

Plan de mobilité

TOME II

Enquête personnels



Table des matières

INTRODUCTION	1
MÉTHODOLOGIE	2
CONTENU DU QUESTIONNAIRE	2
COLLECTE DES DONNÉES	2
TRAITEMENT DES DONNÉES	2
PROFIL DES ENQUÊTÉ·ES	3
I. HABITUDES DE TRAVAIL	4
SITE PRINCIPAL DE TRAVAIL	4
II. RYTHMES DE TRAVAIL	5
TÉLÉTRAVAIL	5
QUOTITÉ DE TEMPS DE TRAVAIL	6
JOURS TRAVAILLÉS	6
HORAIRES D'ARRIVÉE SUR LE LIEU DE TRAVAIL	7
HORAIRES DE DÉPART DU LIEU DE TRAVAIL	8
III. DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL	10
DISTANCE DOMICILE TRAVAIL	10
TEMPS DE TRAJET DOMICILE - TRAVAIL	11
COÛT MENSUEL DE TRAJET DOMICILE - TRAVAIL	12
MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL POUR LES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL	14
ÉVOLUTION 2017 – 2024	14
DOMICILE – TRAVAIL PAR SITE DE TRAVAIL	16
IV. DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS INTERSITES	17
V. DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES	22
ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE	22
ÉCHELLE DE L'Auvergne (SITES EPE-UCA)	23
ÉCHELLE DE L'Auvergne (HORS SITES EPE-UCA)	23
ÉCHELLE FRANÇAISE	24
ÉCHELLE INTERNATIONALE	25
CRITÈRES DE SÉLECTION POUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	26

VI. PRATIQUES MODALES SPÉCIFIQUES	28
UTILISATION DES VÉHICULES DE SERVICE	28
PRATIQUE DU VÉLO	28
MARCHE	30
TRANSPORTS COLLECTIFS	30
VÉHICULE PERSONNEL	31
VII. REGARDS SUR SES MOBILITÉS ET ENVIES DE CHANGER SES PRATIQUES	34
AVIS SUR LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS	34
SATISFACTION DU MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL	35
RAISONS POUR CHANGER DE MODE	36
VIII . ATTENTES DES SALARIÉ·ES À DIFFÉRENTES ÉCHELLES	38
SUR LES TERRITOIRES HORS CAMPUS	38
SUR LES CAMPUS	39
PROPOSITIONS TEST	41

INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats de l'enquête réalisée au premier semestre 2024 auprès des personnels de l'établissement des différents sites clermontois *(figure 1)*.

L'objectif de cette enquête est de mieux comprendre les mobilités des personnels, notamment les modes de transports utilisés et les raisons de leurs choix. C'est aussi l'occasion de saisir leurs attentes en matière de mobilité.

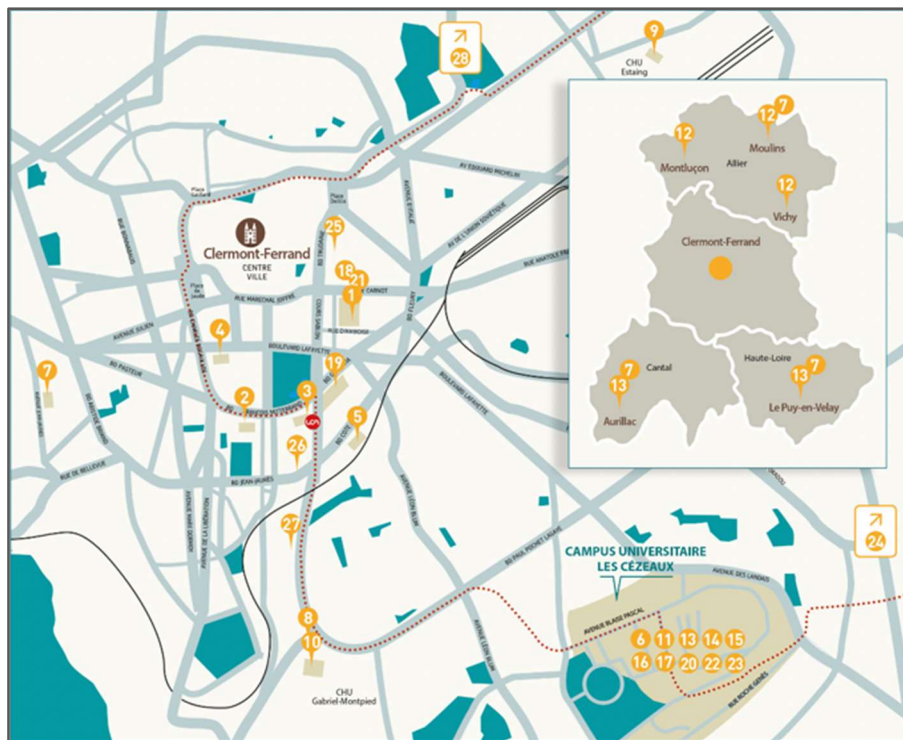


Figure 1 : Carte de localisation des sites universitaires de l'EPE-UCA

MÉTHODOLOGIE

Cette enquête a été réalisée auprès de l'ensemble des personnels par le biais de l'ENT.

CONTENU DU QUESTIONNAIRE

Le questionnaire a été conçu afin de déterminer les pratiques en termes de déplacements des agents de l'établissement. Il a été préalablement construit en interne par l'équipe projet, et validé par le comité de pilotage de l'étude. Un questionnaire unique pour tous les personnels a été préféré à des questionnaires selon les catégories professionnelles qui auraient compliqué les traitements et enlevé les possibilités de comparaison avec les plans de mobilité antérieurs. En outre, ce questionnaire est comparable à celui réalisé en 2017 dans les mêmes conditions¹.

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.

Certain-es répondant-es ont également fourni des questionnaires fragmentaires, voire vides, ce qui a nécessité un pré-tri avant traitement des données. Finalement, 1 497 réponses sont exploitables pour l'ensemble des sites clermontois². 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'établissement pour cette thématique.

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.

¹ Deux précédentes enquêtes avaient été réalisées en 2012 & 2015, lors des deux premiers plans de mobilité de l'Université Blaise Pascal. Les résultats à la fois anciens et dans un périmètre différent ne permettent pas de comparaisons à long terme. Seuls les résultats de de l'enquête de 2017 seront comparés.

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

PROFIL DES ENQUÊTÉ·ES

Quelques données de cadrage permettent de cerner et d'expliquer le profil des enquêté·es.

61 % des sondés 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 enseignant·es, enseignant·es-chercheurs-euses, chercheurs-euses et doctorant·es, 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 à s'inscrire dans le temps.

I. 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
Mitterrand (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 répondant-es. 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.

II. 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.	1 495	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).

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

Figure 4 : Part des agent-es télétravailleurs-euses par catégories de personnel

Cependant, comme le montre la figure 4, ce constat est à modérer, car de nombreux·euses enseignant·es chercheurs·euses se considèrent en télétravail, lorsqu'ils ou elles 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	1 334	89,2%
TOTAL CIT.	1 495	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 agent-es 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
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
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

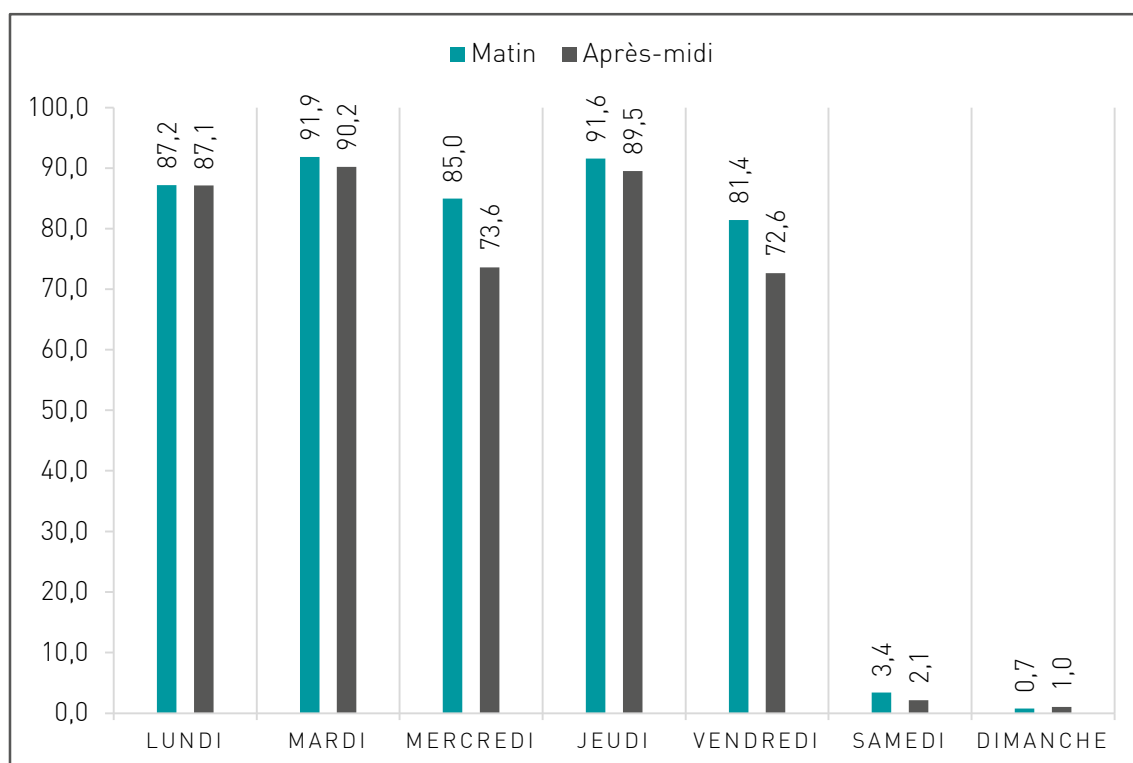


Figure 8 : Jours travaillés par demi-journée

HORAIRES 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'établissement, 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.

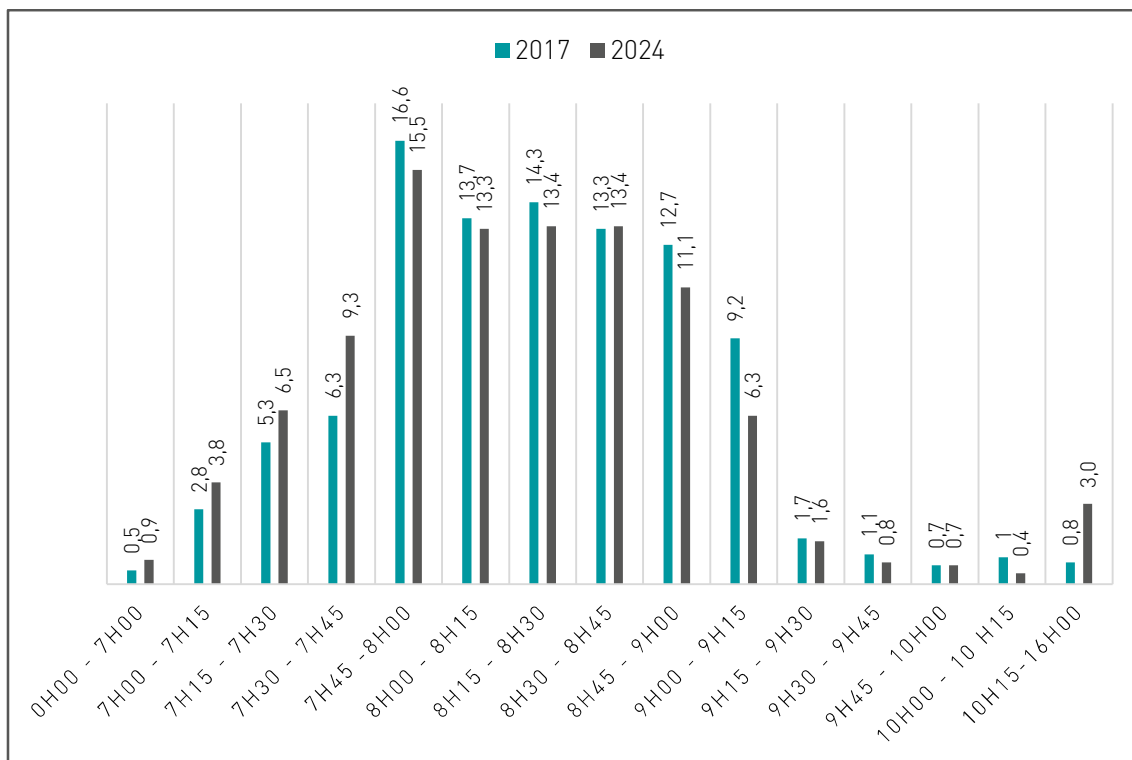


Figure 9 : Heure d'arrivée sur le lieu de travail, évolution 2017 - 2024

HORAIRES DE DÉPART DU 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'établissement 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.

