

Plan de mobilité

TOME I

Présentation et contexte général



Table des matières

I. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITÉ ?	2
DÉFINITION ET ENJEUX DES PLANS DE MOBILITÉ	2
MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN DE MOBILITÉ	2
II. DANS QUEL CADRE LÉGISLATIF S'INSCRIT LE PDME ?	4
LA LOM À PLUSIEURS OBJECTIFS CLÉS	4
LA LOM INTRODUIT PLUSIEURS MESURES PHARES	4
III. LE PLAN DE MOBILITÉ DE L'EPE-UCA	6
HISTORIQUE DES PLANS DE MOBILITÉ DE L'ÉTABLISSEMENT À CLERMONT-FERRAND	6
COMITÉ DE PILOTAGE	6
ÉQUIPE RÉGIE	6
IV. CONTEXTE DE LA MOBILITÉ DU GLOBAL AU LOCAL	8
ÉCHELLE GLOBALE	8
ÉCHELLE FRANÇAISE	10
ÉCHELLE CLERMONTOISE	13
V. PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS TOMES DU PDME	15
ANNEXE I	16



Dans un monde où les enjeux environnementaux et sociaux prennent une place prépondérante, les entreprises privées et les structures publiques sont de plus en plus appelées à repenser leurs pratiques en matière de mobilité. Les plans de mobilité employeur (PDME) contribuent à apporter une réponse stratégique pour réduire l'empreinte carbone, améliorer la qualité de vie des employé-es et optimiser les coûts liés aux déplacements professionnels.

Ce volume n°1 met en contexte le Plan de Mobilité Employeur (PDME) de l'EPE-UCA, en présentant tout d'abord les enjeux d'un plan de mobilité puis leur cadre légal.

Dans un second temps, est réalisé un état des lieux synthétique de la mobilité et de ses enjeux d'une échelle globale à une échelle locale clermontoise.

Enfin, les différents volumes de cette étude sont présentés de manière résumée.



I. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITÉ ?

DÉFINITION ET ENJEUX DES PLANS DE MOBILITÉ

Les plans de mobilité employeur sont des dispositifs qui visent à organiser et à optimiser les déplacements des employés dans le cadre de leur activité professionnelle. Ils prennent en compte les différents modes de transports (voiture, transports en commun, vélo, etc.) et cherchent à promouvoir des solutions plus durables.

Les enjeux sont multiples. D'une part, il s'agit de répondre aux exigences réglementaires croissantes en matière de transition énergétique et de développement durable. D'autre part, les entreprises doivent également faire face à des attentes croissantes de la part de leurs employé-es, qui recherchent des conditions de travail favorables à leur bien-être. En effet, une mobilité optimisée peut contribuer à réduire le stress ou les accidents liés aux trajets, à améliorer leur santé, à diminuer les coûts pour le salarié-es et l'entreprise et à renforcer l'image de l'entreprise.

MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN DE MOBILITÉ

La mise en œuvre d'un plan de mobilité nécessite une approche méthodique et participative. En voici les étapes clés :

1. Diagnostic des pratiques actuelles

La première étape consiste à réaliser un diagnostic des pratiques de mobilité au sein de l'établissement via des enquêtes auprès du personnel. Bien que cela ne soit pas obligatoire, l'établissement a également souhaité s'intéresser aux mobilités des étudiant-es.

Le but de ces enquêtes est de connaître les habitudes de déplacements et les souhaits des enquêté-es.

2. Définition des objectifs

Une fois le diagnostic réalisé, il est essentiel de définir des objectifs clairs et mesurables. Par exemple, viser à réduire de x % le nombre de trajets en voiture individuelle sur une période de quatre ans.

Le PDME est également un document cosigné entre l'UCA, Clermont Auvergne INP et l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Clermontoise, le SMTC.

3. Actions à mettre en place

Les actions peuvent varier en fonction des besoins identifiés. Parmi les initiatives possibles, on peut citer :

- **L'Encouragement à l'utilisation des transports en commun** (Exemple : proposer des abonnements subventionnés ou établir des partenariats avec des entreprises de transport) ;
- **La Promotion du covoiturage** (Exemple : mettre en place une plateforme interne pour faciliter le covoiturage entre employé-es) ;
- **Les Infrastructures pour le vélo** (Exemple : installer des parkings à vélos sécurisés et proposer des douches pour les cyclistes) ;
- **Le Télétravail et la flexibilité horaire** : (Exemple : Encourager le télétravail pour réduire les déplacements quotidiens).

4. Suivi et évaluation

Il est crucial de mettre en place des indicateurs de suivi afin d'évaluer l'impact des actions mises en œuvre. Cela peut inclure des mesures de la réduction des trajets, des économies réalisées et de la satisfaction des employé-es. Un comité de pilotage est pertinent pour effectuer ce suivi.

Les plans de mobilité en entreprise représentent une opportunité précieuse pour les organisations souhaitant s'engager dans une démarche de développement durable. En optimisant les déplacements, les entreprises peuvent non seulement réduire leur empreinte carbone et plus largement leurs externalités, mais aussi améliorer la qualité de vie de leurs employé-es et renforcer leur image. L'engagement collectif et l'innovation sont deux d'éléments clés pour réussir cette transition vers une mobilité plus durable.

II. DANS QUEL CADRE LÉGISLATIF S'INSCRIT LE PDME ?

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec pour objectif des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

LA LOM À PLUSIEURS OBJECTIFS CLÉS

Améliorer la mobilité pour toutes et tous

La loi vise à garantir un accès équitable aux transports pour l'ensemble des citoyens, en particulier pour les populations vivant dans des zones rurales ou périurbaines. Cela inclut le développement de solutions de transport alternatives et l'amélioration des infrastructures existantes.

