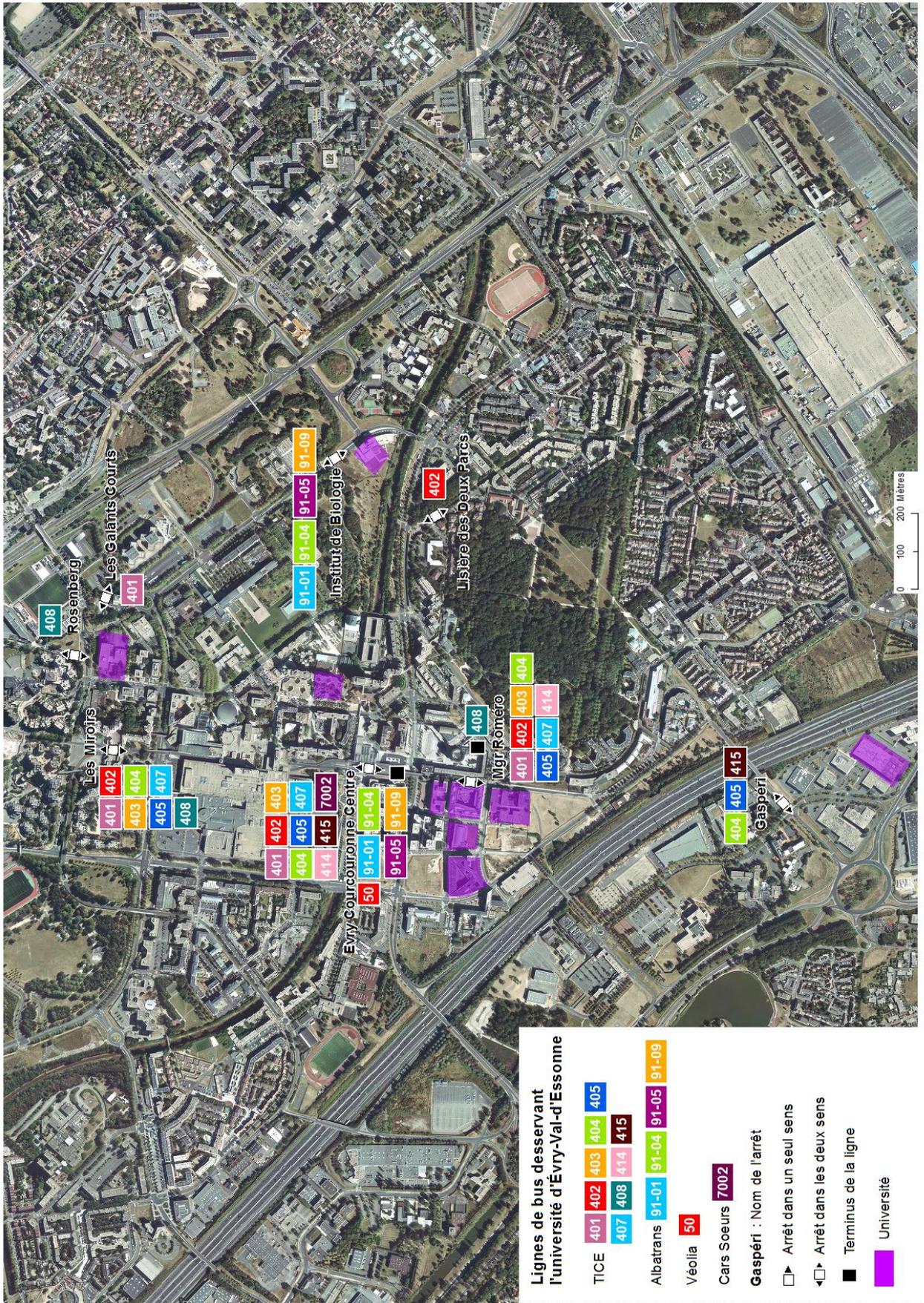
Enfin, le bâtiment Pelvoux est quant à lui desservi par 4 ligne de bus TICE à l'arrêt « Gaspéri ».

