

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'UNIVERSITÉ DE TOURS
Séance du 10 juin 2024**DÉLIBÉRATION n°2024-56**

Le conseil d'administration s'est réuni le lundi 10 juin 2024 en séance plénière, sur convocation du Président de l'université, adressée le vendredi 31 mai 2024.

Point de l'ordre du jour :

3.1. Plan universitaire des mobilités 2024-2028 (PLUM)

.....

Vu le code de l'éducation,

Vu les statuts de l'université de Tours,

Vu la délibération n°2024-33 du conseil d'administration du 15 avril 2024,

Vu l'avis du comité social d'administration du 30 mai 2024,

Vu l'avis de la commission des moyens du 31 mai 2024,

Exposé de la décision :

Dans le cadre de sa politique de transition écologique et de l'adoption de l'agenda stratégique de transition écologique et sociale (délibération susvisée), il est proposé au conseil d'administration d'approuver le plan universitaire des mobilités 2024-2028 (PLUM).

Proposition de décision soumise au conseil :

- approbation du plan universitaire des mobilités 2024-2028.

Après en avoir délibéré, le conseil d'administration approuve la présente décision, comme suit :

Nombre de membres constituant le conseil : 36	DÉCOMPTE DE VOIX
Nombre de membres en exercice : 36	Abstentions : 0
Quorum : 18	Votants : 24
Membres présents : 19	Blanc(s) ou nul(s) : 0
Membres représentés : 5	Votes exprimés : 24
Total des membres présents et représentés : 24	Majorité requise : 13
	Pour : 24
	Contre : 0

Pièces jointes :

- plan universitaire des mobilités 2024-2028 ; tableau des moyens.

Fait à Tours,

Le Président de l'université

Arnaud GIACOMETTI



PLUM

PLan Universitaire des Mobilités

2024-2028

PROPOS LIMINAIRES

Le Bilan Carbone de l'université de Tours (2021) a pointé la part importante des déplacements (62% du total des émissions de CO₂), en particulier ceux de type domicile parental des étudiant·es et domicile-travail des personnels, au même niveau que celle des étudiant·es, pourtant 12 fois plus nombreux. La situation particulière de l'université de Tours, dispersée géographiquement en 9 sites principaux, est un atout pour son intégration territoriale, mais ce multisite génère de nombreux déplacements. Dès lors, il nous faut accepter l'idée d'un changement de pratiques de mobilités professionnelles afin de réduire notre empreinte carbone, individuelle et collective. En mars 2023, dans sa synthèse appelée AR6 (<https://report.ipcc.ch/ar6syr/index.html>), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) rappelle que « *Chaque tonne de CO₂ évitée compte* » dans la lutte contre le réchauffement climatique et ses effets sur les populations et l'environnement.

L'université de Tours s'est engagée pour faciliter la transition vers des mobilités plus durables pour sa communauté, moins appuyées sur la voiture, avec le lancement de son premier PLan Universitaire des Mobilités de 2006 (PLUM). Cette démarche volontariste à l'époque s'est déployée avec un partage d'expériences, aux côtés de l'ADEME, d'autres entreprises locales et des collectivités.

En 2024, l'environnement écologique et socio-économique est très différent : l'accélération du dérèglement climatique, le renchérissement des énergies fossiles imposant une transition effective et rapide vers des mobilités décarbonées, des situations de vulnérabilité et de précarisation sociale. Ainsi, le projet de ce second PLUM entend concilier les changements de pratiques de mobilités, les alternatives à la voiture, en accord avec les modifications radicales de nos environnements, en autorisant des mobilités crédibles et propres à maintenir du lien social.

Les ambitions de l'université de Tours en matière de transition écologique et sociale s'incarnent désormais dans un schéma directeur : l'Agenda Stratégique de Transformation Écologique et Sociale (ASTRES). Le PLan Universitaire des Mobilités (PLUM) s'y inscrit pleinement, en cohérence avec les autres projets stratégiques en matière de formation, de recherche, d'organisation sociale, d'énergie, de numérique durable et de réduction de l'impact environnemental.

En cohérence avec les préconisations nationales en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), les Établissements d'Enseignement Supérieur et de Recherche sont appelées à réaliser leur Bilan de Gaz à effet de serre et leur plan de transition en tenant compte de l'obligation de prise en compte du scope 3, c'est-à-dire les émissions directes de GES, les émissions indirectes liées à l'énergie et aussi toutes les autres émissions indirectes telles que celles liées aux achats, déchets mais aussi aux transports.

Le défi des mobilités est majeur. Il est essentiel que la transformation des mobilités soit un levier territorial fort de partenariats avec les acteurs engagés dans le secteur associatif et avec les collectivités : les communes, les métropoles et la Région Centre Val de Loire.

Nous espérons que le PLUM 2014-2028 permette de répondre aux défis nécessaires de la décarbonation des pratiques et des usages liés à nos environnements de travail. Ces ambitions nécessitent de prendre le tournant des mobilités bas carbone, aptes à participer à l'atténuation aux effets du changement climatique. Cette trajectoire nous est nécessaire et collective.

*Arnaud Giacometti, Président de l'Université de Tours
et Mathilde Gralepois, Vice-Présidente à la Transition Écologique*

SOMMAIRE

PROPOS LIMINAIRES	1
INTRODUCTION	3
Contexte réglementaire	3
Processus de réalisation et méthodologie	4
Principaux éléments du diagnostic (2023).....	7
Articulation du PLUM avec l'Agenda Stratégique de TRansformation Écologique et Sociale (ASTRES)	12
Structure du plan d'action.....	13
FICHES ACTION	14
Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites.....	15
Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites.....	17
Améliorer les stationnement vélo sur et aux abords des sites.....	19
Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent.....	21
Proposer des formations à la pratique du vélo	23
Proposer des ateliers d'auto-réparation de vélo.....	25
Organiser chaque année une bourse universitaire aux vélos.....	27
Fournir une aide financière aux étudiant.es qui ne peuvent pas s'équiper d'un vélo.....	29
Sensibilisation à la sécurité à vélo et distribution de kits.....	31
Réaménagement des douches existantes et création de vestiaires sur les campus	33
Compléter le maillage de bornes d'entretien vélo.....	34
Développer des stationnements vélo ou vélo en libre-service pour améliorer l'intermodalité vélo / transports en commun.....	36
Améliorer et développer l'offre de transports en commun	38
Organiser des bourses au covoiturage	40
Étendre et redynamiser le partenariat BlaBlacar auprès de la communauté universitaire.....	42
Proposer des places de stationnement dédiées aux covoiturage au plus près des établissements	44
Établir une politique de voyages et déplacements professionnels.....	46
Déploiement d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) et/ou vélos cargos de service pour les personnels.....	48
Organiser et animer des événements autour de la mobilité.....	50
Élaborer un programme de valorisation pour communiquer sur le PLUM et ses actions.....	52
Créer pour les principaux sites des plans d'accès multimodaux intégrant des itinéraires malins	54
Pilotage et coordination de la mise en œuvre des actions du PLUM	56
Évaluer les actions du PLUM	58

INTRODUCTION

Contexte réglementaire

Le PLUM a vocation à répondre à deux défis : les déplacements quotidiens domicile/lieu d'étude ou de travail et les déplacements professionnels (inter et hors sites universitaires). Dans sa version 2024-2028, la question des mobilités pédagogiques à l'international n'est pas abordée frontalement (stages, séjours Erasmus...). Le présent document a vocation à poser un cadre structurant et devra certainement continuer à s'adapter.

Ce plan s'inscrit dans une dynamique nationale de décarbonation des mobilités marquée par des politiques de soutien aux mobilités douces et une évolution de la prise en compte du sujet dans le cadre législatif :

- La loi SRU 13 décembre 2000 incite les entreprises et administrations à se lancer dans une démarche de **Plan de Déplacement Entreprises (PDE)** ;
- Le **plan Climat de 2004**, l'Etat fixe l'objectif de réaliser 500 PDE en France avant 2006 ;
- Le décret du 22 décembre 2006 dans le cadre du Grenelle de l'environnement, prévoit pour les administrations d'Etat la mise en place de **Plan de Déplacement Établissement (PDE)** dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- Le décret « **prime transport** » du 17 décembre 2008 rend obligatoire la prise en charge par l'employeur de la moitié des abonnements de transport en commun et/ou à des services de location de vélo ;
- Le décret du 21 juin 2010 indique que **50 % des abonnements de transports** correspondant aux trajets domicile - travail doivent être pris en charge par l'employeur, ce remboursement étant plafonné à 76 € par mois. Désormais, cela concerne tous les agents de la fonction publique, qu'il s'agisse de services de l'Etat, de collectivités ou encore d'établissements publics administratifs ou hospitaliers ;
- La loi relative à la Transition énergétique pour une Croissance Verte de 2015 prévoit que l'obligation d'élaborer un **plan de mobilité** s'applique à toutes les entreprises regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site. De plus, la loi précise que le plan de mobilités vise à optimiser l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel. Cette dernière expression signifie donc que cela peut aller au-delà de son personnel ;
- La **loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019** met en place le forfait mobilité durable pour aller au travail en covoiturage ou à vélo et fixe des objectifs de transition du parc automobile professionnel ;
- La loi climat et résilience de 2021 étend le périmètre des **Zones à Faibles Émissions – mobilité (ZFE-m)**¹. Tours Métropole VDL deviendra donc ZFE-m à partir du 1^{er} janvier 2025.

Face à l'urgence climatique, l'université de Tours choisit de s'engager sur un PPlan Universitaire des Mobilités ambitieux afin de transformer durablement les pratiques bas carbone alternatives à la voiture de ses salariés mais également de ses étudiant·es.

¹ Une ZFE-m est une zone géographique dans laquelle la circulation de certains véhicules polluants est restreinte afin d'améliorer la qualité de l'air. L'objectif est de réduire les polluants émis par les véhicules les plus anciens, responsables de nombreux problèmes de santé et environnementaux.

Processus de réalisation et méthodologie

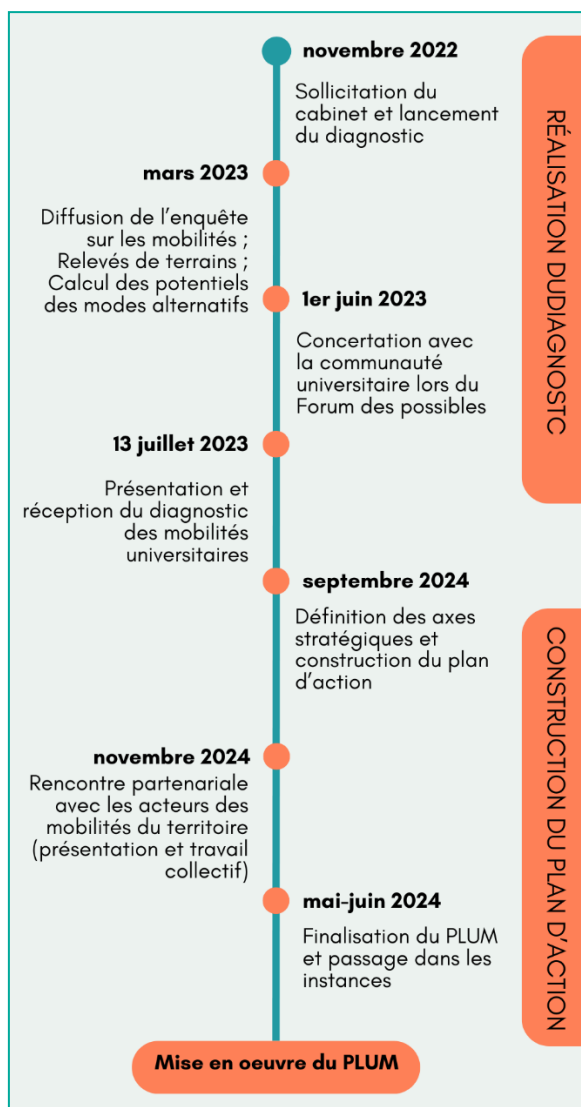
La construction du PLUM – dont l’objectif est le développement des mobilités bas carbone à l’université de Tours dans les déplacements des personnels ou des étudiant-es et la diminution de son empreinte carbone – s’est déroulée en deux étapes.

- **Réaliser un diagnostic** des mobilités universitaires, en analysant les pratiques et le positionnement de l’université de Tours sur le territoire ;
- **Construire un plan d’action** intégrant les mesures en cours, afin d’amplifier largement la dynamique de changement des modalités de transport. Ce plan d’action sera à terme intégré à l’Agenda Stratégique de Transformation Écologique et Sociale (ASTRES), pour permettre une rationalisation des actions et un travail en transversalité.

Parmi les étapes de construction du PLUM, 4 temps ont été essentiels pour alimenter le diagnostic et structurer le plan d’action :

- L’enquête des mobilités ;
- Les relevés de terrain ;
- Le calcul des potentiels des modes de déplacement ;
- L’atelier des mobilités au Forum des Possibles ;
- La réunion partenariale.

Schéma synthétique du processus de réalisation du PLUM



L'enquête mobilité

Une enquête sur les mobilités universitaires a été réalisée par questionnaire quantitatif en ligne diffusé du 6 au 20 mars 2023 à l'ensemble de la communauté universitaire (étudiant·es et personnels de l'université). 3 066 réponses ont été récoltées. L'objectif était de récolter des informations sur les habitudes de mobilités de la communauté universitaire, et ainsi d'identifier les leviers et freins permettant un éventuel report modal vers des transports bas carbone.

Méthode de mise en œuvre :

- Elaboration collaborative du questionnaire (document partagé en ligne pour modification et commentaires) ;
- Détermination d'une période d'enquête – hors vacances scolaires ;
- Durée initiale de 4 semaines, intégrant trois relances mail : une, deux et trois semaines après le lancement de l'enquête ; durée prolongée de 2 semaines pour obtenir un meilleur taux de retour ;
- Logiciel et version Sphinx DECLIC 2 ;
- Accessibilité : web (lien dédié) et QR code, *responsive design* pour accès smartphone.

Stratégie de communication :

- Mobilisation d'une variété de canaux de diffusion (site web, journaux internes, intranet, Facebook et autres réseaux sociaux, affiches, mailing...)
- Réalisation de visuels/messages de communication pour diffuser l'information
- Identification des lieux de diffusion de l'information (resto U, espaces collectifs, bibliothèque, etc.)



Visuel diffusé dans le cadre de la diffusion de l'enquête des mobilités

(source : A. Louault @J.C. Coutand, ADT de Touraine / Adobestock.com, université de Tours - SID'com, Fév. 2023)

Relevés de terrains

Des relevés de terrain ont été réalisés sur les 8 principaux sites de l'université. L'objectif était d'identifier et d'évaluer les différents services, aménagements et équipements dédiés à la mobilités en forte proximité des sites universitaires.