Promouvoir des modes de transport durables

La LOM encourage l'utilisation de modes de transports moins polluants, tels que la marche, le vélo, les transports en commun urbains, le train et le covoiturage. Elle prévoit également des mesures pour favoriser le développement des véhicules électriques et hybrides.

Réduire l'empreinte carbone

En intégrant des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la LOM s'inscrit dans la stratégie nationale de transition énergétique et la stratégie nationale bas carbone. Elle vise à diminuer l'impact environnemental des transports, qui représentent une part significative des émissions de CO₂ et d'externalités en France.

Encourager l'innovation

La loi soutient le développement de solutions innovantes dans le secteur des transports, notamment à travers le numérique. Cela inclut la mise en place de plateformes de mobilité et l'expérimentation de nouvelles technologies.

LA LOM INTRODUIT PLUSIEURS MESURES PHARES

Les plans de mobilité

Les entreprises de plus de 100 salarié-es sont désormais tenues d'élaborer un plan de mobilité, qui doit définir les actions à mettre en place pour favoriser des déplacements plus durables. Cela inclut des incitations à l'utilisation des transports en commun, du covoiturage et du vélo.

Le développement des infrastructures

La loi prévoit des investissements significatifs dans les infrastructures de transport, notamment pour améliorer les réseaux de transports en commun et développer des pistes cyclables.

La création d'un service public de la mobilité

La LOM vise à renforcer le rôle des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour garantir un service de transport cohérent et accessible sur l'ensemble du territoire.

La transition vers la mobilité électrique

La loi encourage le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et prévoit des aides financières pour l'acquisition de véhicules moins polluants.

III. LE PLAN DE MOBILITÉ DE L'EPE-UCA

HISTORIQUE DES PLANS DE MOBILITÉ DE L'ETABLISSEMENT À CLERMONT-FERRAND

L'Université Blaise Pascal s'était dotée de deux Plans de Déplacements d'Etablissement consécutifs (2012-2015 et 2015-2018). Il n'y avait pas eu de plan de déplacements pour l'Université D'Auvergne. À l'échelle de l'établissement, un troisième plan leur a succédé pour la période 2018-2024.

La période covid à partir de 2019 n'a pas permis de mettre en œuvre toutes les mesures de ce plan ; son suivi a été interrompu pendant une longue période.

Le nouveau plan de mobilité est mis en place pour la période 2025-2029.

Il est plus que jamais nécessaire et urgent de prendre des mesures permettant de **faciliter les déplacements du personnel et des étudiant-es**. La gouvernance de l'établissement en a fait une de ses priorités.

COMITÉ DE PILOTAGE

À cet effet le directoire de l'établissement par vote du 22 janvier 2024 a mis en place un comité de pilotage chargé de suivre les grandes étapes de mise en place et le développement des actions tout au long de la durée du plan.

Le document en annexe 1 détaille la composition de ce comité de pilotage.

Par ailleurs, le réseau des référent-es développement durable est également associé à la démarche.

ÉQUIPE RÉGIE

Afin de réaliser le PDME, (enquêtes, animations, rédactions, cartographie), a été constituée une équipe régie par :

La gouvernance

- Aurélie GOUSSET : Enseignante-chercheuse - Vice-présidente transition écologique et sociétale
- Frédéric FAUCON : Enseignant-chercheur - Chargé de mission mobilités durables

Le personnel BIATSS

- Rémi TEYSSOT : Chef de pôle transition écologique pour un développement soutenable
- Arthur GIARD : Chargé de projet développement durable et responsabilité sociétale
- Julien CHADEYRON : Ingénieur cartographe

La *Figure 1* résume l'organisation et les processus afférents au plan de mobilité.

