

Concours Planet D

Projet de rénovation et d'extension des parkings à Vélo au sein du Campus de la Doua



**Objectif 21 : Association de Développement Durable
(INSA de Lyon)**

I. Introduction	3
II. Situation actuelle	4
Sondage réalisé auprès des étudiants	5
Référencement de l'existant	7
III. Actions envisageables	8
Un projet à l'interface de plusieurs acteurs	8
Objectif 21	8
Bikers	9
DirPat	9
Les utilisateurs	10
Solutions techniques envisageables	10
Les différents types de stationnement	10
Les « pince roues », système à proscrire	11
Les arceaux	11
Les abris	12
Les abris non-sécurisés	12
Les abris sécurisés	13
Les boxs	14
Les stationnements "originaux"	14
Le sécubike	14
Le "Bloc Cycle"	15
IV. Notre projet	16
Planification du projet	16
Que faire du prix du concours	17
Pour une nouvelle installation	18
Pour le réaménagement des parkings existants	18
V. Conclusion	19

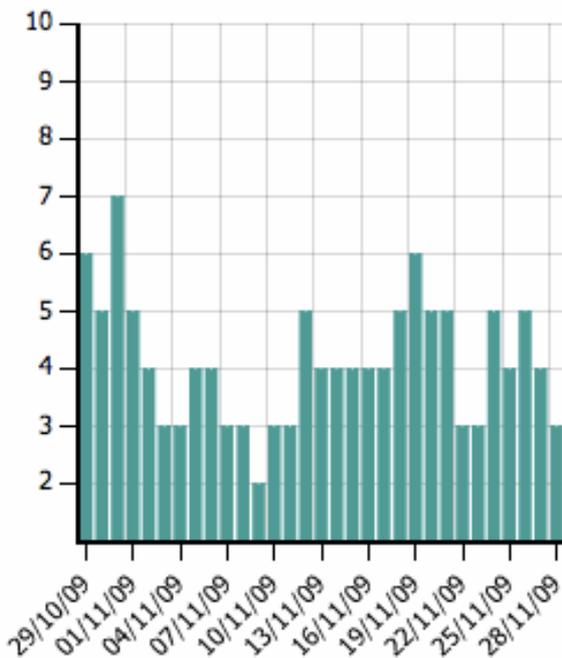
Introduction

Le projet développement durable que nous proposons est motivé par plusieurs raisons, qui font de lui un projet pertinent dans ce contexte et pas dans un autre.

Lyon, ville de 500000 si on parle du grand Lyon (donc de Villeurbanne par exemple c'est 1 300 000) habitants en 2007, s'étend sur près de 50 km². Elle présente les mêmes contraintes de déplacement que Paris et Marseille (100km²). En effet, ce sont de grandes villes, peuplées, dans lesquelles il y a une concentration de déplacements que les communautés urbaines tentent de limiter par le développement de transports en commun.

Tous ces déplacements génèrent une grande circulation propice à la pollution. D'ailleurs l'indice de pollution est rarement bas dans la banlieue lyonnaise.

Indice de pollution
(novembre 2009)



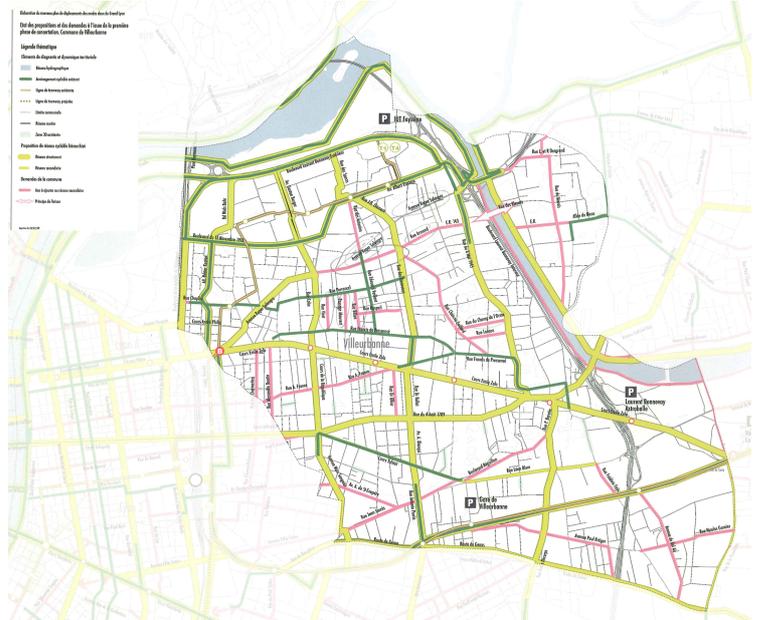
Le campus de la Doua où se trouve l'INSA de Lyon, situé à Villeurbanne en proche banlieue, amène de nombreux usagers (Enseignants, étudiants, personnels administratifs...) à utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, nous observons une surcharge complète des infrastructures de type parking. Les usagers bénéficient de peu de solutions alternatives parmi les transports en commun puisque le campus n'est desservi que par une ligne de tram qui communique avec le centre ville mais qui, à elle seule, ne peut subvenir à la forte demande aux horaires de pointe (environ 3000 personnes).

La communauté urbaine de Lyon tente de mettre en place des solutions alternatives et favorise grandement les déplacements doux. C'est notamment le cas avec la mise en place du service Vélo'v ou encore les nombreuses pistes cyclables qui apparaissent dans les rues lyonnaises. En 2010, le Grand Lyon devrait être doté de plus de 500 km d'itinéraires cyclables. 500 nouveaux arceaux de stationnement sont mis en place chaque année depuis 2004. Leur nombre actuel est de plus de 2 700 sur l'agglomération lyonnaise.

Cette initiative de la communauté urbaine a pour objectif de pousser les usagers à utiliser leurs vélos. Nous avons donc voulu étudier si au sein du campus, les infrastructures présentes sont suffisantes pour accueillir ces usagers et ne pas les

décourager en leur proposant une capacité d'accueil réduite, nulle ou néfaste pour le stockage des vélos.

Pour ce faire, nous avons découpé le travail en deux parties : tout d'abord recueillir l'avis des usagers par la mise en place d'un sondage. Nous avons également effectué un recensement de tous les « parkings » vélos existants sur le campus, en précisant leur vétusté ainsi que leurs caractéristiques. Nous avons ensuite étudié les différentes possibilités qui s'offraient à nous, afin de retenir la plus pertinente.