Méthode de mise en œuvre :

- Elaboration d'une fiche de relevé terrain portant sur les différentes thématiques à analyser (aménagements cyclables, arrêts de transports en commun, etc.) ;
- Mise à disposition de plans masse vierges quadrillés pour repérage des situations analysées (case pour une situation localisée, série de cases pour un tracé) ;

- Réalisation sur site d'un relevé photographique associé aux notes intégrées à la fiche de relevé terrain et au plan masse quadrillé.

En post-terrain :

- Création d'une légende ;
- Traduction schématique des analyses de terrain sur les plans masses quadrillés intégrant codes et pictos de la légende, commentaires et choix de photographies ;
- Déclinaison en tableaux de la totalité des observations réalisées, par thématique – par exemple pour le site des Deux Lions : *thématique aménagements cyclables – localisation (avenue Jean Portalis (M5-P1) – observations (aménagement moyen ; éclairage : oui ; signalétique bien identifiée) ;*
- Rédaction d'une synthèse transversale.

Calcul des potentiels des modes alternatifs

Le calcul des potentiels d'usage des modes alternatifs a été réalisé via une analyse spatiale.

Méthode de calcul

Le calcul des potentiels par mode consiste en un croisement entre les adresses de domicile anonymes (au numéro de rue) de l'ensemble des membres de la communauté universitaire et différents paramètres de distances ; lorsque le point de destination est intégré au calcul, il est repéré via le géoréférencement des sites de l'université.

Potentiel des modes actifs² (marche, vélo, VAE)

- On considère qu'une distance domicile – lieu d'études ou de travail inférieure à 1,5 km est favorable à l'usage de la marche ; on considère un site accessible à vélo lorsque le domicile est à moins de 5 km et en vélo à assistance électrique à moins de 8 km
- L'analyse spatiale consiste à repérer en volume combien de personnes se situent à l'intérieur des rayons de 1,5, 5 ou 8 km autour du site de destination

Potentiel des transports en commun

- Le potentiel est calculé pour toutes les personnes habitant à 500 m ou moins d'un arrêt de bus / tramway du réseau Fil Bleu ou Azalys desservant directement le site d'études ou de travail. Par défaut, on peut donc considérer que le potentiel est encore plus important en tenant compte d'un éventuel changement sur le trajet, par exemple bus puis tramway.
- Pour le TER, les potentiels sont calculés selon deux distances entre le domicile et la gare la plus proche, respectivement à moins de 1 km et de 5 km, sur les lignes desservant les gares de Tours Centre et Blois. En amont du trajet aller, l'intermodalité³ pourra être réalisée à pied, en vélo ou en voiture, et en aval elle pourra être réalisée à pied, en vélo ou en transports en commun urbains.

Potentiel du covoiturage

- Le potentiel de covoiturage est calculé à partir d'une notion de densité de domiciles, permettant d'envisager plus ou moins facilement la création d'équipages.
- NB : toutes les personnes résidant à 3 km et moins de leur site d'études ou de travail ne sont pas intégrées dans le calcul, on considère qu'elles peuvent utiliser la marche, un vélo ou les transports en commun.
- Le calcul est ensuite effectué pour identifier toutes les personnes résidant à moins d'1 km les unes des autres, dans des groupes de trois densités différentes : 1 à 10 personne(s), 10 à 20 personnes et plus de 20 personnes.

² Les modes actifs sont les modes de déplacement avec lesquels l'usagè-re utilise sa force physique : vélo (classique ou à assistance électrique), marche, trottinette...

³ L'intermodalité correspond à l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

Forum des possibles 2023 : atelier mobilité

Dans le cadre du Forum des possibles du 1^{er} juin 2023, un atelier en deux temps a été réalisé :

- À travers une cartographie participative, les participant·es ont pu apporter un regard critique sur l'évaluation des équipements dédiés à la mobilité identifiés lors des relevés de terrains
- En se basant sur des *personae*⁴, les participant·es ont pu identifier des pistes d'actions et anticipé les futures leviers, contraintes et obstacles à leur mise en œuvre



Méthode de mise en œuvre :

- Identification des objectifs de l'atelier dans le contexte du Forum des possibles ;
- Mobilisation des participants visant la représentativité de plusieurs sites et des différentes catégories de population de la communauté universitaire ;
- Élaboration d'un protocole d'organisation et d'animation ;
- Élaboration du matériel et des supports de travail.

Réunion partenariale

Le diagnostic des mobilités et les pistes d'actions ont été présentés le 14 novembre 2023 aux différents acteurs des mobilités du territoire : Région CVDL, Syndicat des mobilités de Touraine, Tours Métropole VDL, Crous, Keolis, associations...

Le second temps de la réunion était consacré à un atelier de co-construction, afin d'évoquer les pistes d'actions nécessitant le soutien des partenaires pour être mises en œuvre. L'objectif de cet atelier était d'identifier les leviers, freins et d'éventuels co-porteurs de projet. Ce temps a également permis aux partenaires de partager d'autres initiatives et projets en cours de mise en place sur le territoire.



Principaux éléments du diagnostic (2023)

Le diagnostic « Connaissance des déplacements » a été réalisé courant 2023 afin de proposer une photographie actualisée des mobilités générées par les activités universitaires, ainsi que des besoins non satisfaits.

Ce diagnostic s'appuie, comme précisé à travers le paragraphe dédié à la méthodologie, principalement sur l'enquête sur les pratiques de mobilités quotidiennes de la communauté universitaire, qui a permis de **recueillir 3 066 réponses**. Les résultats de l'enquête ont été complétés par le calcul des potentiels des modes alternatifs à la voiture et le diagnostic de terrain a été réalisé sur les principaux sites de l'université, afin d'identifier les aménagements et équipements existants et de les qualifier.

⁴ Terme habituellement utilisé en marketing, persona signifie le portrait 'idéal-typique' d'une cible pour l'atteinte d'objectifs de vente. Il se base sur des caractéristiques de clients réels afin de créer des profils modélisés.

Des signaux encourageants pour développer une alternative à la voiture

La communauté universitaire présente des usages d'ores et déjà soutenable, notamment grâce à une domiciliation majoritairement de proximité autour de 3 campus clés (Tanneurs, Deux-Lions et Grandmont). Dans ce contexte, les usages observés montrent une part modale relativement modeste de la voiture dans les déplacements quotidiens vers le campus (24% en mode principal).

4 membres de la communauté universitaire sur 5 recourent à un mode de déplacement principal unique. A ce titre, les actions qui pourront porter sur les principaux modes auront un potentiel d'impact significatif.

La voiture est aussi utilisée pour des courtes distances, ce qui représente une piste de progrès intéressante. En effet, si la voiture est principalement utilisée pour des grandes distances, majoritairement situé entre 8km et 20km, il persiste une utilisation de la voiture pour les courtes distances : utilisation de la voiture thermique dans 19% des trajets de moins de 5km 14% de moins de 8km ; trajets pourtant éligibles aux modes actifs (vélo/marche) et aux transports en commun.

En lien avec l'ensemble des éléments qui précèdent, et en tenant compte du fait que très peu d'automobilistes se déclarent « réfractaires » à un report modal, les automobilistes pourront être accompagnés dans la possible évolution de leurs pratiques :

- En ciblant en priorité les déplacements courts, plus faciles à « reporter », et en valorisant toutes les alternatives ;
- En sensibilisant au coût réel de la voiture, majoritairement sous-estimé ;
- En orientant les personnes qui habitent à plus de 8 km de leur site de travail ou d'études vers le covoiturage ;
- En n'améliorant pas les conditions de stationnement, sauf pour les covoitureur-euses.

Deux grandes familles d'enjeux apparaissent à l'issue du diagnostic : des enjeux sociaux et des enjeux environnementaux, à prendre en considération conjointement.

Les enjeux sociaux

L'analyse du diagnostic permet de questionner la pratique de la marche sur des distances importantes, induisant un possible enjeu social de dépendance au seul mode « gratuit ».

L'enquête révèle que 83% des cyclistes parcourent moins de 5 km et 11% entre 5 et 8 km, ce qui correspond bien aux habitudes généralement observées pour le vélo. Par ailleurs 35% des personnes pratiquant la marche se déplacent sur une distance importante, de 1,5 à 5 km, ce qui pose la question de l'accès financier au vélo ou aux transports en commun.

En effet, la communauté universitaire est majoritairement représentée par les étudiant-es dont les revenus sont faibles et dont les usages de mobilités sont fortement dépendants de la marche et des transports en commun. L'axe de réflexion principal les concernant porte sur le développement du vélo : sous-équipement, notamment chez les femmes, sous-utilisation du vélo, notamment par les femmes par crainte de ce mode (selon l'enquête, le genre n'a pas d'incidence sur le fait de réaliser des étapes sur le trajet domicile-travail ou étude). À l'heure actuelle, les cyclistes de la communauté universitaire disposent plutôt de revenus moyens et élevés, ce qui peut paraître paradoxal pour un mode très peu cher.

Les enjeux environnementaux

Des marges de manœuvre apparaissent pour développer les modes de transport alternatifs à la voiture. Les enseignant-es / chercheur-es et les BIATSS, surreprésenté.es dans l'usage de la voiture comme mode principal, seront particulièrement concerné-es. Les potentiels de report modal identifiés en croisant les résultats de l'enquête à l'analyse de la domiciliation confirment cette perspective :

- Fort potentiel de développement du vélo pour les étudiant·es, qui supposera à la fois une amélioration de l'accès au vélo et un accompagnement à son usage ;
- La domiciliation des enseignant·es / chercheur·es les rend éligibles à tous les modes alternatifs en fonction de la distance à parcourir : marche, vélo / VAE (même si la part modale est déjà élevée) et transports urbains ;
- Les BIATSS disposent d'un léger potentiel pour la marche, d'un fort potentiel pour le vélo ou le VAE ainsi que pour les transports urbains.

En complément, un très fort potentiel apparaît pour le développement du covoiturage pour toute la communauté universitaire, en particulier en direction des sites Grandmont, 2 Lions, et Tanneurs.










Ces premiers éléments, ainsi que l'analyse des besoins des répondant·es à l'enquête des mobilités universitaires permettent de dégager plusieurs perspectives d'actions concernant les déplacements domicile/lieu d'étude ou de travail, les déplacements professionnels et le retour des étudiant·es au domicile parental. Enfin, la question du pilotage et de la coordination du PLUM sera abordée.

Les déplacements domicile-lieu d'étude/de travail

Les principales perspectives pour le vélo

Si le diagnostic a permis d'établir un fort potentiel de développement du vélo pour les étudiant·es et plus largement pour l'ensemble de la communauté universitaire, celui-ci nécessitera d'améliorer le « système vélo » dans son ensemble :

- Amélioration des conditions de trajet, en priorisant des itinéraires à sécuriser en lien avec les partenaires de l'université (Grandmont, Deux Lions, Jean Luthier en particulier) ;
- Sécurisation des trajets sur site, en appui sur les analyses de terrain qui ont identifié des voiries non adaptées ;
- Amélioration des conditions de stationnement (sécurisé, abrité), également en appui sur les analyses de terrain ;
- Déploiement d'une aide financière à l'accès au vélo pour les étudiant·es ;
- Proposition d'une aide / formation à l'entretien du vélo ;
- Mise en œuvre d'une large démarche de sensibilisation et formation à l'usage du vélo, en particulier pour les femmes.

	Étudiant.es			Enseignant.es/chercheur.es			BIATSS		
									
	Marche : moins de 1,5 km Vélo : moins de 5 km VAE : moins de 8 km								
Jean Jaurès	36%	48%	52%	31%	42%	50%	31%	42%	50%
Grandmont	1%	13%	44%	1%	12%	41%	1%	14%	49%
Luthier	10%	55%	60%	7%	49%	53%	11%	33%	49%
2 Lions	11%	47%	55%	5%	43%	53%	17%	45%	56%
Tanneurs	20%	47%	54%	22%	46%	51%	6%	37%	50%
Tonnellé	29%	46%	51%	22%	56%	65%	17%	52%	66%
Plat d'Etain							17%	46%	58%

Potentiel d'usage des modes actifs

(source : Auxilia Conseils, Diagnostic « Connaissance des déplacements », 2023, p.87)

Les principales perspectives pour les transports en commun

Les transports en commun constituent une bonne alternative pour les déplacements de distance intermédiaire.




Le bus et le tram sont les solutions les plus utilisées, principalement pour les trajets de moins de 8km (83%) et de moins de 5km (68%).

Concernant les transports urbains (bus et tram), un léger potentiel apparaît pour les étudiant·es sur les sites Jean Jaurès, Luthier et Tanneurs mais les étudiant·es sont déjà très nombreux·ses à utiliser ce mode (43% dans l'enquête). Le potentiel est en revanche très intéressant pour les enseignant·e.s/chercheur·e.s et les BIATSS.

Les besoins formulés par les répondant·es à l'enquête sont classiques ; on notera cependant en particulier un besoin de meilleure ponctualité pour accéder à Tonnellé et à Jean Luthier, et des horaires potentiellement non adaptés pour accéder à Tanneurs (site le plus fréquenté du campus).

Un travail partenarial avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)⁵ et les opérateurs de transports sera à engager pour identifier des améliorations possibles en termes de fréquence et ponctualité notamment.

Le TER a un potentiel très élevé pour toutes les personnes dont le domicile est situé à une distance de 1km à 5km d'une gare desservant Tours centre ou Blois selon de site d'étude/travail., en tenant compte cependant de la nécessaire **intermodalité** amont et/ou aval sur le trajet.

	Étudiant.es			Enseignant.es/chercheur.es			BIATSS		
		1 km	5 km		1 km	5 km		1 km	5 km
Jean Jaurès	58%	30%	67%	69%	54%	85%	54%	8%	85%
Grandmont	32%	17%	65%	35%	22%	80%	37%	21%	79%
Luthier	50%	25%	72%	35%	30%	81%	40%	13%	75%
2 Lions	42%	19%	71%	36%	22%	48%	26%	23%	77%
Tanneurs	52%	22%	70%	46%	23%	70%	61%	22%	82%
Tonnellé	47%	16%	68%	56%	24%	81%	44%	18%	79%
Plat d'Étain				50%	50%	100%	29%	21%	84%

Potentiel d'usage des transports collectifs

(source : Auxilia Conseils, Diagnostic « Connaissance des déplacements », 2023, p.88)

L'accompagnement nécessaire des déplacements intermodaux

Ces déplacements portent essentiellement sur l'usage des transports en commun et de la marche. Une attention particulière devra porter sur l'information et l'accessibilité aux réseaux de transport, en lien avec les analyses de terrain réalisées par ailleurs.