Compte tenu de la densité de desserte en ligne de bus au centre de l'agglomération d'Évry, la fréquence de passage aux arrêts les plus proches des bâtiments universitaires est très satisfaisante pour se rabattre sur le pôle gare d'Évry – Courcouronnes et correspondre avec d'autres lignes de bus. La couverture spatiale du réseau TICE s'étend bien au-delà de l'agglomération d'Évry cependant elle se concentre essentiellement sur les 4 communes de l'ancienne ville nouvelle d'Évry.

Plan de la desserte des gares routières de la gare d'Évry-Courcouronnes Centre



Source : SMITEC



Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Noms des arrêts à proximité des sites universitaires	Amplitude horaire	Fréquence moyenne de passage			
						Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Samedi	Dimanche
Véolia Transport	065-050	oui	Evy-Courcouronnes Centre Gare RER / Savigny Le Temple RER	Gare RER	6h32-20h10	15 min	30min	60 min	Pas de service
	7002	non	Evy - Lycée Parc des Loges / Etioilles LEP Ecole Normale	Gare centrale	06h07-20h12	20 min	60 min	2 passages	Pas de service
Cars Sœur	91-001	non	Evy-Courcouronnes Centre Gare / Brunoy RER	Gare routière / Institut de Biologie	06h20-20h20	30 min	60 min	60 min	Pas de service
	91-004	oui	Evy-Courcouronnes Centre Gare / Brils-sous-Forge	Gare Evy courcouronne / Institut de Biologie	06h30-20h35	10 min	30 min	30 min	Pas de service
	91-005	oui	Evy-Courcouronnes Centre Gare / Massy-Palaiseau RER	Gare Evy courcouronne / Institut de Biologie	06h30-20h30	10 min	30 min	60 min	Pas de service
	91-009	oui	Evy-Courcouronnes Centre Gare / Yerres	Gare routière / Institut de Biologie	06h30-19h15	20 min	60 min	60 min	Pas de service
Albatrans	401	non	Corbeil-Essonnes RER / Saint-Michel-sur-Orge	Les Galants Courts / Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro	05h29-23h20	10 min	15 min	20 min	30 min
	402	non	Le Coudray-Montceaux / Epinay-sur-Orge RER	Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro / Lisière des 2 parcs	04h44-22h35	7 min	10 min	10 à 15 min	30 min
	403 / 453	non	Soisy-sur-Seine / Bondoufle	Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro	05h22-22h10	12 min	30 min	30 min	60 min (453)
	404	non	Ris-Orangis Bois l'Épine RER / Evy Gare du Bras de fer RER	Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro / Gaspéri	05h29-22h18	6 min	20 min	15 à 30 min	20 à 40 min
	405	non	Ris-Orangis Bois l'Épine RER / Corbeil Essonnes	Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro / Gaspéri	05h20-21h05	15 min	30 min	30 min	45 min
	407	non	Evy Aunettes / Ris-Orangis	Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro	05h58-21h09	10 min	35 min	20 min	30 min
	408	non	Evy - Val de Seine / Evy - Gare du Bras de fer RER	Rosenberg / Les Miroirs / Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro	14h22-20h20	15min	30 min	60 min	Pas de service
	414	non	Evy - Courcouronnes Centre RER / Le-Plessis-Pate	Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro	05h47-20h05	15 min	30 min	4 passages en matinée	Pas de service
	415	non	Evy - Courcouronnes Centre RER / Villabé RER	Evy Courcouronne centre / Monseigneur Roméro / Gaspéri	05h23-22h15	30 min	50 min	60 min	Pas de service

