

Plan de mobilité

TOME III Enquête étudiant·e·s



Table des matières

INTRODUCTION	1
MÉTHODOLOGIE	2
CONTENU DU QUESTIONNAIRE	2
ÉCHANTILLONNAGE	2
COLLECTE DES DONNÉES	2
TRAITEMENT DES DONNÉES	2
I. PRATIQUES DE MOBILITÉS QUOTIDIENNES	3
II. PRATIQUES SPÉCIFIQUES AUX ÉTUDIANT·ES	7
UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS	7
PRATIQUE DU VÉLO	7
TRAJETS AU COURS DE LA JOURNÉE	8
DISTANCE ET TEMPS DE PARCOURS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU D'ÉTUDES	9
COÛTS DES DÉPLACEMENTS PAR MOIS	11
MOBILITÉ À L'ÉTRANGER	12
III. SATISFACTION DE LA PRATIQUE DE SA MOBILITÉ	13
IV. FOCUS SUR LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT	16
CRITÈRES CITÉS POUR LE CHOIX D'UN MODE	16
FOCUS SUR LES CRITÈRES FINANCIERS	17
CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX	17
CRITÈRE DE LA PROXIMITÉ DU LIEU D'ÉTUDE POUR LE CHOIX DU LOGEMENT	18
V. SOUHAIT DE CHANGER SES HABITUDES DE MOBILITÉS	19
VI. POINTS DE VUE SUR LES TRANSPORTS À CLERMONT-FERRAND	21

INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats de l'enquête réalisée au premier semestre 2024 auprès des étudiant·es de l'EPE-UCA, sites clermontois ([figure 1](#)). Les sites territoriaux font l'objet d'enquêtes spécifiques.

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

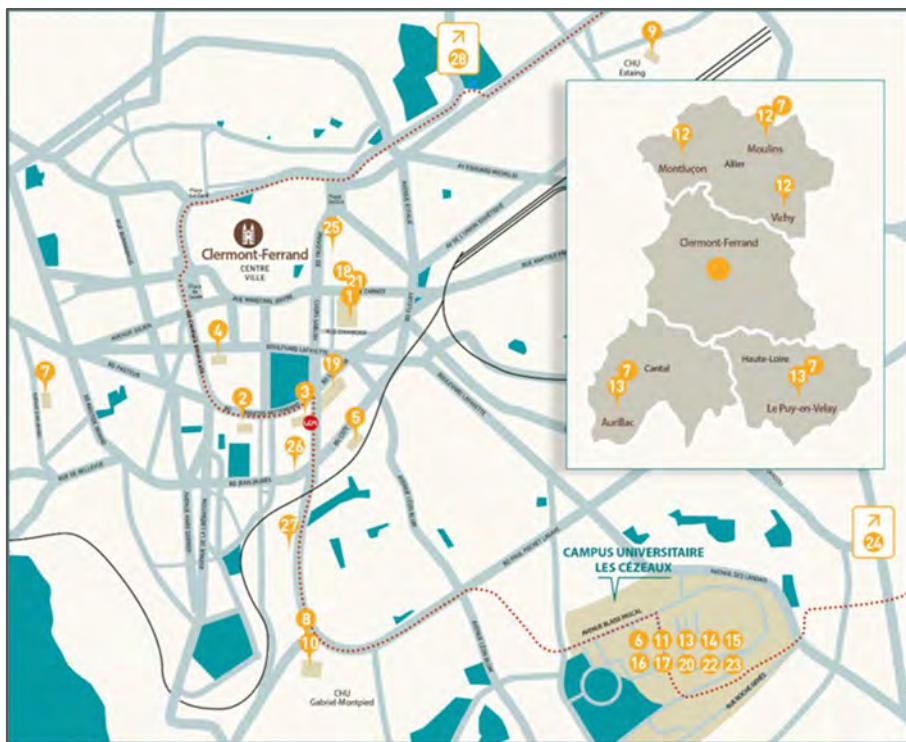


Figure 1 : Carte de localisation des sites universitaires de l'EPE-UCA

MÉTHODOLOGIE

Cette enquête a été réalisée par une quarantaine d'étudiant·es de N2 géographie-aménagement dans le cadre de leur UE « Traitement de l'information géographique ».

CONTENU DU QUESTIONNAIRE

Le contenu du questionnaire a été élaboré par les étudiant·es afin de se placer au plus près de leurs préoccupations.

Il est constitué de 45 questions, réparties en quatre catégories, permettant de l'organiser autour de grandes thématiques : « Ta mobilité quotidienne », « Ton regard sur tes mobilités du quotidien », « Tes autres mobilités » et « Ton profil ». Ce classement permet une progression logique pour le répondant.

Le questionnaire est constitué de question fermées (type oui - non) et de questions ouvertes permettant au répondant d'exprimer des idées plus complexes.

