



PLUM UNIVERSITE DE TOURS

DIAGNOSTIC Connaissance des déplacements

Juin 2023

Diagnostic réalisé par Auxilia conseil

www.auxilia-conseil.com



/ SOMMAIRE

Introduction et légende	p3
1 – Analyse de l'enquête mobilité	p6
Partie 1 - Profil des répondants	p7
Partie 2 - Mobilités des étudiant.e.s liées aux retours au domicile parental	p17
Partie 3 - Equipement selon le profil	p19
Partie 4 - Pratiques de mobilité quotidienne	p26
Partie 5 - Venir à vélo	p49
Partie 6 - Venir en transports en commun	p52
Partie 7 - Venir en voiture	p56
Partie 8 - Pratiques de covoiturage	p62
Partie 9 - Pause méridienne et déplacements	p66
Partie 10 - Déplacements vers d'autres sites et déplacements professionnels	p63
2 – Analyse de la domiciliation et des potentiels par mode	p84
3 – Analyses complémentaires	p90
4 – Analyse et conclusion	p93

Introduction

Les ambitions de l'Université de Tours en matière de développement durable et de transition écologique structurent son action depuis plusieurs années : dès 2006, les premières démarches ont été mises en œuvre, suivies par l'adoption d'un Plan Vert et de la démarche *Université 2040*, la réalisation d'un Bilan Carbone et plus récemment en 2022 par la signature de l'Accord de Grenoble.

Le Bilan Carbone a dans ce cadre mesuré à 62% la part du total des émissions liées aux déplacements. Le premier Plan de Mobilité Universitaire, engagé dès 2006, n'a pas permis d'atteindre les résultats escomptés en termes de limitation des émissions carbone. Considérant que l'environnement écologique et socio-économique est très différent en 2023, l'Université a souhaité relancer la démarche de Plan de Mobilité, avec pour objectifs de concilier les changements de pratiques de mobilités et les alternatives à la voiture, en maintenant des modes de vie dignes et en autorisant des mobilités crédibles et propres à maintenir du lien social.

Dans ce cadre, le présent diagnostic « Connaissance des déplacements » a été réalisé afin de proposer une photographie actualisée des mobilités générées par les activités universitaires, ainsi que des besoins non satisfaits.

Ce diagnostic s'appuie principalement sur la réalisation d'une **enquête sur les pratiques de mobilité quotidienne** de la communauté universitaire, qui a permis de recueillir 3 066 réponses.

Il est complété d'une **analyse de la domiciliation** des lieux de résidence et de travail ou d'étude et de quelques **données internes**.

Par ailleurs, un **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. Ce travail a fait l'objet d'un document dédié.

Légende (1/2)

Pictogrammes des statuts

Pour chaque statut (BIATSS, enseignant.e.s/chercheur.euse.s, étudiant.e.s), des pictogrammes ont été définis. Lorsqu'une page de résultats ne concerne qu'un statut, une languette l'indique par le pictogramme correspondant en haut à droite.



Pour les BIATSS



Pour les
enseignant.e.s/chercheur.euse.s



Pour les étudiant.e.s

Pictogrammes des modes de transport

Pour chaque mode de transport, des pictogrammes ont également été définis.



La marche



Le covoiturage



La voiture diesel ou essence



La voiture de service



Les transports en commun



Le train



Le vélo



Le bus

Légende (2/2)

Que signifie « n= » ?

Pour chaque résultat présenté, vous trouverez un chiffre indiqué avec la mention « n= ». Il s'agit selon les cas :

- *du nombre total de répondant.e.s à une question simple (réponse de type oui ou non)*
- *ou du nombre total de réponses lorsque plusieurs réponses sont possibles à la question.*

Le rappel de ce chiffre permet d'apprécier les chiffres et pourcentages présentés.

Que signifie « Point légende » ? (accompagné du pictogramme)

Au cours de votre lecture, vous rencontrerez des « points légende ». Ces encadrés permettent de définir certaines expressions ou termes employés dans la présentation des résultats.



1 – ANALYSE DE L'ENQUETE MOBILITE



PARTIE 1

Profil des répondants

Informations générales sur les profils

Statut (n=3066)



18%
de BIATSS



11%
d'enseignant.e.s/chercheur.se.s



71%
d'étudiant.e.s

9 personnes sur 10 se rendent principalement sur 6 sites (n=3066)

→ Les sites les plus fréquentés par les répondants sont : site des Tanneurs (28%) site des Deux-Lions (22%), site de Grandmont (17%), Tonnellé (9%), Plat d'Etain (7%), Jean Luthier (7%)



Tanneurs
(28%)



Deux-Lions
(22%)



Grandmont
(17%)



Tonnellé
(9%)



Plat d'Etain
(7%)



Jean Luthier
(7%)

Fréquentation des sites selon les populations

Chez les étudiant.e.s (n = 2175)



Tanneurs
(33%)



Deux-Lions
(24%)



Grandmont
(17%)



Tonnellé
(9%)



Jean Luthier
(7%)



André Gouazé
(5%)

Chez les enseignant.e.s/chercheur.ses (n = 347)



Deux Lions
(25%)



Grandmont
(24%)



Tanneurs
(23%)



Jean Luthier
(11%)



Tonnellé
(8%)



Jaurès
(4%)

Chez les BIATSS (n = 544)



Plat d'Etain
(36%)



Deux-Lions
(14%)



Grandmont
(12%)



Tanneurs
(12%)



Tonnellé
(10%)



Jean Luthier
(4%)

77% des étudiant.e.s sont dans les trois premières années de leur cursus

Stade de cursus (n=2175)



30% sont en première année

25% en deuxième année

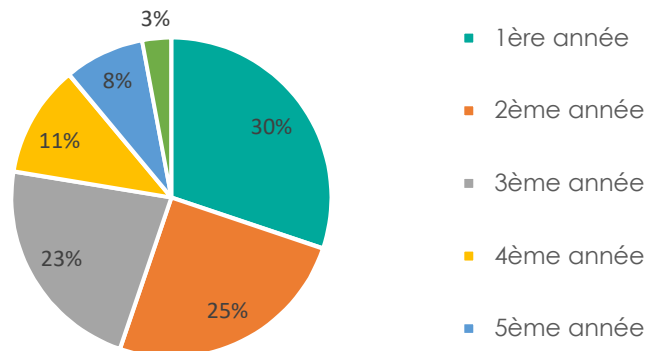
22% en troisième année

77%

sont dans l'une des 3 premières années de leur cursus

Les 4e, 5e et 6e années constituent 22% des étudiant.e.s interrogé.e.s

Stade du cursus (n=2 175)



Genre, âge et revenus de l'ensemble de la population



Genre (n=3066)

70% de femmes et 28% d'hommes

Parmi les répondants, 1% se déclarent non binaire et 1% ne souhaitent pas répondre



Age (n=3066)

27% ont moins de 20 ans
39% ont entre 20 et 24 ans
9% ont entre 25 et 34 ans
13% ont entre 35 et 49 ans
12% ont 50 ans et plus

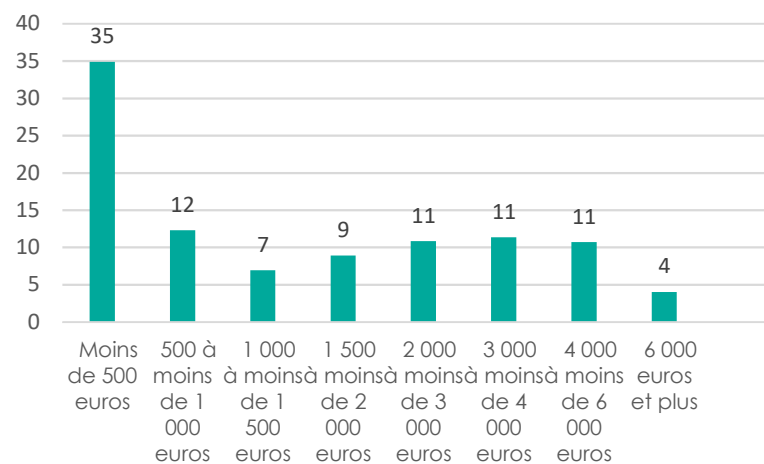


Revenus du foyer (n=2657)

35% des répondants déclarent un revenu mensuel net de moins de 500 euros

Seuls 4% déclarent des revenus supérieurs à 6 000 euros

Revenus nets mensuels en euros (n=2 657)



Représentativité de l'échantillon

Statut : les BIATSS et enseignant.e.s/chercheur.ses surreprésentés

Selon les données les plus récentes de l'Université, la communauté universitaire, hors vacataires, est constituée de 29 198 personnes, dont 89,8% d'étudiant.e.s, 6,1% d'enseignant.e.s/chercheur.ses et 4,1% de BIATSS.

L'échantillon obtenu grâce aux 3 066 réponses à l'enquête montre une surreprésentation des BIATSS (18%) et des enseignant.e.s/chercheur.ses (11%), liée à une plus grande difficulté à mobiliser les étudiant.e.s. Ces dernier.e.s représentant cependant la grande majorité des réponses avec 71%, nous considérons que les informations obtenues restent fiables, d'autant qu'un grand nombre de thématiques ont fait l'objet d'analyses séparant les trois statuts.

Sexe (pour les étudiant.es) : les femmes surreprésentées

L'échantillon des étudiant.e.s issu de l'enquête montre une répartition des genres de 72% de femmes, 25% d'hommes et 2% de non binaires (1% n'ont pas souhaité répondre à cette question), contre 61% de femmes et 39% d'hommes selon les données de l'Université. Malgré ce différentiel, nous n'avons pas identifié d'analyses pouvant être faussées par la constitution de l'échantillon obtenu.

Cursus : un échantillon assez représentatif

La répartition des répondant.e.s étudiant.e.s est assez proche de la réalité en ce qui concerne le niveau d'études :

	Données échantillon	Données Université
1 ^{ère} année	30%	31%
2 ^{ème} année	25%	20%
3 ^{ème} année	22%	20%
4 ^{ème} année	11%	10%
5 ^{ème} année	8%	10%
6 ^{ème} année	3%	9%

Sites d'études (pour les étudiant.e.s) : les 6 principaux sites sont représentatifs en proportion

	Données échantillon	Données Université
Tanneurs	33%	29%
Deux-Lions	24%	22%
Grandmont	17%	17%
Tonnellé	9%	16%
Jean Luthier	7%	6%
André Gouazé	5%	4,5%

Compte tenu de ce qui précède, nous avons considéré que l'échantillon obtenu grâce à l'enquête était suffisamment représentatif en l'état et ne nécessitait pas d'opérer un redressement.



Genre, âge et revenus de l'ensemble des étudiant.e.s



Genre
(n=2 175)

72% de femmes et **25% d'hommes**

Parmi les étudiant.e.s, **2% se déclarent non binaire** et 1% ne souhaitent pas répondre



Age
(n=2 175)

38% ont moins de 20 ans
54% ont entre 20 et 24 ans
6% ont entre 25 et 34 ans
1% ont entre 35 et 49 ans
0,1% ont 50 ans et plus

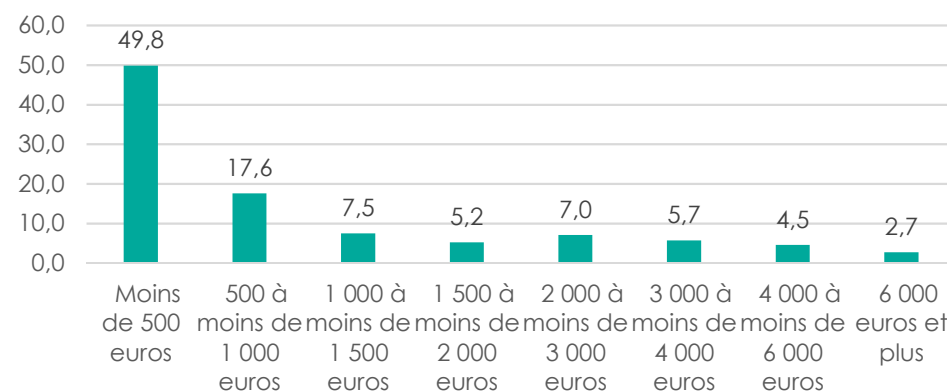


Revenus du foyer
(n=1 849)

50% des étudiant.e.s déclarent un **revenu mensuel net de moins de 500 euros**

Seuls 3% déclarent des **revenus supérieurs à 6 000 euros**

Revenus déclarés par les étudiant.e.s
(n= 1 849)





Genre, âge et revenus de l'ensemble des enseignant.e.s – chercheur.euse.s



Genre (n=347)

51% de femmes et **49% d'hommes**

Parmi les enseignant.e.s – chercheur.euse.s,
0,6% se déclarent non binaire



Age (n=2 175)

0,3% moins de 20 ans
0,9% entre 20 et 24 ans
12% ont entre 25 et 34 ans
41% ont entre 35 et 49 ans
46% ont 50 ans et plus

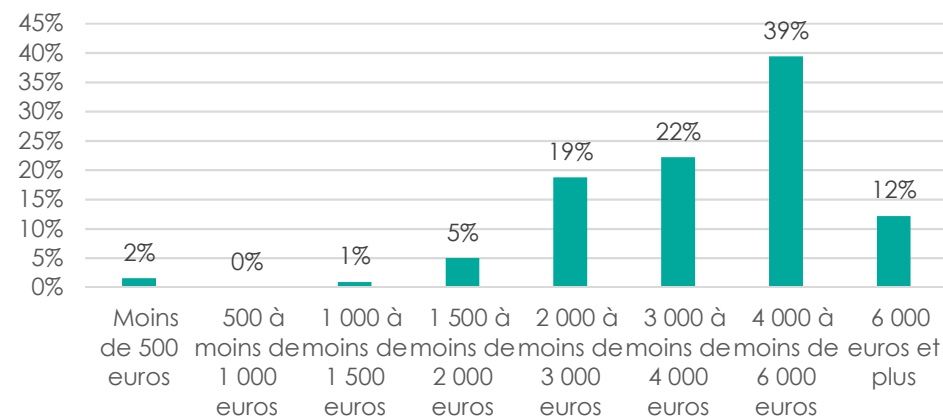


Revenus du foyer (n=320)

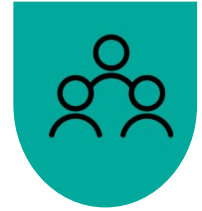
39% déclarent un **revenu mensuel net de 4 000 à moins de 6 000 euros**

Seuls 2% déclarent des **revenus inférieurs à 500 euros**

Revenus déclarés par les enseignant.e.s/chercheur.euse.s (n = 320)



Genre, âge et revenus de l'ensemble des BIATSS



Genre (n=544)

74% de femmes et 25% d'hommes



Age (n=2 175)

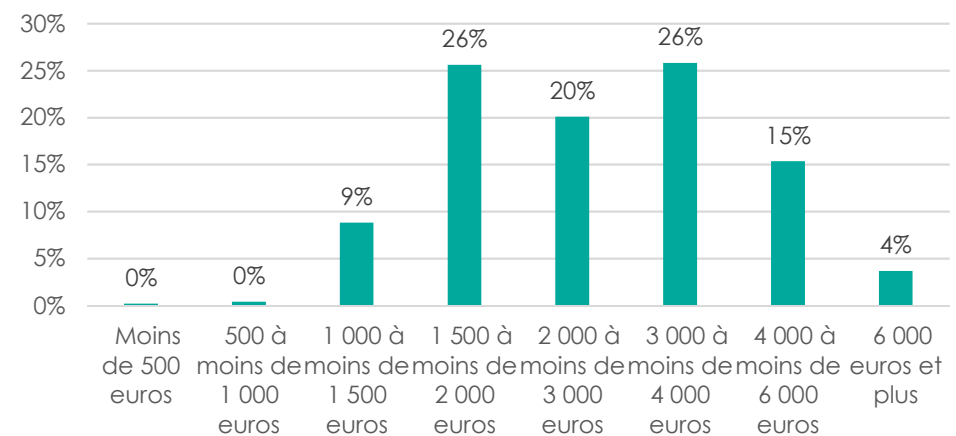
0,3% ont moins de 20 ans
2% ont entre 20 et 24 ans
16% ont entre 25 et 34 ans
44% ont entre 35 et 49 ans
37% ont 50 ans et plus



Revenus du foyer (n=488)

26% des BIATSS déclarent un revenu mensuel net de 1 500 à moins de 2 000 euros
20% des déclarent un revenu mensuel net de 2 000 euros à moins de 2 500 euros
26% des déclarent un revenu mensuel net de 3 000 euros à moins de 4 000 euros

Revenus mensuels déclarés par les BIATSS (n=488)



Lieux de vie (n=3 049) : une domiciliation plutôt de proximité

Ville de Tours

1 057 personnes déclarent un domicile à Tours soit 35% de l'effectif total des répondant.e.s
(E = 34%, E/C = 39%, BIATSS = 33%)

Métropole de Tours

511 personnes déclarent un domicile dans l'une des communes de la métropole de Tours soit 17% des interrogé.e.s
(E = 16%, E/C = 27%, BIATSS = 35%)

Ville de Blois

67 personnes mentionnent Blois comme domiciliation soit 2% des interrogé.e.s
(E = 2%, E/C = 4%, BIATSS = 2%)

Ailleurs dans le département du Loir-et-Cher

148 personnes ont déclaré un domicile dans une autre commune appartenant au Loir-et-Cher soit 5% de l'effectif
(E = 6%, E/C = 3%, BIATSS = 2%)

Ailleurs dans le département de l'Indre-et-Loire

438 personnes déclarent un domicile dans une autre commune de ce département soit 14% de l'effectif
(E = 11%, E/C = 16%, BIATSS = 27%)

Départements proches*

354 personnes ont un domicile dans un des départements limitrophes au Loir-et-Cher ou Indre-et-Loire soit 11,5%
(E = 15%, E/C = 5%, BIATSS = 1%)

Départements lointains*

377 personnes déclarent un domicile hors départements proches du Loir-et-Cher et de l'Indre-et-Loire soit 12%
(E = 16%, E/C = 6%, BIATSS = 0,3%)

**Ont été considérés comme proches les départements du 18, 36, 86, 49, 72 et 45 / Départements « lointains » : tous les départements autres que Loir-et-Cher, Indre-et-Loire et départements considérés comme « proches »*



PARTIE 2

Mobilités des étudiant.e.s liées aux retours au domicile parental



Espace de vie de l'étudiant.e et retour au domicile parental

La majorité vit dans un logement indépendant (n=2175)

- 62% des répondants vivent dans un logement indépendant
- 23% vivent chez leurs parents
- Seuls 9% sont en résidence étudiante

77% des étudiant.e.s retournent au moins une fois par mois chez leurs parents (n=2175)

- 32% y retournent entre 1 et 3 fois par mois
- 26% y retournent tous les WE ou presque

→ 58% y retournent au moins une fois par mois

- 21% y retournent moins d'une fois par mois
- 16% y retournent très rarement

Les étudiant.e.s, grands usagers du train pour les retours au domicile parental (n=2175)...