Situation actuelle

La question, légitime, que l'on peut se poser au début d'un tel projet est la suivante: pourquoi favoriser l'utilisation des vélos en installant des parkings à vélo ?

Avant tout, le vélo est porteur d'une image saine et dynamique, image à laquelle aspire toute grande école. De plus, favoriser l'utilisation de ce moyen de transport dénote d'une école compétitive à l'écoute de son personnel et de ses étudiants. Faire du vélo, c'est également faire de l'exercice, prendre soin de sa santé, s'oxygéner pour être plus "productif". Pour le côté pratique, des usagers qui viennent en vélo, c'est aussi un gain de place (10 vélos occupent la place d'une voiture), une baisse des gaz à effet de serre produits et plus de sécurité sur le campus (en favorisant la baisse de la vitesse de tout les véhicules). Contrairement aux idées reçues, le vélo n'est pas plus dangereux que les autres moyens de transport: 1/3 des déplacements en ville se fait à vélo, et sur la totalité des accidents, seulement 1/3 implique des cyclistes.

Favoriser l'utilisation du vélo, c'est bien, mais garantir à l'utilisateur potentiel un usage pratique, agréable et en toute sécurité, c'est mieux. C'est pourquoi il est nécessaire de proposer aux usagers des stationnements fonctionnels, en bon état et en nombre suffisant. En effet, si l'on se réfère au stationnement sauvage très présent sur le campus, alors que certains parkings à vélo sont presque vides, on s'aperçoit très vite que l'offre n'est pas adaptée à la demande. Côté sécurité, le vol constitue le 2ème obstacle à l'usage du vélo en ville après l'insécurité routière: 1 victime de vol sur 5 ne rachète pas un vélo après un vol. Concernant les itinéraires cyclables, le campus de l'INSA est assez bien desservi.

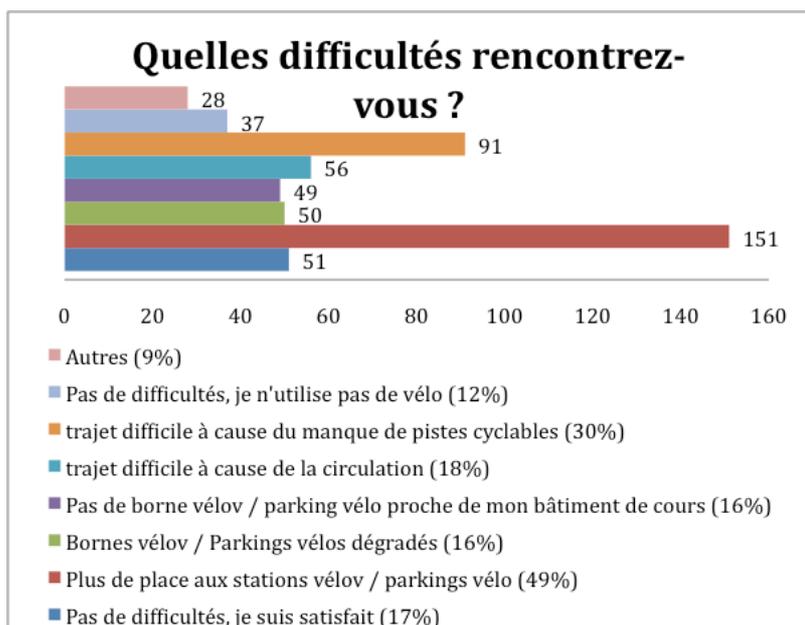
Enfin des réglementations concernant le stationnement de vélo existent. Selon le Plan Local d'Urbanisme (PLU), il est recommandé de prévoir au moins une place pour 5 à 8 utilisateurs du campus. Cette question a aussi sa place dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) du Grand Lyon. La loi SRU (Loi de Solidarité et renouvellement urbains 2000) renforce la prise en compte du vélo dans l'aménagement à travers les documents de planification, notamment les plans locaux d'urbanisme. Ces plans peuvent préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation y compris les itinéraires cyclables (Article L 123-1) et peuvent également instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies y compris les pistes cyclables en délimitant les terrains concernés (Article L 123-2). La loi SRU instaure la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton et un cycliste.

Sondage réalisé auprès des étudiants

Le sondage réalisé (voir l'énoncé en annexe) auprès des usagers (étudiants et personnels de l'INSA) nous a permis de recueillir 350 réponses sur un échantillon représentatif de la population (département, enseignement, personnels administratifs...). 64% des personnes interrogées habitent hors du campus et 68% utilisent leur vélo au moins une fois par semaine (36% tous les jours). Ces personnes ont pour but un gain de temps à 71%, ainsi que pouvoir se déplacer à toutes heures à 51%.

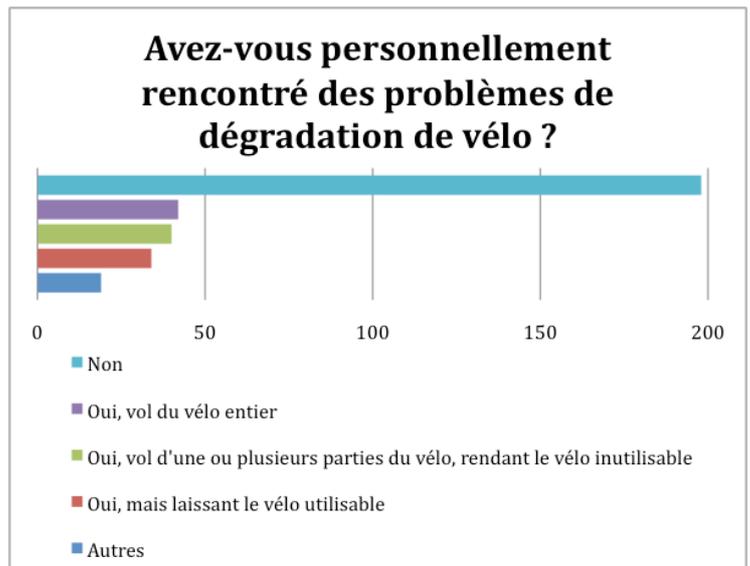
L'utilisation de deux roues non motorisés se répartie assez équitablement entre vélo et Vélo'v (respectivement 31% et 22%), sachant que 43% utilisent les deux. 50% des sondés viennent jusqu'à leur bâtiment de cours en vélo.