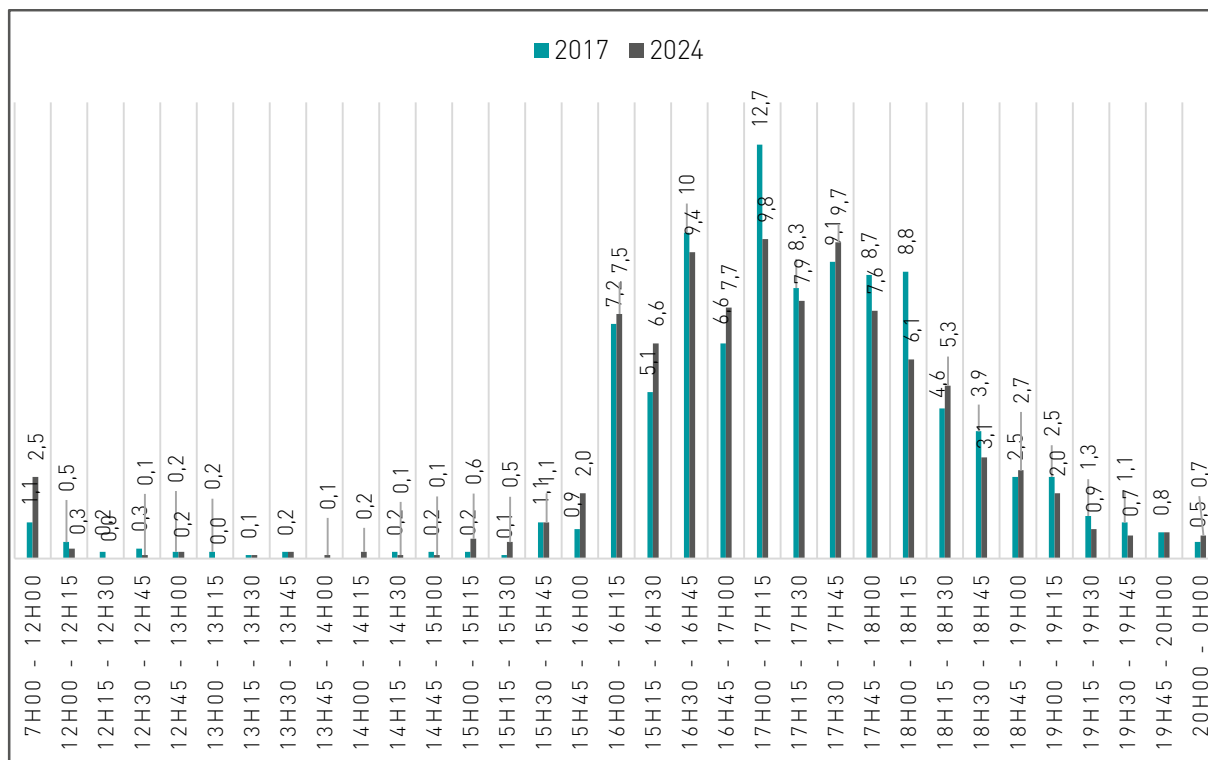


Figure 10 : Heure de départ du lieu de travail, évolution 2017 - 2024

III. DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL

DISTANCE DOMICILE TRAVAIL

Le personnel de l'établissement 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.

À 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.

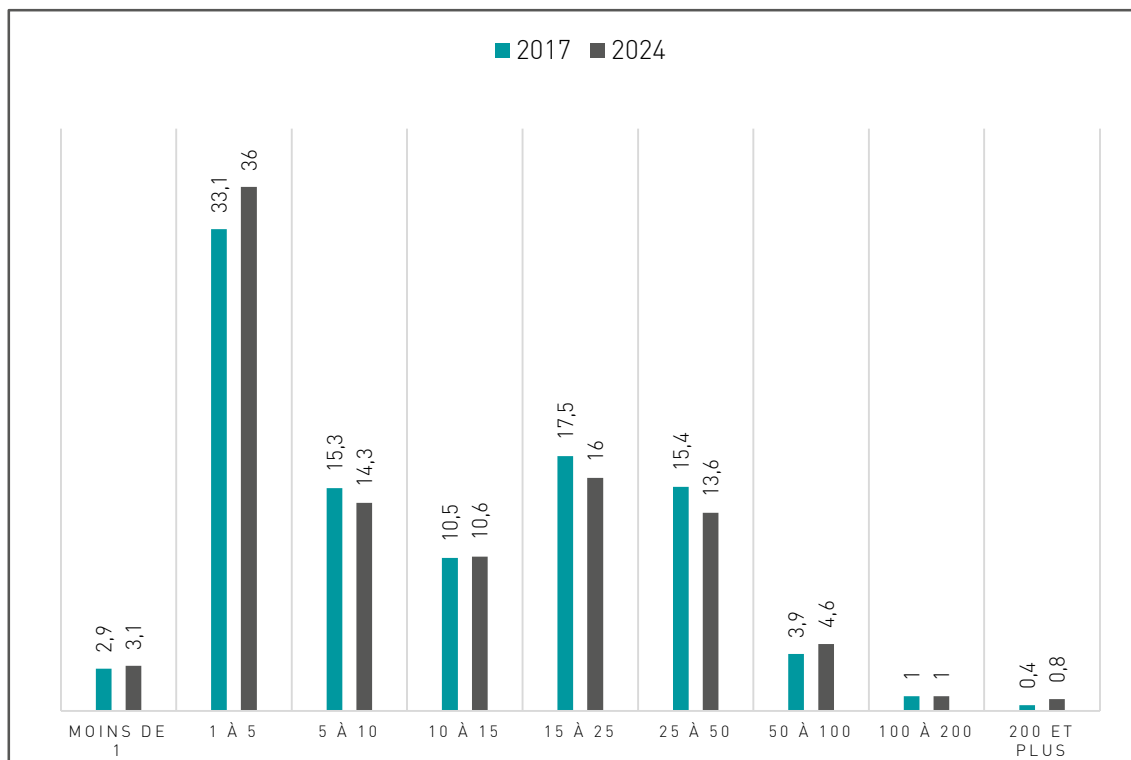


Figure 11 : Distance entre le domicile et le lieu de travail
Évolution 2017 – 2024

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

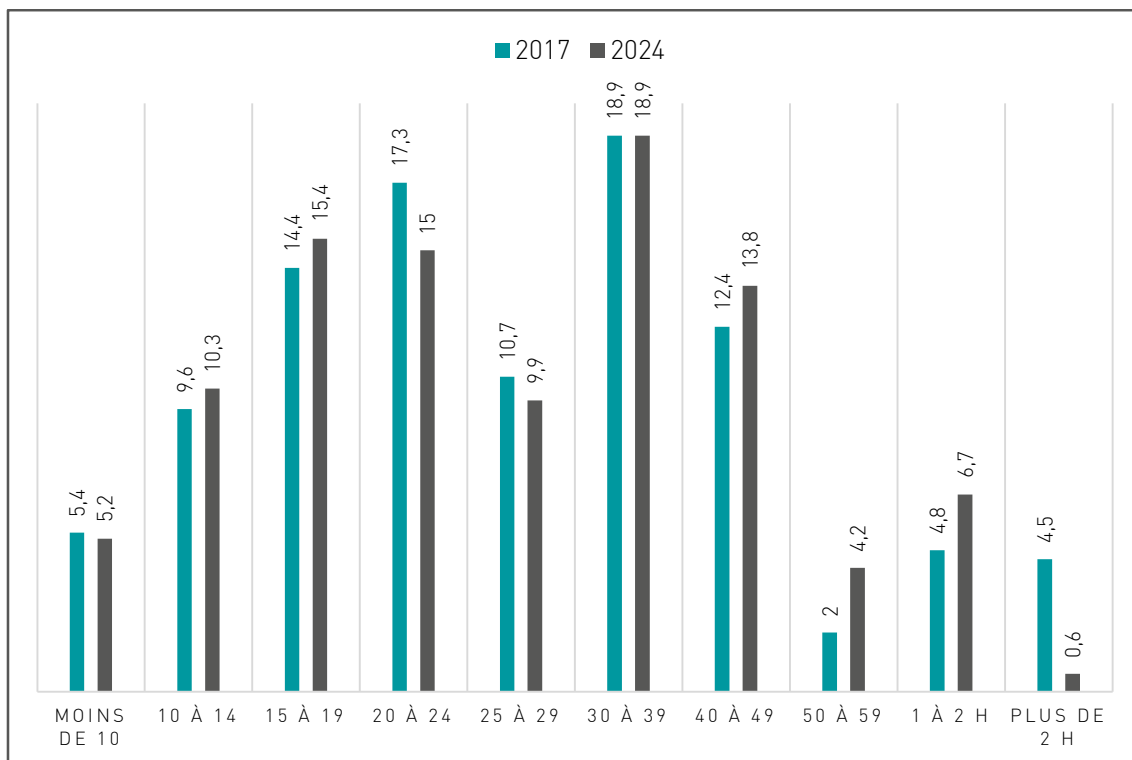


Figure 12 : Temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail
Évolution 2017 – 2024

COUT MENSUEL DE TRAJET DOMICILE - TRAVAIL

Évaluer 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.

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	Trottinette 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 en %	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

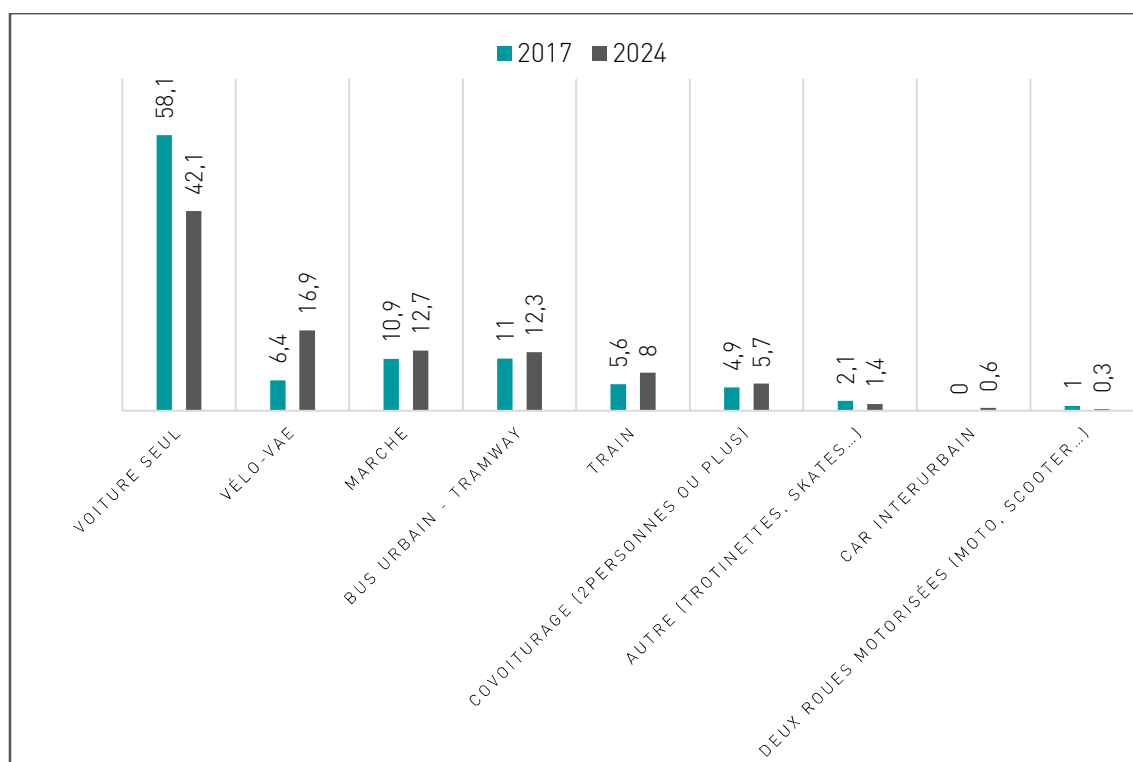


Figure 14 : Mode de transport principal pour les trajets domicile – travail

ÉVOLUTION 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 :

- 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 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.

