

# Plan de mobilité de l'Université



## Tome II

### Enquête mobilités du personnel

Novembre 2024





Une quarantaine de questions se répartissent autour de cinq thèmes :

- le profil de la personne enquêtée ;
- ses habitudes de travail (télétravail, rythmes quotidiens et hebdomadaires) ;
- la caractérisation de ses déplacements domicile – travail ;
- la caractérisation de ses déplacements professionnels ;
- ses mobilités de demain et notamment, ses ressentis concernant sa mobilité actuelle, ses souhaits de changer de modes de déplacements et ses souhaits généraux en matière de mobilité.

### ❖ Collecte des données

L'envoi des questionnaires et la collecte des réponses a été réalisée en ligne entre le 29 avril et le 12 juin 2024.

4638 questionnaires ont été diffusés et 1872 ont été recueillis, soit un taux de réponses global de 40,1 %.

Cependant une partie des questionnaires concernent les réponses des personnels des sites territoriaux et est analysé par Ekodev pour une présentation en 2025.

Certains répondants ont également fourni des questionnaires fragmentaires, voire vides, ce qui a nécessité un pré-tri avant traitement des données.

En final, 1497 réponses sont exploitables pour l'ensemble des sites clermontois<sup>2</sup>. Soit un taux de réponses exploitables de 32,3 %, ce qui constitue un bon résultat pour ce type d'enquête. Il est meilleur de 5 points (27,2 %) par rapport à l'enquête de 2017 ce qui montre un intérêt du personnel de l'Université pour cette thématique.

---

permettent pas de comparaisons à long terme. Seuls les résultats de de l'enquête de 2017 seront comparés.

<sup>2</sup> Toutes les questions ne sont pas toujours renseignées ce qui expliquera la variation des effectifs présentés au fil de l'analyse

## ❖ **Traitement des données**

Les réponses collectées ont été analysées dans le logiciel Sphinx, spécialisé dans le traitement des enquêtes et permettant de générer des tableaux, des graphiques statistiques, de croiser des différentes données, et de traiter les réponses ouvertes.

## **II – Profil des enquêtés**

Quelques données de cadrage permettent de cerner et d'expliquer le profil des enquêtés.

61 % des sondées sont des femmes (et 39 % des hommes). Il s'agit d'une proportion classique dans les enquêtes, car les femmes répondent davantage en général. Cela est renforcé par la typologie de la population universitaire avec une majorité féminine. Pour mémoire la proportion en 2017 était comparable (Femmes 56,4 %, hommes 36,4 %).

La proportion entre BIATSS (Bibliothécaires, ingénieurs, administratifs, techniciens, personnels sociaux et de santé) et enseignants, enseignants-chercheurs, chercheurs et doctorants, est respectivement de 62,1 % et 37,9 %. Cette proportion est également classique, les personnels BIATSS répondant en général mieux aux enquêtes que la seconde catégorie. Lors de l'enquête de 2017, la portion était quasi identique (60 % et 40 %).

73,7 % des répondant.es sont titulaires ou en CDI, et 64,2 % sont propriétaires de leur logement.

Ces proportions sont intéressantes, car auprès de personnels titulaires et propriétaires, moins voué à des mouvements professionnels, une politique de mobilité durable tendra s'inscrire dans le temps.

## **III – Habitudes de travail**

Un certain nombre d'habitudes de travail vont influencer sur la mobilité.

Par exemple la mobilité est sensible à la fréquentation des parkings, les encombrements au voisinage des sites à certaines heures de la journée

## ➤ Site principal de travail

Site principal de travail	2017	2024
Cézeaux	45,3	46,1
Carnot	13,8	13,7
Dunant	13	12,2
Présidence villa Morand, MSH, IADT	6,6	6,9
Gergovia (Lettres)	5,5	5,6
Rotonde	3,3	3,9
Chamalières	3,9	3,0
Miterrand (Droit)	3	2,9
Jaude	2,1	2,7
Estaing	2	2,0
Présidence villa Blatin	1,5	0,9
TOTAL CIT.	100	100

**Figure 2 : Site de travail principal**

La répartition des répondant.es (figure 2) entre les sites a peu évolué entre 2017 et 2024. Les Cézeaux représentent presque la moitié des répondants. On notera le poids relativement faible du site Dunant, avec de surcroît une part en baisse en 2024 par rapport à 2017. Les sites du centre-ville, nombreux mais assez proches les uns des autres pèsent au global pour un tiers des réponses à l'enquête. La majorité des déplacements pendulaires se font donc sur le site d'Aubière et au centre de Clermont-Ferrand.

## IV – Rythmes de travail

Les rythmes de travail et la mobilité sont étroitement liés, l'un générant l'autre et réciproquement.

➤ **Télétravail**

Télétravail régulier	Nb. cit.	Fréq.
Non	800	53,5%
Oui	695	46,5%
TOTAL CIT.	1495	100%

**Figure 3 : Part des agent.es télétravailleurs.euses**

Près de la moitié des agent.es effectuent une partie de leur service en télétravail (figure 3).

Catégories de personnels	BIATSS (Bibliothécaires, Ingénieur·ses, Administratif·ves, Technicien·nes, personnels sociaux et de santé)	Enseignant·es, Enseignant·es-chercheur·ses, Chercheur·ses, Doctorant·es
Télétravail régulier		
Non	45,8	66,1
Oui	54,2	33,9
TOTAL	100	100

**Figure 4 : Part des agent.es télétravailleurs.euses par catégories de personnels**

Cependant, comme le montre la figure 4, ce constat est à modérer, car de nombreux enseignant.es-chercheurs.euses se considèrent en télétravail, lorsqu'ils restent travailler à domicile.

Cette part importante est tout de même intéressante car elle génère de la non mobilité.

➤ **Quotité de temps de travail**

Quotité de temps de travail	Nb. cit.	Fréq.
50%	37	2,5%
80%	96	6,4%
Autre	28	1,9%
Temps complet	1334	89,2%
TOTAL CIT.	1495	100%

**Figure 5 : quotité de temps de travail des agent.es**

89,2% des agent.es enquêté.es (figure 5) travaillent à temps complet, (ils étaient 86,2% en 2018), 6,4 % à 80% (8,2% en 2018) et 2,5 % à 50% (2,7% en 2018). Il existe d'autres quotités, notamment à 90% et 70%, pour 1,9 % des agents (2,9% en 2018).

La proportion de temps partiel n'évolue pas de manière significative par rapport à l'enquête de 2018, même si l'on note au global un léger recul du temps partiel parmi les répondant.es.

Les agentes à temps partiel sont majoritairement des femmes (figure 6) ; la garde des enfants, notamment les mercredis est l'explication principale de cette répartition. Cette proportion n'évolue pas de manière significative par rapport à l'enquête de 2017 (figure 7).

Quotité de travail	50%	80%	Autre	Temps complet
Sexe				
Un homme	43,2%	16,7%	28,6%	40,5%
Une femme	56,8%	82,3%	71,4%	58,9%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

**Figure 6 : quotité de temps de travail des agent.es par sexe 2024**

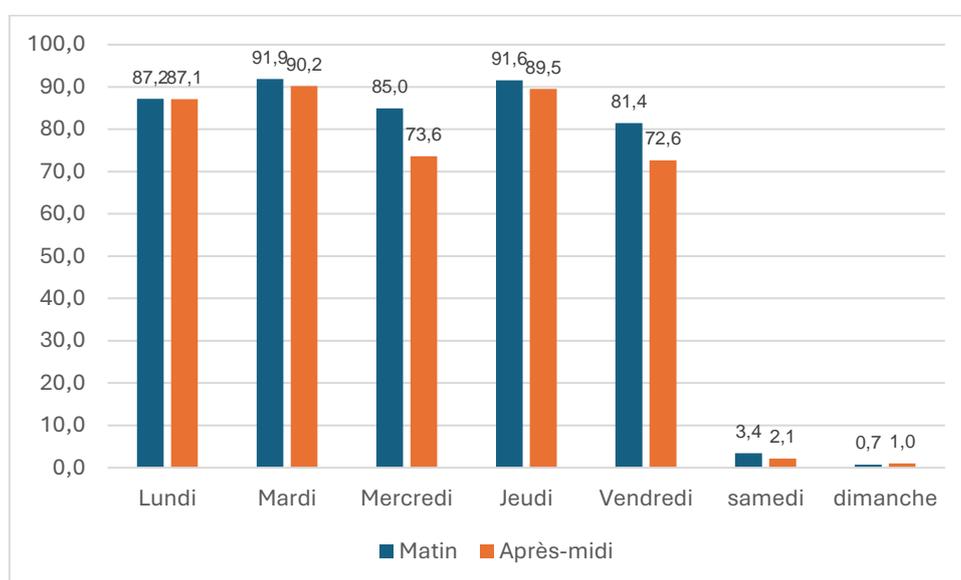
Quotité de travail	50%	80%	Autre	Temps complet
Sexe				
Un homme	42,4%	15,0%	25,0%	41,9%
Une femme	57,6%	85,0%	75,0%	58,1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

**Figure 7 : quotité de temps de travail des agent.es par sexe 2018**

### ➤ Jours travaillés

Les résultats de l'enquête montrent des tendances assez nettes dans la répartition des jours travaillés (figure 8). Avec des chiffres autour de 90 %, les mardi et jeudi sont les jours les plus travaillés que ce soit le matin ou l'après-midi. Le lundi arrive en troisième position avec 87 %.

Le mercredi et le vendredi présentent de légères inflexions dues aux temps partiels ou aux aménagements des horaires de travail. Le mercredi et le vendredi après-midi sont les demi-journées les moins travaillées. Ces adaptations par demi-journées vont tout de même nécessiter un aller et retour chaque jour et seront donc peu sensibles en termes de réduction de la mobilité



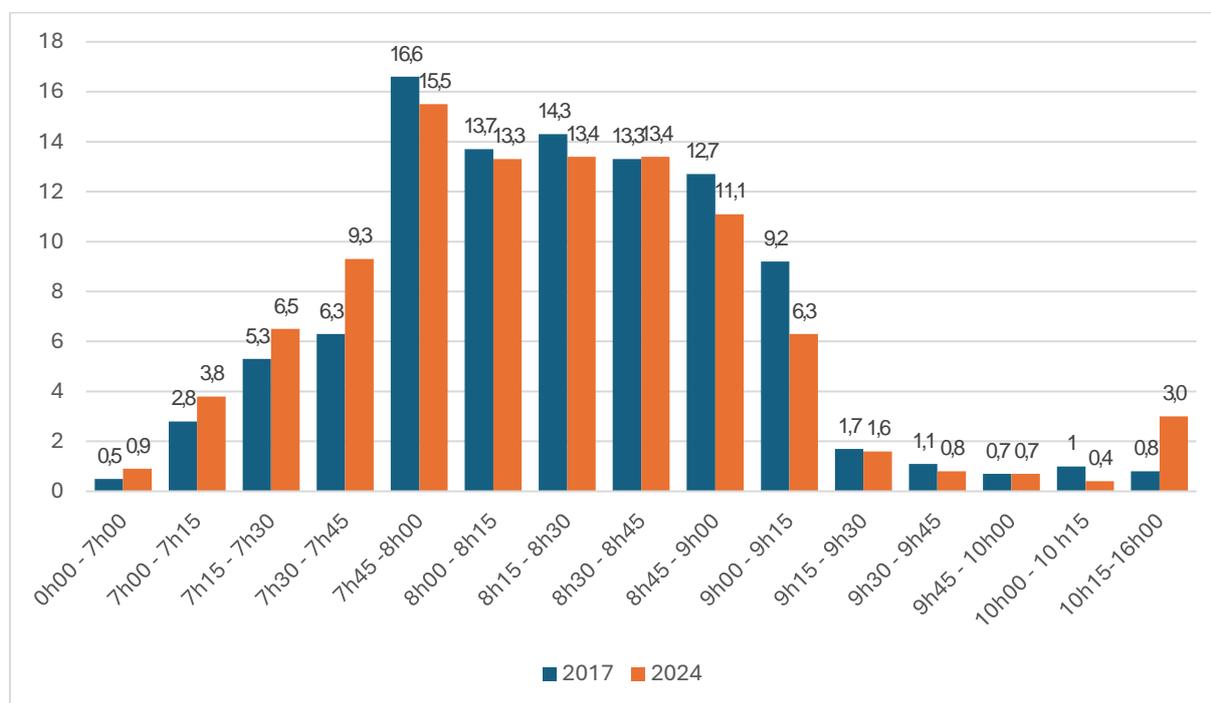
**Figure 8 : Jours travaillés par demi-journées**

### ➤ Heure d'arrivée sur le lieu de travail

La plupart des agent.es débutent leur journée de travail entre 7 h 45 et 9 h 15, avec un pic entre 7 h 45 et 8 h (figure 9).