ÉCHANTILLONNAGE

L'échantillonnage, a été réalisé selon la méthode par quotas. Un échantillon représentatif d'étudiant·es a été élaboré en fonction, du nombre d'étudiant·es par filière et par année. L'échantillon comporte 635 individus.

COLLECTE DES DONNÉES

La collecte des réponses des individus s'est faite à l'aide de questionnaires format papier administrés en face à face sur les différents sites clermontois de l'EPE-UCA. Les étudiant·es réalisant l'enquête se sont répartis la tâche, afin de respecter les quotas définis par l'échantillon. L'enquête s'est déroulée sur deux semaines au premier semestre hors périodes de partiels ou de vacances.

TRAITEMENT DES DONNÉES

Les réponses collectées ont ensuite été saisies sur 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.

I. PRATIQUES DE MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Le tableau *(figure 2)* présente le mode principal utilisé par les étudiant·es pour leurs déplacement quotidiens. La marche et les transports en commun prédominent, représentant pour ces deux modes plus de 70 % des déplacements. 15 % se font en voiture, dont une part très faible du covoiturage (1,9 %). Le train et le vélo arrivent ensuite avec respectivement 5,7 et 5 %.

Lorsque l'on compare avec l'enquête similaire réalisée en 2018, on se rend compte que les modes les plus vertueux (marche, transports en commun, train, vélo) progressent au détriment de la voiture. L'ensemble de ces indicateurs montre une évolution notable de report vers les modes les plus vertueux, reflétant à la fois un désir d'être plus « écologique », plus actif, mais aussi en raison du renchérissement des coûts de la voiture.

Mode de déplacement principal	2018	2024
Marche	36,9	38,9
Tramway	28,9	31,2
Bus	9,7	31,2
Voiture	17,9	13,9
Covoiturage	17,9	1,9
Train	2,5	5,7
Vélo	4,2	5
Autre type véhicule à roulette	0	2
Autocar	0	0,2
Deux roues motorisées	0	1,1
TOTAL	100	100

Figure 2 : Evolution des parts modales entre 2018 et 2024

Tout d'abord ces choix modaux peuvent être contraints. Posséder son permis et une automobile représentent par exemple deux contraintes fortes. Comme le montre les tableaux *(figures 3 & 4)*, si plus des deux tiers des étudiant·es possèdent un permis, ils ne sont que la moitié à avoir un véhicule à leur disposition.

Possession du permis de conduire		Nb. Cit.	Fréq.
Oui	442	69,8%	
Non	191	30,2%	
TOTAL CIT.	633	100%	

Figure 3 : Possession du permis de conduire

Possession d'un véhicule personnel		Nb. cit.	Fréq.
Oui	318	50,3%	
Non	314	49,7%	
TOTAL CIT.	632	100%	

Figure 4 : Possession d'un véhicule personnel

Si l'on corrèle ces constats avec les raisons pour lesquels les étudiant·es font ces choix, on s'aperçoit qu'ils expriment d'autres contraintes ([figure 5](#)).

Le fait d'habiter loin des sites universitaires, dans des secteurs mal desservis par les transports en commun, va favoriser une mobilité en voiture. À l'opposé, en l'absence de véhicule et/ou de permis de conduire, l'étudiant va plutôt utiliser les transports collectifs.

On remarque que les modes doux et actifs (vélo et marche) sont évalués très positivement. Le vélo est ainsi choisi pour son caractère pratique, rapide, écologique et économique. On retrouve un profil similaire pour la marche, mais ici le facteur de choix est surtout lié à la proximité du domicile.

Le train et les transports en commun sont choisis pour des raisons davantage plurielles, à la fois par contrainte, mais aussi pour des raisons pratiques, économiques et de rapidité. Cela tend à montrer qu'une partie des étudiant·es choisit ces modes par comparaison, notamment par rapport au coût élevé de l'automobile.

Mode de transport	Habite trop loin	Pratique	Rapide	Ecologique	À proximité du logement	Pas le permis	Pas de transports en commun	Economique	Pas le choix	Bon pour la santé	Trop coûteux	TOTAL
Voiture seule	25,6	25,6	16,7	2,2	3,3	0,0	13,3	0,0	13,3	0,0	0,0	100
Covoiturage	0,0	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	33,3	16,7	0,0	0,0	100
Transports en commun urbains	4,9	34,7	14,2	0,9	15,1	1,3	0,0	9,3	18,2	1,3	0,0	100
Train	16,7	30,6	13,9	2,8	8,3	0,0	0,0	5,6	22,2	0,0	0,0	100
Vélo	0,0	33,3	24,4	15,6	4,4	0,0	0,0	13,3	0,0	8,9	0,0	100
À pied	0,7	14,1	10,6	4,2	54,8	0,0	0,7	7,1	2,5	4,9	0,4	100
Autres types de véhicules à roulettes	0,0	40,0	33,3	0,0	0,0	0,0	6,7	13,3	0,0	0,0	6,7	100
Autocar	0,0	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Deux roues motorisées	0,0	14,3	71,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3	0,0	0,0	100

Figure 5 : Croisement entre le mode de transport principal et les raisons de ce choix modal

À la question : « Utilises-tu des modes complémentaires à ton mode principal », 60 % des étudiant·es répondent oui ([figure 6](#)), reflétant une pratique des mobilités complexe, avec de nombreuses combinaisons intermodales.

