



# PLAN DE MOBILITÉ

Université Clermont Auvergne





# Table des matières

---

## **I - Introduction** **3**

- Contexte : fusion, sites, pratiques antérieures
- Chiffres UCA
- Volonté gouvernance : RSE + associer population étudiante
- Création d'un comité mobilité représentatif UCA
- Travail en interne

## **II - Contexte** **11**

## **III - Bilan de l'enquête** **24**

## **III -Fiches Actions** **47**

1 :	Mise en œuvre du PDM	49
2 :	Utilisation du vélo	50
3 :	Utilisation des transports en commun	52
4 :	Restructuration de la flotte interne UCA	54
5 :	Limitation de l'usage du véhicule personnel pour les trajets domicile – travail	56
6 :	Incitation au covoiturage	57
7 :	Communication – sensibilisation	58
8 :	Renforcement des partenariats autour de la mobilité	60
9 :	Mobilisation des services et composantes	61
10 :	Sensibilisation de la communauté étudiante aux déplacements doux	62
11 :	Partenariat de suivi du PDM avec le SMTC	64

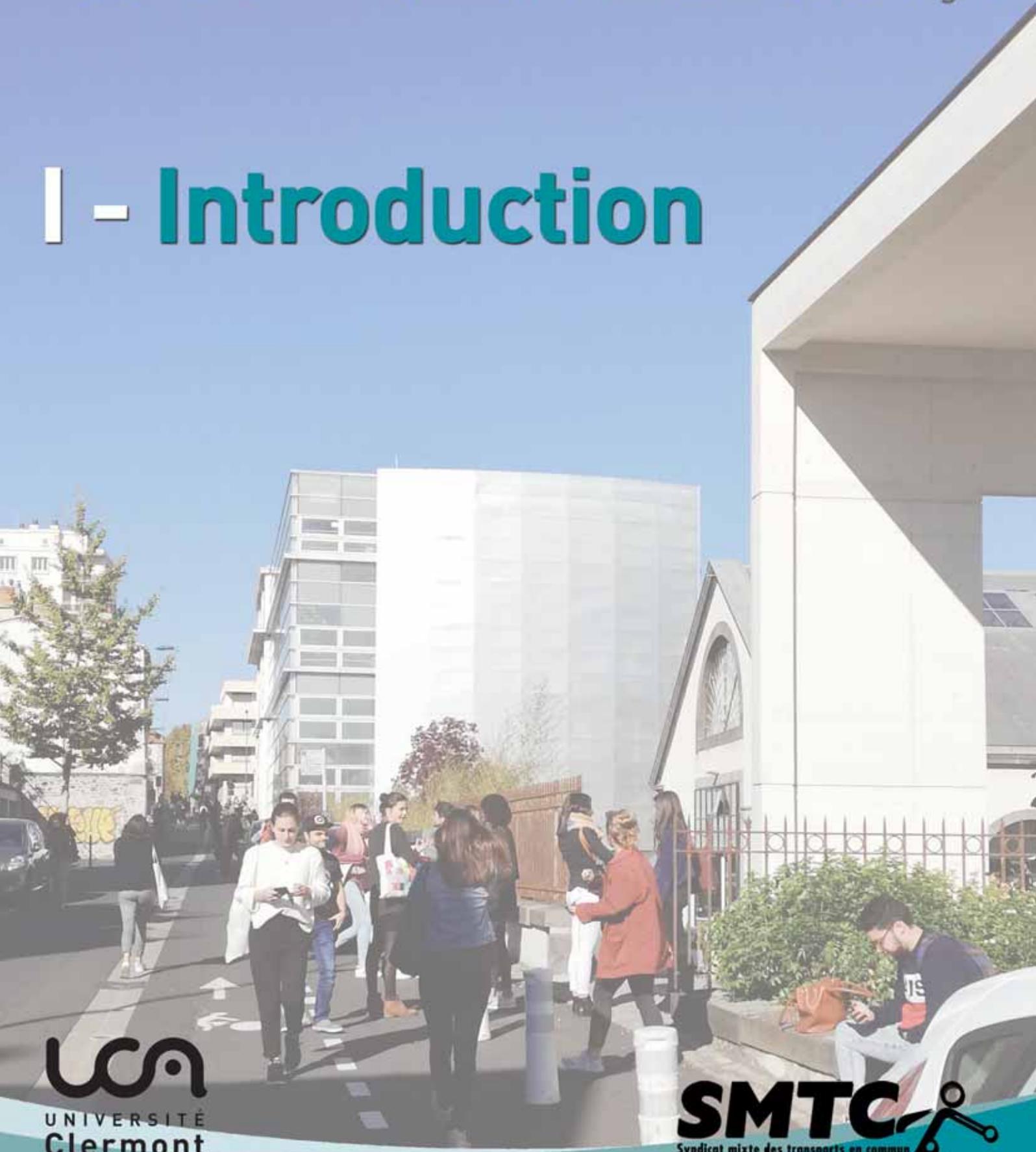
## **Annexe – Atlas des personnels** **65**



# PLAN DE MOBILITÉ

Université Clermont Auvergne

## I - Introduction



# I – Introduction

L'Université Clermont Auvergne (UCA) est née en janvier 2017 de la fusion des deux universités clermontoises (Université Blaise Pascal et l'Université d'Auvergne).



Elle est présente sur tout le territoire auvergnat (Clermont-Ferrand, Aurillac, le Puy en Velay, Montluçon, Vichy et Moulins), **ce PDM concerne la partie clermontoise de l'UCA** qui emploie plus de 3200 salariés et accueille plus de 34000 étudiants. **Etudiants et personnels de l'UCA représentent ainsi plus de 12% de la population de la Métropole Clermont Auvergne**, créée le 1er janvier 2018, et qui regroupe 290 000 habitants sur 21 communes. Tant par ses filières de formation que par les activités de recherche, l'UCA crée des liens multiples avec les communes et les entreprises du territoire.

Les services administratifs, de formation et de recherche se répartissent principalement sur six sites métropolitains (Chamalières, Aubière, Jaude, Carnot, Gergovia et Dunant). De nombreux flux sont ainsi générés quotidiennement à la fois inter-sites et domicile-travail dans le cadre des activités professionnelles ou étudiantes.

L'université Blaise Pascal s'était dotée de deux Plan de Déplacement d'Établissement consécutifs (2012-2015 et 2015-2018), l'évaluation de ces derniers nous permet de constater que la qualité des déplacements tend à se dégrader. Cette situation est génératrice de temps perdu, de dysfonctionnements (retards à l'arrivée au cours, ou au travail), de pollutions et de consommation d'espace. Il est donc plus que jamais nécessaire et urgent de prendre des mesures permettant de

**faciliter les déplacements du personnel et des étudiants. La gouvernance de l'établissement en a fait une de ses priorités.**

Ce Plan De Mobilité est une démarche qui a pour vocation de rationaliser tous les déplacements liés à l'activité de l'établissement : déplacements domicile-travail, déplacements professionnels, déplacements des visiteurs et des fournisseurs.



S'ajoute à ces enjeux la valorisation de l'établissement à travers l'image d'une **Université citoyenne**. Si le PDM conserve un caractère obligatoire pour les salariés, **l'Université a souhaité aller au-delà en intégrant aux réflexions et, autant que faire se peut, aux actions mises œuvre les mobilités étudiantes.**

En parallèle, un Schéma Directeur Energie Patrimoine a été élaboré au printemps 2018, le PDM est en résonance avec ce schéma et vient compléter ce dernier pour un comportement écologiquement plus vertueux de l'établissement.

Ce PDM devrait aussi permettre une réflexion et, à terme, l'élaboration d'un PDM de site sur l'établissement de Moulins (Allier) qui rencontre des difficultés de stationnement et d'intégration dans son voisinage.



Un Plan De Mobilité (ou Plan de Déplacements d'Entreprise) est une démarche qui a pour vocation de rationaliser tous les déplacements liés à l'activité d'une entreprise (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels et déplacements des visiteurs et des fournisseurs) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Depuis la « loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n° 96-1236 du 30 décembre 1996 » (LAURE), les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont l'obligation de mettre en place un Plan de Déplacement Urbain, afin d'apporter par le fruit d'actions concertées, une alternative au choix de la voiture individuelle pour les déplacements urbains : transports en commun plus adaptés (fréquence, confort, rapidité, pertinence les points desservis...), plans de circulation (sens unique) et de stationnement (péages dissuasifs dans les centres par exemple)... En complément de ce dispositif, d'autres mesures ont été mises en place : Plan de Déplacement des Entreprises (PDE) concernant les entreprises de plus de 100 salariés, réalisation de tramways dans de nombreuses grandes agglomérations...

Le Décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006, complété par la circulaire du 25 janvier 2007, a posé désormais l'obligation pour les administrations de mettre en place un Plan de Déplacement des Administrations (PDA).

L'article 51 de la loi sur la transition énergétique indique que les entreprises implantées en zones soumises aux Plan de Déplacements Urbains (agglomérations de plus de 100 000 habitants) et ayant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un Plan de Mobilité PDM pour améliorer les déplacements de leur personnel à compter du 1er janvier 2018.



L'Université Blaise Pascal a été une des premières universités en France à mettre en place un Plan de déplacements (PDA) en 2011. La fusion des deux universités UBP et UDA étend cette démarche à la nouvelle UCA.

De nombreux flux sont générés quotidiennement à la fois domicile-travail et inter-sites dans le cadre des activités professionnelles ou étudiantes. La qualité des déplacements tend à se dégrader notamment en raison de la saturation des places de stationnement interne aux universités ou sur la voie publique, mais aussi à cause des difficultés pour accéder à certains sites. Cette situation est génératrice de temps perdu, de dysfonctionnements (retards à l'arrivée au cours, ou au travail), de pollutions, de consommation d'espace. Il est plus que jamais nécessaire et urgent de prendre des mesures permettant de faciliter les déplacements du personnel et des étudiants en intégrant avec les cinq enjeux majeurs définis par le législateur :

- **Social** : amélioration de l'accessibilité au site (y compris pour les personnes à mobilité réduite), communication sur l'offre de transport pour un choix objectif, incitation au covoiturage.
- **Économique** : optimisation des déplacements, réduction des budgets liés aux déplacements pour les salariés et étudiants.
- **Environnemental** : réduction de la pollution par émission de gaz à effet de serre, lutte contre le réchauffement climatique, réduction de la consommation d'énergie.
- **Managérial** : mobilisation de l'ensemble des salariés et étudiants autour d'un projet d'établissement fédérateur.
- **Citoyen** : participation de l'université à la mise en œuvre du plan de déplacements urbains, prise de conscience du personnel et des étudiants de solutions simples d'économie d'énergie.

Le but du plan de déplacements est d'aider et inciter les salariés et étudiants à utiliser les moyens de transports alternatifs (transports en commun, vélos, marche à pied...), en réduisant ainsi l'usage de la voiture individuelle. Les objectifs sont les suivants :

- **Sensibiliser** les salariés et les étudiants par diverses actions de communication sur la problématique de la mobilité et du développement durable en général.
- **Maîtriser** les problèmes de stationnement existants et à venir.
- **Améliorer** l'accessibilité au site pour les employés, visiteurs, étudiants et personnes à mobilité réduite.
- **Gérer** l'éloignement des transports publics et le maillage (bus) par la mise en place de liaisons entre le site et les transports publics.
- **Promouvoir** les transports publics par des actions d'information (brochures, site internet...).

**Il est à noter que ce projet a été entièrement porté et élaboré en régie grâce à la mise en place d'un Comité de Mobilité équilibré dans sa composition, tant sur le plan des fonctions que sur les lieux de travail de ses membres. Il s'appuie fortement sur les compétences et le travail du Département de Géographie de l'établissement dont une des spécialités est la recherche sur les déplacements et la mobilité. La Direction de la Vie Universitaire de l'UCA s'est, elle aussi, fortement impliquée dans le projet.**



## Calendrier de l'élaboration et de la mise en œuvre :



### > Phase 1

Création du Comité de mobilité et lancement du projet (décembre 2017)

### > Phase 2

Diagnostic (janvier à mai 2018) du PDE de l'Université Blaise Pascal et recueil des pratiques de mobilités au périmètre UCA

### > Phase 3

Élaboration des solutions et d'un plan d'action (juin à octobre 2018)

### > Phase 4

Présentation du PDM aux instances de l'UCA et remise du PDM au Autorités Organisatrices de Transports (AOM) compétentes (SMTC) et signature des conventions (novembre 2018)

### > Phase 5

Mise en œuvre des solutions à partir de début 2019

### > Phase 6

Suivi et évaluation (2019-2023)

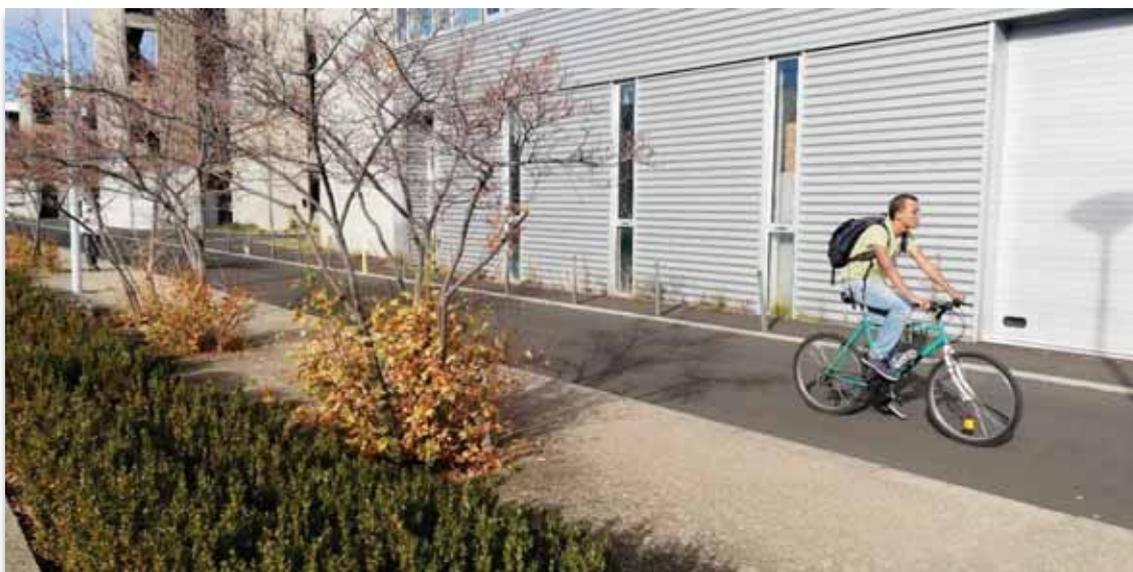
## Pilotage du projet :

**Le projet est piloté par un comité** dans lequel collaborent des personnels de différents services et sites de l'Université, volontaires pour participer à la démarche.