- **51% prennent le train** pour retourner chez leurs parents

Une utilisation de la voiture indépendante demeure malgré tout...

- 22% prennent la voiture indépendante pour retourner au domicile parental
- Le **covoiturage** est utilisé par **13%** d'entre eux

N.B / 4% prennent l'avion pour retourner chez leurs parents



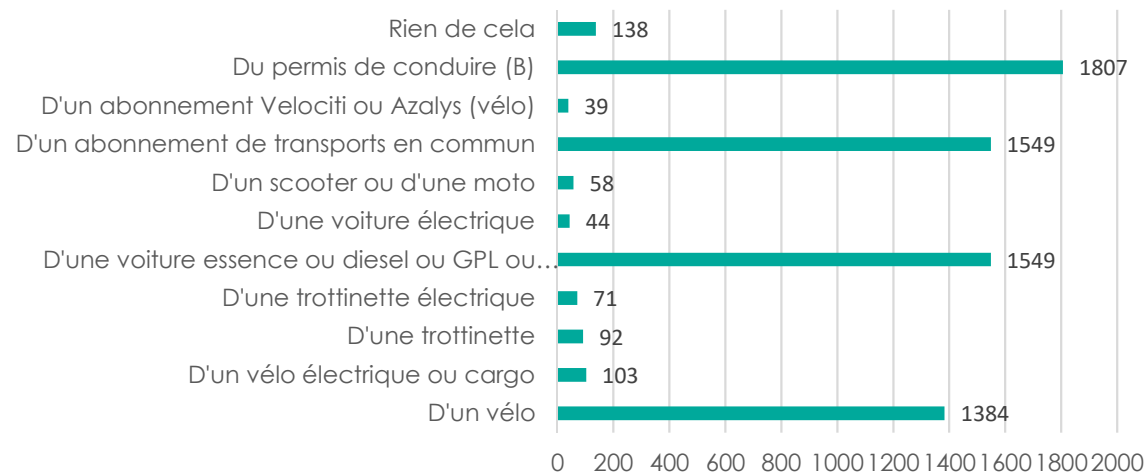
PARTIE 3

Equipement selon le profil

Aperçu général des équipements

Parmi les interrogé.e.s, **3% déclarent une incapacité permanente ou un handicap** générant une gêne au moins partielle dans leurs déplacements

« A titre personnel, vous disposez de... » (n=3066)



La voiture

51% disposent d'une voiture essence ou diesel ou GPL ou hybride

59% ont le permis de conduire



Les transports en commun

51% ont un abonnement de transport en commun



Le vélo

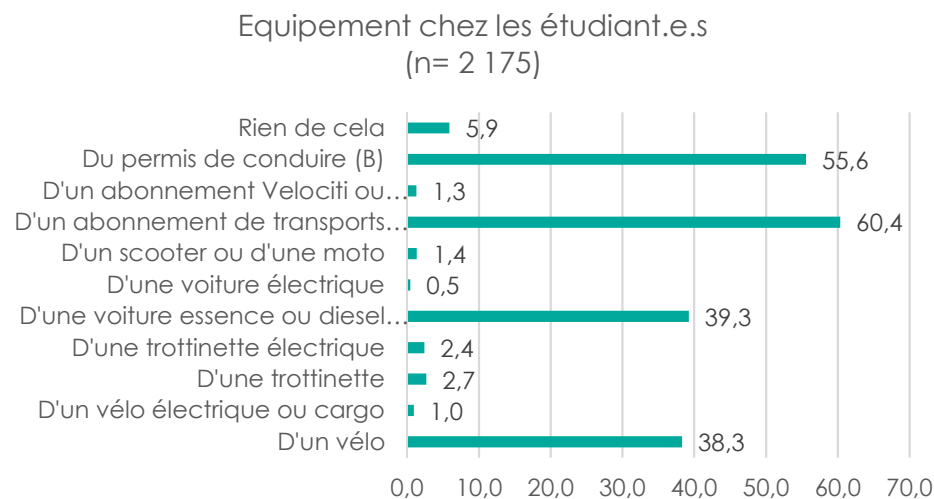
45% disposent d'un vélo (personnel)

3% ont un vélo électrique



Equipements : les étudiant.e.s d'abord abonnés des transports publics et peu équipés en vélos

Parmi les étudiant.e.s, **2,4% déclarent une incapacité permanente ou un handicap** générant une gêne au moins partielle dans leurs déplacements



La voiture

39% disposent d'une voiture essence ou diesel ou GPL ou hybride

56% ont le permis de conduire



Les transports en commun

60% ont un abonnement de transport en commun



Le vélo

38% disposent d'un vélo (personnel)

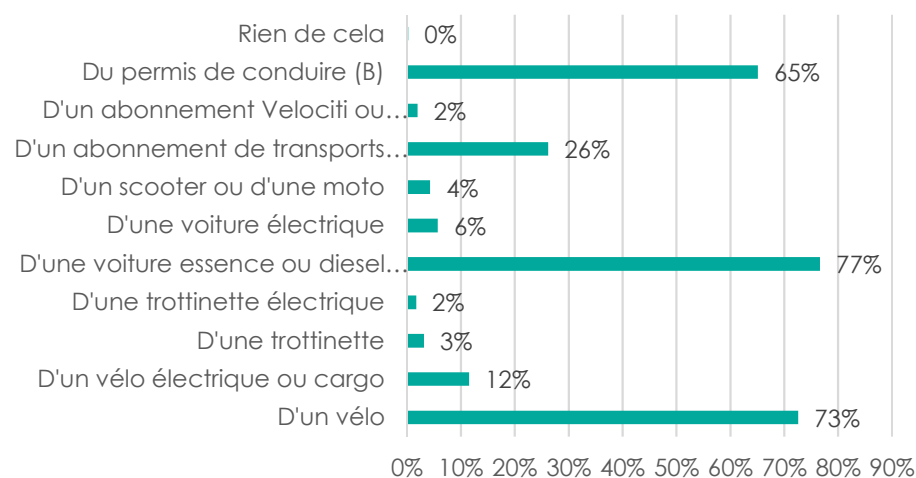
1% ont un vélo électrique



Equipements : les enseignant.e.s disposent surtout d'une voiture et/ou d'un vélo

Parmi les enseignant.e.s, **3% déclarent une incapacité permanente ou un handicap** générant une gêne au moins partielle dans leurs déplacements

Equipement chez les enseignant.e.s (n= 347)



La voiture

77% disposent d'une voiture essence ou diesel ou GPL ou hybride

65% ont le permis de conduire



Les transports en commun

26% ont un abonnement de transport en commun



Le vélo

73% disposent d'un vélo (personnel)

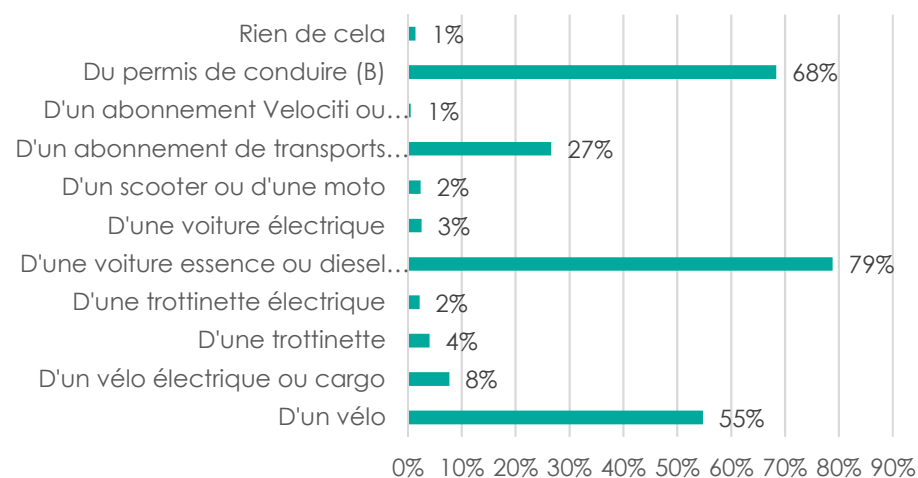
12% ont un vélo électrique



Equipements : les BIATSS disposent d'une voiture et dans une moindre mesure d'un vélo

Parmi les BIATSS, **7% déclarent une incapacité permanente ou un handicap** générant une gêne au moins partielle dans leurs déplacements

Equipement chez les BIATSS (n=544)



La voiture

79% disposent d'une voiture essence ou diesel ou GPL ou hybride

68% ont le permis de conduire



Les transports en commun

27% ont un abonnement de transport en commun



Le vélo

55% disposent d'un vélo (personnel)

8% ont un vélo électrique

Un équipement différencié selon le statut, le genre et les revenus

Le permis de conduire est uniformément réparti selon les statuts.

En revanche, les étudiant.e.s sont proportionnellement plus nombreux.euses à disposer d'un abonnement de transports en commun et moins nombreux à disposer d'un vélo, d'un vélo à assistance électrique et d'une voiture.

La logique est inversée pour les BIATSS et les enseignant.e.s/chercheur.euse.s.

Vous disposez ?	STATUT			
	BIATSS	Enseignant.e	Etudiant.e	Total général
Du permis de conduire (B)	27%	24%	27%	26%
D'un abonnement de transports en commun	11%	10%	29%	23%
D'un abonnement Velocifi ou Azalys (vélo)	0%	1%	1%	1%
D'un scooter ou d'une moto	1%	2%	1%	1%
D'un vélo	22%	27%	18%	20%
D'un vélo électrique ou cargo	3%	4%	0%	2%
D'une trottinette	2%	1%	1%	1%
D'une trottinette électrique	1%	1%	1%	1%
D'une voiture électrique	1%	2%	0%	1%
D'une voiture essence ou diesel ou GPL ou hybride	32%	28%	19%	23%
Rien de cela	1%	0%	3%	2%
Total général	100%	100%	100%	100%

Un équipement différencié selon le statut, le genre et les revenus

Les **genres** sont égaux face à la voiture et le permis de conduire.

En revanche, les femmes sont défavorisées dans l'équipement vélo et légèrement surreprésentées dans l'usage des transports en commun.

NB : Pour rappel, 1% déclare être non binaire et 1% ne souhaite pas répondre

Le **niveau de revenus** n'a pas d'impact sur le détention du permis de conduire. Pour les transports en commun, on retrouve plutôt les moins aisés et pour le vélo, les revenus moyens et élevés. Pour la voiture, la répartition est égale excepté pour les plus défavorisés.

Vous disposez	GENRE		
	Une femme	Un homme	Total général
Du permis de conduire (B)	27%	26%	26%
D'un abonnement de transports en commun	25%	18%	23%
D'un abonnement Velociti ou Azalys (vélo)	0%	1%	1%
D'un scooter ou d'une moto	0%	2%	1%
D'un vélo	19%	24%	20%
D'un vélo électrique ou cargo	1%	2%	2%
D'une trottinette	1%	1%	1%
D'une trottinette électrique	1%	1%	1%
D'une voiture électrique	1%	1%	1%
D'une voiture essence ou diesel ou GPL ou hybride	23%	23%	23%
Rien de cela	x	x	2%
Total général	100%	100%	100%



PARTIE 4

Pratiques de mobilité quotidienne



Point légende

→ **Mode principal VS Mode secondaire** : lorsque les répondant.e.s déclarent un mode principal et un mode secondaire, cela signifie que pour un même trajet, ils/elles n'utilisent que l'un ou l'autre. Par exemple, le/la répondant.e utilise principalement sa voiture pour se rendre à l'Université (mode principal) mais utilise parfois les transports en commun au lieu de sa voiture (mode secondaire).

→ **Plusieurs modes à la suite** : lorsque les répondant.e.s déclarent plusieurs modes à la suite, cela signifie que pour un même trajet, ils/elles utilisent plusieurs modes successivement. Par exemple, pour aller à l'Université depuis son domicile, le/la répondant.e peut employer la marche (mode n°1) pour se rendre à son arrêt de transport et emprunter les transports en commun (mode n°2) et finir son trajet en vélo (mode n°3).

Mobilités quotidiennes – Mode principal VS Plusieurs modes à la suite

→ Pour la population générale

81% utilisent un mode principal **tandis que...** **19%** emploient plusieurs modes à la suite



→ Pour la population des étudiant.e.s

80% utilisent un mode principal **tandis que...** **20%** emploient plusieurs modes à la suite



→ Pour la population des enseignant.e.s/chercheur.euse.s

84% utilisent un mode principal **tandis que...** **16%** emploient plusieurs modes à la suite



→ Pour la population des BIATSS

85% utilisent un mode principal **tandis que...** **15%** emploient plusieurs modes à la suite

Les transports en commun légèrement en tête dans les mobilités quotidiennes

Mode principal (n=2 681)



34% prennent les transports en commun



24% prennent la voiture essence ou diesel



22% marchent



14% prennent le vélo

Mode secondaire (n=2503)

20% prennent les transports en commun

17% prennent la voiture essence ou diesel

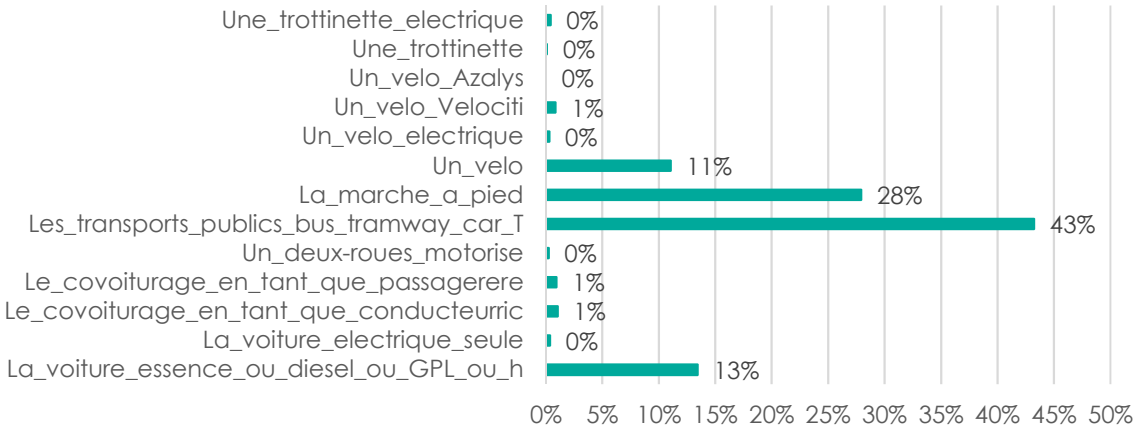
26% marchent

10% prennent le vélo



Modes principal et secondaire chez les étudiant.e.s

Mode principal chez les étudiant.e.s
(n = 1 888)



43% utilisent les TC



13% utilisent une voiture thermique

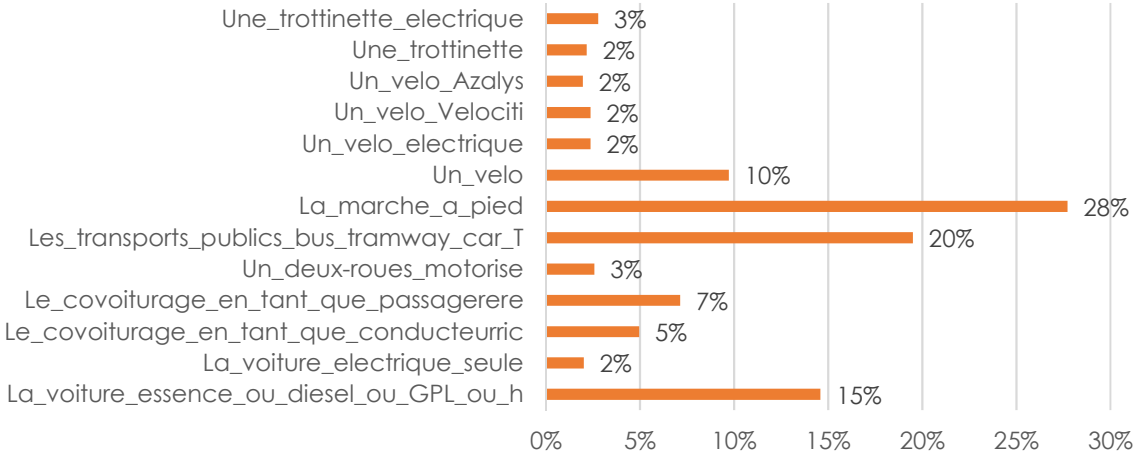


28% emploient la marche



11% prennent un vélo

Modes secondaires (n=1 973)