Modes complémentaires	Nb. cit.	Fréq.
Oui	380	60,0%
Non	253	40,0%
TOTAL CIT.	633	100%

Figure 6 : Utilisation de modes complémentaires au mode principal

Le tableau ([figure 7](#)) précise ces combinaisons et indique quelques tendances notables en montrant comment s'opèrent les articulations intermodales.

Par exemple, 40 % des étudiant·es utilisant la voiture comme mode principal, la combinent avec du transport collectif et 25,3 % avec de la marche. 47,2 % des usagers du train pratiquent la marche, et 15,1 % les transports en commun. 37 % des usagers du vélo utilisent les transports urbains.

Modes de transport	Complémentaire										TOTAL
		Voiture seule	Covoiturage	Transports en commun urbains	Train	Vélo	À pied	Autres types de véhicules à roulettes	Autocar	Deux roues motorisées	
Principal											
Voiture seule	0,0	14,7	40,0	8,0	8,0	25,3	1,3	1,3	1,3	1,3	100
Covoiturage	9,1	0,0	36,4	9,1	9,1	36,4	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Transports en commun urbains	12,2	3,7	1,6	1,6	16,4	59,8	3,2	1,6	0,0	0,0	100
Train	22,6	0,0	15,1	1,9	7,5	47,2	0,0	5,7	0,0	0,0	100
Vélo	7,4	0,0	37,0	0,0	0,0	51,9	0,0	3,7	0,0	0,0	100
À pied	16,5	3,0	51,8	5,5	18,3	1,8	1,8	1,2	0,0	0,0	100
Autres types de véhicules à roulettes	15,4	0,0	46,2	0,0	7,7	30,8	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Autocar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Deux roues motorisées	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
TOTAL	12,5	4,5	27,3	3,7	13,6	34,4	1,9	1,9	0,2	0,2	100

Figure 7 : Utilisation de modes complémentaires au mode principal par type

II. PRATIQUES SPÉCIFIQUES AUX ÉTUDIANT·ES

Plusieurs comportements sont spécifiques aux mobilités étudiantes. On notera parmi celles-ci, des usages particuliers des transports en commun, du vélo et des choix de domicile impactant fortement ces mobilités.

UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Le tableau *(figure 8)* montre que 61,5 % des étudiant·es souscrivent un abonnement mensuel ou annuel. À parts égales (19 %), les autres utilisent des tickets à l'unité ou fraudent. Il est probable que ce chiffre de fraude soit supérieur, car non assumé par certain·es étudiant·es enquêté·es. Ce chiffre doit amener à une réflexion à propos du prix de l'abonnement pour les étudiant·es.

Type de ticket	Nb. cit.	Fréq.
Ticket à l'unité	64	19,40%
Abonnement	203	61,50%
Pas de titre de transport	63	19,10%

Figure 8 : Types de titres de transport (transports urbains)

PRATIQUE DU VÉLO

Le tableau *(figure 9)* montre que très peu d'étudiant·es possèdent un VAE, ceci s'expliquant par un prix d'achat élevé. En revanche 42,3 % possèdent un vélo personnel, tandis que 55,10 % utilisent les vélos en libre-service mis à disposition à proximité des campus.

Type vélo utilisé	Nb. cit.	Fréq.
Vélo personnel	33	42,30%
Vélo électrique personnel	2	2,60%
Vélos en libre-service	43	55,10%
TOTAL CIT.	78	100%

Figure 9 : Types de vélos utilisés

TRAJETS AU COURS DE LA JOURNÉE

Les déplacements domicile – lieu de cours atteignent un niveau très important. En effet, la moitié des étudiant·es effectuent entre 9 et 14 allers-retours par semaine (*figure 10*). Cela est dû notamment à des retours au domicile dans des « creux » de l'emploi du temps de cours et, comme le montre le tableau *figure 11*, à des déplacements lors de la pause méridienne.

Ces déplacements de la pause méridienne se font également vers les restaurants universitaires pour 58,1 % des étudiant·es (*figure 12*).

Fréquence d'allers-retours	Nb. cit.	Fréq.
Moins de 4	15	2,4%
De 4 à 6	101	16,1%
De 6 à 9	121	19,2%
De 9 à 14	309	49,1%
Plus de 14	83	13,2%
TOTAL CIT.	629	100%

Figure 10 : Fréquence des déplacements hebdomadaires

Pause méridienne	Nb. cit.	Fréq.	Destination	Nb. cit.	Fréq.
Oui	465	73,8%	RU	272	58,1%
Non	165	26,2%	Domicile	154	32,9%
TOTAL CIT.	630	100%	Autres lieux	42	9,0%
			TOTAL CIT.	468	100%

Figure 11 : Fréquence des déplacements lors de la pause méridienne

Figure 12 : Destination des déplacements lors de la pause méridienne

Changement de site	Nb. cit.	Fréq.
Oui	296	47,0%
Non	334	53,0%
TOTAL CIT.	630	100%

Figure 13 : Changement de site universitaire au cours de la journée

On doit ajouter à ces déplacements la nécessité de se déplacer d'un site à l'autre de l'EPE-UCA pour 47 % des étudiant·es (*figure 13*).