Depuis l'enquête de 2017, on remarque une augmentation des arrivées dans les intervalles de temps 7 h 00 – 7 h 45, et 8h30 – 8h45. Cette évolution est le résultat de la politique de l'Université, visant à décaler les horaires de travail et de cours selon les sites, mais aussi probablement à un changement des habitudes des salarié.es visant à éviter les périodes d'engorgement des réseaux. C'est un résultat intéressant dans la mesure où il contribue à limiter

les effets de saturation des réseaux de transports collectifs et les réseaux routiers.



**Figure 9 : Heure d'arrivée sur le lieu de travail, évolution 2017 - 2024**

### ➤ Horaires de départ sur le lieu de travail

Les principales vagues de départ s'étalent de 16 h à 18 h 30 (figure 10). Une première phase de 16 h à 17 h 15 fait alterner des pics et des creux relatifs. Là encore, c'est probablement le résultat de la politique de l'Université visant à décaler les horaires de travail et de cours selon les sites. Une seconde phase, de 17 h 15 à 18 h 30 montre un volume de départ important mais régulier. Après 18 h 30, le volume décroît de manière régulière jusque vers 20 h 00. Comme pour les horaires du matin on note un décalage entre l'enquête de 2017 et celle de 2024 ; en 2024, une partie des salarié.es tend à partir plus tôt (16h00 – 16h30) ou plus tard (18h00 – 18h30). Là encore cela s'explique par des stratégies individuelles d'évitement des périodes d'engorgements des réseaux de transport.

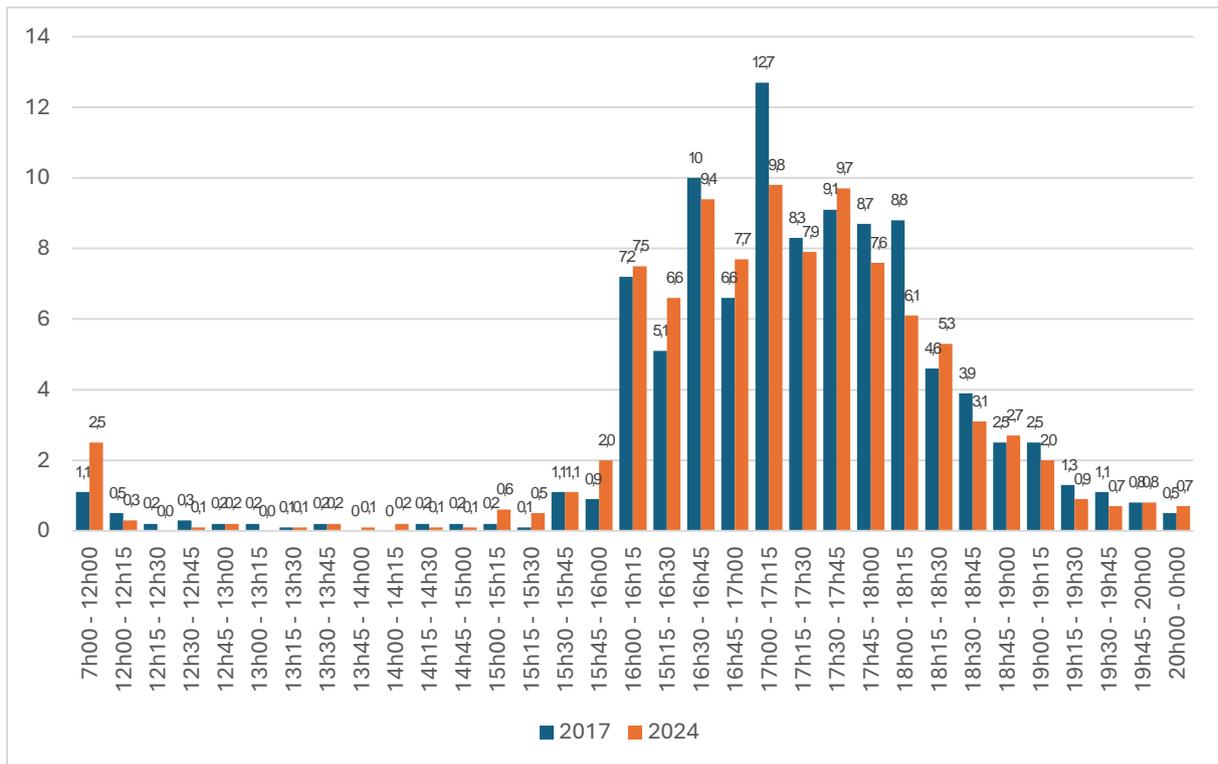


Figure 10 : Heure de départ du lieu de travail, évolution 2017 - 2024

## V – Déplacements domicile - travail

### ➤ Distance domicile - travail

Le personnel de l’UCA réside à proximité de son lieu de travail (figure 11). En effet, plus d’un tiers se situe à moins de 5 kilomètres et un quart entre 5 et 15 kilomètres. 16 % habitent entre 15 et 25 kilomètres, 13, 6 % entre 25 et 50 kilomètres et 4,6 entre 50 et 100 kilomètres. 1,8 % parcourent des distances supérieures à 100 kilomètres. Il doit s’agir probablement plutôt de déplacements hebdomadaires que quotidiens.

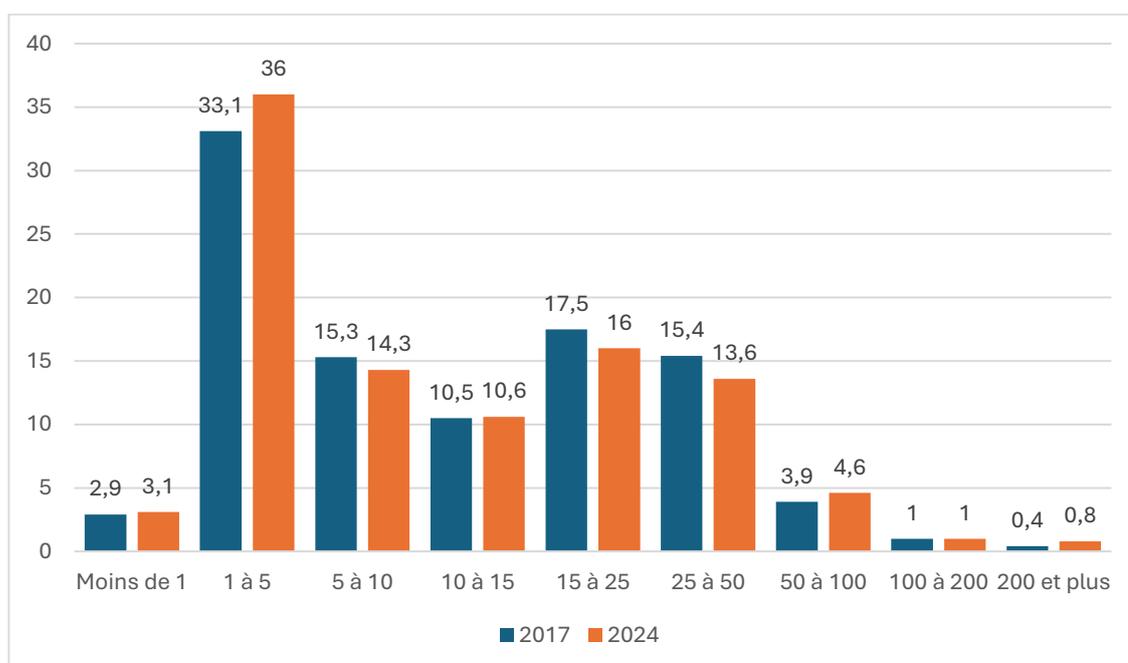
Ces résultats sont globalement conformes à ceux obtenus lors de l’enquête de 2017. On constate toutefois une augmentation de la part des salariés résidant entre 1 et 5 kilomètres de son lieu de travail, qui passe de 33,1 à 36 %. Ce « recentrage » dans un cercle plus proche du lieu de travail semble être la conjonction de plusieurs phénomènes, comme la présence de contractuel.les qui constitue une population plus volatile et qui loue plutôt

qu'elle n'achète. Peut s'ajouter un repli de certaines catégories de personnel vers le centre de l'agglomération afin d'éviter de la mobilité.

La couronne périurbaine entre 5 et 50 kilomètres baisse montrant une régression de l'éloignement de la population universitaire, dans un contexte où les temps de parcours et les coûts augmentent.

A l'opposé, la part des salarié.es habitant au-delà de 50 kilomètres du lieu de travail passe de 4,4 % à 5,8 %. Une faible part effectue donc de longs trajets, probablement en raison d'emplois universitaires spécifiques, difficiles à trouver hors de la métropole clermontoise.

Pour la tranche au-delà de 200 kilomètres, Il doit s'agir probablement plutôt de déplacements hebdomadaires que quotidiens.

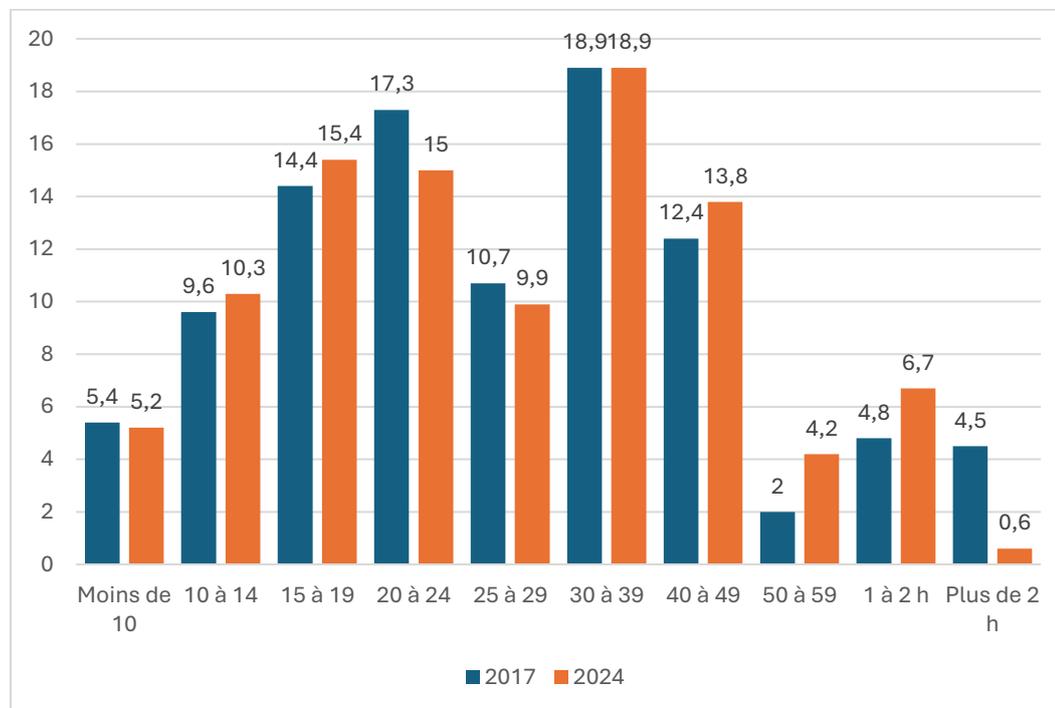


**Figure 11 : Distance entre le domicile et le lieu de travail évolution 2017 – 2024**

### ➤ Temps de trajet domicile - travail

Le temps moyen de déplacement domicile-travail (soit un trajet) est de 35 minutes pour l'ensemble du personnel (il était de 26 minutes lors de l'enquête de 2017) (Figure 12). D'une manière générale les temps de parcours sont le corollaire de la distribution des lieux de résidence. La part déplacements courts de 10 à 14 et de 15 à 19 minutes augmentent entre 2017 et 2024 notamment en raison des travaux sur l'agglomération clermontoise. La figure

11 montrait l'augmentation en kilomètres des longs parcours (supérieurs à 40 mn). On notera que 45,9 % des salarié.es de l'UCA réalisent des trajets inférieurs à 25 minutes. Ils étaient 46,7 % en 2017.