### L'équipe:

- Frédérique BONNEMOY, Vice-Présidente Responsabilité Sociétale et environnementale, site Cézeaux,
- Frédéric FAUCON, enseignant-chercheur au département de géographie], site Gergovia,
- Julien CHADEYRON, assistant-ingénieur cartographe], site Gergovia,
- Christine CHEVALLIER, directrice des Affaires Générales], site Gergovia,
- Nathalie COUSTEIX, responsable de Maison de la Vie Etudiante, site Cézeaux,
- Frédéric DANA , enseignant-chercheur[Elu CFVU],ESPE – Chamalières,
- Hervé DANO, technicien Direction Des Systèmes d'Information (élu CHSCT), site Dunant,
- Frédéric DUTROIS, Assistant coordonnateur logistique, Direction de l'Immobilier et de la Logistique
- Sylvain GARCIA, chargé de communication à la vie universitaire, site Gergovia,
- Laurent MOURET, directeur de la Vie Universitaire, site Gergovia
- Hélyette NEEL, ingénieure, Direction de l'Immobilier et de la Logistique, site Carnot,
- Guillaume OURTIES, étudiant (Vice-Président chargé de la vie étudiante), site Dunant
- Serge PEYRAUD, technicien, Direction de l'immobilier et de la Logistique, site Carnot

**Ce comité assurera un suivi pendant toute la durée du PDM en veillant notamment à la bonne mise en œuvre des actions et en les évaluant.**

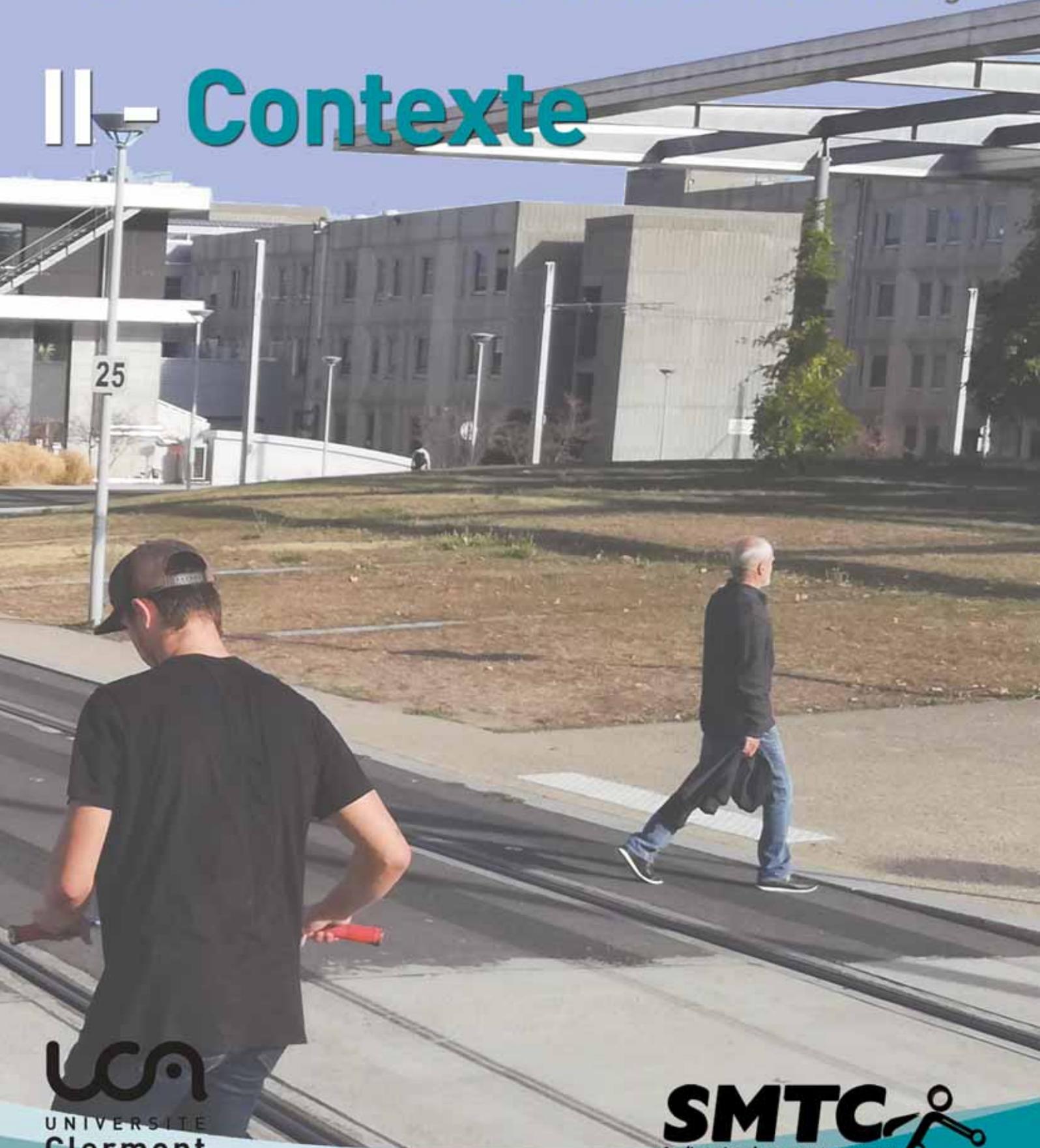




# PLAN DE MOBILITÉ

Université Clermont Auvergne

## II - Contexte



## II - Contexte général de la mobilité

La mobilité des personnels et des étudiants de l'Université est à replacer dans un contexte général dans lequel on peut observer différentes tendances qui vont se répercuter dans les comportements à l'échelle locale.

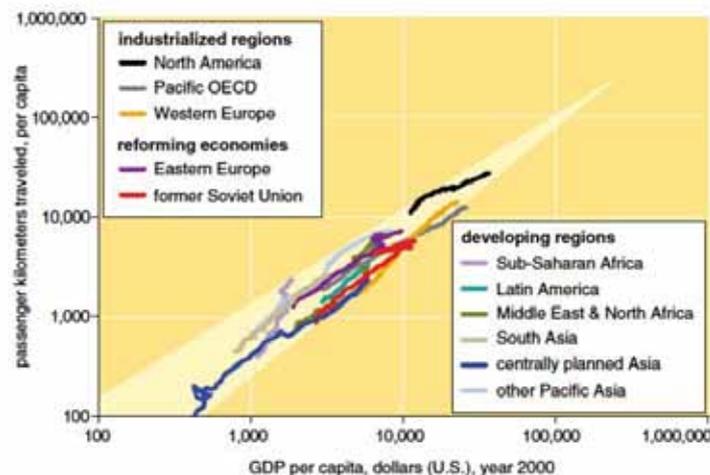
### A - Un contexte général préoccupant

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 » (Fig. 1). 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 et non d'un modèle prédictif.

#### Total Passenger Mobility Growth (1950-2005)



Schäfer A., Heywood J., Jacoby H.D., Witz U.A., 2009. The other Climate Threat. American Scientist, Nov-Dec.

Fig. 1 : 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'activité et en privilégiant l'étalement urbain à la densité. Ces deux principes de développement induisent pour la population qui doit satisfaire l'ensemble

des 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. Le choix de l'étalement urbain 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 (Fig. 2).

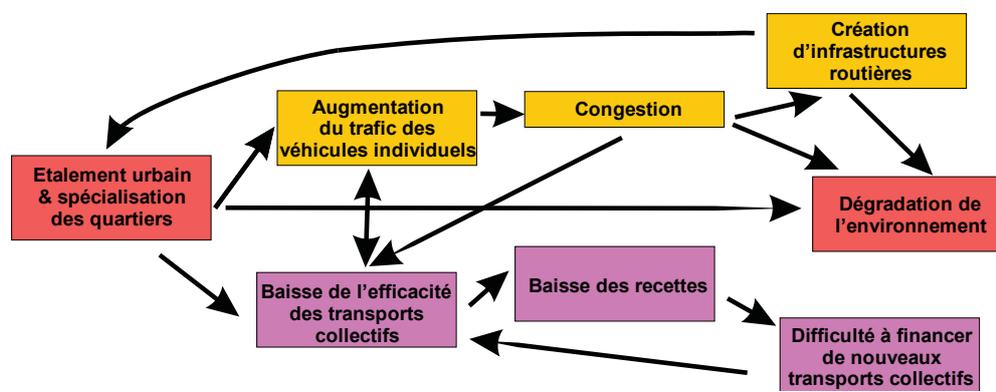


Fig. 2 : Corrélations formes urbaines - déplacements

- **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 litres de carburants achetés 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 l ; 1990 : 6 l ; 2000: 6 l ; 2010: 7 l ; 2013: 6 l ; 2018 5 l).

Cela favorise l'utilisation intensive des transports carbonés et l'exploitation immodérée des ressources. En 2015, près de 50% des consommations de carburants pétroliers étaient dédiées aux transports individuels. Les ressources en pétrole sont environ à moitié consommées et les gisements restant seront plus difficiles à exploiter que ceux qui l'ont déjà été (profondeur, composition des sols...). (Fig. 3). 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 Etats-Unis et dans d'autres pays provoque un effet retardant à cette hausse des prix, mais elle est, malgré tout, inévitable.

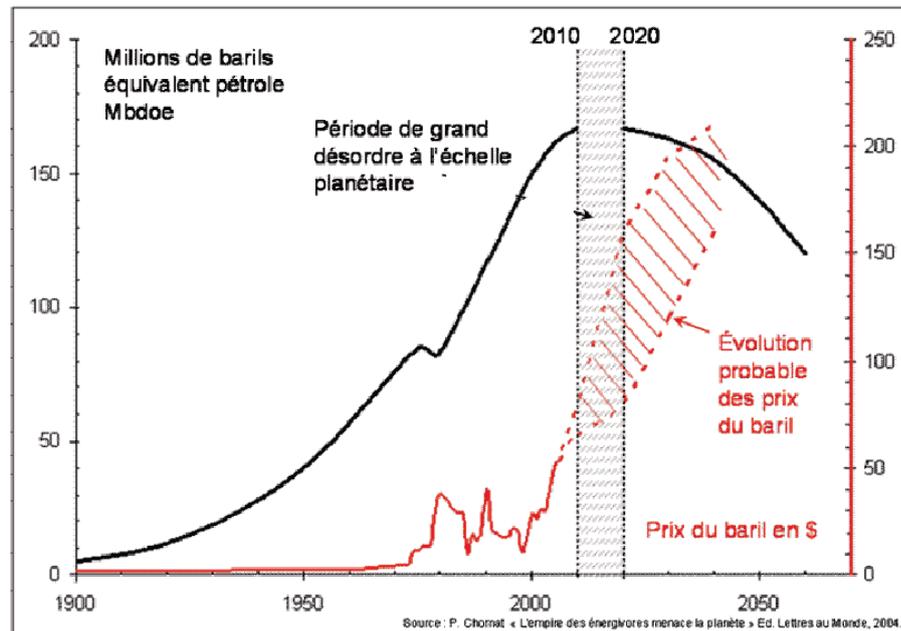


Fig. 3 : Production mondiale de pétrole et « peak oil »

## B - Un contexte français difficile

Les comptes transports de la nation série statistique officielle paraissant chaque année permettent de replacer les mobilités de l'UCA dans un contexte français et d'expliquer en partie le comportement des agents. Quelques indicateurs simples extraits du dernier rapport illustrent des tendances parfois contradictoires et notamment celle d'un usage accru de l'automobile avec son cortège d'effets induits.

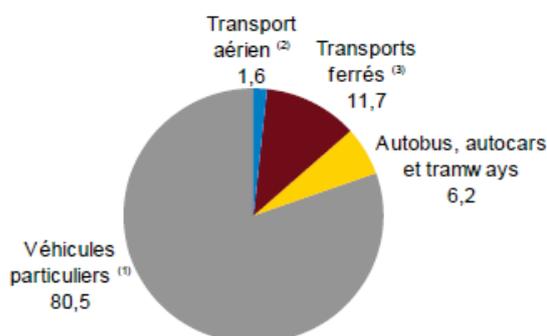
- **Répartition des voyageurs par mode**

En 2017, le transport intérieur de voyageurs a cru de 1,0 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme équivalent à sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 1,2 %). (Fig. 4) Les évolutions sont contrastées entre les différents types de transports. Tandis que le trafic en transport collectif routier (autocars, autobus et tramways) recule, ceux des transports aérien, ferré et individuel augmentent.

Les parts des différents modes de transport, exprimées en voyageurs-kilomètres, restent stables. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,5 %). Les transports ferrés représentent 11,7 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien est toujours marginale (1,6 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, ni le transport à vélo, ni la marche.

Figure F1-1 **Transport intérieur de voyageurs par mode en 2017**

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

Figure F1-2 **Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode**

En indice base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)

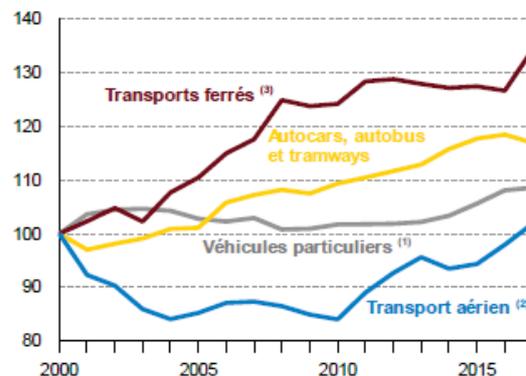


Fig. 4 : Répartition et évolution des parts modales

- **La part du transport individuel croît moins vite**

La part du transport individuel dans le transport intérieur de voyageurs reste stable (80,5 %). Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 757,3 milliards en 2017. Il augmente de 0,4 %, à un rythme trois fois moins élevé que sa tendance annuelle depuis 2012 (+ 1,3 %). Ce ralentissement de la croissance peut trouver son origine dans le cours élevé du Brent, qui a augmenté de 25 % en moyenne annuelle par rapport à 2016, passant de 44,1 \$ en 2016 à 54,3 \$ en 2017. Le prix des carburants est en moyenne plus élevé en 2017 qu'en 2016 : + 11,5 % pour le gazole et + 5,7 % pour l'essence sans plomb. Il aurait donc desservi le développement du transport routier, tant pour le transport individuel que pour le transport collectif. Les parcours des voitures particulières baissent de 0,6 %. La consommation de carburants (+ 1,1 %) augmente en lien avec l'évolution de la structure du parc : davantage de fortes cylindrées dans les nouvelles immatriculations à essence notamment. Les immatriculations de voitures particulières neuves augmentent de 4,8 %, celles de voitures électriques de 14,5 %, mais elles ne représentent que 1,2 % des immatriculations. Les voitures bénéficiant d'un bonus écologique représentent 2,5 % des immatriculations ; la part des immatriculations enregistrant un malus augmente de 6 points.

- **Le transport collectif intérieur croît fortement**

Le transport collectif croît de 3,4 % en 2017, à un rythme près de quatre fois plus rapide que sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 0,9 %). Alors que les transports ferrés, aériens et urbains s'accroissent, le transport routier est en repli.

Avec 58,1 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 31,6 % du transport collectif intérieur en 2017. Après plusieurs années de hausses consécutives, ils diminuent de 1,3 %. Cette baisse pourrait être expliquée par l'augmentation du prix des carburants et le report sur le ferroviaire ou l'aérien pour les voyageurs en provenance de l'étranger. Le

transport interurbain régulier librement organisé (dit autocars « Macron ») augmente de 7,1 %. C'est la deuxième année pleine pour ce type de transport en autocar, libéralisé par la loi du 6 août 2015. En 2017, 7,09 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars, et ce secteur a atteint un niveau de 2,2 milliards de voyageurs-kilomètres.

Le transport ferroviaire de voyageurs repart fortement à la hausse avec une augmentation de 6,5 % du trafic en 2017, grâce à la reprise de l'activité économique, l'ouverture de deux nouvelles lignes à grande vitesse, l'absence de mouvements sociaux en 2017 et une réorientation de la politique commerciale voyageurs de la SNCF. Le trafic voyageurs augmente quel que soit le type de ligne (TET, TGV et TER). Le trafic de voyageurs en TGV progresse ainsi de + 8,9 % en 2017.