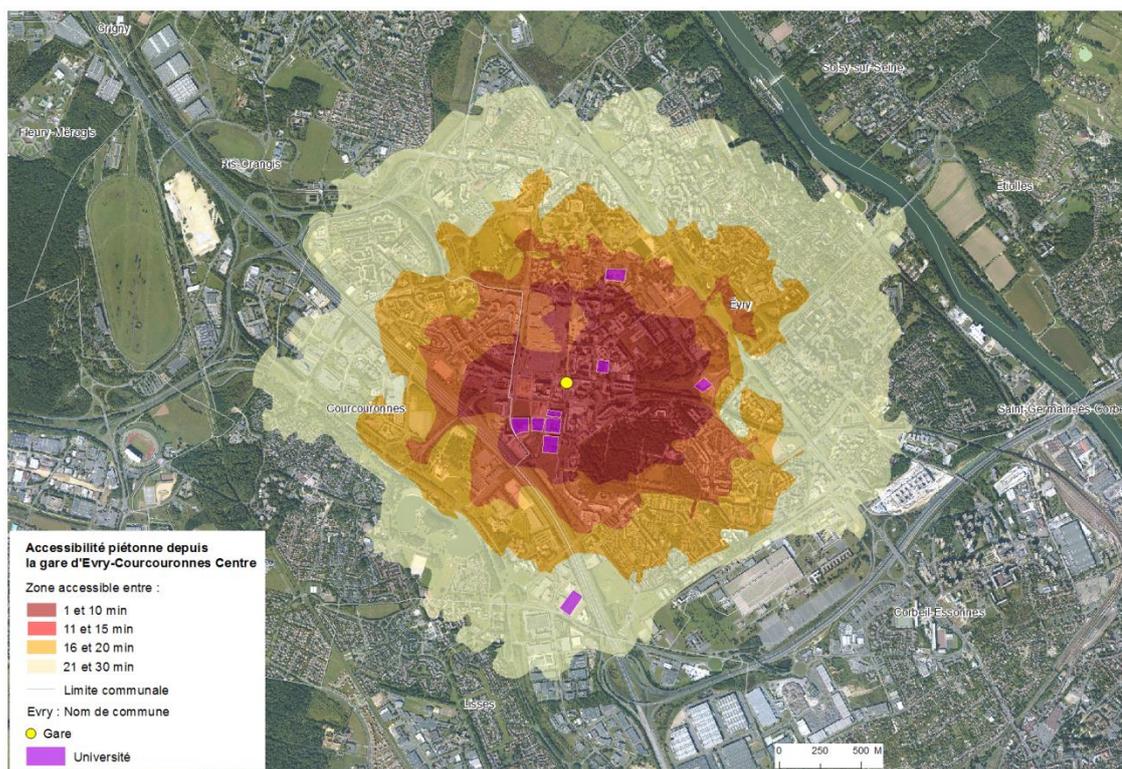
Source : STIF, Transporteurs

HP = Heure de pointe
HC = Heure creuse

L'accès par les modes actifs

Le temps de marche depuis la Gare d'Évry-Courcouronnes pour accéder au site principal d'Évry est relativement réduit (environ 5 minutes), ne nécessitant pas le recours au bus.

Par contre, les bâtiments universitaires plus éloignés tels que le Pelvoux ou le Facteur Cheval ont une accessibilité piétonne depuis la gare contrainte par un temps de marche plus long et un manque de signalétique et de jalonnement, ce qui oblige le plus souvent à utiliser un autre mode de rabattement que la marche.



