









ANNÉE 2018-2019

PLAN DE DÉPLACEMENTS UNIVERSITÉ

ÉDITO

AVANT PROPOS

DES CONTEXTES RÉGLEMENTAIRES NATIONAUX ET INTERNATIONAUX QUE DIT LA LOI ?

EN RÉSUMÉ : UN PLAN DE DÉPLACEMENTS, POURQUOI ? QU'EST CE QU'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS OU

PLAN DE MOBILITÉ ?

UN CONTEXTE LOCAL
RÉPARTITION DES ÉMISSIONS EN CO2 LIÉES
AUX DÉPLACEMENTS VERS LE CAMPUS

COMPARER LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

LES DIFFÉRENTES OFFRES DE TRANSPORTS PRÉSENTES DANS LA RÉGION ET SUR LA MÉTROPOLE MONTPELLIERAINE TABLEAU RÉCAPITULATIF DES OFFRES DE TRANSPORTS EN COMMUNS POUR LES TRAJETS QUOTIDIENS

LES MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS POUR SE RENDRE

À L'UNIVERSITÉ

VÉLO COPIÉTONNAGE COVOITURAGE AUTOPARTAGE

ORGANISER SON ENVIRONNEMENT PROFESSIONNEL

VISIOCONFÉRENCE ET TÉLÉCONFÉRENCE TÉLÉTRAVAIL

ÉDITO



La notion de développement durable et de responsabilité sociétale s'est imposée non plus comme une source de recommandation, mais comme un impératif juridique (charte de l'environnement, lois Grenelle, Plan Vert) qui englobe les champs économiques, sociaux et environnementaux. La seule adaptation de l'université aux nouvelles normes juridiques « durables et responsables » nous a imposé la construction d'une politique Développement Durable et Responsabilité Sociétale.

2016 a donc été une année d'affirmation de notre engagement.

Nous avons fait le choix de réaliser un bilan de l'ensemble des actions relevant des trois piliers du développement durable qui concernent l'ensemble des sites de notre université et nous avons engagé une politique DDRS la plus englobante possible.

Un des axes de notre politique s'intéresse à la diminution des émissions des gaz à effet de serre et les résultats du bilan carbone de l'université ont démontré qu'en matière de déplacements professionnels nous devons faire évoluer de manière significative nos pratiques et usages.

Dans ce contexte, la formalisation du Plan de Déplacements de notre établissement répond à un double objectif : le premier fixé par la loi sur la Transition Énergétique pour la croissance verte qui est un objectif réglementaire, le second qui est de nous inscrire dans ce défi de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Au-delà, il est important de mesurer qu'un Plan de déplacements a de nombreux effets à l'échelle d'une institution comme la nôtre : financier, comportemental, environnemental et, enfin, social.

Chacun d'entre nous, quel que soit notre rôle au sein de l'université doit se sentir impliqué dans cette démarche. L'urgence écologique concerne notre propre environnement de travail. Nous savons bien sûr que les contraintes pèsent inégalement sur les agents selon, par exemple, qu'ils peuvent ou non se passer de l'usage de la voiture dans les trajets entre leur domicile et leur lieu d'activité et l'université se doit d'accompagner ce changement.

En ce sens, le Plan de Déplacements que vous découvrez ici n'impose rien, il est destiné à rappeler des aspects réglementaires, à vous présenter les différents modes de transports et leurs impacts environnementaux, en insistant sur des modes alternatifs parfois innovants et à vous présenter les différentes actions initiées par l'université. Ce Plan de Déplacements n'est pas figé, il évoluera en fonction des initiatives proposées, des moyens alloués et des contraintes réglementaires, il fera donc l'objet d'une mise à jour annuelle.

Patrick GILLI, Président de l'Université Paul-Valéry Montpellier 3



LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD), C'EST QUOI ?



Un programme de développement durable à l'horizon 2030

193 Etats se sont engagés collectivement en septembre 2015 pour atteindre 17 objectifs de développement durable (000) d'ici 2030.



et intergénérationnelle ici et ailleurs. S'appuyers sur a y a sur les pertenariats. ("SP") : les peuples, la planète, la prospérité, la paix et les partenariats.



Les ODD succèdent aux 8 objectifs du millénaire pour le développement (OMO) mis en oeuvre entre 2000 et 2015, dans la lignée des Sommets de la Terre de 1992, 2002 concernant tous les pays, au Nord comme au Sud.

Des progrès importants dans la lutte contre la pauvreté



ø 90%





-w/•

Des progrès importants dans la lutte contre la pauvreté



U 90%



Les 17 Objectifs

- -40

Partenariats pour la réalisation des objectifs





Suite à sa mobilisation pour la COP21, la France a présenté dès juillet 2016 deva l'ONU un premier rapport et s'engage dans la mise en œuvre des ODD.

Des exemples d'avancées tangibles,



500 000





AVANT PROPOS

Des contextes réglementaires nationaux et internationaux

En septembre 2015, les 193 États membres de l'ONU ont adopté le programme de développement durable à l'horizon 2030. C'est un agenda pour les populations, pour la planète, pour la prospérité, pour la paix et pour les partenariats. Il porte une vision permettant de transformer notre monde en éradiquant la pauvreté et en assurant sa transition vers un développement durable.

L'objectif de développement durable n°11 des 17 ODD des Nations Unies porte sur Territoires et Villes Durables précise aux travers de ses cibles les évolutions nécessaires entre autre en matière de transports et mobilités.