À 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 usager-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 à 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

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

Figure 15 : Mode de transport principal pour les trajets

DOMICILE – TRAVAIL PAR SITE DE TRAVAIL

Arrêts intermédiaires

Une grosse moitié des salarié-es effectuent 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.

À 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 covoitureur-euses. Ici ils représentent 31,4 % des personnes effectuant quasiment toujours un trajet direct.

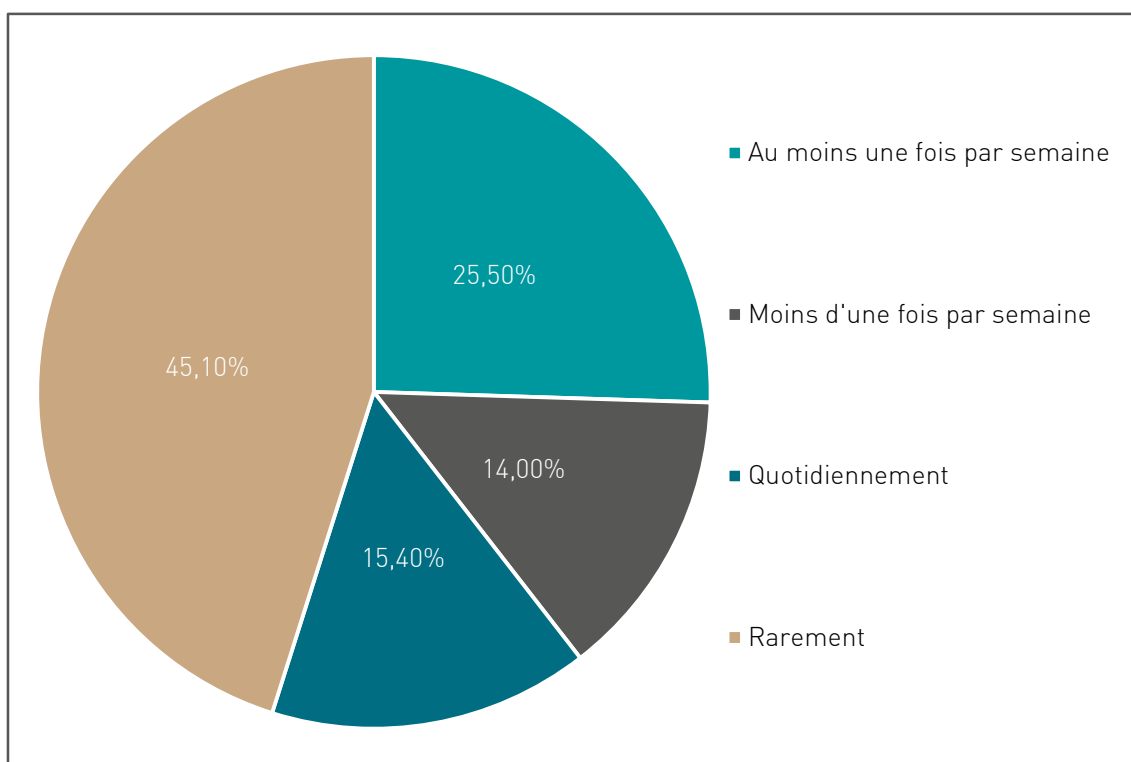


Figure 16 : Arrêts intermédiaires lors du déplacement domicile – travail

IV. 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 de l'établissement 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.

Le site Gergovia (Lettres) (*figure 17*) est caractérisé par une provenance de salariés d'autres sites très variés. 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.

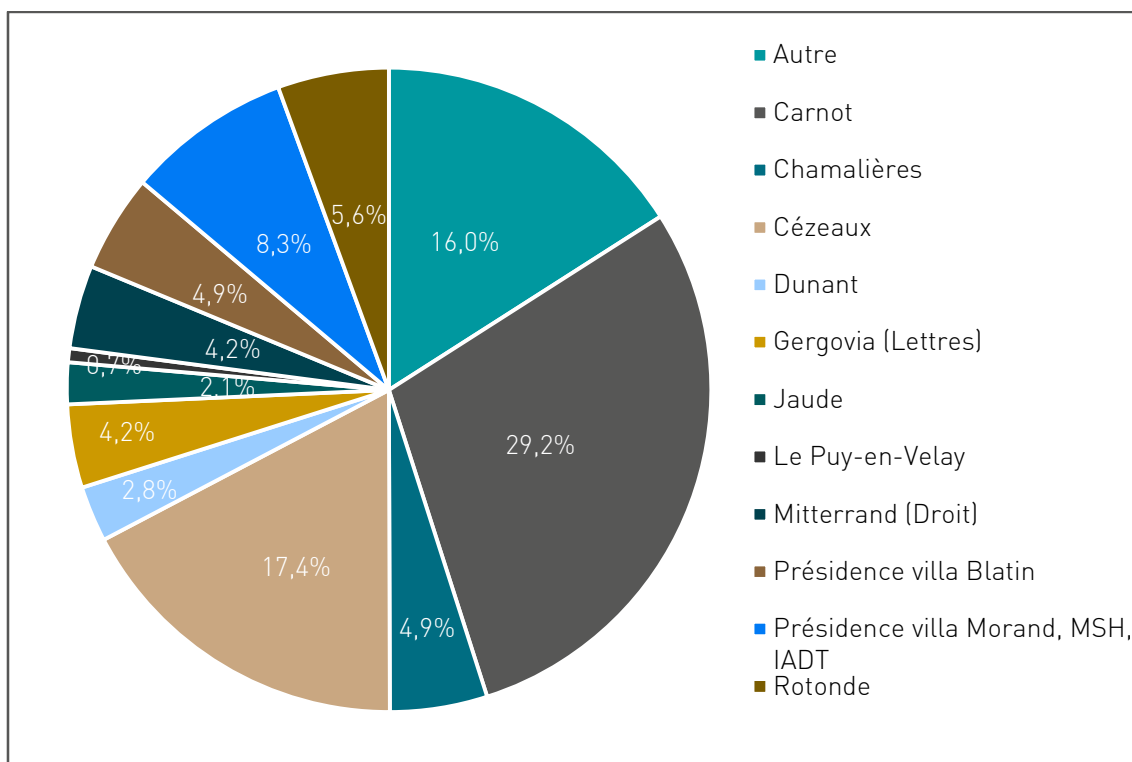


Figure 17 : Provenance du personnel de l'établissement fréquentant le site Gergovia à titre secondaire

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.

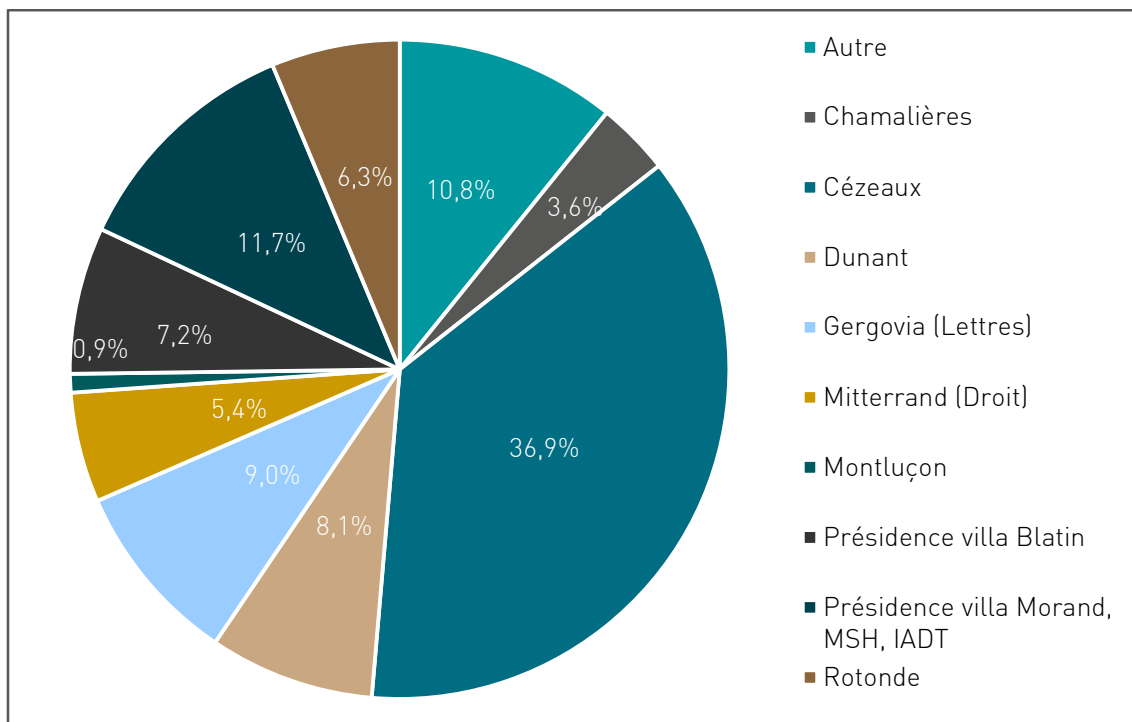


Figure 18 : Provenance du personnel de l'établissement fréquentant le site Carnot à titre secondaire

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 ;

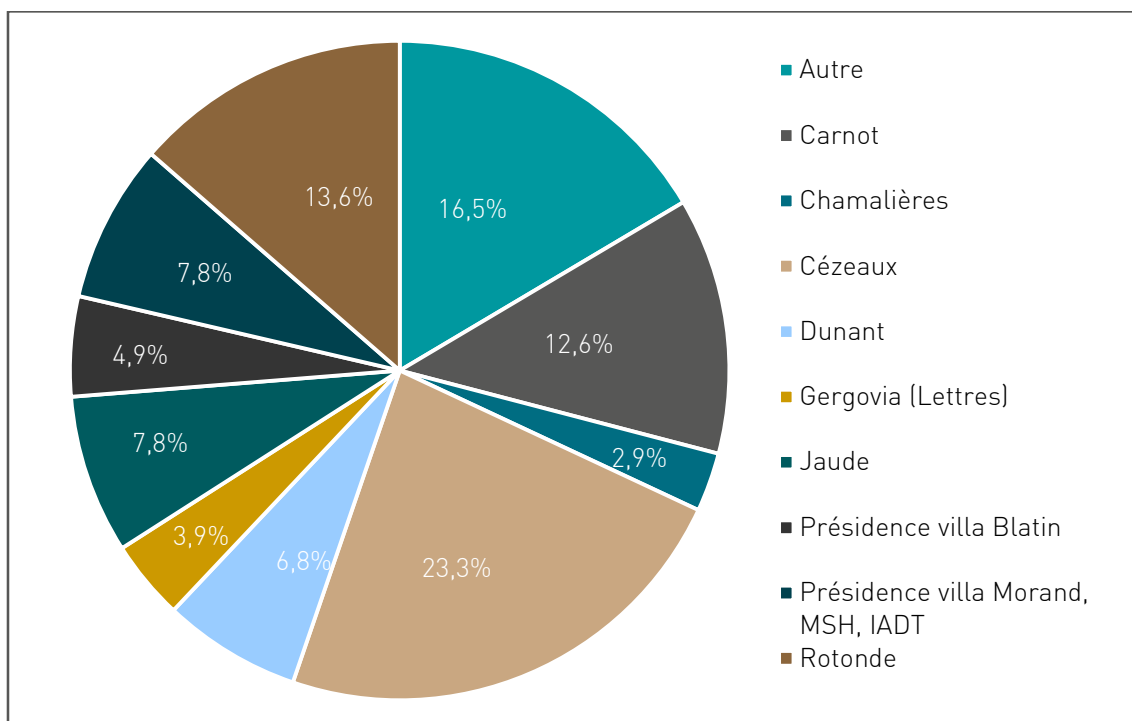


Figure 19 : Provenance du personnel de l'établissement fréquentant le site Mitterrand droit à titre secondaire