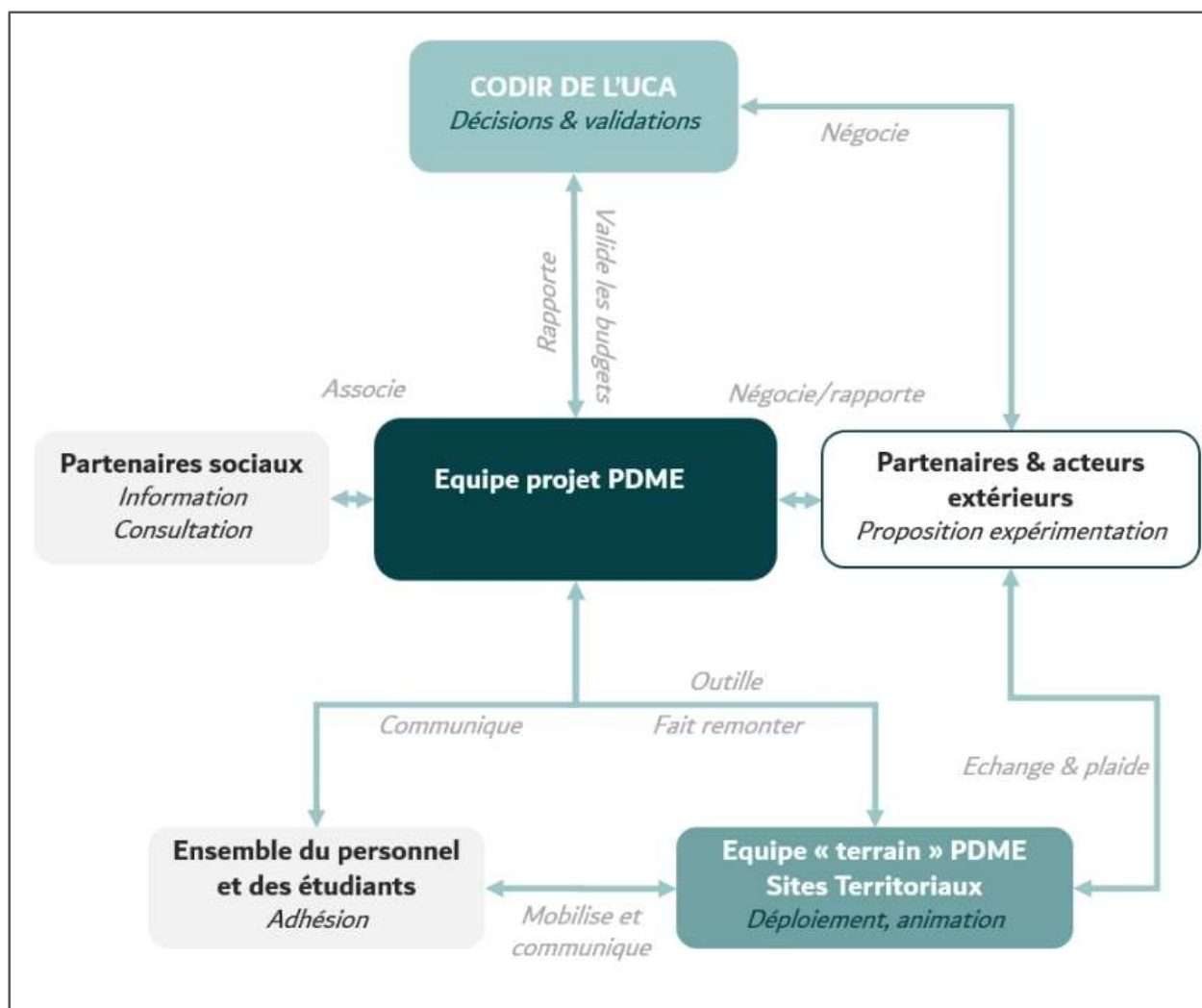


Figure 1 : Organisation d'un plan de mobilité (source Bureau d'Études EKODEV)

IV. CONTEXTE DE LA MOBILITÉ DU GLOBAL AU LOCAL

Ce chapitre présente les enjeux dans lequel s'inscrit un plan de mobilité de l'établissement. Ils peuvent s'appréhender à différentes échelles du global au local.

ÉCHELLE GLOBALE

Dans les pays développés tels que la France, trois paramètres essentiels sont à prendre en compte lorsque l'on souhaite étudier la mobilité.

Le couplage croissance – mobilité

Il existe une corrélation vérifiée entre l'évolution économique du pays et le nombre de déplacements générés, que l'on nomme le « couplage croissance-mobilité » (*Figure 2*) ou modèle de Schäfer. L'augmentation du trafic routier, ferroviaire, aérien ou maritime, que ce soit pour le transport de richesses ou d'individus est directement corrélée à l'augmentation du Produit Intérieur Brut. Il s'agit d'une mesure faite depuis les années 1950 et qui fonctionne quelque que soient les pays ou les sous-continent pris en compte. Ce n'est pas un modèle prédictif. Quatre scénarii peuvent en découler combinant croissance ou décroissance, et augmentation, diminution de la mobilité.

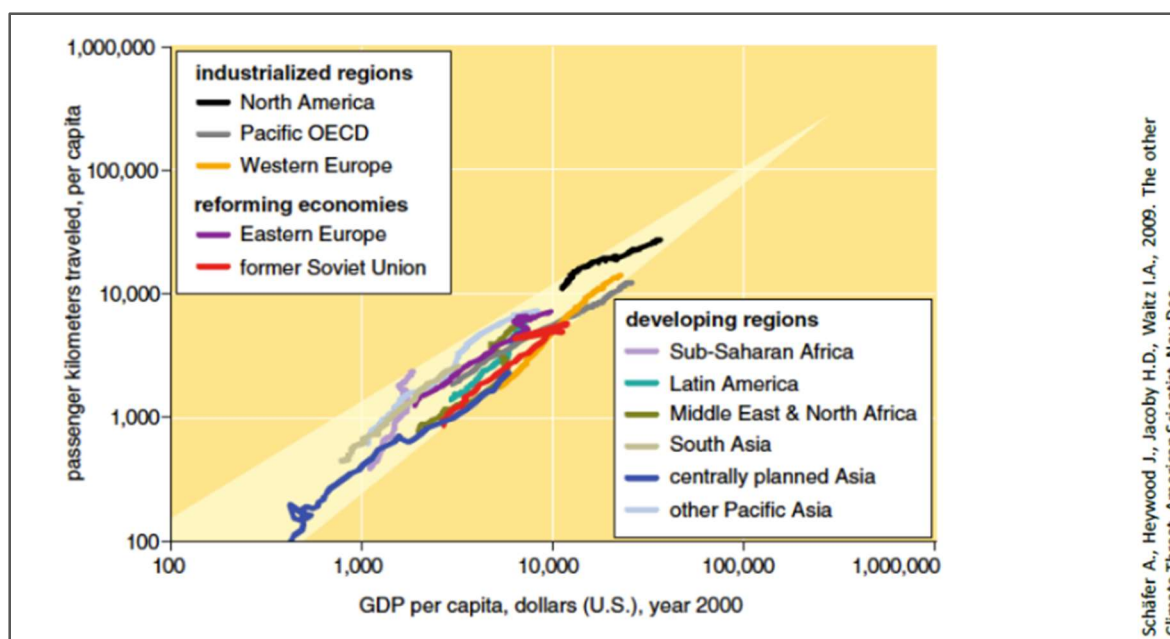


Figure 2 : Couplage croissance mobilité

Spécialisation des quartiers et étalement urbain

La spécialisation fonctionnelle de espaces urbains (habitats, commerces, industrie...) entraîne la nécessité pour la population de se déplacer pour satisfaire l'ensemble de ses besoins. Par ailleurs, cette mobilité croît d'autant plus que la ville s'étale.