Seul 12% n'utilisent jamais ce moyen de déplacement. Les principaux freins sont dans l'ordre la difficulté de garer son vélo à l'INSA, une préférence pour les transports en commun, moins fatiguant, la peur de circuler en ville et la pollution.

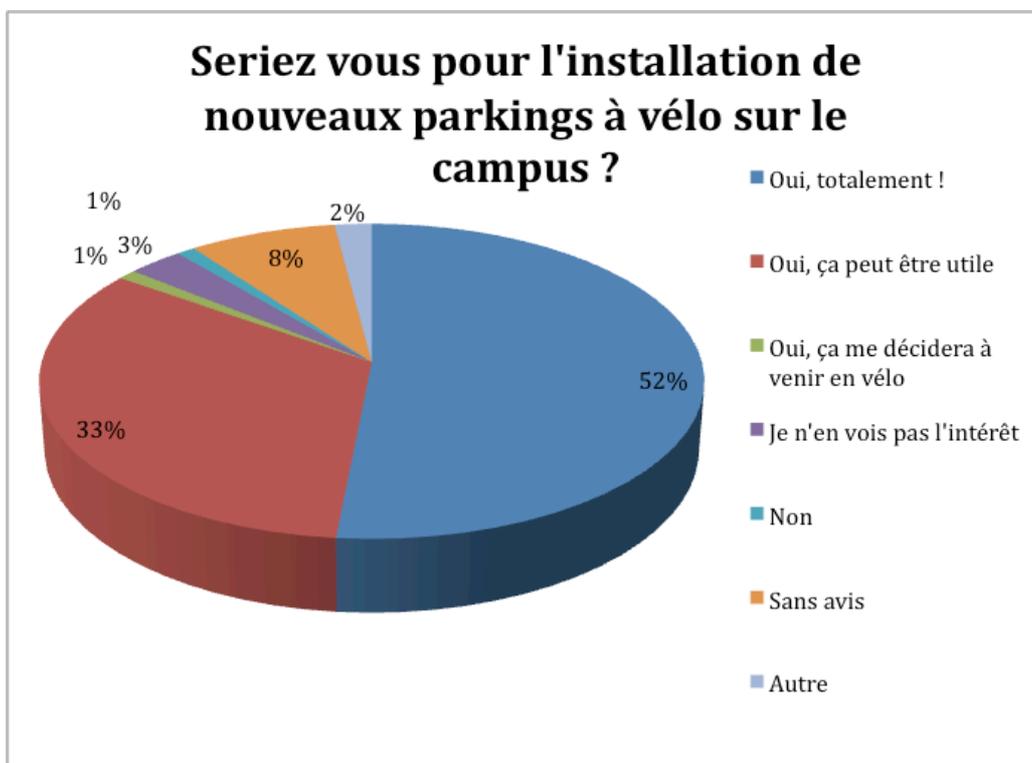


Le frein primordial est la difficulté pour les usagers à trouver une place de parking satisfaisante. 42% des usagers trouvent un parking proche de son lieu de travail pour garer son vélo, mais ils sont 36% à devoir les accrocher sur des barrières, poteaux etc... Lorsque les stationnements sont bien placés, ils sont en général pris d'assauts.

Ce sondage a permis également de faire ressortir le nombre important de problèmes de dégradation de vélo dans le campus. 14% des personnes interrogées se sont fait voler leur vélo sur le campus, ce qui représente tout de même 43 vols de vélo, nous avons également recensé 40 vols d'une ou plusieurs parties du vélo le rendant inutilisable et 34 vols, laissant le vélo utilisable. Plus de 80% des sondés ont une ou des connaissances ayant rencontré des problèmes de dégradation de vélo.



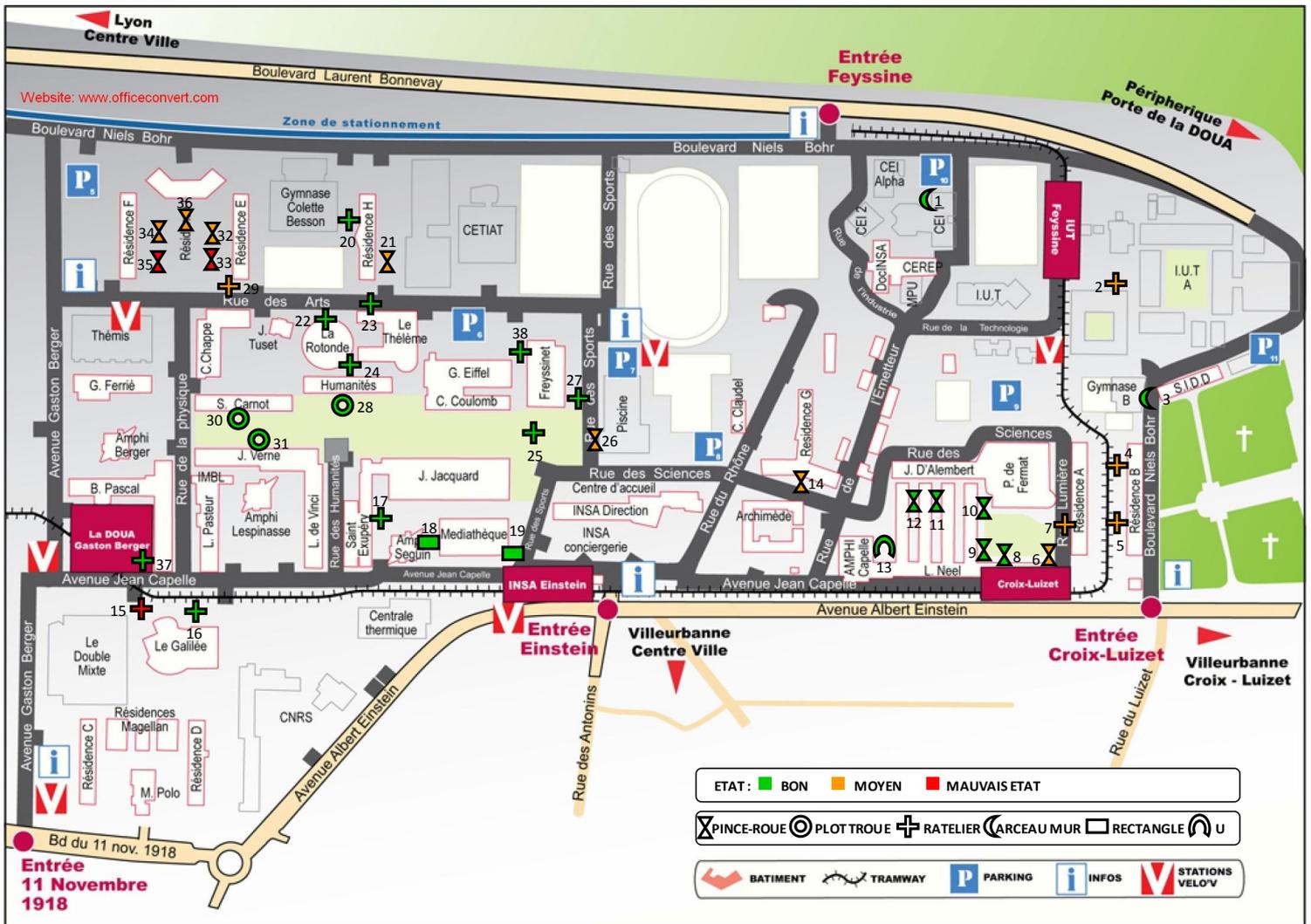
Deux autres points importants se détachent: les étudiants souhaitent que de nouveaux stationnement soient installés (Oui à 85%), mais surtout que les parkings existants soient réhabilités et/ou agrandis.