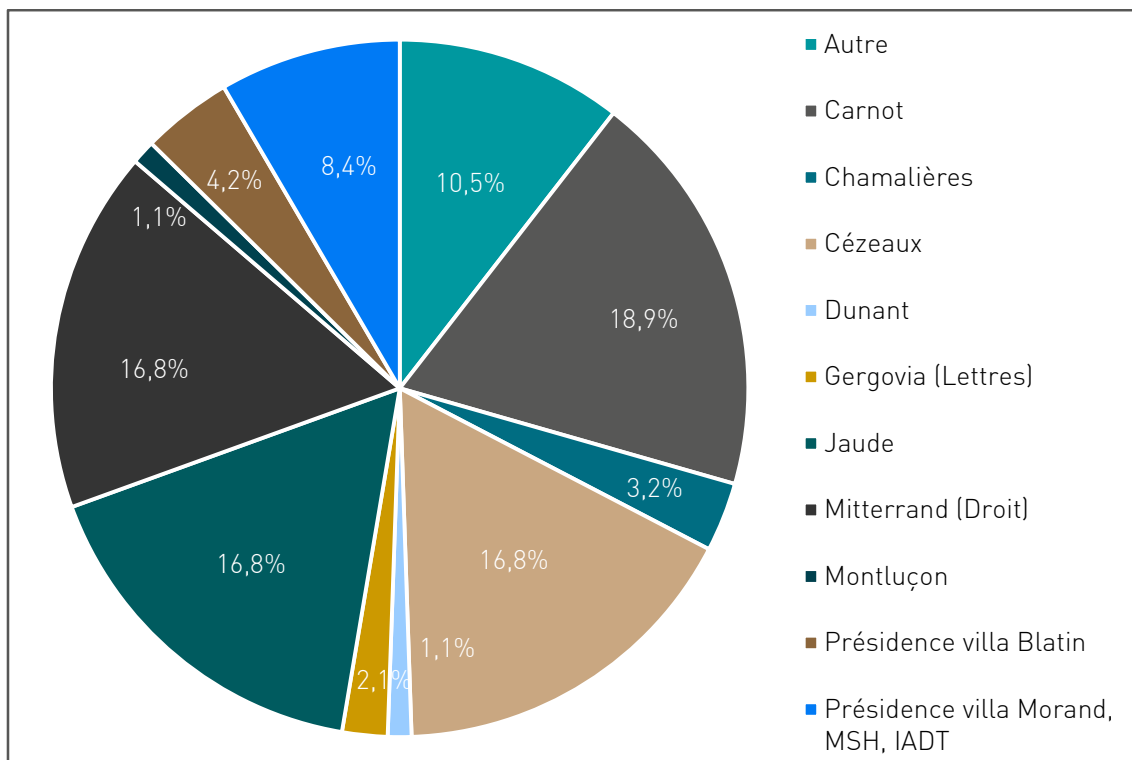


Figure 19 : Provenance du personnel de l'établissement fréquentant le site de la Rotonde à titre secondaire

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

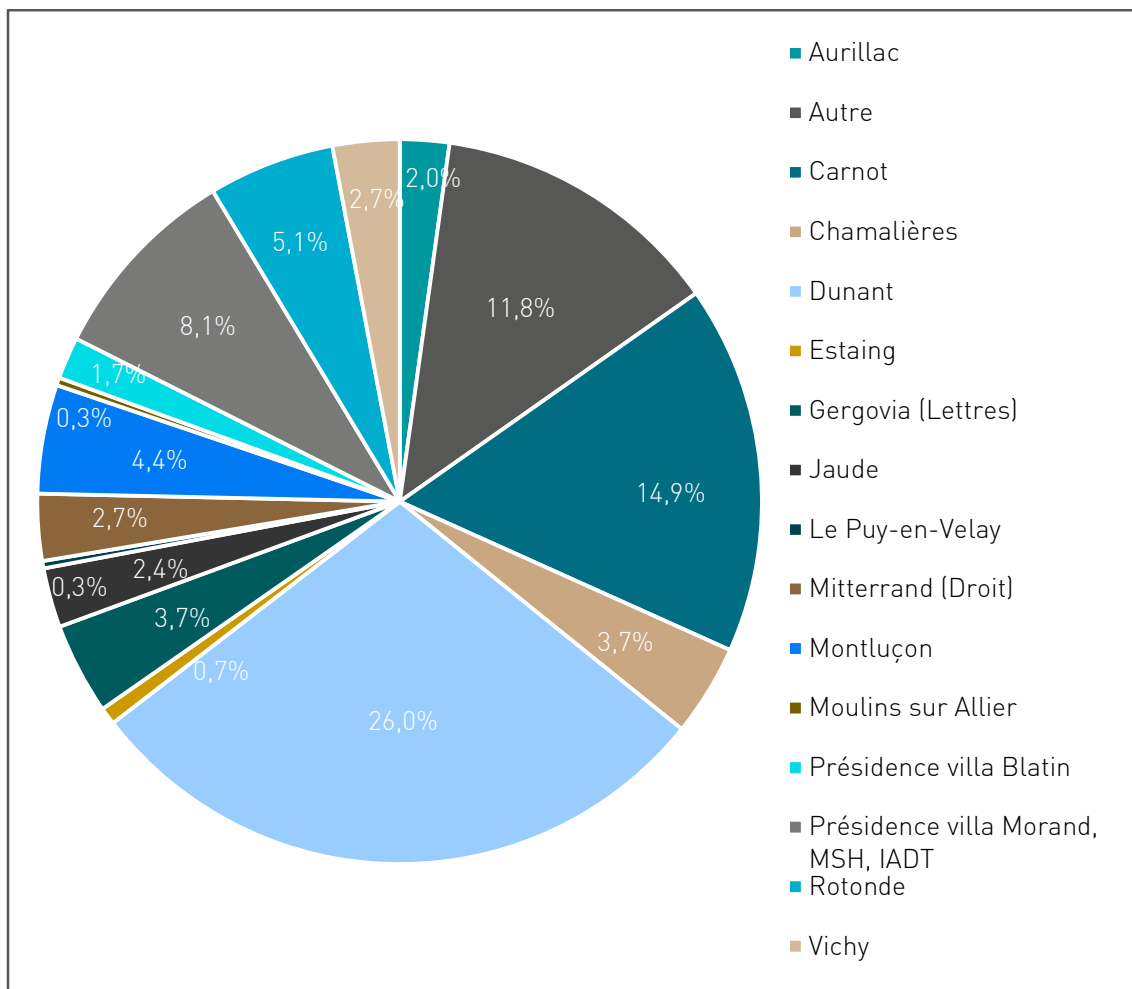


Figure 21 : Provenance du personnel de l'établissement fréquentant le site des Cézeaux à titre secondaire

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.

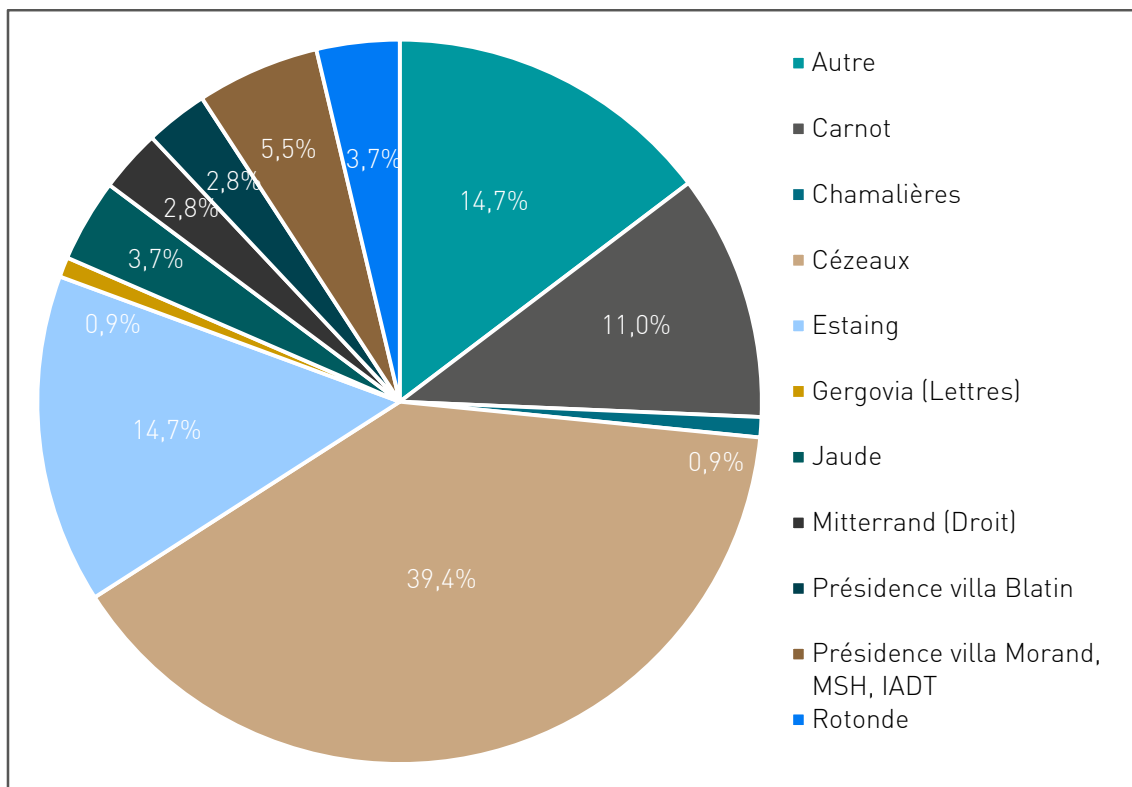


Figure 22 : Provenance du personnel de l'établissement fréquentant le site Dunant à titre secondaire

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

V. DÉPLACEMENTS

PROFESSIONNELS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

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

ÉCHELLE 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).

À 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.

À 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.