Les villes se développent en spécialisant les espaces par types d'activités et en privilégiant l'étalement urbain à la densité. Ces deux principes de développement induisent pour la population qui doit satisfaire l'ensemble de ses besoins, une augmentation des distances entre les lieux traversés quotidiennement, tels que l'habitation, le travail ou les commerces. Le trafic, composé essentiellement de voitures individuelles est alors amplifié, ce qui génère une augmentation de la congestion des axes routiers, donc une pollution de l'air accrue dont des émissions de gaz à effet de serre. En réponse à cela, les collectivités ont tendance à construire davantage d'infrastructures routières qui dégradent, elles aussi, l'environnement et occasionnent de la pollution. Ces infrastructures permettent d'aller plus loin pour un même temps de parcours et donc aggravent encore le système qui se boucle indéfiniment. Le choix de l'étalement urbain fragilise voire met également en péril les transports collectifs existants sur le territoire. En effet, en augmentant la surface à desservir, on diminue l'efficacité de ces transports. La rentabilité d'une ligne dépend directement du taux de remplissage des transports *(Figure 3)*.

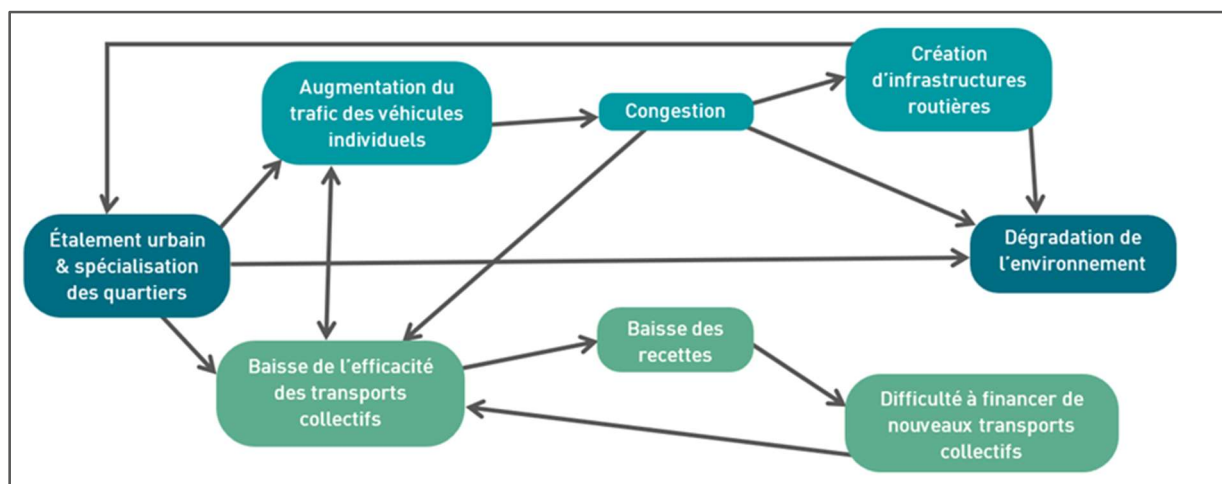


Figure 3 : Corrélations formes urbaines – déplacements (source : F. Faucon)

Des réserves de pétroles qui s'amenuisent

Malgré sa hausse récente, le prix du pétrole reste relativement bas par rapport aux années antérieures. Le ratio litre de carburant acheté pour 1 heure de smig/smic est évocateur avec, de surcroît, des véhicules qui consomment moins de carburant (1960 : 1,5 l ; 1970 : 3 l ; 1980 : 5,3 l ; 1990 : 6 l ; 2000 : 6 l ; 2010 : 7 l ; 2013 : 6 l ; 2018 : 6,7 l, 2023 : 5,2 l).

Cela favorise l'utilisation intensive des transports carbonés et l'exploitation immodérée des ressources. Les ressources en pétrole sont environ à moitié consommées, le maximum de production ayant eu lieu vers 2008, et les gisements restants seront plus difficiles à exploiter que ceux qui l'ont déjà été (profondeur, composition des sols...) *(Figure 4)*. Malgré cela la demande mondiale augmente. Pour ces raisons, le prix du baril risque d'exploser dans les prochaines années (Peak oil). Cela affectera principalement les ménages des classes moyennes qui ont fait un emprunt pour devenir propriétaires et se sont installés loin des villes en raison du prix du foncier et sur lesquels pèse le plus la facture pétrolière des déplacements quotidiens. L'exploitation des gaz de schiste aux États-Unis et dans d'autres pays provoque un effet retardant à cette hausse des prix, mais elle est, malgré tout, inévitable. Une transition vers d'autres énergies est complexe. En effet, pour produire des véhicules à énergies alternatives aux énergies fossiles, il est nécessaire de consommer beaucoup de matériaux et d'énergie

fossiles, d'autant plus si l'on produit des véhicules lourds comme c'est le cas pour les SUV qui occupe une large part du marché.