Les 17 objectifs développement durable des Nations Unies

[Fruit de la COP 21 qui s'est tenue à Paris en décembre 2015, l'Accord de Paris a réunit 195 pays de la Convention Climat de l'ONU autour de l'engagement de limiter la hausse de la température « bien en de ça de 2°C » en faisant tous les efforts pour la maintenir « en deçà de 1,5 °C ». A présent, la France est tenue de mettre en œuvre la loi de Transition énergétique qui nous engage sur le chemin des énergies renouvelables et des économies d'énergie et une trajectoire de réduction d'au moins 40% des émissions de gaz à effet de serre en 2030.]

Depuis, l'Accord de Paris tente de se concrétiser à l'échelle des territoires et requiert de tous les décideurs de revoir leurs ambitions à la hausse et de réviser leur politique à l'aune de l'objectif visé. Hébergeant 80% de la population, les villes sont en première ligne de la lutte contre les changements climatiques. Selon le programme des nations unies pour le développement, près de 70% des actions pour le climat doivent être menées à l'échelle locale, au plus près des

De manière plus visible, la pollution de l'air est importante dans le monde et dans les villes françaises et fragilise la santé de tous. Plus de 60% de la population française respire un air pollué!

La France doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40% en 2030 par rapport à 1990 afin de lutter contre le dérèglement climatique.

Le secteur du transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre, il est responsable de la moitié de la pollution de l'air dans le monde et de 80% dans les zones urbaines européennes. Ces rejets dans l'air sont à l'origine de graves problèmes sanitaires puisque la Commission Européenne estime que la pollution atmosphérique est responsable de 420 000 décès en 2010 dans l'Union Européenne.

> Les 17 objectifs développement durable des Nations Unies

Oue dit la Loi?

Défini par le Code des Transports, le Plan de Déplacements des entreprises ou administrations s'inscrit dans le cadre plus global du Plan de Déplacements Urbain. Il est depuis la Loi sur la Transition Énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 (Article 51), obligatoire dans les entreprises de plus de 100 employés implantées dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains. Ses objectifs sont de lutter contre le dérèglement climatique et d'encourager la sauvegarde de l'environnement.

La dite loi demande aux organisations de mettre en place pour le 1er janvier 2018, un programme d'actions pour la promotion des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle. Chaque infrastructure est libre de fixer ses propres objectifs et son contenu.

> Loi de Transition <u>Énergétique</u> pour la croissance verte



EN RÉSUMÉ : UN PLAN DE DÉPLACEMENTS, POURQUOI ?

Le Plan de Déplacements trouve toute sa place dans la politique DDRS de l'université et s'inscrit dans l'axe « diminution de l'émission des gaz à effet de serre ». Cependant, les objectifs et enjeux de ce plan s'illustrent plus globalement dans les trois piliers du développement durable tels que définis dans le rapport Bruntland*.

Si l'on parlait économie!

Du côté de l'institution, le Plan de Déplacements permet de rationaliser les dépenses et d'améliorer la qualité de vie des salariés. Du côté des salariés, l'économie n'est pas négligeable non plus! Le rapport Bruntland pose les bases des politiques et des comportements nécessaires au développement durable. Il est rédigé en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies, présidée par la Norvégienne Gro Harlem Brundtland.

En gardant votre voiture au garage au profit du vélo vous économisez environ 100€/mois Une voiture coûte en moyenne 500€ par mois et 6063€ par an.

Le Saviez-vous? Le Plan de Déplacements urbains définit la stratégie de l'agglomération en matière de mobilités (il est valable 10 ans). Il est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il a pour objectif de mettre en œuvre une politique visant à réduire le trafic automobile au profit de modes moins polluants.

Si l'on parlait santé!

Le transport routier émet de nombreux polluants qui ont des conséquences néfastes sur la santé publique. Par exemple, les particules fines pénètrent en profondeur dans les voies respiratoires, ce qui peut entraîner des bronchites, de l'asthme, cancers, AVC,

Les transports routiers sont également source de nuisances sonores : le conseil national du bruit et l'ADEME estiment que plus de 25 millions de personnes en France sont affectées par le bruit des transports dont 9 millions exposées à des niveaux critiques pour leur santé.

Et enfin d'un point de vue environnemental!

L'ADEME relève que les transports représentent en France en 2017, 28,9% des émissions de gaz à effet de serre et un tiers de la demande en énergie du pays.

QU'EST CE QU'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS OU PLAN DE MOBILITÉ ?

Un contexte local

Un Plan de Déplacements d'entreprise, dans le cas qui nous intéresse d'université est un « ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés à l'activité en favorisant l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Depuis le 1er janvier 2018, toute organisation située sur le périmètre d'un Plan de déplacements urbains (PDU) et regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site doit en être dotée.

Pour l'Université Paul-Valéry Montpellier 3, environ 59% des émissions enCO2, soit 5266 tCO2e sont issus des déplacements professionnels ou internationaux. Les déplacements quotidiens pour se rendre à l'université représentent 34% des émissions en CO2, soit 1815 tCO2e. Le Bilan Carbone réalisé en 2017 (année de référence 2016) comptabilise environ 42 000 km par jour. Les personnels de l'établissement utilisent massivement la voiture et délaisse les transports en commun pour diverses raisons.