20% utilisent les TC en M.S



15% utilisent une voiture thermique en M.S

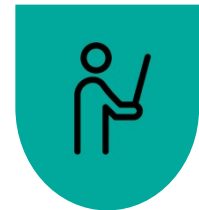


28% emploient la marche en M.S

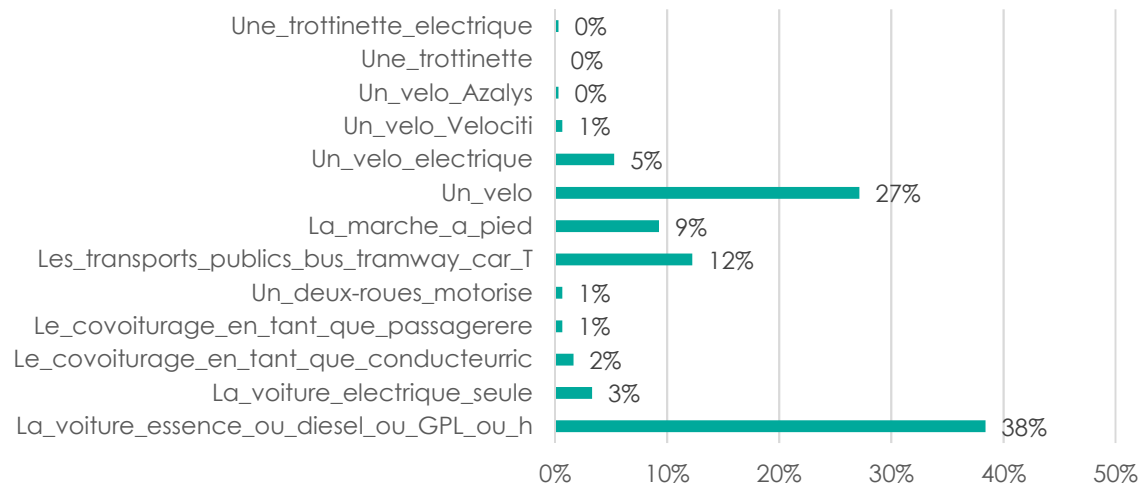


10% prennent un vélo en M.S

Modes principal et secondaire chez les enseignant.e.s



Mode principal chez les enseignant.e.s (n= 302)



12% utilisent les TC



38% utilisent une voiture thermique

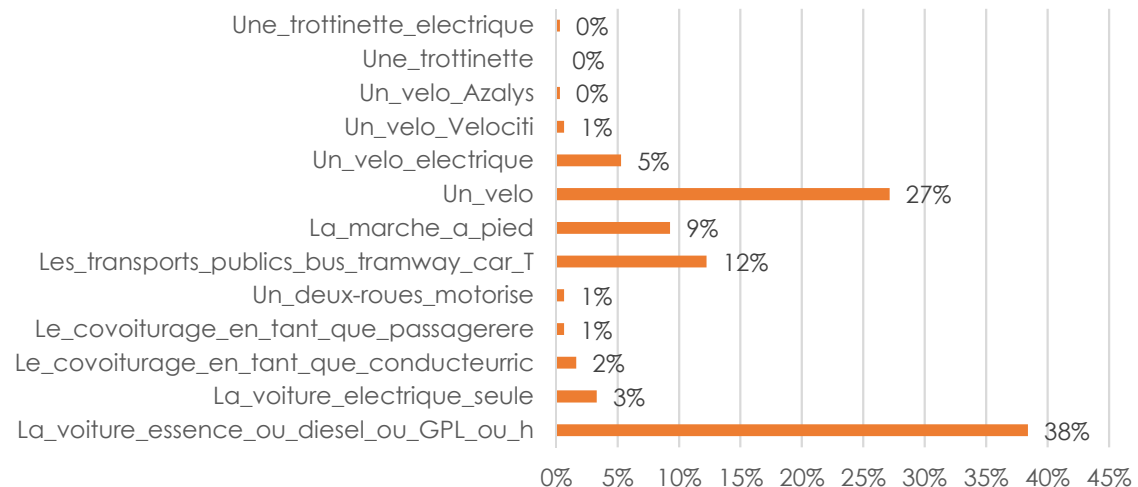


9% emploient la marche



27% prennent un vélo

Mode secondaire chez les enseignant.e.s (n=257)



22% utilisent les TC en M.S



28% utilisent une voiture thermique en M.S



17% emploient la marche en M.S

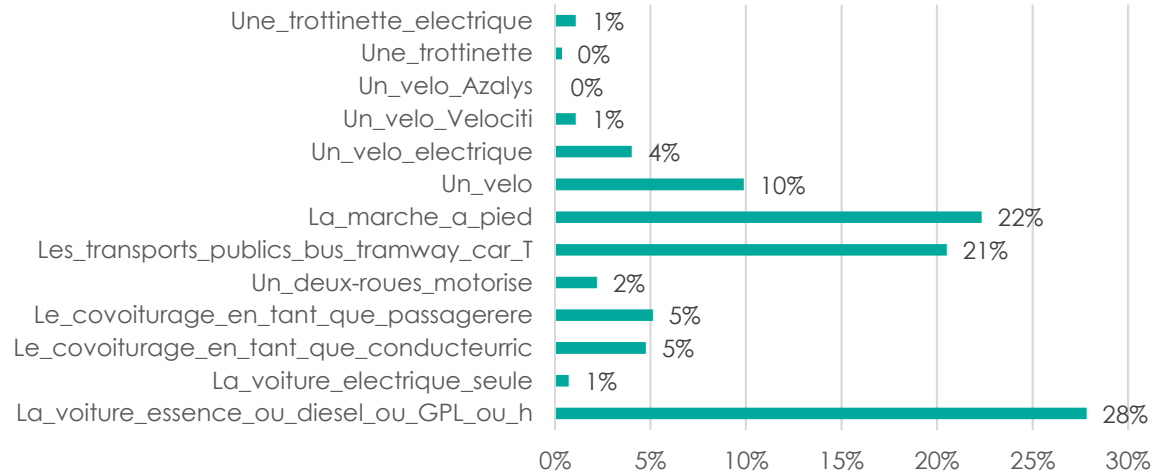


16% prennent un vélo en M.S

Modes principal et secondaire chez les BIATSS



Mode principal chez les BIATSS (n=491)



11% utilisent les TC



56% utilisent une voiture thermique

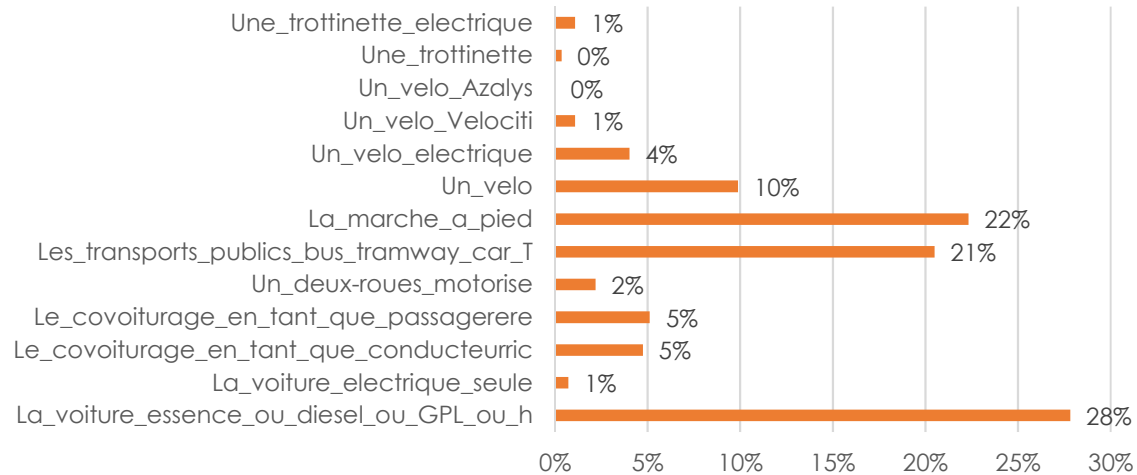


9% emploient la marche



15% prennent un vélo

Mode secondaire chez les BIATSS (n=273)



21% utilisent les TC en M.S



28% utilisent une voiture thermique en M.S



22% emploient la marche en M.S



10% prennent un vélo en M.S

Plusieurs modes à la suite pour un même trajet (n=568)

NB : plusieurs réponses étaient possibles, les 568 répondant.e.s ont indiqué au total 1578 réponses

Mode n°1

n = 629



Marche

32% la déclarent
comme 1^{er} mode



Transports en commun

30% les déclarent
comme 1^{er} mode



Voiture essence ou diesel

24% la déclarent
comme 1^{er} mode

Mode n°2

n = 559



Transports en commun

66% les déclarent
comme 2^{ème} mode



Marche

17% la déclarent
comme 2^{ème} mode



Voiture essence ou diesel

8% la déclarent comme
2^{ème} mode

Mode n°3

n = 390



Marche

42% la déclarent
comme 3^{ème} mode



Transports en commun

22% les déclarent
comme 3^{ème} mode



Vélo

8% le déclarent comme
3^{ème} mode

Lecture : Parmi les interrogé.e.s déclarant un 1^{er} mode, 32% déclarent la marche, 30% déclarent les transports en commun et 24% déclarent la voiture

Plusieurs modes à la suite pour un même trajet chez les étudiant.e.s



n = 1203

Mode n°1

n = 470



Marche

35% la déclarent comme 1^{er} mode



Transports en commun

33% les déclarent comme 1^{er} mode



Voiture essence ou diesel

21% la déclarent comme 1^{er} mode

Mode n°2

n = 430



Transports en commun

66% les déclarent comme 2^{ème} mode



Marche

18% la déclarent comme 2^{ème} mode



Voiture essence ou diesel

7% la déclarent comme 2^{ème} mode

Mode n°3

n = 303



Marche

42% la déclarent comme 3^{ème} mode



Transports en commun

20% les déclarent comme 3^{ème} mode



Voiture essence ou diesel

8% la déclarent comme 3^{ème} mode

Lecture (à effectuer en vertical) : Parmi les étudiant.e.s déclarant un 1^{er} mode, 35% déclarent la marche, 33% déclarent les transports en commun et 21% déclarent la voiture

NB : 166 personnes ont déclaré employer la marche (en mode 1), suivie des transports en commun (en mode 2) puis de nouveau de la marche (mode 3)

Plusieurs modes à la suite pour un même trajet chez les enseignant.e.s – chercheur.euse.s n = 160



Mode n°1

n = 66



Vélo

29% le déclarent
comme 1^{er} mode



Voiture essence ou diesel

23% la déclarent
comme 1^{er} mode



Transports en commun

21% les déclarent
comme 1^{er} mode

Mode n°2

n = 55



Transports en commun

64% les déclarent
comme 2^{ème} mode



Marche

16% la déclarent
comme 2^{ème} mode



Voiture essence ou diesel

11% la déclarent
comme 2^{ème} mode

Mode n°3

n = 39



Marche

44% la déclarent
comme 3^{ème} mode



Transports en commun

21% les déclarent
comme 3^{ème} mode



Vélo

18% le déclarent
comme 3^{ème} mode

Lecture : Parmi les enseignant.e.s déclarant un 1^{er} mode, 29% déclarent le vélo, 23% déclarent la voiture et 21% déclarent les transports en commun

Plusieurs modes à la suite pour un même trajet chez les BIATSS



n = 215

Mode n°1

n = 93



Voiture essence ou diesel

41% la déclarent
comme 1^{er} mode



Marche

24% la déclarent
comme 1^{er} mode



Transports en commun

16% les déclarent
comme 1^{er} mode

Mode n°2

n = 74



Transports en commun

66% les déclarent
comme 2^{ème} mode



Vélo

12% le déclarent
comme 2^{ème} mode



Voiture essence ou diesel

9% la déclarent comme
2^{ème} mode

Mode n°3

n = 48



Marche

42% la déclarent
comme 3^{ème} mode



Transports en commun

33% les déclarent
comme 3^{ème} mode



Vélo

15% le déclarent
comme 3^{ème} mode

Plus de la moitié des interrogé.e.s se rend 5 fois par semaine sur son lieu d'études ou de travail (n=3 066)

53% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **5 fois par semaine**

22% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **6 fois par semaine ou plus**

15% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **4 fois par semaine**

10% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **3 fois par semaine ou moins**

Récurrence des déplacements chez les étudiant.e.s (n=2175)



56% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **5 fois par semaine**

28% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **6 fois par semaine ou plus**

9% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **4 fois par semaine**

4% se rendent sur leur lieu d'études ou de travail **3 fois par semaine**

Récurrence des déplacements chez les enseignant.e.s (n=347)



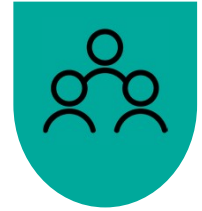
41% se rendent sur leur lieu de travail **5 fois par semaine**

27% se rendent sur leur lieu de travail **4 fois par semaine**

16% se rendent sur leur lieu de travail **3 fois par semaine**

8% se rendent sur leur lieu de travail **6 fois par semaine ou plus**

Récurrence des déplacements chez les BIATSS (n=544)



49% se rendent sur leur lieu de travail **5 fois par semaine**

29% se rendent sur leur lieu de travail **4 fois par semaine**

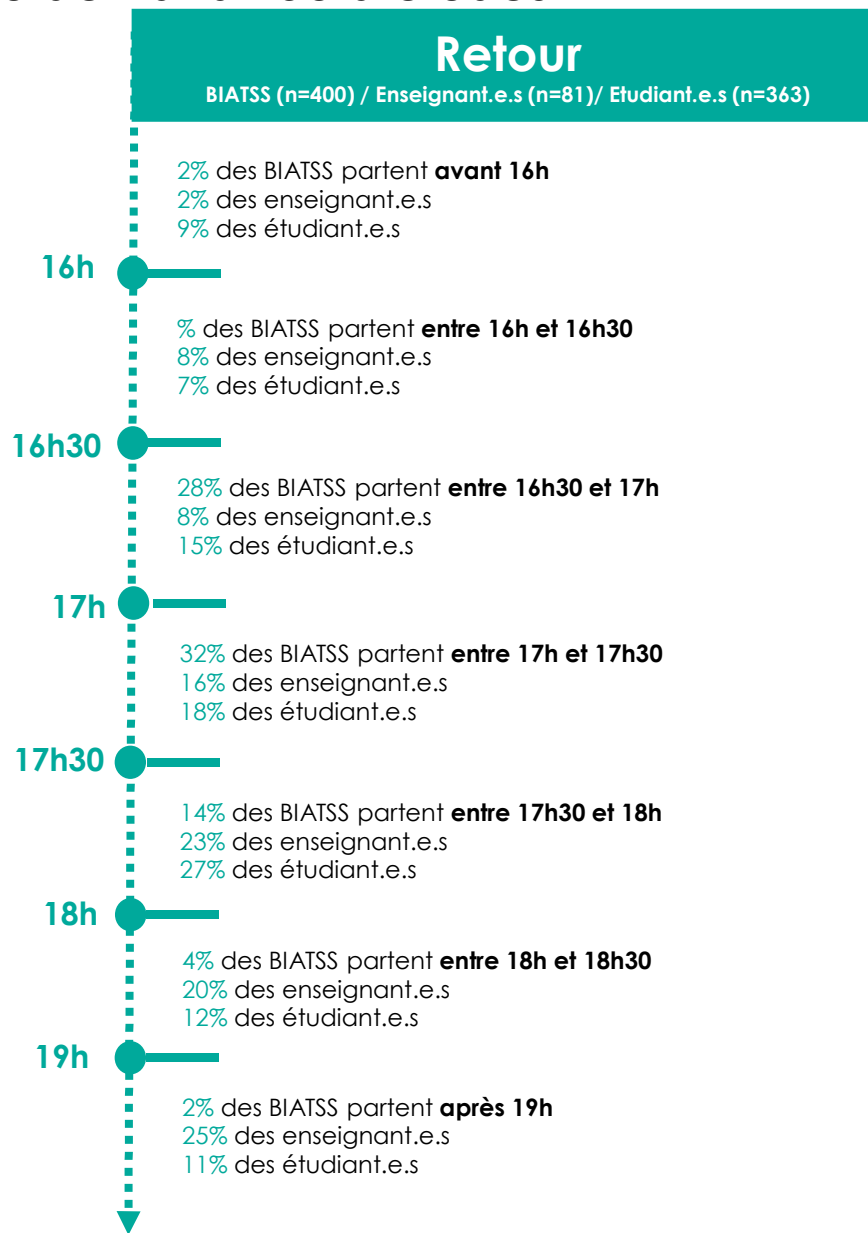
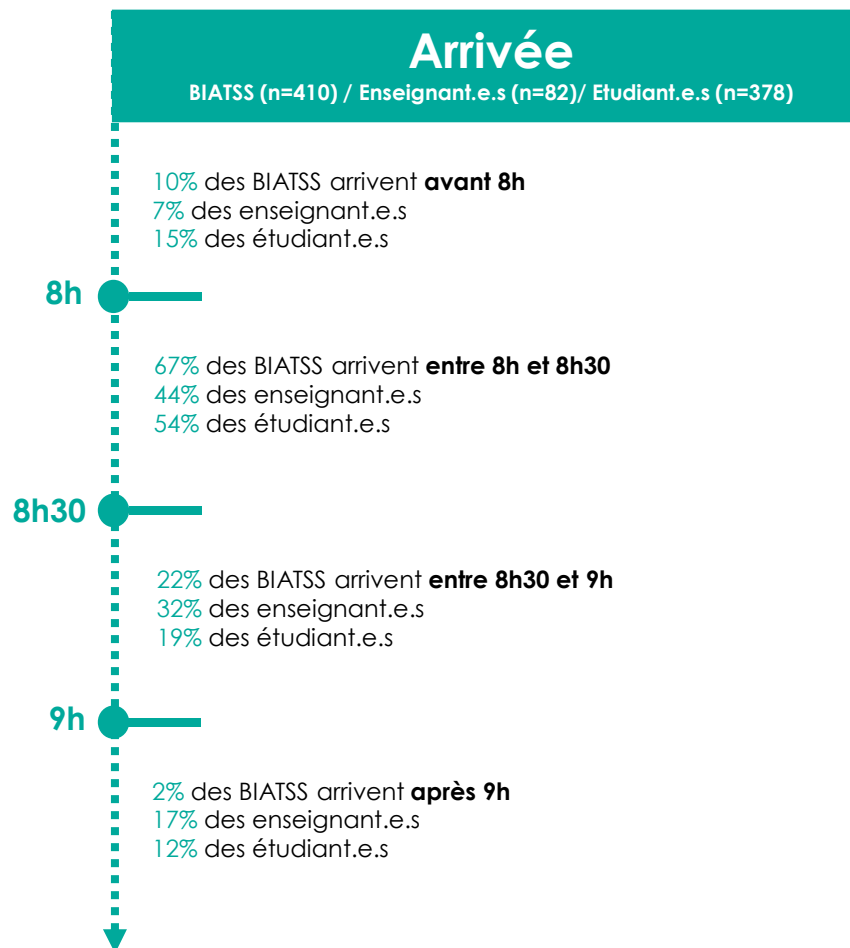
16% se rendent sur leur lieu de travail **3 fois par semaine**