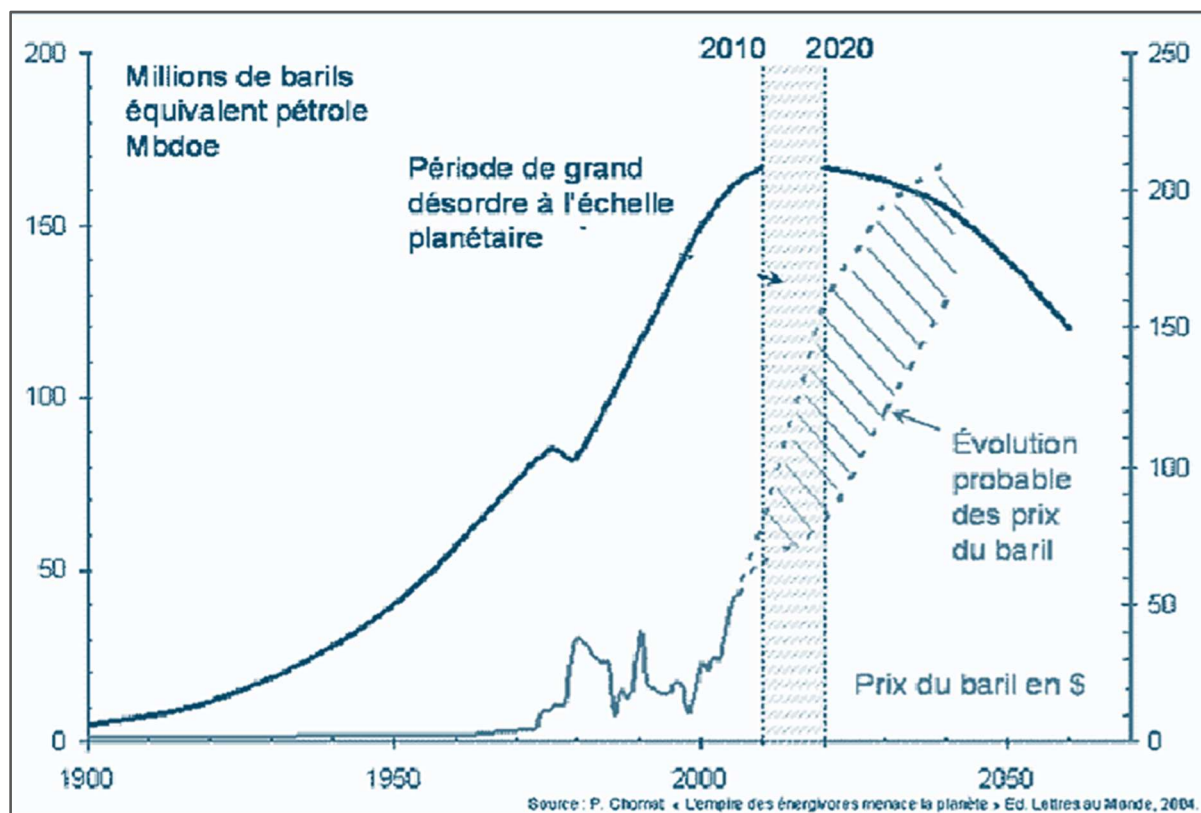


Figure 4 : Production mondiale de pétrole et « peak oil »

ÉCHELLE FRANÇAISE¹

Dépenses des ménages

A l'échelle française, Durant une année 2023 marquée par une inflation encore significative et des troubles sociaux en lien avec la réforme des retraites, l'activité économique française décélère.

Dans un contexte de ralentissement de l'inflation subie par les ménages pour leurs transports, la dépense de transports augmente légèrement en 2023, plus fortement en volume qu'en valeur. L'activité des transports de voyageurs par véhicules particuliers se replie tandis que la plupart des transports collectifs poursuivent leur reprise.

Les dépenses des ménages (Figure 5) en transport individuel, qui représentent 80 % de leurs dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 6,0 % en valeur en 2023. Leurs dépenses en transport collectif s'accroissent de 19,2 % en valeur, mais de seulement 10,4 % en volume.

Transport de voyageurs

En 2023, le transport intérieur de voyageurs se stabilise (Figure 6) : 1 033 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, en deçà de 4,3 % par rapport à 2019. Les transports par véhicules particuliers reculent légèrement (- 1,6 %) après deux années de hausse, et dominent toujours largement le transport intérieur de voyageurs (82,2 %).

¹ Les éléments de cette partie sont extraits du bilan annuel des transports 2023
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2023>

Le transport collectif poursuit sa reprise en 2023 (+ 6,4 %) et se rapproche de son niveau de 2019 (- 1,5 % par rapport à 2019). La reprise du transport collectif urbain est plus forte en province (+ 8,1 %) qu'en Île-de-France (+ 0,8 %). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2023 (+ 8,1 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien est en léger repli (- 2,0 % par rapport à 2022).