Référencement de l'existant

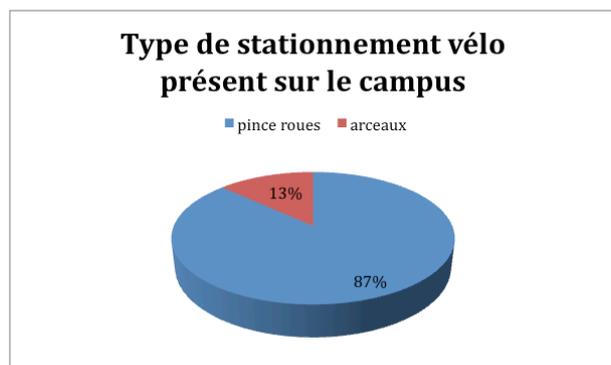
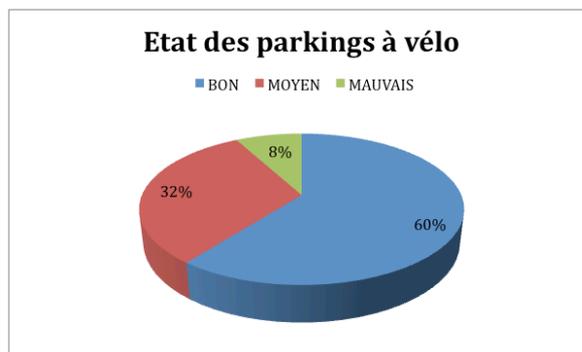
Nous avons parallèlement recensé les « parkings » existants sur un plan du campus reporté ci-dessous :

PLAN DES INSTALLATIONS ACTUELLES



Nous avons compté 972 places de vélo au sein du campus. En se basant sur les chiffres de 2006 du nombre d'utilisateurs potentiels (personnels INSA et étudiants), nous avons donc une place de parking pour 7 usagers, ce qui correspond à la recommandation du PLU (Plan Local d'Urbanisme), qui conseille de prévoir au moins une place pour 5 à 8 utilisateurs du campus.

Cependant, même si les parkings sont en bon état (figure de droite), les stationnements sont à 87% de types « pince roue » (figure ci-dessous). Ce type est, nous le verrons par la suite, totalement proscrit par toutes les associations cyclistes.



Notre tâche consiste donc à travailler sur l'optimisation de la qualité et la répartition dans l'espace de ces parkings afin qu'un plus grand nombre d'utilisateurs puisse trouver satisfaction au sein du campus. Pour ce faire, différents acteurs interviennent avec chacun leur rôle bien défini. Un petit aperçu des différentes solutions techniques possibles s'avère également nécessaire.

Actions envisageables

Un projet à l'interface de plusieurs acteurs

Afin de savoir quelles actions nous allons pouvoir mettre en place, il est important de mettre en avant les acteurs qui vont prendre part au projet et quels sont leurs rôles respectifs.

Ce projet est né de la rencontre entre deux associations Insaliennes, concernées toutes deux par la problématique commune qu'est le développement de l'utilisation de vélo.

Objectif 21



Objectif 21, d'une part, est une association d'étudiants de l'INSA de Lyon s'étant fixé comme buts d'expliquer la notion de Développement Durable aux étudiants de l'INSA, de débattre et de faire débattre autour de cette notion, de faire changer les habitudes des étudiants de l'INSA, en leur faisant prendre conscience des enjeux d'aujourd'hui vis à vis desquels ils peuvent avoir un rôle. Depuis sa création, ses compétences, sa reconnaissance et ses projets ont évolué la faisant passer d'une simple association de sensibilisation à une véritable institution active et engagée dans la vie de l'INSA de Lyon. Elle s'est récemment fixée pour objectif d'accompagner l'INSA de Lyon et tous ses acteurs vers un Campus Durable. L'association est soutenue dans cette démarche par la direction de l'INSA de Lyon. Ses actions vont de la sensibilisation lors d'événements ponctuels à thèmes (stands, conférences, semaine d'événements) à des actions concrètes mises en place sur le campus.

Bikers



Bikers, d'autre part, est une association promouvant l'utilisation du vélo. Elle met à disposition un atelier de réparation ouvert 5 jours sur 7 aux 120 membres annuels et propose des activités telles que des sorties VTT, route et cyclotourisme. Cette année, l'association tend vers une position plus engagée pour une diminution significative de la quantité de voitures sur le campus. Pour cela, les membres des Bikers ont cherché des moyens pour inciter les utilisateurs du campus à abandonner leur véhicule motorisé, notamment en facilitant le stationnement des vélos ou en proposant des services supplémentaires aux cyclistes quotidiens (vente de matériel neuf, ouverture journalière en semaine).