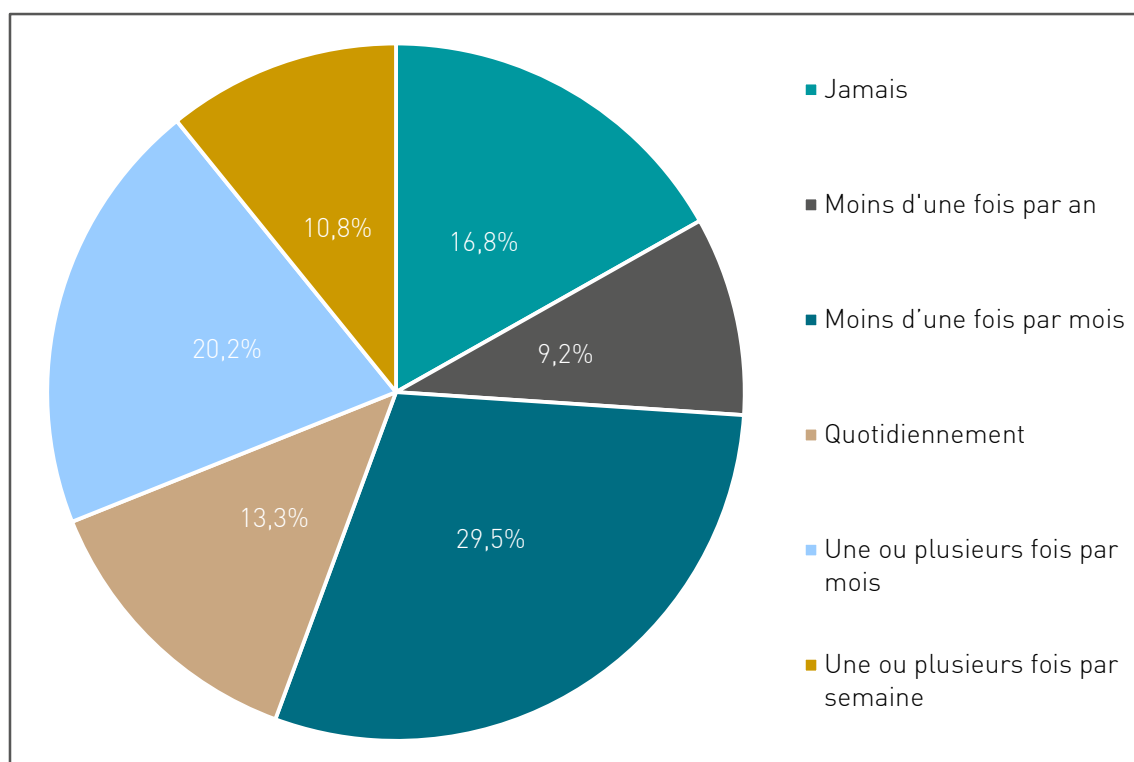


Figure 23 : Déplacements professionnels à l'échelle de l'agglomération clermontoise

ÉCHELLE DE L'Auvergne (SITES EPE-UCA)

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

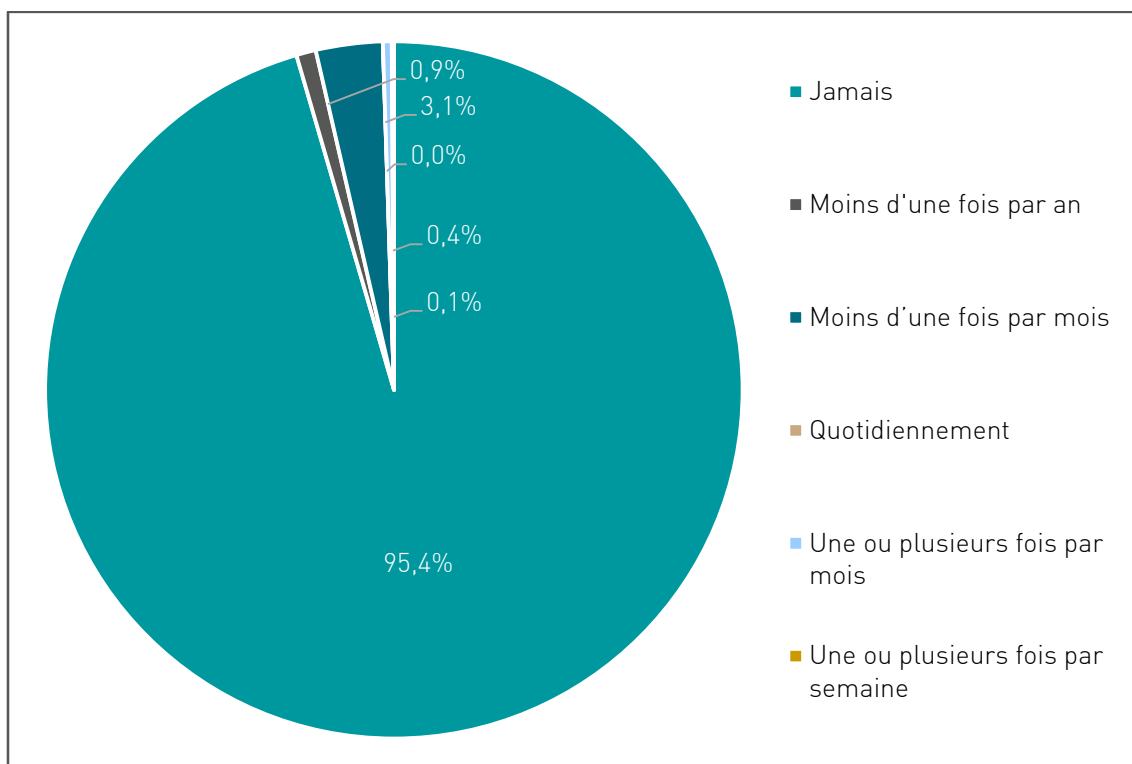


Figure 24 : Déplacements professionnels vers les sites territoriaux de l'EPE-UCA

ÉCHELLE DE L'Auvergne (HORS SITES EPE-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 %.

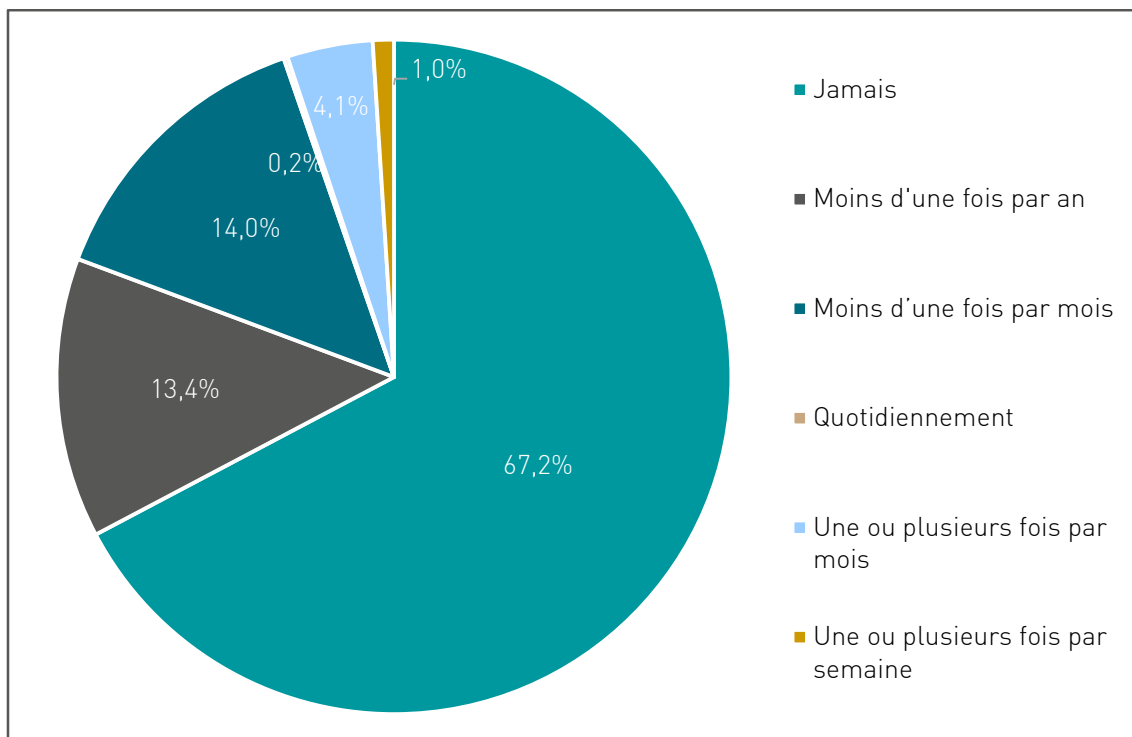


Figure 25 : Déplacements professionnels à l'échelle des 4 départements auvergnats

ÉCHELLE FRANÇAISE

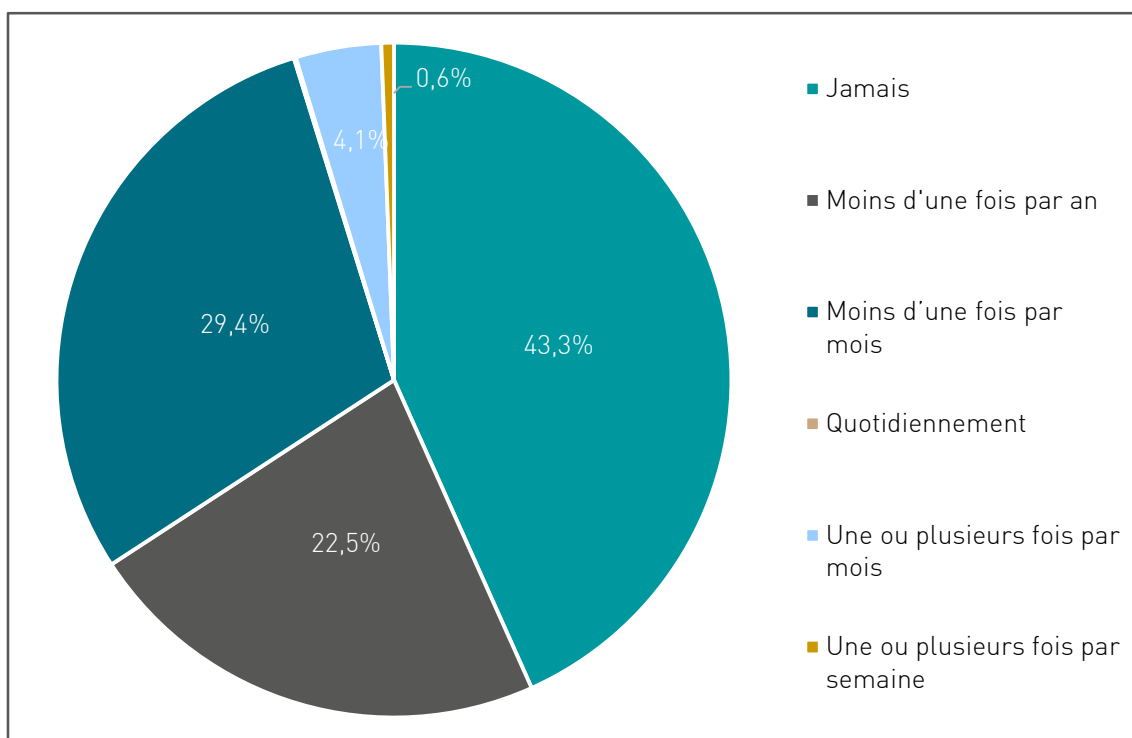


Figure 26 : Déplacements professionnels à l'échelle française

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.

À 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.