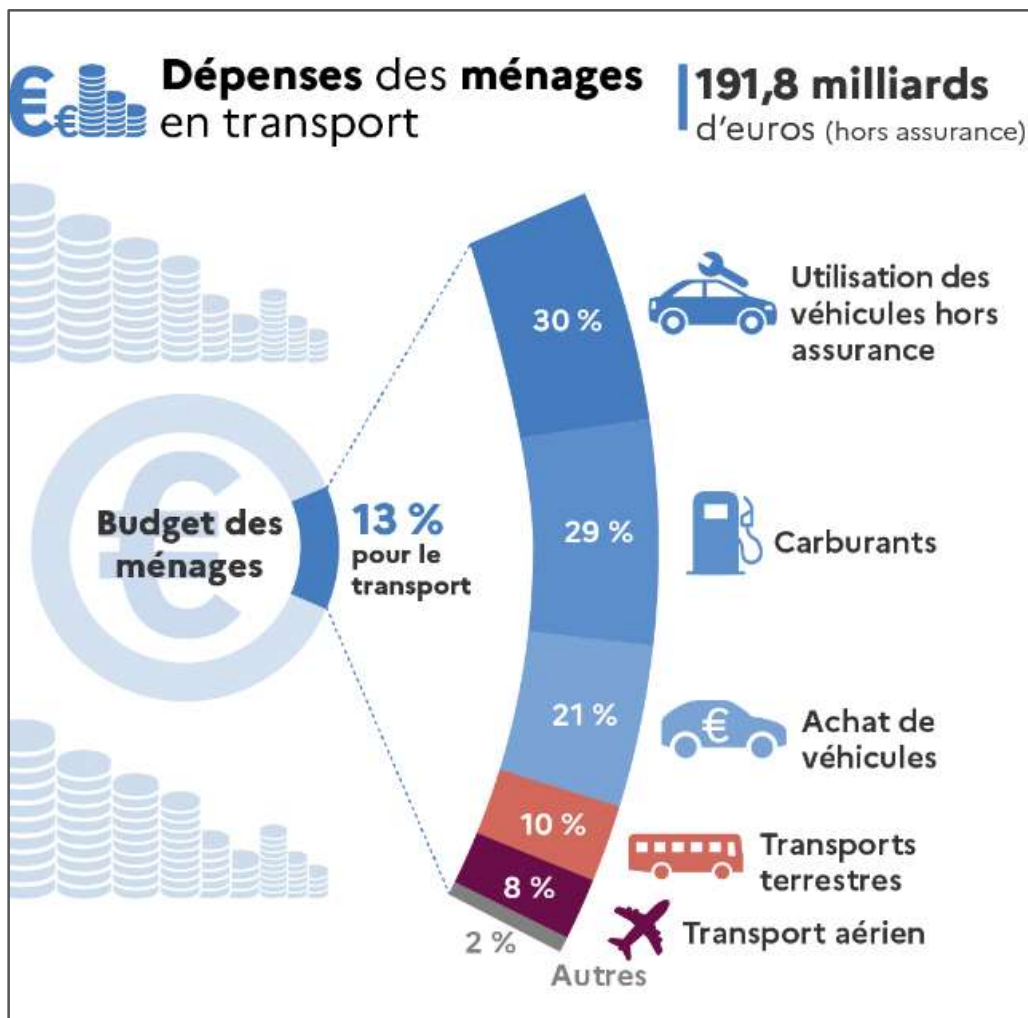


Figure 5 : Dépenses des ménages en transport

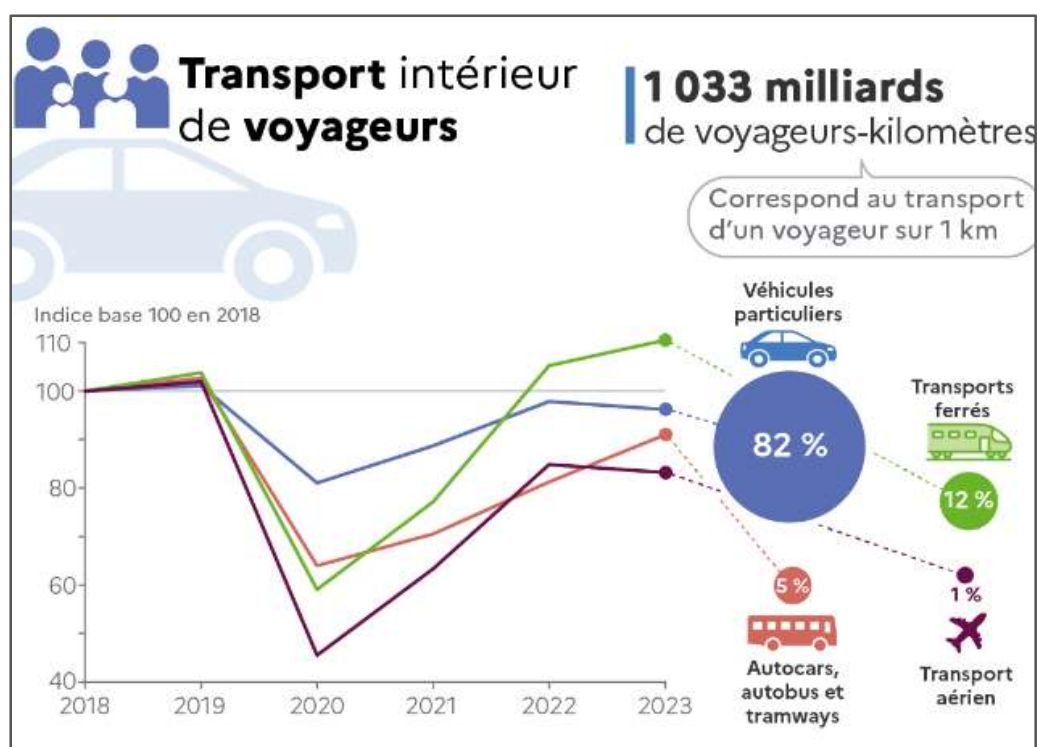


Figure 6 : Evolution par mode du transport intérieur de voyageurs

En 2023, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 4,0 % y vont principalement à vélo ; cette part a doublé en huit ans. La qualité de service, affectée par des mouvements sociaux et par des événements météorologiques majeurs, se détériore en 2023 pour la quasi-totalité des transports.

Bilan de la circulation

En 2023, la circulation routière est en baisse de 1,6 %, alors qu'elle avait nettement augmenté entre 2020 et 2022. Elle interrompt ainsi son retour au niveau d'avant-crise sanitaire (- 4,5 % par rapport à 2019). Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures diesel (y compris hybrides) diminue de 5,9 % en 2023 tandis que celle des véhicules à essence (y compris hybrides), au gaz ou électriques progresse de 5,7 %. Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine augmentent de 12,3 % en 2023 après la baisse de 2022. Au total, 2,5 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2023, dont les deux tiers sont des voitures particulières. Les ventes de véhicules à motorisations alternatives poursuivent leur progression : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 26,2 % du marché en 2023, après 21,7 % en 2022.

Les externalités du transport

En 2023, dans le contexte circulation en baisse, la consommation d'énergie de traction des transports se retourne à la baisse (- 3,1 % par rapport à 2022). Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent en 2023 (- 3,4 %) et sont inférieures de 5,4 % à celles de 2019. Avec 126,8 millions de tonnes équivalent CO₂ (Figure 7), le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %). La Stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici à 2050.

En France métropolitaine, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il contribue à plus de 60 % aux émissions des transports, tous modes confondus, pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur de cuivre (Cu), de zinc (Zn), de chrome (Cr), de plomb (Pb) et d'oxydes d'azote (NO_x), tous secteurs d'activités confondus.