La faible représentation du vélo dans les déplacements intermodaux suggère une amélioration de l'intermodalité transports en commun (train, tram) / vélo en partenariat avec les AOM et les autres partenaires concernés de l'université.

⁵ À Blois, la compétence mobilité est exercée par la communauté d'agglomération Agglopolys, tandis qu'à Tours, la compétence mobilité de la métropole a été transférée à un organe dédié : le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT).

Les principales perspectives pour le covoiturage

La pratique du covoiturage est aujourd'hui très faible au sein de la communauté universitaire utilisé plutôt comme un mode de déplacement secondaire, mais présente un très fort potentiel notamment sur les sites de Grandmont, 2 Lions, Tanneurs et dans une moindre mesure Tonnellé. Une valorisation du covoiturage pourra également avoir un impact sur le site de Plat d'Étain, bien que les regroupements via des couloirs de covoiturage semblent moins faciles à opérer.

Son développement supposera le développement d'un projet en tant que tel pour créer les conditions de la pratique : communication, évènements, lien avec les partenaires AOM qui cofinancent les trajets, etc.

Une réflexion conjointe sur un stationnement priorisé pour le covoiturage pourra venir en complément.

	Étudiant.es				Enseignant.es/chercheur.euses				BIATSS			
	Total	De 1 à 10	De 10 à 20	Plus de 20	Total	De 1 à 10	De 10 à 20	Plus de 20	Total	De 1 à 10	De 10 à 20	Plus de 20
Jean Jaurès	874	21%	3%	0%	13	15%	0%	0%	13	0%	0%	0%
Grandmont	6013	26%	5%	41%	411	22%	11%	52%	202	23%	10%	52%
Luthier	115	18%	4%	8%	116	32%	2%	9%	55	40%	0%	0%
2 Lions	5716	18%	4%	21%	370	23%	8%	15%	153	31%	5%	12%
Tanneurs	8338	20%	5%	15%	432	14%	3%	7%	180	18%	4%	22%
Tonnellé	5046	18%	5%	10%	324	23%	5%	16%	199	26%	7%	26%
Plat d'étain					6	50%	0%	0%	345	42%	6%	0%

Potentiel d'usage du covoiturage

(source : Auxilia Conseils, Diagnostic « Connaissance des déplacements, 2023, p.89)

Les déplacements professionnels (inter et hors sites universitaires)

55% des répondant·es pratiquent des déplacements vers d'autres sites que le site principal, dont une partie sont des déplacements inter-sites. Dans ce cadre la voiture personnelle est le 3ème mode utilisé, surtout par les BIATSS (52%), mais aussi par les étudiant·es (22%).

Par ailleurs les déplacements professionnels (hors sites universitaires) concernent 47% des enseignant.e.s / chercheur.es et BIATSS, avec la voiture personnelle en 2ème mode utilisé, juste derrière le train.

Ces déplacements pourront être abordés via l'élaboration d'une politique des déplacements, en lien avec les quelques pistes d'amélioration identifiées pour la flotte de véhicules de l'université, aujourd'hui composée de 40 véhicules.

En effet, l'analyse a mis en avant plusieurs paramètres à prendre en compte dans la perspective d'évolution de cette flotte dans le cadre du plan d'action : l'ancienneté du véhicule, le kilométrage annuel, le type de carburant et plus globalement le classement Crit'Air potentiel dans la perspective de la Zone à Faibles Emissions mobilité à venir sur Tours en 2025. Ces réflexions s'inscriront dans le cadre des obligations concernant la commande publique (articles L. 224-7 à L. 224-8-2 du code de l'environnement) pour les parcs de plus de 20 véhicules :

- jusqu'à fin 2026, au moins 50% des véhicules renouvelés annuellement doivent être des VFE (véhicules à faibles émissions, moins de 60 g de CO₂ / km). À partir de 2027, cette part minimale est de 70%.

- à partir de 2026, 37,4% des véhicules renouvelés devront être des VTFE (véhicules à très faibles émissions – électriques, hydrogène etc.).

Le retour des étudiant·es au domicile parental

Le sujet spécifique du retour des étudiant·es chez leurs parents (22% en voiture, 4% en avion), bien que ne relevant pas du périmètre de l'université en tant qu'établissement d'enseignement et employeur, pourra faire l'objet d'un travail de sensibilisation particulier, celui-ayant été pris en compte dans le bilan carbone pour l'année 2019, ce qui avait permis d'identifier un poids carbone important (le plus important dans les émissions carbone liées aux déplacements).

Articulation du PLUM avec l'Agenda Stratégique de TRansformation Écologique et Sociale (ASTRES)

Pour mener à bien les défis du PLUM, le pilotage et la coordination constitueront un axe essentiel.

Cette coordination repose à la fois sur un fort enjeu d'ancrage territorial, pour travailler et coordonner des actions menées aux côtés des différents acteurs des mobilités du territoire et des partenaires de l'université ; mais aussi une coordination importante en interne auprès des différents services, composantes et unités de recherche de l'université dont les compétences métiers, l'expertise et l'accompagnement concourront à la bonne mise en œuvre des actions.

Le pilotage sera intégré à celui de l'Agenda Stratégique de TRansformation Écologique et Social (ASTRES). Le PLUM alimente ASTRES à travers l'axe Mobilité, qui constitue l'un de ses 7 axes stratégiques. À ce titre, la coordination du PLUM s'inscrira en grande partie dans l'animation du « comité de projet Mobilités », animé par la vice-présidence à la transition écologique et le·la chef·fe de projet du Service du Pilotage de la Transition écologique (SPoTE) en charge de la coordination du PLUM. Ce comité sera constitué des chef·fes projets et parties prenantes pré-identifiées au sein des fiches actions et désigné·es au sein des services, d'experts de la thématique, de référent·es transition écologique des composantes, de personnels et étudiant·es volontaires. Sa composition est évolutive en fonction des actions à mettre en œuvre.

L'animation du comité de projet Mobilités se traduira par des réunions régulières (au moins 4 fois par an) dont la fréquence sera à définir, permettant de travailler en transversalité et de partager des informations clés relatives à l'avancée des actions.

Ce travail en transversalité sera facilité par l'outil de suivi MS Project, qui sera utilisé par l'ensemble des chef·fes de projet et parties prenantes, et permettra à la personne en charge de la coordination du PLUM de suivre facilement l'ensemble des actions.

Ce plan engageant l'université à travers un grand nombre d'actions, la priorisation sera essentielle à la bonne mise en œuvre de ce dernier. Il sera ordonné selon des critères objectifs et techniques, avant d'être validé par le Conseil Stratégique de la Transformation Écologique et Social.

Enfin, il conviendra de mettre en place une évaluation régulière des actions jusqu'à l'échéance du PLUM, afin de rendre compte de l'efficacité des mesures mises en œuvre et de les adapter le cas échéant. Le PLUM sera évalué à deux niveaux :

- **Suivi de la réalisation** des actions par l'intermédiaire d'un tableau de bord rassemblant l'ensemble des indicateurs associés à chacune des fiches actions ;
- **Mesure des impacts du PLUM** :
 - En termes de changement dans les pratiques de mobilités,
 - En termes de trajectoire de décarbonation,

Cette mesure des impacts s'appuiera sur les bilans carbone réalisés en interne à l'université, sur un calcul des potentiels par mode, sur des relevés de terrain permettant d'évaluer les différents aménagements dédiés à la mobilité, ainsi que sur une enquête à destination de l'ensemble de la communauté universitaire.

Structure du plan d'action

L'ensemble de ces éléments permettent de dégager les 4 axes et 13 mesures suivantes qui définissent le plan d'action du PLUM.

AXE 1 Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites	AXE 2 Accompagner la pratique des modes alternatifs	AXE 3 Communiquer et sensibiliser	AXE 4 Piloter et coordonner le PLUM
Mesure 1 Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites	Mesure 1 Soutenir le développement du vélo	Mesure 1 Organiser des évènements mobilité	Mesure 1 Coordonner et animer
Mesure 2 Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites	Mesure 2 Améliorer l'offre de transport public	Mesure 2 Communiquer, valoriser	Mesure 2 Évaluer
Mesure 3 Améliorer le stationnement vélo sur et aux abords des sites	Mesure 3 Développer un projet covoiturage		
Mesure 4 Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent	Mesure 4 Optimiser les déplacements professionnels		

Dans chaque axe stratégique, les mesures se déclinent en action opérationnelle. Chaque action fait l'objet d'une fiche ayant une convention de nommage similaire. En haut à gauche, la fiche action numérotée « A1M1A1 » renvoie au numéro de l'axe (A), au numéro de la mesure dans l'axe (M), et enfin au numéro de l'action dans la mesure (A). Ainsi la fiche « A1M1A1 » renvoie à l'axe 1, mesure 1, action 1.

Chaque fiche action se compose d'une structure similaire, qui emploie la sémiologie du logiciel de gestion de projet MSproject. Ainsi, « sponsor » est le terme utilisé pour désigner le et/ou la pilote politique.

FICHES ACTION

AXE 1 : Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites

Mesure 1 - Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites

A1M1A1 - Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites..... 15

Mesure 2 - Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites

A1M2A1 - Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites..... 17

Mesure 3 - Améliorer le stationnement vélo sur et aux abords des sites

A1M3A1 - Améliorer les stationnement vélo sur et aux abords des sites..... 19

Mesure 4 - Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent

A1M4A1 - Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent 21

AXE 2 : Accompagner la pratique des modes alternatifs

Mesure 1 - Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites

A2M1A1 - Proposer des formations à la pratique du vélo 23

A2M1A2 - Proposer des ateliers d'autoréparation de vélo..... 25

A2M1A3 - Organiser chaque année une bourse universitaire aux vélos 27

A2M1A4 - Fournir une aide financière aux étudiant.es qui ne peuvent pas s'équiper d'un vélo .. 29

A2M1A5 - Sensibilisation à la sécurité à vélo et distribution de kits..... 31

A2M1A6 - Réaménagement des douches existantes et création de vestiaires sur les campus ... 33

A2M1A7 - Compléter le maillage de bornes d'entretien vélo 34

A2M1A8 - Développer des stationnements vélo ou vélo en libre-service pour améliorer l'intermodalité vélo / transports en commun..... 36

Mesure 2 - Améliorer le stationnement vélo sur et aux abords des sites

A2M2A1 - Améliorer et développer l'offre de transports en commun..... 38

Mesure 3 - Développer un projet covoiturage

A2M3A1 - Organiser des bourses au covoiturage 40

A2M3A2 - Étendre et redynamiser le partenariat BlaBlaCar auprès de la communauté universitaire..... 42

A2M3A3 - Proposer des places de stationnement dédiées aux covoiturage au plus près des établissements 44

Mesure 3 - Optimiser les déplacements professionnels

A2M4A1 - Établir une politique de voyages et déplacements professionnels 46

A2M4A2 - Déploiement d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) et/ou vélos cargos de service pour les personnels..... 48

AXE 3 : Communiquer et sensibiliser

Mesure 1 - Organiser des événements mobilité

A3M1A1 - Organiser et animer des événements autour de la mobilité..... 50

Mesure 2 - Communiquer et valoriser

A3M2A1 - Élaborer un programme de valorisation pour communiquer sur le PLUM et ses actions 52

A3M2A2 - Créer pour les principaux sites des plans d'accès multimodaux intégrant des itinéraires malins..... 54

AXE 4 : Piloter et coordonner le PLUM

Mesure 1 - Coordonner et animer

Pilotage et coordination de la mise en œuvre des actions du PLUM 56

Mesure 1 - Évaluer

Évaluer les actions du PLUM..... 58

Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>AXE 1 - Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites</p> <p>Mesure 1 – Améliorer les aménagements piétons sur et aux abords des sites</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A1M2A1, A1M3A1 - Étude d'aménagement des mobilité et espaces paysagers de Grandmont - Charte d'accessibilité
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à l'immobilier</p> <p><u>Service référent</u> : Service Technique et Immobilier</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Service du Pilotage et de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, Ville de Tours et Ville de Blois, associations</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire et le grand public</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Long terme (2028) ■ Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ■ Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

Cette action consiste à améliorer l'aménagement des espaces de circulation piétonne sur les différents sites universitaires par exemple par : l'élargissement des trottoirs, l'amélioration de l'éclairage, l'installation de signalisation adaptée, la création de passages piétons sécurisés, et l'intégration d'éléments de verdure.

La différence entre « sur » et « aux abords » des sites porte sur la différenciation de la propriété foncière de l'université et des partenaires.

Objectif(s) :

- Développer des modes de déplacements actifs ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants grâce à un report, même modeste, des déplacements motorisés ;
- Encourager la pratique d'une activité physique régulière ;
- Améliorer le cadre de vie et l'animation des espaces publics ;
- Réduire l'inconfort ou le sentiment d'insécurité qui peuvent contrarier l'usage de la marche, y compris en intermodalité avec les transports publics.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de passages piétons réalisés ;
- Nombre de mètres linéaires de cheminement piétons réalisés.