Figure D2-3 **Évolution des consommations d'énergie et du transport de voyageurs par mode**

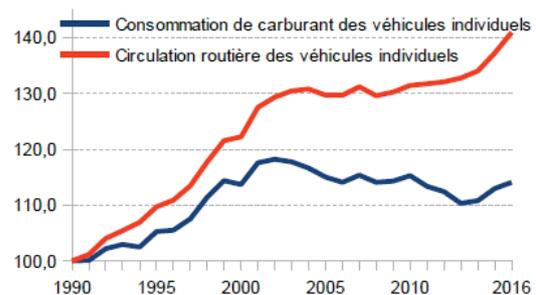
Niveaux : consommation d'énergie en millions de tep, transport en milliards de voyageurs kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2016	Évolution annuelle				2016/ 2011
		2014	2015	2016		
<b>Consommation d'énergie</b>	<b>27,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>1,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,1</b>	
Transport individuel	24,5	0,4	2,0	0,9	0,1	
Transport collectif urbain et transport par car	1,1	0,0	0,1	0,4	0,9	
Transport aérien	0,8	-8,4	0,1	1,0	-0,5	
Transport ferroviaire	0,8	-5,2	1,3	-2,5	-1,8	
<b>Transport de voyageurs</b>	<b>956,4</b>	<b>0,9</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,2</b>	
Transport individuel	750,4	1,1	2,2	2,7	1,3	
Transport collectif urbain et transport par car	97,4	1,9	1,8	2,7	2,3	
Transport aérien	14,8	-2,3	1,0	3,8	1,9	
Transport ferroviaire	87,8	-1,0	0,4	-1,5	-0,5	

Source : SDES

Figure D2-4 **Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières**

En indice base 100 en 1990



Source : SDES

Fig. 5 : Évolution des consommations d'énergie et de la circulation

La part de l'énergie de traction destinée au transport de voyageurs est de 62,5 %, en légère augmentation depuis 2011 (59,9 %). La part des carburants du transport individuel est passée de 53,9 % en 2011 à 56,4 % en 2016 en lien avec l'augmentation de la circulation routière qui est tirée par le prix bas des carburants.

#### • Les dépenses des ménages en transport augmentent

L'année 2017 est encore marquée par une reprise de l'activité économique qui a des répercussions sur les dépenses de consommation des ménages en transport malgré la remontée des prix du carburant (Fig. 6).

Avec 171,7 milliards d'euros en 2017, les dépenses de transport des ménages représentent 14,4 % de leurs dépenses de consommation en valeur. En 2017, elles progressent de 2,9 % en volume et les prix augmentent de 2,6 %. En moyenne annuelle sur 5 ans, les dépenses de transport des ménages ont augmenté en volume de 1,3 % et les prix de 0,1 %.

Les dépenses de transport individuel, y compris assurance, représentent 83 % des dépenses des ménages de transport en valeur. Entre le début de la crise de 2008 et 2014, les dépenses de transport individuel ont baissé

en volume, les prix étant en augmentation. Depuis 2016, en lien avec la baisse du prix des carburants puis la reprise de l'activité économique, elles repartent à la hausse. Le prix moyen des dépenses de transport individuel est revenu à son niveau de 2012.

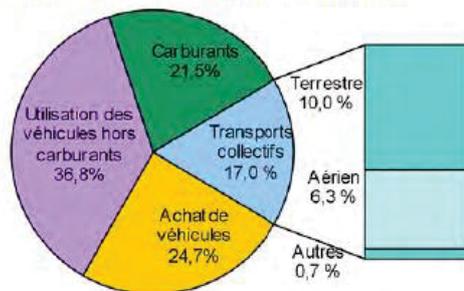
Les dépenses d'achat de véhicules qui représentent 24,7 % des dépenses de transport individuel sont réparties à la hausse depuis 2015 avec la progression des immatriculations de véhicules neufs : + 3,3 % en 2017 en volume avec des prix qui augmentent de 0,8 %. Depuis 2012, les achats de véhicules augmentent de + 1,2 % en moyenne annuelle en volume et les prix ont progressé de 0,9 %.

Les dépenses d'entretien et réparation (23 % des dépenses de transport individuel) progressent de 4,5 % en 2017 en volume avec des prix qui augmentent légèrement (+ 0,4 %). Elles ont progressé de 1,9 % en moyenne annuelle en volume depuis 2012, tandis que les prix se sont accrus de 1,2 % en moyenne par an.

La consommation de carburants et lubrifiants, qui avait augmenté en 2015 et 2016 sous l'effet de la baisse des prix des carburants, ralentit en 2017 (+ 0,7 % en volume après 1,9 % en 2016) avec une nouvelle hausse des prix des carburants (+ 9 % en 2017 après - 4,4 % en 2016). Depuis 2012, la consommation de carburants a augmenté de 0,7 % en volume en moyenne annuelle, avec des prix en baisse de 2,4 % en moyenne annuelle, ce qui se traduit par une réduction des dépenses en carburants des ménages en valeur de 1,8 % sur la période et un redémarrage de leur circulation routière.

Figure A3-3 **Structure des dépenses de transport des ménages en 2017**

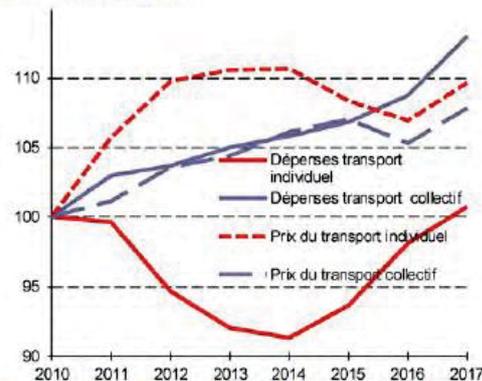
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2018

Figure A3-4 **Évolution des dépenses en volume et des prix des transports individuels et collectifs**

Indice base 100 en 2010

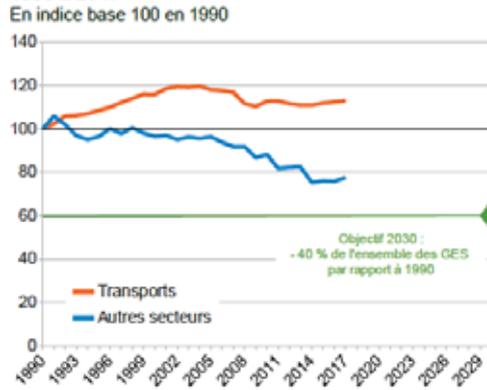


Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2018

Fig. 6 : Dépenses des ménages en transport

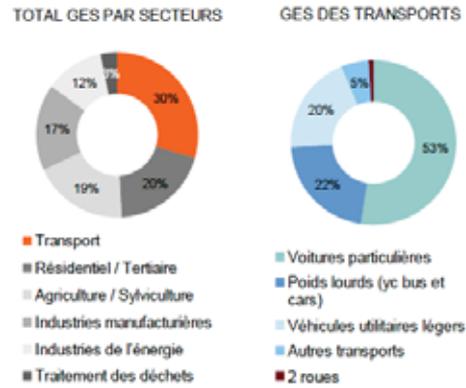
• Une pollution qui augmente

Figure D3.1-1 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2017



Champ : France et DROM (périmètre Kyoto).  
Source : Citepa, rapport Secten 2018

Figure D3.1-2 Répartition des émissions de GES en 2017

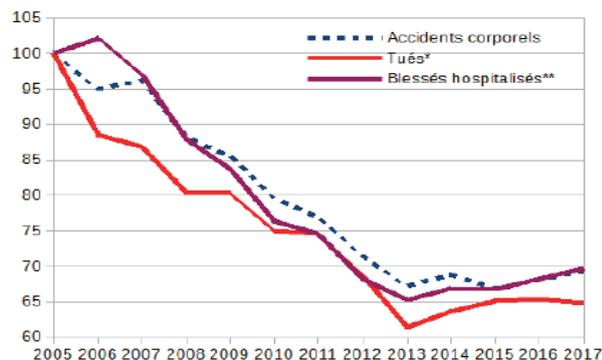


Champ : France et DROM (périmètre Kyoto).  
Source : Citepa, rapport Secten 2018

Fig. 7 : Evolution des émissions de GES

En 2017\*, pour la quatrième année consécutive, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports augmentent (+ 0,4 % par rapport à 2016) Fig. 7) Cette hausse est principalement due aux transports routiers (95 % des émissions du secteur des transports) et en particulier aux poids lourds (PL) et aux véhicules utilitaires légers (VUL). L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'accroissement des kilomètres parcourus par la route. En 2017, les transports restent le secteur qui émet le plus de GES (30 % du total national). 53 % des émissions de GES des transports sont imputées aux véhicules particuliers (VP).

• Des accidents en hausse



Champ : France métropolitaine.  
\* victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).  
\*\* victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux (blessés) et hospitalisées plus de 24 heures.  
Source : ONISR

Fig. 8 : Evolution des accidents corporels et du nombre de tués et de blessés hospitalisés (en indice 100 base 2005)



Environ 1,6 millions de déplacements par jour sont réalisés par les habitants du territoire Clermont Val d'Allier à l'intérieur du Grand Clermont. Concernant les flux d'échanges, ils sont principalement en lien avec Clermont-Communauté, dont une part prépondérante avec Clermont-Ville. La carte met en évidence l'importance des déplacements réalisés au sein de chaque Communauté de communes du Grand Clermont

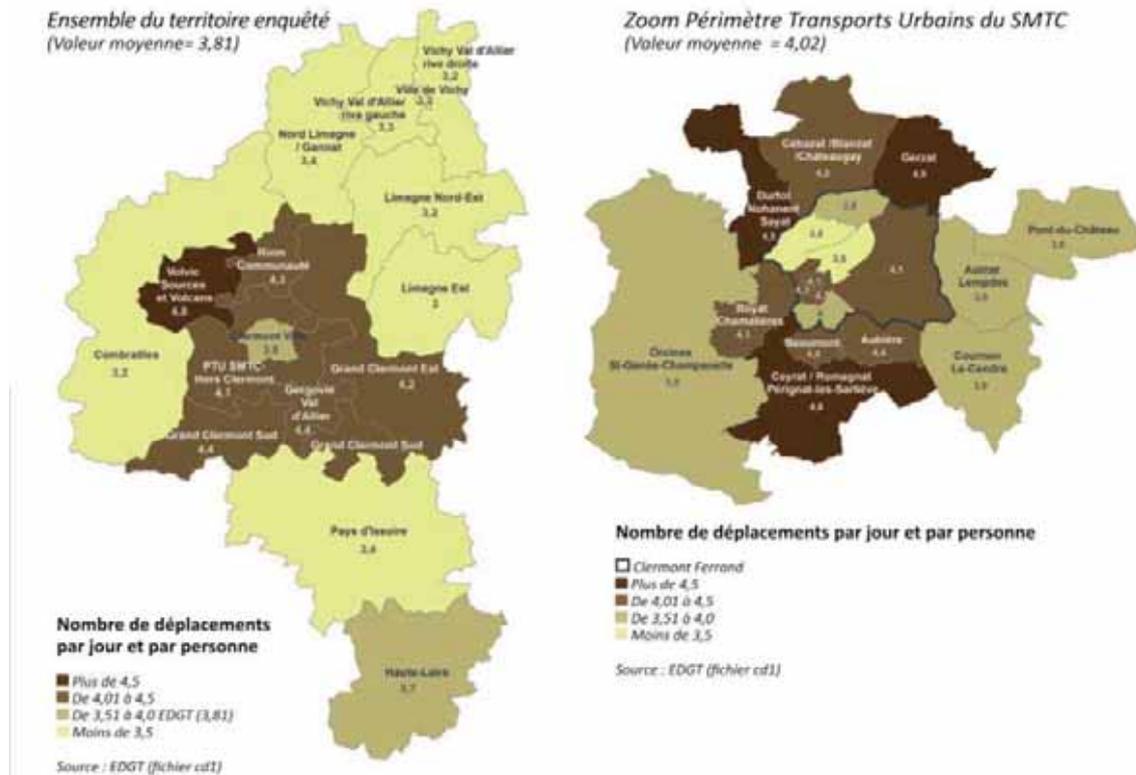


Fig 10 : Nombre de déplacements par jour et par personne selon le territoire

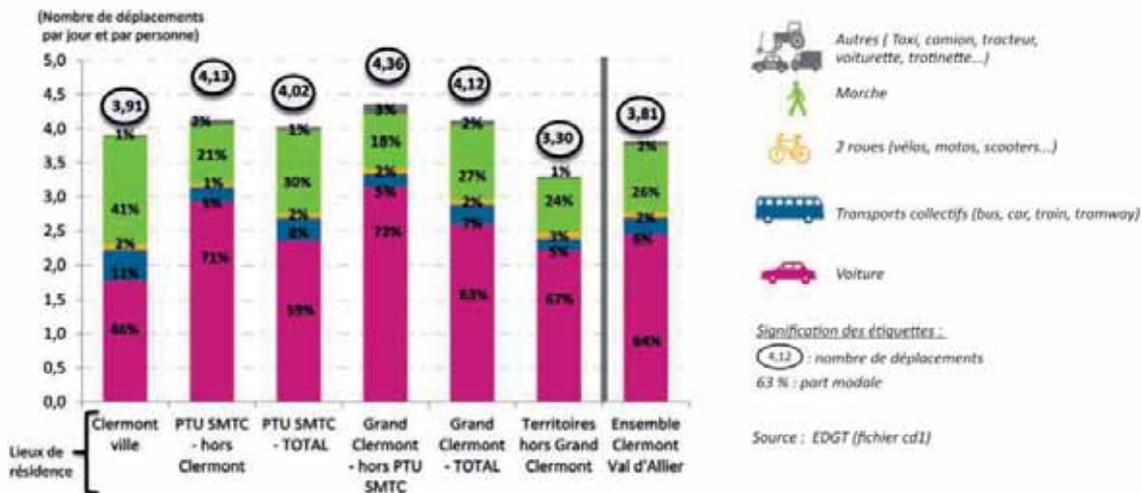


Fig 11 : Nombre de déplacements par jour et par personne et le mode de transports

À l'échelle du territoire Clermont Val d'Allier, il se produit chaque jour 2 357 772 déplacements. Ainsi, en moyenne, chaque habitant (âgé de 5 ans et plus) de ce territoire réalise 3,81 déplacements par jour.

D'une manière générale, il apparaît que les personnes résidant dans le Grand Clermont (notamment dans les secteurs hors agglomération clermontoise) sont plus mobiles que les personnes vivant dans les bassins de Brioude, des Combrailles, de Gannat, d'Issoire, de Thiers et de Vichy. Cela peut s'expliquer par la structure de la population et les modes de vie.

Les mobilités, en quantité, et selon le mode de transport, varient selon, l'âge, le sexe, le niveau d'instruction et la catégorie socio-professionnelle des habitants.

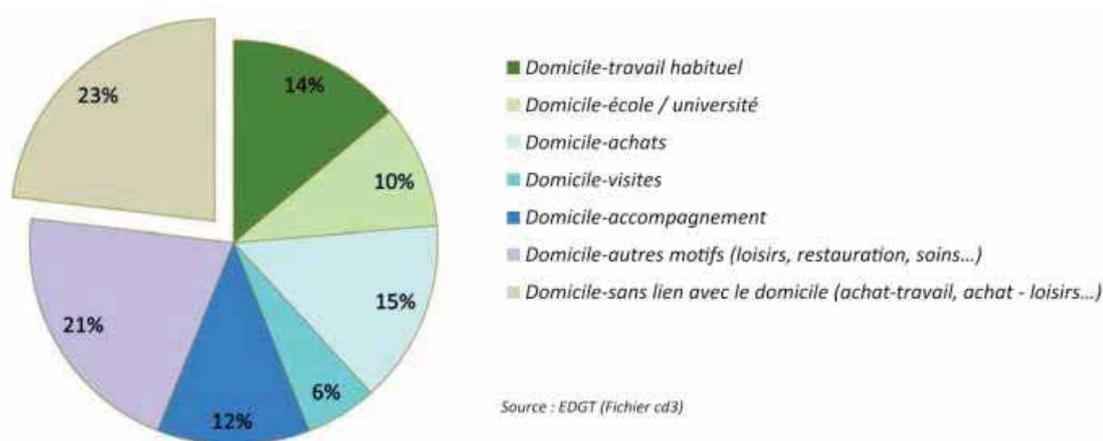


Fig. 12 : Motifs des déplacements tous modes

On remarque une grande variété des motifs de déplacements. Alors que les déplacements, domicile-travail et domicile-école tendent à baisser, ceux du domicile vers d'autres motifs (achats, visites ...) augmentent en même temps que ceux sans lien avec le domicile.

