

PLAN D'ACTIIONS

MOBILITÉS

URBAINES CAMPUS



Communauté
d'Universités et Établissements
Lille Nord de France

MISSION DÉVELOPPEMENT
DURABLE
JANVIER 2017

Table des matières

Préambule	4
<u>1. La démarche Mobilités Urbaines Campus (MUC)</u>	5
1.1. Un plan de déplacement au périmètre inédit.....	5
1.2. Les enjeux de la mobilité dans l'enseignement supérieur	7
1.3. Méthodologie du diagnostic MUC.....	8
1.4. Retour sur les grands constats du diagnostic MUC.....	9
<u>2. Le plan d'actions MUC</u>	17
2.1. Ambition et stratégie.....	17
2.2. La structure du plan d'actions MUC.....	18
2.3. Les axes transversaux.....	19
2.4. Programme d'actions	20
<u>3. Les actions collectives menées à l'échelle de la ComUE Lille Nord de France</u>	22
3.1. Les mesures de prévention de la pollution de l'air	22
3.2. Le Défi Mobilité Campus	23
3.3. Le groupe de travail Compte transport.....	24
3.4. Les non-déplacements au cœur des problématiques d'établissements.....	25
<u>4. Panorama des projets démonstrateurs en cours ou à venir autour de la mobilité durable</u>	26
4.1. La gestion des rythmes et des voitures individuelles à l'Université de Lille	26
4.2. Une amélioration de l'accessibilité sur le campus de l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis	28
4.3. L'Université Catholique de Lille tournée vers le changement des habitudes de mobilité de ses usagers.....	29
4.4. L'Université d'Artois : une initiative participative et solidaire pour atteindre l'objectif « zéro carbone » sur le campus d'Arras	33

Préambule

La problématique de la mobilité des personnels et des étudiant.e.s est plus que jamais au cœur des préoccupations des établissements d'enseignement supérieur. Il s'agit d'un enjeu de santé publique fondamental, qui s'ajoute à l'engagement des établissements pour le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

L'une des mesures primordiales pour améliorer la qualité de l'air est le déploiement de plans de déplacement. Depuis la loi LOTI de 1982, suivie de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 jusqu'à la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte de 2015, l'incitation pour les agglomérations, les entreprises et les administrations publiques à réaliser un plan de déplacement est progressivement devenue une obligation réglementaire.

Au niveau régional, le Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord-Pas-de-Calais validé en 2014, oblige les entreprises, les administrations et les établissements d'enseignement de plus de 250 salarié.e.s et/ou élèves à réaliser un plan de déplacement.

Par ailleurs, depuis le Grenelle de l'Environnement et la loi du 3 Août 2009, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche (ESR) sont tenus de mettre en œuvre un Plan Vert et le déploiement d'un plan de déplacement Campus est préconisé pour répondre aux enjeux de mobilité.

Engagée auprès des établissements d'enseignement supérieur qu'elle représente, la Communauté d'Universités et d'Établissements Lille Nord de France (ComUE LNF) souhaite par le présent plan de déplacement inter-universitaire Mobilités Urbaines Campus (MUC) s'engager pour l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de GES.

Cet engagement a débuté en 2014 avec la réalisation d'un diagnostic mutualisé de la mobilité étudiante et salariée, co-piloté par la ComUE LNF et le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) et financé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Cet état des lieux de la mobilité des établissements, inédit à cette échelle, a permis de mesurer le poids des déplacements dans les émissions de GES de l'enseignement supérieur et de dresser un état des lieux des comportements de mobilité.