Étapes de mise en œuvre

1. Mise en place d'un partenariat avec la Ville de Tours ou Tours Métropole VDL
2. Sollicitation d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) pour établir un diagnostic d'accessibilité pour chacun des sites de l'université :
 - Réalisation d'un diagnostic complet des aménagements piétons actuels, en identifiant les points faibles, les zones à risque, et les opportunités d'amélioration, notamment les obstacles à la circulation piétonne entre les arrêts de transport public et les entrées des sites universitaires ;
 - Identification des espaces correspondants au foncier universitaire et des espaces hors foncier universitaire ;
 - Consultation des usagers, personnes publiques associées et autres parties prenantes : inclure les retours d'expérience des usagers (piétons, personnes à mobilité réduite, commerçants locaux, etc.) et des parties prenantes (services municipaux, associations, etc.) ;
 - Proposition d'interventions chiffrées.
3. Conception des plans de requalification : développer des plans de requalification qui peuvent inclure l'élargissement des trottoirs, l'amélioration de l'éclairage, l'installation de signalisation adaptée, la création de passages piétons sécurisés, et l'intégration d'éléments de verdure.
4. Priorisation des sites : établir une liste de priorités basée sur des critères tels que le taux d'accidents, la fréquentation, l'importance stratégique des voies, et l'état actuel des infrastructures.
5. Programmation et mise en œuvre de l'aménagement : planifier la mise en œuvre des travaux par phase, en tenant compte des contraintes budgétaires, des capacités d'intervention des services, des délais des travaux et de l'impact sur la circulation et les activités universitaires.
6. Sollicitation d'une Maîtrise d'œuvre (MOE) et le suivi de l'opération :
 - Étude de faisabilité et conception préliminaire : étudier la viabilité technique, réglementaire et financière du projet, élaborer des esquisses initiales et des plans de conception en tenant compte des contraintes du site, des exigences réglementaires et du diagnostic de site ;
 - Élaboration du dossier : finaliser les plans de conception et les spécifications techniques du projet et établir un budget détaillé, incluant les coûts de construction, de supervision et autres frais connexes ;
7. Procédure d'appel d'offres et sélection des prestataires : rédiger et publier des appels d'offres pour sélectionner des entrepreneurs et des fournisseurs, analyser les propositions reçues et sélectionner les prestataires en fonction de critères prédéfinis comme l'expérience, le coût et la qualité.
8. Suivi de la réalisation et réception et validation des travaux

Estimation du coût total de l'opération :

- Coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) ;
- Coût d'une maîtrise d'œuvre (MOE) ;
- Une fiche financière TDC (coût HT Travaux*1,7) sera réalisée à l'issue de la phase de programmation.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : Ville de Tours ou Tours Métropole VDL

Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>AXE 1 - Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites</p> <p>Mesure 2 – Améliorer les itinéraires cyclables sur et vers les sites</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A1M1A1, A1M2A1, A1M3A1 - Étude d'aménagement des mobilité et espaces paysagers de Grandmont - Schémas cyclables de Tours Métropole VDL et Agglopolys
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à l'immobilier</p> <p><u>Service référent</u> : Service Technique et Immobilier</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Service du Pilotage et de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, Ville de Tours et Ville de Blois, associations</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire et le grand public</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

Un réseau de transport continu, maillé et sécurisé d'itinéraires cyclables est essentiel pour favoriser les déplacements à vélo des étudiant·es et du personnel de l'université.

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte. C'est un aménagement particulièrement plébiscité par les usagers pour lesquels la proximité avec le trafic motorisé est un frein. D'autres modalités d'aménagement peuvent cependant être pertinentes selon les situations : bande cyclable, zone 30, zone de rencontre...

Objectif(s) :

- Favoriser les déplacements à vélo des étudiant·es et du personnel de l'université ;
- Répondre aux besoins identifiés dans l'enquête :

33% des automobilistes ne viennent pas à l'université à vélo en raison d'itinéraires qu'ils jugent trop peu sécurisés. Les itinéraires insuffisamment sécurisés sont davantage mentionnés par les non cyclistes pour les sites Tanneurs, Deux Lions et Grandmont.

Chez les cyclistes, la demande d'itinéraires mieux entretenus est particulièrement présente pour les sites des Deux Lions et Plat d'Étain mais ne concerne pas l'IUT de Tours. La demande d'itinéraires plus sécurisés concerne en revanche l'IUT de Tours mais également Grandmont et les Deux Lions.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de mètres linéaires de pistes cyclables réalisés ;
- Nombre de points de signalisation réalisés.

Étapes de mise en œuvre

1. Mise en place d'un partenariat avec la Ville de Tours, Tours Métropole VDL et Agglopolys ;
2. Sollicitation d'une AMO :
 - Réalisation d'un diagnostic complet en tenant compte des documents stratégiques et études connexes : cartographier et évaluer l'état des itinéraires cyclables existants sur les sites et déterminer les besoins des utilisateurs actuels et potentiels au cours de balades urbaines notamment, en tenant compte des points de départ, de destination et des liaisons manquantes,
 - Identification des espaces correspondants au foncier universitaire et des espaces hors foncier universitaire,
 - Consultation des usagers, personnes publiques associées et autres parties prenantes,
 - Proposition d'interventions chiffrées,
3. Conception des plans de requalification : développer des plans détaillés pour la construction ou l'amélioration des itinéraires cyclables ;
4. Priorisation des sites d'intervention et planification des itinéraires : établir une hiérarchie des zones d'intervention basée sur l'usage, la sécurité et la connectivité tout en définissant les tracés des nouveaux itinéraires éventuels ;
5. Programmation et mise en œuvre de l'aménagement : planifier la mise en œuvre des travaux par phase, en tenant compte des contraintes budgétaires, des capacités d'intervention des services, des délais des travaux et de l'impact sur la circulation et les activités universitaires ;
6. Sollicitation d'une MOE et suivi de l'opération :
 - Étude de faisabilité et conception préliminaire en lien avec les parties prenantes associées (communes, AOM, département, région, associations) : étudier la viabilité technique, réglementaire et financière du projet, élaborer des esquisses initiales et des plans de conception incluant les dimensions, le marquage, et les équipements de sécurité tout en tenant compte des contraintes du site, des exigences réglementaires et du diagnostic réalisé en amont (nécessité d'identifier les itinéraires actuels et leurs déficiences),
 - Élaboration du dossier en lien avec les parties prenantes associées : finaliser les plans de conception et les spécifications techniques du projet et établir un budget détaillé, incluant les coûts de construction, de supervision et autres frais connexes ; explorer les subventions, partenariats, et autres sources de financement,
7. Procédure d'appel d'offres et sélection des prestataires : rédiger et publier des appels d'offres pour sélectionner des entrepreneurs et des fournisseurs, analyser les propositions reçues et sélectionner les prestataires en fonction de critères prédéfinis ;
8. Suivi de la réalisation et réception et validation des travaux ;
9. Programmation d'une maintenance régulière pour assurer la durabilité des itinéraires.

Estimation du coût total de l'opération :

- Coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) ;
- Coût d'une maîtrise d'œuvre (MOE) ;
- Une fiche financière TDC (coût HT Travaux*1,7) sera réalisée à l'issue de la phase de programmation.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : Ville de Tours ou Tours Métropole VDL

Améliorer les stationnement vélo sur et aux abords des sites

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>AXE 1 - Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites</p> <p>Mesure 3 – Renforcer le stationnement vélo sur et aux abords des sites</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A1M1A1, A1M2A1, A1M3A1, A2M1A8 - Étude d'aménagement des mobilité et espaces paysagers de Grandmont - Schémas cyclables de Tours Métropole VDL et Agglopolys
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à l'immobilier</p> <p><u>Service référent</u> : Service Technique et Immobilier</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Service du Pilotage et de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, Ville de Tours et Ville de Blois, opérateurs de transport, associations</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire et le grand public</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

Sur chaque site principal, des espaces de stationnement et de services pour le vélo pourront être rénovés et développés sur les sites universitaires et aux alentours, en prenant en compte le besoin d'espaces complémentaires pour accueillir le stationnement des vélos en libre-service de la métropole, Pony (fiche action A2M1A8).

Objectif(s) :

- Doubler la capacité de stationnement vélo sur et à proximité des sites universitaires en passant de 1200 places à 2400 places ;
- Faciliter la visibilité et l'accessibilité des stationnements (implantation à proximité d'espaces générant des flux, d'un passage piéton, à moins de 50m d'un équipement structurant) ;
- Permettre un stationnement de courte durée (d'une heure à une journée).

Indicateurs de réalisation

- Capacité de stationnement vélo/trottinettes en arceaux ;
- Capacité de stationnement vélo/trottinettes couvert et sécurisé ;
- Nombre d'emplacements de vélos en libre-service par site universitaire ;

Étapes de mise en œuvre

1. Remplacement en 2 phases de tous les stationnements en « pincés-roues » par des arceaux :
 - 2024 : commande des racks de 6 arceaux pour tous les sites avec pose par les Antennes Techniques Immobilières (ATI),
 - 2025 : relance d'une consultation pour des racks individuels (314),
2. Mise en place systématique et graduelle d'espaces de stationnement abrités et sécurisés avec en moyenne 80 places vélos et 20 places trottinettes
 - 2024 : aménagement d'un espace de stationnement sur le site de Grandmont,
 - 2024-2026 : le COMP⁶ finance la création de stationnements couverts et sécurisés pour les sites de l'IUT Luthier, du Plat d'Étain et des Tanneurs qui dispose déjà d'un couvert et d'une gestion sécurisée,
 - Les autres sites pourront être équipés graduellement en fonction des financements obtenus, l'enquête des mobilités ayant permis d'identifier une forte attente de ce type d'espace sur le site de Tonnellé,
3. Au-delà du foncier universitaire, création d'espaces de stationnement aux alentours des sites, sur les emprises des communes et/ou maîtrise d'ouvrage de la métropole de Tours et de l'agglomération de Blois.

Ces actions pourront être mises en œuvre dans le cadre d'un partenariat avec la Ville de Tours, Tours Métropole VDL et Agglopolys et nécessiteront éventuellement la sollicitation d'une AMO et d'une MOE en (au même titre que les fiches actions A1M1A1 et A1M2A1).

Estimation du coût total de l'opération :

- 1 abri couvert et sécurisé de 80 places vélo et 20 places trottinettes : 120K€ ;
- Remplacement de l'ensemble stationnements pincés-roues en arceaux ;
- Coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) ;
- Coût d'une maîtrise d'œuvre (MOE).

Financements mobilisés : 60K€ inscrits au Budget Annexe de l'Immobilier (BAIM) 2024

Financements mobilisables :

- COMP⁷ : 405K€ pour améliorer l'offre existante de stationnement vélo sur tous les sites selon l'état de l'offre initial pour 3 espaces de stationnement vélo couverts et sécurisés et le remplacement d'une partie des « pincés-roues » en arceaux (demande en cours) ;
- Objectif Employeur Pro Vélo :
 - Attaches - 40 % du montant HT avec une prime plafonnée à 100€ HT/ attache,
 - Abris - 40% du montant HT avec une prime plafonnée à 4K€ HT/ abri,
 - Consignes- 40% du montant HT avec une prime plafonnée à 4K€ HT/ consigne,
 - Services supplémentaires : 40 % du montant HT avec une prime plafonnée à 300€ HT/Service,
- Alvéole Plus : 40% de prise en charge de l'espace de stationnement dans la limite de 80€ à 1,2K€ maximum par emplacement vélo en fonction de l'équipement de stationnement (sécurisé ou non) ;
- La Ville de Tours et/ou la Métropole.

⁷ COMP : Contrat d'Objectifs, de Moyens et de Performance

Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>AXE 1 – Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites</p> <p>Mesure 4 – Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M2A1
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Service Technique et Immobilier</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), opérateurs de transports, associations</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire et le grand public</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2028) <input type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Cette action consiste à améliorer et requalifier les arrêts de bus pour lesquels cela apparaît nécessaire.

Les transports en commun sont le mode de déplacement le plus utilisé parmi les usagers de la communauté universitaire, surtout en ce qui concerne les étudiant·es, à savoir presque la moitié d'entre eux. C'est surtout le bus qui se trouve être en première ligne de ces usages, car en dehors du site des Deux Lions, l'ensemble des lieux d'études de l'université ne sont pas desservis directement par le tramway.

L'enquête mobilité réalisée en 2023 ainsi que les relevés de terrain montrent que de nombreux utilisateurs réguliers du bus sont insatisfaits, dans certains cas, de l'infrastructure et des aménagements qui lui sont dédiés aux abords des sites de l'université, car ceux-ci peuvent être mal placés, insuffisamment sécurisés pour la descente des piétons, mal pourvus en termes d'information voyageurs, non abrités, entraînant des inconvénients et in fine une potentielle désaffection des transports en commun.

Objectif(s) :

- Permettre une meilleure accessibilité des sites de l'université ;
- Inciter au report modal de la voiture vers les transports en commun.

Indicateurs de réalisation

Nombre d'arrêts de bus améliorés/réaménagés

Étapes de mise en œuvre

1. Dans le cadre des échanges partenariaux entre l'université et ses partenaires (cf. fiches action A2M2A1), planification d'un temps de travail dédié aux arrêts de bus pour confirmer ou ajuster la hiérarchisation suggérée
2. Priorisation avec les partenaires des arrêts à réaménager en fonction des relevés déjà effectués dans le cadre du diagnostic
3. Par les partenaires : suivi des réalisations de requalifications et intégrer progressivement les ajustements utiles pour ceux des arrêts qui n'ont besoin que de quelques touches supplémentaires (ajouts des plans zonaux par exemple)

Estimation du coût total de l'opération : dépend exclusivement du budget des partenaires de l'université

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Proposer des formations à la pratique du vélo

Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo	Documents et actions connexes - ASTRES Fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A5, A3M2A1 - Plan de formation interne
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Direction des Ressources Humaines, Direction de la Vie Étudiante et de Campus <u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), associations	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Pour les personnels, le projet est d'intégrer au plan de formation interne 2 à 3 modules par an de formation au vélo, adaptées à différents niveaux :

- Niveau débutant : pédalage, freinage (1 par an) ; cette formation se déroule individuellement ou en très petit groupe, sur un site sécurisé ;
- Niveau médium (2 fois par an) : d'une durée de 2h, cette formation s'adresse aux personnes sachant déjà rouler à vélo mais n'osant pas le faire pour des trajets du quotidien pour diverses raisons (interruption de la pratique, besoin de conseils et de mise à niveau, crainte pour la sécurité...). Elle se déroule sur un circuit en ville au départ d'un site universitaire. En fonction du niveau des personnes, la formation propose conseils théoriques, mise en situation et conseils pour s'équiper et régler son vélo.

Ces formations prennent la forme d'un circuit pédagogique, qui peut être complété d'une formation pratique et participative en salle, reprenant les différentes règles de sécurité.

Encadré par une équipe pédagogique, le parcours pédagogique permet aux personnes participantes de tester leur habileté, leur équilibre et leurs réflexes à vélo. Reproduisant les obstacles et difficultés que peuvent rencontrer les cyclistes en milieu urbain, ces ateliers sont un bon moyen de les sensibiliser à la sécurité routière de façon ludique.

Pour les étudiant·es, le principe est le même, mais l'enjeu est de l'intégrer à un dispositif permettant de les rendre suffisamment attractives (événement mobilité, Fac à Vélo, etc. (cf. Fiche action A3M2A1).

Objectif(s) :

- Sensibiliser et former les étudiant·es et personnels à la pratique du vélo ;
- Acquérir les outils et connaissances nécessaires pour changer son regard sur la pratique du vélo comme moyen de transport ;
- Gagner en confiance à vélo et donner les clés pour acquérir les bons réflexes sur la route, et ainsi se déplacer en toute sécurité.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de formations par an
- Nombre de participations aux formations

Étapes de mise en œuvre

1. Sollicitation des structures locales proposant ces formations ;
2. Choix d'une période et d'un lieu adaptés au regard des potentiels identifiés pour le vélo par site universitaire : Jaurès, Luthier, 2 Lions, Tanneurs, Tonnellé, Plat d'Etain (uniquement pour les personnels pour ce dernier) ;
3. Intégration des formations des personnels au plan de formation interne ;
4. Recherche et réservation un espace disponible de 20 x 10 mètres pour installer le parcours (plat), du matériel (kit d'éducation routière, modules d'obstacles, flèches...) et si possible une solution de prêt de vélos et casques ;
5. Sensibilisation et distribution de kits de sécurité pour les étudiant·es (lumières, éclairages etc. cf. Fiche A2M1A5).