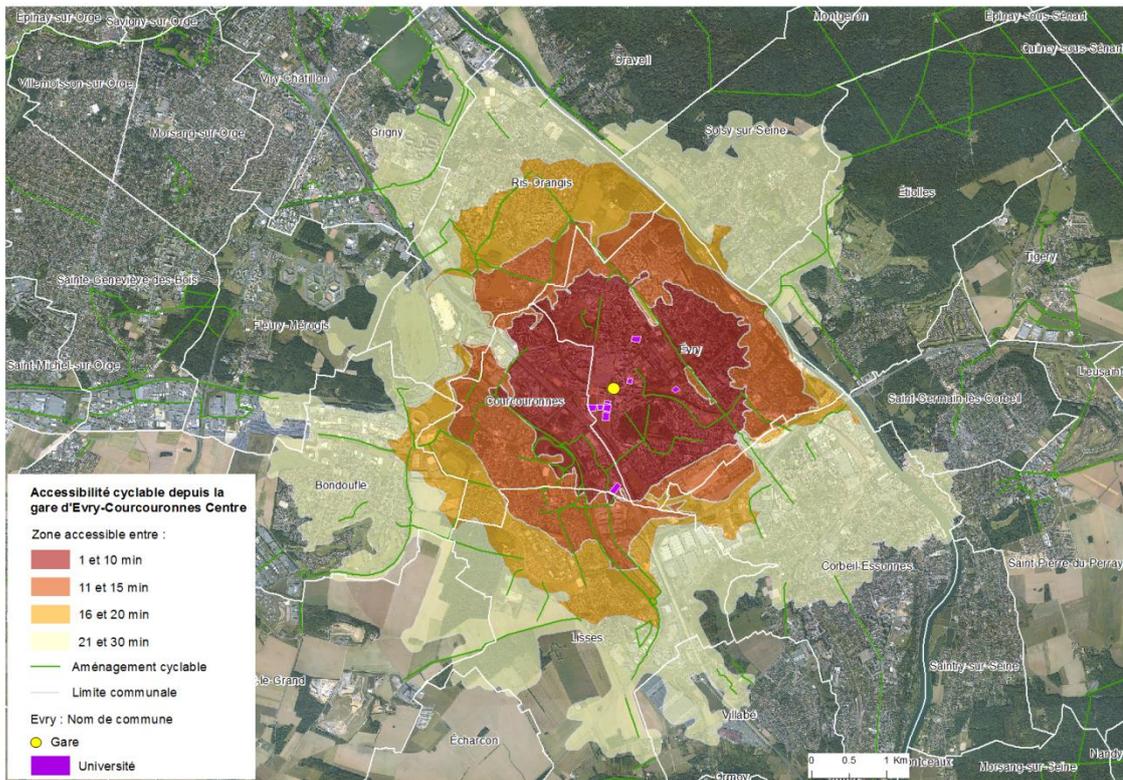
Les liaisons piétonnes entre le site principal de l'université et le Génopôle ne sont pas adaptées.

Signalons que les voies réservées au bus ne peuvent être empruntées par les piétons alors que c'est parfois l'accès le plus direct pour se rendre au site central de l'université depuis la gare.



Voie uniquement réservée au bus desservant la gare routière haute

Pour les cyclistes, l'étendue géographique accessible à moins de 30 minutes de vélo couvre essentiellement le territoire urbanisé de la ville nouvelle d'Évry. Compte tenu du lieu de résidence des étudiants inscrits dans les établissements d'Évry de l'UEVE, 23% des étudiants peuvent potentiellement s'y rendre à vélo en moins de 30 minutes. Cette accessibilité cyclable est pénalisée par les coupures urbaines telles que l'autoroute A6, la Francilienne ou les grandes emprises des zones d'activités, qui génèrent des difficultés de franchissements et d'orientation pour se rendre au centre d'Évry et notamment aux sites universitaires. Le relief est également prononcé en allant vers l'Essonne ou la Seine.



L'agglomération d'Évry dispose d'aménagements cyclables de qualité et certains bâtiments universitaires disposent de parcs à vélos à proximité. La pratique cyclable peut-être encore encouragée si la délicate jonction des itinéraires cyclables vers le centre d'Évry (en particulier les espaces sur dalle) et le jalonnement s'améliorent.



J. Bertrand / IAU îdF

Parc à vélos à proximité de l'entrée de l'Institut de Biologie

L'accès par les modes partagés

La Communauté d'Agglomération d'Évry Centre Essonne (CAECE) a mis en place un site internet dédié à la mise en relation des conducteurs et des passagers afin de favoriser la pratique du covoiturage à partir ou vers le territoire de la ville nouvelle.