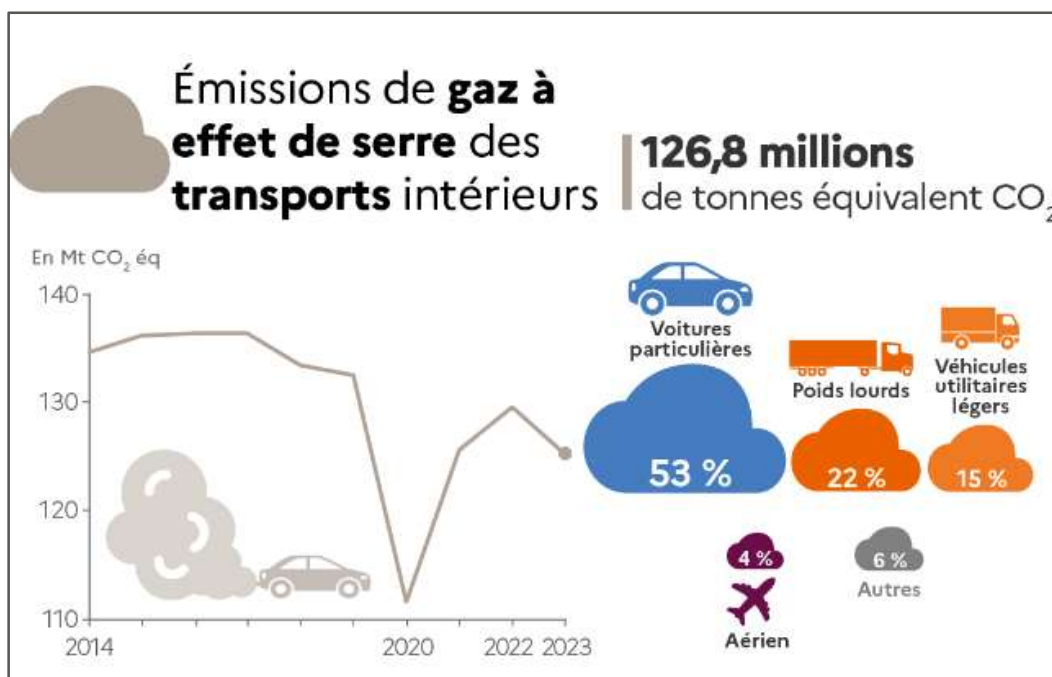


Figure 7 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre 2014 – 2023

Avec 51 641 accidents corporels en France métropolitaine en 2023 et, en particulier, un nombre de personnes blessées ou décédées en baisse, l'accidentalité routière diminue par rapport à 2022 et s'établit à un niveau inférieur à celui d'avant crise sanitaire (56 016 accidents corporels en 2019).

ÉCHELLE CLERMONTOISE

Comme de nombreuses villes françaises, Clermont-Ferrand fait face aux défis de transition vers des mobilités plus durables. Cette modification des déplacements urbains et périurbains est essentielle pour améliorer la qualité de vie des habitants, réduire l'empreinte carbone et favoriser un développement durable.

En 2021, selon l'étude du bureau d'études ADETEC², Clermont-Ferrand selon ne disposait pas d'excellents résultats selon différents indicateurs concernant la mobilité.

Le tableau extrait du palmarès d'ADETEC (Figure 8) portant sur les 20 plus grandes villes françaises, montre les parts modales de différents modes de déplacements et le rang de Clermont.

Cette position est la conjonction de plusieurs facteurs : les choix d'aménagement des réseaux vont beaucoup jouer comme par exemple une voirie urbaine en faveur de la voiture, ou un réseau de pistes cyclables, ou encore des cheminements piétons de qualité.

Les formes d'urbanisme et le plus ou moins grand étalement urbain vont favoriser la voiture ou d'autres modes plus vertueux

L'ancienneté de mise en œuvre des politiques de mobilités durables.

² ADETEC LE PALMARÈS DES MOBILITÉS Les villes françaises les plus vertueuses pour les transports <http://www.adetec-deplacements.com/Le%20palmar%20des%20mobilit%20ADETEC%29.pdf>

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	18 ^e 47,5%	11 ^e 40,5%	18 ^e 0,8%	18 ^e 11,2%
Agglomération	18 ^e 59,2%	9 ^e 31,6%	18 ^e 0,8%	17 ^e 8,4%

Figure 8 : Parts modales et rang de Clermont-Ferrand par rapport aux 20 plus grandes agglomérations françaises (source ADETEC)

Mais la situation évolue très rapidement à Clermont comme dans toutes les autres villes françaises.

Même si l'agglomération clermontoise accuse un retard notamment en raison de la mise en œuvre tardive de politiques alternatives à la voiture la transition est bien amorcée comme le montre la [figure 9](#).

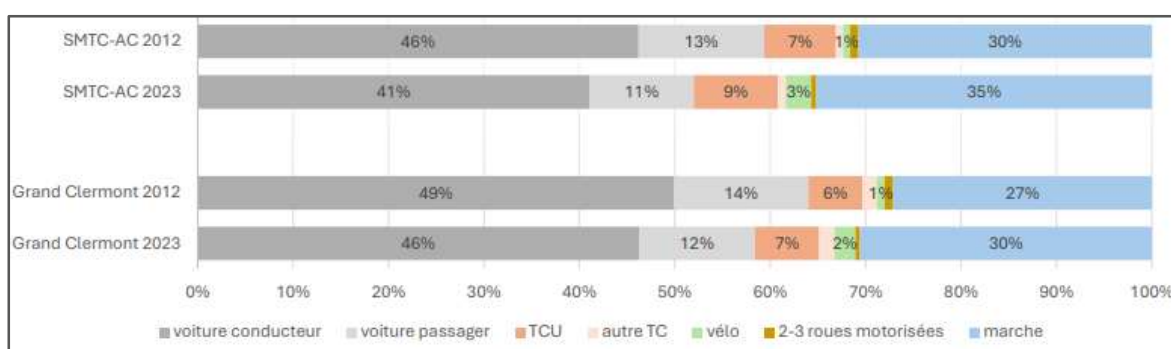


Figure 9 : Évolution des parts modales à Clermont-Ferrand entre 2012 et 2023

V. PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS TOMES DU PDME

Le **tome II** traite de l'enquête réalisée auprès du personnel au premier semestre 2024. Il présente les grandes pratiques de mobilités, ainsi que différentes évolutions et comparaisons avec le plan de mobilité de 2017. Les souhaits des personnels ont également été recueillis.