Estimation du coût total de l'opération : 1,5K€

Hypothèse de départ 250€ : 6 sessions de 6 participant·es par an

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : Objectif Employeur Pro Vélo pour les sessions dédiées aux salariés, séance prise en charge à 60%, dans la limite de la prime allouée

Proposer des ateliers d'autoréparation de vélo

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A5
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Direction de la Vie Étudiante et de Campus</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, associations</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Un prestataire ou une association propose des services de réparations des vélos, ou propose aux cyclistes d'apprendre à réparer leur vélo, à travers :

- Des conseils aux usagers sur l'entretien de leur vélo ;
- Des petites réparations ;
- Une transmission de savoirs ;
- Des échanges avec les usagers.

Cette action peut être réalisée sous la forme :

- D'une mise en valeur des ateliers des partenaires dans le catalogue d'activités de sensibilisation de l'université ;
- D'un stand lors de manifestations ponctuelles (salon des associations, bourses aux vélos, forums, Fac à vélo...) ;
- D'un atelier ambulant qui s'installerait régulièrement sur un site universitaire ;
- D'une réparation de vélo annuelle pour les personnels, prise en charge par l'employeur (l'université de Tours).

Ce rendez-vous peut être couplé à une distribution de kits de sécurité pour les étudiant·es et à une récupération de vélos hors d'usage pour alimenter, par exemple, le dispositif « Vélos solidaires » (récupération de vélo, réparation, recyclage des vélos).

Objectif(s) :

- Permettre aux cyclistes de ne pas abandonner leur vélo pour une simple crevaison ou un mauvais réglage et leur apprendre à résoudre les petits problèmes mécaniques autant que les plus gros ;
- Faciliter la récupération des vélos délaissés ou hors d'usage pour une valorisation ultérieure : tri, démontage, remontage, organisation des stocks de pièces démontées, tri des déchets...

Indicateurs de réalisation

- Nombre d'ateliers ;
- Nombre de participations aux ateliers.

Étapes de mise en œuvre

1. Mise en valeur auprès des étudiant·es les ateliers mécaniques ayant lieu à l'Accueil vélo Rando (Syndicat des Mobilités de Touraine) ;
2. Sollicitation des structures et associations locales proposant ces formations ;
3. Choix d'une période adaptée et prioriser les lieux d'intervention en fonction des potentiels identifiés pour le vélo par site universitaire :
Jaurès, Luthier, 2 Lions, Tanneurs, Tonnellé, Plat d'Étain (uniquement pour les personnels pour ce dernier).
4. Recherche et réservation d'un espace disponible pour accueillir ces ateliers sur les campus, de préférence visibles, en extérieur et à proximité des bornes de réparation et de gonflage de vélo ;
5. Sensibilisation à la sécurité et distribution de kits de sécurité (lumières, éclairages etc. cf. Fiche A2M1A5) en complément de l'action ;
6. Organisation de la récupération de vélos hors d'usage.

Estimation du coût total de l'opération : 2 450€

Hypothèse : 150€ et 350€ HT par session

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : Objectif Employeur Pro Vélo pour les ateliers salariés : à 40 % (soit 160€/session) dans la limite de la prime obtenue

Organiser chaque année une bourse universitaire aux vélos

<p>Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A1, A2 et A5
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Direction des Ressources Humaines, Direction de la Vie Étudiante et de Campus</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, CROUS, associations</p>	<p>Public cible La communauté universitaire et les étudiant·es en résidence Crous</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Une bourse aux vélos est un événement permettant de faciliter la vente de vélos d'occasion des particuliers et d'en acquérir à bas prix. Elle se déroule habituellement ainsi : le matin les vendeurs déposent leur vélo et effectuent au besoin des petites réparations avec l'organisateur. La vente se déroule ensuite durant l'après-midi. Enfin, le vendeur récupère soit le produit de la vente soit le vélo invendu. Les vélos invendus et non-récupérés peuvent être donnés.

Pour aller plus loin, peuvent être couplés à l'organisation d'une bourse aux vélos :

- Un parcours de remise en selle (le parcours servira également aux particuliers souhaitant essayer les vélos avant de les acheter) ;
- Un atelier mécanique / d'auto-réparation (cf. Fiche action A2M1A2) ;
- Une sensibilisation à la sécurité à vélo et distribution de kits de sécurité (cf. Fiche action A2M1A5) ;
- Une récupération de vélos hors d'usage par exemple pour alimenter le dispositif « Vélos solidaires » (récupération de vélo, réparation, recyclage des vélos).

Objectif(s) :

- Soutenir le développement du vélo ;
- Acquérir un vélo d'occasion à bas prix.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de vélos proposés ;
- Nombre de vélos vendus.

Étapes de mise en œuvre

1. Mise en place d'un partenariat régulier avec une ou plusieurs structures (associations, vélocistes) pour organiser 1 bourse par an ;
2. Choix d'un lieu adapté au regard des potentiels identifiés pour le vélo par site universitaire : Jaurès, Luthier, 2 Lions, Tanneurs, Tonnellé ;
3. Organisation des actions complémentaires (ateliers mécaniques, parcours vélo, distribution de kits sécurité, etc.).

Estimation du coût total de l'opération : 0 €

Animation déléguée à une association locale

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Fournir une aide financière aux étudiant.es qui ne peuvent pas s'équiper d'un vélo

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A5 - SDVE⁸
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Direction de la Vie Étudiante et de Campus</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), CROUS, opérateurs de transports, associations spécialisées</p>	<p>Public cible :</p> <p>Les étudiant.e-s (les boursiers du CROUS peuvent être particulièrement visé.es)</p> <hr/> <p>Date de réalisation</p> <p><input type="checkbox"/> Long terme (2028)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026)</p> <p><input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024)</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> Action unique</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu</p>

Description et objectifs

Avant les questions d'infrastructures ou d'habitudes, l'une des premières raisons expliquant la non-utilisation du vélo malgré son potentiel est le manque d'équipement. En effet, le vélo représente un réel investissement économique pour les étudiant.es les plus précaires, qui pour beaucoup vivent dans leur logement seulement le temps de leurs études. Cette action consiste donc à fournir une aide financière à l'achat d'un vélo, à travers différents dispositifs :

- La sensibilisation des assistant.e.s sociales de l'université de Tours et du Crous au dispositif « Vélos solidaires » qui permet d'accéder à un vélo reconditionné et garanti à 50€ maximum (sous conditions sociales) ; aux tarifs étudiant.es et solidaires (location de vélo, transports collectifs, ...) ; aux distributions de kits de sécurités à vélo (cf. fiche action A2M1A5) ;
- La création d'une caution solidaire financée en partie par l'université pour faciliter l'accès à un vélo de location (Velociti, à Tours et Vélos Azalys à Blois) ;
- La négociation d'un tarif réduit pour les étudiant.es pour le dispositif de vélo en libre-service développé sur la métropole de Tours ;
- La mise en place d'une aide financière pour l'achat d'un vélo pliant qui peut répondre aux problématiques de rangement de nombreux étudiant.es.

Objectif(s) :

- Soutenir le développement du vélo ;
- Apporter un coup de pouce financier aux étudiant.es pour l'achat d'un vélo.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de bénéficiaires étudiant.es du dispositif « Vélos solidaires » ;
- Nombre de bénéficiaires de la caution solidaire pour la location de Velociti ;
- Nombre de bénéficiaires de l'aide à l'achat de vélos pliants.

⁸ SDVE : Schéma Directeur de la Vie Étudiante

Étapes de mise en œuvre

1. Négociation d'un tarif réduit pour les étudiant·es pour le dispositif de vélo en libre-service développé sur la métropole ;
2. Sensibilisation des assistant.e.s de service social de l'université et du Crous aux dispositifs de solidarité à l'accompagnement nécessaire ;
3. Identification, au travers du CROUS et des assistant.e.s de service social, les étudiant·es précaires désireux de s'équiper d'un vélo ;
4. Prise en charge de 80% à 100% de la caution de 300€ pour location d'un Velociti sur demande des étudiant·es ;
5. Étude et mise en place d'une aide financière à l'achat d'un vélo pliant pour les étudiant·es.

Estimation du coût total de l'opération :

Hypothèse : 100 cautions de 300€ prises en charge à 100% par an ; sachant que sur 1000 vélos loués le taux de pertes représente environ 2%. Pour 30 000€ de caution, on peut estimer le montant à payer pour cause de non-restitution à 600€

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : Bonus écologique à l'achat d'un vélo-cargo/pliant etc... neuf ou d'occasion : 1000€ maximum par vélo dans la limite de 40% du coût d'achat.

Sensibilisation à la sécurité à vélo et distribution de kits

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action Fiche A2M1A4 - SDVE
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Direction de la Vie Étudiante et de Campus</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : CROUS, assureur (mécénat)</p>	<p>Public cible</p> <p>Les étudiant·es (et éventuellement les étudiant·es en résidence Crous)</p> <p>Date de réalisation</p> <p><input type="checkbox"/> Long terme (2028)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026)</p> <p><input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024)</p> <hr/> <p><input type="checkbox"/> Action unique</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu</p>

Description et objectifs

Cette action consiste à distribuer gratuitement des kits de sécurité (éclairages, bandes réfléchissantes, casque...) aux étudiant·es :

- Des kits de sécurité composés d'un kit éclairage sont déjà distribués par l'université depuis 2023 grâce à un cofinancement CVEC (université de Tours et Crous) ;
- Le projet est de renouveler cette action en complétant le kit : éclairages, bandes réfléchissantes, casque antiviol + 1 marque-page de sensibilisation à la thématique ;
- Ces kits peuvent être distribués par le biais d'un CERCIP engagement bénévole de sensibilisation aux mobilités bas-carbone ou d'une sensibilisation qui serait intégrée aux missions des ambassadeur.rice.s de la vie étudiante ;
- Ces kits peuvent également être distribués lors de la mise en œuvre d'autres actions tels que les ateliers mécaniques, les bourses au vélo ou encore les formations à la pratique du vélo ;
- Cette distribution se doit d'être accompagnée d'une sensibilisation à la mobilité bas carbone et à la sécurité routière, en prenant par exemple appui des marque-page de sensibilisation produits par le Service du Pilotage de la Transition écologique.

Objectif(s) :

- Prévenir les accidents : d'après le Bilan Sécurité Routière (2018), moins de 10 % des déplacements à vélo se font la nuit mais entraînent 20 % des accidents corporels ou mortels ;
- Assurer la sécurité des cyclistes : le casque, bien que non obligatoire, représente le plus sûr moyen de protéger la tête en cas de chute ou d'accident. Les blessures dues à un choc sur le crâne demeurent la première cause de décès chez les cyclistes.

Indicateurs de réalisation :

Nombre de kits distribués

Étapes de mise en œuvre

1. Identification d'un vélociste local et passer une commande des kits
2. Formation des ambassadeur.rice.s de la vie étudiante et/ou les étudiant·es engagé.e.s en mission CERCIP à la sensibilisation et distribution des kits
3. Sensibilisation et distribution des kits lors d'un évènement ou dans le cadre de CERCIP ou mission des ambassadeur.rice.s de la vie étudiante

Estimation du coût total de l'opération : 5 288€ dépend de la durabilité et la qualité du matériel

Hypothèse : 100 kits :

- Bandes lumineuses : 188€ HT ;
- Eclairages : 1 600€ HT ;
- Casques : 2 000€ HT ;
- Antivols : 1 500€ HT.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables :

- Fondation Rabelais ;
- Fonds CVEC (université de Tours et Crous).

Réaménagement des douches existantes et création de vestiaires sur les campus

Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Composantes, Direction de la Prévention, Logistique, Santé, Sécurité & Sureté, Service communication <u>Parties prenantes externes</u> : /	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Il s'agit de réaménager des douches existantes et d'installer des vestiaires dans les locaux universitaires qui peuvent en accueillir. En complément, l'accès aux douches des équipements sportifs des sites du campus serait un plus.

Il est aussi possible de proposer des casiers pour laisser casques et matériel liés à la pratique du vélo dans ou à proximité des lieux de stationnement ou des vestiaires.

Objectif(s) :

- Contribuer au développement du vélo dans les modes de déplacement quotidiens des salariés ;
- Offrir un confort pour les usagers du vélo.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de douches disponibles ;
- Nombre de casiers disponibles.

Étapes de mise en œuvre

Les aménagements nécessaires peuvent être programmés à l'occasion d'autres travaux prévus dans les locaux / établissements ciblés.

1. Identification des douches existantes et utilisables à valoriser sur les composantes ;
2. Identification des douches existantes à réhabiliter et les casiers à créer ;
3. Intégration de ces espaces au marché ménage ;
4. Installation et valorisation via une signalétique spécifique.

Estimation du coût total de l'opération : à définir

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Compléter le maillage de bornes d'entretien vélo

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A5
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Composantes, Antennes Techniques et Immobilières, Direction de la Prévention, Logistique, Santé, Sécurité & Sureté</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine et Agglopolys), Tours Métropole VDL, CROUS</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire, les résident·es des Crous et les usagers du territoire</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Long terme (2028) ■ Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique ■ Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Les bornes multi-outils (borne de gonflage, jeux de clés, démonte-pneus, tournevis...) permettent aux cyclistes de gonfler leurs pneus, régler leur selle ou procéder à des réparations diverses.

Le CROUS et l'université ont cofinancé (via la CVEC) 7 stations d'entretien sur des sites clés. Cette action consiste à implanter de nouvelles stations sur les sites EPU/Chocolaterie/Gouzé et aux abords des sites tout en veillant à ce que celles-ci s'inscrivent à proximité d'espaces de stationnement vélo et à éviter leurs dégradations ; et à organiser l'entretien régulier des stations.

Objectif(s) :

- Soutenir le développement des mobilités à vélo ;
- Faciliter l'entretien des vélos des personnels et des étudiant·es ;
- Éviter l'abandon des vélos pour de petites réparations ;
- Favoriser l'usage des bornes existantes.