L'information à disposition des usagers

L'information à destination des voyageurs souhaitant emprunter les transports collectifs peut être améliorée :

- d'une part, le site internet de l'UEVE fournit des informations indiquant les différents moyens de transport pour s'y rendre, cependant cette rubrique est difficilement repérable sur le site internet et les informations peuvent être davantage détaillées (des liens dirigeant vers les sites web des opérateurs de transport pourraient figurer, par exemple) ;
- d'autre part, les sites internet de recherche d'itinéraire en transport collectif tels que www.vianavigo.com ou www.ratp.fr n'intègrent pas dans leur base de lieux publics le nom de l'université d'Évry. Il est donc nécessaire de connaître et de saisir l'adresse précise de l'établissement universitaire ou le nom d'un arrêt de bus à proximité ainsi que le nom de la commune.

Les projets pouvant influencer la desserte du site

Les projets immobiliers de l'université

Selon le schéma pluriannuel de stratégie immobilière réalisé en 2012 par l'UEVE, les opérations immobilières envisagées sont les suivantes :

- Le regroupement du pôle L (L1 & L2) sur le site du 1^{er} Cycle ;
- La construction de la Maison de l'Université (financé en partie dans le cadre du Contrat particulier Région - Conseil général de l'Essonne, 8 millions d'euros à la charge du CG91 et 7 millions d'euros apportés par la Région) ;
- La rénovation de l'IUT « Les Passages » ;
- L'extension du bâtiment Île de France ;
- La construction de la 2^{ème} tranche de l'Institut de Biologie (financé en partie dans le cadre du Contrat particulier Région - Conseil général de l'Essonne, 20 millions d'euros pour le CG91 et 12 millions d'euros pour la Région) ;
- Le regroupement du pôle Sciences & Santé & Environnement à l'Institut de Biologie (après la livraison de la 2^{ème} tranche de l'Institut de Biologie) ;
- La rénovation du bâtiment Île de France existant.

Cependant, les opérations immobilières inscrites au titre du CPER 2015-2020 et devant être financées sont les suivantes :

- La construction d'un bâtiment Learning center et d'une maison des sciences de l'homme et de la société ;
- La réhabilitation du bâtiment Maupertuis ;
- La réhabilitation de l'IUT « Les Passages » (2^{ème} tranche).

Par ailleurs le Schéma Directeur Immobilier Urbain et Durable prévoit la construction d'un restaurant universitaire sur le site principal de l'université, sous maîtrise d'ouvrage du CROUS et avec le soutien de la CAECE.

Ces opérations ont pour objectif de renforcer le site central d'Évry en regroupant le plus possible les fonctions d'enseignement tout en améliorant la qualité d'accueil des bâtiments. L'accessibilité aux fonctions universitaires sera ainsi consolidée.

Le projet urbain aux abords du site universitaire

La Zac du « centre urbain » d'Évry a pour objectifs de restructurer le centre aux abords du centre commercial et de la gare, de poursuivre l'aménagement du quartier de l'hôtel de ville, d'aménager les espaces publics et ouvrir sur la ville la gare annexe. Le programme immobilier mixte comporte 1 200 logements, des résidences étudiantes, des commerces et des bureaux. L'AFTRP (l'aménageur de l'opération) peut encore commercialiser 150 000 m² de SHON.