DISTANCE ET TEMPS DE PARCOURS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU D'ÉTUDES

La distance et le temps de parcours entre le domicile des étudiant·es et leur lieu d'étude sont deux indicateurs corrélés. Les deux figures (14 & 15) montrent que les étudiant·es recherchent des logements les plus proches possibles de leur lieu d'étude puisque 58,4 % sont à moins de 15 minutes et 70,6 % à moins de 5 kilomètres.

Cette répartition géographique va fortement influer sur le mode de transport principal utilisé (figure 16). Ainsi, les étudiant·es habitant à moins de 500 mètres de leur site universitaire vont évidemment choisir la marche (94%). La tendance va se maintenir entre 500 mètres et un kilomètre.

Entre un et 5 kilomètres, celle-ci va encore représenter 44 % de la répartition modale ; dans cette tranche les transports en commun urbains sont très utilisés (37%) et le vélo à un niveau moindre (7%).

La tranche 5 à 10 kilomètres fait la part belle aux transports en commun urbains (68%) ; le partage entre les autres modes est assez composite, chacun étant représenté dans des proportions assez réduites.

Entre 10 et 50 kilomètres, les étudiant·es habitants dans des zones périurbaines ou dans des villes de la périphérie clermontoise partagent leur choix modal entre le train et les transports urbains pour les zones les mieux desservies. On peut supposer que la voiture est surtout utilisée dans des zones où la desserte par transports collectifs n'est pas optimale.

Au-delà de 50 kilomètres la situation est identique le train et la voiture se trouvant à part égales, là encore selon la qualité de desserte des territoires par le train.

Temps	Nb. cit.	Fréq.
Moins de 5	25	3,9%
De 5 à 10	229	36,2%
De 10 à 15	116	18,3%
De 15 à 21	99	15,6%
De 21 à 31	90	14,2%
De 31 à 45	43	6,8%
45 et plus	31	4,9%
TOTAL CIT.	633	100%

Figure 14 : Temps de trajet entre le domicile et le site d'étude

Distance	Nb. cit.	Fréq.
Moins de 0,50	35	5,8%
De 0,50 à 1,00	59	9,8%
De 1,00 à 2,00	169	28,1%
De 2,00 à 5,00	162	26,9%
De 5,00 à 10,00	64	10,6%
De 10,00 à 20,00	41	6,8%
De 20,00 à 30,00	38	6,3%
30,00 et plus	34	5,6%
TOTAL CIT.	602	100%

Figure 15 : Distance entre le domicile et le site d'étude

Au mode de transport principal peut également s'ajouter un mode de transport secondaire. Le graphique (figure 17), permet de montrer une corrélation importante entre utilisation de modes de transports complémentaires et augmentation de la distance logement – établissement. En effet, on observe que

plus la distance séparant le lieu de cours et le logement croît, plus la part d'étudiant·es utilisant un mode de transport complémentaire est également importante.

30% des étudiant·es qui habitent à moins d'un kilomètre de l'établissement utilisent un mode de transport complémentaire tandis que 70% des étudiant·es habitant entre 10 et 50 km de l'établissement utilisent un mode de transport complémentaire.