C'est en combinant leurs compétences que ce projet a pu voir le jour. Bikers apportant ses connaissances techniques sur le sujet des stationnements vélo et Objectif 21 sa connaissance du développement durable à l'INSA. En effet, un sujet tel que le notre se trouve à l'interface de plusieurs acteurs.

Service Interuniversitaire du Domaine de la Doua (SIDD)

Créé en 2004, le Service Interuniversitaire du Domaine de la Doua – S.I.D.D. – intervient dans deux secteurs de compétence : la gestion et l'aménagement du campus. C'est par elle que passe notamment l'installation de nouveaux mobiliers urbains sur le campus.

La gestion est d'abord territoriale et porte sur les différentes composantes physiques du domaine scientifique de la Doua : espaces verts, chaussées et trottoirs, espaces publics, éclairage public, assainissement, propreté. Elle est aussi fonctionnelle sous la forme de prestations d'accompagnement d'activités et manifestations propres aux établissements du site (universitaires, scientifiques, culturelles, sportives...).

Egalement, le SIDD est chargé d'instruire les projets d'aménagement ou de schémas directeurs, en partenariat avec les établissements et collectivités publiques ou privées concernées.

DirPat



Au niveau de l'INSA, la Direction du Patrimoine (DirPat) assure la maîtrise des chantiers, l'expertise technique et réglementaire de tout projet affectant le patrimoine, la maintenance et l'entretien de l'immobilier bâti et la logistique immobilière. Elle a pour principales missions d'assurer la pérennité, le développement, l'adaptation aux activités de l'institut et le meilleur fonctionnement logistique de notre patrimoine immobilier en fonction des moyens alloués.

Concernant le stationnement vélo plus particulièrement, la DirPat a déjà intégré à ses réflexions cette problématique. Dans cette dynamique, trois stationnements d'une vingtaine de place ont récemment été construits et trois autres sont déjà programmés.

La réalisation de ces parkings doit être autant que possible couplée à des travaux sur la voirie concernée par le stationnement. En effet, le choix d'installer des stationnements scellés, plutôt que boulonnés et dans un souci de rester dans des budgets raisonnables, ce critère s'impose. De plus, lors du choix de nouveaux emplacements (ou si la surface occupée est changée), il faudra veiller à ce que les bâtiments restent toujours accessibles facilement aux personnes à mobilité réduite et que les voies de pompier restent dégagées. Enfin, la DirPat affiche une volonté d'unité dans les supports utilisés.

Les utilisateurs

Le projet est complètement appuyé par les étudiants. Depuis quelques années, la rénovation du parking vélo est une demande récurrente lors des différents conseils de vie résidentielle et étudiante. Les élus étudiants ont toujours eu une réponse négative de la part de la Direction de l'INSA, non pas par manque de volonté, mais à cause d'un budget insuffisant.

Ce projet, qui apporte une aide financière, permet de relancer le débat, qui est au cœur des discussions actuelles, et de lui donner une priorité. Pour les étudiants, cela signifie la prise au sérieux de leur demande longtemps négligée.

Au niveau du personnel, la demande est similaire. L'utilisation de modes de transports doux dans le contexte actuel est de plus en plus ancrée dans les mœurs. Ce projet a donc le soutien de personnalités importantes de l'INSA, et de nombreux professeurs, qui ont l'ambition d'intégrer totalement des projets du même type au sein du cursus scolaire. Il existe ainsi depuis peu une option transversale (enseignement optionnel de 5^{ème} année) proposée par le département Génie Civil et Urbanisme sur la notion de "Ville durable", intégrant la notion de déplacements doux.

En Génie Mécanique et Conception, Dominique Babaud intègre totalement la notion d'éco-conception dans ses cours, et il est conscient de la nécessité de rendre le campus de l'INSA plus "durable". En ce sens, il appuie complètement notre projet de parkings vélos sur le campus.

Solutions techniques envisageables

Maintenant que les bases de notre projet sont bien définies et que les acteurs sont clairement identifiés, il va falloir étudier une à une les différentes solutions possibles. Il faudra en particulier, définir le type de stationnement à installer. Un plan d'action pour définir les priorités devra également être établi.

Les différents types de stationnement

Il existe de nombreux types de stationnement à vélo, ce qui rend la question du choix épineuse. Avant tout, qu'est ce qu'un bon « parking à vélo ». La FUBicy (Fédération

française des Usagers de la bicyclette] donne les deux critères suivant décrivant un stationnement vélo fonctionnel :

- Assurer la stabilité du vélo sans risquer de voiler une jante
- Attacher directement le cadre du vélo au point fixe, pour réduire le risque de vol

Une enquête comparative de stationnement vélos, menée en 1992 aux Pays-Bas, par l'association cycliste (Fietserbond-enfb), l'association de consommateurs (consumentenbond) et l'institut des modes de transports routiers (Institut voor WogtransportmiddleTNO) révèle que les arceaux sont parmi les meilleurs systèmes de stationnement pour les vélos. Ils offrent un bon appui de la bicyclette et de bonnes possibilités de fixation.

Les « pince roues », système à proscrire

Selon ces critères, les « pince roues », système majoritairement installé sur le campus de l'INSA, sont donc un système à proscrire. Ce système était fort apprécié à une époque, car peu coûteux à installer et peu gourmand en place. Cependant la roue avant peut être aisément endommagée par des vandales ou même lors d'une utilisation normale. Il est par ailleurs impossible d'utiliser ces installations pour attacher son vélo avec un antivol de bonne qualité comme un U.

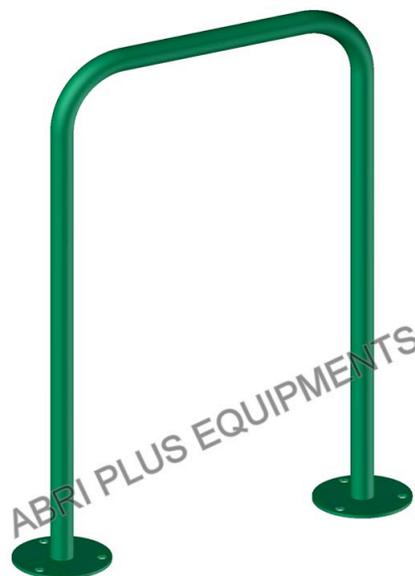
Les arceaux

Les arceaux, disponibles sur le marché sous de nombreuses formes, sont la plupart du temps en galvanisé. Une couche de peinture peut être appliquée en option. On peut distinguer deux types d'arceaux : ceux à la forme « classique » en U renversé et ceux aux formes plus originales. Le modèle le plus simple d'arceau et donc le plus économique se révèle être ici un des plus pratiques à l'utilisation. L'accroche du cadre et de la roue avant simultanément à l'aide d'un antivol en U se fait très facilement. L'installation est également aisée : fixation au sol sur platines rondes par scellements chimiques et tiges filetées ou fixation sur enrobé ou plots bétons.