- > Consulter le <u>Plan de Déplacements</u> Urbains de Montpellier Méditerranée Métropole sur :
- > Consulter le texte de <u>l'ADEME</u> pour plus de détail sur la mise en place d'un Plan de Déplacement

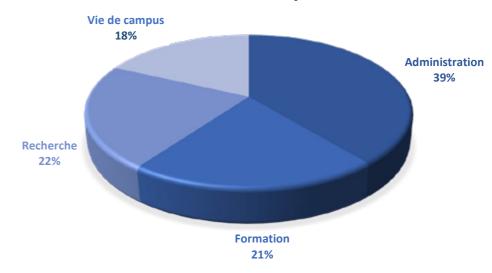
Les déplacements de courtes distances, inférieurs à 3km, émettent 10 fois plus de CO2 que le train et 20 fois plus que le tramway pour cette même distance.



- > Calculer votre empreinte carbone
- > Consulter le Bilan Carbone de l'université Paul-Valéry Montpellier 3
- > Consulter l'enquête « <u>Transport et mobilité</u> » 2016



Répartition des émissions en CO² liées aux déplacements vers le campus



COMPARER LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS

La mobilité est à la base de notre système économique, elle a de nombreuses répercussions sur l'environnement et le climat ; les déplacements des biens et personnes représentent un des enjeux clefs du développement durable. Ils sont aussi responsables de nombreuses nuisances (sonores, visuelles), de pollution atmosphérique, ont un impact sur la biodiversité et sur la santé.

La convention de Rio adoptée en 1992 et traduite par le protocole de Kyoto en 1997 met en avant l'importance de la réduction des émissions des gaz à effet de serre. En France, la loi LAURE2 de 1996, a mis au centre de ses objectifs, la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle est renforcée par la loi SRU3 qui a imposé le principe d'évaluation environnementale des politiques d'aménagement.

Le territoire Montpelliérain est faiblement industrialisé, pourtant, la qualité de l'air est comparable aux territoires qui accueillent des grands bassins industriels. (Source : Plan de Déplacements Urbain Montpellier Agglomération)

Comparer l'émission de CO² des différents modes de transports

Quantité de CO² (en kg) rejeté par an selon les différents modes de transport utilisés



> Consulter la politique mobilité du ministère de la transition écologique et solidaire

Les différentes offres de transports présentes dans la région et sur la Métropole Montpelliéraine

Sur des parcours de courte, moyenne et longue durée, l'avantage de la voiture repose principalement sur le temps de trajet moins long que celui effectué en transports en commun ou avec des modes actifs. Mais pour les distances de l'ordre de 3 à 8 km, la différence avoisine les 5 à 10 minutes maximum et dépend surtout des stationnements disponibles et des temps d'attentes aux stations de transports publics. Sur les déplacements de courte distance, le vélo est le mode le plus rapide. Mais pour les moyennes et longues distances, la voiture reste la plus efficace.



> Si on s'intéresse aux coûts, les abonnements transports publics restent plus avantageux par rapport à la voiture individuelle. Le même constat est identique si l'on observe l'impact environnemental.

D'après une étude menée par la SNCF, le temps défini comme « utile » dans les moyens de transport est en moyenne de 60 à 70% pour les trajets en train, 20 à 25% pour l'autocar, et de 10% pour ceux en voiture.

Combiner plusieurs modes comme le tramway et la vélo peut permettre un trajet direct et plus court entre votre domicile et votre lieu de travail.



En ville, il est plus rapide de prendre le tramway que la voiture ; il n'y a normalement pas d'embouteillages sur les rails. De plus, comme précisé ci-dessus, les transports en commun reviennent moins cher qu'une voiture personnelle.

En 2017, **171** membres de l'université ont un abonnement annuel à la Tam-Montpellier 3M. La convention mobilité avec la Tam-Montpellier 3M, signée en 2017, a permis à **70** membres du personnel de bénéficier du nouveau type d'abonnement Le tramway de la ville de Montpellier dessert à l'aide de ses quatre lignes, 7 communes de la Métropole. La mise en place d'une cinquième ligne de tramway sur le territoire Montpelliérain et dont certains arrêts seront à proximité du campus route de Mende va avoir un impact direct sur l'accès à l'établissement. Le réseau d'autobus de la Métropole propose 36 lignes organisées sur le territoire.

Le Saviez-vous ?
La voiture est 114 fois plus coûteuse que le vélo, 66 fois plus polluante que le tramway.
Un bus pollue 10 à 20 fois moins par voyageur qu'une voiture.
En transport en commun, il y a 70 fois moins d'accidents qu'en voiture.

L'université compte une bonne desserte en transports en commun, avec l'arrêt Saint Eloi de la ligne 1 de tramway. Mais aussi plusieurs bus qui s'arrêtent à proximité : la ligne **22** qui part vers Jacou, la **10**, La Ronde et La Navette. Par ailleurs, la Gare Saint Roch située à côté de la ligne 1 de tramway permet un accès au site Saint Charles et Route de Mende.

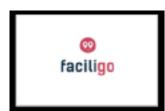
Tout employeur doit rembourser 50% des frais de transports en commun utilisés par les salariés pour leurs trajets domicile-travail.¹

- > Préparer votre itinéraire en transports en commun
- > Retrouver la Convention entre la TAM et l'université sur : www.univ-montp3.fr
- > Suivre l'actualité liée à la ligne 5 de tramway

¹LOI n° 2006-1770 de décembre 2006 : pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié et portant diverses dispositions d'ordre économique et social.