Cette tendance interroge sur l'organisation des transports (tous modes) : plus grande diversité des générateurs de déplacements (établissements scolaires, grandes entreprises... mais aussi zones commerciales, lieux d'activités culturelles...), horaires des déplacements...

On peut conclure à une complexification générale rendant plus difficile la mise en place des politiques de transport.

- L'accès aux transports et choix du logement

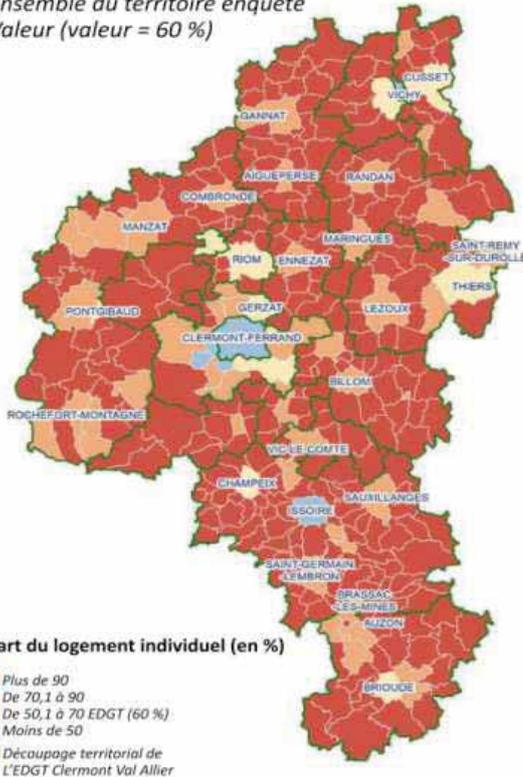
Grand Clermont (108 communes)<sup>1</sup>



Fig. 13 : Critères de choix du logement

Environ 60 % des logements du territoire Clermont Val d'Allier sont des logements individuels. Cette proportion est plus faible sur le territoire du SMTC (38 %). Dans le choix d'un logement, les critères concernant le coût du logement, la proximité du travail, des commerces ou des services et le cadre de vie sont fréquemment cités. En revanche, la proximité des transports en commun ou d'un grand axe routier est rarement citée. Cela tend à prouver de la part des ménages la non prise en compte de problèmes présents ou à venir (Exemple engorgements renchérissement des prix du pétrole).

Ensemble du territoire enquêté  
Valeur (valeur = 60 %)



Zoom Périmètre Transports Urbains du SMTC  
(Valeur = 38%)

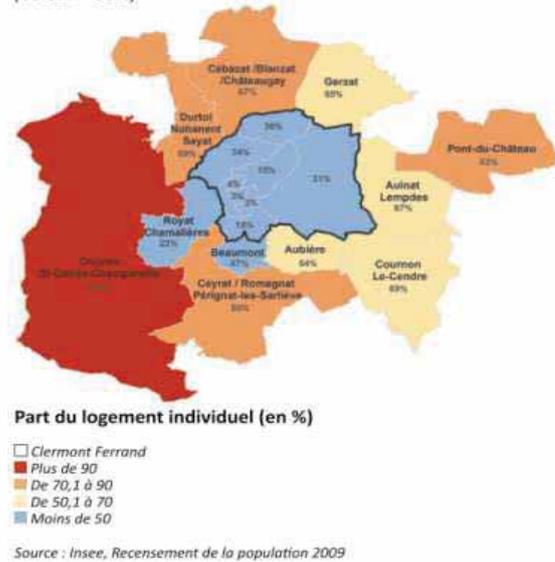


Fig. 14 : Part du logement individuel

**Nota Bene :**

La richesse des données obtenues va permettre des exploitations complémentaires, notamment afin d'observer des éléments plus qualitatifs exprimant le point de vue des personnels et permettront à terme d'orienter la politique de l'établissement sur la mobilité de son personnel.

L'enquête auprès des étudiants non nécessaire à la signature de la convention PDM fera également l'objet d'une publication ultérieure et de réflexions avec les autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre du comité de suivi.



**PLAN DE MOBILITÉ**  
Université Clermont Auvergne

# Bilan de l'enquête



**UCA**  
UNIVERSITÉ  
Clermont  
Auvergne

**SMTC**  
Syndicat mixte des transports en commun  
de l'agglomération clermontoise

The SMTC logo, which is a stylized black stick figure with arms and legs raised, positioned to the right of the text.

## III - Enquête mobilité

### A - Méthodologie

A la différence de l'enquête étudiants, il a été possible de prendre en compte l'ensemble des personnels. Le nombre est plus restreint (environ 3300 personnes) ; chaque personnel est joignable grâce à l'ENT ; cet ENT dispose d'un outil permettant de mettre en ligne des questionnaires.

Le questionnaire a été conçu afin de déterminer les pratiques en termes de déplacements des agents de l'Université Clermont Auvergne. 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 qui auraient compliqué les traitements et enlevé les possibilités de comparaison. En outre ce questionnaire est comparable à celui déjà effectué en 2011 et 2015 dans le périmètre ex UBP.

L'enquête a duré deux mois afin d'avoir le meilleur taux de réponse possible.

### B - Taux de réponses

3 444 agents ont reçu par courriel l'invitation à remplir le questionnaire, 1 369 enquêtes ont été complétées. Le taux de participation est de 27,24 %. Il reste satisfaisant si on le compare avec les résultats obtenus en général dans les enquêtes. En revanche, il est très en deçà des enquêtes précédentes menées dans le périmètre de l'ex UBP. Plusieurs paramètres se conjuguent. Le périmètre élargi a intégré un personnel de l'ex Uda qui n'avait jamais été confronté à ces démarches et s'est probablement senti moins concerné. Plus largement, le contexte de la fusion avec des enquêtes multiples a peut-être un peu lassé les personnels. Enfin, la difficulté à traiter les problématiques de mobilité, en raison de la grande inertie du système de transport, et la multiplicité des acteurs à mobiliser a aussi pu laisser penser à certains personnels que la démarche était inutile.

#### Rappel des taux de réponse des précédentes enquêtes UBP : 2011 : 54 %, 2015 : 68,6 %

Fig 15 : Répartition

	Enquête		Pop. mère		Ecart
	Nb. cit.	Fréq.en %	Nb	Fréq en %	
Hommes –					
Femmes					
Non réponse	98	7,2			
Femme	772	56,4	1821	44,4	+12
Homme	499	36,4	1523	55,6	-19,2
TOTAL	1369	100	3444	100	100

La population mère et les résultats de l'enquête montrent un écart dans la répartition hommes-femmes. Les femmes ont beaucoup mieux répondu que les hommes. D'une part, elles se sentent probablement plus impliquées par ce sujet et d'autre part, il s'agit d'une tendance générale que l'on retrouve dans de nombreuses enquêtes.

Fig. 16 : Répartition par tranches d'âge décennal

	Enquête		Pop. mère		Ecart
	Nb. cit.	Fréq.en %	Nb	Fréq en %	
Non réponse	99	7,2			
De 20 à 29	108	7,9	441	12,8	-4,9
De 30 à 39	314	22,9%	812	23,6	-0,7
De 40 à 49	464	33,9%	1007	29,2	4,7
De 50 à 59	306	22,4%	886	25,7	-3,3
60 et plus	78	5,7%	298	8,7	-3
TOTAL	1369	100	3444	100	100

La répartition par classes d'âges issue des résultats de l'enquête est différente de celle de la population mère. Le taux de participation évolue avec l'âge. Ce sont les 30 – 49 qui ont le mieux participé. Cela peut s'expliquer par le profil type de ces deux tranches d'âges (parents avec enfants) les plus concernés par les déplacements.

	Enquête		Pop. mère		Ecart
	Nb. cit.	Fréq.en %	Nb	Fréq en %	
Catégorie professionnelle					
Non réponse	98	7,2			
BIATS (personnel administratif, technique, de bibliothèque et de santé, titulaire ou contractuel)	762	55,7	1528	44,4	+11,3
Enseignant, enseignant-chercheur, chercheur, doctorant	509	37,2	1916	55,6	-18,4
TOTAL	1369	100	3444	100	100

Fig. 17 : Répartition par catégorie professionnelle

On remarque dans l'enquête, une surreprésentation du personnel BIATS (55,7 %). On peut imaginer qu'en raison des rythmes de travail souvent différents de ceux des enseignants-chercheurs (37,5 heures, horaires de bureau,...) cette population est davantage confrontée aux difficultés de déplacement. Elle participe donc plus à une enquête où l'occasion lui est donnée de faire connaître son avis et ses problèmes.

Bien que les données ne soient pas directement comparables, on constate un désintérêt grandissant des enseignants-chercheurs et un regain d'intérêt des personnels Biats, avec une inversion par rapport aux deux précédentes enquêtes menées dans le périmètre de l'ex UBP.

#### Rappel des précédentes enquêtes UBP :

2011 : EC 52,4 - BIATOSS 47,6 % - 2015 : EC 49,7 - BIATOSS 50,3 %

### C – Habitudes de travail

Les habitudes de travail représentent un élément très important lorsque l'on traite des problématiques de mobilité ; en effet, les lieux, les rythmes et les temps de travail sont autant de paramètres qui vont conditionner les choix des salariés et les actions possibles.

- **Lieu principal de travail**

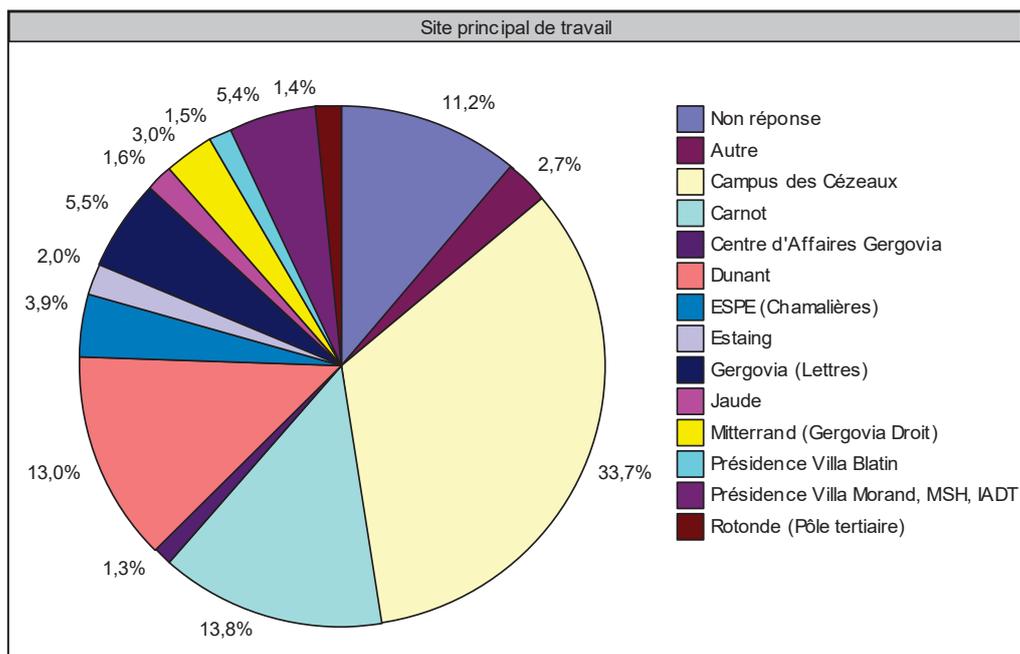


Fig. 18 : Lieu principal de travail (données issues de l'enquête)

Du fait de la fusion des deux universités, le nombre de sites est multiplié. Les Cézeaux qui représentaient environ la moitié des réponses des salariés de l'UBP, n'en représentent plus qu'un tiers pour l'UCA. On notera le poids relativement faible du site Dunant, avec 13 % des réponses. Les sites du centre-ville sont nombreux mais assez proches les uns des autres. Si on les additionne, ils pèsent également 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.

- Jours travaillés

%	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2018	86,4	86,8	81,3	86,4	83,7	6,1	0,7

Rappel des précédentes enquêtes UBP :

%	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2011	92,2	93,2	86,5	94,5	89,8	4,9	1
2015	92,7	94,2	89,8	94,1	90,4	4,5	4,6

Les résultats de l'enquête UCA ne sont pas comparables avec les chiffres des deux enquêtes UBP, mais cependant les tendances restent les mêmes. Les agents travaillent pour la plupart du lundi au vendredi, avec toutefois de légères inflexions dues aux quotités de temps de travail de 80 et 90% ou aux aménagements des horaires de travail. Le mercredi et le vendredi sont les jours les moins travaillés.

- Quotités de temps de travail

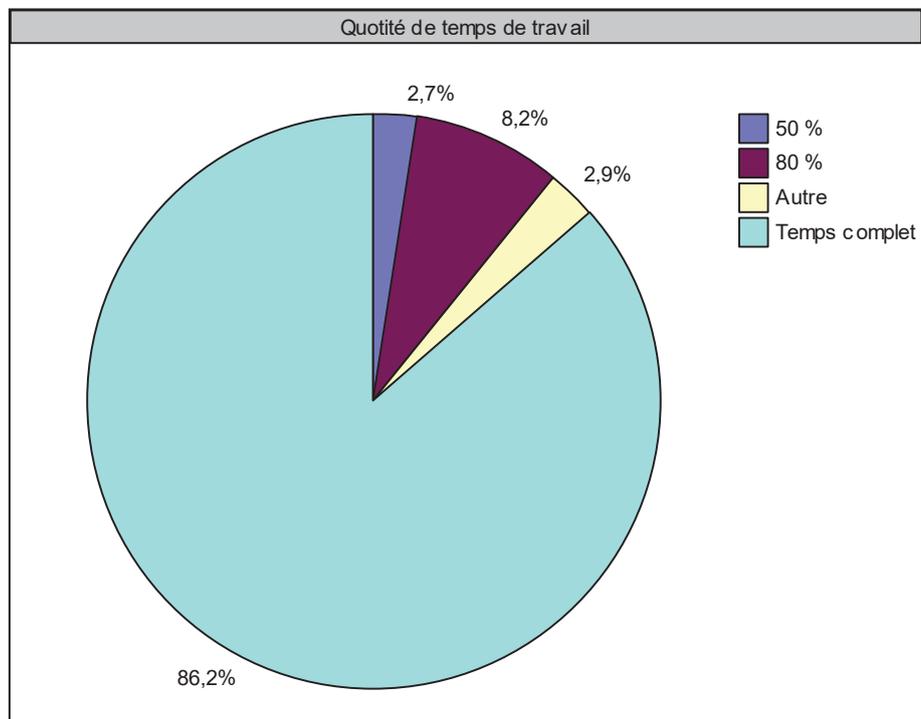


Fig. 19 : Quotité de temps de travail

86,2% des agents enquêtés travaillent à temps complet en 2018, 8,2 % à 80% et 2,7 % à 50%. Il existe d'autres modalités, notamment à 90% et 70%, pour 2,9 % des agents.

Cette proportion n'évolue pas de manière significative par rapport aux enquêtes UBP.

#### Rappel des précédentes enquêtes UBP :

	50 %	80 %	Autre	Temps complet
2011	3,2	7	1,8	88
2015	3,5	6,8	3,7	86

Sexe/Quotité temps travail	50 %	80 %	Autre	Temps complet	TOTAL
Féminin	57,6%	85,0%	75,0%	58,1%	56,4%
Masculin	42,4%	15,0%	25,0%	41,9%	36,4%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Les agents à temps partiel sont majoritairement des femmes ; la garde des enfants notamment les mercredis est l'explication principale de cette répartition. Cette proportion n'évolue pas de manière significative par rapport aux enquêtes UBP.