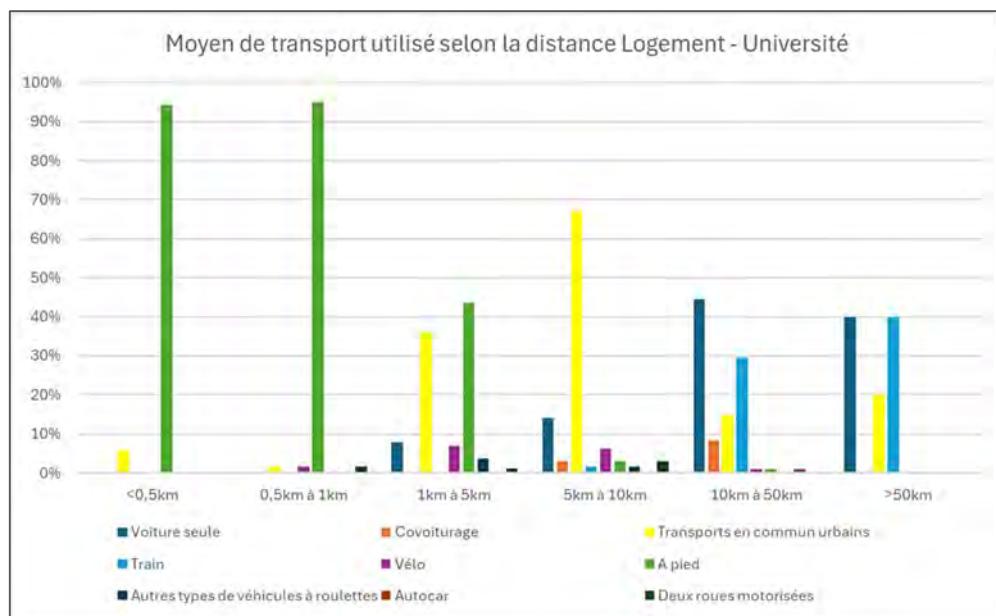


Figure 16 : distance domicile – lieu d'étude et mode de transport

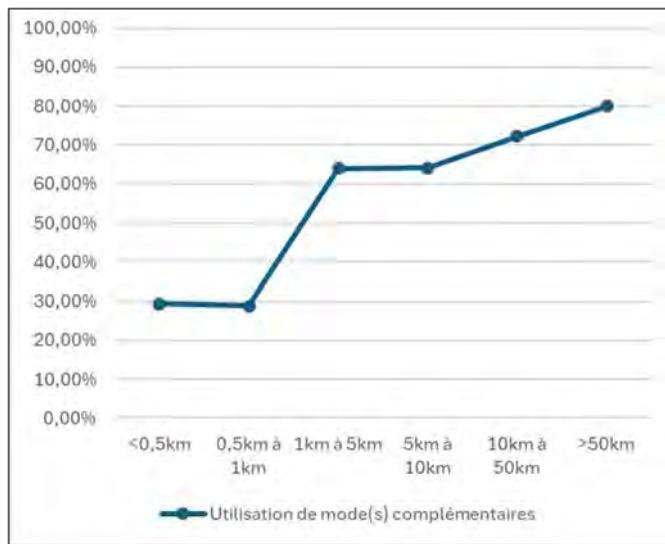


Figure 17 : Utilisation d'un mode complémentaire selon la distance domicile – lieu d'étude

COÛTS DES DÉPLACEMENTS PAR MOIS

Dans des budgets étudiant·es souvent contraints la notion de coût est primordiale. Comme le montre la *figure 18*, les coûts estimés des déplacements restent assez peu élevés, puisque plus des deux tiers des étudiant·es consacrent moins de 30 € par mois à leurs mobilités. À l'opposé, plus de 15 % estiment leurs dépenses de 60 à plus de 100 €, ce qui pèse lourd dans un budget étudiant.

Coût mensuel en euros	Nb. cit.	Fréq.
Moins de 5	223	38,0%
De 5 à 30	181	30,8%
De 30 à 60	86	14,7%
De 60 à 100	33	5,6%
100 et plus	64	10,9%
TOTAL CIT.	587	100%

Figure 18 : Coût mensuel consacré à la mobilité

Le croisement entre le coût du transport et le mode principal utilisé (*figure 19*), montre que les étudiant·es ont bien conscience du coût d'un véhicule personnel. En effet, 59,3 % estiment leurs dépenses consacrées à la voiture de 60 à plus de 100 € par mois. Le train est également perçu comme un mode au coût élevé.

En revanche, en ce qui concerne le vélo et la marche, plus des deux tiers des étudiant·es évaluent leur pratique à moins de 5 € par mois. Remarquons, pour ce dernier mode, que certains ont pris en compte l'achat d'une ou plusieurs paires de chaussures par an (parfois au prix élevé) et l'ont rapporté au mois, ce qui explique les pourcentages au-delà de 30 €.

Coût en €	Moins de 5	De 5 à 30	De 30 à 60	De 60 à 100	100 et plus	TOTAL
Voiture seule	4,9	12,3	23,5	17,3	42,0	100
Covoiturage	9,1	18,2	36,4	9,1	27,3	100
Transports en commun urbains	17,8	56,2	18,9	1,6	5,4	100
Train	6,1	0,0	39,4	30,3	24,2	100
Vélo	65,5	31,0	3,4	0,0	0,0	100
À pied	69,7	18,9	5,3	2,2	3,9	100
Autres véhicules à roulettes	38,5	53,8	7,7	0,0	0,0	100
Autocar	0,0	100	0,0	0,0	0,0	100
Deux roues motorisées	0,0	83,3	16,7	0,0	0,0	100
TOTAL	38,0	30,8	14,7	5,6	10,9	100

Figure 19 : Coût mensuel consacré à la mobilité par mode de transport principal

MOBILITÉ À L'ÉTRANGER

Au cours de leur cursus universitaire beaucoup d'étudiant·es vont réaliser une partie de leurs études à l'étranger, notamment dans le cadre d'échanges type « Erasmus ». Il a été demandé aux étudiant·es enquêté·es quel mode de transport choisiraient-ils pour se déplacer à l'échelle du continent européen (figure 20).

