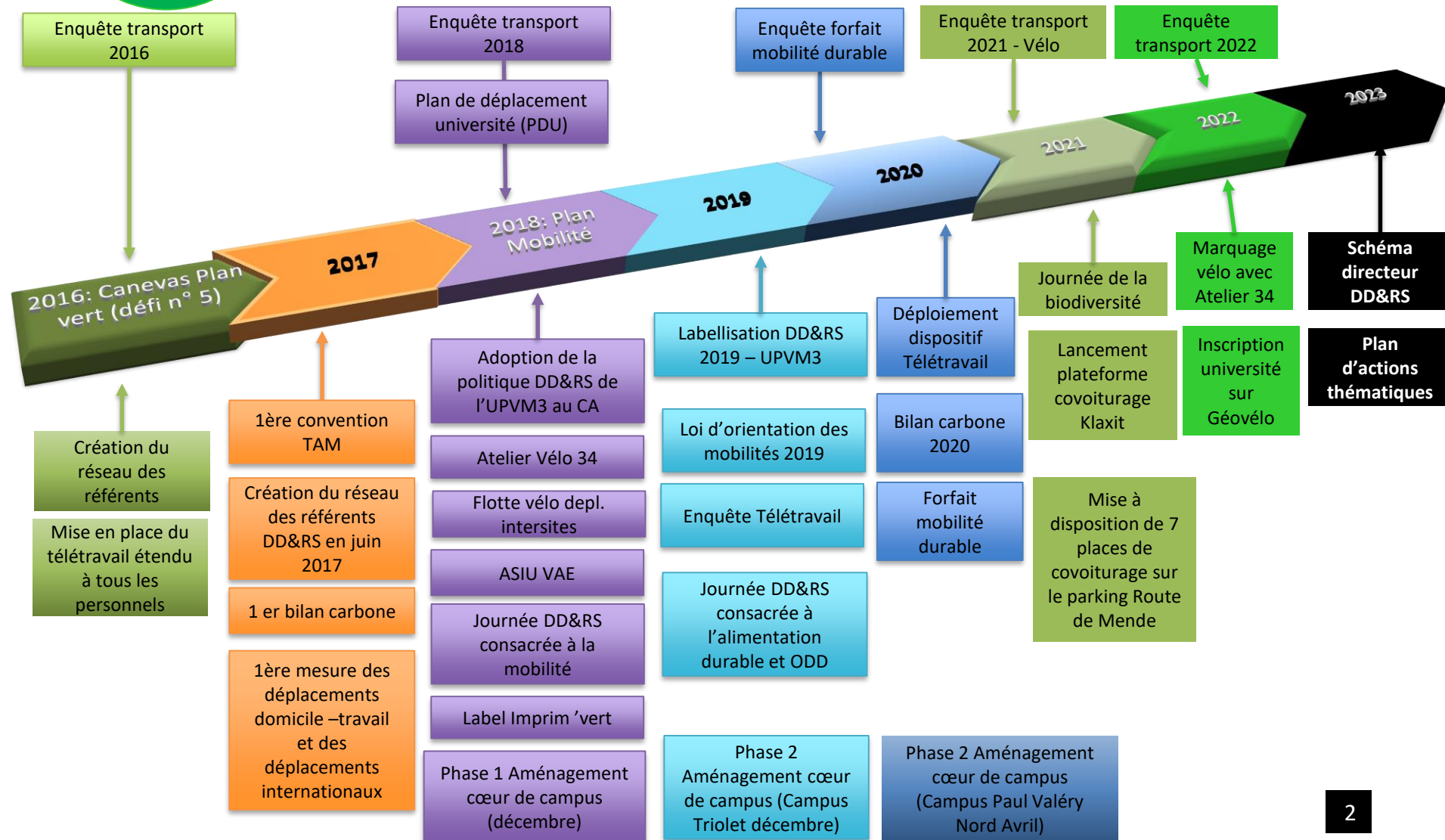


# *La mobilité à l'université de 2016 à nos jours*





# OBJECTIFS DES ENQUÊTES MOBILITÉ

- Réaliser un état des lieux régulièrement pour faire émerger des leviers d'action pour induire un changement de pratique et actualiser le plan d'action mobilité.
- Suivre les évolutions depuis la mise en place de l'enquête Transport et Mobilité (2016, 2018, 2022)
- Evaluer les dispositifs mis en place pour les agents et les usagers.