5% se rendent sur leur lieu de travail **6 fois par semaine ou plus**

Horaires des déplacements vers le lieu de travail ou d'études



70% déclarent avoir des horaires très variables contre **30%** qui déclarent avoir des horaires fixes (n=3 056)



57% des usagers du campus parcourent moins de 5 km entre leur domicile et leur lieu d'études/travail ; 42% ont un trajet de moins de 20 minutes

		STATUT			
		Etudiant.e (dont doctorant.e)	Enseignant - chercheur / Enseignant.e - chercheur.e	BIATSS	Total général
DISTANCE	Moins de 1,5km	23%	5%	9%	18%
	Moins de 5km	44%	36%	26%	40%
	Moins de 8km	10%	13%	13%	11%
	Moins de 20km	14%	21%	27%	17%
	Moins de 40km	6%	8%	18%	9%
	Plus de 40km	4%	17%	7%	6%
	Total général	100%	100%	100%	100%

Lecture : Parmi les étudiant.e.s (dont doctorant.e.s), 23% habitent à moins de 1,5 km

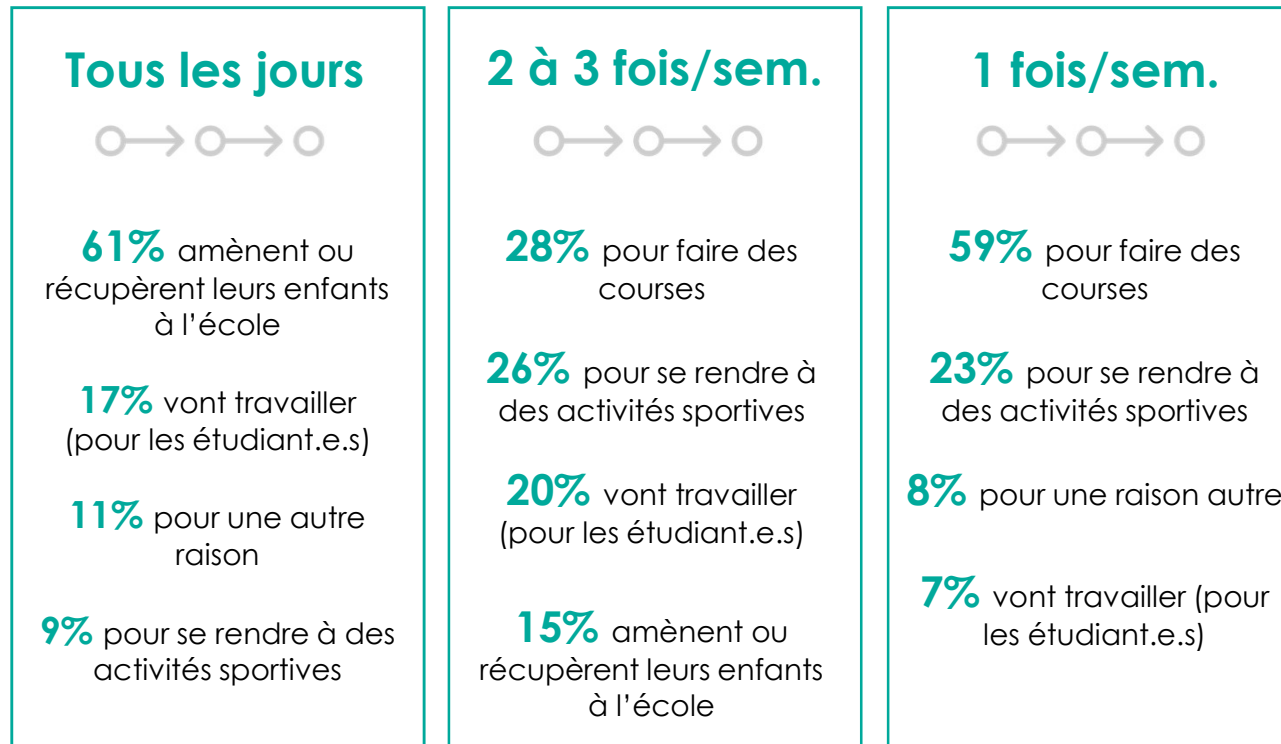


		STATUT			
		Etudiant.e (dont doctorant.e)	Enseignant - chercheur / Enseignant.e - chercheur.e	BIATSS	Total général
TEMPS DE TRAJET	Moins de 5 min	7%	2%	3%	6%
	Moins de 10 min	19%	10%	10%	16%
	Moins de 20 min	38%	37%	59%	42%
	Moins de 30 min	20%	22%	13%	19%
	Moins de 40 min	6%	10%	0%	5%
	40 min et plus	10%	20%	15%	12%
	Total général	100%	100%	100%	100%

Lecture : Parmi les étudiant.e.s (dont doctorant.e.s), 7% mettent moins de 5 min pour se rendre à l'université depuis leur domicile

Seuls 14% des répondant.e.s effectuent des étapes sur leur trajet domicile-travail ou études (n=3045)

Parmi ces 422 personnes effectuant des étapes, 32% sont des BIATSS, 16% des enseignant.e.s/chercheur.se.s et 52% sont des étudiant.e.s.



Impacts de l'âge, du genre et du statut sur le choix du mode principal

Age

- Les moins de 20 ans et les 20-24 ans sont sous-représentés dans l'usage du vélo (-10 points par rapport à leur poids dans l'échantillon général) : un constat qui peut s'expliquer par le moindre équipement en vélos des étudiant.e.s mais aussi leur domiciliation majoritairement en proximité du lieu d'études
- Une sur-représentation de la voiture apparaît à partir de 35 ans (+17 points chez les 35-49 ans, +13 points pour les 50 ans et plus) et inversement pour les plus jeunes
- Chez les plus jeunes, le mode principal est soit la marche (+7 points pour les moins de 20 ans et +10 points pour les 20-24 ans), soit les transports en commun (+8 points pour les moins de 20 ans et +12 points pour les 20-24 ans).

Genre

On observe une légère surreprésentation des femmes dans l'emploi des transports en commun et de la marche tandis qu'elles sont nettement sous-représentées dans l'usage du vélo.

NB : le genre n'a pas d'incidence sur le fait de réaliser des étapes sur le trajet domicile-travail ou études

Statut

- Les BIATSS (+24) et les enseignant.e.s (+7) sont surreprésenté.es dans l'usage de la voiture comme mode principal
- Les enseignant.e.s sont sur-représenté.e.s dans l'usage du vélo (+11)
- Les étudiant.e.s sont fortement sous-représenté.e.s dans l'usage de la voiture (-31) et nettement sur-représenté.e.s dans l'usage des TC (+19)

	AGE					GENRE		STATUT		
	Moins de 20 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50 ans et plus	Femmes	Hommes	Etudiant.e	Enseignant.e	BIATSS
GENERAL	27%	39%	9%	13%	12%	70%	28%	71%	11%	18%
Voiture essence ou diesel	11% (-16)	24% (-15)	10% (+1)	30% (+17)	25% (+13)	71% (+1)	27% (-1)	40% (-31)	18% (+7)	42% (+24)
Transports en commun	35% (+8)	51% (+12)	5% (-4)	5% (-8)	4% (-8)	75% (+5)	22% (-6)	90% (+19)	4% (-7)	6% (-12)
Vélo	17% (-10)	29% (-10)	17% (+8)	21% (+8)	16% (+4)	56% (-14)	42% (+14)	57% (-14)	22% (+11)	21% (+3)
Marche	34% (+7)	49% (+10)	6% (-3)	5% (-8)	6% (-6)	73% (+3)	24% (-4)	88% (+17)	5% (-6)	7% (-11)

Impacts des revenus et des étapes sur le choix du mode principal

Revenus

- Les moins aisés sont plus dépendants des transports en commun et de la marche
- Inversement les plus aisés sont sur-représentés dans l'usage de la voiture

Étapes sur le trajet

- Les usagers de la voiture font plus souvent des étapes sur leur trajet domicile-travail

NB : les étudiant.e.s sont proportionnellement moins nombreux.ses à faire des étapes sur leur trajet (-21 points pour les étudiant.e.s et +11 points pour les BIATSS).

Distance et mode principal

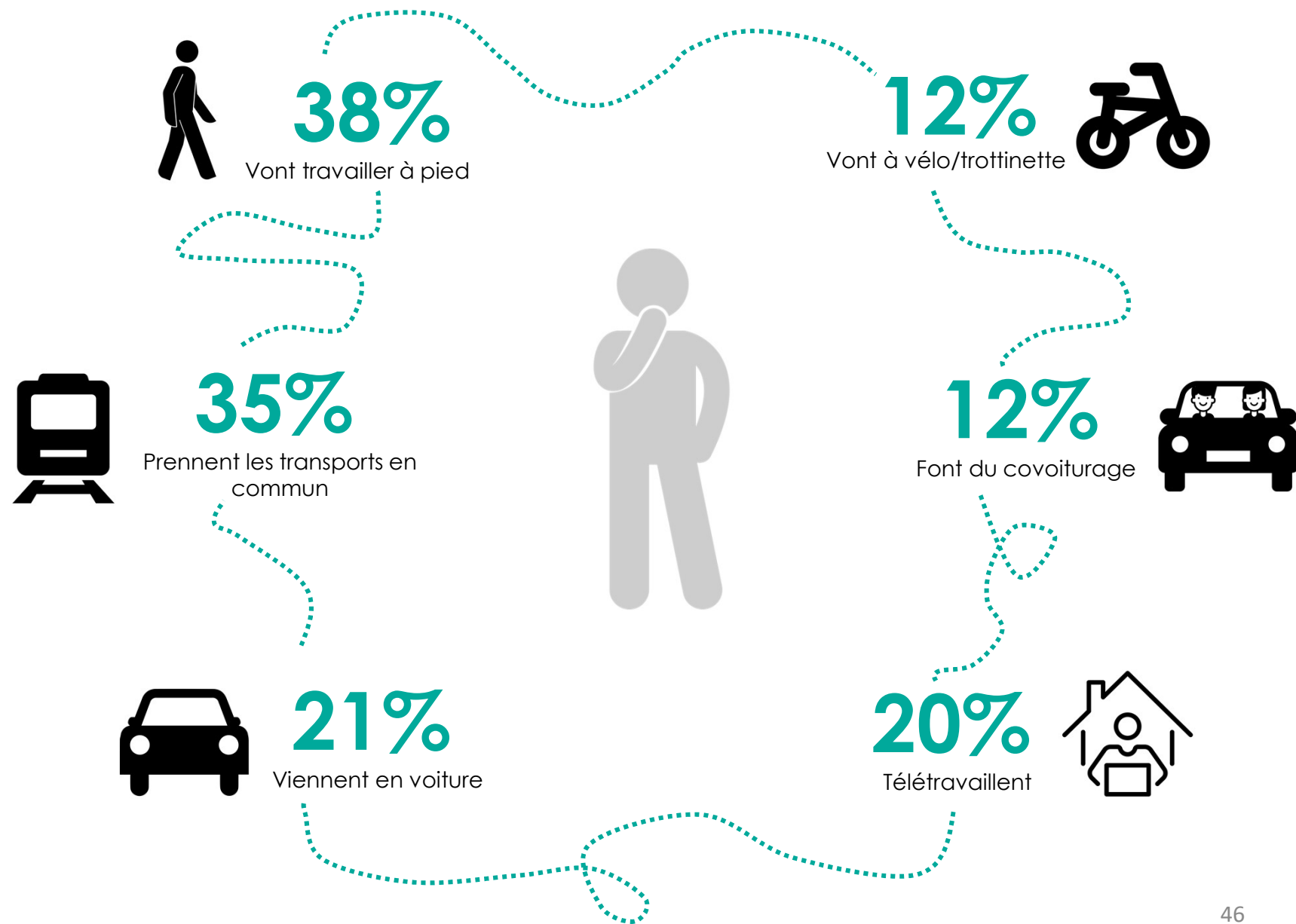
- Le principal créneau d'utilisation de la voiture est plutôt entre 8 km et 20 km (+14 points) et entre 20 et 40 km (-3 points néanmoins).
- **La voiture thermique est néanmoins utilisée dans 19% des trajets de moins de 5 km et 14% des trajets de moins de 8 km.**
- Le principal créneau d'utilisation des transports en commun est de moins de 8 km (83%) et notamment moins de 5 km (68%).
- 83% des cyclistes parcourent moins de 5 km et 11% entre 5 et 8 km
- 35% des marcheurs se déplacent sur une distance de 1,5 à 5 km

Par ailleurs il est à noter que :

- Le fait de **se déplacer vers d'autres sites dans la journée n'a pas d'impact direct sur le choix du mode principal**
- La **récence des déplacements vers le lieu d'études ou de travail n'a pas d'incidence sur le choix du mode principal**

	REVENUS								ETAPES SUR LE TRAJET	
	Moins de 500€	500 à moins de 1 000€	1 000 à moins de 1 500€	1 500 à moins de 2 000€	2 000 à moins de 3 000€	3 000 à moins de 4 000€	4 000 à moins de 6 000€	6 000€ et plus	Oui	Non
GENERAL	35%	12%	7%	9%	11%	11%	11%	4%	14%	86%
Voiture essence ou diesel	11% (-24)	5% (-7)	6% (-1)	12% (+3)	13% (+2)	18% (+7)	17% (+6)	5% (+1)	20% (+6)	80% (-6)
Transports en commun	42% (+7)	16% (+4)	6% (-1)	5% (-4)	6% (-5)	5% (-6)	4% (-7)	2% (-2)	12% (-2)	88% (+2)
Vélo	23% (-12)	7% (-5)	6% (-1)	9% (-)	10% (-1)	15% (+4)	13% (+2)	6% (+2)	9% (-5)	91% (+5)
Marche	47% (+12)	14% (+2)	6% (-1)	5% (-4)	6% (-5)	4% (-7)	14% (+3)	2% (-2)	6% (-8)	93% (+7)

Lorsqu'ils/elles ne peuvent pas utiliser leur moyen habituel, les répondant.e.s... (n=3066)



Lorsqu'ils/elles ne peuvent pas utiliser leur moyen habituel, les répondant.e.s... (n=3066)

Genre

Lorsque les interrogé.e.s ne peuvent employer leur moyen habituel de locomotion, les femmes sont plus nombreuses à faire du covoiturage, du télétravail et à marcher tandis que les hommes mentionnent davantage le vélo et la voiture.

NB : Pour rappel, 1% déclarent être non binaires et 1% ne souhaitent pas répondre

Age

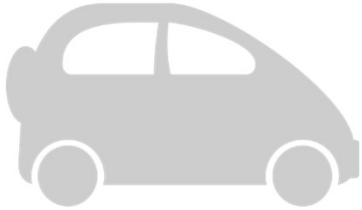
Les moins de 20 ans, comme les 20-24 ans, viennent à pied et ne pratiquent ni le télétravail ni le covoiturage. Les 25-34 ans se répartissent de façon assez homogène entre l'usage des transports en commun, la pratique du télétravail, l'emploi de la marche et celui de la voiture, tout comme les 35-49 ans. Les 50 ans et plus suivent des comportements similaires aux deux tranches d'âge citées précédemment bien que l'on note un usage moindre de la marche.

Revenus

Le niveau de revenus n'a pas d'incidence particulière sur le choix du moyen de déplacement lorsque celui-ci doit être changé pour une quelconque raison.