ÉCHELLE INTERNATIONALE

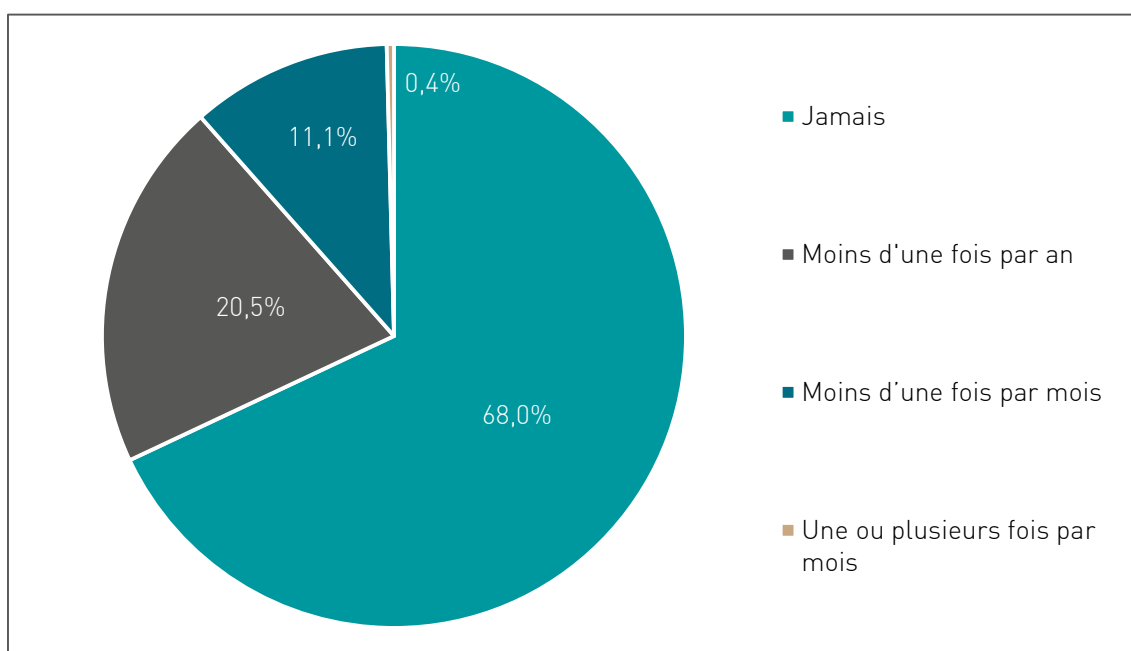


Figure 27 : Déplacements professionnels à l'échelle internationale

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'établissement doit bien plus se focaliser sur des déplacements du quotidien ou à l'échelle nationale qu'à celle internationale.

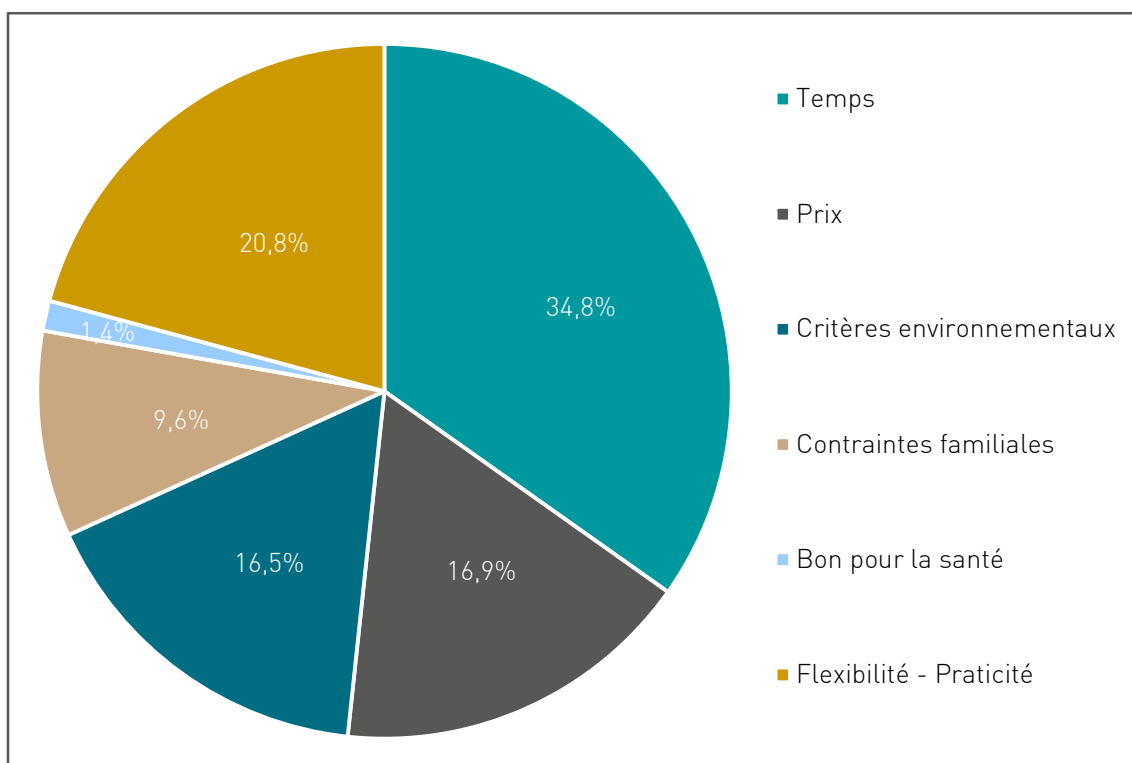


Figure 28 : Choix du mode pour les déplacements professionnels

CRITÈRES DE SÉLECTION 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'établissement pour favoriser les déplacements les moins coûteux que les agent-es 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 mentionnent le bénéfice pour la santé lorsqu'ils choisissent par exemple le vélo ou la marche.

V. PRATIQUES MODALES SPÉCIFIQUES

Selon les modes utilisés la pratique diffère largement. Cette approche modale permet de saisir de manière détaillée les comportements des salarié·es de l'établissement et les problèmes qu'elles et ils rencontrent.

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 qu'à 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.

PRATIQUE DU VÉLO

Diagnostic des pratiques actuelles

Plus de la moitié des cyclistes de l'établissement utilise un vélo musculaire, ce qui est notable dans une agglomération comme Clermont-Ferrand, 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.

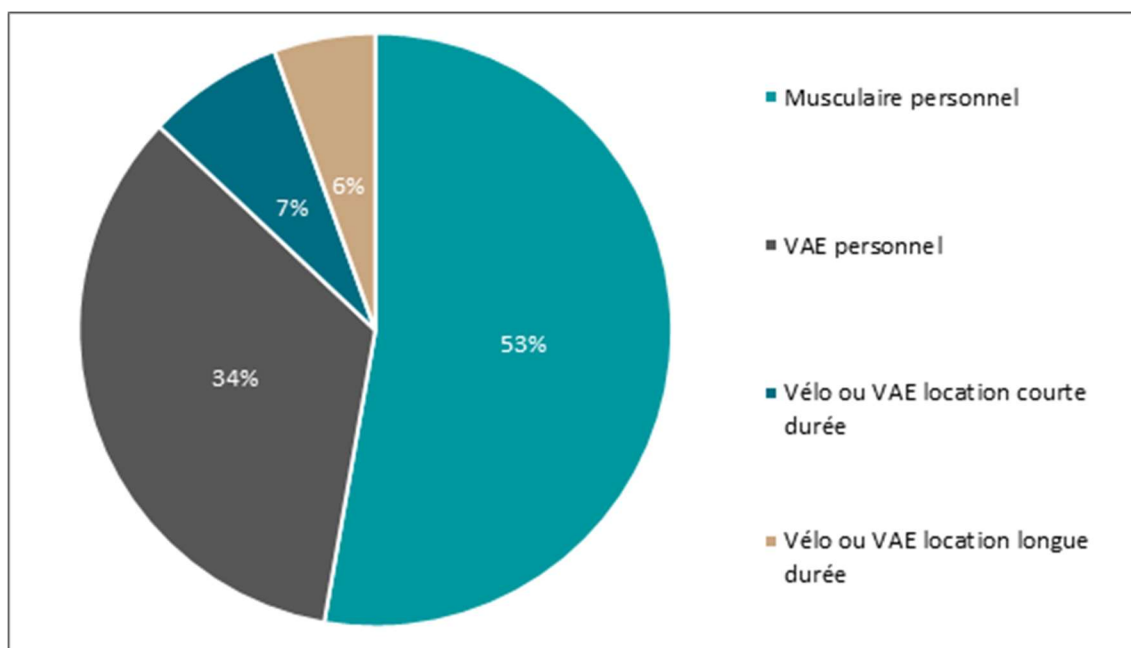


Figure 29 : Types de vélos utilisés

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 % mentionnent encore le dénivelé lié à la topographie clermontoise.

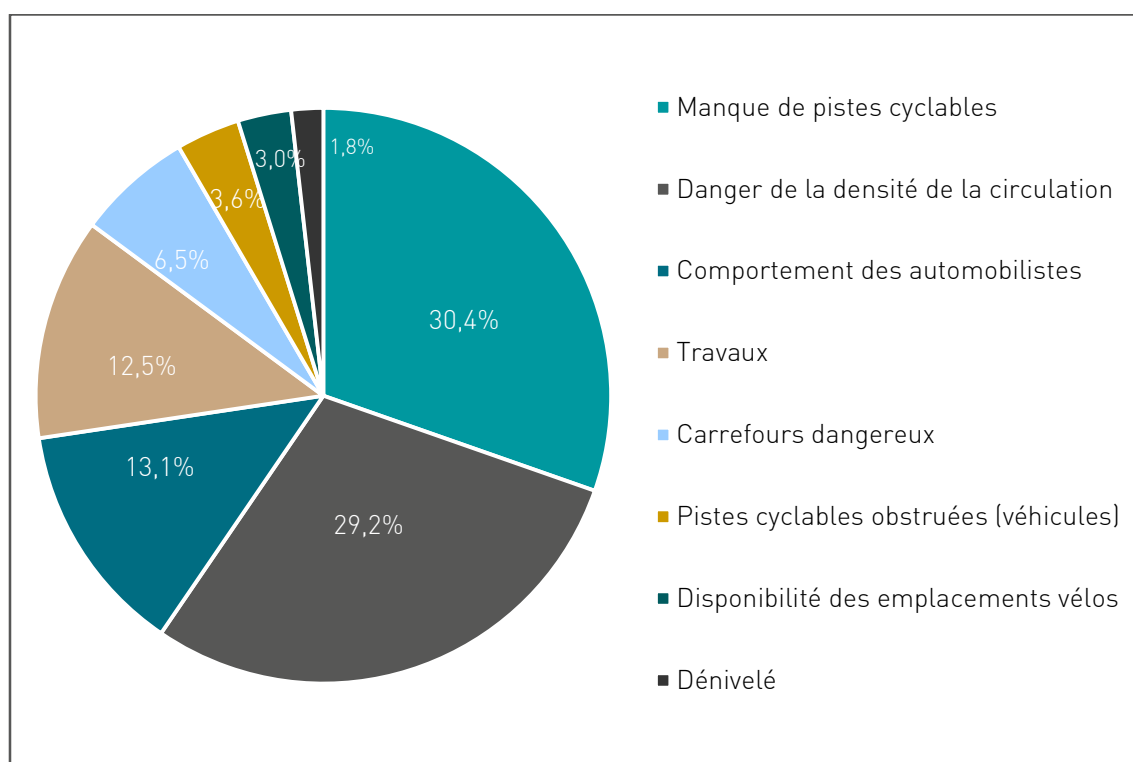


Figure 30 : Difficultés dans la pratique du vélo

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.

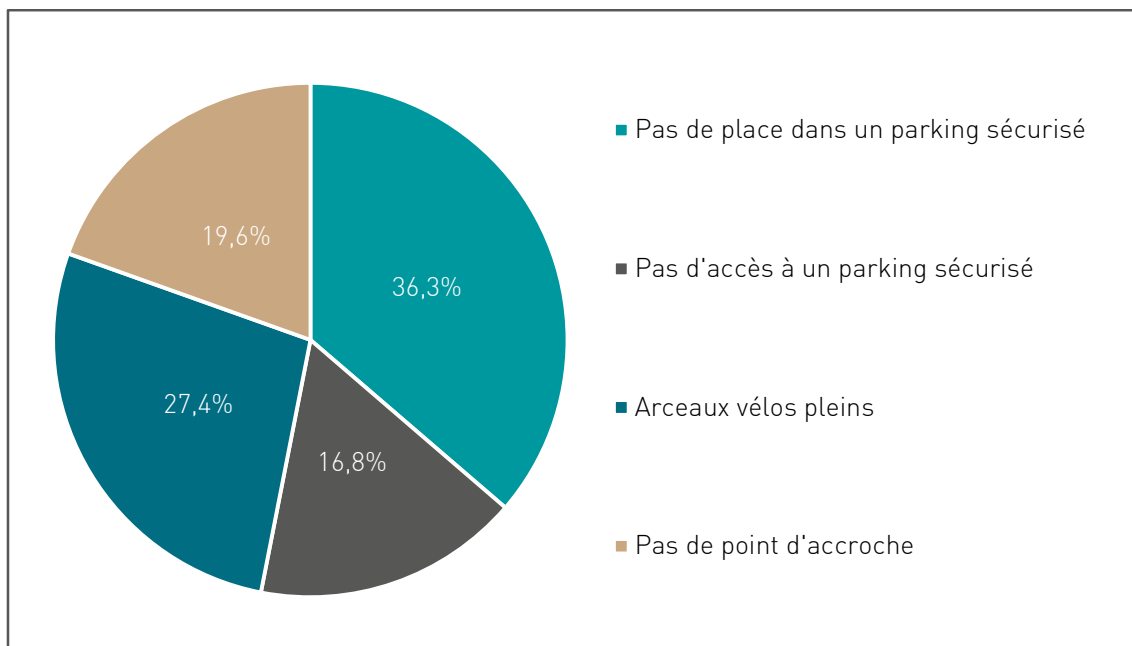


Figure 31 : Difficultés sur les campus

Forfaits et abonnements

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

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'établissement.