4: éducation de qualité

11: villes et communautés durables

13: mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques



	Enquête 2016	Enquête 2018	Enquête 2022 <i>Source: Sphinx online dataviv</i>
Lancement de l'enquête	14 avril 2016	18 juin 2018	25 avril 2022
Durée de collecte Nb de relances	1 mois et demi (arrêt 24 juin) 3 relances	2 mois de collecte (hors fermeture estivale et fermeture le 15 septembre) 4 relances	+ 1 mois de collecte (fermeture le 30 mai) 4 relances
Nb répondants / nb invités	Ens: 142 / 682 BIATSS: 240 / 523 Total: 382 / 1205	Ens: 362 / 694 BIATSS: 360 / 680 Chargés de cours: 304 / 1181 Total: 1 027 / 2 250	Ens: 165 / 767 BIATSS: 271 / 675 Total: 452 / 1 445
Taux de réponse	<b>32 %</b> 21 % pour les enseignants 46 % pour les BIATSS	<b>40 %</b> 52 % pour les enseignants 53 % pour les BIATSS 26 % pour les chargés de cours <b>53 %</b> sans les Chargés de cours	<b>30 %</b> 22 % pour les enseignants 40 % pour les BIATSS
Population enquêtée	BIATSS et Enseignants (fonctionnaires et contractuels) Enquêtes désynchronisées	BIATSS, Enseignants et <b>chargés de cours (exclus de l'analyse)</b> ; Fonctionnaires et contractuels	BIATSS et Enseignants (fonctionnaires et contractuels)

# QUELQUES CHIFFRES CLÉS

	Enquête 2016	Enquête 2018	Enquête 2022 <i>Source: Sphinx online dataviv</i>
Lieux d'exercice de l'activité	Route de Mende : <b>85 %</b>	Route de Mende : <b>89 %*</b>	Route de Mende : <b>85 %</b>
Mode de transport le plus utilisé (uni/ multi confondues)	<b>Voiture : 72 %</b>	<b>Voiture : 72 %</b> →	<b>Voiture : 49 %</b> ↓
Mode de transport unique le plus utilisé	<b>Voiture : 72 %</b> (source enquête DREAL 2015) <b>74 %</b> (enquête INSEE - national en 2017)	<b>Voiture : 69 %</b> ↓	<b>Voiture : 54 %</b> ↓
Déplacement intersites / mode de transport le plus utilisé ( <b>zoom sur St-Charles</b> )	<b>1- Transport en commun</b> <b>2- Voiture</b> <b>3- Vélo</b>		<b>1- Vélo</b> <b>2- Voiture</b> <b>3- Tramway (ou bus)</b>
Modalité utilisée	<b>83 %</b> en Unimodal	<b>82 %</b> en Unimodal →	<b>60 %</b> en Unimodal ↓
Temps de trajet (médiane)	<b>25 mn</b>	<b>26 mn</b> →	<b>26 mn</b> →
Motivation au choix du mode de transport		<b>1- Temps de trajet</b> <b>2- Maîtrise du temps de trajet</b> <b>3- Facilité</b>	<b>1- Facilité</b> <b>2- Confort</b> <b>3- Temps de trajet</b>
Changement des pratiques		<b>90 %</b> des agents n'ont rien changé à leur pratiques depuis 2016 →	<b>76 %</b> des agents présents en 2018 n'ont rien changé à leur pratique ↓
Raisons du changement de mode de transport			<b>1- Conscience écologique</b> <b>2- Nouveau mode de transport</b> <b>3- Difficulté de circulation</b>

\* Lié au paramétrage de la question: en 2018, la question est en réponses « multiples » alors que dans les autres enquêtes, on demande le site principal (en choix unique)



## EVOLUTIONS DES PRATIQUES: ZOOM LES PRATIQUES EN UNIMODAL

Mode abandonné en % (nb d'agents)	Au profit de					Total en nb d'agents
	Voiture	Vélo	Covoiturage	Marche	Trottinette	
Transports en commun**	<b>65 % (7)</b>	<b>43 % (5)</b>	37 % (4)	<b>27 % (3)</b>	<b>8 % (1)</b>	<b>20</b>
Voiture		<b>72 % (13)</b>		<b>11 % (2)</b>	<b>11 % (2)</b>	<b>18*</b>
Marche	<b>63 % (5)</b>	<b>25 % (2)</b>				<b>8*</b>

\* + 1 scooter

\*\* L'effet « Covid » sur la fréquentation des transports en commun n'a pas été mesuré

En multimodal, la voiture est le mode le plus abandonné dans les nouvelles combinaisons de transports.