**Figure 12 : Temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail  
Evolution 2017 - 2024**

➤ **Coût mensuel de trajet domicile - travail**

Evaluer le coût mensuel de ses déplacements consiste en un exercice difficile.

Le tableau croisé figure 13 présente les résultats par mode et par tranche de coût. Les usagers.ères des transports collectifs (train et transports urbains, cars interurbains) évaluent correctement ces coûts, car ils payent la plupart du temps un abonnement mensuel dont le prix est connu.

Les cyclistes déclarent pour un tiers d'entre eux, que le vélo ne coûte rien. Pour les autres des coûts très bas peuvent inclure des pièces d'usure (pneus) ou des équipements (gilets, éclairage...) et pour les vélos à assistance électrique des coûts de chargement des batteries. Dans les tranches les plus élevées (au-delà de 100 €),

on peut supposer que les enquêté.es ont inclus des coûts d'acquisition et d'amortissement.

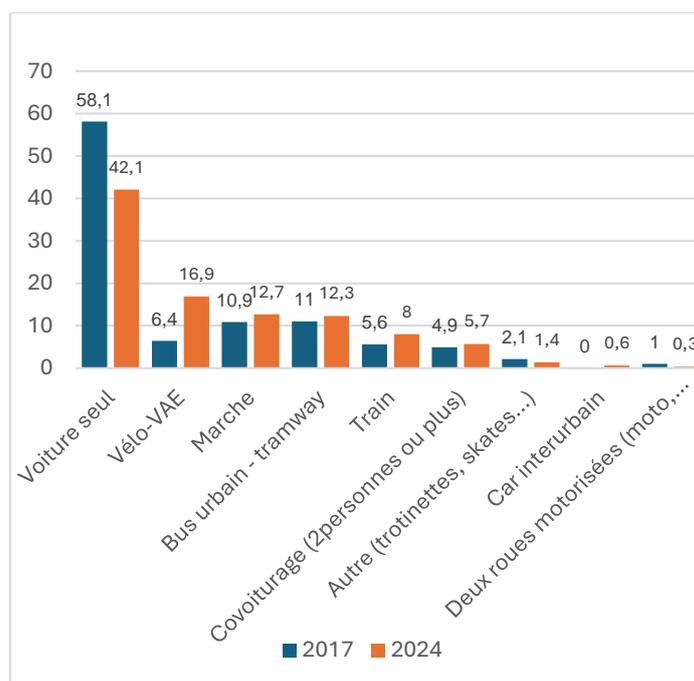
Il en est de même pour les piéton.nes, dont certains divisent le coût d'acquisition d'une paire de chaussures par le temps pendant lequel ils/elles l'utilisent. Cependant la plupart (82,8 %) déclarent que la marche ne coûte rien.

Ce sont les utilisateurs.trices de la voiture qui montrent la plus grande méconnaissance des coûts qui paraissent le plus souvent sous-estimés car ils sont assimilés au seul prix du carburant.

Mode de transport Montant mensuel en €	Autre	Car interurbain (Transdôme, ...)	Co-voiturage (2 personnes et plus)	Deux-roues motorisés (moto, scooter, ...)	Marche à pied	Train	Transports en commun urbains	Trotinette électrique	Voiture (seul.e)	Vélo ou vélo à assistance électrique
0	9,1	0	0	0	82,8	0,9	2,9	25,0	0,2	33,2
De 0,1 à 15	18,2	0	2,6	0	7,5	1,8	12,3	25,0	4,1	24,1
De 15 à 30	0	12,5	9,0	0	2,3	3,6	13,5	12,5	2,8	13,8
De 30 à 50	9,1	12,5	7,7	0	3,4	13,6	31,6	12,5	6,9	9,9
De 50 à 100	18,2	37,5	17,9	50	0,6	30,9	31,6	12,5	23,7	6,5
De 100 à 200	27,3	25,0	30,8	50	0,0	31,8	3,5	0	30,2	1,7
De 200 à 500	0,0	12,5	21,8	0	0,6	15,5	1,2	0	16,9	1,3
500 et plus	0,0	0,0	1,3	0	0,0	0,9	0,0	0	2,1	0,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

**Figure 13 : Coût mensuel par mode de transport (en euros)**

➤ **Mode de transport principal pour les trajets domicile – travail**



**Figure 14 : Mode de transport principal pour les trajets domicile – travail**

**Evolution 2017 - 2024**

La voiture prédomine avec 42,1 % des parts modales des déplacements domicile – travail (figure 14). Cette part est en net recul par rapport à l'enquête de 2017 où elle représentait 58,1 %.

Cette évolution très marquée est le fruit de la conjonction de différents facteurs :

- tout d'abord une tendance générale au report modal vers des modes alternatifs à la voiture dans les métropoles françaises pour des raisons de coût de la voiture et du désir des beaucoup de français.es de réaliser des mobilités plus actives et plus vertueuses
- des facteurs locaux liés aux travaux dans Clermont-Ferrand et une modification des aménagements moins favorables à la voiture

A contrario, tous les autres modes des déplacements gagnent des parts modales.

La progression la plus marquée se fait au profit du vélo (6,4 à 16,9 %) suivi par la marche (10,9 à 12,7 %), les transports urbains (11 à 12,3 %), le train (5,6 à 8 %), et le covoiturage (4,9 à 5,7 %).

Cependant, il faut nuancer ce propos, dans la mesure où les comportements des usagers.ères varient selon les sites. Le tableau croisé figure 15 montre ces différences.

On note ainsi une surreprésentation de la voiture sur les sites périphériques (Cézeaux, INSPE).

L'usage de ce mode atteint plus de 50 % sur le site Dunant qui est le plus utilisateur de la voiture en autosolisme, alors qu'il est relativement bien desservi par les transports urbains et accessible à pied et en vélo.

Sur les sites du centre-ville les modes actifs (vélos-marche) et les transports collectifs (train, transports urbains) représentent les deux tiers des déplacements alors que la voiture en autosolisme n'en occupe plus qu'un tiers. Ces tendances montrent le travail à réaliser sur les sites périphériques à la fois pour améliorer les possibilités d'alternatives à l'autosolisme et pour convaincre les salariés de ces sites de changer leurs habitudes

Mode de transport principal Site de Travail	Autre (trotinette, skate...)	Car interurbain (Transdôme, ...)	Co-voiturage (2 personnes et plus)	Deux-roues motorisés (moto, scooter, ...)	Marche à pied	Train	Transports en commun urbain	Voiture (seul.e)	Vélo ou vélo à assistance électrique	TOTAL
Carnot	0,5	1	5,2	0	20,4	17,8	17,8	27,7	9,4	100
Chamalières	7,5	0	5,0	0,0	12,5	12,5	2,5	45,0	15,0	100
Cézeaux	1,4	0	5,6	0,5	8,3	5,5	11,0	48,0	19,7	100
Dunant	0,6	1,2	5,6	0	12,4	2,5	8,7	50,9	18,0	100
Estaing	0	0	7,1	0	10,7	14,3	10,7	28,6	28,6	100
Gergovia (Lettres)	0	1,3	3,9	1,3	14,3	16,9	13,0	36,4	13,0	100
Jaude	2,9	0	8,6	0	11,4	2,9	31,4	34,3	8,6	100
Mitterrand (Droit)	2,6	2,6	5,3	0	26,3	0	7,9	39,5	15,8	100
Présidence villa Blatin	7,1	0	0	0	21,4	0	14,3	21,4	35,7	100
Présidence villa Morand, MSH, IADT	1	0	8,3	0	17,7	11,5	13,5	35,4	12,5	100
Rotonde	1,8	3,6	5,4	0	16,1	5,4	17,9	33,9	16,1	100
TOTAL	1,4	0,6	5,7	0,3	12,7 %	8,0	12,4	42,1	16,9	100

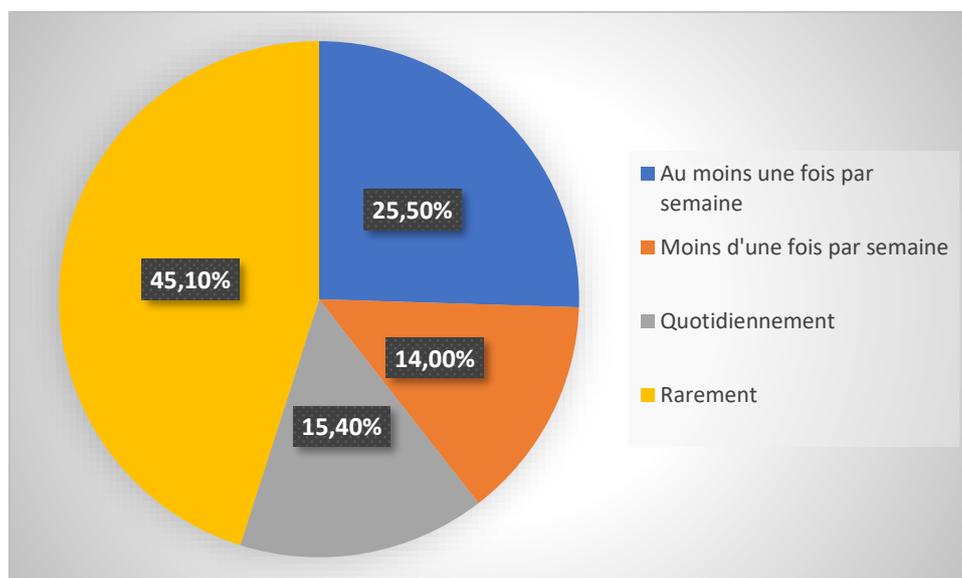
**Figure 15 : Mode de transport principal pour les trajets**

**Domicile – travail par site de travail**

➤ **Arrêts intermédiaires**

Une grosse moitié des salarié.es effectue des arrêts intermédiaires lors de ses trajets domicile – travail (figure 16). Il peut s’agir notamment de courses ou d’étapes pour déposer ou aller chercher les enfants. Cela illustre pour cette partie des salarié.es la complexité des déplacements domicile – travail du quotidien. A contrario, 45,1 % effectuent presque toujours des trajets directs. Cette frange est intéressante lorsqu’il

s'agit d'automobilistes, car elle constitue un potentiel de covoitureurs.euses. Ici ils représentent 31,4 % des personnes effectuant quasiment toujours un trajet direct.



**Figure 16 : Arrêts intermédiaires lors du déplacement domicile - travail**

## VI – Déplacements professionnels intersites

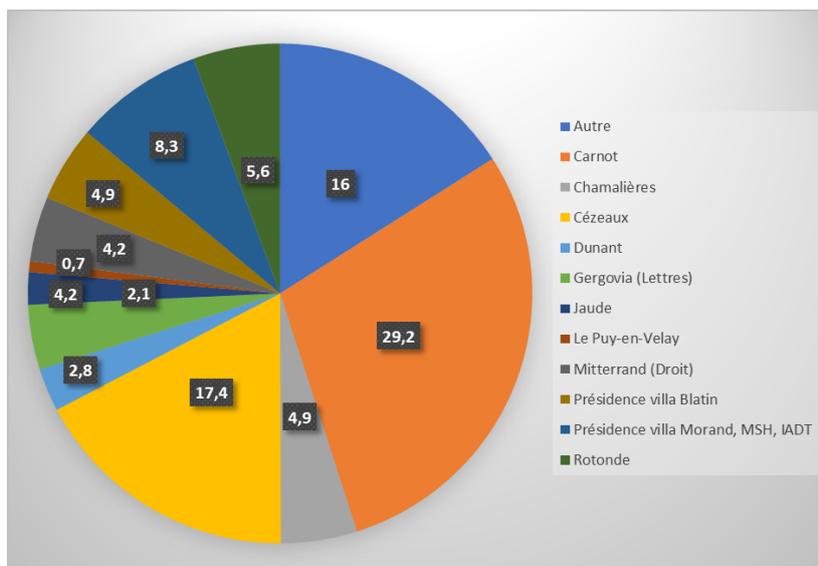
Les mouvements intersites étaient mal connus jusqu'à cette enquête.