Orientation et Plan masse de la Zac du « centre urbain » d'Évry



Source : AFTRP

Les projets de transport à proximité

La modernisation du RER D

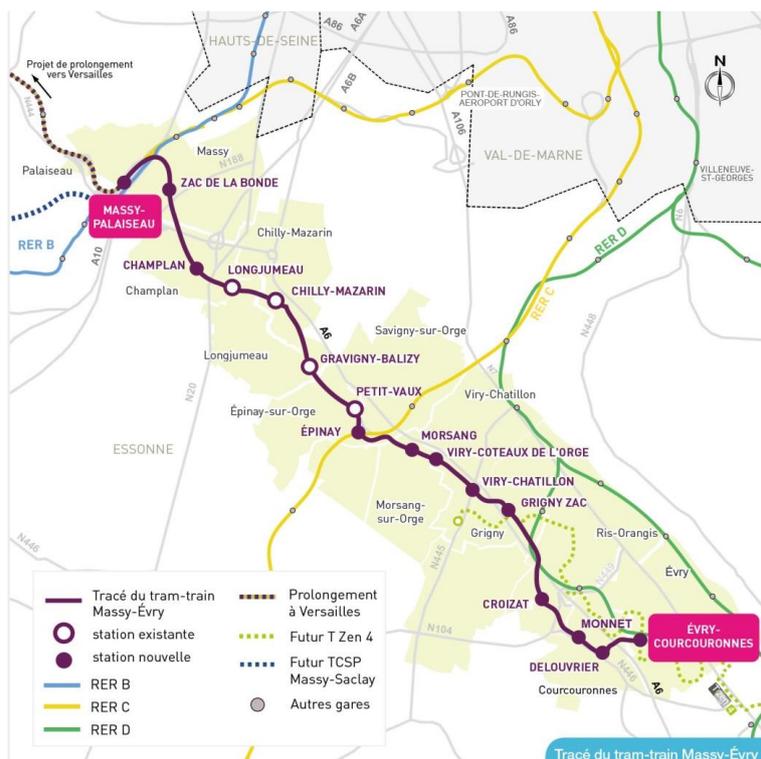
Le projet consiste à mettre en place un plan d'actions afin d'améliorer l'exploitation et la régularité du RER D et d'accroître l'offre. Dans le cadre du schéma directeur du RER D, il est prévu notamment de reconfigurer et renforcer des dessertes, d'améliorer la qualité de service, de renouveler le matériel roulant pour le fiabiliser davantage, de réaliser des travaux de signalisation et d'adaptation du plan de voies de certains nœuds ou terminus. Ce projet financé essentiellement par la Région (70%) et par l'État (30%) court jusqu'à l'horizon 2025.

Le TTME

Le projet Tram-Train Massy-Évry vise à relier deux grands pôles d'emplois du département de l'Essonne (Massy et Évry) par un mode de transport ferré en site propre. Entre Massy et Épinay-sur-Orge, le tram-train circulera sur les voies actuelles du réseau ferré et remplacera alors le RER C. Les gares actuelles du RER C seront adaptées pour accueillir le tram-train. Entre Épinay-sur-Orge et Évry, le tram-train passe en mode tramway et circulera sur de nouvelles voies créées dans le cadre du projet. A sa mise en service envisagée à l'horizon 2018, la gare d'Évry-Courcouronnes sera l'un des terminus de cette nouvelle ligne.

Le coût total du projet est estimé à 436 millions d'euros, hors matériel roulant. Le projet est financé par la Région Île-de-France (133 millions d'euros), l'État (87 millions d'euros) et le Conseil général de l'Essonne (30 millions d'euros). Le matériel roulant (21 rames) est financé par le STIF à hauteur de 90.3 millions d'euros.