Indicateurs de réalisation

- Nombre total de bornes d'entretien de vélo

Étapes de mise en œuvre

1. Identification du nombre et de l'emplacement des bornes complémentaires EPU/Chocolaterie/Gouazé par l'université, et aux abords des sites par les partenaires ; tout en veillant à ce que celles-ci s'inscrivent à proximité d'espaces de stationnement vélo et à éviter leurs dégradations ;
2. Identification des éventuelles bornes de gonflage et de réparation de la ville préexistantes ;
3. Installation des nouvelles bornes en interne ;
4. Planification de la maintenance de l'ensemble des bornes, éventuellement via un marché commun avec Tours Métropole VDL et le Syndicat des mobilités de Touraine.

Estimation du coût total de l'opération : 16 500€ pour 5 bornes haut de gamme

- 3 300 € par station (pour les stations les plus complètes et robustes) ;
- Ajouter la maintenance annuelle (actuellement 2 880€ TTC pour 7 stations).

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables :

- Fonds CVEC université de Tours ;
- Fonds CVEC Crous ;
- Fondation Rabelais ;
- Co-financement Ville/Métropole ;

Développer des stationnements vélo ou vélo en libre-service pour améliorer l'intermodalité vélo / transports en commun

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A1M3
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Direction des Affaires Juridiques et du Patrimoine, Composantes, Service communication</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, Ville de Tours et Ville de Blois, Région CVL, opérateurs de transports</p>	<p>Public cible</p> <p>La communauté universitaire, les résidences Crous et les usagers du territoire</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Long terme (2028) ■ Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Action unique ■ Renouvelable / en continu

Description et objectifs

L'action consiste à déployer des stationnements sécurisés et des vélos en libre-service à proximité des arrêts de transports collectifs et pôles d'échanges⁹.

Dans ce cadre, il est à noter que plusieurs améliorations sont déjà à prendre en compte :

- Déploiement d'une nouvelle offre de vélos en libre-service « Pony » au printemps 2024 (1100 VAE et 500 vélos mécaniques) ;
- Meilleure offre de stationnement vélo à la gare de Tours avec la création de 70 places (concession Indigo) visant à faciliter l'intermodalité entre les transports en commun, en premier lieu le TER, et le vélo ;
- Des stationnements vélo sécurisés sont prévus aux arrêts et stations clés du réseau de bus, tram et de cars, avec accès gratuit pour les abonné.e.s Fil Bleu ou via un abonnement de 15 € / an.

Objectif(s) :

- Faciliter l'intermodalité, notamment vélo/transports en commun ;
- Inciter à la diminution de l'usage de la voiture individuelle sur des trajets de distances moyennes à longues ;
- Inciter à l'usage du vélo pour des rabattements vers et depuis les transports collectifs, pour parcourir le.s « dernier.s kilomètre.s » ou faciliter le rabattement à vélo vers les gares TER.

Indicateurs de réalisation

Nombre places de vélos en libre-service sur les sites universitaires

⁹ Un pôle d'échanges est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport

Étapes de mise en œuvre

1. Analyse et planification : identification des sites stratégiques pour le déploiement des stationnements vélo intermodaux à proximité des arrêts de bus/tram et gares ;
2. Instauration du montant de la redevance pour le déploiement de ces stationnement Pony sur les sites universitaires ;
3. Négociation des tarifs étudiant·es et des tarifs université pour les déplacements professionnels des personnels universitaires.

Estimation du coût total de l'opération :

- Budget des partenaires pour l'installation des stationnements vélo et vélo en libre-service ;
- Coût des trajets professionnels des personnels de l'université réalisés avec Pony.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : recette issue de la redevance fixée pour l'exploitation des emplacements sur les sites universitaires

Améliorer et développer l'offre de transports en commun

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 2 – Améliorer l'offre de transport public</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A1M4
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Service de la communication, Direction de la Formation, Composantes</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), opérateurs de transports</p>	<p>Public cible</p> <p>Majoritairement les étudiant-es</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

A Tours, le Syndicat des Mobilités de Touraine (AOM) et Keolis (délégataire) prennent aujourd'hui en compte de façon non formelle les doléances individuelles exprimées par les usagers des transports en commun (de l'université ou non). Il est proposé de mieux formaliser la remontée des besoins via des rencontres régulières (au moins une fois par an), en appui sur la centralisation des doléances de la communauté universitaire par l'université. A Blois, il s'agira de prendre contact avec l'AOM compétente (Agglopolys) et les opérateurs concernés pour procéder au même travail de formalisation de temps d'échanges.

Objectif(s) :

- Travailler à une meilleure accessibilité et un renforcement de l'offre de transports en commun à destination des sites universitaires ;
- Travailler au report modal de la voiture vers les transports en commun ;
- Améliorer l'offre de transports publics suite aux problématiques identifiées via l'enquête mobilités 2023.

Indicateurs de réalisation

Nombre de formulaire de recueil des besoins
Nombre de rencontres annuelles

Étapes de mise en œuvre

1. Recensement régulier des besoins les plus urgents auprès de la communauté universitaire en complément des besoins pré-identifiés dans le diagnostic et hiérarchisation des demandes ;
2. Partage des besoins recensés, dans le cadre d'échanges réguliers entre l'université et le SMT/Keolis, par exemple en février/mars lors d'un comité des partenaires, l'offre de transport étant travaillée en avril pour septembre. Dans ce cadre, mettre l'accent sur les besoins prioritaires d'amélioration de la desserte et intégrer les besoins d'amélioration concernant les arrêts de bus (cf. Fiche action A1M4) ;
3. Étudier la possibilité de lisser les pointes du matin et du soir sur les plus gros sites à minima (logique de « bureau des temps » à l'échelle de la métropole) afin de mieux répartir la charge sur le réseau de transport ;
4. Valoriser les améliorations mises en œuvre auprès de la communauté universitaire et mettre à jour l'information sur l'offre disponible au moins une fois par an en amont de la rentrée universitaire.

Estimation du coût total de l'opération : budget des partenaires

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Organiser des bourses au covoiturage

Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 3 – Développer un projet covoiturage	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M3A2
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Service de l'Organisation et du Pilotage <u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, BlaBlaCar Daily	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Le covoiturage est l'alternative la plus simple à la voiture personnelle, puisqu'il n'implique pas de changement de mode de déplacement, mais peut s'avérer difficile à mettre en place. Le covoiturage implique d'identifier qui se rend sur le même site à un horaire similaire et sur quelle zone territoriale personnes pratiquant le covoiturage peuvent organiser leur déplacement commun : point de départ proche ou point d'arrêt aisé sur un trajet défini. On parle alors de couloir de covoiturage.

L'identification de couloirs de covoiturage peut passer par un événement de cartographie participative, où les personnes intéressées par le covoiturage indiquent une possibilité ou un besoin de covoiturage, permettant de faire se croiser géographiquement l'offre et la demande, que ce soit pour du covoiturage départ – arrivée, ou pour un trajet partiel.

Les supports de carte sont simplifiés et peuvent y figurer des propositions préétablies de couloirs sur les grands axes reliant les sites de l'université, en tenant compte pour les points de départ ou de passage de la domiciliation identifiés dans le cadre du diagnostic.

Cet atelier peut être suivi d'une phase de rencontre sous la forme d'un "speedating" de covoiturage. L'événement peut se tenir un matin, en format « petit-déjeuner », ou sur la pause méridienne.

Cette action pourrait avoir lieu à la rentrée universitaire, pour mobiliser les personnes nouvellement arrivées à l'université (ex : rentrée des nouveaux personnels).

Objectif(s) :

- Favoriser le covoiturage ;
- Faciliter l'identification de partenaires de covoiturage potentiels.

Indicateur de réalisation

- Nombre de participation à l'événement ;
- Nombre de partenaires de covoiturage identifié à l'université de Tours.

Étapes de mise en œuvre

1. Organisation d'une bourse au covoiturage sur les sites où le potentiel du covoiturage est le plus élevé (Grandmont, Deux Lions, Tanneurs) ;
2. A partir de la domiciliation anonyme du diagnostic, identification des couloirs permettant de rejoindre l'université ;
3. Mise au propre et diffusion de la carte auprès de la communauté universitaire pour que les personnes y indiquent leurs offres et demandes (sur le web et/ou en physique sur les sites universitaires) ;
4. Organisation du temps de « speedating covoiturage » :
 - Deux groupes de participant.e.s : un groupe reste assis tandis que l'autre change de table toutes les trois minutes. Elles et ils ont à disposition sur la table une carte du département et des alentours des sites universitaires, et sont muni.e.s de leur emploi du temps. Une fiche est remise aux participant.e.s sur laquelle est indiquée son statut (passagèr.e et/ou conducteur.rice) ainsi que les équipes créées (jours, horaires, coordonnées, lieu de rdv).
 - L'animateur.rice rappelle les règles de bonne conduite, les aides disponibles, et peut informer sur les bénéfices, économiques et écologiques, du covoiturage.
5. A partir de l'événement, formation de couples/trios/quatuors pour réaliser un covoiturage régulier et suivi des équipes ;
6. Valorisation du partenariat BlaBlaCar Daily et du Forfait mobilité durable auprès des participant.e.s.

Estimation du coût total de l'opération : 0€

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Étendre et redynamiser le partenariat BlaBlacar auprès de la communauté universitaire

Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 3 – Développer un projet covoiturage	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M3A1 et A4
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Service communication <u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des Mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, Région CVL, BlaBlaCar Daily	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

La métropole de Tours a mis en place un partenariat avec BlaBlaCar Daily, une entreprise qui permet de faciliter le covoiturage via une application et qui offre des avantages financiers à ses utilisateur.rice.s :

- Pour le.la conducteur.rice, un bonus de 20€ au premier trajet et une rémunération à chaque trajet et passagè·e transporté.e jusqu'à 120€/mois ;
- Pour le.la passagè·e, la gratuité du transport sur les 20 premiers trajets puis au prix de 50 centimes d'€ quelle que soit la distance.

L'université de Tours a également mis en place un partenariat avec BlaBlaCar Daily qui permet de créer une communauté de covoitureurs et covoitureuses « université de Tours ».

Pour aller plus loin, le partenariat existant sur la métropole de Tours pourrait s'étendre à l'agglomération de Blois, pour permettre aux personnes covoiturant de bénéficier d'avantages financiers : soit de bonus s'ils conduisent, soit de tarifs préférentiels, voire de la gratuité, s'ils sont passagè·e·s. La Région encourage le covoiturage via l'intégration dans le calculateur multimodal régional JV Malin de 2 plateformes de covoiturage : Blablacar Daily et Karos

Pour les personnels, le covoiturage au travers du partenariat BlaBlaCar Daily entre dans le cadre du Forfait Mobilité Durable, d'un montant de 100 à 300€/an en fonction du nombre de jours d'usage.

Objectif(s) :

- Inciter au covoiturage ;
- Faire connaître le partenariat et le covoiturage dans le cadre du Forfait mobilité durable.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de membres de la communauté université de Tours sur l'application ;
- Nombre de demandes de Forfaits mobilité durable au titre du covoiturage.

Étapes de mise en œuvre

1. Organisation d'une réunion avec l'opérateur partenaire pour comprendre les raisons de l'échec du partenariat à Tours ;
2. Discussion avec l'opérateur partenaire de nouvelles modalités pour la prolongation du partenariat à moyen terme, afin qu'il soit plus attractif et incitatif ;
3. Organisation d'une réunion multi-partenariale réunissant l'université, des référents locaux des sites de Blois, l'Agglopolys, la Région CVL, ainsi que l'opérateur BlaBlaCar Daily ;
4. Extension possible du partenariat déjà en place à Tours pour les sites de Blois avec les mêmes conditions d'accès et les mêmes avantages, notamment financiers, pour les personnes réalisant du covoiturage régulier ;
5. Création de la communauté de covoiturage du site de Blois sur l'application BlaBlaCar Daily.
6. Mise en avant régulière du partenariat dans les communications de l'université autour de la mobilité et des déplacements ;
7. Diffusion de supports de communication autour du partenariat lors des événements dédiés au covoiturage.

Estimation du coût total de l'opération : 0€

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Proposer des places de stationnement dédiées aux covoiturage au plus près des établissements

Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 3 – Développer un projet covoiturage	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M3A1 et A2
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service Technique et immobilier <u>Parties prenantes internes</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique, Direction des Ressources Humaines <u>Parties prenantes externes</u> : Tours Métropole VDL, Ville de Tours, Agglopolys, Ville de Blois	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

L'action consiste à « transformer » des places de parking existantes en places réservées aux usagers du covoiturage. Pour ce faire, un dispositif visuel de différenciation devra être mis en place, à la manière de ce qui existe pour les personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire sous forme de signalétique verticale et/ou horizontale. Il doit être complété par la remise d'un macaron, ce qui permettra d'élaborer un fichier des personnes autorisées à utiliser les places réservées.

Le contrôle de l'usage ne nécessite pas un dispositif lourd de vérification. Il est simplement recommandé de communiquer sur le fait que l'usage des places pourra être vérifié à l'initiative de l'université, comme c'est déjà le cas dans le cadre du forfait mobilité durable.

Objectif(s) :

- Faciliter le covoiturage ;
- Inciter au report modal de l'autosolisme au covoiturage.

Indicateurs de réalisation :

- Nombre annuel d'inscriptions à ce service ;
- Nombre de places transformées par an.

Étapes de mise en œuvre

1. Définition des critères pour identifier les places de parking éligibles ;
2. Identification des espaces de parking, des bâtiments et plus spécifiquement des places présentant un réel intérêt à être transformées en stationnement réservé au covoiturage ;
3. Mise en place d'une signalétique adaptée, verticale et/ou horizontale et remise de macarons covoiturage aux personnes qui en feront la demande (macaron indispensable pour pouvoir bénéficier de la mesure) ;
4. Communication de la nouvelle mesure et de ses avantages lors des événements dédiés au covoiturage auprès des potentiels covoitureurs et plus globalement dans les démarches de communication autour du PLUM.

Estimation du coût total de l'opération : Pour 5 emplacements dédiés (multiplaces), environ 1000 € HT

- Signalétique verticale : environ 100 € HT pour un panneau et son poteau ;
- Signalétique horizontale : environ 100 € HT pour un pot de peinture routière de 5 kg.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Établir une politique de voyages et déplacements professionnels

Axe(s) du PLUM Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 5 – Optimiser les déplacements professionnels	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Service de la Commande Publique <u>Parties prenantes externes</u> : /	Public cible Les agents sous contrat de l'université (EC, BIATSS, vacataires...) Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

La politique Voyages et déplacements professionnels pourra contenir :

- Les règles et informations de base concernant les déplacements professionnels, qu'ils concernent des déplacements inter-sites universitaires (entre Blois et Tours par exemple), des déplacements en France, et des déplacements à l'étranger ;
- Les modalités d'encouragement à utiliser les modes alternatifs à l'avion et à la voiture ou à défaut, d'encourager le covoiturage pour les déplacements professionnels ;
- L'indication du mode à utiliser en fonction de la destination (distance, temps de trajet, nuitée) ;
- Les modalités de report modal (par exemple train obligatoire en lieu et place de l'avion pour tous les déplacements réalisables en maximum 8 heures de train ; ou pas d'avion pour des trajets de moins de 3 nuitées) ;
- L'explication de la méthode à suivre pour utiliser la visioconférence, la webconférence ou la téléconférence lors d'une réunion, avec une indication du type de réunion réalisable via ces moyens de communication.