Pour les principaux sites (figures 17 à 22), il a été observé la provenance du personnel universitaire depuis un autre site qui constitue son lieu de travail principal.

On notera pour chacun des graphiques l'importance du personnel en provenance des Cézeaux, qui s'explique à la fois par le nombre de salarié.es du site et la variété des formations et des services qui interagissent avec les autres sites.

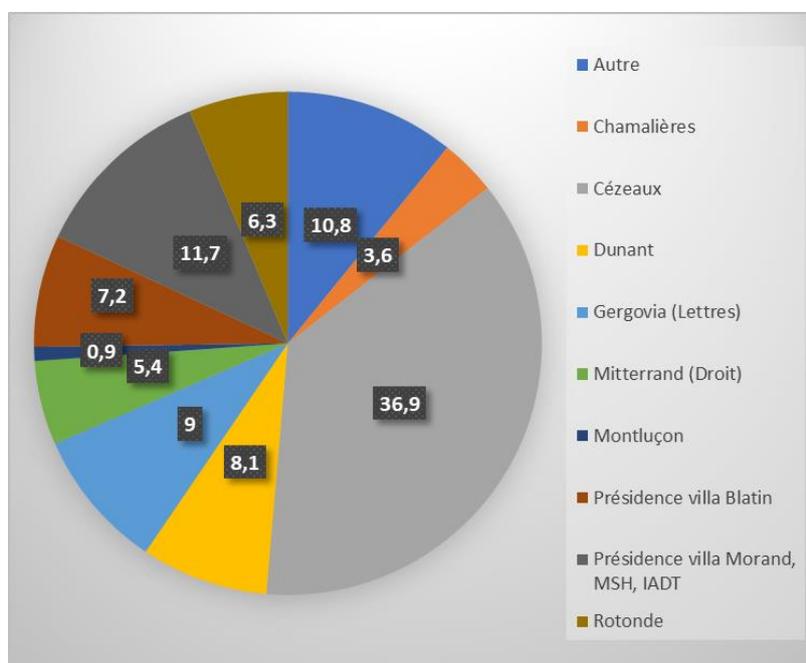
### ➤ Site Gergovia

Le site Gergovia (figure 17) est caractérisé par une provenance de salariés d'autres sites très variée. Dominent tout de même le site Carnot, ce qui s'explique aisément par le fait que de nombreuses formations réalisent des enseignements sur les deux sites.



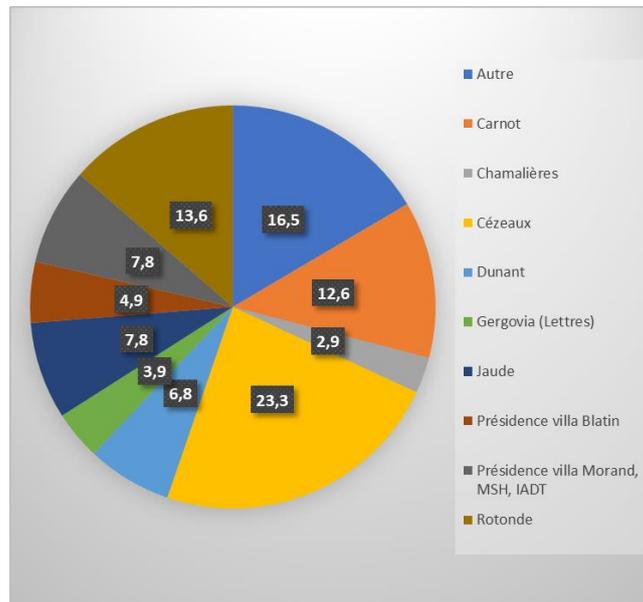
**Figure 17 : Provenance du personnel UCA fréquentant le site Gergovia à titre secondaire**

On retrouve une disposition aussi variée pour le site de Carnot (figure 18) avec une fréquentation venue de tous les sites, notamment en raison de la présence de nombreux services administratifs.



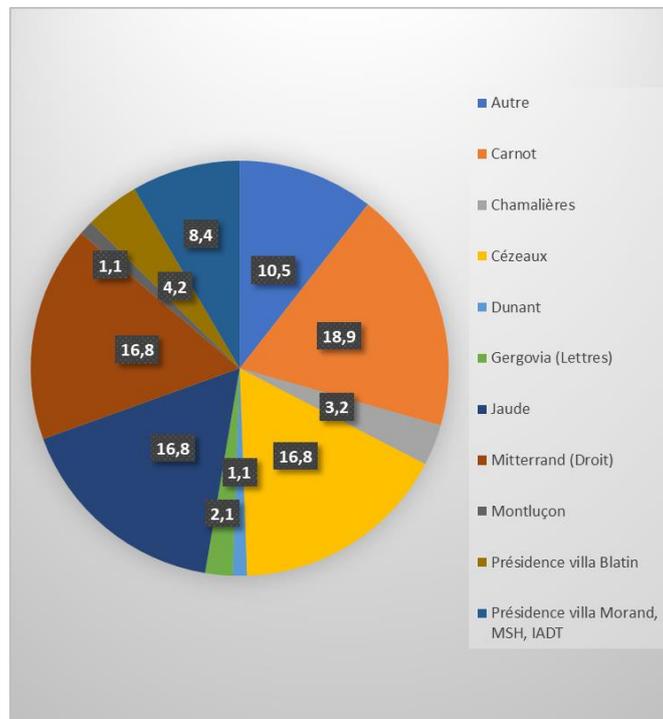
**Figure 18 : Provenance du personnel UCA fréquentant le site Carnot à titre secondaire**

Le site Mitterrand droit (figure 19) est caractérisé par ses relations particulières avec ceux de Dunant, de la Rotonde et de Jaude du fait des formations corrélées ;



**Figure 19 : Provenance du personnel UCA fréquentant le site**

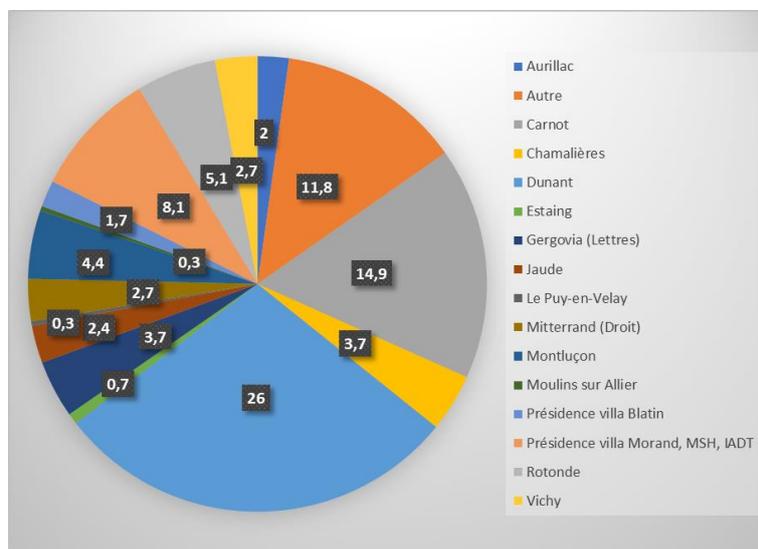
**Mitterrand droit à titre secondaire**



**Figure 19 : Provenance du personnel UCA fréquentant le site de la**

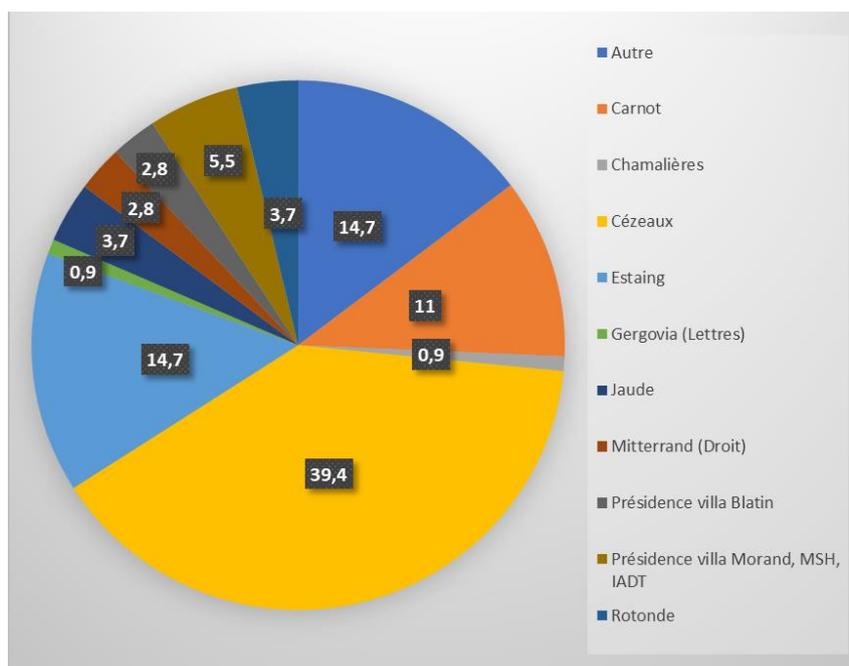
**Rotonde à titre secondaire**

Sur le site de la Rotonde (figure 20), Jaude, Mitterrand droit et Dunant apparaissent comme importants, avec les corrélations symétriques de celles vues sur le site Mitterrand à la figure 19.



**Figure 21 : Provenance du personnel UCA fréquentant le site des Cézeaux à titre secondaire**

Le site des Cézeaux (figure 21) est fortement corrélé à celui de Dunant, mais aussi quasiment à tous les autres sites y compris les sites territoriaux



**Figure 22 : Provenance du personnel UCA fréquentant le site Dunant à titre secondaire**

Le site Dunant (figure 22) est fortement corrélé aux Cézeaux, mais aussi à Estaing du fait de la spécialisation santé de ce site.

## VII - Déplacements professionnels à différentes échelles

Différentes échelles géographiques ont été considérées afin de mesurer l'importance des déplacements professionnels.

### ➤ Echelle de l'agglomération clermontoise

Une grosse moitié des salarié.es (figure 23) se déplacement rarement dans le cadre de son travail (16,8 % jamais, 9,2 % moins d'une fois par an et 29,5 % moins d'une fois par mois).

A l'opposé 13,3 % des salarié.es sont très mobiles effectuant des déplacements quotidiens, et le tiers restant plusieurs fois par semaine à plusieurs fois par mois.