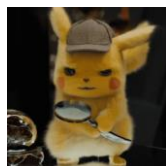


# EVOLUTION DES MODES DE TRANSPORT

*Un tiers immuable :*

Unimodal	Enquête 2016	Enquête 2018	Enquête 2022 <small>Source: Sphinx online dataviv</small>
Voiture	<b>72 %</b>	<b>69 %</b> ↓	<b>54 %</b> ↓
Vélo	<b>11 %</b>	<b>15 %</b> ↑	<b>29 %</b> ↑
Marche	<b>8 %</b>	<b>8 %</b> →	<b>10 %</b> ↑

Remarque: Les résultats sont présentés en unimodal mais le tiers reste identique en multimodal



*Et l'électrique, alors ?*

Parc de véhicules électriques (Nb de véhicules)	Enquête 2018	Enquête 2022 <small>Source: Sphinx online dataviv</small>
Voiture	8	13 ↑
Vélo	16	62 ↑
Trottinette	2	9 ↑



## VOITURE : DES RÉSULTATS CONSTANTS DEPUIS 2016

- Le temps de trajet (médian) domicile travail reste globalement inchangé : **26 mn**
- La **voiture** est le **mode de transport le plus utilisé** (mais en baisse depuis 2016) pour les déplacements domicile –travail, même pour de courtes distances (enquête UPVM3 + enquête INSEE)
- Les modes de transport changent avec la distance (voir enquête mobilité 2016 + enquête INSEE) :
  - Marche: < ou = 2 km ;
  - Vélo : entre 2 et 5 km ;
  - Transport en commun (dans la limite du réseau): entre 2 et 5 km voire 10 km ;
  - Voiture : souplesse d'organisation ; se retrouve partout mais surtout au-delà des 5 km**=> L'utilisation de la voiture augmente avec la distance domicile-travail**
- Mais **attention**, le choix du mode de transport doit tenir compte de contraintes spécifiques :
  - Points étapes obligatoires du trajet domicile travail non pris en compte (ou défavorable à l'agent) par les autres modes de transports (déposer un tiers, rendez-vous médical, courses...)
  - Incapacité à pratiquer un autre mode...



## Une notion nouvelle: la **flexibilité**

Liste des combinaisons utilisées

	N	%
Marche_Tramway	23	13%
Vélo_Voiture	22	13%
Marche_Vélo	17	10%
Marche_Voiture	10	6%
Marche_Tramway_Train	10	6%
Marche_Bus_Tramway	8	5%
Marche_Vélo_Tramway	7	4%
Voiture_Covoiturage	6	3%
Marche_Bus	5	3%
Marche_Tramway_Voiture	5	3%
Deux-roues motorisé_Voiture	4	2%
Marche_Vélo_Voiture	4	2%
Vélo_Tramway	3	2%
Marche_Bus_Voiture	3	2%
Marche_Vélo_Tramway_Train	3	2%
Marche_Tramway_Voiture_Train	3	2%
Vélo_Train	2	1%
Bus_Voiture	2	1%
Tramway_Voiture	2	1%
Marche_Bus_Tramway_Voiture	2	1%
Marche_Trottinette	1	1%
Marche_Covoiturage	1	1%
Marche_Car régnion	1	1%

La flexibilité est un terme générique qui s'applique à plusieurs thématiques (par exemple, la visio et téléconférence).

Il peut désigner autant une souplesse d'organisation pour plus de réactivité qu'une capacité d'adaptation aux contraintes ou plus simplement, une liberté de choix.

Dans le cadre de ses déplacements, la flexibilité est la capacité de l'agent à adapter son mode de transport (uni ou multimodal) en fonction de ses choix, moyens ou contraintes.

La flexibilité est à distinguer de la multimodalité qui est la combinaison (obligatoire) de plusieurs modes de transport pour réaliser l'intégralité d'un déplacement domicile-travail.



## COMPARAISON UPVM3/NATIONAL (ÉTUDE DE L'INSEE)

	Résultats de l'enquête UPVM3	Etude de l'INSEE*
Temps de trajet	26 mn entre 15 et 30 km	26 mn pour 21 km
Modes de transport les plus utilisés	1- <b>Voiture</b> (en baisse depuis 2016) 2- Vélo 3- Marche 4- Transport en commun	1- <b>Voiture</b> (en baisse depuis 10 ans) 74 % en France métropolitaine en 2017 (72% au niveau régional en 2015) 2- Transport en commun 3- Marche 4- Vélo
Mode de transport le plus abandonné	Voiture **	Voiture
Au profit de	- Marche - Bus - Tram -trottinette	*** Transport en commun (extension des lignes) + <b>1,5 pts</b> en 10 ans. *** 2 roues (développement du réseau cyclable) + <b>2,7 pts</b> en 10 ans.