Objectif(s) :

- Définir le cadre de la politique de voyages et déplacements professionnels en accord avec les objectifs de décarbonation de l'université inscrits dans ASTRES ;
- Clarifier et encadrer les déplacements professionnels ;
- Inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs ;
- Diminuer les déplacements en avion.

Indicateurs de réalisation

- Part des déplacements professionnels effectués en voiture par an ;
- Part des déplacements professionnels effectués en avion par an.

Étapes de mise en œuvre

1. Rédaction d'une politique de déplacements professionnels, en partant des exemples des cadres d'ores et déjà établis par d'autres universités (Rennes, Nantes, Bordeaux...) ;
2. Organisation d'une consultation des parties prenantes concernées au sein de l'université, lors du Forum des Possibles ;
3. Validation du projet de cadrage des déplacements professionnels ;
4. Publication de la nouvelle politique sur les canaux de communication interne et via les Ressources Humaines, l'afficher sur les espaces d'affichage obligatoire ;
5. Adaptation du marché voyage à cette nouvelle politique voyage et déplacement pour faciliter sa mise en œuvre ;
6. Suivi de la mise en œuvre à l'échelle des services, des composantes et des unités de recherche.

Estimation du coût total de l'opération : 0€

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Déploiement d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) et/ou vélos cargos de service pour les personnels

<p>Axe(s) du PLUM</p> <p>Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs Mesure 5 – Optimiser les déplacements professionnels</p>	<p>Documents et actions connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A8 et A2M5A1
<p>Pilotage</p> <p><u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique</p> <p><u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique</p> <p><u>Parties prenantes internes</u> : Direction de la Prévention Logistique Santé Sécurité & Sureté, Services Intérieurs, Composantes</p> <p><u>Parties prenantes externes</u> : associations, vélocistes</p>	<p>Public cible</p> <p>Les personnels de l'université de Tours</p> <p>Date de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Action unique <input type="checkbox"/> Renouvelable / en continu

Description et objectifs

Cette flotte de vélos à assistance électrique fonctionnera selon les mêmes modalités que la réservation de véhicules de service. Elle concerne notamment les déplacements liés à du transport de matériel (cargo), à de l'inter-sites éloigné ou avec un trajet difficile (IUT, Grandmont...) ou sur un temps court.

Objectif(s) :

- Favoriser le report modal vers le vélo pour les déplacements professionnels inter-sites ;
- Faciliter la circulation en VAE durant la pause déjeuner.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de vélos à assistance électrique ;
- Nombre de vélos cargos dans la flotte de véhicules ;
- Nombre de réservations.

Étapes de mise en œuvre

1. Définition des objectifs, des besoins et dimensionnement de la flotte de vélos de service, en fonction des besoins de déplacements inter-sites et professionnels en priorité
 - Évaluation de la pertinence de la mise en œuvre d'une flotte de vélos cargos pour les déplacements professionnels (en remplacement de véhicules de services notamment), transport de matériel par exemple ;
 - Organisation d'un test pendant 6 mois avec 10 vélos répartis sur le Plat d'Etain et 3 ou 4 autres sites (location des vélos auprès d'une structure partenaire associative ou d'un vélociste) ;
 - En fonction des retours d'expérience, pérenniser et le cas échéant renforcer la flotte.
2. Choisir le matériel et mise en œuvre
 - Définition d'un cahier des charges pour l'ensemble de la flotte de vélos de service ;
 - Choix des prestataires d'achat et d'entretien du matériel (location longue durée possible) ;
 - Mise en place du matériel.
3. Assurer la réussite du projet
 - Partage des témoignages des services ayant utilisé la flotte durant l'expérimentation ;
 - Suivi de l'usage au même titre que le suivi de la flotte de véhicules de services ;
 - Gestion de la flotte et entretien (possibilité de déléguer, notamment si location longue durée) ;
 - Adaptation par rapport à la stratégie initiale et complément progressif de la flotte.

Estimation du coût total de l'opération : 15 420€

- Achat ou location longue durée (LLD) de 3 VAE, de 2 vélos cargos et frais de fonctionnement sur une année ;
- VAE : 2000 €/vélo minimum ; vélo cargo : 4000 €/vélo ;
- Equipements cyclistes (gilets, casques, antivols) : 200€ par vélo ;
- Entretien et maintenance 35€/mois/ vélo en cas d'achat.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables :

- Bonus écologique 1000€/vélo plafonné à 40% du coût d'achat (dispositif étendu jusqu'en 2027) ;
- Prime à la conversion : une personne morale se débarrasse d'un véhicule ancien ou polluant et achète un vélo : 1500€ maximum par vélo. Le montant de la prime à la conversion est majoré de 1 000 € pour les personnes morales justifiant d'un établissement au sein d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Lorsqu'une aide ayant le même objet est attribuée par une collectivité locale située dans cette ZFE-m, la surprime de 1 000 € est augmentée du même montant que l'aide de la collectivité locale, dans la limite de 2 000 € supplémentaires soit jusqu'à 3 000 € maximum de surprime de l'État.

Organiser et animer des événements autour de la mobilité

Axe(s) du PLUM AXE 3 – Communiquer, valoriser Mesure 2 – Organiser des événements mobilité	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A2M1A1, A2 et A5
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Direction de la Vie Étudiante et de Campus <u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), opérateurs de transports, associations	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

Cette action consiste à intégrer, dès que cela est possible, un enjeu mobilité au sein des différents événements organisés par l'université tout au long de l'année. En effet, la mobilité a l'avantage d'être une thématique transverse pouvant avoir son importance dans le cadre, notamment, de l'Agenda stratégique de transformation écologique et sociale (ASTRES). Cette intégration peut prendre de nombreuses formes, de l'atelier vélo au stand d'information en passant par l'organisation d'une table ronde.

L'intégration de différentes activités de sensibilisation aux mobilités bas-carbone dans le format Fac à vélo (découverte de la ville de Tours et des sites universitaires au travers d'un parcours d'orientation à vélo) peut accompagner cette dynamique, par exemple :

- Formation à la pratique du vélo (cf. Fiche action A2M1A1) ;
- Ateliers d'auto-réparation de vélo (cf. Fiche action A2M1A2) ;
- Distribution de kits de sécurité (cf. Fiche action A2M1A5).

Pour aller plus loin, l'université peut organiser un événement entièrement dédié à la mobilité, du type « Fête de la mobilité ». Elle serait l'occasion de communiquer sur les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme, de les faire tester dans la mesure du possible, d'informer sur l'offre existante, de sensibiliser les différents publics, d'organiser un moment ludique comme un jeu ou un défi mobilité, et de rassembler les différents partenaires du territoire (AOM, opérateurs de transports, associations, etc.).

Objectif(s) :

- Valoriser au mieux les modes de transport actifs et/ou alternatifs à la voiture ;
- Sensibiliser à travers des approches « testez et adoptez », qui sont les plus à même de mener à des changements durables dans les habitudes de déplacement.

Indicateurs de réalisation

- Nombre de participations aux événements ;
- Nombre d'intégration de l'enjeu mobilité à des événements et/ou d'événement dédié à la mobilité.

Étapes de mise en œuvre

1. Identifier les temps forts et événements de l'université auxquels un enjeu mobilité pourrait être intégré ;
2. Intégrer des activités de sensibilisation aux mobilités bas carbone au sein de ces événements ;
3. Organiser une fête de la mobilité :
 - Désigner une équipe chargée de l'organisation de l'événement ;
 - Prévoir une date en accord avec les partenaires et acteurs locaux du territoire, susceptibles d'accompagner une telle démarche autour de la mobilité ;
 - Définir les modalités de l'événement (jeu/défi, tests de solutions avec des associations locales, information/sensibilisation...).

Estimation du coût total de l'opération : budget logistique de l'ordre de 2K€ à 5K€ par an

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : subvention Région CVL "Mobilisation pour le climat et la transition écologique" (MCTE) : pour les projets dont le coût éligible est compris entre 2 000 et 6 000 € inclus ; le taux maximal d'intervention est de 50 % de la dépense éligible

Élaborer un programme de valorisation pour communiquer sur le PLUM et ses actions

Axe(s) du PLUM Axe 3 - Communiquer et sensibiliser Mesure 1 – Communiquer, valoriser	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Service communication, l'ensemble des parties prenantes associées au PLUM <u>Parties prenantes externes</u> : l'ensemble des parties prenantes associées au PLUM	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

L'université communique déjà sur les mobilités, notamment via son site Internet avec une page dédiée « Transports & mobilités bas carbone ».

Cette action consiste à construire un programme de communication et de valorisation articulé sur la mise en œuvre des autres actions du PLUM.

A titre d'exemple, ce programme pourrait intégrer sous différents formats (web, newsletter, affichage, réseaux sociaux, prise de paroles...) :

- Une mise à l'honneur régulière d'une ou plusieurs actions ;
- Des témoignages ou retours d'expérience d'utilisateurs satisfaits d'un dispositif et/ou qui ont changé leurs habitudes de déplacement ;
- Des quiz et autres dispositifs ludiques de valorisation en relais d'événements nationaux, tels que les challenges « un mois sans ma voiture » ou « Mai à vélo » ;
- Des campagnes autour des modes alternatifs à la voiture : ces campagnes spécifiques pourront cibler, selon les opportunités, un site universitaire, une catégorie de population au sein de la communauté universitaire, etc.

Après étude d'adéquation avec les attentes et les usages de la communauté universitaire, les annonces des partenaires publics peuvent également être relayées (Ville, Métropole de Tours et Agglomération de Blois, opérateur de transport...)

Objectif(s) :

- Faire connaître les évolutions d'offres et de services, les possibilités de formations, les événements, les aides financières etc. ;
- Sensibiliser au report modal vers des transports bas carbone.

Indicateurs de réalisation

- Nombre d'apparition dans les communications de l'université ;
- Nombre de clics/vues/réponses.

Étapes de mise en œuvre

1. Élaboration du programme annuel de communication en articulation avec les actions prévues sur cette période, avec le service communication ;
2. Diffusion à l'ensemble de la communauté universitaire par les différents supports choisis ;
3. Relais réguliers de cette communication aux partenaires institutionnels (AOM, opérateurs) pour avis et retours.

Estimation du coût total de l'opération : à définir

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

Créer pour les principaux sites des plans d'accès multimodaux intégrant des itinéraires malins

Axe(s) du PLUM AXE 3 – Communiquer et sensibiliser Mesure 1 – Communiquer, valoriser	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM fiches action A3M1A3
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : Service communication, Composantes <u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des mobilités de Touraine, Agglopolys), Tours Métropole VDL, Ville de Tours et Ville de Blois, Crous, opérateurs de transports	Public cible La communauté universitaire Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

Cette action consiste à valoriser des itinéraires « malins » (rapides et sécurisés) au travers de plans d'accès multimodaux sur des destinations clés (par exemple entre les principaux bâtiments des sites universitaires, ou vers des prestations de service comme la restauration) et des suggestions d'itinéraires (en temps de trajet et/ou distance), en tenant compte de la marche, du vélo, et des transports en commun.

Ces panneaux permettront également de valoriser les aménagements vélo disponibles sur les sites universitaires (stationnements, vélos en libre-service, bornes d'entretien vélo...).

Dans un second temps, il s'agira de décliner les plans d'accès multimodaux à travers un dispositif de jalonnement, c'est-à-dire en panneaux signalétiques et directionnels, reprenant les destinations clés et le temps de trajet par mode de déplacement, vers les destinations clés (ex : centre-ville).

Objectif(s) :

- Valoriser les itinéraires et infrastructures cyclables les mieux adaptés aux mobilités bas carbone, les GPS classiques répertorient et indiquant généralement mal ces dernières ;
- Permettre aux usagers de se projeter dans des déplacements réels ;
- Permettre aux étudiant·es et personnels de planifier leurs déplacements dans une optique multimodale et pragmatique ;
- Améliorer l'expérience des usagers des modes actifs (marche, vélo...) et inciter certains usagers peu à l'aise à utiliser ces moyens de déplacement.

Indicateurs de réalisation

Nombre de plans d'accès et panneaux de jalonnement par site

Étapes de mise en œuvre

1. Organisation d'ateliers avec les associations cyclistes afin de définir des itinéraires malins propres à chaque site, en fonction des itinéraires et infrastructures disponibles ;
2. Définition des quelques itinéraires clés permettant de relier les pôles générateurs de déplacements majeurs de chaque site en tenant compte de la marche et du vélo, ainsi que de la connexion aux arrêts de transports en commun ;
3. Mise en forme des plans d'accès multimodaux ;
4. Diffusion des plans d'accès multimodaux auprès des étudiant·es, sur le site web, par mailing et via les canaux de communications sociaux de l'université ;
5. Matérialisation physique des plans d'accès multimodaux sur les principaux lieux de passage de chaque site (déjà un exemple de mise en œuvre aux Tanneurs sur les escaliers de la passerelle) : identifier les lieux adéquats, le nombre de panneaux, et prévoir leur installation ;
6. Déclinaison du plan d'accès en panneaux signalétiques et directionnels, sur les sites et aux abords.

Estimation du coût total de l'opération : 15K€

Signalétique verticale : entre 460 et 750€HT pour un panneau et sa fixation.

Hypothèse : en moyenne, 3 panneaux (plans multimodaux) par site pour les 8 sites principaux ; le nombre de panneaux directionnels (jalonnement) pourra être défini à posteriori.

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : Tours Métropole VDL/Ville de Tours

Pilotage et coordination de la mise en œuvre des actions du PLUM

Axe(s) du PLUM Axe 4 – Piloter et coordonner le PLUM Mesure 1 – Coordonner et animer	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : l'ensemble des chef.fe.s projet et parties prenantes associées aux actions du PLUM <u>Parties prenantes externes</u> : l'ensemble des partenaires associés aux actions du PLUM	Public cible Direction de l'organisation du pilotage, et parties prenantes associées selon les actions. Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

La mise en œuvre effective du PLUM est permise par la désignation d'un.e chef.fe de projet dédié.e au sein du Service du Pilotage de la Transition écologique, chargé.e :

- En interne, de communiquer et d'accompagner la mise en œuvre du plan d'action au travers de la transmission d'informations ascendantes et descendantes aux organes et services pertinents, du partage de bonnes pratiques et d'un maintien d'une dynamique favorable à la mise en place de ces actions ; notamment à travers la co-animation du Comité Mobilité de l'ASTRES (cf. introduction - Articulation du PLUM avec l'Agenda Stratégique de Transformation Écologique et Sociale (ASTRES))
- En externe, de participer à la coordination du plan aux côtés des institutions organisatrices des mobilités, opérateurs, et/ou associations.