A l'échelle de l'agglomération ces déplacements sont intéressants à traiter dans le cadre d'une politique de mobilité, car il existe un éventail important de possibilités alternatives à la voiture

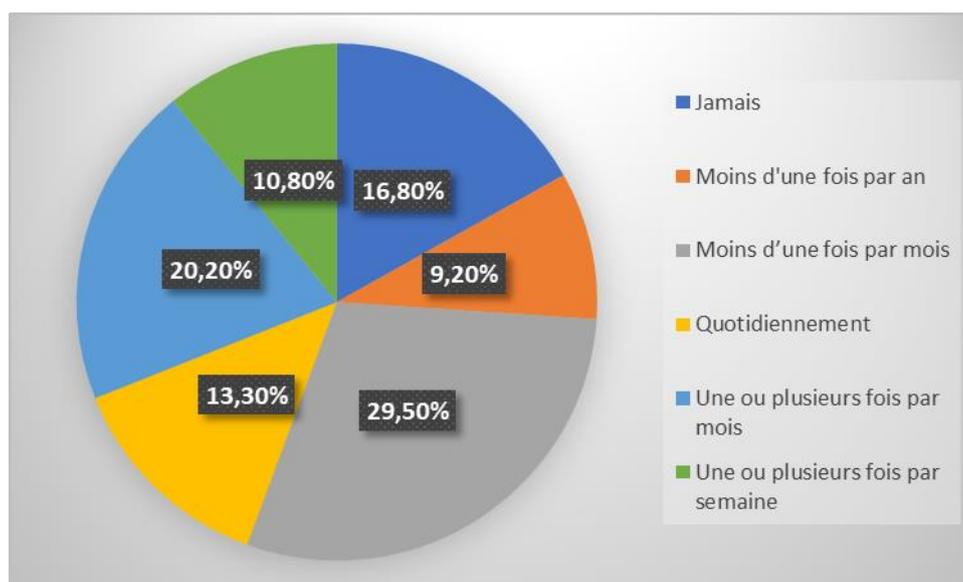
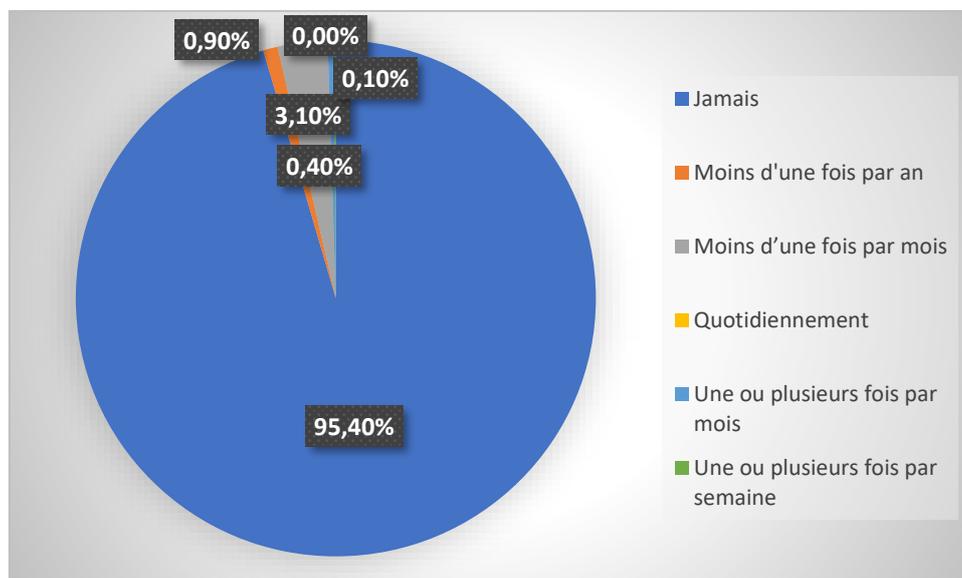


Figure 23 : Déplacements professionnels à l'échelle de l'agglomération clermontoise

### ➤ Echelle de l'Auvergne (sites UCA)

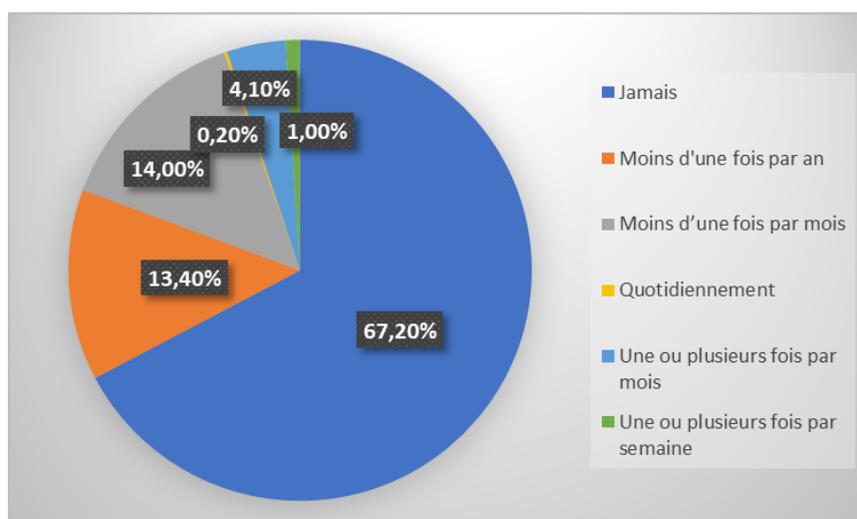
Une infime partie des salarié.es des sites clermontois (figure 24) se déplace vers les sites territoriaux (4,5 %).



**Figure 24 : Déplacements professionnels vers les sites territoriaux UCA**

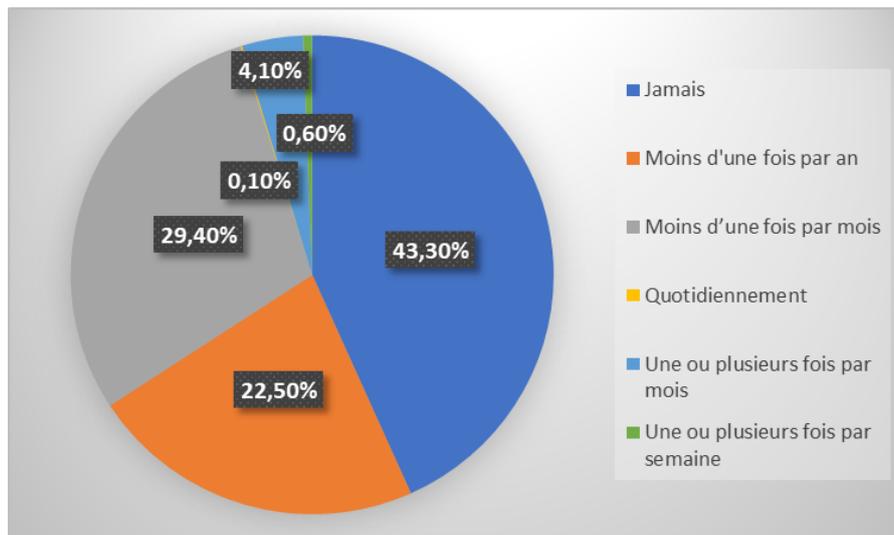
➤ **Echelle de l'Auvergne (hors sites UCA)**

Les deux tiers des salarié.es ne se déplacent jamais sur le territoire auvergnat (figure 25). Le tiers restant s'y rend régulièrement, sans que les fréquences soient très élevées (14 % moins d'une fois par mois, 13,4 % moins d'une fois par an). Celles et ceux qui se déplacent fréquemment (de quotidiennement à plusieurs fois par semaine) représentent un peu plus de 5 %.



**Figure 25 : Déplacements professionnels à l'échelle des 4 départements auvergnats**

➤ **Echelle française**

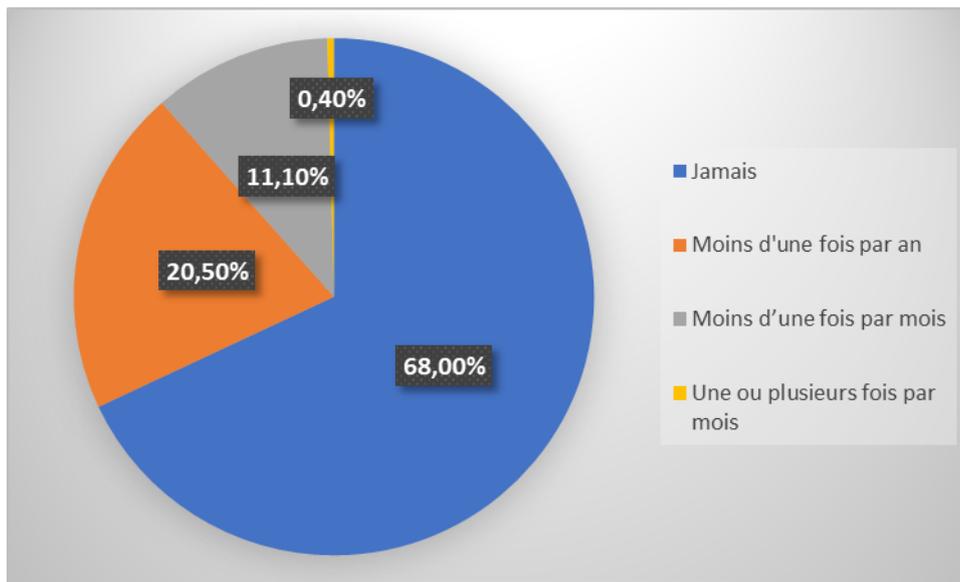


**Figure 26 : Déplacements professionnels à l'échelle française**

Même si 43,3% des salarié.es ne se déplacent jamais à l'échelle du territoire français, (figure 26) ce type de déplacement reste fréquent pour plus de l'autre moitié. En effet, les deux tiers des salarié.es ont l'occasion d'effectuer un voyage en France au moins une fois par an. Environ 5 % peuvent être qualifié.es de grands voyageurs et de grandes voyageuses plusieurs fois par mois à plusieurs fois par semaine.

A cette échelle de territoire, une politique incitative est nécessaire permettant de privilégier le covoiturage et surtout le train, à l'autosolisme et à l'avion

## ➤ Echelle internationale



**Figure 27 : Déplacements professionnels à l'échelle internationale**

68 % des personnels ne se déplacent jamais à l'échelle internationale et 20,5 % moins d'une fois par an (figure 27).

11,1 % des personnels se déplacent une à plusieurs fois par an. Les voyageur.euses très fréquent.es (une ou plusieurs fois par mois) sont rares et ne représentent que 0,4 %

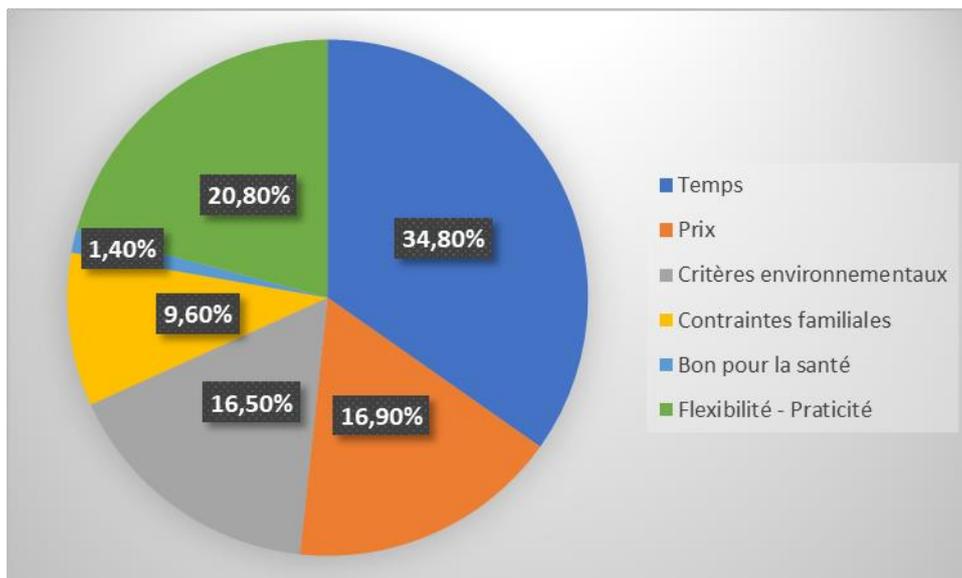
Ces résultats montrent que la politique de mobilité de l'UCA doit bien plus se focaliser sur des déplacements du quotidien ou à l'échelle nationale qu'à celle internationale.

## ➤ Utilisation des véhicules de service

83,9 % se déclarent susceptibles d'utiliser une voiture de service et 31,1 % un vélo à assistance électrique (VAE).

Si les salarié.es savent à 74,6 % comment réserver une voiture, elles et ils ne sont 37,7 % à le savoir pour un VAE.