		GENRE	
		Une femme	Un homme
ALTERNATIVE CHOISIE	J'appelle un taxi	78%	19%
	Je fais du covoiturage	78%	22%
	Je prends les transports en commun	71%	29%
	Je télétravaille	74%	26%
	Je vais travailler à pied	73%	27%
	Je vais travailler à vélo ou en trottinette	64%	36%
	Je viens en voiture	68%	32%
	Total général	72%	28%

Rapport à la voiture : une majorité d'automobilistes récurrents ou ponctuels disposés au changement (n=3039)



51%

ne possèdent pas de voiture/ne viennent pas en voiture

28%

Sont conscient(e)s des problèmes associés à la voiture et l'utilisent le moins souvent possible

11%

Utilisent habituellement leur voiture et ne souhaitent pas changer

10%

Utilisent habituellement leur voiture mais souhaiteraient changer et ne savent pas comment faire ou ne peuvent pas le faire








Partie 5

Venir à vélo

Venir à vélo du point de vue des cyclistes

Stationnement (n = 428)

-  **33%** à des arceaux non abrités
-  **17%** dans un local sécurisé
-  **15%** à des arceaux abrités
-  **12%** à des pince-roues
-  **10%** à des pince-roues abrités
- ?** **13%** où ils peuvent

Améliorations prioritaires (n = 955)

- 1 Stationnement sur site sécurisé → **27%**
 - 2 Un itinéraire plus sécurisé → **24%**
 - 3 Un stationnement sur site abrité → **20%**
 - 4 Une circulation apaisée aux alentours → **20%**
 - 5 Un itinéraire mieux entretenu → **20%**
 - 6 Une aide pour entretenir le vélo → **15%**
- Rien, car tout est parfait → **21%**

Pourquoi ne pas venir à vélo, du point de vue des automobilistes (n = 693)

72% distance domicile / site trop importante

33% itinéraire pas assez sécurisé

26% crainte d'arriver essoufflé.e ou en sueur

25% non équipé.e.s ou vélo pas en assez bon état

24% contraintes familiales (dépôt des enfants, courses,...) – *principalement pour les 35-49 ans*



Venir à vélo, selon le statut, les sites, le genre, la distance et les horaires

Cyclistes

Rapport au vélo par statut

Les enseignant.e.s / chercheur.euse.s manifestent un besoin de se doucher pour utiliser le vélo tandis que les étudiant.e.s sont plutôt satisfait.e.s des conditions d'usage du vélo. Les BIATSS et les enseignant.e.s/chercheur.euse.s sont plus demandeur.euse.s d'itinéraires sécurisés tandis que les BIATSS veulent davantage que la moyenne un stationnement sur site abrité.

Besoins exprimés par sites

La demande d'itinéraires mieux entretenus est particulièrement présente pour les sites des Deux Lions et Plat d'Etain mais ne concerne pas l'IUT de Tours.

Celle d'itinéraires plus sécurisés concerne en revanche l'IUT de Tours mais également Grandmont et les Deux Lions.

Les stationnements vélo abrités sont fortement attendus pour le site de Plat d'Etain tandis que des stationnements sécurisés sont plutôt mentionnés pour les Tanneurs, l'IUT de Tours et Tonnellé.

Une circulation apaisée est souhaitée autour de l'IUT de Tours et du site de Grandmont.

Besoins exprimés par genre

Une légère différence peut être observée entre les hommes et les femmes sur les conditions d'amélioration vélo : les hommes manifestent davantage le besoin de se doucher tandis que les femmes, celui d'itinéraires plus sécurisés.

Non cyclistes

Selon le genre

Chez les hommes, l'appréhension de ne pas pouvoir se doucher est légèrement supérieure à celle des femmes (+12 points). Les femmes évoquent un peu plus les contraintes familiales (+5 points) par rapport à l'échantillon général. Le manque d'équipements est aussi davantage mentionné par les femmes (+7 points) tout comme la crainte du vélo (+16 points). Pour rappel, l'échantillon général est composé de 70% de femmes et 30% d'hommes et les calculs sont effectués au sein de l'échantillon des non-utilisateurs du vélo.

Besoins exprimés par sites

Les itinéraires insuffisamment sécurisés sont davantage mentionnés par les non cyclistes pour les sites Tanneurs, Deux Lions et Grandmont.

Distances et horaires

Le croisement distance/non usage du vélo ne permet pas d'identifier de différence par rapport à l'échantillon général, à l'exception notable que 23% des non cyclistes qui habitent à moins de 5 km de leur site d'études ou de travail considèrent que la distance est trop importante pour faire du vélo (et 12% qui habitent à moins de 1,5 km).

Les horaires de départ et d'arrivée n'ont pas d'impact particulier sur l'usage ou non du vélo.





Partie 6

Venir en transports en commun

Venir en transports en commun du point de vue des habitué.e.s

Modes et réseaux utilisés (n=1422)

- 74% Bus Filbleu
- 53% Tram Filbleu
- 27% TER / train
- 7% cars réseau REMI
- 1% Bus Azalys
- 1% autre

Améliorations prioritaires (n= 1414)

- 1 Plus de passage de bus/tramway/train → 53%
- 2 Une tarification plus intéressante → 45%
- 3 Moins de retard sur la/les ligne(s) → 35%
- 4 Moins de correspondances/un trajet plus direct → 20%
- 5 Un arrêt plus proche de ma destination → 11%
- 6 Un meilleur confort de trajet → 11%

NB : les étudiant.e.s qui recourent aux TC en mode principal sont 47% à souhaiter une tarification plus intéressante

Pourquoi ne pas venir en transports en commun, du point de vue des automobilistes (n = 677)

64% temps de trajet trop long

31% horaires non adaptés

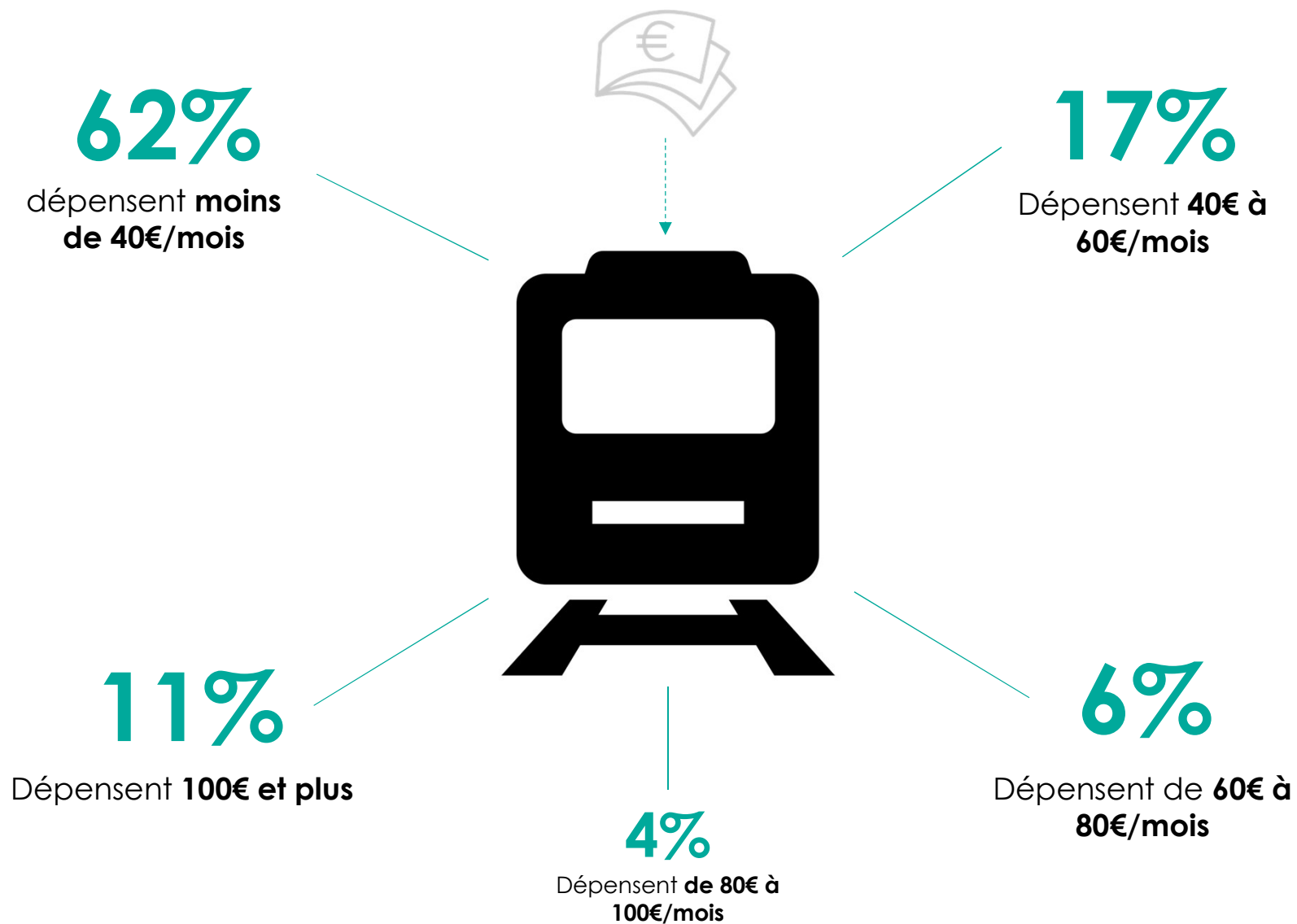
33% fréquence de passage trop faible

26% arrêt de bus ou gare trop éloigné.e du domicile

NB : les étudiant.e.s automobilistes sont 10% à considérer que les TC sont trop coûteux



Budget transport des habitué.e.s (n=1398)



Besoins exprimés sur les transports en commun par sites, statut, genre, distance, âge et horaires

Pour les habitué.e.s

Une demande d'amélioration de la ponctualité est plus importante sur les sites Tonnellé et IUT de Tours.

L'ensemble des statuts expriment les mêmes besoins que selon l'approche par site.

Pour les non habitué.e.s

Les femmes sont plus nombreuses à ne pas prendre les transports en commun en raison de contraintes familiales (+7 points).

Les interrogé.e.s habitant à plus de 40 km mentionnent certes les raisons habituelles (temps de trajet trop long,...) mais également un problème d'horaires et d'arrêts de bus / gares trop éloignés de leur domicile.

L'âge n'a pas d'impact particulier sur le fait de ne pas utiliser les transports en commun, ni les horaires de départ et d'arrivée.

Le tableau ci-contre croise les raisons de non-utilisation des transports en commun et les sites principaux, du point de vue des personnes qui n'utilisent pas ce mode.

	SITE PRINCIPAL					
	Tanneurs	Deux-Lions	Grandmont	Tonnellé	Plat d'Etain	IUT de Tours
<i>Fréquence de passage trop faible</i>	13%	14%	15%	13%	11%	10%
<i>Horaires non-adaptés</i>	19%	11%	11%	11%	9%	12%
<i>Le temps de trajet est trop long</i>	21%	26%	25%	30%	29%	28%
<i>Manque de flexibilité dans les horaires</i>	9%	9%	9%	7%	6%	12%
<i>Trop de correspondances</i>	2%	6%	7%	11%	10%	6%
<i>Un arrêt de bus ou une gare trop éloigné.e de votre domicile</i>	12%	13%	8%	9%	6%	17%
<i>Vous avez des contraintes familiales</i>	7%	6%	7%	8%	18%	6%
<i>Ensemble des autres raisons</i>	17%	15%	18%	11%	11%	9%
<i>Total général</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%



Partie 7

Venir en voiture

Raisons de l'usage de la voiture (n=690)

72% disent que **c'est plus rapide**

69% disent qu'ils peuvent **mieux gérer leur temps**

59% disent que **c'est pratique**

NB : Les raisons d'usage de la voiture sont les mêmes quel que soit le site de travail ou d'études

Par ailleurs le site d'études ou de travail n'a pas d'incidence particulière sur le choix de la voiture comme mode principal



Un budget mensuel voiture probablement sous-estimé par 2 automobiliste sur 3 (n=601)



Le coût complet d'usage d'une voiture inclut l'achat (y compris à crédit) ou la location, l'entretien, le carburant et les lubrifiants, l'assurance, et des services divers. La majorité des automobilistes ne considèrent qu'une partie de ces différents volets (carburant, assurance, un peu d'entretien) dans leur budget. Selon l'écocalculateur de l'ADEME et ses partenaires, le coût annuel réel de la voiture correspond au calcul : distance domicile-travail ou études x 200. La distance moyenne déclarée par les automobilistes en mode principal de cette enquête étant de 18 km, le budget moyen complet est de l'ordre de 300 € par mois...
<https://expertises.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ecocalculator.pdf>

Zoom sur le stationnement voiture : 7 personnes sur 10 se garent sur un parking de l'université et trouvent une place en moins de 5 min (n = 685)



70% se garent sur le parking de l'université

12% où ils/elles peuvent



Parmi eux (n=83) :

- 2% de BIATSS
- 2% d'enseignant.e.s
- 95% d'étudiant.e.s



Moins d'1 minute -> 55%

Moins de 5 minutes -> 21%

Plus de 5 minutes -> 16%

Il m'arrive de renoncer -> 8%

...pourtant 41%

des automobilistes ne sont pas satisfait.e.s des conditions de stationnement

80%

Pas de parking de l'université/pas assez de place

25%

Places trop éloignées des bâtiments

23%

Insécurité, vol, dégradation

19%

Autre

Difficultés liées au stationnement voiture selon les sites

Le stationnement est un véritable sujet pour le site de Tonnellé qui recense le plus de difficultés. Le site des Tanneurs rencontre également ces problèmes mais dans une moindre mesure.

		SITE PRINCIPAL					
		Tanneurs	Deux-Lions	Grandmont	Tonnellé	Plat d'Etain	IUT de Tours
LIEU DE STATIONNEMENT	Où vous pouvez	15%	15%	13%	19%	0%	9%
	Sur la voie publique à proximité de l'université	4%	4%	6%	16%	0%	6%
	Sur le parking de l'université	60%	72%	75%	49%	94%	81%
	Sur un autre parking public ou privé, hors université	18%	6%	4%	13%	6%	4%
	Autre	3%	2%	1%	3%	0%	0%
	Total général	100%	100%	100%	100%	100%	100%

L'insatisfaction relative au stationnement voiture concerne principalement les sites des Deux Lions et de Tonnellé.

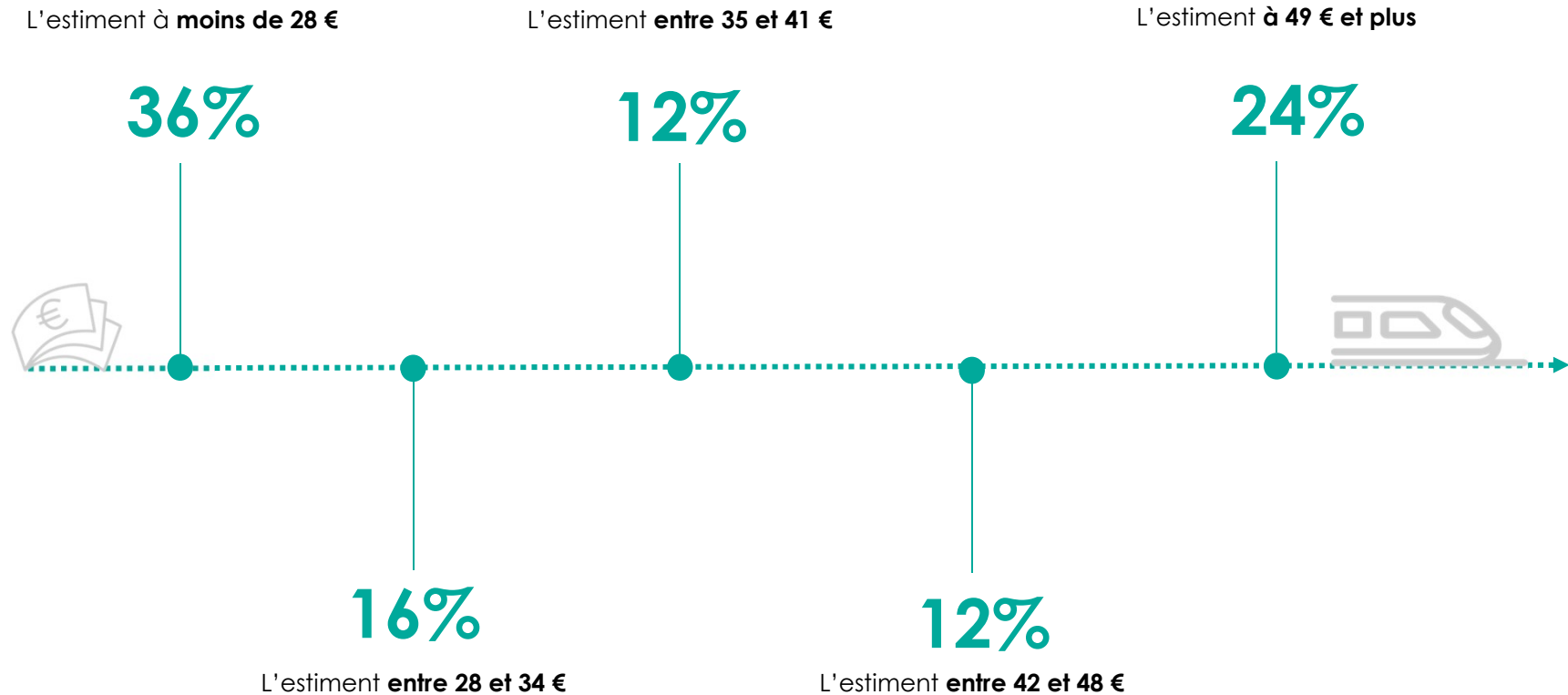
		SITE PRINCIPAL					
		Tanneurs	Deux-Lions	Grandmont	Tonnellé	Plat d'Etain	IUT de Tours
SATISFACTION STATIONNEMENT VOITURE	Oui	63%	46%	72%	46%	67%	64%
	Non	37%	54%	28%	54%	33%	36%

Pour les sites Tanneurs, Deux Lions, Tonnellé et Grandmont, la principale insatisfaction porte sur le manque de places de stationnement sur les parkings de l'université.

Par ailleurs, une problématique spécifique autour de l'insécurité, du vol et de dégradations est à relever pour les sites de Plat d'Etain et l'IUT de Tours.