Tableau récapitulatif des offres de transports en commun pour les trajets quotidiens

TAM-Montpellier 3M: forfaits SNCF: 50% du Montant pris en charge annuels avec réduction (50% du Proposé par montant pris en charge par par l'université l'université) Nom de Abonnement annuel Contrat mobilité PDA Kartatoo Via Pro l'abonnement Accès illimité aux Accès illimité aux Tramway, Bus de ville, Nombre illimité de **Services** lignes de la Métropole lignes de la Métropole Car régional, Train traiets en train sur vos offerts (bus. tramway, TAM). (bus, tramway, TAM), en illimité sur la zone déplacements P+TAM (gratuit pen-P+TAM (gratuit pensélectionnée dans domicile-travail dant 24h) dant 24h) l'abonnement Véloparcs 50% de réduction sur Véloparcs Stationnement en parles billets de train king centre- ville TAM 433. 35€/ an ou 481.50€ /an ou Entre 75.60€/ mois et 37,56€/mois pendant 55,64€/ mois pendant 229,90€/mois, selon le 11 mois 11 mois nombre de zones⁶ **Forfait** + 10€ pour l'accès aux + 10€ pour l'accès aux vélomagg de la TAM vélomagg de la TAM A souscrire sur le site de la TAM ou dans les Le prix varie selon espaces mobilités (Mosson et Ferry le nombre de zones Maguelone) et présentation de l'attestation sélectionnée Infos pratiques PDE fournie par l'université En cas de perte du titre d'abonnement, une nouvelle carte coûte 8,50€



L'application Faciligo, propose de trouver un accompagnateur pour les voyages en transports en commun au sein de la communauté d'inscrits. L'accompagnant peut cumuler les gratifications (obtenue lors des voyages) dans une cagnotte qu'il peut ensuite encaisser ou en faire don à une association. Il choisit un voyageur à accompagner soit sur son trajet quotidien, soit sur un trajet ponctuel. Ce service s'adresse principalement à des personnes âgées, enfants, personnes en situation de handicap ou des personnes en situation d'invalidité temporaire.



Tarifs par voyage:

Pour un trajet en ville (tramway, bus, covoiturage, marche), un accompagnant gagne 1,50 € minimum et l'accompagné paye 1 € minimum.

Pour un trajet hors urbain, l'accompagnant gagne

6 €/ heure minimum et l'accompagné paye minimum 3 €/ voyage

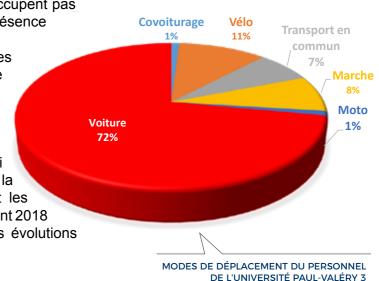
Pour les personnes à mobilité réduite, elles doivent paver 1 billet et un forfait accompagnant (avec 50 à 70% moins cher qu'un second billet).

Accéder à l'application

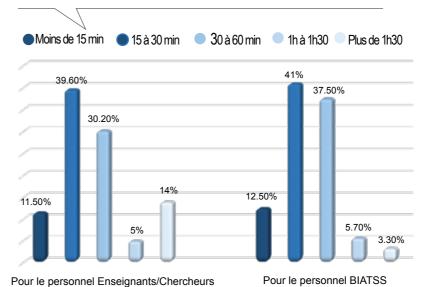
LES MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS POUR SE RENDRE À L'UNIVERSITÉ

Pour la ville de Montpellier, la voiture a une place particulière : les transports en commun et les modes actifs n'occupent pas la part modale la plus importante et ce malgré la présence du tramwav.

L'enquête « Transports et Mobilités Durables » réalisée en 2016 auprès du personnel de l'établissement met en évidence le poids de l'automobile dans les déplacements quotidiens. Or, ce mode de transport a des répercussions sur la santé publique, l'environnement (pollution atmosphérique, sonore et visuel), il entraîne aussi la congestion des métropoles. Le vélo occupe la seconde place suivie de près par la marche et les transports en commun. Une enquête réalisée courant 2018 permettra d'actualiser les données et évaluer les évolutions des pratiques et usages depuis 2016.



Temps moyen de trajets entre le domicile et l'Université



pour les BIATSS

sont effectués en voiture Plus de la moitié des trajets quotidiens a une durée comprise entre 15 et 60 minutes La plupart des trajets sont inférieurs à 30 km, et inférieurs à 15km pour les enseignants/ chercheurs

L'enquête Transports et mobilités

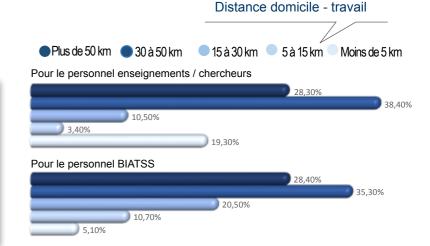
97 % des BIATSS et

de 2016 mentionne :

91% des enseignants/chercheurs habitent dans une commune de l'Hérault. Parmi ces derniers, 49% sont à Montpellier.

92% des BIATSS effectuent le trajet domicile-université de façon quotidienne,

alors que 56% des enseignants / chercheurs ne le font pas tous les jours.



LE VÉLO

Circuler en ville en vélo aux heures de pointes est le mode le plus rapide pour les petits trajets (moins de 3km). En effet, un cycliste roule à environ 15km/h en ville alors que la vitesse moyenne en voiture est de 14km/h. De plus, ce mode de transport permet d'éviter les embouteillages et le stress occasionné par les déplacements en ville . La commune de Montpellier compte 160km d'aménagements cyclables. La TAM-Montpellier 3M, avec Vélomagg, propose des vélos en libre-service qui sont accessibles dans les 56 vélostations automatiques.