Tracé du Tram-Train Massy-Évry



Source : www.tramtrain-massyevry.fr

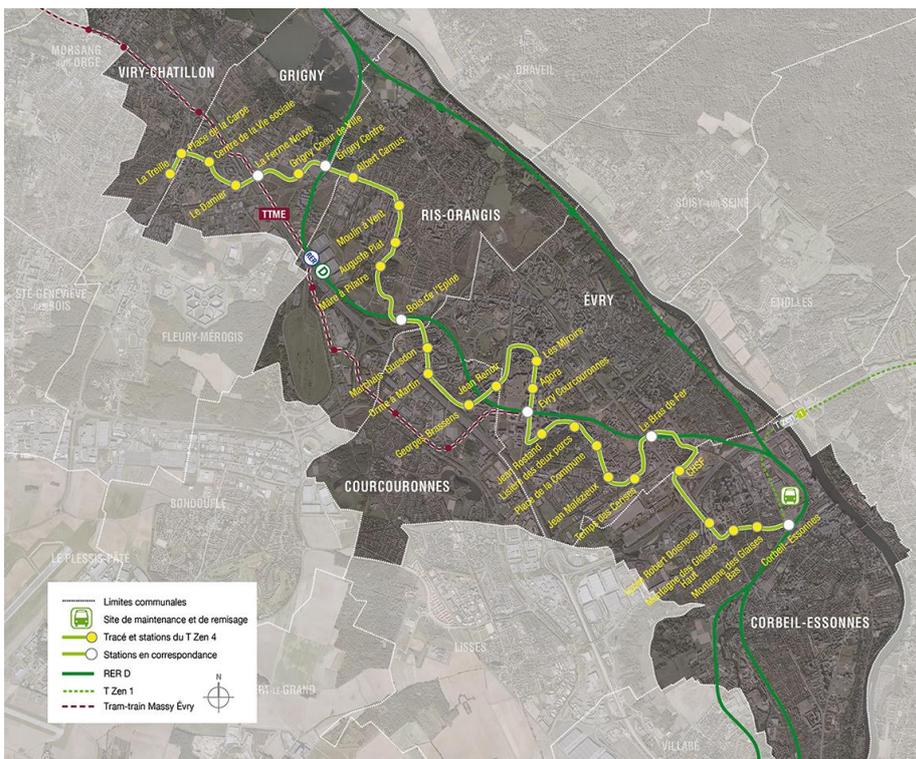
Le T-Zen 4

Ce projet a pour objectif de créer un bus à haut niveau de service entre « La Treille » à Viry-Chatillon et la gare RER de Corbeil-Essonnes en remplacement de l'actuelle ligne 402. Ce projet permet de traiter les difficultés actuelles de la ligne 402, la principale ligne du territoire de l'agglomération d'Évry pénalisée par son long parcours (28 km). Il est prévu de mettre en place un site propre sur la totalité du linéaire (14 km) et de développer la qualité de service (stations, information voyageur, accessibilité, régularité, fréquence...). Cette nouvelle ligne desservira la gare d'Évry-Courcouronnes.

43 000 voyageurs par jour sont prévus à la mise en service envisagée à l'horizon 2020.

L'ensemble du projet est estimé à 95 M€ HT (hors acquisitions foncières et matériel roulant). Le matériel roulant est financé par le STIF à hauteur de 13 millions d'euros.

Tracé du T-Zen 4



Source : www.tzen4.com

Les pistes d'amélioration

L'ensemble de ces projets renforceront la centralité urbaine d'Évry et amélioreront l'accessibilité du quartier de la gare d'Évry Courcouronnes dont l'UEVE est l'une des principales composantes. Toutefois, il reste d'autres pistes d'actions possibles à mener pour accompagner ces changements.

Adapter la desserte en bus pour mieux relier les sites universitaires de l'agglomération

Les projets de transport structurant comme TTME et T-Zen 4 entraîneront certainement une restructuration ou une adaptation du réseau de bus (notamment celui de TICE). Ce sera alors l'occasion pour l'UEVE d'exprimer ses besoins, d'envisager une desserte des communes limitrophes différentes et de proposer une étude de faisabilité pour qu'une ligne de bus permette de relier les différents sites universitaires et voire même les sites du Génomôle de l'agglomération d'Évry.

Développer les modes actifs ou partagés

L'agglomération d'Évry possède de véritables atouts pour encourager la pratique cyclable en améliorant son réseau cyclable, en résorbant certaines coupures, en installant des parcs à vélos mais aussi en proposant dans la mesure du possible une offre de vélo en libre-service ou en location afin de porter une politique cyclable à l'échelle de l'agglomération adaptée à tous les publics et les usages (les déplacements de courte distance notamment).

Par ailleurs, l'agglomération d'Évry pourrait envisager d'étudier les opportunités de développement d'une offre d'autopartage avec une station à proximité de l'UEVE.

Se doter d'un outil de pilotage des actions en faveur d'une mobilité durable

L'élaboration d'un Plan vert Campus est une opportunité pour l'UEVE de dialoguer avec tous les acteurs qui interagissent sur les questions de la mobilité de l'ensemble des usagers du campus (étudiants, professionnels et visiteurs). L'ensemble des acteurs devront partager le programme d'actions et s'impliquer au côté de l'UEVE pour sa mise en œuvre. Ce document obligatoire deviendrait un levier pour le développement de l'accessibilité multimodale du site central universitaire.



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



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

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