MARCHE

85 % des piéton·nes 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 (service Culture, Loisirs, Action Sociale et Sports).

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

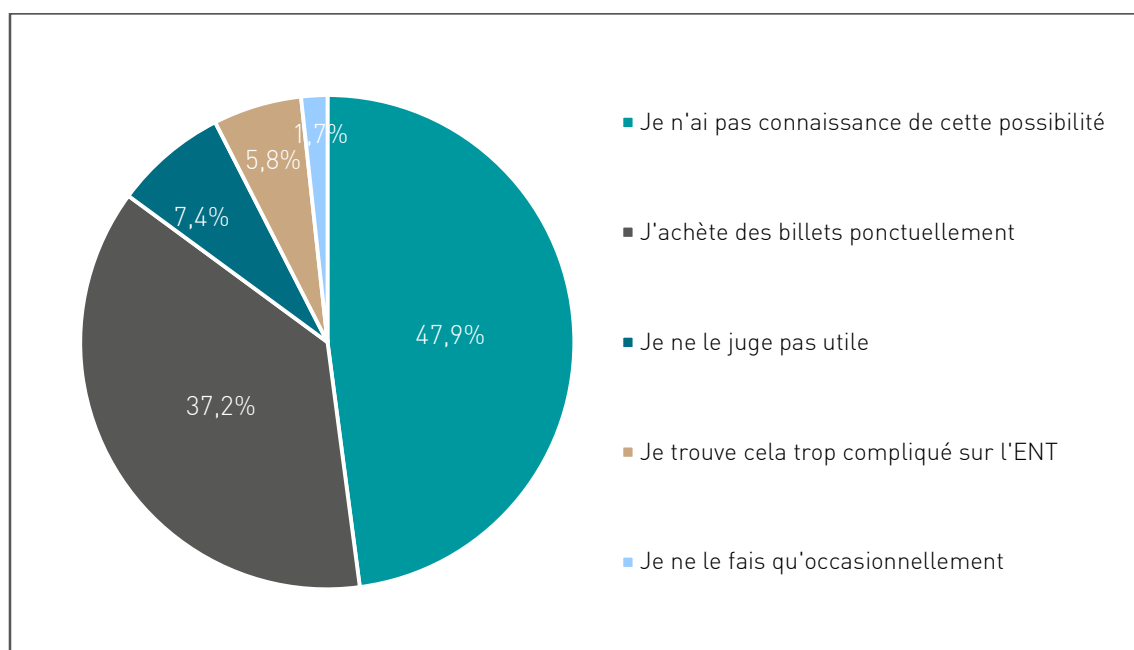


Figure 32 : remboursement des abonnements de transport collectif

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 corréliser avec la baisse de la part de la voiture.

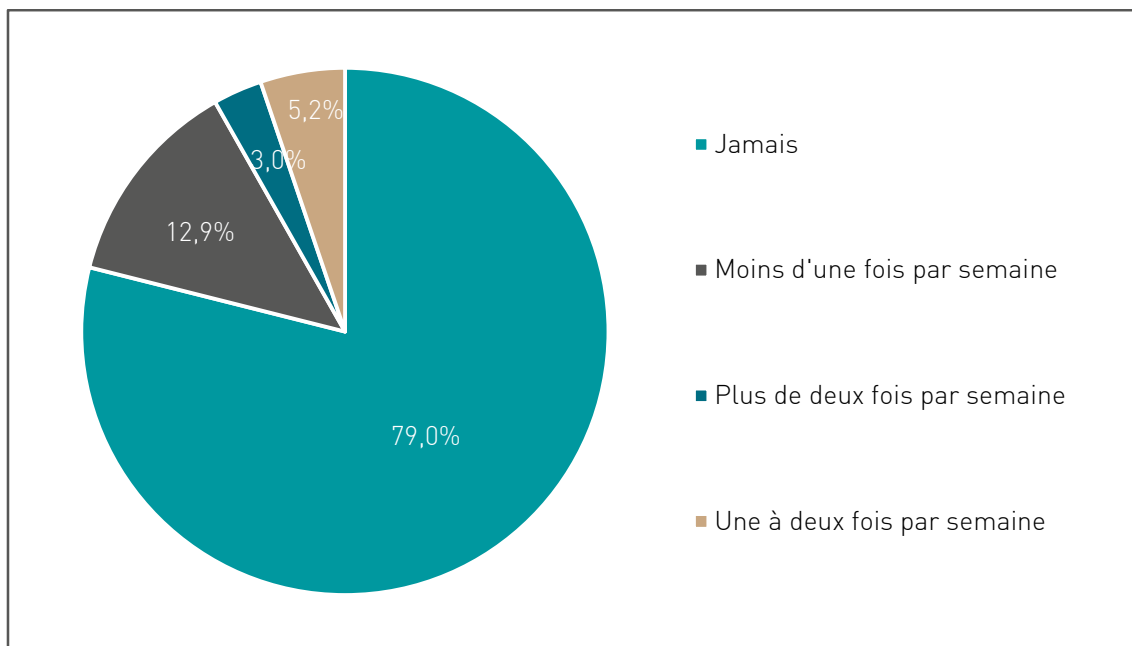


Figure 33 : Difficultés de stationnement

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 par site	Jamais	Moins d'une fois par semaine	Plus de deux fois par semaine	Une à deux fois par semaine	TOTAL en %
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 %).

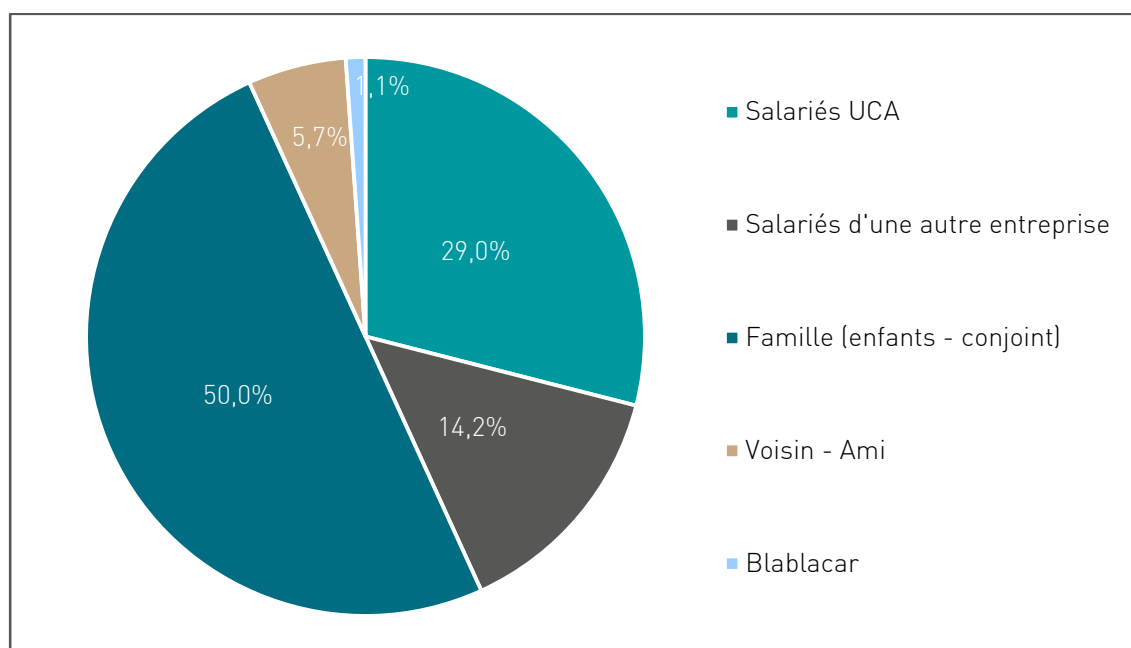


Figure 35 : Formes de covoiturages

VII. 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'établissement.

AVIS SUR LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS

Le questionnaire d'enquête proposait d'évaluer chaque mode en fonction de qualificatifs positifs ou négatifs (*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.

Avantages	Covoiturage	Marche	Train	Transports en commun	Voiture seule	Vélo-VAE
Rapide	26,9	17,2	22,7	14,6	35,6	43,5
Pratique	42,3	37,4	36,4	44,4	46,5	37,5
Sûr	12,8	5,7	9,1	6,4	9,2	0,9
Confortable	23,1	10,3	11,8	2,9	25,2	2,2
Reposant	2,6	11,5	26,4	7,6	2,8	5,2
Indispensable	47,4	3,4	12,7	18,7	45,6	3,9
Économique	14,1	42	43,6	26,9	2,8	35,3
Écologique	6,4	58	49,1	36,8	3,3	72
Sportif-sain	0	54,6	2,7	4,1	0	59,5

Inconvénients	Covoiturage	Marche	Train	Transports en commun	Voiture seule	Vélo-VAE
Lent	7,7	10,3	8,2	17	4,8	1,3
Pas pratique	0	2,9	2,7	3,5	1,2	0,4
Dangereux	3,8	1,1	0	1,2	1,9	16,8
Inconfortable	1,3	1,7	2	12,3	0,5	0,9
Contraignant	0	4,6	7,3	21,6	4,8	1,7
Fatigant	17,9	1,1	10,9	9,3	17,1	5,2
Cher	17,9	1,1	10,9	7,6	31,4	0,9
Polluant	24,4	2,9	6,4	1,2	31,6	0,4
Bruyant	1,3	1,1	0	12,3	0,7	0,4
Désagréable	3,8	2,9	6,4	9,4	2,6	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 habitué-es 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 accompagné-es au changement dans le cadre du PDM de l'EPE-UCA.

<i>Suis-je satisfait de mon mode de transport actuel ?</i>	Non, je souhaite changer	Non, mais je n'ai pas le choix	Oui, je ne souhaite pas changer	Oui, mais j'aimerais l'améliorer	Oui, mais je pourrais changer	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 en commun 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 inadaptées et les contraintes constituent autant de freins à ce changement.