- Les arceaux de type U renversé



Prix : de 45€ HT à 81€ HT pour des commandes de plus de 10 pièces
Fournisseurs : Millet, Abri-Plus, Argon, etc.



- Les arceaux : les autres formes



Prix : environ
100€ HT
Fournisseurs :
A b r i - P l u s ,
Altinova, etc.



Une autre problématique du stationnement vélo est celle de la protection des vélos. Du simple abri contre la pluie aux parkings les plus sophistiqués, là encore, les solutions fourmillent. Les indications ci-dessous sont données pour les abris seuls auxquels il faudra ajouter les stationnements vélo à proprement dit.

Les abris

Les abris non-sécurisés



Prix : plus de 300€
TTC/ vélo
Fournisseurs : Abri-
Plus, Millet, etc.

Avoir un vélo qui roule sans grincements et bruits en tous genres, c'est bien sympa. Mais ça ne résout pas le problème du vol...

Les abris sécurisés



La gamme d'abris sécurisés est très vaste : de l'abri grillagé au système perfectionné permettant le stationnement des vélos en double étage.

Chez Abris-Plus, quelques modèles sont intéressants :

- Le Fleury : 3x3m grillagé avec porte à serrure 4600 € HT et sans installation
Module double à 7950 € HT
- Le modèle "Classique" en 6x5m, 6x10m, 6x15m, etc.



Chez Altinnova :

- Proposition d'un système de stationnement double étage avec aide de levage hydraulique, éclairage et possibilité d'installer une entrée sur présentation de badge.

Les boxs



La solution la plus sûre pour empêcher les vols mais aussi la plus chère.

Chez Abri-Plus :

5300 € TTC pour 4 vélos.
Possibilité d'installer une consigne à pièces "comme à la piscine", à clés, etc.

Les stationnements "originaux"

Le sécubike

Un poteau avec 2 chaînes (ou câbles) permettent d'attacher les 2 roues + le cadre. Il faut cependant que l'utilisateur possède un antivol personnel solide pour accrocher ensemble les 2 brins de chaînes.



Le "Bloc Cycle"

Le "Bloc Cycle" permet de sécuriser les roues, le cadre et la selle du vélo à partir de l'antivol de l'utilisateur. Cette installation nécessite également l'utilisation d'un antivol de bonne qualité pour garantir la sécurité du vélo.



Actuellement, le campus de l'INSA est équipé à 87% d'équipement à proscrire de type pince roue (référencés pince roue, râtelier et arceau mur sur le plan). Il faudra donc à terme, que tous ces équipements soient remplacés.

L'équipement possédant le meilleur rapport qualité d'accrochage - prix est sans conteste l'arceau de forme classique en U renversé. Ce type est celui recommandé par la plupart des associations de cycliste. Le Grand Lyon a pour sa part opté pour l'installation d'arceaux rectangulaires.



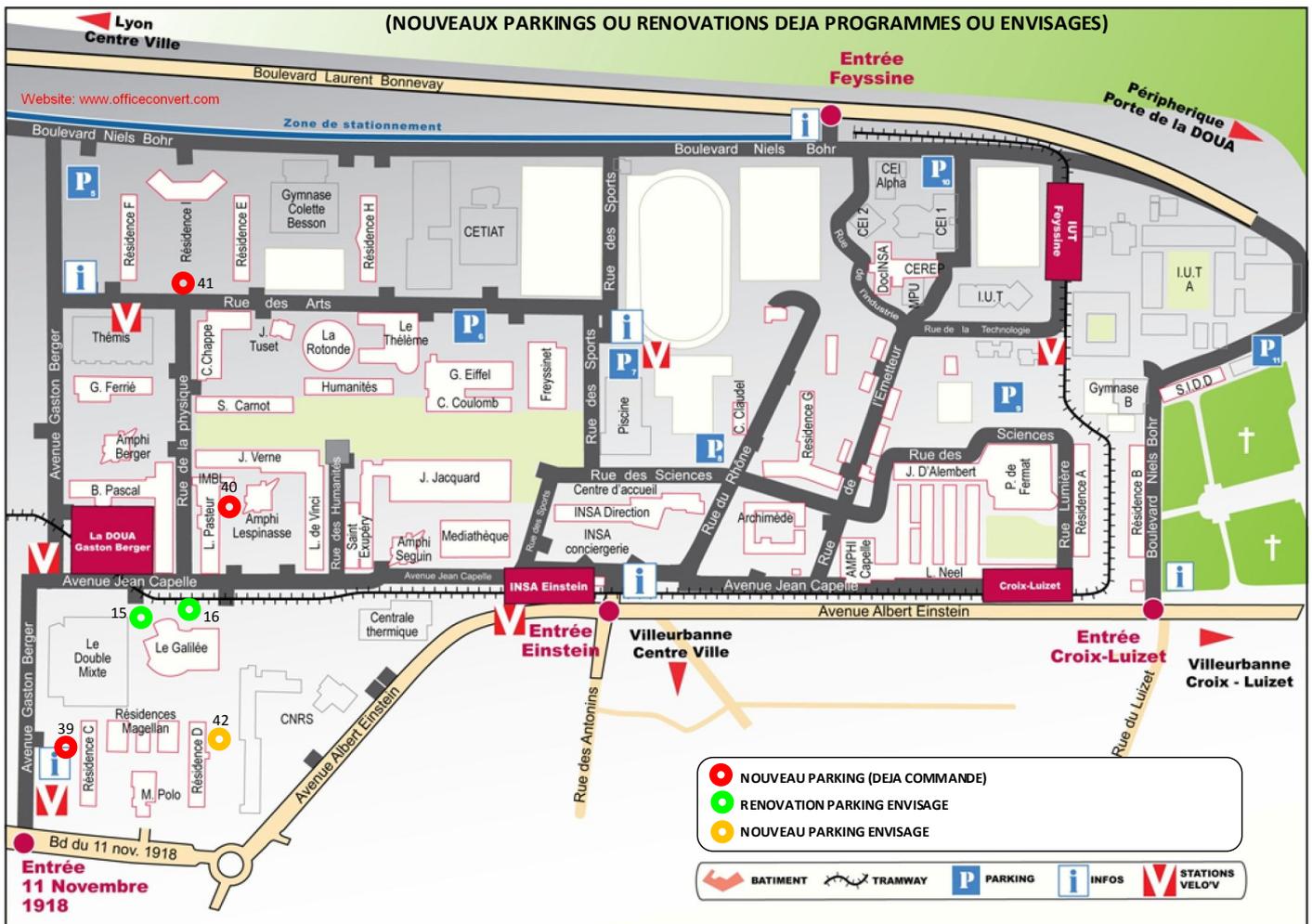
Compte tenu du coût des abris, il paraît irréaliste d'envisager leurs installations à l'heure actuelle. Cependant le sondage a permis de noter une forte demande des étudiants pour des installations protégées de vélos à l'usage des résidences de l'INSA (type abris sécurisés ou locaux à vélo à l'intérieur des bâtiments).