L'avion est cité dans plus de la moitié des réponses, le train arrivant en seconde position avec 38,2 %. La voiture reste marginale avec 6,4 %. La part de l'avion trop élevée indique qu'un travail de sensibilisation doit être réalisé et que des aides pourraient être mises en place, afin de diminuer la part de l'avion et augmenter celle du train. Le but final étant d'améliorer le bilan carbone de l'EPE-UCA du point de vue de ces échanges.

Période à l'étranger	Nb. cit.	Fréq.
Avion	338	55,4%
Train	233	38,2%
Voiture	39	6,4%
TOTAL CIT.	610	100%

Figure 20 : Mode de transports choisi pour un départ en échange européen

III. SATISFACTION DE LA PRATIQUE DE SA MOBILITÉ

Le degré de satisfaction est un indicateur intéressant permettant de mesurer en négatif le potentiel d'étudiant·es pouvant se reporter des modes les moins vertueux vers ceux les plus vertueux.

À la question « Es-tu satisfait de ton mode de transport ? » 78,1 % des étudiant·es répondent affirmativement et ne souhaiteront donc probablement pas changer leurs pratiques de mobilités ([figure 21](#)).

Satisfaction	Nb. cit.	Fréq.
Oui	491	78,1%
Non	138	21,9%
TOTAL CIT.	629	100%

Figure 21 : Satisfaction de son mode de transport principal

Cependant il existe de fortes nuances selon les modes pratiqués ([figure 22](#)).

Concernant la voiture, le covoiturage ou le train, la satisfaction atteint deux tiers à trois quarts de l'effectif. Elle est encore plus élevée pour le vélo et la marche qui font quasiment l'unanimité ; les deux roues motorisées emportent même la totalité des suffrages.

Satisfaction du mode transport	Oui	Non	TOTAL
Voiture seule	69	31	100
Covoiturage	75	25	100
Transports en commun urbains	60,9	39,1	100
Train	60	40	100
Vélo	93,5	6,5	100
À pied	94,7	5,3	100
Autres types de véhicules à roulettes	92,3	7,7	100
Autocar	0	100	100
Deux roues motorisées	100	0	100
TOTAL	78,1	21,9	100

Figure 22 : Satisfaction du mode de transport principal

Les *figures 23 & 24* corrèlent le mode principal pratiqué et les adjectifs positifs ou négatifs utilisés par les étudiant·es pour le qualifier. D'un point de vue méthodologique précisons que les étudiant·es pouvaient utiliser les qualificatifs qu'ils souhaitaient dans deux questions ouvertes. Celle-ci ont été ensuite synthétisées.

La *figure 23* présente des qualificatifs positifs.

La voiture est jugée essentiellement pratique et à un second plan rapide. Elle n'est jamais notée écologique ou bonne pour la santé, ce qui prouve bien que les étudiant·es ont conscience qu'il ne s'agit pas d'un mode vertueux et actif. 18,8 % mentionnent leur goût pour ce mode et notamment leur plaisir de conduire.

Dans des proportions identiques le train et les transports urbains sont jugés pratiques et à second niveau rapide. Ils sont notés comme beaucoup plus économiques que la voiture. Pour une petite fraction des étudiant·es, ils apparaissent écologiques.

Le vélo et la marche sont perçus à la fois pratiques, économiques et bon pour la santé.

La taille relativement restreinte de l'agglomération, le faible coût de ces modes et leur côté actif font qu'ils obtiennent de très bons suffrages auprès de la population étudiante. Ils ne sont jamais non plus qualifiés de polluants ou contraignants du point de vue des horaires. En revanche leur point faible reste la contrainte de la météo.

Qualificatifs positifs	Pratique	Rapide	Économique	Écologique	Goût pour ce mode	Bon pour la santé	TOTAL
Voiture seule	53,6	26,1	1,4	0,0	18,8	0,0	100
Covoiturage	50,0	12,5	12,5	0,0	25,0	0,0	100
Transports en commun urbains	56,2	25,4	13,8	2,3	0,8	1,5	100
Train	60,0	24,0	12,0	4,0	0,0	0,0	100
Vélo	19,6	19,6	28,3	8,7	6,5	17,4	100
À pied	34,0	21,5	18,9	8,0	7,1	10,6	100
Autres types de véhicules à roulettes	40,0	26,7	13,3	0,0	20,0	0,0	100
Autocar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Deux roues motorisées	71,4	14,3	0,0	0,0	0,0	14,3	100
TOTAL	41,7	22,7	15,8	5,4	7,2	7,2	100