- **Plages horaires d'arrivée et de départ du travail**

La plupart des agents débutent leur journée de travail entre 7 h 45 et 9 h 15, avec un pic entre 7 h 45 et 8 h.

Depuis les deux enquêtes UBP, on remarque un étalement des arrivées dans ce laps de temps 7 h 45 – 9 h 15, gommant légèrement cet effet de pic. C'est probablement le résultat de la politique de l'Université visant à décaler les horaires de travail et de cours selon les sites. C'est un résultat intéressant dans la mesure où il contribue à limiter les effets de saturation des réseaux de transports collectifs et le réseau routier.

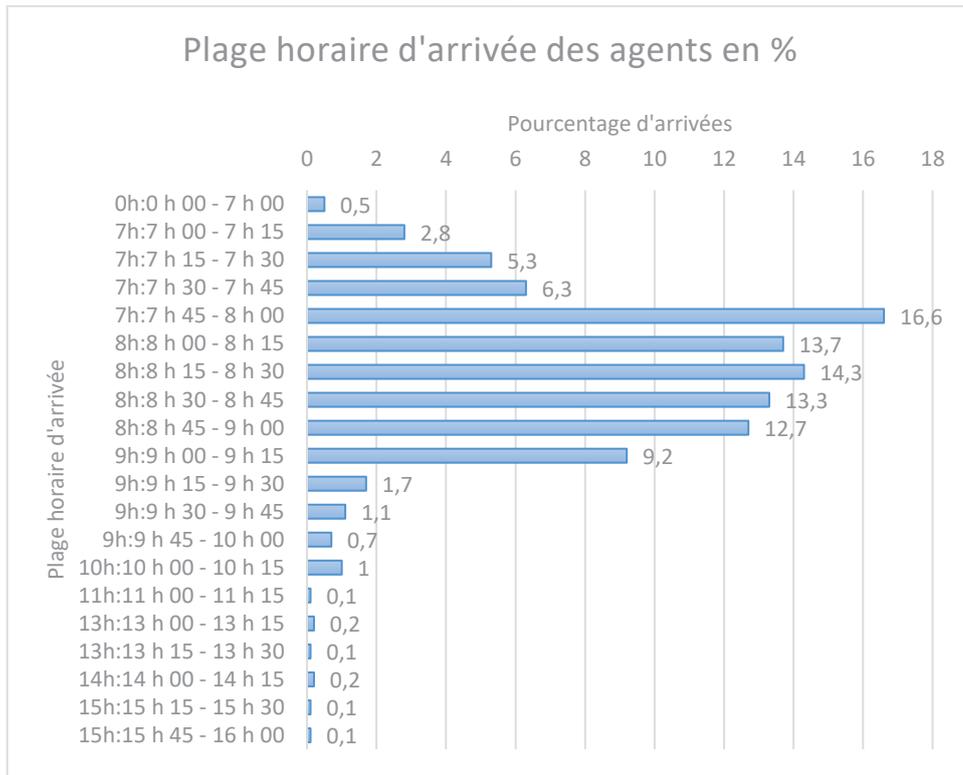
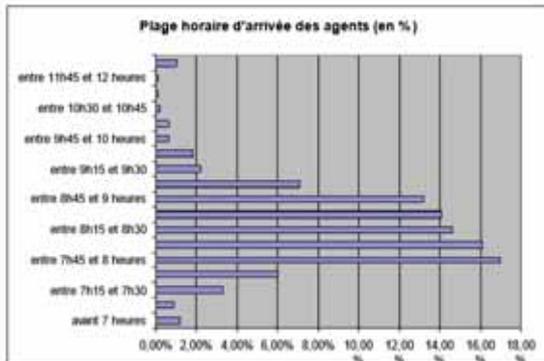


Fig. 20 : Plage horaire d'arrivée des agents

### Rappel des précédentes enquêtes UBP :



Enquête 2011



Enquête 2015

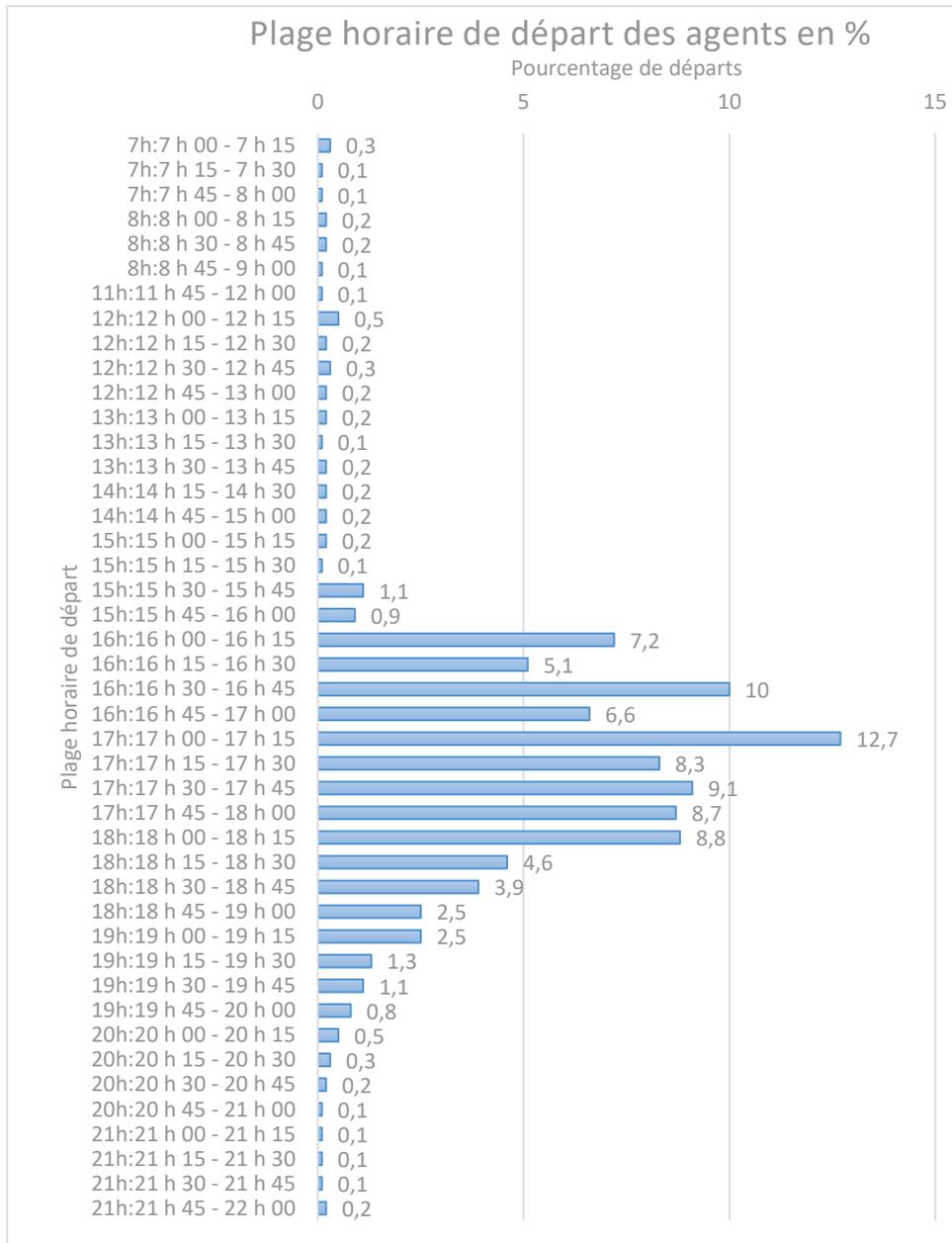
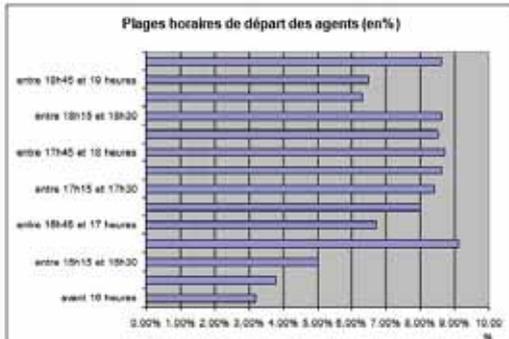


Fig. 21 : Plage horaire de départ des agents

Les principales vagues de départ s'étalent de 16 h à 18 h 15. Une première phase de 16 h à 17 h 15 fait alterner des pics et des creux relatifs. Là encore, c'est probablement le résultat de la politique de l'Université visant à décaler les horaires de travail et de cours selon les sites. Une seconde phase, de 17 h 15 à 18 h 15 montre un volume de départ important mais régulier. Après 18 h 15 le volume décroît de manière régulière jusque vers 20 h 30.

## Rappel des précédentes enquêtes UBP :



Enquête 2011



Enquête 2015

## D – Déplacements domicile – travail

- Distance entre votre lieu de résidence et votre lieu de travail principal

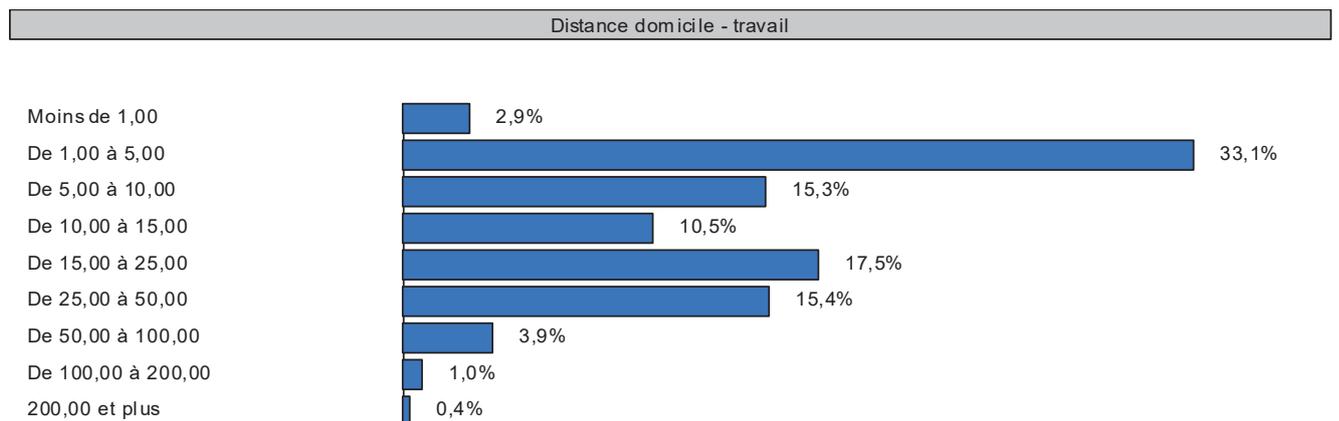
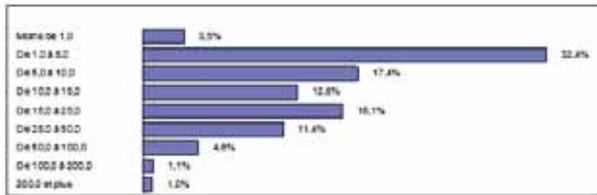


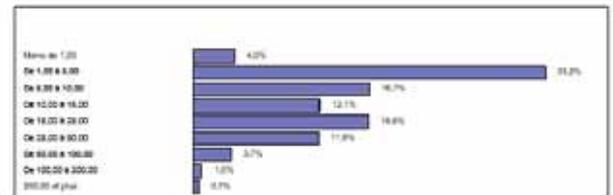
Fig. 22 : Distance domicile - travail

Le personnel de l'UCA réside à proximité de son lieu de travail. Plus d'un tiers se situe à moins de 5 kilomètres et un quart entre 5 et 15 kilomètres. 17,5 % habitent entre 15 et 25 kilomètres et 15,4 % entre 25 et 50 kilomètres. 1,4 % 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 des enquêtes de 2011 et 2015 dans le périmètre UBP. On constate toutefois une augmentation de la part des salariés résidant entre 15 et 50 kilomètres de son lieu de travail. Cela est probablement une conséquence de l'étalement de l'agglomération clermontoise.

**Rappel des précédentes enquêtes UBP :**
**Distance entre le lieu de travail et de résidence en kilomètres**


Enquête 2011



Enquête 2015

- **Temps de parcours entre la résidence et le lieu de travail**

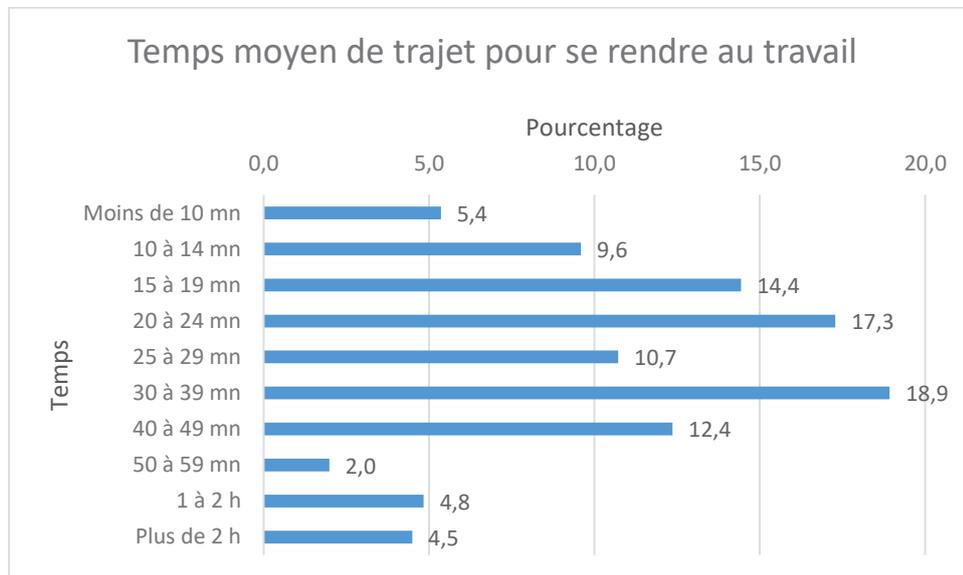
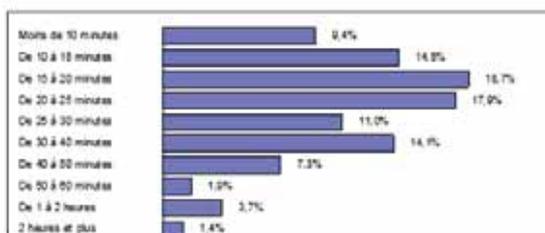


Fig. 23 : Temps de parcours résidence – lieu de travail

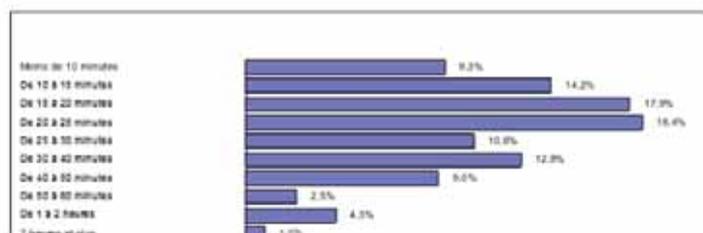
Le temps moyen de déplacement domicile-travail (soit un trajet) est de 26 minutes pour l'ensemble du personnel (il était de 26 et 25 minutes lors des précédentes enquêtes UBP). D'une manière générale les temps de parcours sont le corollaire de la distribution des lieux de résidence. Même si la moyenne reste stable, cependant du fait d'un usage renforcé de la voiture, du resserrement des déplacements des personnels aux heures de pointe et des encombrements, on note une augmentation de la part des temps de parcours dépassant 30 minutes. C'est aussi le corollaire des phénomènes observés au point précédent en ce qui concerne la distance domicile travail. On notera que 46,7 % des salariés de l'UCA réalisent des trajets inférieurs à 25 minutes.