Notre projet

Planification du projet

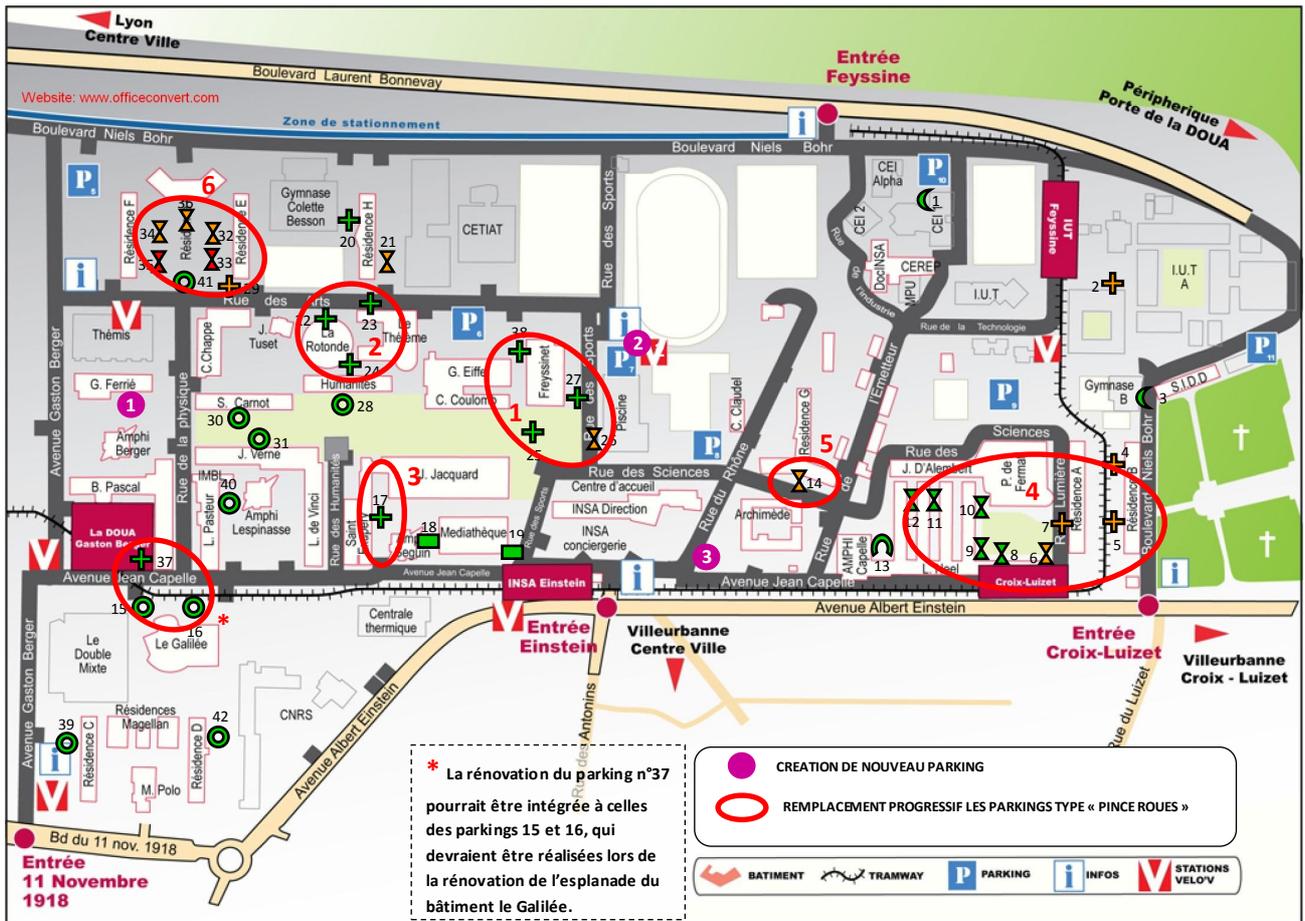
Le problème du stationnement cycliste est déjà en parti pris en compte par la direction du patrimoine. En effet, l'aménagement de trois parkings d'une vingtaine de place (en rouge sur le plan ci-dessous) est d'ores et déjà programmé pour le courant de l'année. Cet aménagement s'inscrit dans le cadre de la construction et de la rénovation de différents bâtiments de l'INSA. La rénovation de deux parkings (en vert) et la construction d'un autre (en orange) devraient venir compléter le tout.

PLAN DES INSTALLATIONS FUTURES



Dans le sondage que nous avons effectué, une question libre permettait aux étudiants d'indiquer les emplacements où ils souhaitaient voir apparaître de nouveaux parkings ou les parkings dont ils souhaitaient la rénovation. Cela nous a permis d'établir un ordre de priorité pour la rénovation et de répertorier les périmètres présentant un besoin en stationnement.

PLAN D'ACTION



Il faudra continuer sur cette dynamique afin d'atteindre nos objectifs, qui sont :

- Le remplacement, à moyen terme, de tous les emplacements de type "pince roue"
- L'installation de nouveaux emplacements aux endroits stratégiques

Que faire du prix du concours

L'attribution du premier prix du concours, d'un montant de 5000€, permet de nombreuses configurations différentes, selon le type de support, les emplacements et le nombre retenus.