		SITE PRINCIPAL					
		Tanneurs	Deux-Lions	Grandmont	Tonnellé	Plat d'Etain	IUT de Tours
RAISONS INSATISFACTION STATIONNEMENT VOITURE	Insécurité, vol, dégradation	19%	13%	18%	7%	61%	75%
	Pas de parking de l'université / pas assez de place	53%	65%	53%	67%	0%	0%
	Places trop éloignées des bâtiments	15%	13%	15%	21%	22%	13%
	Autre	13%	9%	13%	5%	17%	13%
	Total général	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Les automobilistes ont plutôt une bonne connaissance du montant de l'abonnement mensuel aux transports en commun (n=566)



Pour Tours

Pass étudiant annuel – 230€/an soit moins de 20€/mois (jusqu'à 25 ans révolus)
 Pass 19-25 ans – 23€/mois
 Pass 26-64 ans – 45€/mois
 Pass + de 65 ans – 29€/mois
 Pass QF 550 – 19,90€/mois
 Pass QF 350 – 9,90€/mois

Pour Blois

Moins de 26 ans – 18,60€/mois
 26-69 ans – 30€/mois

Pour le réseau REMI

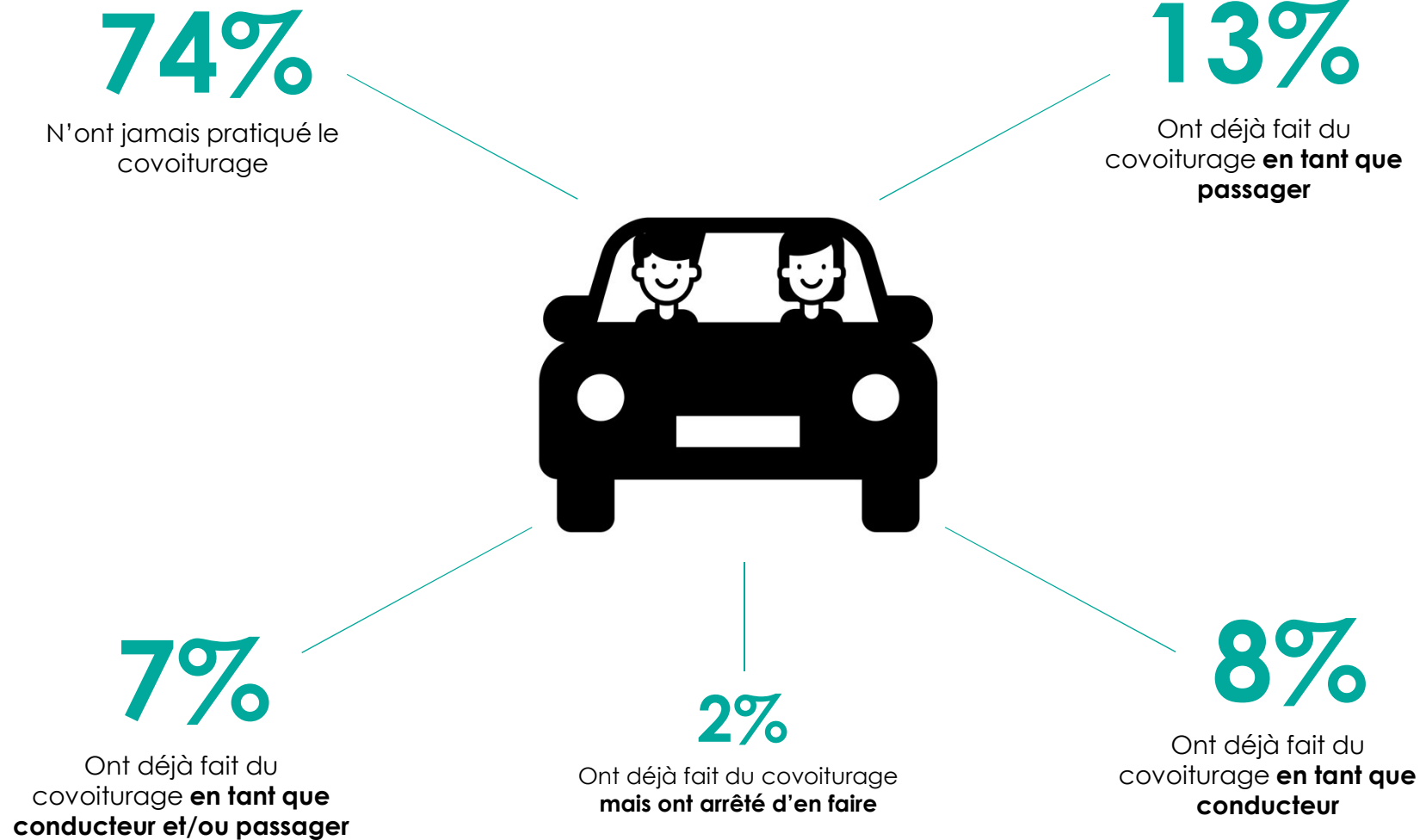
Pour les moins de 26 ans :
 → Carte Rémi Liberté Jeune : moins de 2€ le voyage ; 20€/an
Pour les plus de 26 ans :
 → Carte Rémi Liberté : 30€/an, 33% de réduction la semaine et 50% de réduction les WE et jours fériés



PARTIE 8

Pratiques de covoiturage

3 personnes sur 4 n'ont jamais pratiqué le covoiturage (n=3 066)



NB : 35 personnes ont le covoiturage pour mode principal en tant que conducteur.trice (1% de l'échantillon total) et 25 personnes en tant que passager.ère (0,8%)
En mode secondaire, 120 personnes (4%) pratiquent comme conducteur.trice ; 164 comme passager.ère (5%)

Le covoiturage, une pratique plutôt ponctuelle (n=771)

33%

Pour rendre service

31%

Grève des transports publics



23%

C'est une habitude

12%

Veille/lendemain de week-end ou de vacances

19%

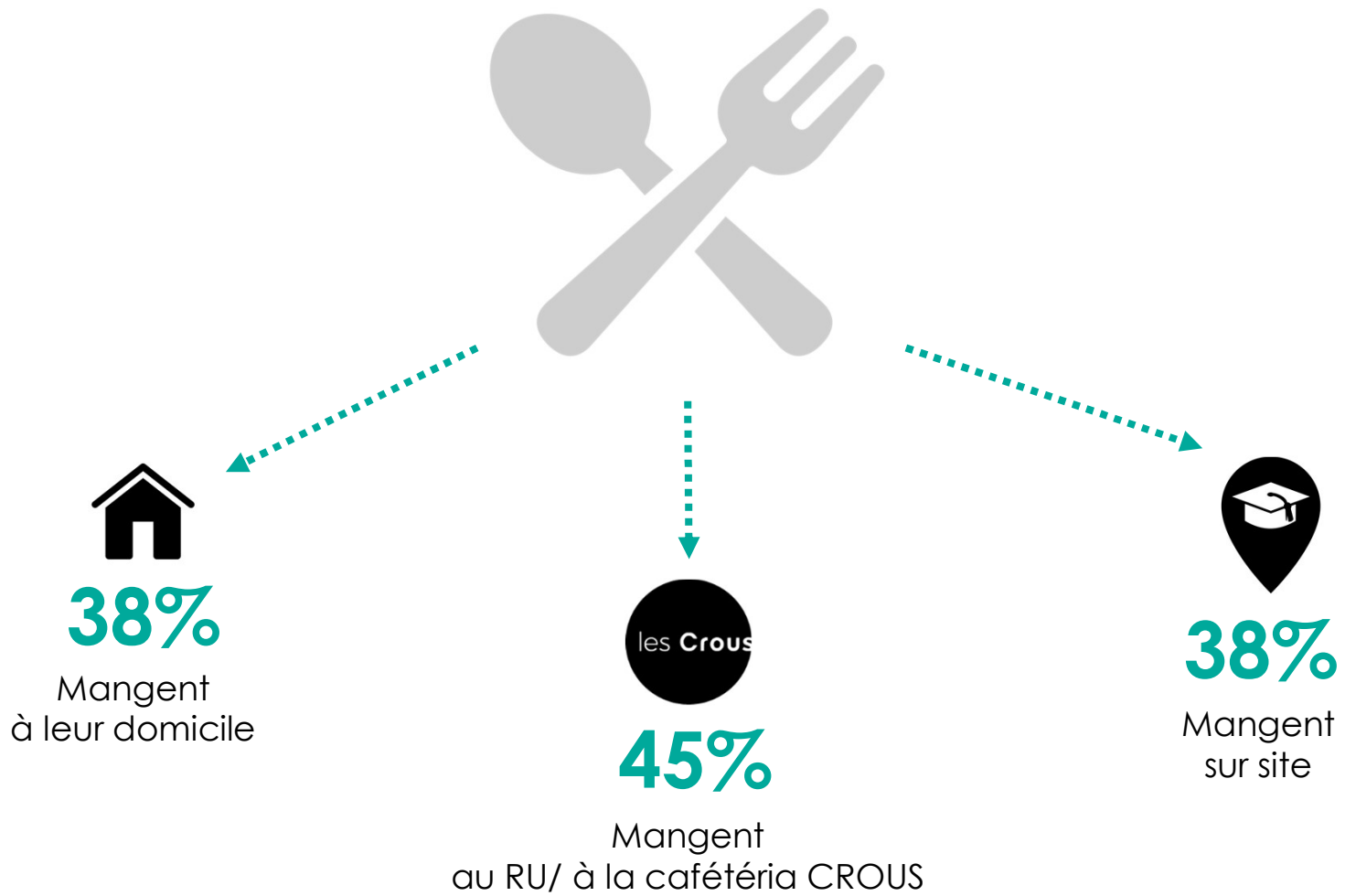
Déplacement entre plusieurs sites de travail ou d'études



Partie 9

Pause méridienne et déplacements

8 personnes sur 10 mangent sur place le midi (n=3063)



Lieu de restauration selon le statut



Chez les étudiant.e.s (n = 2 173)



47%

Mangent à leur domicile



58%

Mangent au RU/ à la cafétéria CROUS



24%

Mangent sur site

NB : Plusieurs réponses possibles – Nombre total de réponses : 3 431



Chez les enseignant.e.s/chercheur.euse.s (n= 307)



21%

Mangent à leur domicile



13%

Mangent au RU/ à la cafétéria CROUS



61%

Mangent sur site

NB : Plusieurs réponses possibles – Nombre total de réponses : 347



Chez les BIATSS (n=543)



10%

Mangent à leur domicile



12%

Mangent
au RU/ à la cafétéria CROUS



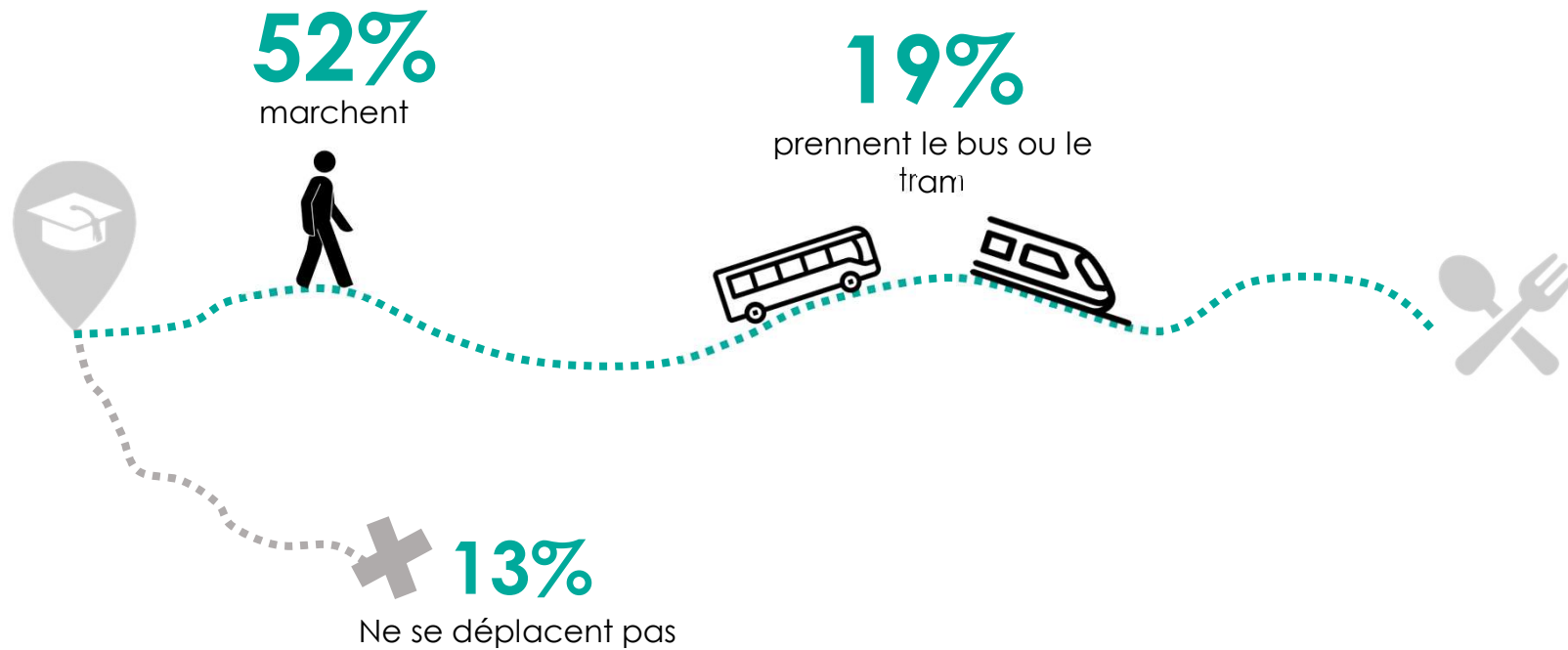
79%

Mangent sur site

A noter : 16% des BIATSS achètent leur repas à l'extérieur et reviennent le manger sur site

NB : Plusieurs réponses possibles – Nombre total de réponses : 543

Lorsqu'ils se déplacent à midi, les membres de la communauté universitaire le font surtout en mode « doux » (n=1657)



Le reste de l'effectif se répartit ainsi : 6% empruntent leur voiture essence personnelle, 6% leur vélo personnel, 1% leur vélo électrique personnel et 1% Vélociti

Déplacements sur la pause déjeuner selon le statut



Chez les étudiant.e.s (n = 1 252)



51%

marchent



25%

Prennent le bus



12%

Ne se déplacent pas



Chez les enseignant.e.s (n=169)



55%

marchent



8%

Prennent le vélo



23%

Ne se déplacent pas

7% prennent leur voiture personnelle essence ou diesel



Chez les BIATSS (n=236)



53%

marchent



13%

Prennent leur voiture essence ou diesel



16%

Ne se déplacent pas

11% prennent leur vélo et seulement 2% prennent le bus ou tram



Partie 10

Déplacements entre sites et déplacements professionnels

Déplacement sur d'autres sites universitaires (n=3 066)

55% se déplacent sur d'autres sites

Tandis que...

Ne sont pas amenés à se déplacer sur d'autres sites **45%**

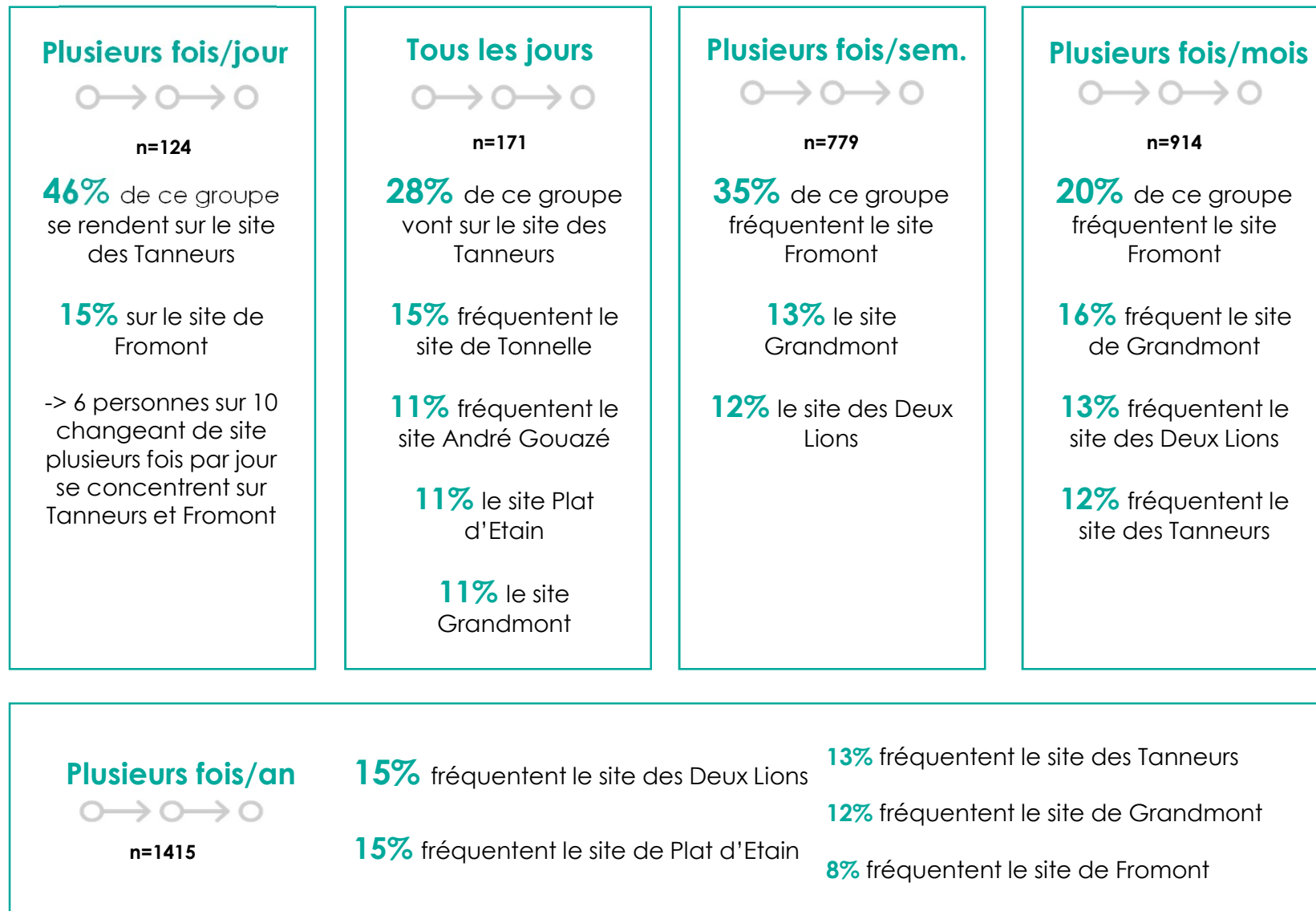


Point légende

→ Les **déplacements vers d'autres sites** concernent les déplacements dont le point d'arrivée est l'un des sites de l'université mais dont le point de départ n'est pas précisé (domicile, autre site de l'université,...) ; il peut donc s'agir de déplacements inter-sites dans la journée ou d'un déplacement domicile – site alternatif au site principal