Une des actions du plan de mobilité pourra donc être de délivrer une meilleure information concernant ces modalités de réservation



**Figure 28 : Choix du mode pour les déplacements professionnels**

Lorsqu'on demande ce qui préside aux choix des salarié.es pour leurs déplacements professionnels, c'est le temps qui constitue le critère numéro 1 (34,8 %). Dans cette optimisation, certain.es expliquent prendre en compte dans ce temps, la capacité à travailler pendant leurs trajets et donc choisir le train.

Les critères flexibilité et praticité (20,8 %) réunissent en fait des situations variées, comme par exemple la nécessité d'utiliser une voiture pour transporter du matériel, ou l'usage d'un véhicule pour se rendre sur des territoires où il n'existe pas d'alternative à la voiture. C'est aussi la possibilité de s'affranchir de contraintes horaires liés aux transports collectifs.

Avec 16,9 % des motifs, le prix est le troisième élément dans l'ordre d'importance. Les salarié.es sont pour certains sensibles à la dépense effectuée par leur composante de rattachement. C'est aussi une conséquence des règles édictées par l'UCA pour favoriser les déplacements les moins coûteux que les agent.es de l'UCA rappellent ici.

Les critères environnementaux arrivent en quatrième position des raisons du choix (16,5%). Ce critère apparaît maintenant non négligeable ; les agent.es expliquent se tourner vers des modes durables (vélo pour les courtes distances et train pour les plus longues) avec l'intention souvent évoquée d'abaisser son bilan carbone.

Bien qu'il s'agisse de déplacements professionnels, les contraintes familiales interfèrent pour 9,6 %, les salarié.es devant souvent terminer leur déplacement à une heure donnée pour aller par exemple chercher des enfants.

Enfin, 1,4 % des agent.es mentionne le bénéfice pour la santé lorsqu'ils choisissent par exemple le vélo ou la marche.

## **VIII - Pratiques modales spécifiques**

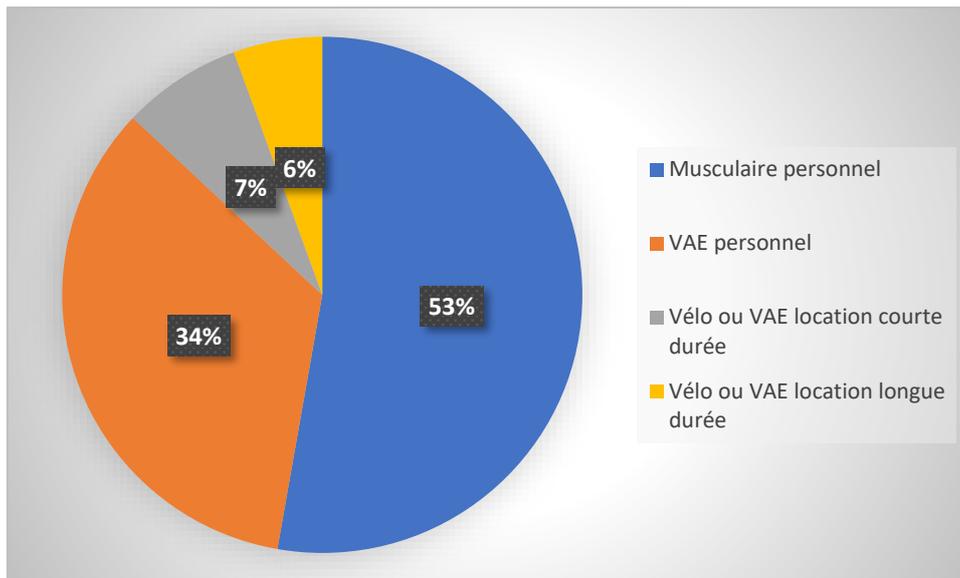
Selon les modes utilisés le pratique différent largement. Cette approche modale permet de saisir de manière détaillée les comportements des salarié.es de l'UCA et les problèmes qu'elles et ils rencontrent.

### **➤ Pratique du vélo**

- Type de vélo

Plus de la moitié des cyclistes de l'UCA utilise un vélo musculaire, ce qui est notable dans une agglomération comme Clermont-Fd, où les dénivelés sont importants (figure 29).

Un gros tiers utilise un VAE. Lors de l'enquête de 2017, beaucoup de salarié.es avaient exprimé les pentes comme facteur limitant à l'usage du vélo. On se rend compte ici que le développement des VAE a permis de s'affranchir de cette difficulté. La location de vélos (musculaire et électrique) en courte ou longue durée apparaît en 2024, alors qu'elle n'existait quasiment pas en 2017.



**Figure 29 : types de vélos utilisés**

- Difficultés dans la pratique du vélo

40,3 % des cyclistes déclarent rencontrer des difficultés dans leur pratique du vélo (figure 30).

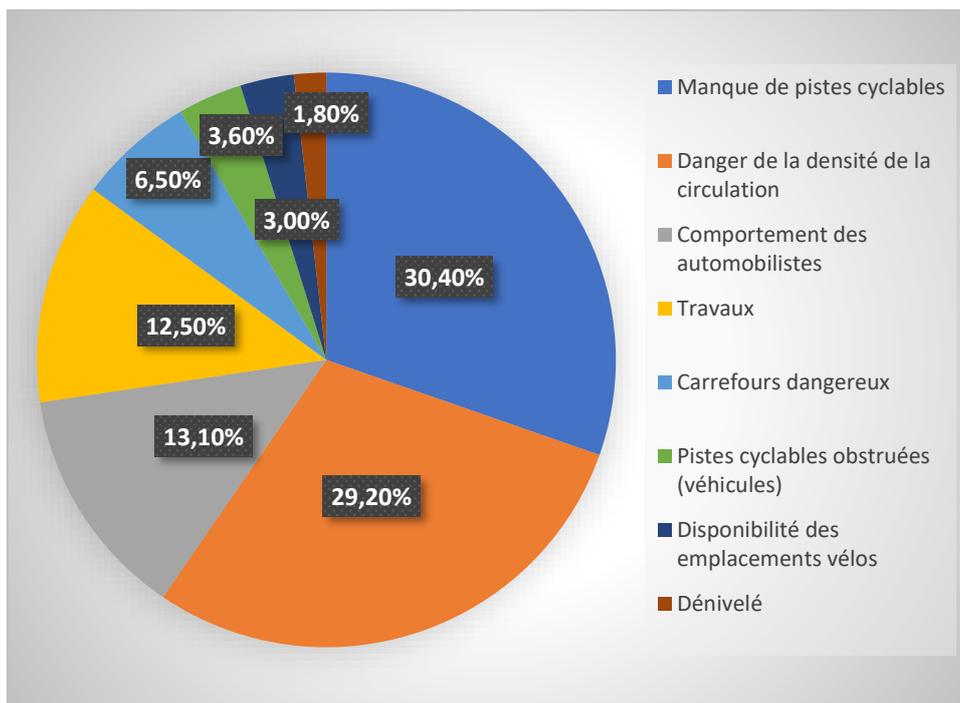
Les problèmes rencontrés sont très divers. Ils concernent l'infrastructure elle-même. En effet 30,4 % des cyclistes constatent un manque de pistes cyclables sur tout ou partie de leur itinéraire, avec souvent des remarques concernant des lacunes et des points durs à franchir, notamment des carrefours dangereux (6,5 %).

Le contexte de danger perçu est également lié à la circulation dense (29,2 %), et à un comportement jugé agressif de la part des automobilistes (13,1 %).

L'enquête intervenant dans un contexte de mutation forte de la mobilité à Clermont-Ferrand, les travaux sont également mentionnés comme un handicap (12,5 %).

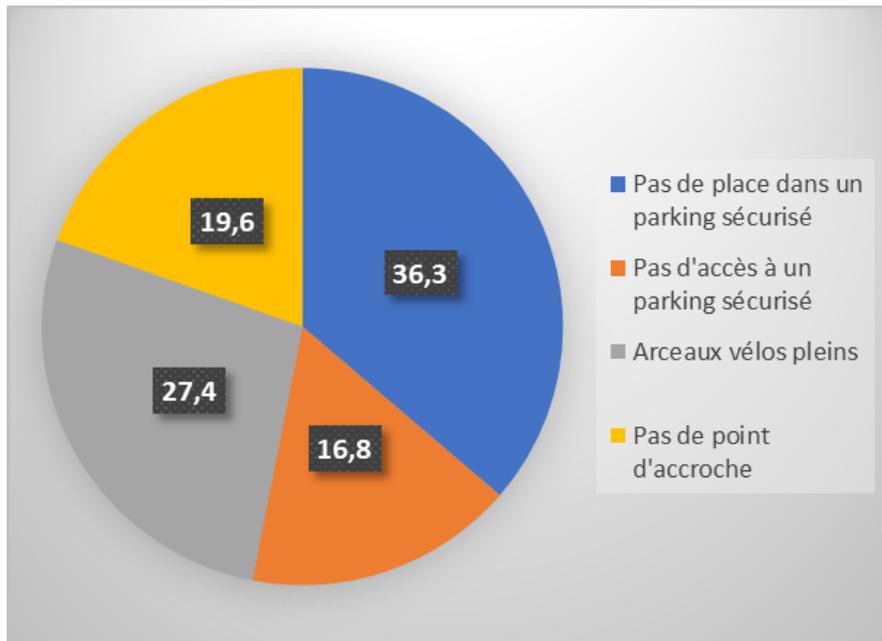
La fonctionnalité du système est pointée du doigt, avec des pistes cyclables obstruées par divers obstacles (véhicules en stationnement, poubelles, gravats..) (3,6 %), et des emplacements vélos saturés (3 %).

Mentionnons qu'1,8 % mentionne encore le dénivelé lié à la topographie clermontoise.



**Figure 30 : Difficultés dans la pratique du vélo**

Sur les campus (figure 31), ce sont surtout les endroits où laisser son vélo qui posent problème. Il manque des points d'accroche (19,6 %) et les arceaux présents sont souvent pleins (27,4 %). Les cyclistes souhaitent également des lieux sécurisés pour stationner leur vélo. 36,3 % décrivent des garages saturés, et 16,8 % l'absence d'accès ou l'absence de ce type d'équipement.



**Figure 31 : Difficultés sur les campus**

- Quelques chiffres complémentaires

Parmi les utilisateurs d'un vélo, d'un VAE ou d'une trottinette électrique, **57,9 %** ont fait une demande de forfait mobilité durable auprès de l'Université.

Parmi les salarié.es ayant souscrit un abonnement de service public de location de vélo longue durée (par exemple l'abonnement VAE avec le tarif Cvélo PDM), **73,7 %** se font partiellement rembourser leur titre de transport par l'Université.

#### ➤ **Marche**

85 % des piétons déclarent ne pas rencontrer de problèmes dans leurs déplacements. Pour les 15 % restant, les problèmes résident surtout dans l'incivisme des vélos et des trottinettes qui roulent sur les trottoirs ; les travaux dans Clermont sont également mentionnés car il est parfois difficile de cheminer à pied.

#### ➤ **Transports collectifs**

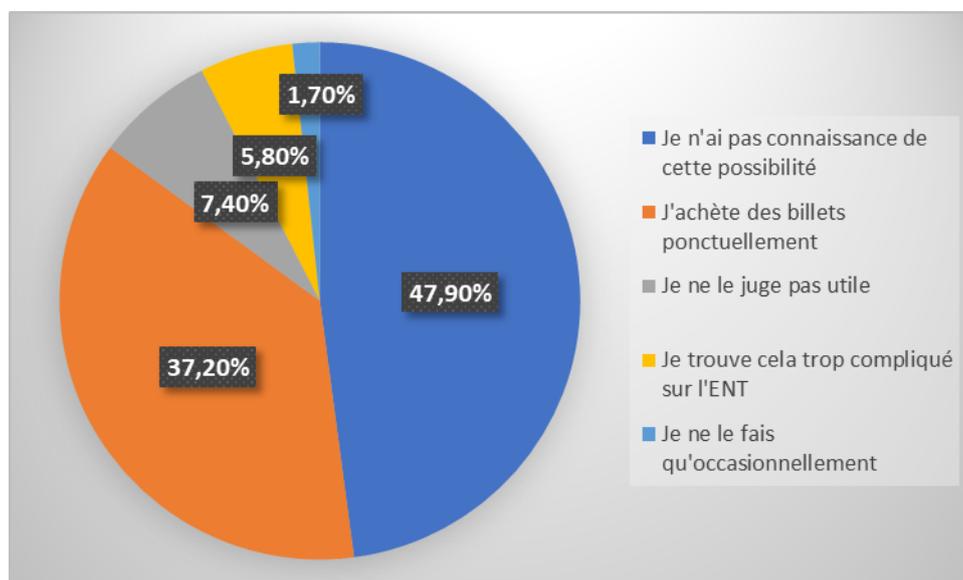
Les personnes qui utilisent les transports en commun se font rembourser leur titre de transport pour **60,7 %** d'entre-elles.