Figure 23 : Qualificatifs positifs par mode de transport

Qualificatifs négatifs	Travaux	Retards, grèves, bouchons	Temps de trajets trop longs	Coûteux	Bondé	Fréquences insuffisantes	Contraintes d'horaires	Polluant	Contrainte météo	TOTAL
Voiture seule	13,2	18,4	31,6	26,3	2,6	2,6	0,0	5,3	0,0	100
Covoiturage	0,0	0,0	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Transports en commun urbains	4,8	32,4	14,3	4,8	27,6	15,2	0,0	0,0	1,0	100
Train	0,0	29,4	41,2	11,8	0,0	17,6	0,0	0,0	0,0	100
Vélo	0,0	0,0	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	66,7	100
À pied	0,0	0,0	25,0	16,7	8,3	8,3	0,0	0,0	41,7	100
Autres véhicules à roulettes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100	100
Autocar	0,0	0,0	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Deux roues motorisées	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	5,6	25,6	22,2	11,7	17,2	11,7	0,0	1,1	5,0	100

Figure 24 : Qualificatifs négatifs par mode de transport

IV. FOCUS SUR LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

CRITÈRES CITÉS POUR LE CHOIX D'UN MODE

Le tableau *(figure 25)* présente les facteurs déterminants lorsqu'un·e étudiant·e choisit son mode de transport.

Le premier critère pour 23,5 % est celui du temps. Il est celui qui arrive en tête de la plupart des enquêtes de mobilité. Cependant, il s'agit là d'un temps brut à propos duquel on peut s'interroger. Il existe en effet différents types de temps dans les transports. Par exemple, le temps passé à conduire ne permet pas de faire autre chose, tandis que celui passé dans les transports collectifs peut permettre d'autres activités comme par exemple la lecture, le travail sur son ordinateur etc.

Le second critère pour 22 % des étudiant·es est économique, ce qui est logique pour des budgets souvent restreints.

Il est notable que 14,6 % fassent des choix modaux pour des critères écologiques.

De même, les aspects de santé, et donc de modes actifs comptent pour 10,9 %.

Critères de choix	Nb. cit.	Fréq.
Contrainte distance/temps	393	23,5%
Économique	368	22,0%
Écologique	244	14,6%
Confort	200	11,9%
Bon pour la santé	182	10,9%
Météorologique	106	6,3%
Contrainte technique	82	4,9%
Sécurité	79	4,7%
Autre	21	1,3%
TOTAL CIT.	1 675	100%

Figure 25 : Critères cités pour le choix du mode

FOCUS SUR LES CRITÈRES FINANCIERS

Un focus sur les critères financiers (*figure 26*) permet de se rendre compte que si 58,9 % les jugent primordiaux, ils ne sont pas pris en compte pour 41,1 % des étudiant·es qui priorisent les autres critères déjà vus.

Critères financiers	Nb. cit.	Fréq.
Oui	368	58,9%
Non	257	41,1%
TOTAL CIT.	625	100%

Figure 26 : Critères cités pour le choix du mode

CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX

Lorsque l'on envisage les critères environnementaux (*figure 27*), il est possible de découper globalement la population en trois tiers. Un pour qui cela ne compte pas, un pour qui cela compte occasionnellement et enfin un pour qui c'est important. Globalement 70 % des étudiant·es vont être plus ou moins sensibles à ce critère, ce qui représente une part importante de l'effectif et sera primordial dans le cadre du déploiement d'une mobilité durable.

Environnement	Nb. cit.	Fréq.
Jamais	78	12,4%
Rarement	108	17,1%
Occasionnellement	222	35,2%
Assez souvent	157	24,9%
Très souvent	66	10,5%
TOTAL CIT.	631	100%

Figure 27 : Sensibilité aux critères environnementaux

CRITÈRE DE LA PROXIMITÉ DU LIEU D'ÉTUDE POUR LE CHOIX DU LOGEMENT

Choix du logement	Nb. cit.	Fréq.
Oui, c'était un critère déterminant	219	35,8%
Cela faisait partie de mes critères de choix	199	32,6%
Non, ce n'était pas un critère déterminant	193	31,6%
TOTAL CIT.	611	100%

Figure 28 : Proximité du lieu d'étude pour le choix du logement

Pour les deux tiers des étudiant·es, le choix d'un logement à proximité du lieu d'études était un critère important voire primordial (*figure 28*). Ce choix est à mettre en corrélation avec les modes de transports dominants pour les étudiant·es que sont la marche et le vélo.

V. SOUHAIT DE CHANGER SES HABITUDES DE MOBILITÉS

Un tiers des étudiant·es est prêt à changer ses habitudes (*figure 29*). Le motif dominant est celui d'être plus écologique (*figure 30*). Cela détermine donc un potentiel important pour développer la mobilité durable à l'EPE-UCA. On retrouve ensuite des indicateurs de performance que l'on peut résumer par moins cher, plus vite, plus près. Notons que 8,2 % des étudiant·es aspirent encore à posséder une voiture personnelle.

Habitudes	Nb. cit.	Fréq.
Oui	189	30,2%
Non	437	69,8%
TOTAL CIT.	626	100%

Figure 29 : Envie de changer ses habitudes

Motifs du changement	Nb. cit.	Fréq.
Plus écologique	50	27,5%
Plus rapide	42	23,1%
Plus économique	33	18,1%
Plus pratique	16	8,8%
Habiter plus près de la fac	16	8,8%
Avoir une voiture	15	8,2%
Avoir un meilleur réseau de transports collectifs	10	5,5%
TOTAL CIT.	182	100%

Figure 30 : Motifs pour un changement de ses habitudes

Le tableau *figure 31* montre de fortes disparités selon les modes utilisés aujourd'hui.