Le choix des arceaux en forme de U renversé (60€ HT) semble le meilleur compromis qualité/prix. D'après les informations de la Direction du Patrimoine, l'estimation du coût unitaire, installation comprise reviendrait à 200 € TTC pour un emplacement de deux vélos. Ce qui nous permettrait l'installation d'un équivalent de 50 nouvelles places de vélos adaptés aux besoins des étudiants (25 supports avec deux places).

A partir de la description de l'ordre de priorité, les lieux pré-sélectionnés sont :

Pour une nouvelle installation

- Départements Génie Electrique (GE), Sciences et Génie des Matériaux (SGM) et Informatique (IF)
- Amphithéâtre Capelle (le plus grand du campus) et la Direction du Patrimoine

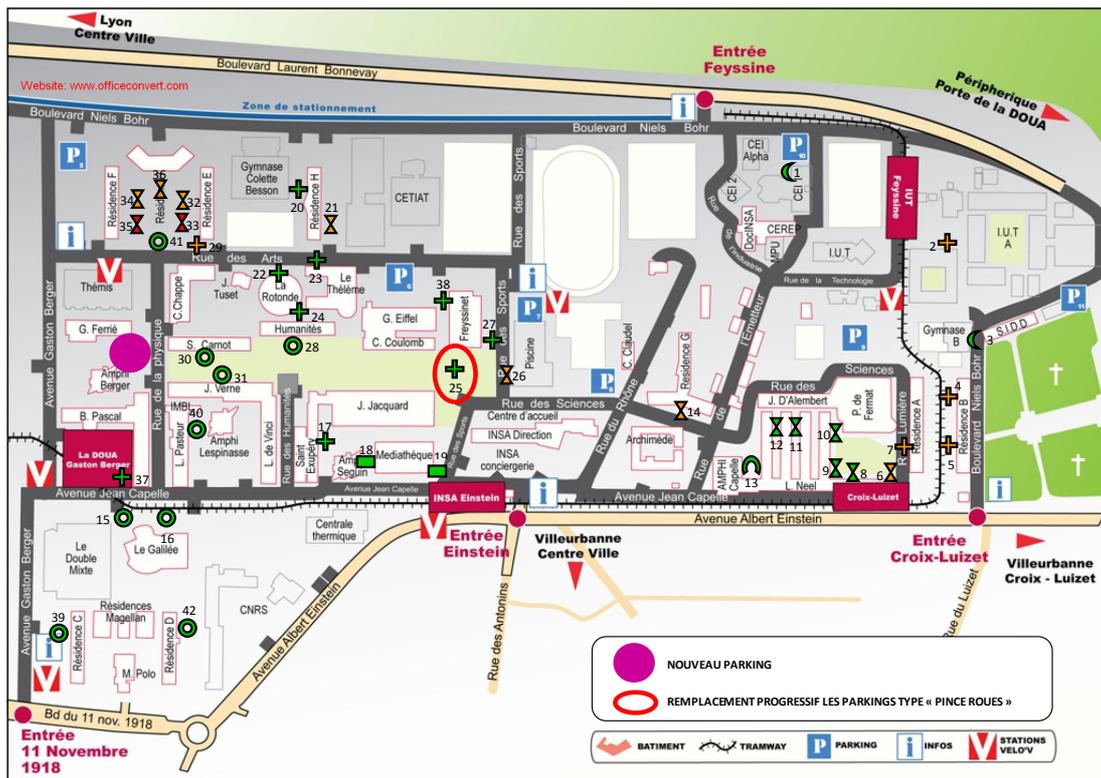
Pour le réaménagement des parkings existants

- Piscine (complexe sportif) et département Génie Civil et Urbanisme (GCU)
- La Rotonde (espace culturel et de divertissement)

Compte tenu de nos observations, il nous semble important de privilégier certains emplacements plutôt que d'autres :

- Entre les départements GE, SGM et IF, nous avons pu observer, d'après un référencement effectué à 14h30, la présence de 24 vélos accrochés tant bien que mal sur les différents dispositifs présents (poteaux, arbres...). Etant donné que cela concerne trois départements (environ 900 personnes), l'installation de 15 supports (60%) est justifiée. De plus, il est à noter que ce parking se situerait au cœur du second cycle (cursus ingénieur) dont la proportion d'étudiants utilisant le vélo est la plus forte.
- Le remplacement du parking entre la piscine et GCU nous semble approprié considérant sa position centrale et stratégique sur le campus. Nous proposons 10 supports (40%) pour ce lieu.

SOLUTION RETENUE



Toutefois, cette étude n'est pas achevée. Nous comptons solliciter de nouveau l'avis des étudiants pour affiner notre sélection des emplacements. En outre, si le coût unitaire est revu à la baisse au fil de nos recherches, nous envisageons d'augmenter le nombre des emplacements à construire. Le fait de concentrer les travaux sur deux sites permettra sans doute d'ajouter quelques emplacements supplémentaires (l'aménagement du sol n'étant fait qu'une seule fois).

Notre rôle sera donc de suivre l'évolution du projet dans le temps, d'accompagner les décideurs pour réfléchir avec eux les décisions à prendre afin que les remplacements et/ou installation se fassent de la manière la plus efficace possible.

Conclusion

Le but du projet est avant tout de promouvoir une action plus durable sur le campus. Dans cette optique et en réponse à une étude réalisée auprès des étudiants, nous avons décidé d'orienter notre démarche autour du développement des parkings vélos sur l'ensemble du campus. L'étude a mis en évidence un net manque de places de qualité satisfaisante pour garer les vélos devant les différents bâtiments.

Nous souhaitons donc engager une action de rénovation et d'extension du parc vélo existant. Ce travail est mené conjointement avec la direction de l'école. Nous mettrons ensemble en place un plan de rénovation sur plusieurs années. L'établissement de ce plan est réalisé dans le cadre de notre étude.

Une victoire à ce concours permettra donc de développer le projet déjà entamé par la direction et de répondre à la demande étudiante tout en rendant le campus plus durable. Seule une victoire au concours peut permettre d'amorcer la dynamique de rénovation et d'asseoir notre notoriété auprès de l'administration dans le suivi de rénovation des prochaines années.