## Rappel des précédentes enquêtes UBP :

## Temps moyen de trajet pour se rendre au travail



Enquête 2011



Enquête 2015

- **Coût journalier estimé des déplacements domicile-travail**

Coût estimé du transport	Nb. cit.	Fréq.
Gratuit	150	21,9%
De 1 à 4	271	39,6%
De 5 à 9	165	24,1%
De 10 à 19	65	9,5%
20 et +	34	5,0%
TOTAL CIT.	685	100%

Fig. 24: Coût du transport estimé

Les 50 % de non-réponses à cette question montrent la difficulté des personnels à évaluer le coût de leur déplacement. Ce sera un élément intéressant de communication. On remarque que 85,6 % des personnes interrogées l'estiment inférieur à 10 €. Ces résultats paraissent cohérents avec la répartition du personnel domicilié à des distances relativement proches du lieu de travail. La gratuité est notamment mentionnée par les marcheurs à pieds et les cyclistes. Les usagers des transports collectifs connaissent bien les prix de leur billet ou de leur abonnement. En revanche, il est probable que les automobilistes sous estiment nettement le coût de leur déplacement. Le calcul est souvent fait en le réduisant au simple coût du carburant<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Le calcul est en réalité très complexe et tient compte de deux types de coûts :

- **Les coûts fixes** liés à la possession du véhicule (Taxes de mise en circulation et de circulation, coût du garage, coût du crédit, dépréciation du véhicule ainsi que sa valeur de revente, coût de l'assurance).
- **les coûts variables** liés à l'utilisation du véhicule (coût du carburant, coût des pneus, coût des entretiens, prix des lavages, coûts des contraventions, coût du stationnement, coût des péages).

Le tableau croisé confirme que les automobilistes pour 49,3 % ignorent le coût de leur déplacement, on retrouve bien sûr cette tendance pour les autres véhicules (deux roues motorisés et covoiturage). En revanche, les usagers des transports collectifs ou des modes actifs évaluent mieux le coût de leurs déplacements.

Coût estimé /mode de déplacement	Bus urbain	Co-voiturage (2 personnes et plus)	Deux roues motorisé (moto, scooter, ...)	Marche à pied	Train	Tramway	Voiture (seul(e))	Vélo ou vélo à assistance électrique	TOTAL
Non réponse	28,1%	47,4%	45,5%	15,1%	35,4%	32,8%	49,3%	23,0%	50,0%
Gratuit	1,6%	0,0%	9,1%	79,4%	3,1%	3,1%	1,2%	44,6%	11,0%
De 0 à 4	57,8%	28,1%	27,3%	5,6%	27,7%	64,1%	18,3%	28,4%	19,8%
De 5 à 9	9,4%	15,8%	18,2%	0,0%	20,0%	0,0%	19,8%	2,7%	12,1%
De 10 à 19	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	1,4%	4,7%
20 et +	3,1%	1,8%	0,0%	0,0%	13,8%	0,0%	3,1%	0,0%	2,5%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fig. 25 : Croisement Coût – mode de transport

#### Rappel des précédentes enquêtes UBP :

On remarque pour l'UCA les mêmes ordres de grandeur que pour l'enquête de 2015 dans le périmètre UBP

	2011		2015	
	Nombre de citations	Pourcentages	Nombre de citations	Pourcentages
<b>Gratuit</b>	141	19,3	188	22,1
<b>De un à 5 euros</b>	328	44,9	337	39,7
<b>5 à 10 euros</b>	140	19,2	150	17,6
<b>10 à 20 euros</b>	88	12,0	69	8,1
<b>20 euros et plus</b>	33	4,6	106	12,5
<b>Total</b>	730	100,0	850	100,0

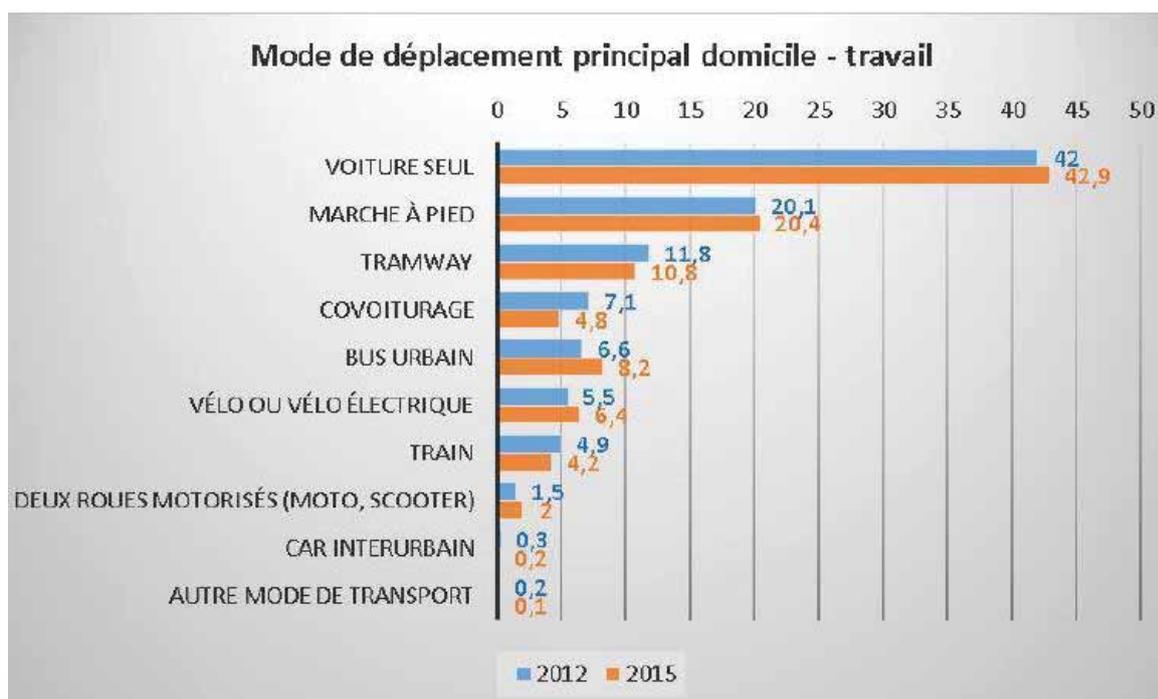
Certains modèles de calcul ne considèrent que les coûts variables dans la mesure où il est difficile de se passer complètement d'un véhicule pour certaines personnes.

- **Mode de déplacement utilisés**

Mode de déplacement utilisé	Nb. cit.	Fréq. En %
Voiture (seul(e))	672	58,1
Marche à pied	126	10,9
Vélo ou vélo à assistance électrique	74	6,4
Train	65	5,6
Bus urbain	64	5,5
Tramway	64	5,5
Co-voiturage (2 personnes et plus)	57	4,9
Autre	24	2,1
Deux roues motorisé (moto, scooter, ...)	11	1,0
<b>TOTAL CIT.</b>	<b>1157</b>	<b>100</b>

Fig. 26 : Mode de déplacement utilisé

**Rappel des précédentes enquêtes UBP :**



Mode de déplacement/site universitaire	Autre	Bus urbain	Co-voiturage (2 personnes et plus)	Deux roues motorisé (moto, scooter, ...)	Marche à pied	Train	Tramway	Voiture (seul(e))	Vélo ou vélo à assistance électrique	TOTAL
Autre	2,9%	5,7%	2,9%	0,0%	17,1%	5,7%	0,0%	54,3%	11,4%	100%
Campus des Cézeaux	1,6%	2,3%	6,0%	1,6%	5,5%	5,3%	8,1%	55,8%	8,1%	100%
Sites centre-ville	2,8%	9,3%	3,5%	0,9%	15,3%	7,7%	4,9%	46,0%	4,0%	100%
Dunant	1,2%	4,2%	4,8%	0,0%	9,6%	1,2%	4,2%	65,3%	5,4%	100%
ESPE (Chamalières)	4,0%	4,0%	2,0%	0,0%	16,0%	2,0%	0,0%	64,0%	4,0%	100%
Estaing	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	3,8%	61,5%	11,5%	100%
TOTAL	1,8%	4,7%	4,2%	0,8%	9,2%	4,7%	4,7%	49,1%	5,4%	100%

Fig. 27 : Mode de déplacement pour se rendre au travail selon les sites universitaires en (%)

La voiture prédomine avec 58,1 % des déplacements domicile – travail suivie par la marche à pied (10,9 %) et le vélo (6,4 %).

Entre les deux enquêtes dans le périmètre UBP, la voiture avait regagné des parts de marché passant de 42 à 42,9 % de l'ensemble des modes utilisés.

Pour l'enquête UCA on se trouve à 58,1 %. Cela est dû à la conjonction de plusieurs facteurs :

- Conjoncturels : prix du carburant peu élevé, bien qu'en hausse, politique générale de promotion de l'automobile (primes, publicité...)
- Locaux : peu d'engorgement à l'échelle de l'agglomération, rendant les temps de parcours en voiture très avantageux ; réseau de transport limité en périphérie ; une seule ligne de tramway ne desservant pas la gare.
- UCA : la fusion a intégré des sites centraux et périphériques qui n'avaient pas encore mené de politique alternative à la voiture.

Le tableau croisé 27 illustre bien ces paramètres. On note ainsi une surreprésentation de la voiture sur les sites périphériques (Cézeaux, ESPE) a fortiori s'ils appartiennent à l'ancienne UDA (Dunant). Les sites du centre-ville présentent au contraire un usage moindre. Cependant l'usage de la voiture progresse quasiment partout. Le covoiturage qui était pratiqué par 7,2 % des personnes en 2011 dans le périmètre UBP représentait un chiffre plutôt élevé en regard de ce que l'on observe dans l'ensemble des entreprises. Il avait reculé en 2015, toujours dans le même périmètre. Avec 4,9 %, on retrouve pour l'UCA des valeurs comparables à l'enquête de 2015. Cela est en lien direct avec le coût du carburant. En effet, si le coût de la voiture personnelle apparaît moindre, l'intérêt d'en partager les coûts est alors moins prégnant. Notons qu'il reste plus élevé au Cézeaux (6%) et absent à Estaing montrant tout l'intérêt de mener une politique de sensibilisation au sein de l'UCA. Il est essentiellement réalisé dans la sphère familiale (66%) ou avec d'autres salariés de l'UCA (30 %).

Les transports collectifs (bus, train) représentent 11,1 % des déplacements (12,- en 2015 et 11,8 % en 2011). Si on les cumule à la fréquentation du tramway on parvient à 16,6 % des personnels qui utilisent un transport collectif (23,4 % en 2015, 23,6 % en 2011). Il s'agit donc d'une assez nette diminution.

Le train avec 5,6 %, se situe à un niveau plus élevé que dans le périmètre des enquêtes UBP. On remarque que les sites proches de la gare (centre-ville, Estaing) sont fortement utilisateurs, alors que des sites très éloignés (ESPE) ne l'utilisent quasiment pas.

Le tramway avec 5,5 % se situe très en deçà des précédentes enquêtes. Les salariés mettent en avant sa saturation aux heures de pointe, l'absence d'un véritable réseau et d'intermodalité. Le site des Cézeaux où l'on avait 13,9 % des déplacements effectués par ce mode en 2015 n'est plus qu'à 8,1 %. Les bus représentent 5,5 % des parts modales avec des nuances importantes. 9,3 % pour les sites du centre-ville, mais seulement 4% pour l'ESPE et 2,3 % pour les Cézeaux. Les salariés de ces sites décrivent souvent des lignes inadaptées à leurs besoins.

Avec 6,4 % Le vélo occupe une part modale notable. C'est d'autant plus vrai au Cézeaux (8,1 %) ou à Estaing 11,5 %. La part a nettement progressé depuis les précédentes enquêtes (5,5 en 2011 et 6,4 % en 2015). On notera que le vélo est plus utilisé par les hommes que par les femmes dans une proportion de deux tiers, un tiers.

La marche avec 10,9 % de parts modales occupe la seconde place derrière la voiture.

- **Difficultés de stationnement**

Il est souvent entendu que le stationnement sur certains sites est un problème prégnant. Les réponses à l'enquête montrent le contraire.

La moitié ne rencontre jamais de problème, un tiers rarement et 16,4 % régulièrement ou très souvent.

Si l'on analyse par site on obtient des résultats un peu plus contrastés. Le site Carnot pose des problèmes ainsi que d'autres petits sites (centre d'affaires Gergovia, Jaude, la présidence...)

Le temps de recherche d'une place de stationnement reste très modéré, un tiers trouvant immédiatement et un autre en moins de 2 minutes.

Rencontrez-vous des difficultés de stationnement

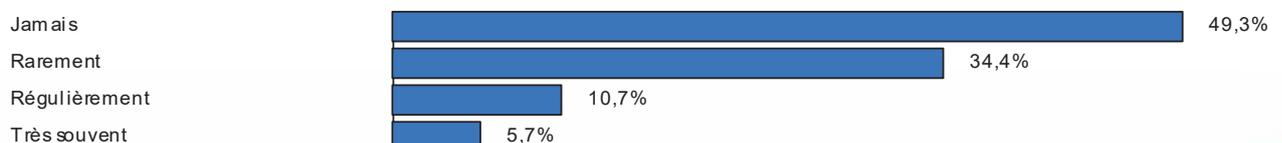


Fig. 28 : Difficultés de stationnement

3.4c1 - Vous utilisez votre véhicule p_1 2.2 - Sur quel site universitaire trav_1	Jamais	Rarement	Régulièrement	Très souvent	TOTAL
Campus des Cézeaux	36,4	25,3	7,1	2,5	100
Carnot	9,6	21,5	14,7	9,0	100
Centre d'Affaires Gergovia	47,1	5,9	0,0	11,8	100
Dunant	37,7	29,9	5,4	2,4	100
ESPE (Chamalières)	62,0	8,0	0,0	0,0	100
Estaing	34,6	30,8	7,7	0,0	100
Gergovia (Lettres)	49,3	7,0	2,8	0,0	100
Jaude	15,0	20,0	5,0	20,0	100
Mitterrand (Gergovia Droit)	20,5	17,9	5,1	0,0	100
Présidence Villa Blatin	15,8	21,1	10,5	0,0	100
Présidence Villa Morand, MSH, IADT	13,0	24,6	8,7	5,8	100
Rotonde (Pôle tertiaire)	27,8	22,2	5,8	0,0	100
TOTAL	29,3	20,5	6,4	3,4	100