Objectif(s) :

- Poursuivre la dynamique enclenchée par le Service du Pilotage de la Transition écologique et le groupe de travail transports et mobilités pour coordonner la mise en œuvre progressive des actions du PLUM ;
- Renforcer cette dynamique en développant des partenariats avec des acteurs compétents : associations, institutions, opérateurs ;
- Renforcer cette dynamique, une fois le PLUM mis en place et fonctionnel, avec l'inscription des principaux sites universitaires au programme de labellisation Objectif Employeur Pro-vélo porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) par l'intermédiaire du.de la chef.fe de projet ;
- Renforcer cette dynamique en complétant les ressources RH du SPOTE par un 0,5 ETP en soutien du.de la chef.fe de projet sur la mise en œuvre des actions du PLUM.

Indicateurs de réalisation

RAS

Étapes de mise en œuvre

Le.la chef.fe de projet sera en charge de :

1. Coordination : mettre en place et coordonner le PLUM, lancer et suivre les mesures concrètes, suivre les dossiers de financement pour la mise en œuvre des mesures ;
2. Communication et sensibilisation : information mobilité, accessibilité, diffusion des supports de communication, coordination dans l'organisation d'événements ;
3. Promotion de la démarche : mobiliser et impliquer les partenaires (opérateurs, associations, collectivités...), par exemple via l'organisation de comités de pilotage réguliers (deux par an) ;
4. Suivi et évaluation : renseigner l'outil de suivi/évaluation du plan d'action, accompagner des études de faisabilité et de mise en place de mesures ;
5. Validation et hiérarchisation : dans le cadre de la mise en œuvre de ASTRES, les actions du PLUM seront présentées en Conseil Stratégique de Transformation Écologique et Sociale deux fois par an afin de permettre les synergies avec d'autres axes stratégiques (formation, politiques sociales...), d'aider à lever les blocages et de prioriser les actions à mettre en œuvre ;
6. Concertation collective avec la communauté universitaire lors du séminaire annuel : "le Forum des possibles".

Estimation du coût total de l'opération : 20 à 25K€/an

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : COMP : demande du financement d'un 0,5 ETP chargé de mettre en place une partie des actions du PLUM, en soutien du.de la chef.fe de projet.

Évaluer les actions du PLUM

Axe(s) du PLUM AXE 4 – Piloter et coordonner le PLUM Mesure 2 – Évaluer	Documents et actions connexes - ASTRES fiches projet 5.1 et 5.2 - PLUM
Pilotage <u>Sponsor</u> : Vice-Présidence à la Transition écologique <u>Service référent</u> : Service du Pilotage de la Transition écologique <u>Parties prenantes internes</u> : CAPE, SOP <u>Parties prenantes externes</u> : AOM (Syndicat des Mobilités de Touraine, Agglopolys) et opérateurs de transports	Public cible Direction de l'Organisation du Pilotage et de la Transition écologique Date de réalisation <input type="checkbox"/> Long terme (2028) <input type="checkbox"/> Moyen terme (2025-2026) <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2023-2024) <input type="checkbox"/> Action unique <input checked="" type="checkbox"/> Renouvelable / en continue

Description et objectifs

Le PLUM est un projet d'ampleur dont le déploiement et les impacts seront mesurés par un dispositif spécifique d'évaluation en deux volets :

- Suivi de la réalisation des actions par l'intermédiaire d'un tableau de bord rassemblant l'ensemble des indicateurs associés à chacune des fiches ;
- Mesure des impacts du PLUM :
 - En termes de changement dans les pratiques de mobilités,
 - En termes de trajectoire de décarbonation,

Cette mesure des impacts s'appuiera sur les bilans carbone réalisés en interne à l'université, sur une analyse de la domiciliation de la communauté universitaire, sur des relevés de terrain permettant d'évaluer les différents aménagements dédiés à la mobilité, ainsi que sur une enquête à destination de l'ensemble de la communauté universitaire.

Objectif(s) :

- Ajuster le plan d'action en fonction de l'avancement des actions, mais aussi de l'identification éventuelle de nouveaux besoins ;
- Valider l'efficacité et la pertinence des actions dans une dynamique d'amélioration continue ;
- Améliorer la connaissance qu'a l'établissement des pratiques de mobilités des personnels et des étudiant-es et suivre l'évolution de ces pratiques ;

Étapes de mise en œuvre

1. Définition précise de chacun des indicateurs décrits dans les fiches actions (périmètre, mode de calcul, service en charge de la collecte de la donnée...);
2. Identification d'un outil ad-hoc pour assurer le suivi de ces indicateurs (outil de reporting);
3. Organisation de la collecte et le suivi annuel des indicateurs;
4. Constitution d'un groupe de travail pour préparer l'enquête qui permettra d'observer les pratiques de mobilités en associant à minima un agent du CAPE (pratiques étudiantes), un agent du SOP, un agent du SPOTE, un expert « mobilités » et fixer la mission de ce GT :
 - Définir la problématique et les objectifs,
 - Construire le protocole d'enquête pour répondre à cette problématique,
5. Analyse et formulation des recommandations suite aux résultats de cette enquête.

Estimation du coût total de l'opération : /

Financements mobilisés : /

Financements mobilisables : /

PLUM - Récapitulatif des moyens mobilisés ou potentiellement mobilisables

Chacune des fiches actions pourra être adaptée en fonction des moyens humains et financiers de l'université et rediscutée chaque année dans le cadre du Débat d'Orientation Budgétaire (DOB)

Numéro	Fiche	Masse salariale/Agents déjà impliqués	Projets et/ou financements déjà mobilisés	Lien avec d'autres plans/projets/sources de financements	Estimation du coût total de l'opération
Axe 1 – Améliorer les aménagements et équipements sur et vers les principaux sites					
Mesure 1 – Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites					
A1M1A1	Améliorer les espaces piétons sur et aux abords des sites	1 agent du STI, 1 agent du SPoTE	/	Ville de Tours ou Tours Métropole VDL	Coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) Coût d'une maîtrise d'œuvre (MOE) Une fiche financière TDC (coût HT Travaux*1,7) sera réalisée à l'issue de la phase de programmation.
Mesure 2 – Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites					
A1M2A1	Améliorer les itinéraires cyclables sur et aux abords des sites	1 agent du STI, 1 agent du SPoTE	/	Ville de Tours ou Tours Métropole VDL	Coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) Coût d'une maîtrise d'œuvre (MOE) Une fiche financière TDC (coût HT Travaux*1,7) sera réalisée à l'issue de la phase de programmation.
Mesure 3 – Améliorer les stationnement vélo sur et aux abords des sites					
A1M3A1	Améliorer les stationnement vélo sur et aux abords des sites	1 agent du STI, 1 agent du SPoTE	60K€ inscrits au BAIM 2023/2024	> COMP : 405K€ pour améliorer l'offre existante de stationnement vélo sur tous les sites selon l'état de l'offre initial pour 3 espaces de stationnement vélo couverts et sécurisés et le remplacement d'une partie des « pincés-roues » en arceaux (demande en cours) > Objectif Employeur Pro Vélo : Attaches - 40 % du montant HT avec une prime plafonnée à 100€ HT/ attache Abris - 40% du montant HT avec une prime plafonnée à 4K€ HT/abri Consignes- 40% du montant HT avec une prime plafonnée à 4K€ HT/ consigne Services supplémentaires : 40 % du montant HT avec une prime plafonnée à 300€ HT/Service > Alvéole Plus : 40% de prise en charge de l'espace de stationnement dans la limite de 80€ à 1,2K€ maximum par emplacement vélo en fonction de l'équipement de stationnement (sécurisé ou non) > La Ville de Tours et/ou la Métropole	1 abri couvert et sécurisé de 80 places vélo et 20 places trottinettes : 120K€ Remplacement de l'ensemble stationnements pincés-roues en arceaux Coût d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) Coût d'une maîtrise d'œuvre (MOE)
Mesure 4 – Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent					
A1M4A1	Améliorer les arrêts de bus qui le nécessitent	1 agent du SPoTE, 1 agent du STI	/	/	Dépend exclusivement du budget des partenaires de l'université
Axe 2 – Accompagner la pratique des modes alternatifs					
Mesure 1 – Soutenir le développement du vélo					
A2M1A1	Proposer des formations à la pratique du vélo	1 agent du SPoTE	/	Objectif Employeur Pro Vélo pour les sessions dédiées aux salariés, séance prise en charge à 60%, dans la limite de la prime allouée	1,5K€ Hypothèse de départ 250€ : 6 sessions de 6 participant-es par an
A2M1A2	Proposer des ateliers d'autoréparation de vélo	1 agent du SPoTE	/	Objectif Employeur Pro Vélo pour les ateliers salariés : à 40 % (soit 160€/session) dans la limite de la prime obtenue	2 450€ Hypothèse : 150€ et 350€ HT par session
A2M1A3	Organiser chaque année une bourse universitaire aux vélos	1 agent du SPoTE	/	/	0€ Animation déléguée à une association locale partenaire
A2M1A4	Fournir une aide financière aux étudiant.es qui ne peuvent pas s'équiper d'un vélo	1 agent du SPoTE		Bonus écologique à l'achat d'un vélo-cargo/pliant etc... neuf ou d'occasion : 1000€ maximum par vélo dans la limite de 40% du coût d'achat.	??€ Hypothèse : 100 cautions de 300€ prises en charge à 100% par an ; sachant que sur 1000 vélos loués le taux de pertes représente environ 2%. Pour 30 000€ de caution, on peut estimer le montant à payer pour cause de non-restitution à 600€
A2M1A5	Sensibilisation à la sécurité à vélo et distribution de kits	1 agent du SPoTE	/	Fondation Rabelais Fonds CVEC	5 288€ variable selon la durabilité et la qualité du matériel Hypothèse : 100 kits : Bandes lumineuses : 188€ HT Eclairages : 1 600€ HT Casques : 2 000€ HT Antivols : 1 500€ HT
A2M1A6	Réaménagement des douches existantes et création de vestiaires sur les campus	1 agent du SPoTE	/	/	
A2M1A7	Compléter le maillage de bornes d'entretien vélo	1 agent du SPoTE	/	Fonds CVEC Université de Tours Fonds CVEC Crous Fondation Rabelais Co-financement Ville/Métropole ?	16 500€ pour 5 bornes haut de gamme 3 300 € par station (pour les stations les plus complètes et robustes) Ajouter la maintenance annuelle (actuellement 2 880€ TTC pour 7 stations)
A2M1A8	Développer des stationnements vélo ou vélo en libre-service pour améliorer l'intermodalité vélo / transports en commun	1 agent du SPoTE	/	Recette issue de la redevance fixée pour l'exploitation des emplacements sur les sites universitaires	Budget des partenaires pour l'installation des stationnements vélo et vélo en libre-service Coût des trajets professionnels des personnels de l'université réalisés avec Pony
Mesure 2 – Améliorer l'offre de transport public					
A2M2A1	Améliorer et développer l'offre de transports en commun	1 agent du SPoTE	/	/	0€ Budget des partenaires
Mesure 3 – Développer un projet covoiturage					
A2M3A1	Organiser des bourses au covoiturage	1 agent du SPoTE	/	/	0€
A2M3A2	Étendre et redynamiser le partenariat BlaBlacar auprès de la communauté universitaire	1 agent du SPoTE	/	/	0€
A2M3A3	Proposer des places de stationnement dédiées au covoiturage au plus près des établissements	1 agent du SPoTE	/	/	Pour 5 emplacements dédiés (multi-places), environ 1000 € HT
Mesure 4 – Optimiser les déplacements professionnels					
A2M4A1	Établir une politique de voyages et déplacements professionnels	1 agent du SPoTE	/	/	0€

A2M4A2	Déploiement d'une flotte de VAE et/ou vélos cargos de service pour les personnels	1 agent du SPoTE	/	Bonus écologique 1000€/vélo plafonné à 40% du coût d'achat (dispositif étendu jusqu'en 2027)	15 420€ Achat ou location longue durée (LLD) de 3 VAE, de 2 vélos cargos et frais de fonctionnement sur une année VAE : 2000 €/vélo minimum ; vélo cargo : 4000 €/vélo Equipements cyclistes (gilets, casques, antivol) : 200€ par vélo Entretien et maintenance 35€/mois/vélo en cas d'achat
Axe 3 - Communiquer et sensibiliser Mesure 1 – Organiser des événements mobilité					
A3M1A1	Organiser et animer des événements autour de la mobilité	1 agent du SPoTE	/	Subvention Région CVL "Mobilisation pour le climat et la transition écologique" (MCTE) : pour les projets dont le coût éligible est compris entre 2 000 et 6 000 € inclus ; le taux maximal d'intervention est de 50 % de la dépense éligible.	Budget logistique de l'ordre de 2K€ à 5K€ par an
Mesure 2 – Communiquer, valoriser Mesure 1 – Organiser des événements mobilité					
A3M2A1	Élaborer un programme de valorisation pour communiquer sur le PLUM et ses actions	1 agent du SPoTE, Service communication	/	/	
A3M2A2	Créer pour les principaux sites des plans d'accès multimodaux intégrant des itinéraires malins	1 agent du SPoTE, Service communication	/	Tours Métropole VDL/Ville de Tours	15K€ maximum Signalétique verticale : entre 460 et 750€HT pour un panneau et sa fixation Hypothèse : en moyenne, 3 panneaux par site pour les 8 sites principaux
Axe 4 – Piloter et coordonner le PLUM Mesure 1 – Coordonner et animer					
A4M1A1	Pilotage et coordination de la mise en œuvre des actions du PLUM	1,5 agent du SPoTE	/	Contrat d'objectifs, de moyens et de performance (COMP) : demande du financement d'un 0,5 ETP chargé de mettre en place une partie des actions du PLUM	20 à 25K€/an Un 0,5 ETP en soutien sur la mise en œuvre du PLUM
Mesure 2 – Evaluer Mesure 1 – Coordonner et animer					
A4M2A1	Évaluer les actions du PLUM	1 agent du SPoTE, SOP	/	/	/