Le reste des salarié.es ne se fait pas rembourser pour diverses raisons (figure 32). 7,4 % achètent des billets à l'unité (7,4 %). Cela est souvent dû à une fréquence des déplacements relativement faibles ou trop irrégulières pour nécessiter un abonnement.

7,4 % ne le juge pas utile car les sommes à percevoir ne valent pas pour eux la peine de faire la démarche ; certains combinent les billets et les remboursements d'abonnement en ne faisant la démarche qu'occasionnellement (1,7 %).

Mais ce qui est le plus préoccupant c'est que presque la moitié (47,9 %) ignore cette possibilité, tandis que 5,8 % trouvent la démarche trop compliquée sur le site du Class de l'UCA.

Dans le cadre du plan de mobilité, il y aura donc à mettre en place à la fois une démarche de communication autour de ce dispositif, et une autre de simplification des modalités de remboursement.

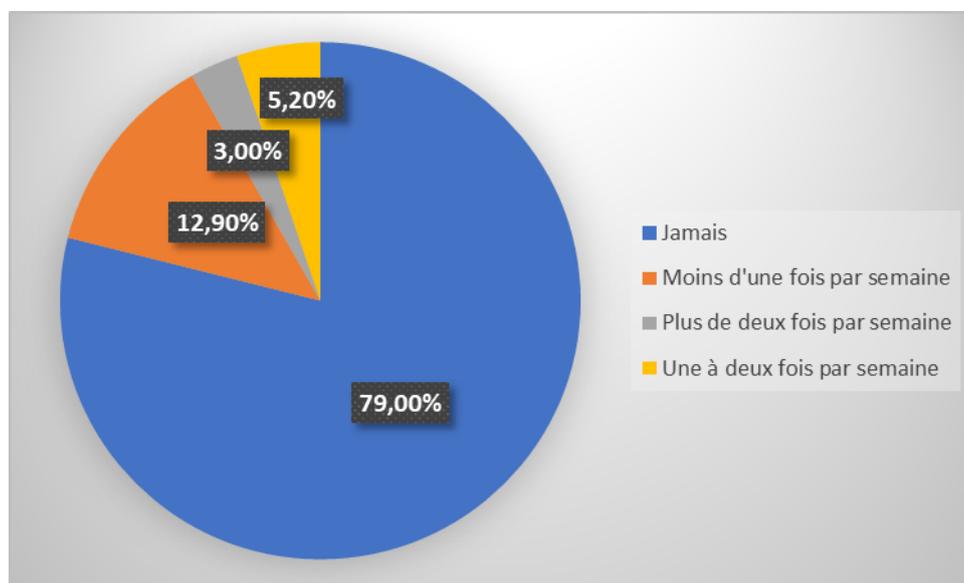


**Figure 32 : remboursement des abonnements de transport collectif**

## ➤ Véhicule personnel

- Difficultés de stationnement

Les difficultés de stationnement représentaient un sujet important lors de l'enquête de 2017. Le manque de places faisait l'objet de critiques nombreuses. Elles semblent aujourd'hui avoir bien diminué (figure 33) puisque 79 % des enquêtés déclarent ne jamais rencontrer de difficultés pour stationner (ils étaient 29,3 % en 2017). Cela est à corrélérer avec la baisse de la part de la voiture.



**Figure 33 : Difficultés de stationnement**

L'analyse de ces difficultés par site montre quelques disparités (figure 34).

Les problèmes que l'on peut qualifier de résiduels portent sur les parkings qui étaient décrits comme saturés lors de l'enquête de 2017 (Cézeaux, Dunant, Carnot).

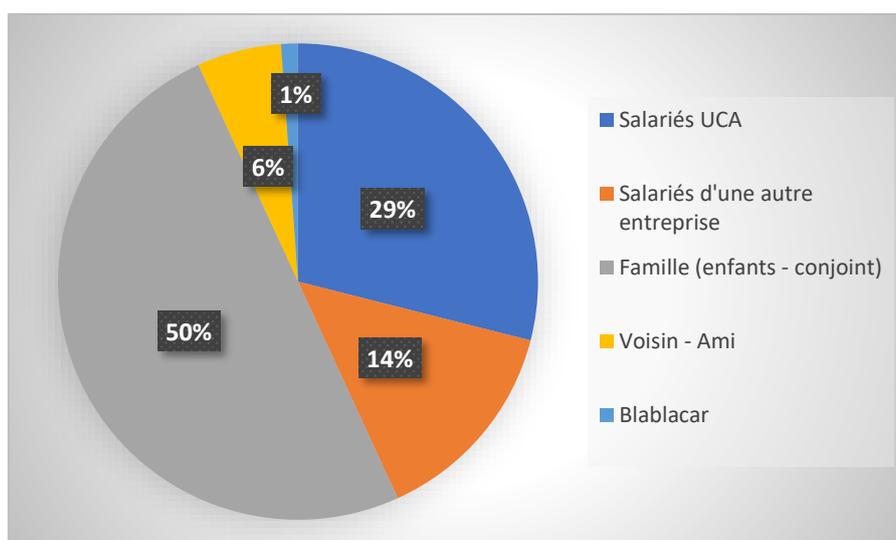
En 2024, ces phénomènes de saturation peuvent encore intervenir ponctuellement sur ces parkings, mais restent limités

Difficultés de stationnement	Jamais	Moins d'une fois par semaine	Plus de deux fois par semaine	Une à deux fois par semaine	TOTAL
Site de travail					
Carnot	72,5	9,8	9,8	7,8	100
Chamalières	94,4	5,6	0	0	100
Cézeaux	82,0	12,1	1,3	4,6	100
Dunant	72,0	19,5	2,4	6,1	100
Estaing	100	0	0	0	100
Gergovia (Lettres)	96,4	3,6	0	0	100
Jaude	50,0	25,0	8,3	16,7	100
Mitterrand (Droit)	86,7	13,3	0,0	0	100
Présidence villa Blatin	100	0,0	0	0	100
Présidence villa Morand, MSH, IADT	61,8	17,6	14,7	5,9	100
Rotonde	94,7	5,3	0	0	100

**Figure 34 : difficultés de stationnement sur les sites**

➤ **Covoiturage**

Le covoiturage des salarié.es relève essentiellement de pratiques de proximité (figure 35). Il s'agit soit d'un covoiturage familial (50 %), soit entre collègues (29 %). L'usage des plateformes de covoiturage reste très marginal (1 %).



**Figure 35 : Formes de covoiturages**

## IX – Regards sur ses mobilités et envies de changer ses pratiques

Cette partie mesure, les avis sur chaque mode de transport, le souhait de changement de pratiques de mobilités des salariés de l'UCA.

### ➤ Avis sur les différents modes de transports

Le questionnaire d'enquête proposait d'évaluer chaque mode en fonction de qualificatifs positifs (en vert) ou négatifs (en rouge).(Figure 36).

Les modes doux (vélo et marche) sont largement évalués comme économiques écologiques, sains et pratiques. C'est aussi le cas des transports en commun urbains et du train, qualifiés d'écologiques, économiques, pratiques et reposant de surcroît pour le train. La voiture, si elle est reconnue comme rapide, pratique et indispensable, n'est pas perçue comme sûre, économique, écologique et reposante.

On retrouve dans la zone rouge le symétrique des tendances perçues dans la zone verte. Il est intéressant de noter que la voiture y est jugée chère et polluante

Pensent que c'est...	Rapide	Pratique	sûr	confortable	Reposant	Indispensable	Economique	Ecologique	sportif-sain	Lent	Pas pratique	Dangereux	Inconfortable	Contraignant	Fatigant	Cher	Polluant	Bruyant	Désagréable
Covoiturage	26,9	42,3	<b>12,8</b>	23,1	2,6	47,4	14,1	6,4	0	7,7	0	3,8	1,3	9	<b>17,9</b>	17,9	24,4	1,3	3,8
Marche	17,2	37,4	5,7	10,3	11,5	3,4	42	<b>58</b>	54,6	10,3	0	2,9	1,1	1,7	4,6	1,1	1,1	2,9	0,6
Train	22,7	36,4	9,1	11,8	<b>26,4</b>	12,7	<b>43,6</b>	49,1	2,7	8,2	2,7	0	9,1	20,9	7,3	10,9	0,9	6,4	1,8
Transports en commun	14,6	44,4	6,4	2,9	7,6	18,7	26,9	36,8	4,1	<b>17</b>	<b>3,5</b>	1,2	<b>12,3</b>	<b>21,6</b>	9,9	7,6	1,2	<b>12,3</b>	<b>9,4</b>
Voiture seule	35,6	<b>46,5</b>	9,2	<b>25,2</b>	2,8	<b>45,6</b>	2,2	1,6	0,3	4,8	1,2	1,9	0,5	4,8	17,1	<b>31,4</b>	<b>31,6</b>	0,7	2,6
Vélo-VAE	<b>43,5</b>	37,5	0,9	2,2	5,2	3,9	35,3	72	<b>59,5</b>	1,3	0,4	<b>16,8</b>	0,9	1,7	5,2	0,9	0	0,4	0,9

Figure 36 : Avantages et inconvénients perçus par mode

### ➤ Satisfaction du mode de transport principal

Globalement si l'on considère les modes doux (vélo & marche) et les transports collectifs urbains et le train, on constate une majorité de satisfait.es qui ne souhaitent pas changer de mode avec un maximum (77,7%) pour les piéton.nes. Pour ces modes, une partie des salarié.es souhaiterait toutefois encore améliorer ses mobilités ; c'est notamment le cas pour le train avec 34,3 %. Il s'agit le plus souvent de personnes, qui n'ont pas par exemple, réussi à s'affranchir de la voiture sur un parcours pour rejoindre la gare la plus proche depuis leur domicile.

Ce sont bien les usagers et les usagères de la voiture qui souhaitent le plus changer de mode. 4,4 % veulent changer ; 31,3 % pensent qu'ils n'ont pas le choix ; mais habitués dans un système voiture, pour une fraction elles et ils ignorent qu'il existe des solutions alternatives. 10,8 % seraient susceptibles de changer. Il existe donc un potentiel intéressant d'automobilistes qui peuvent être accompagnés au changement dans le cadre du PDM de l'UCA

Suis-je satisfait de mon mode de transport actuel ?	Non, je souhaite changer de mode de transport	Non, mais je n'ai pas le choix	Oui, je ne souhaite pas changer de mode de transport	Oui, mais j'aimerais améliorer mon mode de transport actuel	Oui, mais je pourrais changer de mode de transport	TOTAL
Autre	0	11,1	55,6	33,3	0	100
Car interurbain (Transdôme, ...)	0	0,0	50,0	50,0	0	100
Co-voiturage (2 personnes et plus)	2,8	33,8	42,3	11,3	9,9	100
Deux-roues motorisés (moto, scooter, ...)	0,0	0	25,0	50,0	25,0	100
Marche à pied	0,0	2,0	77,7	12,2	8,1	100
Train	1,0	12,1	49,5	34,3	3,0	100
Transports commun en urbain	1,3	13,5	48,4	27,1	9,7	100
Trottinette électrique	0,0	12,5	75,0	12,5	0,0	100
Voiture (seul)	4,4	31,3	34,3	19,2	10,8	100
Vélo ou vélo à assistance électrique	0	0,9	72,8	21,6	4,7	100

**Figure 37 : Volonté de changer de mode de transport**

### ➤ Raisons pour changer de mode

Le changement peut toutefois s'avérer difficile. Les salarié.es exposent à la fois un certain nombre de limites et des raisons qui les inciteraient à changer (figure 38).