L'université a mis en place une flotte de 8 vélos électriques répartis entre les différentes directions du campus ; ils sont destinés à être utilisés dans le cadre des trajets inter-sites. (Voir : recommandations pour l'usage du vélo électrique)

Une aide à l'acquisition de vélos électriques a été mise en œuvre depuis mai 2018. Elle peut être demandée auprès du SCUAS (scuas@univ-montp3.fr).

A partir du 18 septembre 2018, un atelier de réparation pour vélos « itinérant » viendra tous les premiers mardis du mois (campus Route de Mende) sur la période de septembre-novembre et de mars à juin. La société Atelier 34, propose d'effectuer gratuitement la vérification des éléments de sécurité et des accessoires de votre vélo, ainsi que le réglage de la transmission, des freins et des roues ; les autres prestations seront facturées au tarif proposé par ce prestataire.

Conseils pour la pratique du vélo au quotidien :

Avoir des vêtements et accessoires adaptés. voir un kit d'outils qui peut être utilisé en cas de pépins sur la route comme une crevaison.

S'occuper de son vélo, comme une voiture
 il a besoin d'être entretenu

Être en toute sécurité, c'est avoir un casque et éventuellement avoir des protections et être visible (gilet, bandeau fluo,)

Consulter le plan cyclable de Montpellier

Plus d'informations sur <u>la pratique du vélo</u> Réapprendre à utiliser<u>son vélo en ville</u> Au boulot à vélo

1. un bon cadenas Le meilleur : le cadenas en U Un bon cadenas coute minimum 30€ A éviter absolument Conseils antivol : Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : Graver son vélo à l'aide d'un Bicycode, ce qui permet en cas de vol d'être rendu à son propriétaire s'il est retrouvé. https://www.bicycode.org/ A éviter absolument Conseils antivol : A éviter absolument - Cadre (* roue avant si possible) attaché(s) à un point fixe - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas Conseils antivol : A éviter absolument - Serrure du cadenas vers le bas

> Attacher son vélo en deux points, au cadre et à la roue > Attacher son vélo dans les parkings situés sur le campus

(voir plan page 25)

Tableau récapitulatif des vélos susceptibles d'être utilisés pour les trajets quotidiens.

	Caractéristiques du vélo	Avantages	Inconvénients	Prix (neuf)
Vélo de ville : Le Hollandais	Confortable	Assure une bonne conduite, il est ro- buste et fiable	Pas pour les longs trajets et il est assez cher	A partir de 150 €
Vélo Tout Chemi (VTC)	i <mark>n</mark> Polyvalent	Adapté aux longues distances, permet d'avoir une vitesse assez rapide aussi bien en montées que sur lignes droites. Peut être utilisé en ville comme en campagne	Il n'est pas le plus performant que ce soit en milieu urbain ou rural, il offre une performance inférieure à d'autres modèles	A partir de 150 €
Vélo de Course/ Route	Maniable et rapide	Adapté aux longs trajets	Pas le plus confortable	A partir de 180 €
Le Fixi	Personnalisable	Il est léger et simple à manipuler	Son pignon fixe, il faut sans cesse pédaler	A partir de 130 €
Vélo Pliable	Esthétique et pratique	Il est moins encombrant et peut accompagner dans les transports en commun et se ranger dans un coin	Son prix élevé	A partir de 150 €
Vélo Hybride	Vélo Tout Chemin et de ville	Léger et rapide, idéal pour traverser les trafics denses	Avec un confort plutôt réduit et un prix assez élevé	A partir de 300 €
Vélo à Assistand Electrique (VAE)	i cillict de lilellagei	Pratique pour de longs trajets et permet de maintenir une allure stable même sur trajet composé de montées	Poids (15 à 35 kg)	A partir de 700 € (avec une aide allant jusqu'à 200€)
Vélo Cargo		Permet de transporter des enfants ou des charges lourdes/ encombrantes	Son coût et sa taille assez imposante	A partir de 1500 €

12

> Augmenter l'efficience et les collaborations

Le VAE est un vélo classique doté d'un système d'assistance au pédalage. Il vous aide à démarrer, à pédaler contre le vent, dans une montée. L'assistance peut être coupée. Les vélos sont réservés aux membres du service affectataire de l'équipement. La mise en place d'une flotte de vélos à assistance électrique participe au PDU, Plan de Déplacements université. Il vise à favoriser l'usage du vélo dans les déplacements urbains intersites. Il cherche également à inciter les personnels à utiliser ce moven de transport.

> Réserver le vélo électrique à l'université

Les démarches à faire sont données par le service gestionnaire du vélo. Il faut disposer d'un ordre de mission permanent.

Utiliser uniquement pour les déplacements dans la Métropole de Montpellier.

> Préparer le traiet

Consulter les plans sur le site de la Mairie de Montpellier

> Prendre possession du vélo

Le mode d'emploi du vélo est à consulter obligatoirement si vous utilisez le vélo pour la première fois. Les éléments indispensables à vérifier :

- les freins avant et arrière le gonflage des pneus
- la sonnette l'écarteur
- l'éclairage avant et arrière si vous devez utiliser le vélo la

Porte-bagage et sacoche : attention, la charge maximale du vélo est de 120 ka.

Mettre les équipements de sécurité : casque obligatoire et gilets jaunes en cas de faible luminosité. En hiver n'oubliez pas les gants.

Respecter le Code la route

Les indispensables :

- Respectez chaque feu rouge, STOP, et priorités de passage.
- Respectez les marquages au sol et la signalisation ; en annexe un rappel des panneaux de signalisation

routière intéressant les cyclistes.

Les aménagements qui vous facilitent la vie :

• Le double sens cyclable : voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé aux cyclistes. • Le couloir de bus sous réserve d'autorisation (voir le panneau).