→ Les **déplacements professionnels** concernent les déplacements effectués par les seul.e.s enseignant.e.s – chercheur.euse.s dans le cadre de leur activité professionnelle

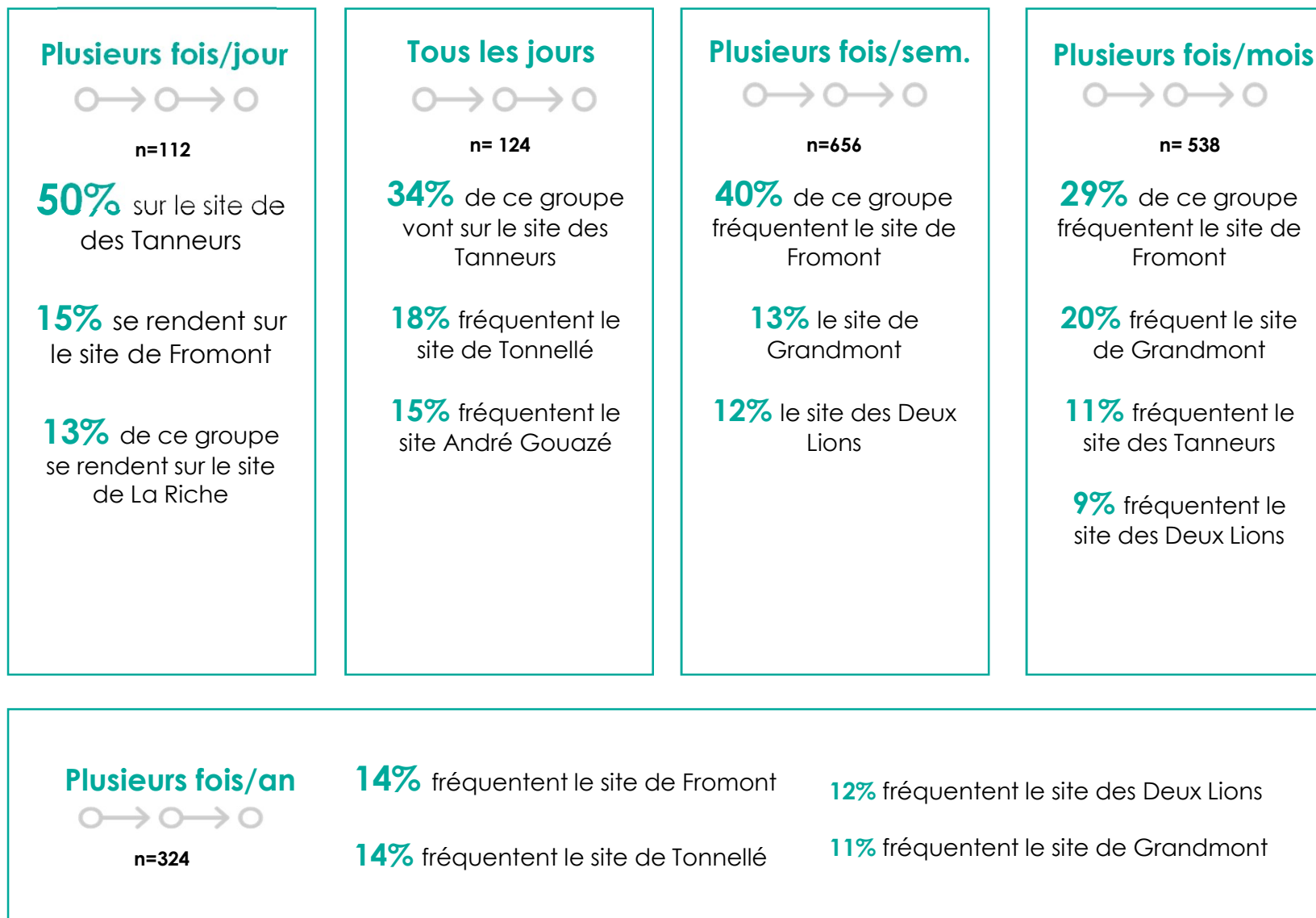
Fréquence des déplacements vers d'autres sites pour toute la population universitaire



NB : plusieurs réponses possibles – total des réponses = 3 403



Fréquence des déplacements vers d'autres sites pour la population des étudiant.e.s (n = 1 754)



NB : plusieurs réponses possibles – total des réponses = 1 754



Fréquence des déplacements vers d'autres sites pour la population des enseignant.e.s/chercheur.euse.s

Plusieurs fois/jour



n=7

Sont mentionnés les sites des Deux Lions, Fromont, Grandmont et Tonnellé

Tous les jours



n=19

Les résultats se répartissent de façon assez homogène entre les sites de :
Blois Chocolaterie, Deux Lions, Grandmont, IUT Tours, Néricault Destouches, Plat d'Etain, Tanneurs et Tonnellé

Plusieurs fois/sem.



n=88

16% de ce groupe fréquentent le site de Grandmont

15% le site des Deux Lions

13% le site de Tonnellé

Plusieurs fois/mois



n=143

19% de ce groupe fréquentent le site des Deux Lions

17% fréquentent le site de Plat d'Etain

13% fréquentent le site de Fromont

11% fréquentent le site des Tanneurs

Plusieurs fois/an

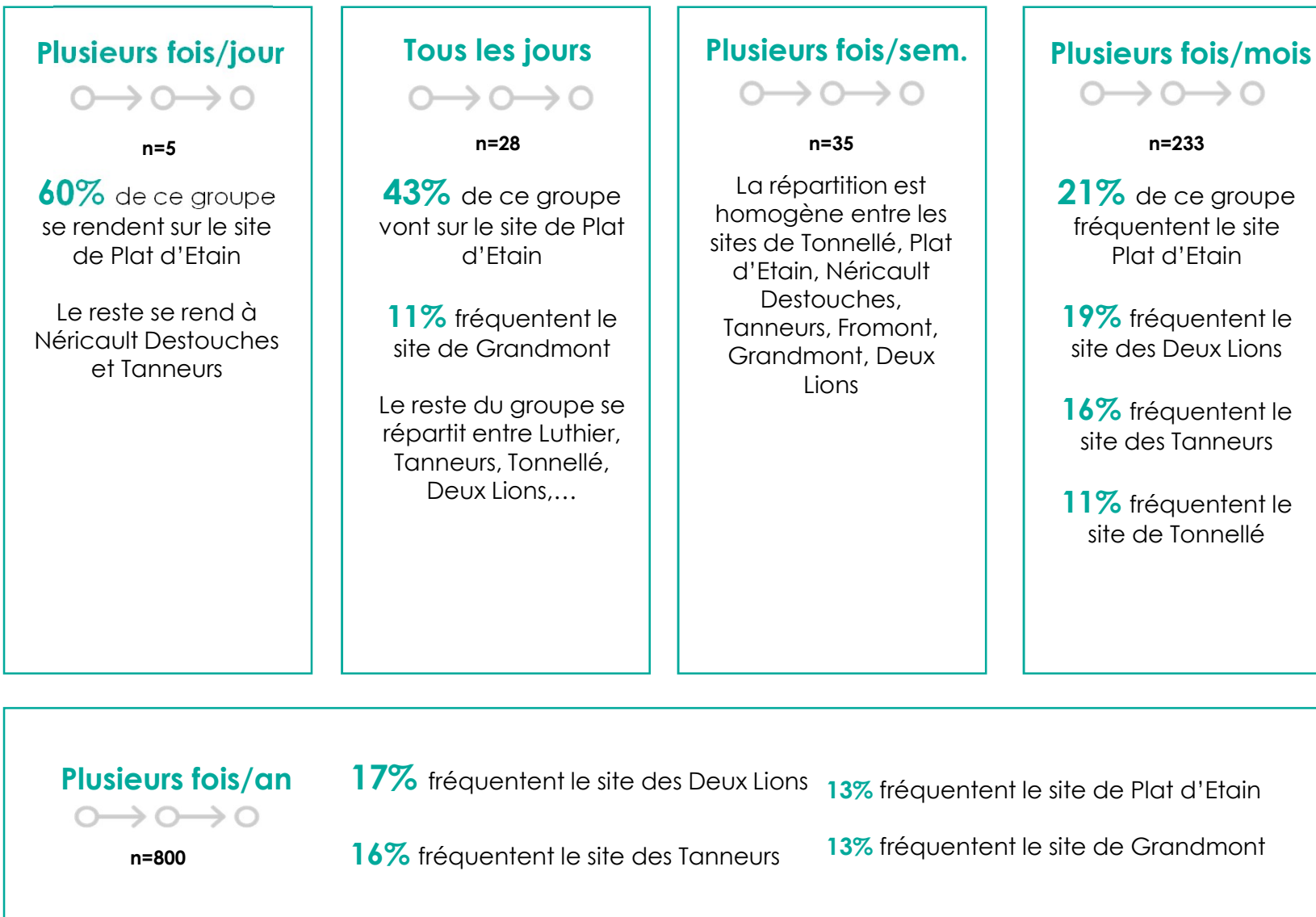


n=291

25% fréquentent le site de Plat d'Etain **10%** fréquentent le site de Grandmont

14% fréquentent le site de Deux Lions **9%** fréquentent le site des Tanneurs

Fréquence des déplacements vers d'autres sites pour la population des BIATSS



NB : plusieurs réponses possibles – total des réponses = 1 101

Modes utilisés pour les déplacements vers d'autres sites



Bus/Tram

n=906

22% d'entre eux se rendent sur le site des **Deux Lions**

22% se rendent sur le site de **Grandmont**

18% se rendent sur le site des **Tanneurs**



Marche

n=783

42% d'entre eux se rendent sur le site de **Fromont**

13% se rendent sur le site des **Tanneurs**

12% se rendent sur le site de **Tonnelle** et **10%** sur **Plat d'Etain**



Voiture personnelle

n=711

20% d'entre eux se rendent sur le site de **Grandmont**

15% se rendent sur le site des **Deux Lions**

15% se rendent sur le site **Plat d'Etain**



Vélo

n=465

17% se rendent sur le site **Plat d'Etain**

15% se rendent sur le site des **Tanneurs**

12% d'entre eux se rendent sur le site des **Deux Lions** et **12%** sur le site de **Fromont**



Voiture de service

n=142

14% d'entre eux se rendent sur le site de **Grandmont**

11% se rendent sur le site de **Blois Jaurès**



Train

n=55

27% d'entre eux se rendent sur **un autre lieu**

24% se rendent sur le site de **Blois Jean Jaurès**

22% se rendent sur le site de **Blois Chocolaterie**

Les autres modes sont peu utilisés : 62 personnes pour le covoiturage, 15 personnes pour Vélociti ou Azalys et 21 personnes pour la trottinette



Modes utilisés pour les déplacements vers d'autres sites chez les étudiant.e.s



Bus/Tram

n=676

24% d'entre eux se rendent sur le site de **Grandmont**

20% se rendent sur le site de **Fromont**

20% se rendent sur le site des **Deux Lions**



Marche

n=564

51% d'entre eux se rendent sur le site de **Fromont**

12% se rendent sur le site des **Tanneurs**

11% se rendent sur le site de **Tonnelle** et 8% sur **La Riche**



Voiture personnelle

n= 160

30% d'entre eux se rendent sur le site de **Grandmont**

9% se rendent sur le site des **Tanneurs**

9% se rendent sur le site **des Deux Lions**



Vélo

n= 150

21% se rendent sur le site **de Tonnellé**

19% se rendent sur le site des **Fromont**

14% d'entre eux se rendent sur le site de **La Riche**

Les autres modes sont peu utilisés : 33 personnes pour le covoiturage, 5 personnes pour Vélociti ou Azalys, 8 personnes pour la trottinette, seulement 3 personnes pour les véhicules de service et seulement 17 personnes pour le train (qui n'ont par ailleurs pas cité de site mais « autre »)

Modes utilisés pour les déplacements vers d'autres sites chez les enseignant.e.s/chercheur.euse.s



Voiture personnelle

n= 178

21% d'entre eux se rendent sur le site Plat d'Etain

16% se rendent sur le site de Grandmont

12% se rendent sur le site des Deux Lions



Vélo

n= 163

18% se rendent sur le site Plat d'Etain

15% se rendent sur le site des Deux Lions

14% d'entre eux se rendent sur le site des Tanneurs



Bus/Tram

n=76

38% d'entre eux se rendent sur le site des Deux Lions

22% se rendent sur le site de Plat d'Etain

16% se rendent sur le site de Grandmont



Marche

n=63

25% d'entre eux se rendent sur le site de Fromont

21% se rendent sur le site Plat d'Etain

11% se rendent sur le site de Tanneurs **et 11%** sur le site de Néricault Destouches

Les autres modes sont peu utilisés : 4 personnes pour les véhicules de service, 5 personnes pour le covoiturage, 2 personnes pour Vélociti ou Azalys, 6 personnes pour la trottinette et 20 personnes pour le train



Modes utilisés pour les déplacements vers d'autres sites chez les BIATSS



Voiture personnelle

n= 373

19% d'entre eux se rendent sur le site des Deux Lions

18% se rendent sur le site de Grandmont

17% se rendent sur le site des Tanneurs et 16% à Plat d'Etain



Marche

n=156

21% d'entre eux se rendent sur le site de Tonnellé

16% se rendent sur le site de Fromont

15% se rendent sur le site de Tanneurs et 13% sur Plat d'Etain



Bus/Tram

n=154

29% d'entre eux se rendent sur le site des Deux Lions

16% se rendent sur le site de Grandmont

16% se rendent sur le site des Tanneurs et 13% à Plat d'Etain



Vélo

n= 152

21% se rendent sur le site de Plat d'Etain

18% se rendent sur le site des Tanneurs

15% d'entre eux se rendent sur le site des Deux Lions

Les véhicules de service : 135 BIATSS déclarent les utiliser (principalement pour Grandmont, IUT Tours, Tanneurs, Deux Lions, Jean Luthier et Blois Chocolaterie

Les autres modes sont peu utilisés : 24 personnes pour le covoiturage, 8 personnes pour Vélociti ou Azalys, 7 personnes pour la trottinette et 18 personnes pour le train

Retours des interrogé.e.s sur leurs déplacements vers d'autres sites

Difficultés de report sur les transports en commun

« Voiture quand je peux en emprunter une car il n'y a pas toujours assez de place pour monter dans le bus le matin »

« Le train + tram n'est pas très pratique et la durée est importante et difficilement compatible avec un emploi du temps contraint »

Covoiturage spontané entre étudiants sans défraiement

« Nous sommes obligés de prendre nos voitures personnelles et **de s'arranger avec la promotion** pour tous pouvoir venir sur le terrain »

« Covoiturage au sein de la promo, **à nos frais** »

« Pour se rendre auprès des structures à visiter, la meilleure solution est souvent de faire du covoiturage entre camarades de classe »

Report sur la voiture personnelle pour les déplacements à l'extérieur, sans défraiement