Le coût de la voiture et les embouteillages sont les deux critères mis en avant pour changer. En revanche, l'absence de desserte par les transports collectifs, les gares trop éloignées, les horaires, les fréquences inadaptés et les contraintes constituent autant de freins à ce changement.

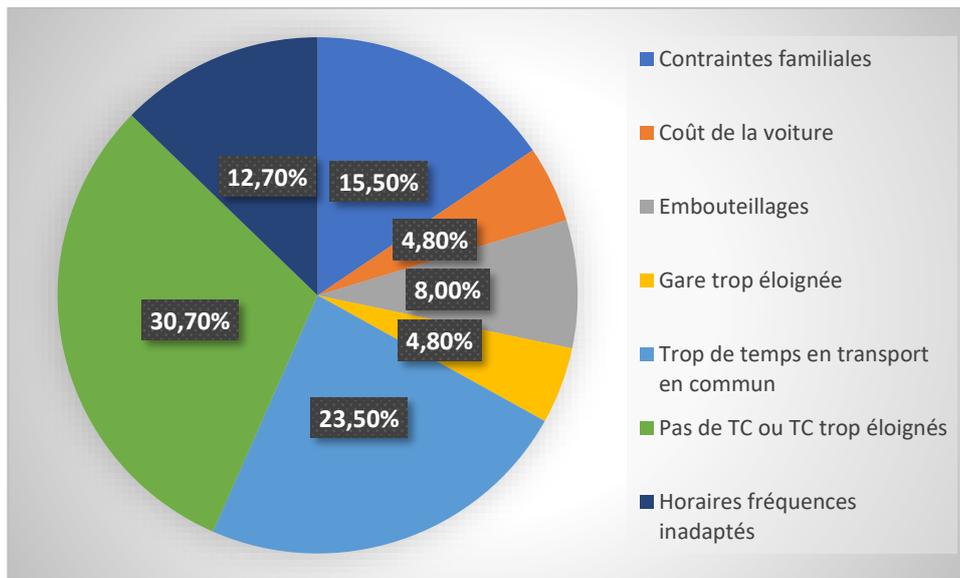


Figure 38 : Motifs et freins au changement

## X - Attentes des salarié.es à différentes échelles

### ➤ Sur les territoires hors campus

La figure 39 présente les critiques du système de transport qu'elles et ils fréquentent.

La question du maillage du territoire par les pistes cyclables ou par les transports collectifs est récurrente. Ce maillage est jugé très insuffisant, et notamment dans les zones périurbaines de l'agglomération.

S'ajoute pour les lignes de transports urbains des fréquences jugées insuffisantes avec des phénomènes de saturation et de pannes notamment pour le tram.

L'absence de la liaison directe gare – Cézeaux mentionnée dans les précédents plans de mobilités est toujours à l'ordre du jour.

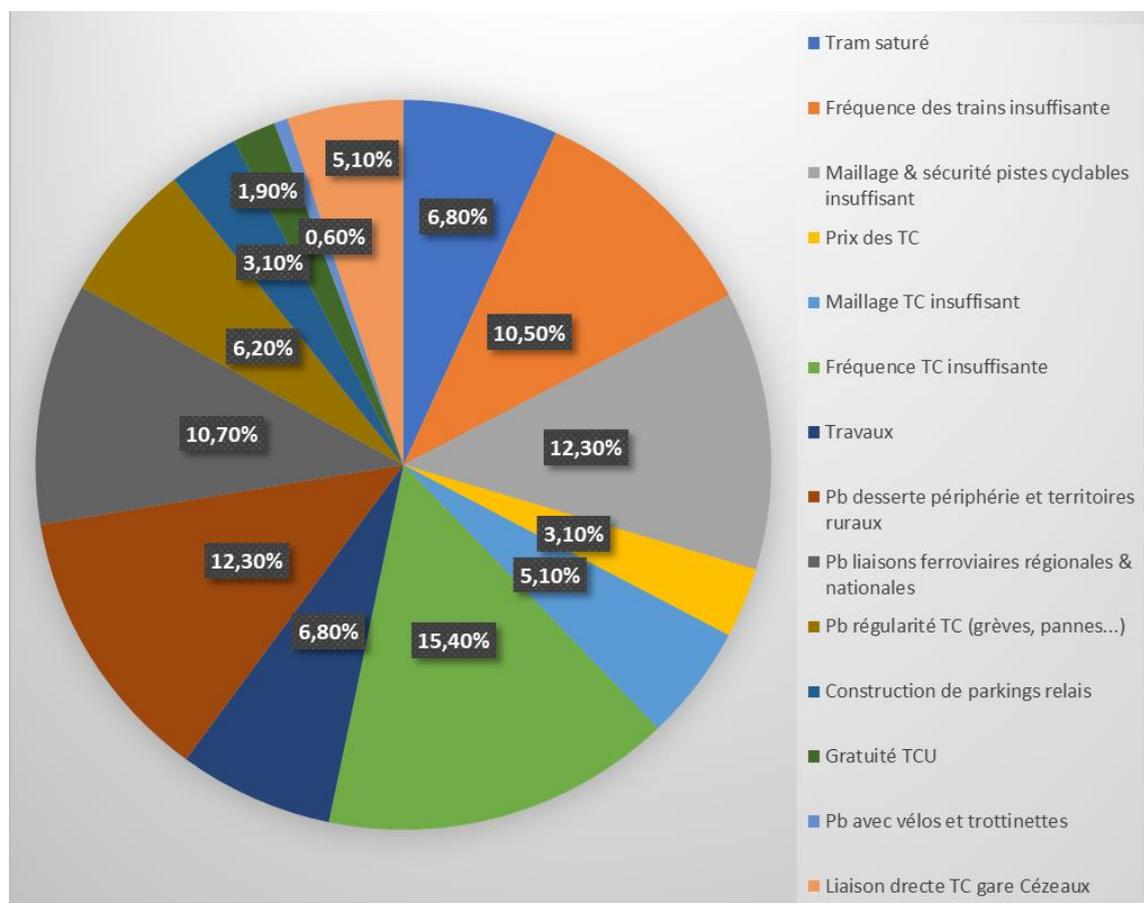
Le prix des transports urbains et l'absence de gratuité en semaine, sont mis en avant, car les salarié.es comparent avec d'autres agglomérations ayant instauré la gratuité (exemple Montpellier).

Le train fait l'objet de critiques similaires avec un problème de qualité des liaisons régionales et nationales et des fréquences insuffisantes.

Les automobilistes mentionnent les travaux et l'insuffisance de parkings relais.

Les piéton.nes font part du problème des vélos et des trottinettes qui roulent sur les trottoirs.

Dans le cadre du plan de mobilité, la gouvernance pourra porter ces éléments auprès des Autorités Organisatrice de la Mobilité locales et régionales



**Figure 39 : Problèmes sur les territoires hors campus**

## ➤ **Sur les campus**

A l'échelle des campus clermontois, les souhaits des salarié.es et leur intensité sont synthétisés sur le nuage de mots (figure 40). Les quatre thématiques les plus fortes concernent le vélo avec :

- Des garages à VAE/vélos sécurisés
- Des pistes cyclables sécurisées entre les sites
- Le prêt de VAE
- Des pistes cyclables sur le campus des Cézeaux

Beaucoup d'autres mesures sont proposées à des degrés divers ; en voici les principales :

- Tickets de tram/bus dans les composantes
- Liaison directe TC gare Cézeaux
- Bornes de recharge pour les voitures personnelles
- Carte des parcours sécurisés à vélo et des stationnements vélo
- Abris à vélo sur le site Carnot
- Vestiaires et douches pour les cyclistes
- Prêt de vélos pour les déplacements entre les sites
- FMD pour les piétons
- Signalétique des modes doux sur les campus
- Fourniture par l'UCA d'un kit vélo
- Prises pour le chargement des VAE
- Prêt de Trotinettes pour se déplacer sur le campus des Cézeaux
- Rendre le stationnement payant sur les parkings UCA
- Augmenter le nombre de bornes Cvélos aux abords des sites UCA
- Augmenter la flotte de véhicules
- Vélos porteurs à destination des personnels
- Carte des temps intersites piétons et vélo
- Meilleure desserte des sites par les TC
- Manque de clarté du système de réservation des véhicules
- Création d'une flotte VAE en prêt pour les étudiants
- Formation à l'utilisation et l'entretien du vélo
- Amélioration de la viabilité hivernale des parkings et circulations vélo
- Mise en "pool" du parc automobile UCA
- Passer à 2 journées de télétravail avec des plages horaires plus flexibles
- Création de bornes de réparation vélo
- Informations sur les possibilités de Transport en commun entre Clermont et les sites territoriaux



**Figure 40 : Souhaits des salarié.es sur les campus**

➤ **Propositions tests**

Afin de percevoir l'intérêt de telle ou telle mesure qui pourrait être prise en matière de mobilité à l'UCA, trois propositions tests étaient faites autour du vélo, du covoiturage et des transports collectifs

Concernant le vélo (figure 41), ce sont les aménagements cyclables et les garages à vélos qui sont le plus attendus. A un second niveau on trouve l'équipement des sites en douches et vestiaires et le prêt de vélos-VAE.

	Plus d'aménagements cyclables	Plus de garages à vélos sur le lieu de travail	Présence de douches et de vestiaires sur le lieu de travail	Service de réparation sur le lieu de travail	Location de vélo - VAE	Prêt de Vélo - VAE
<b>Forte influence</b>	61	49,8	31,2	18,9	23,2	33,6
<b>Influence moyenne</b>	11,6	20,1	24,5	23,2	25,4	25,1
<b>Influence faible</b>	6,1	7,6	18,1	24,8	18,3	12,1
<b>Pas d'influence</b>	21,3	22,5	26,2	33,1	33,2	29,1

**Figure 41 : Souhaits des salariés autour du vélo**

Concernant le covoiturage (Figure 42) chaque proposition arrive à un niveau à peu près identique.

	Application pour les salariés de l'UCA	Mise en relation de covoitureurs UCA	Places réservées aux covoitureurs	EDT aménagé pour les covoitureurs	Solution de substitution en cas de problèmes	FMD covoitureurs
<b>Forte influence</b>	30,4	28,2	26,4	26,2	29,3	27,2
<b>Influence moyenne</b>	26	29,7	21,4	23,7	25,8	27,7
<b>Influence faible</b>	16,2	14,7	18,5	16,5	14,7	15,2
<b>Pas d'influence</b>	27,4	27,5	33,6	33,5	30,1	29,8

**Figure 42 : Souhaits des salariés autour du covoiturage**

Concernant les transports collectifs urbains (figure 43), on retrouve en tête de liste certains points déjà mentionnés dans ce rapport, comme les fréquences de passage à améliorer, de meilleures correspondances et davantage de places dans les transports.

Une participation supplémentaire aux abonnements serait également souhaitée.

	Participation supplémentaire à l'abonnement	Arrêt à proximité du domicile	Transport à la demande de ramassage	Fréquences de passage plus importantes	Meilleures correspondances - trajets plus directs	Plus de parkings relais	Plus d'infos sur le réseau	Solution de substitution en cas de problèmes	Plus de places et plus de confort
<b>Forte influence</b>	38,2	53	25,5	58,9	59,4	22,7	14,2	35,3	25,5
<b>Influence moyenne</b>	21,9	16,9	17,5	17,2	15,2	18,7	19,4	26,3	22,8
<b>Influence faible</b>	14,5	8,4	19,1	6	5,9	17,2	22,4	14,6	19,5
<b>Pas d'influence</b>	25,4	21,7	38	18	19,5	41,5	44,1	23,7	32,2

**Figure 43 : Souhais des salariés autour des transports collectifs urbains**