Fig. 29 : Difficultés de stationnement selon les sites

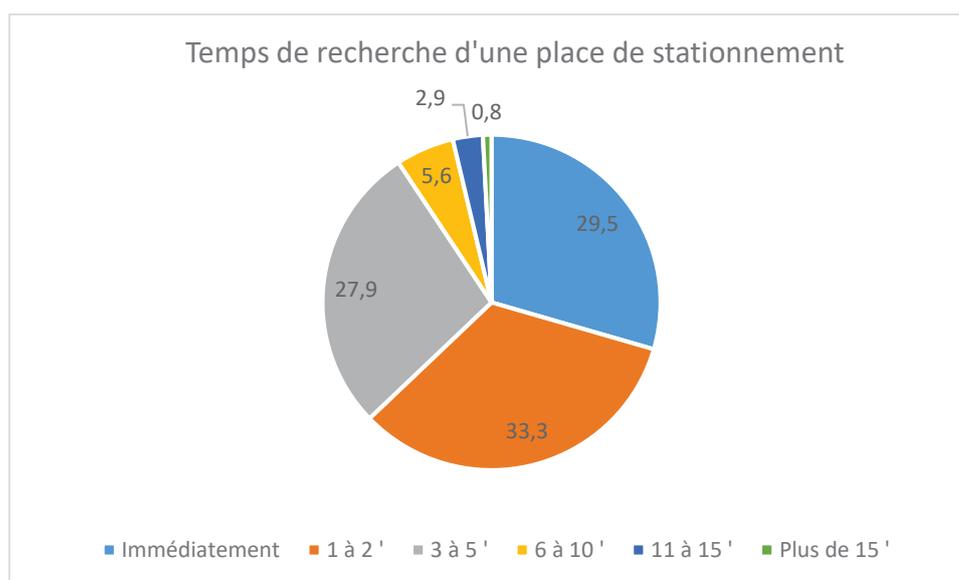


Fig. 30 : Temps de recherche d'une place de parking

- **Arrêts intermédiaires**

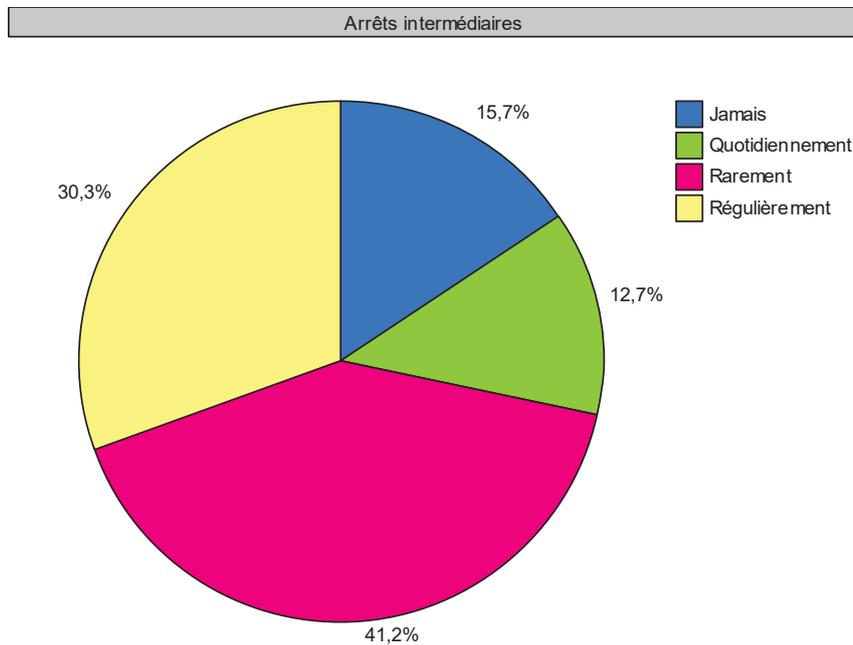


Fig. 31 : Arrêts intermédiaires sur le trajet domicile-travail

43 % des salariés s'arrêtent régulièrement sur le trajet entre leur domicile et leur travail pour effectuer différentes activités. Cette information est essentielle si l'on souhaite améliorer la politique de covoiturage.

- **Moyen de transport pour aller déjeuner**

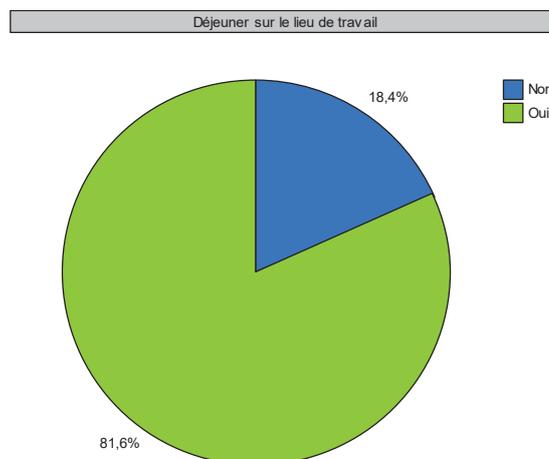


Fig. 32 : Déjeuner sur le lieu de travail

Une immense majorité (81,6 %) reste sur son lieu de travail pour déjeuner et ne réalise donc aucun déplacement.

Pour les 18,4 % restant la répartition modale montre encore une large prédominance de la voiture alors qu'il s'agit sûrement de déplacements à courte distance dans le centre de l'agglomération.

La marche à pied occupe une place très importante.

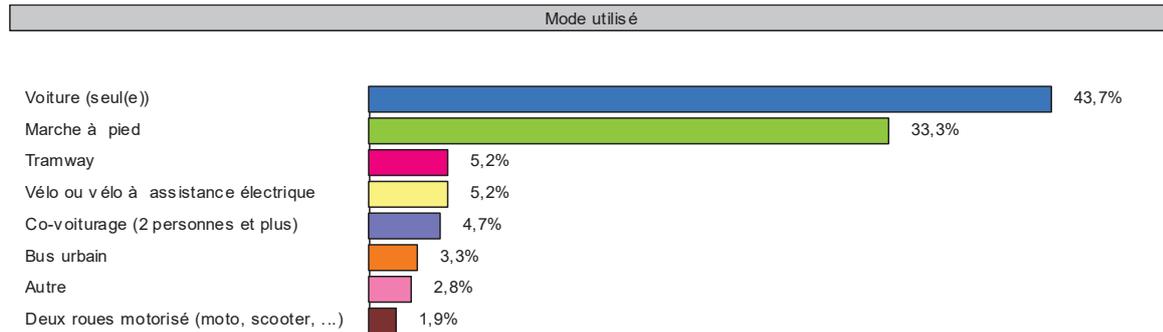
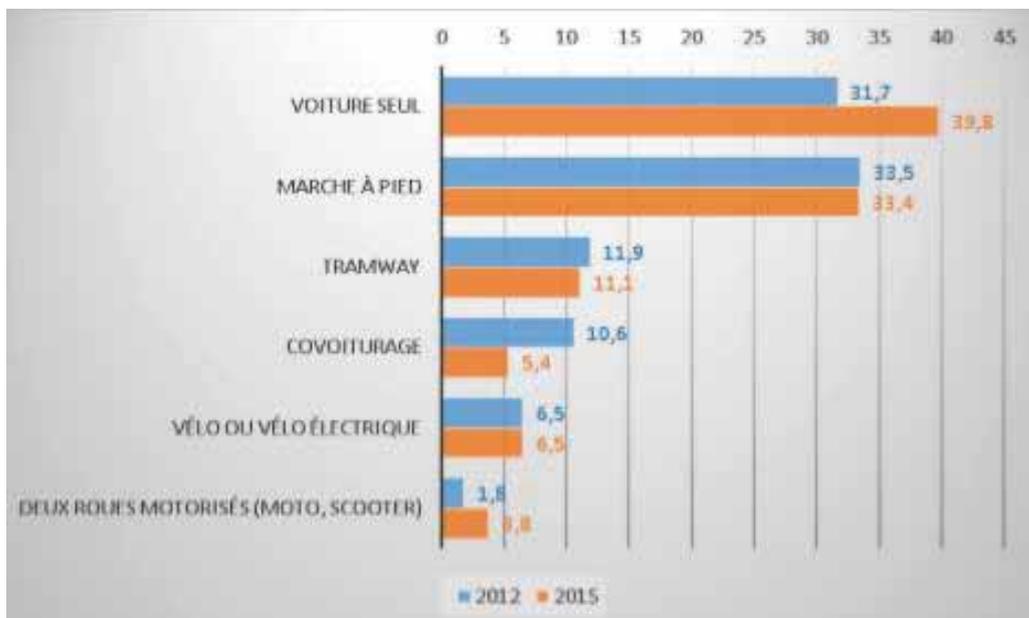


Fig. 33 : Mode de transport pendant la pause méridienne

Par rapport aux précédentes enquêtes UBP on remarque la très nette progression de la part de la voiture au détriment d'autres modes plus vertueux pour les déplacements urbains.

Rappel des précédentes enquêtes UBP :



## E – Déplacements professionnels

- Déplacement pendant le temps de travail

Déplacement pendant le travail	Nb. cit.	Fréq.
Non	816	71,1%
Oui	332	28,9%
TOTAL CIT.	1148	100%

Fig. 33 : Déplacements pendant le temps de travail

28,9 % des salariés se déplacent pendant leur temps de travail. On reste sur des ordres de grandeur identiques aux deux précédentes enquêtes UBP.

### Rappel des précédentes enquêtes UBP :

#### Déplacement pendant le temps de travail

	2011		2015	
	Nb	%	Nb	%
Déplacement régulier durant tps travail				
Non	751	67,2	987	72,5
Oui	367	32,8	375	27,5
TOTAL CIT.	1118	100	1362	100

- **Fréquence des déplacements**

Fréquence des déplacements	Nb. cit.	Fréq.
Plusieurs fois par mois	130	39,2%
Plusieurs fois par semaine	143	43,1%
Quotidiennement	59	17,8%
TOTAL CIT.	332	100%

Fig. 34 : Fréquence des déplacements

Les déplacements à caractère régulier mais assez peu fréquent (plusieurs fois par mois) représentent 39,2 %. Ce chiffre est très en deçà de celui des enquêtes UBP (2011 : 64,6 – 2015 : 58,1). En revanche, la part des salariés réalisant des déplacements hebdomadaires entre les sites est de 43,1% et quotidiens de 17,8 %. On se situe à un niveau bien supérieur à celui des enquêtes UBP. On peut imaginer que l'addition des sites en lien avec la fusion tend à faire augmenter ces déplacements du quotidien.

#### Rappel des précédentes enquêtes UBP :

##### Fréquence des déplacements

	2011		2015	
	Nb.	%	Nb.	%
<b>Fréquence déplacement durant le temps travail</b>				
Plusieurs fois par mois	237	64,6	218	58,1
Plusieurs fois par semaine	94	25,6	121	32,3
Quotidiennement	36	9,8	36	9,6
TOTAL CIT.	367	100	375	100

- **Aire géographique des déplacements de travail**

Périmètre de déplacement	Nb. cit.	Fréq.
Agglomération de Clermont	159	47,9%
Antennes universitaires (Montluçon, Vichy, ...)	7	2,1%
Autre	38	11,4%
Centre-ville	128	38,6%
TOTAL CIT.	332	100%

Fig. 35 : Périmètre des déplacements

La grande majorité des déplacements mentionnés se fait à l'intérieur de l'agglomération clermontoise (86,5 %). Le reste est réalisé vers des destinations plus diverses et notamment vers les antennes de l'UCA ailleurs en Auvergne.

Rappel des précédentes enquêtes UBP :

NB : Ce tableau figure uniquement pour mémoire car la question n'a pas été posée selon des périmètres identiques

#### Aire géographique des déplacements de travail

Zone déplacement durant le temps travail	2011		2015	
	Nb. cit.	%	Nb. cit.	%
Clermont-Ferrand	158	43,1	172	46,1
Clermont et communes périphériques	121	33,0	129	34,6
Autre	72	19,6	53	14,2
Antennes universitaires régionales (Montluçon, Vichy, ...)	16	4,4	19	5,1
TOTAL CIT.	367	100	373	100

#### • Mode de transport utilisé pour les déplacements professionnels

Mode de déplacement pro	Nb. cit.	Fréq.
Voiture personnelle	119	35,8%
Tramway	71	21,4%
Marche à pied	65	19,6%
Voiture de service/fonction	33	9,9%
Vélo ou vélo à assistance électrique	18	5,4%
Autre	15	4,5%
Bus urbain	6	1,8%
Deux roues motorisé (moto, scooter, ...)	4	1,2%
Train	1	0,3%
TOTAL CIT.	332	100%

Fig. 36 : Mode de déplacement professionnel

Là encore la voiture prédomine, utilisée majoritairement sur de courtes distances essentiellement dans le périmètre de l'agglomération clermontoise compte tenu de ce qui a été observé précédemment. On remarque un usage limité des véhicules de fonction ou de service (moins que ce n'était le cas dans les enquêtes UBP) ; Seul 20,3 % du personnel déclare y avoir accès. La marche à pied et le vélo ont gagné des parts modales par rapport aux enquêtes UBP. 8,6 % du personnel déclare avoir accès à un vélo électrique. Cela montre que peu de personnes connaissent l'existence d'un parc de vélos électriques à disposition sur différents sites de l'UCA. Le bus reste très peu utilisé.

**Rappel des précédentes enquêtes UBP :**

**F : Comment limiter l'usage de l'automobile**

- Souhait d'utiliser un mode de transport alternatif à l'automobile

Prêt à changer de mode en %	Non	Oui	TOTAL
Bus urbain	51,7	48,3	100
Co-voiturage (2 personnes et plus)	51,8	48,2	100
Deux roues motorisé (moto, scooter, ...)	81,8	18,2	100
Marche à pied	62,6	37,4	100
Train	73,4	26,6	100
Tramway	56,5	43,5	100
Voiture (seul(e))	56,1	43,9	100
Vélo ou vélo à assistance électrique	73,0	27,0	100
TOTAL	58,8	41,2	100

Fig. 37 : Part des usagers souhaitant changer de mode.

La part des personnes souhaitant changer de mode est très variable selon les modes. Les usagers de modes vertueux (train, vélo) sont très attachés à cette manière de se déplacer. Le tramway en

revanche suscite 43,5 % de désir de changement. Là encore, la saturation, l'intermodalité limitée et la ligne unique apparaissent comme des facteurs explicatifs. On retrouve d'ailleurs le même ordre de grandeur pour les bus urbains. La voiture en autosolisme regroupe 56,1 % d'irréductibles si l'on regarde ce chiffre d'un point de vue pessimiste mais cependant 43,9 % des personnes désirent changer. Plusieurs facteurs peuvent permettre d'expliquer cette situation. En interne les mesures déjà appliquées et les aménagements réalisés peuvent radicaliser ceux qui utilisent encore leur voiture. En externe, les éléments contextuels déjà notés (coût faible du carburant, fluidité relative à l'intérieur de l'agglomération, tramway saturé, offre ferroviaire dégradée...) ne sont pas de nature à inciter au changement.

Les freins importants chez certains salariés restent les mêmes soit :

- liés à des contraintes personnelles: enfants à déposer et à récupérer, autres activités après le travail (course, sport),
- manque de performance perçue du réseau de transports collectifs (lenteur, grèves, retards)
- zones d'habitation non desservies par les transports en commun
- goût pour l'automobile symbole pour certains, d'appartenance sociale et d'indépendance, de liberté et de flexibilité face à des horaires irréguliers ou par goût avec parfois un désir noté de ne pas partager son véhicule avec d'autres.

A l'opposé les usagers de l'automobile prêts à changer mettent en avant le coût et l'écologie

Il existe un très fort engouement pour les deux roues motorisés, 81,8 % des personnes souhaitant conserver ce mode. Il s'agit d'un mode rapide et commode en milieu urbain et plus économique que la voiture même s'il génère des problèmes (pollution, bruit) parfois supérieurs à la voiture.