Une très forte majorité (environ 80 %) des étudiant·es qui pratiquent la marche, le vélo, et la trottinette ne souhaitent pas de changement. Ces modes performants, rapides et peu coûteux paraissent en effet optimaux. Dans une proportion un peu moindre (les deux tiers) les usagers du train et des transports en commun urbains pensent continuer à pratiquer le même mode.

Ce sont les utilisateurs de la voiture et du covoiturage qui souhaiteraient pour 40 % d'entre eux basculer vers d'autres modes.

Changer ses habitudes	Oui	Non	TOTAL
Voiture seule	40,9	59,1	100
Covoiturage	41,7	58,3	100
Transports en commun urbains	39,4	60,6	100
Train	33,3	66,7	100
Vélo	18,8	81,3	100
À pied	20,5	79,5	100
Autres véhicules à roulettes	23,1	76,9	100
Autocar	100	0,0	100
Deux roues motorisées	0,0	100	100
TOTAL	30,2	69,8	100

Figure 31 : Volonté de changer ses habitudes par mode

Les coûts du changement présentent un frein ou un accélérateur au changement pour les étudiant·es ([figure 32](#)).

Pour 54,4 % d'entre eux la voiture coûte trop chère ([figure 33](#)). Mais c'est aussi cas dans une moindre mesure pour l'abonnement aux transports urbains (34,4 %), pour le train (7,1 %) et pour l'achat de deux roues (4,1 %).

Coût	Nb. cit.	Fréq.
Oui	282	45,2%
Non	342	54,8%
TOTAL CIT.	624	100%

Figure 32 : Coût comme frein au changement

Types de coûts	Nb. cit.	Fréq.
De la voiture	131	54,4%
Du train	17	7,1%
Des transports urbains (abonnement)	83	34,4%
De l'achat d'un vélo, d'une trottinette	10	4,1%
TOTAL CIT.	241	100%

Figure 33 : Types de coûts comme frein au changement

VI. POINTS DE VUE SUR LES TRANSPORTS À CLERMONT-FERRAND

Les deux tiers des étudiant·es sont satisfait·es du système de transport à Clermont. Ce chiffre important doit cependant être relativisé par la forte proportion des étudiant·es pratiquant la marche (38,9 %), mode qui par nature ne pose pas de problème particulier.

Satisfaction des transports à Clermont-Ferrand		Nb. cit.	Fréq.
Oui	382	61,8%	
Non	236	38,2%	
TOTAL CIT.	618	100%	

Figure 34 : Satisfaction des transports à Clermont-Ferrand

Problèmes et attentes	Nb. cit.	Fréq.
Problème de fréquence du tram & de saturation	79	20,6%
Moins de travaux en ville	69	18,0%
Meilleure desserte de la périphérie de l'agglomération par les transports en commun	52	13,5%
Problème de régularité des transports en commun pour arriver en cours	41	10,7%
Gratuité des transports en commun pour les étudiant·es	33	8,6%
Pas de desserte de la gare par le tram	31	8,1%
Abonnement étudiant trop cher	24	6,3%
Plus grande amplitude horaire pour les transports en commun	23	6,0%
Plus de voies réservées aux vélos pour accéder aux sites universitaires	19	4,9%
Meilleur accès aux vélos en libre-service	8	2,1%
Plus de dessertes par le train (périphérie Clermont et autres villes d'Auvergne)	5	1,3%
TOTAL CIT.	384	100%

Figure 35 : Problèmes et attentes en matière de transports à Clermont-Ferrand

Le problème majeur évoqué par les étudiant·es (*figure 35*) est celui de la saturation du tram (20,6 %) ainsi que de sa régularité et celle des autres transports en commun (10,7 %).

Ces dysfonctionnements entraînent des retards à l'arrivée en cours et sont de nature à faire renoncer une partie des étudiant·es à ce mode.

Des anomalies dans la structure et le fonctionnement du réseau sont également pointées du doigt :

- L'absence de desserte de la gare par le tram (8,1 %) ;
- L'absence ou la mauvaise desserte de quartiers périphériques ;
- Une amplitude d'exploitation du réseau trop restreint (notamment le soir).

L'abonnement étudiant perçu comme trop cher est mentionné par 6,3 % des étudiant·es tandis que le souhait de la gratuité est demandé par 8,1 % d'entre eux.

Les dessertes ferroviaires sont notées comme insuffisantes par 1,3 %.

Concernant le vélo, 4,9 % demandent plus de voies pour accéder aux sites universitaires, et 2,1 % un meilleur accès aux vélos en libre-service, les stations à proximité des sites universitaires étant souvent saturées.

**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