- La piste cyclable : espace de circulation séparé de la circulation automobile.
- La zone 30 et la zone de rencontre : pas d'aménagement spécifique mais vitesse limitée à 20 ou 30 km/h • L'aire piétonne : on peut y accéder mais il faut rouler au pas.
- Le sas devant les feux vous aident à tourner à gauche ou à droite. La bande cyclable est séparée des voies de circulation par un marquage au sol.

Connaître les règles de bonne conduite

- garder vos distances : laissez 1 m entre vous et les voitures en stationnement
- maintenir votre trajectoire : prenez votre place, gardez une trajectoire rectiligne
- analyser la situation : vigilance accrue au croisement et au changement de direction
- tourner à gauche : délicat, tendre le bras à gauche, vérifier qu'il n'y a personne derrière
- prendre un sens giratoire : signalez vos
- en tendant le bras, n'hésitez pas à rouler au milieu de la voie, attention au queue-de-poisson.
- se méfier des camions : leur visibilité est réduite, risque d'angle mort accru.

Que faire en cas de panne ou d'accident pour les VAE réservés auprès de l'université?

Appliquer les consignes de votre service si elles existent. Sinon:

En cas de crevaison, utiliser la bombe anti-crevaison et signaler l'incident au gestionnaire. En cas de panne, ramener le vélo sur un site universitaire et signaler au gestionnaire de votre service.

Si vous ne pouvez pas ramener le vélo, attachez le vélo correctement, téléphonez au service sécurité de l'université (04 67 14 23 67), signalez l'endroit exact où il se trouve.

En cas d'accident, avertissez votre chef de service dans les plus brefs délais.

Attacher le vélo correctement

Même pour un arrêt de quelques minutes :

- Utiliser l'antivol fourni
- · Accrocher le vélo à un point fixe
- L'attacher par le cadre et la roue avant
- Hors site universitaire, prendre la batterie avec vous (déverrouillage avec la clé).

Rappel des panneaux de circulation du code de la route



Indication de début de piste cyclable conseillée et réservée aux cycles non motorisés. La circulation, le stationnement et l'arrêt d'autres véhicules sont



Et fin de piste cyclable conseillée



Voie verte réservée aux piétons et à toute personne se déplaçant dans un moyen de transport non motorisé, cycliste notamment.

Et fin de voie verte Signale la présence d'une bande cyclable à proximité Indique la direction où trouver la bande cyclable





Zone piétonne, les cyclistes peuvent l'emprunter mais ils doivent rouler à moins de 5 km/h. Le piéton est prioritaire.

Fin de zone piétonne





Le cycliste est autorisé à rouler en contre sens. Disposer conjointement avec un panneau de sens interdit avec un panonceau. Indication similaire pour les voies embranchées



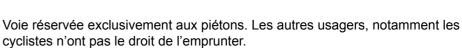


Les cyclistes ont l'obligation d'emprunter cette voie réservée aux cyclistes Et fin de voie obligatoire





Voie réservée exclusivement au bus mais qui est autorisée aux cyclistes si et seulement si il y a le panonceau Vélo en dessous.





cyclistes n'ont pas le droit de l'emprunter. Fin de la voie réservée aux piétons



Interdiction d'accès aux cyclistes Interdiction aux piétons. Les cyclistes ne pourront pas accéder à cette zone, à pied ou à vélo sauf indication contraire



Indique aux autres usagers de la route la présence probable de cyclistes Indique aux autres usagers de la route la présence probable de piétons ou de cyclistes se déplaçant à côte de leur vélo



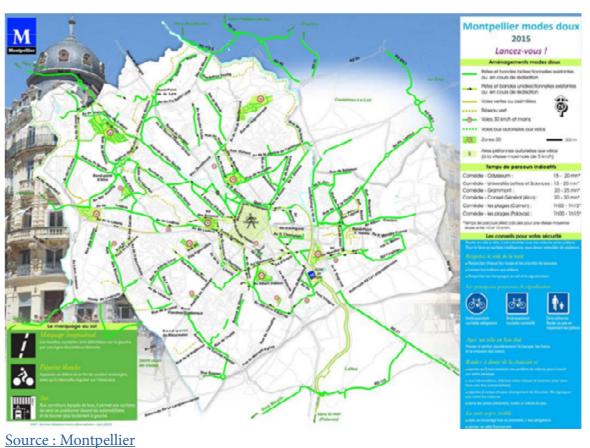
ZONE DE RENCONTRE : zone affectée à l'usage de tous les usagers où le piéton est prioritaire. Vitesse limitée à 20km/h. Fin de zone de rencontre





ZONE 30 : zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30km/h, sans aménagement spécifique. Fin de zone 30









ADMINISTRATION/PRÉSIDENCE

AMPHITHÉÂTRES

Arts plastiques

CLER - Centre de La

Langues Étrangères et Régionales 😱 DELF-DALF 🕕

ENSEIGNEMENT & RECHERCHE

irection des Études et de la Scol Direction Évaluation et Aide au

lière

e Étrangère 🌗 Informatique Pour Tous 🕑

Humaines

Numérique

/lusique

oratoire d'écologie

Pavillon informatique / accueil ENT P SAESH - Service Accueil des Étudiants en Situation de Handicap

Salle des colloques (B 308)

Salle des colloques (C 020)

Salles de cours 105, 106, 107

Salles de cours (BUG, BUS1, BUS2)

alles des Poètes (N Pierre Reverdy, Charles Cros, Bobby Lapointe, Valery Larba

Route de Mende

Nenue du Val de Montte l'and

que universitaire (S)