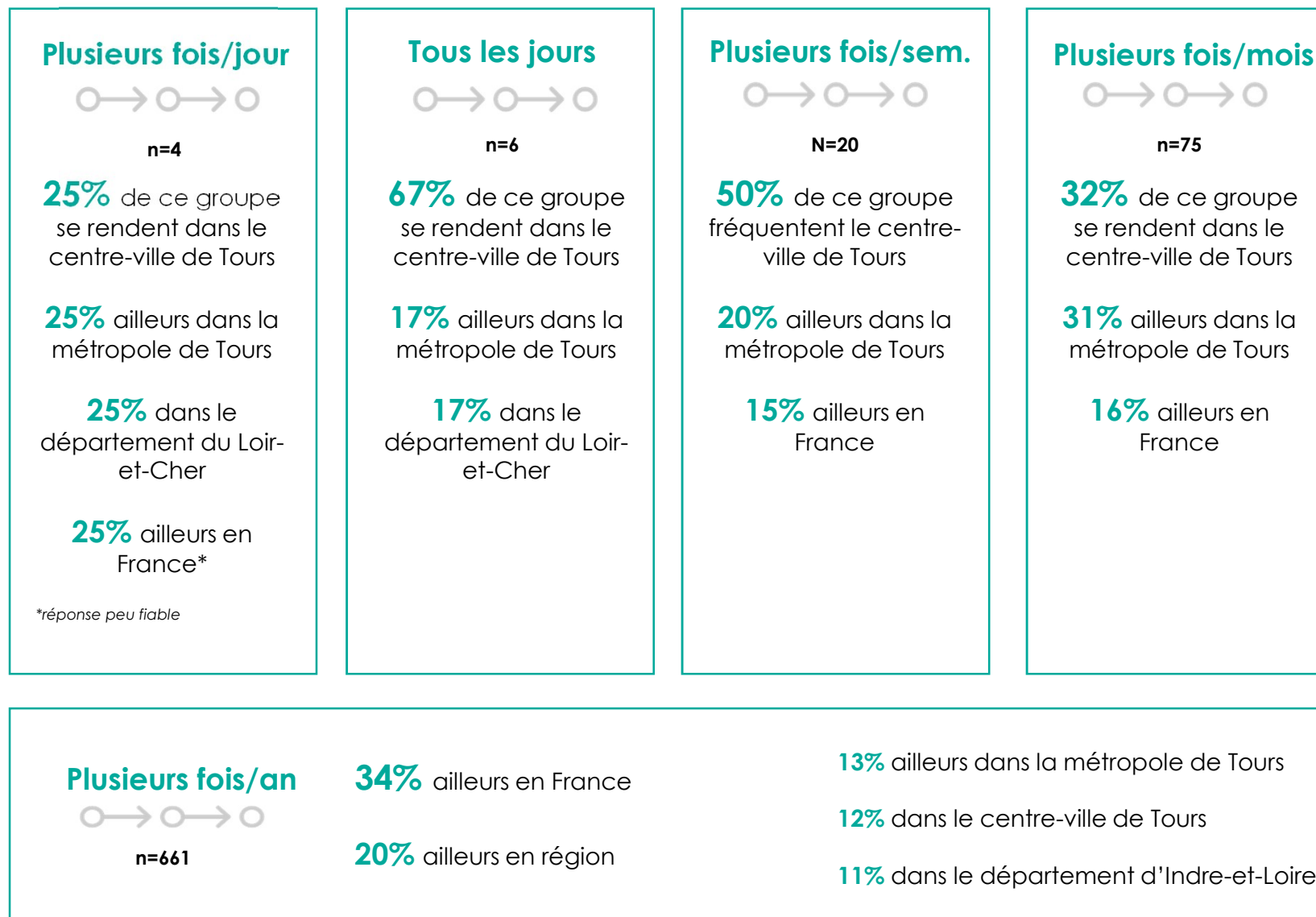
« Voiture pour **aller à mon alternance** »

« Interne en pédiatrie, les **formations** sont toutes dans la région Ouest en présentiel **sans remboursement des frais engendrés** »

« Lorsque les véhicules de service sont prisés, je me sers de mon véhicule personnel »

Déplacements professionnels des BIATSS et enseignant.e.s

→ **47%** effectuent des déplacements professionnels **contre 53%** qui n'en font pas (n=901)



NB : plusieurs réponses possibles – total des réponses = 766

Modes utilisés pour les déplacements professionnels



Train

n=284

73% de ce groupe se rendent ailleurs en France

18% se rendent ailleurs en région



Voiture personnelle

n=259

24% de ce groupe se rendent ailleurs en région

23% ailleurs dans la métropole de Tours

21% dans le département d'Indre-et-Loire et **14%** pour aller dans le centre-ville de Tours



Voiture de service

n=91

26% de ce groupe vont ailleurs en région

20% se rendent ailleurs dans la métropole de Tours

18% ailleurs dans la métropole de Tours et **18%** dans le département d'Indre-et-Loire



Bus/Tram

n=41

63% de ce groupe se rendent dans le centre-ville de Tours

29% se rendent ailleurs dans la métropole de Tours

5% ailleurs dans l'agglomération de Blois



Vélo

n=38

61% se rendent dans le centre-ville de Tours

30% se rendent ailleurs dans la métropole de Tours



Marche

n=25

84% de ce groupe se rendent dans le centre-ville de Tours

12% se rendent dans le centre-ville de Blois

Les autres modes sont peu utilisés : 17 personnes pour le covoiturage (essentiellement pour la métropole de Tours et département de l'Indre-et-Loire), 13 personnes pour le vélo électrique (mêmes lieux que pour le vélo classique), 2 personnes pour Vélociti et Azalys et aucune personne pour la trottinette



2 – ANALYSE DE LA DOMICILIATION ET DES POTENTIELS PAR MODE

Méthodologie

L'analyse de la domiciliation et des potentiels par mode consiste en un croisement entre les adresses de domicile anonymes de l'ensemble des membres de la communauté universitaire avec différents paramètres de distances.

Potentiel des modes actifs (marche, vélos)

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.

Sur le même principe, 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.

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 Filbleu 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'intermodalité 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.

Répartition par sites et lieux

29 198 personnes ont été domiciliées de façon anonymes, en tenant compte de leur site d'études ou de travail.

Les analyses de potentiels ont été réalisées pour les sites principaux et hors vacataires.

Site	Lieu	Etudiant.e.s	Enseignant.e.s - Chercheuses	BIATSS	Vacataires	Total	Total en %
Blois	Abbé Grégoire / Jean Jaurès	874	13	13		900	3,08%
Blois	Chocolaterie		58	25	21	104	0,36%
Cermel	Cermel			2		2	0,01%
Clocheville	Clocheville			1		1	0,00%
Grandmont	Grandmont	6013	411	202	1	6627	22,70%
Jean Luthier	Luthier	115	116	55		286	0,98%
MAME	MAME			2		2	0,01%
Plat d'Étain	Plat d'Étain		6	345		351	1,20%
Portalis	Dassault 2		26	12	14	52	0,18%
Portalis	Lesseps		175	65		240	0,82%
Portalis	Portalis	5716	169	76	1	5962	20,42%
Tanneurs	Briçonnet		2	1		3	0,01%
Tanneurs	Clouet		13	3		16	0,05%
Tanneurs	Inglessi		3	2		5	0,02%
Tanneurs	Nericault Destouches		39	22		61	0,21%
Tanneurs	Tanneurs	8338	375	151	93	8957	30,68%
Tanneurs	Sainte-Marie			1		1	0,00%
Tonnelé	André Gouazé			6		6	0,02%
Tonnelé	Tonnelé	5046	324	193	7	5570	19,08%
Trousseau	Trousseau		46	3		49	0,17%
Villa Rabelais	Villa Rabelais			3		3	0,01%
						29198	

Potentiel d'usage des modes actifs

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%
Tonnelé	29%	46%	51%	22%	56%	65%	17%	52%	66%
Plat d'Etain							17%	46%	58%

Le site de Grandmont est le plus difficile d'accès en modes actifs. Les sites de Luthier et 2 Lions sont assez peu accessibles à pied. Tous les autres sites présentent des potentiels très importants, à comparer aux pratiques déclarées dans l'enquête :

- **Etudiant.e.s** : marche 28%, vélo 11% -> **fort potentiel de développement du vélo**
- **Enseignant.e.s/chercheur.euse.s** : marche 9%, vélo 32% dont 5% VAE -> **potentiel intéressant pour la marche et le vélo ou VAE**
- **BIATSS** : marche 9%, vélo 19% dont 4% VAE -> **léger potentiel pour la marche et fort potentiel pour le vélo ou le VAE**

Potentiel d'usage des transports publics

									
									
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'Etain				50%	50%	100%	29%	21%	84%

TER : le potentiel est très élevé pour toute la communauté universitaire dont le domicile est situé à moins de 5 km d'une gare ; lorsque le domicile est à moins de 1 km d'une gare, le potentiel reste intéressant mais ne concerne qu'une personne sur 5 environ, plus particulièrement pour les enseignant.e.s/chercheur.euse.s.

Transports urbains : un léger potentiel apparaît pour les étudiant.e.s sur les sites Jean Jaurès, Luthier et Tanneurs mais les étudiant.e.s 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.euse.s et les BIATSS**, avec des marges de 20 à 40 points au regard de la pratique constatée (respectivement 12% et 11%).

Potentiel d'usage du covoiturage (analyse domiciliation exhaustive)



	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%

Le covoiturage présente un **potentiel élevé**, d'autant que la pratique est très marginale (1% en mode principal, 4 à 5% en mode secondaire).

En considérant plutôt les groupes assez denses (10 à 20 domiciles proches) ou denses (plus de 20), ce potentiel serait particulièrement intéressant à travailler 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 semblent moins faciles à opérer.



3 – ANALYSES COMPLEMENTAIRES

Télétravail et flotte de véhicules

Analyses complémentaires

Le **télétravail** est une pratique désormais bien ancrée dans les habitudes. Aucune évolution particulière n'étant prévue, cette pratique ne devrait pas avoir d'incidence sur les pratiques de déplacements.

Source : Université

2022-2023: Nombre d'agents en télétravail par mode de télétravail			
	Télétravail régulier	TOD	TOTAL
NB AGENTS	381	167	548
2022-2023, Télétravail régulier: nombre de jours télétravaillés par semaine			
0,5 jour	47		
1 jour	170		
1,5 jours	35		
2 jours	127		
non renseigné	2		
TOTAL	381		

Sur 2022, entre 142 et 147 BIATSS ont bénéficié d'une **prise en charge employeur pour leur abonnement aux transports en commun**, pour un effectif global d'environ 1200 personnes, soit un taux d'environ 12%, cohérent avec les pratiques déclarées dans l'enquête (11%).

Il conviendra d'évaluer dans quelle mesure le Forfait Mobilité Durable peut permettre d'inciter au développement des modes alternatifs (transports publics mais aussi vélo et

covoiturage).

Enfin concernant la **flotte de véhicules**, trois paramètres sont à prendre en compte :

- D'une part, l'ancienneté du véhicule, qui suggère un probable besoin de renouvellement ou de transfert vers une solution alternative
- D'autre part, le kilométrage annuel* qui, s'il est inférieur à 5 000 km par mois, peut permettre d'envisager une mutualisation avec un ou plusieurs autres véhicules et/ou un vélo à assistance électrique ou un vélo cargo
- Enfin, 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

Suivant ces trois paramètres, 8 véhicules pourront faire l'objet d'une réflexion en termes d'évolution dans le cadre du plan d'action à venir (surlignés en jaune dans le tableau page suivante), tous de type petit utilitaire. Ces véhicules parcourent en moyenne entre 700 et 5000 km par an.

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.).

*Calculé en moyenne en croisant kilométrage total et ancienneté du véhicule

Analyses complémentaires

Véhicule (marque)	Véhicule (modèle)	Direction/composante (rattachement du véhicule)	Service (rattachement du véhicule)	Kilométrage total	Kilométrage annuel (2022)	Année de mise en service du véhicule	Type de carburant
RENAULT	CLIO	BLOIS	IUT		-	2015	GASOIL
RENAULT	EXPRESS	BLOIS	IUT		-	2019	ELECTRIQUE
OPEL	VIVARO	GRANDMONT	SUAPS	187261	17 024	2011	GASOIL
FIAT	SCUDO	GRANDMONT	SCIENCES	255000	15 000	2005	GASOIL
RENAULT	KANGOO	GRANDMONT	ATI	34200	3 800	2013	ESSENCE
RENAULT	KANGOO	GRANDMONT	SUAPS	53732	8 955	2016	GASOIL
RENAULT	KANGOO	PLAT D'ETAIN	SCD	48230	3 215	2007	ESSENCE
IVECO	DAILY	PLAT D'ETAIN	LOGISTIQUE	215446	13 465	2006	GASOIL
RENAULT	MEGANE	PLAT D'ETAIN	PRESIDENCE		-	2012	GASOIL
RENAULT	CLIO	PLAT D'ETAIN	PRESIDENCE		-	2013	GASOIL
RENAULT	KANGOO	PLAT D'ETAIN	LOGISTIQUE		-	2014	ELECTRIQUE
RENAULT	ZOÉ	PLAT D'ETAIN	PRESIDENCE	20903	2 613	2014	ELECTRIQUE
PEUGEOT	PARTNER	PLAT D'ETAIN	LOGISTIQUE	89926	14 988	2016	GASOIL
CITROEN	BERLINGO	PLAT D'ETAIN	DSI	25669	4 278	2016	ESSENCE
PEUGEOT	508	PLAT D'ETAIN	PRESIDENCE		-	2016	GASOIL
FORD	FOCUS	PLAT D'ETAIN	PRESIDENCE	46500	15 500	2019	ESSENCE
RENAULT	KANGOO	PORTALIS	DTI DROIT	16178	703	1999	ESSENCE
RENAULT	KANGOO	PORTALIS	UFR DROIT		-	2014	ESSENCE
FORD	FOCUS	PORTALIS	EPU	29928	29 928	2021	ESSENCE
CITROEN	BERLINGO	TANNEURS	DTI		-	2001	GASOIL
CITROEN	JUMPY	TANNEURS	A.S.H.	69235	4 327	2006	GASOIL
RENAULT	KANGOO	TANNEURS	A.S.H.	28025	2 548	2011	GASOIL
RENAULT	CLIO	TANNEURS	SERVICE CULTUREL		-	2013	ESSENCE
RENAULT	KANGOO	TONNELLÉ	MEDECINE	76885	4 047	2003	GASOIL
PEUGEOT	BOXER	TONNELLÉ	MEDECINE		-	2005	GASOIL
RENAULT	TRAFIC	TONNELLÉ	MEDECINE	25498	2 318	2011	GASOIL
RENAULT	KANGOO	TONNELLÉ	ANIMALERIE	144485	16 054	2013	GASOIL
CITROEN	C3	TONNELLÉ	MEDECINE	34999	8 750	2018	ESSENCE
RENAULT	KANGOO	TOURS NORD	IUT GEII	78460	5 231	2007	GASOIL
RENAULT	SCENIC	TOURS NORD	IUT GEII		-	2013	GASOIL
CITROEN	JUMPY	TOURS NORD	IUT	14996	14 996	2021	GASOIL
RENAULT	MASTER		CHINON CETU ELMIS	315531	15 777	2002	GASOIL
CITROEN	BERLINGO		CHINON CETU ELMIS	142811	15 868	2013	GASOIL
PEUGEOT	208		VICTOR HUGO DPNM	93449	15 575	2016	GASOIL



4 – ANALYSE ET CONCLUSION

Analyse et conclusion (1)

Une majorité de pratiques en mode principal unique : les actions par mode pourront générer des impacts significatifs

La communauté universitaire présente des usages d'ores et déjà assez soutenables, qui s'articulent sur la fréquentation de quelques sites clés dont notamment Tanneurs, Deux-Lions et Grandmont (67% au total), à partir d'une domiciliation plutôt de proximité (57% des usagers du campus parcourent moins de 5 km vers leur site d'études ou de travail).

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). Au-delà, 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 : une piste de progrès intéressante

Les deux principaux créneaux d'utilisation de la voiture se situent entre 8 km et 20 km (+14 points par rapport à la moyenne des modes) et entre 20 et 40 km (-3 points).

Néanmoins, la voiture thermique est utilisée dans 19% des trajets de moins de 5 km et 14% des trajets de moins de 8 km, éligibles aux modes actifs et aux transports en commun.

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

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

Modes actifs : le vélo sur son « marché », des distances de marche importantes induisant un possible enjeu social de dépendance au seul mode « gratuit »

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 marcheurs se déplacent sur une distance importante, de 1,5 à 5 km, ce qui pose question en termes de possible dépendance des personnes les moins aisées au seul mode « gratuit ».

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.

Analyse et conclusion (2)

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

Enjeux sociaux

La communauté universitaire est majoritairement représentée par les étudiant.e.s dont les revenus sont faibles et dont les usages de mobilité 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.

A 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.

Enjeux environnementaux

Des marges de manœuvre apparaissent pour développer les modes alternatifs à la voiture. Les enseignant.e.s / chercheur.euse.s et les BIATSS, surreprésenté.es dans l'usage de la voiture comme mode principal, seront particulièrement concerné.e.s.

Les potentiels 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.e.s, qui supposera à la fois une amélioration de l'accès au vélo et un accompagnement à son usage
- La domiciliation des enseignant.e.s / chercheur.euse.s 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, Tanneurs.

Il en va de même pour le TER, tous sites confondus, en tenant compte cependant de la nécessaire intermodalité amont et/ou aval sur le trajet.

Principales perspectives pour le vélo

Le développement du vélo 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.e.s
- 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

Principales perspectives pour les transports en commun

Les besoins formulés par les répondant.e.s 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) et les opérateurs sera à engager pour identifier des améliorations possibles en termes de fréquence et ponctualité notamment.

Analyse et conclusion (3)

Un projet en tant que tel pour le covoiturage

La pratique du covoiturage est aujourd'hui très faible. 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 co-financent les trajets...

Une réflexion conjointe covoiturage / stationnement pourra venir en complément.

Quelles pistes pour les automobilistes ?

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 leur possible évolution de pratique :

- 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

Autres thèmes de travail

Les informations recueillies ne permettent pas de repérer d'enjeu pour la **pause méridienne**.

Déplacements vers plusieurs sites et déplacements professionnels

Pour rappel, 55% des répondant.e.s 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 3^{ème} mode utilisé, surtout par les BIATSS (52%), mais aussi par les étudiant.e.s (22%).

Par ailleurs les déplacements professionnels concernent 47% des enseignant.e.s / chercheur.euse.s et BIATSS, avec la voiture personnelle en 2^{ème} mode utilisé, juste derrière le train.

Ces déplacements pourront être abordés via l'élaboration d'une charte des déplacements, en lien avec les quelques pistes d'amélioration identifiées pour la flotte de véhicules de l'Université (8 véhicules concernés par une évolution potentielle – pool, passage au vélo...)

Retour des étudiant.e.s chez les parents

Le sujet spécifique du retour des étudiant.e.s chez leurs parents (22% en voiture, 4% en avion) pourra faire l'objet d'un travail de sensibilisation.