Le **tome III** analyse les mobilités des étudiant·es à partir d'une enquête également effectuée au premier semestre 2024.

Le **tome IV** synthétise les données de localisation du personnel par rapport à son lieu de travail sous forme d'un atlas décliné site par site. A ces données sont ajoutées des isochrones par mode déterminant l'accessibilité aux sites de travail et des calculs de parts modales pour les déplacements domicile - travail.

Le **tome V** fait un bilan des externalités générées par l'ensemble des mouvements du personnel de l'EPE-UCA, c'est-à-dire les mouvements domicile - travail et les mouvements professionnels nationaux et internationaux étudiés à partir de la base Notilus.

Le **tome VI**, à partir des données des tomes précédents, et des travaux de différents ateliers réalisés avec des représentants du personnels et des étudiants, décline sous forme de fiches les actions et les objectifs qui en découlent pour la période 2025 – 2029.

ANNEXE I :
DÉLIBÉRATION DU DIRECTOIRE DU
22/01/2024
COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE
PDME

**DELIBERATION DU DIRECTOIRE DE L'UNIVERSITE CLERMONT AUVERGNE
PORTANT MODIFICATION DE LA COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE (COFIL) DU PLAN DE MOBILITE**

Membres présents : Mathias BERNARD (Président UCA) ; Sophie COMMEREUC (Directrice générale Clermont Auvergne INP) ; Patrice Malfreyt (Institut des sciences) ; Pierre MATHIEU (Institut des Lettres Langues Sciences humaines et sociales) ; Éric AGBESSI (Institut de technologie) ; Jean-Marc LOBACCARO (Institut Sciences de la vie santé agronomie environnement) ; Anne FOGLI (Premier VP) ; Vanessa PREVOT (VP Recherche) ; Françoise PEYRARD (VP Formation) ; Mathis NAPIERALA (VP Etudiant) ;

Membres avec voix consultative : François PAQUIS, Directeur Général des Services (DGS) UCA ;

Invités permanents : Jérôme NORMAND (Cabinet) ;

Invités ponctuels : Bérangère FARGES (DGA partenariats et territoires, UCA) ;

LE DIRECTOIRE DE L'UNIVERSITE CLERMONT AUVERGNE, EN SA SEANCE DU LUNDI 22 JANVIER 2024

Vu le code de l'éducation ;

Vu le décret n°2024-3 du 2 janvier 2024 modifiant le décret n°2020-1527 en date du 7 décembre 2020 portant création de l'établissement public expérimental Université Clermont Auvergne (UCA) ;

Vu les statuts de l'UCA ;

Vu la délibération du conseil d'administration de l'UCA n°2021-12-17-06 du 17 décembre 2021 ;

Vu la délibération du directoire de l'UCA du 19 juin 2023 n°2023-06-19-01 portant création et composition du comité de pilotage (COFIL) du plan de mobilité ;

Vu la présentation de Monsieur le Président de l'Université Clermont Auvergne ;

Après en avoir délibéré ;

DECIDE

De modifier la composition du comité de pilotage (COFIL) du plan de mobilité comme suit :

- 2 élus du CFVU, désignés par et parmi le collège des usagers CFVU après appel à candidature ;
- Le Directeur / la Directrice de la Direction de la Vie Universitaire (DVU) ou son représentant ;
- 1 représentant(e) des personnels et 1 représentant(e) des étudiants par institut, désignés par le Directeur ou la Directrice de l'institut ;
- Le Vice-président Vie universitaire et conditions de travail ;
- Le Vice-président étudiant ;
- La Vice-présidente Transition écologique et sociétale ;
- Le Chargé de mission Mobilités Durables
- Le (la) chef(fe) de pôle RSE ;
- Le (la) chargé(e) de projet Développement Durable
- Un(e) assistant(e) cartographe
- 1 représentant(e) de la DOSI désigné par le Directeur ou la Directrice de la DOSI ;
- 1 représentant(e) de la DPIE désigné par le Directeur ou la Directrice de la DPIE ;
- 1 représentant(e) de la DRH désigné par le Directeur ou la Directrice de la DRH
- 2 représentant(e)s de Clermont Auvergne Métropole ;
- 1 représentant(e) du CROUS ;
- 1 représentant(e) de l'École d'Architecture.

Un représentant(e) du SMTC pourra être invité en fonction de l'ordre du jour.

Membres en exercice : 11

Votes : 10

Pour : 10

Contre : 0

Abstention : 0

Le Président,

Pau délégué
Le Directeur Général des Services

Mathias BERNARD

François PAQUIS

CLASSE AU REGISTRE DES ACTES SOUS LA RÉFÉRENCE : DIRECTOIRE UCA
DELIBERATION 2024-01-22-01

TRANSMIS AU RECTEUR :

24 JAN 2024

PUBLIE LE :

24 JAN. 2024

Modalités de recours : En application de l'article R421-1 du code de justice administrative, le Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand peut être saisi par voie de recours formé contre les actes réglementaires dans les deux mois à partir du jour de leur publication et de leur transmission au Recteur.

**Direction de la Vie Universitaire
et de la Responsabilité Sociétale et Environnementale**

pdm@uca.fr

UNIVERSITÉ CLERMONT AUVERGNE

49, boulevard François-Mitterrand

CS 60032

63001 Clermont-Ferrand Cedex 1

www.uca.fr