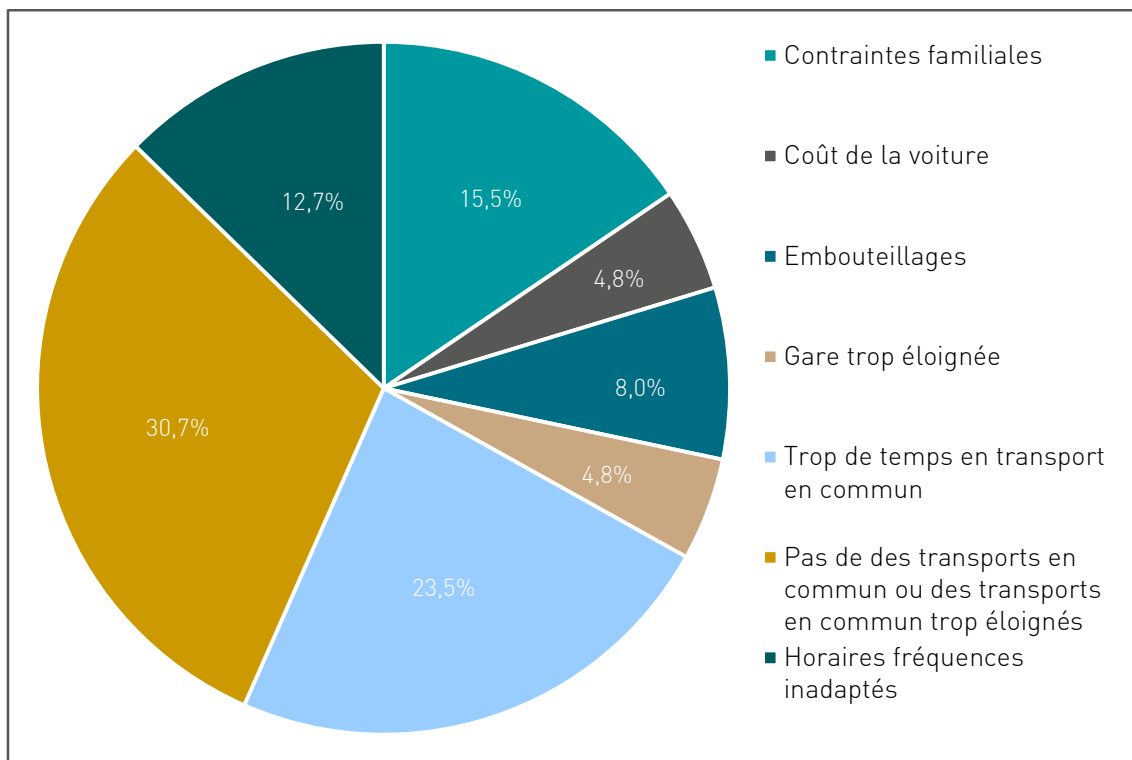


Figure 38 : Motifs et freins au changement

VIII. ATTENTES DES SALARIÉ·ES À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

SUR LES TERRITOIRES HORS CAMPUS

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

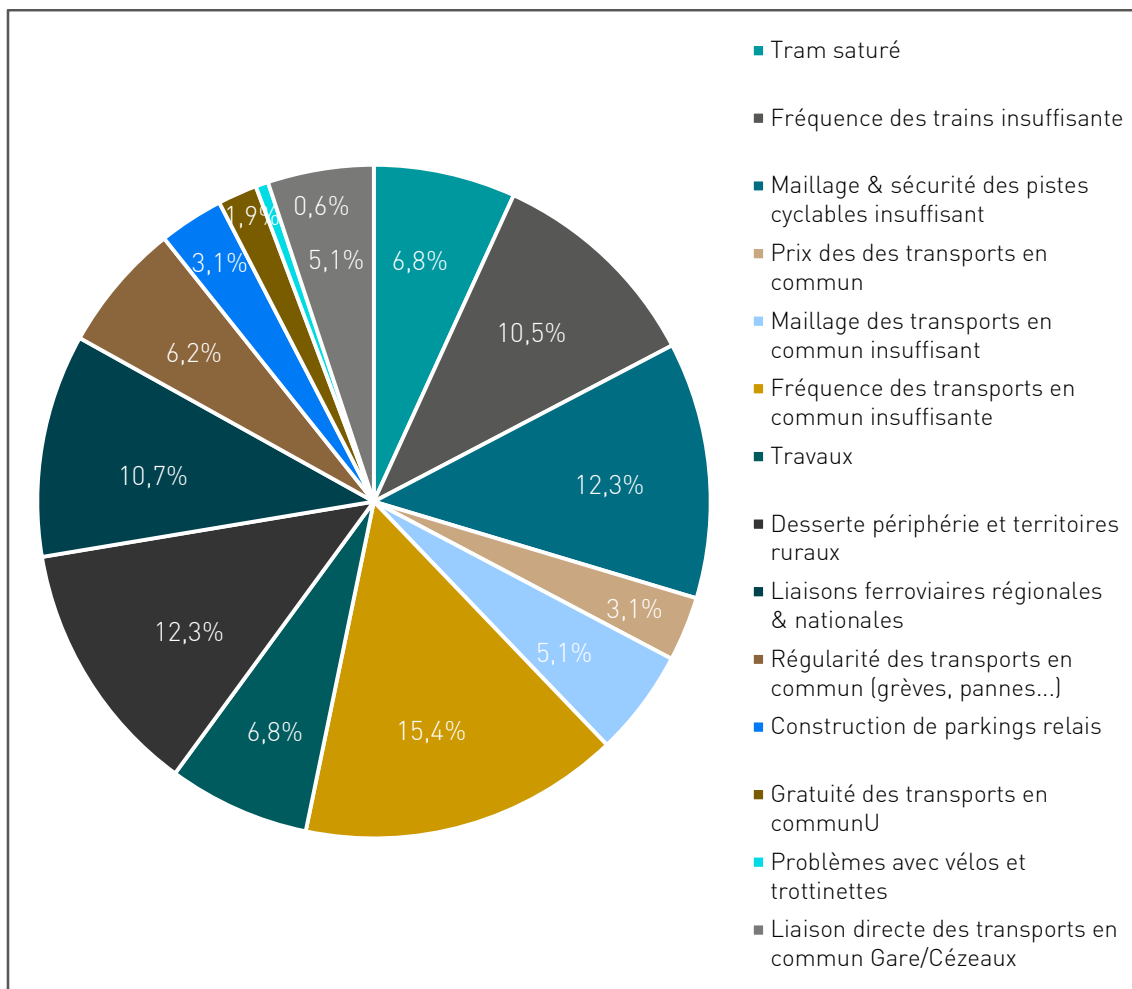


Figure 39 : Problèmes sur les territoires hors campus

SUR LES CAMPUS

Vélo

À 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

Mais également :

- 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
- Fourniture par l'établissement d'un kit vélo

- Prises pour le chargement des VAE
- Création d'une flotte VAE en prêt pour les étudiants
- Formation à l'utilisation et l'entretien du vélo
- Vélos porteurs à destination des personnels
- Création de bornes de réparation vélo

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

Transports en commun

- Tickets de tram/bus dans les composantes
- Liaison directe gare Cézeaux
- Augmenter le nombre de bornes Cvélo aux abords des sites de l'EPE-UCA
- Meilleure desserte des sites
- Informations sur les possibilités de Transport en commun entre Clermont et les sites territoriaux

Voiture

- Bornes de recharge pour les voitures personnelles
- Rendre le stationnement payant sur les parkings de l'établissement
- Augmenter la flotte de véhicules
- Manque de clarté du système de réservation des véhicules
- Mise en "pool" du parc automobile de l'établissement

Autres

- Frais de Mobilité Durable pour les piétons
- Signalétique des modes doux sur les campus
- Prêt de Trottinettes pour se déplacer sur le campus des Cézeaux
- Carte des temps intersites piétons et vélo
- Amélioration de la viabilité hivernale des parkings et circulations vélo
- Passer à 2 journées de télétravail avec des plages horaires plus flexibles

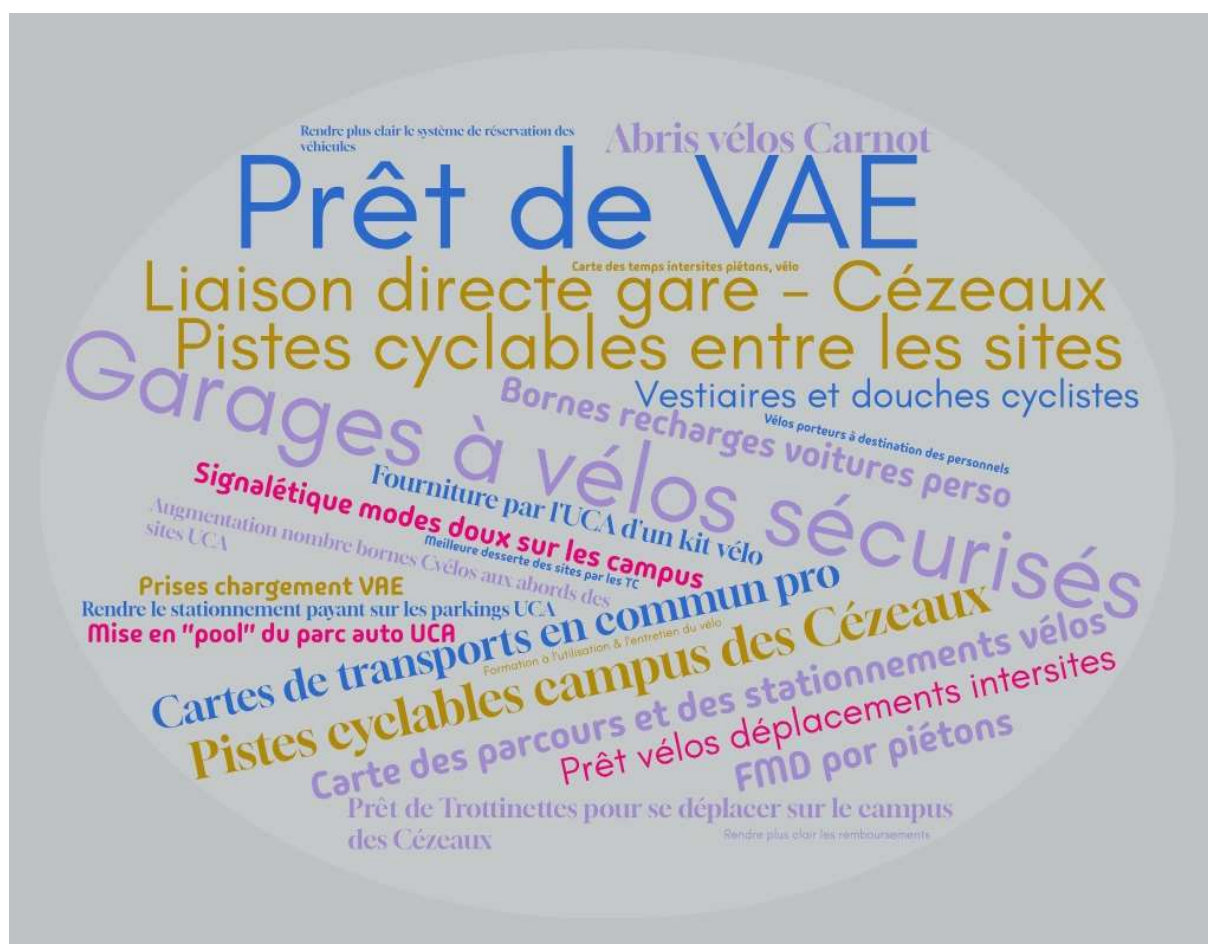


Figure 40 : Souhaits des salarié-es sur les campus

PROPOSITIONS TEST

Afin de percevoir l'intérêt de telle ou telle mesure qui pourrait être prise en matière de mobilité à l'EPE-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.

Vélo	Plus d' aménagements cyclables	Plus de garages à vélo 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
Forte influence	61	49,8	31,2	18,9	23,2	33,6
Influence moyenne	11,6	20,1	24,5	23,2	25,4	25,1
Influence moyenne	6,1	7,6	18,1	24,8	18,3	12,1
Pas d'influence	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.

Covoiturage	Application pour les salariés de l' EPE-UCA	Mise en relation de covoitureurs EPE-UCA	Places réservées aux covoitureurs	EDT aménagé pour les covoitureurs	Solution de substitution en cas de problème	FMD covoitureurs
Forte influence	30,4	28,2	26,4	26,2	29,3	27,2
Influence moyenne	26	29,7	21,4	23,7	25,8	27,7
Influence moyenne	16,2	14,7	18,5	16,5	14,7	15,2
Pas d'influence	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.

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

Figure 43 : Souhaits des salariés autour des transports collectifs urbains

**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