3

SVE - Service de la Vie Étudiante l'héâtre La Vignette 🗓

UFA - Unité de Formation par
UFR 1 - 1° étage ①
UFR 2 - 2° étage ②
UFR 3 - rez-de-chaussée ②
UFR 4 - rez-de-chaussée ②
UFR 5 - 2° étage ②
UFR 6 - 1° étage ③

Entrée visiteurs

©

SERVICES INTERNES

Maison des Personnels SCUAS
SCUAS - Service Commun Universitaire d'Action Sociale
OVE - Observatoire de la Vie Étudiante
Salle du courrier

Parking Vélo

Montpellier centre

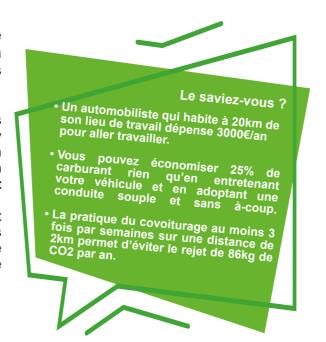
17

COVOITURAGE

Le covoiturage a plusieurs avantages : une voiture partagée coûte moins cher, le trajet est moins ennuyeux, il y a moins de voitures aux heures de pointes, il est pratique dans les zones mal desservies par les transports en commun.

Les embouteillages sont constitués principalement de véhicules ne transportant qu'une seule personne, en les regroupant, il y aurait environ 5 fois moins de voitures et 5 fois moins de pollution atmosphérique due au trafic routier. Le covoiturage est une solution avantageuse, écologique, économique, solidaire, pratique et convivial.

On peut ajouter que les déplacements domicile-travail occasionnent 12 millions de tonnes d'émission de CO² par an. Les ¾ de ces trajets se font en voiture avec souvent 1 personne par voiture et une distance moyenne de 15 km, le bus émet deux fois moins de gaz à effet de serre.





Une plateforme de covoiturage portée par la COMUE-LR et développée par l'entreprise COOVIA a été lancée le 5 juin 2018 pour le personnel de l'UPVM3. Elle concerne aussi les site du campus du Triolet, le CNRS, l'UPVM3, et l'École de Chimie de Montpellier.

Vous pouvez<u>vous inscrire sur la plateforme</u> Echanger vos impressions, <u>suivre l'actualité</u>

COPIÉTONNAGE



La pratique de la marche est surtout présente dans l'intermodalité, il faut la restaurer comme mode intégral de déplacement. Depuis quelques années, la croissance de la part des trajets effectués entièrement à pied augmente.

Sur de courtes distances, la marche est autant ou plus performante que la voiture, que ce soit d'un point de vue économique, environnemental, ou de temps de trajet. La marche est 100% gratuite, 100% écologique et est excellente pour la santé.

L'application « Mon Chaperon » qui a vu le jour à Montpellier en 2016, permet de partager les trajets à pied ou en transports en commun. Cette application vise en autre à lutter contre les agressions lors des trajets à pied. Elle permet, suite à une inscription de choisir un itinéraire et grâce à une messagerie privée de voir les chaperons disponibles pour faire le trajet avec vous.

De plus elle a aussi une fonction qui permet de prévenir nos proches de notre départ et arrivée à destination. Pour garantir la sécurité des utilisateurs, les membres fournissent leur numéro de téléphone, une adresse mail, un compte Facebook ainsi qu'une photo où ils sont facilement reconnaissables afin d'assurer leur identification.



AUTOPARTAGE

En France, les personnes utilisent de moins en moins leur voiture en milieu urbain ; posséder une voiture est moins rentable. L'autopartage est le système qui permet d'utiliser ponctuellement une voiture sans subir les inconvénients liés à sa possession.

Avec les problèmes de pollution qui sont de plus en plus préoccupants, et où les stationnements en ville sont rares, l'autopartage apparaît comme un bon complément au réseau de transports publics et aux modes actifs. Il s'inscrit dans une démarche durable en proposant d'adopter une mobilité intelligente et respectueuse de l'environnement.

Malgré ses atouts, cette pratique reste encore marginale en France et à l'étranger.

Les avantages de cette pratique sont :

Permet de faire des économies en réduisant certains coûts liés à l'utilisation de la voiture (assurance, stationnement, ...)

Réduit l'utilisation et la possession de voiture, libère de l'espace de stationnement en ville.



Coldiscoller les values des Notes de 1000s de 10

Source: Modulauto

> Avec **Modulauto**, vous pouvez conduire une Peugeot Ion 100 % électrique, une Toyota Yaris hybride ou une Ford Fiesta aussi fréquemment que vous le souhaitez pour une heure, un weekend ou une semaine.

50 véhicules sont en libre-service sur Montpellier et Castelnau-le-Lez.

- Vous pouvez <u>réserver et trouver</u> votre véhicule à l'avance ou au dernier moment sur l'application :
- Les véhicules peuvent être réservés pour une durée de une heure à plusieurs jours.
- En utilisant ce système vous pouvez économiser entre 2000 et 3000 € par an par rapport à la voiture personnelle.

www.modulauto.net

> **TOTEM** mobi est un service d'autopartage en freefloating, disponible 24/24 et 7/7 avec stationnement libre et gratuit. Lancé début juillet à Montpellier, et en 2015 à Marseille, TOTEM mobi dispose d'une flotte de 200 véhicules Renault Twizy en libre- service.