\* Publication 2021 portant sur l'année 2017 (données portant sur la France métropolitaine)

\*\* en faveur de la marche, bus, Tram/ trottinette, vélo

\*\*\* données concernant la ville de Paris

# LE VÉLO, UNE UTILISATION EN PROGRESSION MAIS DES FREINS A LA PRATIQUE TOUJOURS IMPORTANTS

Les freins habituels à la pratique du vélo restent globalement inchangés :

- Distance
- Sécurisation du réseau cyclable
- Impératif d'étapes (déposer quelqu'un sur le trajet)
- Conditions météo
- Confort

- **Lorsqu'on demande aux agents de se projeter sur une pratique éventuelle du vélo**, la 1<sup>ère</sup> mesure incitative **insuffisamment prise en compte jusqu'à maintenant** est la **sécurisation des stationnements** (une demande très appuyée si le vélo est électrique) et la protection climatique (forte chaleur, intempéries).
- **En 2016**, avant la mise en œuvre des actions, le manque de places de stationnement et l'insécurité liée au stationnement était la 6<sup>ème</sup> modalité la plus rapportée parmi les cyclistes réalisant le déplacement domicile – travail et concernait 11 % des répondants.
- **En 2018**, des aménagements urbains ont débuté et des actions ont été mises en place : développement de pistes cyclables, création de places de stationnement (583 places)... 15 % de pratiquants déclarés.
- Concernant les dispositifs de stationnement, ils sont jugés insatisfaisants pour 41 % des répondants et jusqu'à 79 % chez les pratiquants réguliers.

	Oui		Non	
	N	% cit.	N	% cit.
Stationnement sécurisé	313	78,4%	86	21,6%
Stationnement proche du bâtiment où se situe votre lieu de travail	284	75,1%	94	24,9%
Aide à l'achat d'un vélo électrique	258	70,3%	109	29,7%
Mise en place d'un atelier réparation	262	69,7%	114	30,3%
Mise en place de rachat et vente de vélos d'occasion	224	61,9%	138	38,1%
Animation hors université autour du vélo	66	19,9%	266	80,1%
Animation sur le campus autour du vélo	116	33,7%	228	66,3%



## LE VÉLO, UNE UTILISATION EN PROGRESSION MAIS DES FREINS A LA PRATIQUE TOUJOURS IMPORTANTS

- Par la suite, les aménagements proposés dans l'enquête ont été mis en place hormis celui priorisé par les répondants : la sécurisation des dispositifs (1<sup>er</sup> dispositif incitatif cité par les répondants en 2018 - 78 % des réponses contiennent cette modalité).

***Attention:*** Des actions ont été réalisées (atelier réparation, places de stationnement...) accentuant le contraste sur les mesures et mettant davantage en lumière les problèmes de sécurisation des stationnements vélo.

- **En mai 2021**, l'enquête est réalisée auprès des étudiants. Pour ce public, le besoin de sécurisation des dispositifs est davantage marqué et les aménagements souhaités sont relativement coûteux (système de surveillance par caméra, local à accès restreint; gardien...). ***Pour rappel, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le gravage des vélos est une obligation.***
- **En 2022**, l'enquête auprès des personnels confirme l'insatisfaction concernant les dispositifs de stationnement vélo pour 51 % des agents (41 % en 2018) et jusqu'à 74 % chez les pratiquants réguliers.
- Ces derniers confirment la nécessité d'améliorer la performance des dispositifs concernant le vol et la protection climatique (chaleur et intempérie).

# ÉVALUATION DE LA COMMUNICATION AUTOUR DES DISPOSITIFS

Avez-vous connaissance des dispositifs suivants ?