# PLAN DE MOBILITÉ

Université Clermont Auvergne

## IV - Fiches actions



# 1 – Mise en œuvre du PDM

Cette mise en œuvre se fera sous la houlette du Comité Mobilité de l'UCA

	<p><b>OBJECTIFS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assurer la mise en œuvre du PDM</li> <li>- améliorer notre connaissance de la mobilité du personnel et des étudiants par des études complémentaires thématiques et géographiques</li> <li>- suivre les actions engagées</li> <li>- évaluer régulièrement</li> <li>- engager de nouvelles actions si nécessaire</li> <li>- suivre l'actualité locale : schéma cyclable, Objectifs Capitales, SMTC,...</li> <li>- poursuivre lobbying « site Dunant »</li> <li>- rencontrer régulièrement les partenaires</li> <li>-</li> </ul>
	<p><b>INDICATEURS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rencontrer régulièrement les usagers (étudiants et personnels)</li> <li>- effectuer des sondages réguliers internes</li> <li>- suivre le taux d'occupation des parkings (voitures et vélos)</li> <li>- rencontrer régulièrement les partenaires</li> </ul>
	<p><b>PARTENAIRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cf. fiche 8</li> </ul>
	<p><b>CALENDRIER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur l'ensemble de la durée du PDM</li> </ul>

## 2 – Utilisation du vélo

	<b>OBJECTIFS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- favoriser la mobilité en vélo (personnels + étudiants)</li></ul>
	<b>DETAILS DE L'ACTION</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- faire connaître les VAE (organiser des essais pour personnel et étudiants)</li><li>- créer des garages à vélos sécurisés et les équiper de prises de rechargement deux-roues (réflexion sur le nombre, sur les lieux d'implantation et sur les modalités de distribution de l'électricité)</li><li>- implanter si besoin des douches et des vestiaires pour les usagers du vélo (réflexion sur les lieux d'implantation)</li><li>- réfléchir à l'achat de VAE supplémentaires par l'UCA et communiquer davantage sur le parc de VAE existant</li><li>- proposer des améliorations de voirie pointées par le personnels UCA (ralentisseurs, feux, passages piétons...) à la CAM pour tendre vers des aménagements attractifs entre les sites universitaires</li><li>- mettre en place une politique de mécénat pour garages et vélos</li><li>- réfléchir à une indemnité kilométrique vélo</li><li>- jalonner les parcours intersites</li><li>- communiquer sur les parcours intersites et cours – loisirs</li><li>- mettre en œuvre des projets mobilité/santé avec l'ONAPS</li></ul>
	<b>INDICATEURS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- évaluer le nombre de vélos sur site et l'utilisation des parkings à vélo</li><li>- compter les vélos aux entrées de sites</li><li>- refaire un sondage régulièrement (2 ans )</li></ul>

	<b>PARTENAIRES</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Clermont Auvergne Métropole</li><li>- SMTC</li><li>- Vélocité</li><li>- C Vélo</li><li>- ONAPS</li></ul>
	<b>BUDGET PREVISIONNEL</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- parkings vélos sécurisés (Dunant, Gegovia, Espé, Carnot) : 4 x 30 000 €</li><li>- jalonnement : cf. CAM</li></ul>
	<b>CALENDRIER</b> <p>Sur l'ensemble de la durée du PDM</p>

## 3 – Utilisation des transports en commun

	<p><b>OBJECTIFS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- augmenter significativement la part transports en commun dans la mobilité universitaire</li> </ul>
	<p><b>DETAILS DE L'ACTION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre des tarifs attractifs et la gratuité des transports intersites en TC</li> <li>- Accentuer la désynchronisation des entrées et sorties de cours pour une meilleure fréquentation du tram et des bus</li> <li>- demander l'aménagement des lignes T2C pour mieux correspondre aux besoins</li> <li>- proposer l'utilisation gratuite des TC pendant une semaine à des volontaires selon le panel recensé par l'enquête</li> <li>- faciliter l'intermodalité entre train, voiture, bus, vélo et marche à pied</li> <li>- faire du lobbying pour l'amélioration des relations ferroviaires (région AuRA et SNCF)</li> <li>- optimiser la distribution des tickets pour le personnel et l'information sur les points de distribution</li> <li>- créer des points d'achat pour tickets ou abonnement sur sites universitaires (ESPE, Carnot)</li> <li>- communiquer en interne sur les lignes, les horaires, l'intermodalité</li> </ul>
	<p><b>INDICATEURS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- évolution des flux au départ des sites universitaires</li> <li>- sondages réguliers</li> </ul>
	<p><b>PARTENAIRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SMTC</li> <li>- CAM</li> <li>- Objectif Capitales</li> <li>- Région AuRA</li> <li>- SNCF</li> </ul>



## CALENDRIER

Sur l'ensemble de la durée du PDM

## 4 – Flotte interne

	<b>OBJECTIFS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mettre aux normes la flotte interne de l'université (78 véhicules).</li> <li>- rationaliser la flotte UCA.</li> <li>- réaliser des économies financières, et, diminuer fortement les émissions polluantes.</li> </ul>
	<b>DETAILS DE L'ACTION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diminuer le nombre de véhicules universitaires</li> <li>- se séparer des véhicules les plus vieux et les plus polluants.</li> <li>- former les agents conducteurs à l'écoconduite</li> <li>- changer les véhicules gros consommateurs et/ou diesel contre des véhicules essences de petites cylindrées, hybrides ou électriques.</li> <li>- se doter de petits véhicules électriques type micro-urbain pour les déplacements intersites.</li> <li>- optimisation de la flotte par la mutualisation.</li> <li>- centraliser la gestion de la flotte (achats ou location, réforme et entretien).</li> <li>- renseigner correctement les carnets de bord pour un meilleur suivi de l'utilisation et de l'entretien des véhicules.</li> </ul>
	<b>INDICATEURS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- évaluation annuelle des kilomètres parcourus et des coûts internes et sociétaux</li> </ul>
	<b>PARTENAIRES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en interne : DIL</li> </ul>
	<b>BUDGET PREVISIONNEL</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude spécifique en cours (évaluation provisoire de 500 000 € sur 4 à 5 ans)</li> </ul>
	<b>CALENDRIER</b> <p>2019/2024</p>

## 5 – Limiter l'usage de la voiture individuelle

	<p><b>OBJECTIFS</b></p> <p>Organiser par la pédagogie, mais aussi si nécessaire par la contrainte, l'usage de la voiture personnelle pour les déplacements domicile-travail et intersites</p>
	<p><b>DETAILS DE L'ACTION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- montrer les coûts réels de l'utilisation de la voiture (étude complémentaire avec un panel de volontaires)</li> <li>- créer des contraintes de stationnement : limiter l'accès aux parkings sur critères objectifs et partagés</li> <li>- restreindre par des moyens physiques (plots, cailloux, haies,...) l'accès aux espaces verts dans les enceintes universitaires afin de les reconquérir pour d'autres usages</li> <li>- tester auprès des personnels et des étudiants des « semaines sans voiture » sur la base du volontariat (panel déjà identifié dans l'enquête)</li> </ul>
	<p><b>INDICATEURS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nombre de voitures sur les parkings universitaires avec suivi régulier sur la base des entrées – sorties enregistrés automatiquement</li> <li>- enquêtes internes</li> </ul>
	<p><b>PARTENAIRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>en interne</i></li> </ul>
	<p><b>CALENDRIER</b></p> <p>Sur toute la durée du PDM</p>

## 6 – Inciter au covoiturage

	<b>OBJECTIFS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inciter le personnel et les étudiants au covoiturage</li> </ul>
	<b>DETAILS DE L'ACTION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étudier la possibilité de création de places de stationnement spécifiques et de mise en place de moyens de contrôle</li> <li>- établir une carte de points potentiels de regroupement</li> <li>- informer sur ces points de regroupement</li> <li>- sensibiliser aux économies financières et environnementales ainsi réalisées</li> <li>- mettre en avant la convivialité de ce type de déplacement</li> <li>- renforcer le partenariat avec Covoiturage Auvergne</li> <li>- mettre les personnels habitant et travaillant à proximité en contact</li> <li>- communiquer sur les expériences réalisées</li> <li>- communiquer sur la carte départementale des aires de covoiturages</li> </ul>
	<b>INDICATEURS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- enquêtes régulières, sondages</li> <li>- retour d'expérience</li> </ul>
	<b>PARTENAIRES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Covoiturage Auvergne</li> <li>- Conseil Départemental (cartes des espaces de covoiturage déjà réalisées)</li> </ul>
	<b>CALENDRIER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 ans</li> </ul>

## 6 – Inciter au covoiturage

	<p><b>OBJECTIFS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inciter le personnel et les étudiants au covoiturage</li> </ul>
	<p><b>DETAILS DE L'ACTION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étudier la possibilité de création de places de stationnement spécifiques et de mise en place de moyens de contrôle</li> <li>- établir une carte de points potentiels de regroupement</li> <li>- informer sur ces points de regroupement</li> <li>- sensibiliser aux économies financières et environnementales ainsi réalisées</li> <li>- mettre en avant la convivialité de ce type de déplacement</li> <li>- renforcer le partenariat avec Covoiturage Auvergne</li> <li>- mettre les personnels habitant et travaillant à proximité en contact</li> <li>- communiquer sur les expériences réalisées</li> <li>- communiquer sur la carte départementale des aires de covoiturages</li> </ul>
	<p><b>INDICATEURS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- enquêtes régulières, sondages</li> <li>- retour d'expérience</li> </ul>
	<p><b>PARTENAIRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Covoiturage Auvergne</li> <li>- Conseil Départemental (cartes des espaces de covoiturage déjà réalisées)</li> </ul>
	<p><b>CALENDRIER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 ans</li> </ul>

## 7 – Communication - sensibilisation

	<b>OBJECTIFS</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sensibiliser la communauté universitaire (personnels et étudiants) sur les modes actifs de mobilité par une communication active et fréquente après discussions et décisions du Comité PDM de l'établissement</li></ul>
	<b>DETAILS DE L'ACTION</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>- créer des animations régulières avec les partenaires (cf fiche 8)</li><li>- utiliser régulièrement le bulletin interne</li><li>- fournir des synthèses objectives et documentées sur l'utilisation des véhicules à moteur par le personnel : taux d'occupation des parkings personnels, kilomètres parcourus, argent dépensé, pollutions émises, problèmes de santé inhérents à la sédentarité ... et documenter ainsi une rubrique régulière à destination du personnel</li><li>- montrer le coût de la voiture en le calculant à partir de l'expérience d'agents volontaires</li><li>- mettre en place un cycle de conférences sur la mobilité dans le cadre de l'Université Ouverte Clermont Auvergne (UOAC) avec le service DCSTI</li><li>- faire campagne contre les formes d'incivisme en matière de mobilité (stationnement sauvage, destruction des espaces verts,...)</li><li>- expérimenter un « temps sans ma voiture » (semaine ou mois) à partir d'un panel d'agents volontaires avec l'aide des services du SMTC</li><li>- constituer une liste d'applications à télécharger pour mieux utiliser les TC et les modes doux</li><li>- créer un panel test d'agents volontaires pour tester différentes innovations afin qu'ils en deviennent ambassadeurs dans les services</li><li>- participer au Challenge Mobilité</li></ul>

	<b>INDICATEURS</b> - suivi de l'évolution des pratiques de mobilité par enquêtes, questionnaires, interviews,...
	<b>PARTENAIRES</b> - cf fiche 8
	<b>BUDGET PREVISIONNEL</b>  - goodies (voir service communication pour goodies spécifiques) ~ 1000€ - conférenciers ~ 1000€
	<b>CALENDRIER</b>  Sur l'ensemble de la durée du PDM

## 8 – Renforcer les partenariats

	<p><b>OBJECTIFS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- utiliser les compétences des partenaires de l'UCA pour une meilleure efficacité de la communication et de la sensibilisation aux modes doux de mobilités</li> </ul>
	<p><b>DETAILS DE L'ACTION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avec le SMTC et la T2C organisateurs des transports en commun de la Métropole</li> <li>- avec Clermont Auvergne Métropole pour les jalonnements cyclable et piétonniers</li> <li>- avec l'Observatoire des Activités Physiques et de la Sédentarité (ONAPS) sur l'aspect mobilité –santé : participation des étudiants et du personnel à des expérimentations, accueillir des conférences et des animations,</li> <li>- avec ATMO AuRa sur l'aspect mobilité-pollution : participation des étudiants et du personnel à des expérimentations, accueillir des conférences et des animations</li> <li>- avec Vélocité et C Vélo sur l'aspect vélo = transport urbain : animations communes en direction du personnel et des étudiants sur la sécurité et le vélo, sensibilisation sur la faisabilité du déplacement cycliste,</li> <li>- avec Covoiturage Auvergne sur l'aspect covoiturage = économies : sensibilisation sur les avantages du covoiturage organisé sur la base des cartes de flux réalisées</li> </ul>
	<p><b>INDICATEURS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- évaluation du changement des pratiques : déplacement à pied, en vélo, en covoiturage, sur la base d'enquêtes,</li> </ul>
	<p><b>CALENDRIER</b></p> <p>Sur l'ensemble de la durée du PDM</p>

## 9 – Mobiliser les services et les composantes



### OBJECTIFS

- mobiliser les services et les composantes autour des changements des pratiques de mobilité des personnels



### DETAILS DE L'ACTION

- présenter les résultats de l'enquête et le PDM à tous les services de l'UCA
- intervenir régulièrement sur ce thème dans les différents conseils et comités de l'UCA
- passer régulièrement des informations et de la sensibilisation dans le bulletin interne
- rendre les responsables des services partie prenante du PDM
- faire la promotion du télétravail, de la visioconférence



### PARTENAIRES

- directeurs de composantes
- responsables administratifs
- directeurs des services centraux
- administrateurs
- membres des CT et CHSCT
- SST



### CALENDRIER

Sur l'ensemble de la durée du PDM

## 10 – Sensibilisation des étudiants à une mobilité active



### OBJECTIFS

- faire évoluer les pratiques de mobilité des étudiants vers des modes doux



### DETAILS DE L'ACTION

- engager des campagnes de sensibilisation auprès des étudiants pour les inciter à abandonner leur voiture pour leurs trajets quotidiens domicile – université et intersites et pour leurs trajets vers le domicile familial
- accentuer la désynchronisation des entrées de cours pour faciliter l'accès au tram
- mener des campagnes de sensibilisation avec Vélocité, Cvélo et le SMTC
- présenter les modes doux de déplacement comme un atout santé, une solution pour lutter contre la pollution et une façon de faire des économies
- encadrer des stages et des projets tutorés autour de la mobilité active
- faire participer les étudiants aux enquêtes et aux expérimentations concernant leur mobilité
- organiser des cours et des conférences pédagogiques sur le thème des déplacements
- mettre à leur disposition permanente horaires et circuits des transports en commun
- engager des actions autour du covoiturage
- travailler à des applications smartphone pour faciliter les déplacements en TC et en vélo
- faire du lobbying auprès des pouvoirs publics pour rendre les déplacements à pied et en vélo plus sûrs et plus agréables
- mener des campagnes sur la sécurité en vélo (éclairage, freins,...)
- revoir avec le SMTC le prix des TC
- avoir des partenariats avec les BDE, les syndicats étudiants, les associations étudiantes pour les inciter à promouvoir les modes doux de déplacements



### INDICATEURS

- enquêtes régulières auprès de la population étudiante sur leurs pratiques de déplacement

	<ul style="list-style-type: none"><li>- sondage pour connaître leurs motivations, leurs envies, leurs rejets dans le domaine de leur déplacement</li><li>- comptages réguliers aux points de stationnements vélos</li><li>- évolution de la fréquentation des transports en commun</li></ul>
--	--

	<b>PARTENAIRES</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- SMTC</li><li>- Cvélo</li><li>- Vélocité</li><li>- CAM</li><li>- Covoiturage</li><li>- ONAPS</li><li>- Atmo AuRA</li><li>- Syndicats et associations étudiantes</li></ul>
---	---

	<b>CALENDRIER</b> Sur l'ensemble de la durée du PDM
---	--

## 11 – Partenariat SMTC - UCA

	<b>OBJECTIFS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- mettre en place sur la durée du PDM un partenariat efficace de suivi et d'action entre les deux administrations à travers la création d'un comité de suivi</li></ul>
	<b>DETAILS DE L'ACTION</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- créer un comité de suivi du PDM associant l'UCA et le SMTC</li><li>- associer le SMTC aux actions de communication et de sensibilisation de l'UCA sur les pratiques des mobilités actives du personnel et des étudiants de l'université</li><li>- échanger régulièrement sur les projets et leur mise en œuvre de l'un et de l'autre</li><li>- partager les informations sur les flux, le stationnement, les schémas de circulation et les évolutions des pratiques de mobilité</li></ul>
	<b>PARTENAIRES</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- UCA</li><li>- SMTC</li></ul>
	<b>CALENDRIER</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- réunions régulières deux à trois fois par an ou plus en fonction de l'actualité</li></ul>