Déplacez-vous librement pour 1€ le 1/4 d'heure. Sur l'Appli visualisez les véhicules, leur autonomie et leur position ainsi que les zones vertes, les bornes de recharge Révéo ou partenaires où vous pouvez arrêter votre location et mettre en charge les véhicules si nécessaire. Louer votre TOTEM, démarrez-la avec votre smartphone en bluetooth, effectuez votre trajet puis terminer votre location directement depuis l'application. Vous rechargez votre véhicule, vous gagnez un Bonus allant jusqu'à 2 TOKENS.

www.totem-mobi.fr

Accéder à l'application

ORGANISER SON ENVIRONNEMENT **PROFESSIONNEL**

VISIOCONFÉRENCE ET TÉLÉCONFÉRENCE

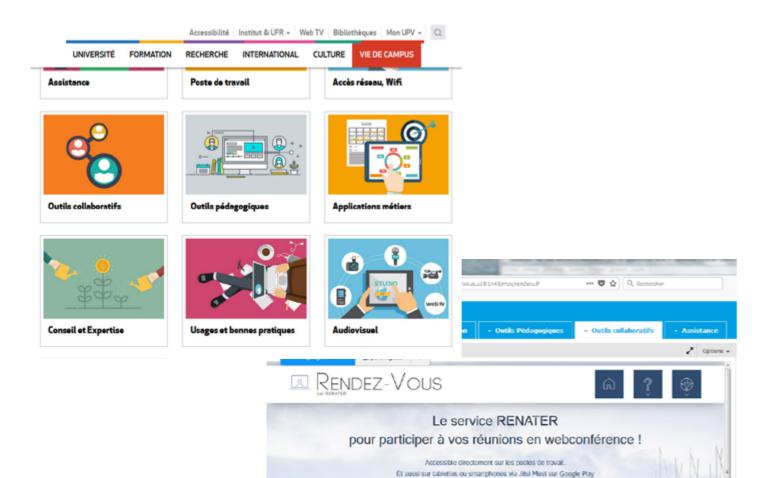
Aujourd'hui de nombreux logiciels comme Skype permettent de réaliser des téléconférences au sein d'une organisation.

Utiliser Skype est environ 20 000 fois moins polluant et 650 fois plus rapide que de prendre l'avion.

À l'université, la plateforme Web conférence réservée aux membres de l'enseignement supérieur est disponible sur l'ENT.

Les avantages de la téléconférence :

- Le flexibilité : on peut organiser rapidement une réunion. Les inconvénients de la téléconférence :
- Il est plus difficile d'arbitrer et de gérer les propos de la téléconférence, les sujets peuvent plus facilement dériver sur autre chose que l'objet principal de la réunion.
 - Impersonnel : ce type de réunion n'est pas pareil qu'un réel face à face.



Consulter le catalogue des services de la Direction des systèmes d'information et du numérique. www. univ-montp3.fr

A St. Ou Apple Store.

https://rendez-vous.renater.fr/_eloci-fr75r-dw9qb

TÉLÉTRAVAIL

Conditions de la mise en place du télétravail

- > Obligation d'informer les salariés des conditions du contrat et du travail > Financer l'équipement des employés.

- > Doit gérer et organiser le temps de travail.
- > Prendre soin du matériel de travail.

À l'université ce mode d'organisation n'est pas généralisé à l'ensemble de la communauté. Différents groupes de travail vont se pencher sur sa mise en œuvre au sein de l'établissement.

Sachez cependant que :

La pratique du télétravail s'inscrit dans un cadre légal :

- Des Accords-cadres européen en juillet 2002 signés par tous les partenaires sociaux européens et transposés en France par l'Accord National Interprofessionnel (ANI) du 19 juillet 2005
- L' Adoption par le Parlement en mars 2012 de l'article 46 de la loi Warsmann relative au statut du télétravailleur. La réforme a inséré trois nouveaux articles dans le Code du travail (L 1222-9 à L 1222-11) qui facilitent le recours au télétravail.

Si vous souhaitez des informations sur la pratique du Télétravail prendre contact avec la DDRH de l'université.

Pour réussir le télétravail :

- > il faut organiser le travail,
- > garder contact avec ses collègues,
- > éviter de laisser la vie privée prendre le dessus.

Le saviez-vous ?

Les trajets domicile-travail sont source de fatigue pour 15% des employés.

- > Le temps moyen de gagné au profit de la vie de famille par jour de télétravail est estimé à 37 minutes.
- > 45 minutes de temps de sommeil

Social

. Réduit le stress . Travail dans un espace familier . Attention à ne pas s'isoler ...

Environnemental

. Réduit l'émission de Gaz à Effets de Serre lié aux déplacements domiciletravail et à l'utilisation des bâtiments

Économique

. L'entreprise a un gain économique lié au coût de transport des employés, en temps,...

Diminution du taux d'absentéisme . Augmentation de la productivité



- ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Cop21 : La Conférence de Paris du 30 novembre au 12 décembre 2015
- DDRS : Développement Durable et Responsabilité Sociétale
- FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette
- GES : Gaz à Effet de Serre
- Loi LAURE : La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
- Loi SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
- ODD des Nations Unies : Les Objectifs de Développement Durable
- PDA : Plan de Déplacement Administratif
- PDE : Plan de Déplacement Entreprise
- PDU : Plan de Déplacement Urbain
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Université Paul-Valéry Montpellier 3

Route de Mende 34199 Montpellier Cedex 5 www.univ-montp3.fr

Renseignement PDU Valérie Le Chenadec Développement Durable & Responsabilité Sociétale

04 67 14 20 80 developpement_durable@univ-montp3.fr

Retrouvez nous sur les réseaux sociaux @univpaulvalery