		OUI	
2018	Le Plan de Mobilité de l'université	62%	↑ + 33 pts
2018 - 2021	La plateforme de covoiturage dédiée aux personnels de l'université (Klaxit Tous covoitureurs)	79%	↑ + 31 pts
Sept 2018	L'atelier de vérification des vélos (1er mardis et jeudis du mois)	96%	⊘
	Convention signée en juillet 2018 (après l'enquête)		
2017	L'abonnement TAM à prix préférentiel (Abonn. annuel Plan de Mobilité) à 390 € (résidents métropole) / 486 € (non résidents)	81%	↑ + 42 pts
2007	La prime transport (jusqu'à 50 % de votre abonnement TAM et/ou TER remboursé par l'université dans la limite du plafond)	82%	⊘
2020	Le forfait Mobilité Durable Covoiturage (réalisez au moins 100 aller-retours par an et recevez jusqu'à 200 €)	58%	⊘
2020	Le forfait Mobilité Durable Vélo (réalisez au moins 100 aller-retours par an et recevez jusqu'à 200 €)	61%	⊘
2018	L'aide de l'université pour acheter un véhicule électrique (vélo, trottinette, voiture...) ASIU-SCUAS	60%	⊘
2019	L'aide de la Région pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (éco-chèque mobilité de 200 €)	80%	⊘
	L'aide du Département pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (Chèque Hérault Mobilité de 200 €)	79%	
	L'aide de l'Etat pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (Bonus vélo de 200 €)	79%	
	L'aide de la Métropole de Montpellier pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (500 €)	82%	
TOTAL		75%	



Evolution depuis l'enquête précédente



Dispositif n'existant pas ou non évalué en 2018 ou 2016



# ÉVALUATION DES DISPOSITIFS MIS EN PLACE POUR LES AGENTS

Vous bénéficiez des dispositifs suivants. En êtes-vous satisfait(e) ?

		SATISFAIT À TRÈS SATISFAIT	INSATISFAIT À TRÈS INSATISFAIT
Le Plan de Mobilité de l'université		82%	18%
La plateforme de covoiturage dédiée aux personnels de l'université (Klaxit Tous covoitureurs)	15 répondants *	40%	60%
L'atelier de vérification des vélos (1er mardis et jeudis du mois)		81%	19%
L'abonnement TAM à prix préférentiel (Abonn. annuel Plan de Mobilité) à 390 € (résidents métropole) / 486 € (non résidents)		84%	16%
La prime transport (50 % de votre abonnement TAM et/ou TER remboursé par l'université)	41 répondants en 2022 122 bénéficiaires en 2020	68%	32%
Le forfait Mobilité Durable Covoiturage (réaliser au moins 100 aller-retours par an et recevez jusqu'à 200 €)		80%	20%
Le forfait Mobilité Durable Vélo (réaliser au moins 100 aller-retours par an et recevez jusqu'à 200 €)		92%	8%
L'aide de l'université pour acheter un véhicule électrique (vélo, trottinette...) ASIU-SCUAS	35 répondants	74%	26%
L'aide de la Région pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (éco-chèque mobilité de 200 €)		86%	14%
L'aide du Département pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (Chèque Hérault Mobilité de 200 €)		88%	13%
L'aide de l'Etat pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (Bonus vélo de 200 €)		82%	18%
L'aide de la Métropole de Montpellier pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE (500 €)		85%	15%
<b>TOTAL</b>		<b>81%</b>	<b>19%</b>

\* Klaxit, c'est 199 inscrits en novembre 2021 (3 % des effectifs) et 55 covoitureurs activés (28 % des inscrits) . En juin 2022, c'est 291 inscrits (5% des effectifs) et 104 covoitureurs activés (36 % des inscrits).  
Les répondants à l'enquête représentent 14 % des covoitureurs activés en 2022.

## Rapport du Bilan Carbone® 2019

3 enjeux majeurs découlent de ces résultats :

### Les déplacements

- Des étudiants à l'étranger
- Domicile-travail

### Les intrants



### Les immobilisations



## Plan de transition 2020-2022

Dans le cadre du plan de déplacement de l'Université, un des volets propose d'élargir le dispositif du **télétravail** à l'ensemble des personnels de l'université afin de **réduire les trajets** et **d'améliorer le bien-être des agents**.

## PLAN DE TRANSITION 2019 - 2022

### Estimation des gains



	Actions	Hypothèses	Gain prévisionnel
DEPTS	Développer le télétravail	<u>2 jours par semaine</u> en télétravail pour <u>30%</u> de l'effectif administratif	- 97 tCO <sub>2</sub> e



**Remarque:** le télétravail représente un enjeu majeur en termes de gain prévisionnel. L'effort est concentré sur ce poste.

## PLAN DE TRANSITION 2019 - 2022

### Estimation des gains



	Actions	Hypothèses	Gain prévisionnel
DEPTS	Développer le télétravail	<b>2 jours par semaine</b> en télétravail pour <b>30%</b> de l'effectif administratif	- 97 tCO <sub>2</sub> e
	Limiter l'usage de l'avion pour les déplacements internationaux	Réduire de <b>20%</b> le nombre de km effectué en avion par le personnel administratif	- 50 tCO <sub>2</sub> e
	Limiter l'usage de la voiture en favorisant l'utilisation des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>10 %</b> supplémentaires des personnes effectuant des trajets de moins de 15km délaisse la voiture au profit des modes doux (6%) ou du bus (4%)</li> <li>- <b>10 %</b> supplémentaires des personnes effectuant des trajets de plus de 15km font du covoiturage</li> </ul>	- 68 tCO <sub>2</sub> e

### Objectifs du télétravail:

- Contribuer à une meilleure qualité de vie
- Favoriser la santé en améliorant l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée
- Investir de nouveaux modes d'organisation pour gagner en efficacité
- Développer des relations hiérarchiques et fonctionnelles fondées sur la fixation d'objectifs et la confiance
- Diminuer l'empreinte écologique de l'établissement

## TRANSPORT ET TÉLÉTRAVAIL

Les trajets domicile-travail sont une source de fatigue pour **15 %** des agents

**37 mn** : temps moyen gagné au profit de la vie personnelle par jour de télétravail

**45 mn** : temps moyen de sommeil gagné par jour de télétravail

### **Impact direct:**

sur les trajets pendulaires domicile-travail,

**- 271 kg** eq. CO2 par an et par jour de télétravail hebdomadaire.



### **Effet rebond: + 21 %**

#### **Négatif: - 31 %**

- Transports « cachés »: déposer les enfants à l'école
- Variation de chaîne modale : nouveaux transports, nouveaux coûts
- Coût CO2 du numérique : visio, mails...
- Nouvelles consommations énergétiques

#### **Positif: + 52 %**

- Flex office: optimisation du taux d'occupation et des coûts énergétiques associés



## Quelques rappels :

Dans l'enquête 2022, **180** télétravailleurs ont répondu. Ils représentent **65 %** des répondants parmi les BIATSS (*source enquête transport 2022*).

En **2020-21**, **186** agents bénéficient du dispositif (*source RSU 2020*) et représentent **29 %** des agents BIATSS. *Pour rappel, la cible proposée dans le bilan carbone de 2019 était un dispositif de télétravail de 2 jours, déployé pour 30 % de l'effectif.* En 2021-22, les télétravailleurs représentent **51 %** des effectifs BIATSS (*source RSU 2021*).

Un intérêt croissant pour le dispositif du télétravail :

- **68 %** des répondants ont déclaré être intéressés par le dispositif lors de l'enquête transport de **2018** (*source enquête transport 2018*).
- Cette part augmente à **84 %** lors de l'enquête ciblée sur le télétravail réalisée en **2019 (avant Covid)** (*source RSU 2020*).

En 2021-22, **51 %** des personnels BIATSS ont fait une demande pour bénéficier du dispositif (*source RSU 2020*). Toutes les demandes ont été accordées.

Les conditions de déplacements domicile-travail ont favorisé le choix du télétravail pour **69%** des agents (répondants) de l'UPVM3

## Pour quelle(s) raison(s) ?

	N	%
Pour m'épargner la contrainte du trajet (temps, stress, embouteillages, manifestations,...)	114	91%
Par soucis d'économies (usure du véhicule, carburants, recharge...)	93	74%
Par conscience écologique (protection de l'environnement, réduction des énergies fossiles...)	85	68%
Pour une autre raison	19	15%
Pour éviter l'insécurité liée aux transports	13	10%
<b>TOTAL</b>	<b>125</b>	



Ce document, réalisé par la DEvAP, s'appuie sur les résultats des différentes enquêtes conduites par les étudiants stagiaires du Master Transport, mobilités et réseaux (UFR3) accueillis au sein de la Mission DD&RS. Les étudiants ont bénéficié du soutien et de l'implication de la DEvAP dans la mise en œuvre, la transmission et l'analyse des résultats. La coordination des enquêtes institutionnelles au sein de la DEvAP permet de mettre en relation plusieurs thématiques et par conséquent, d'élargir l'implication de l'université dans les objectifs développement durable en liant, par exemple, le transport aux conditions de vie des étudiants (enquête) ou bien aux conditions d'exercice de l'activité des agents (télétravail).