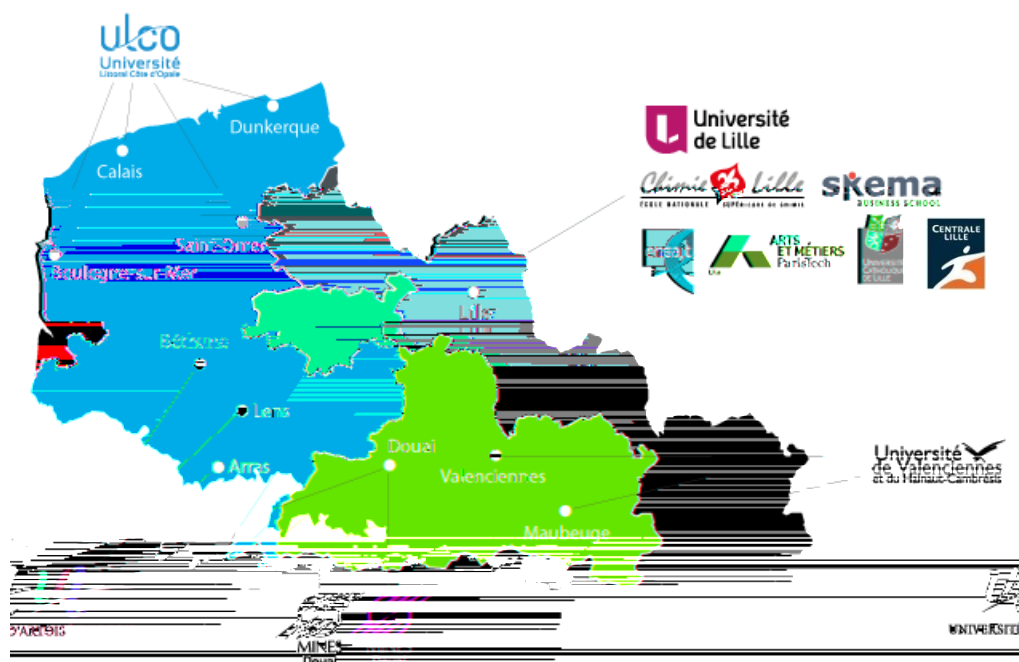
Suite à l'étape de diagnostic, un schéma des actions à mener a été défini afin de concrétiser ce plan de déplacement à l'échelle de la ComUE LNF. Dans ce cadre, nous reviendrons d'abord sur les conclusions du diagnostic MUC qui ont conduit à la définition des principaux axes d'amélioration. Seront ensuite décrites l'ensemble des actions à venir ou en cours de réalisation dans le cadre du plan de déplacement Mobilités Urbaines Campus.

1. La démarche Mobilités Urbaines Campus (MUC)

Toutes les données, tableaux et les graphiques sont disponibles dans le rapport « Mobilités Urbaines Campus », publié en avril 2016.

1.1. Un plan de déplacement au périmètre inédit

La ComUE LNF fédère les établissements d'enseignement supérieur et de recherche de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais. Les établissements d'enseignement supérieur concernés par le plan MUC se répartissent en 4 grandes zones : l'Artois, le Valenciennais, le Littoral et la Métropole lilloise. Ce territoire regroupe 150 000 étudiant.e.s, 4600 personnels administratifs et techniques (BIATSS), 4600 chercheurs et enseignant.e.s-chercheur.euse.s ainsi que 2500 doctorants.



Répartition territoriale des établissements participant au plan de déplacement Mobilités Urbaines Campus

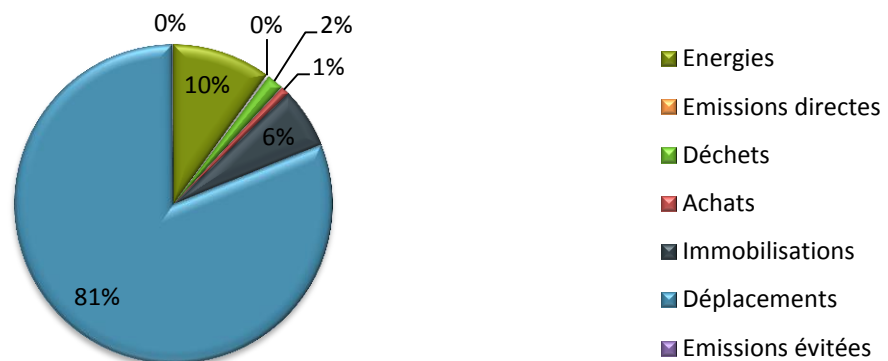
Les usagers des différents établissements d'enseignement supérieur représentent une population conséquente d'individus amenés à se déplacer quotidiennement sur tout le territoire et un levier fort pour les politiques de mobilité du territoire.

Le périmètre ainsi couvert par la ComUE LNF a permis de mettre en œuvre une démarche inédite pour l'analyse systémique de la mobilité de ses usagers (étudiant.e.s, enseignant.e.s-chercheur.euse.s et personnels administratifs). Cet état des lieux particulièrement riche a permis d'identifier les enjeux principaux de la mobilité dans l'enseignement supérieur de façon à pouvoir expérimenter et déployer les actions les plus pertinentes. Dans ce contexte, le rôle fédérateur de la ComUE LNF vise à faciliter la diffusion des bonnes pratiques et la mise en œuvre d'actions innovantes.

En plus des enjeux de qualité de l'air, de santé et de bien-être, le Bilan des Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) réalisé en 2015 sur les données 2014 à l'échelle de la ComUE LNF a montré l'urgence de se préoccuper de manière prioritaire des déplacements. En effet, le pôle « déplacements » occupe plus de 80% des émissions de GES de l'ensemble des établissements de la ComUE LNF (Fig 2).

Emissions GES - ComUE Lille Nord de France

Données 2014



*Répartition des émissions de gaz à effet de serre des établissements de la ComUE LNF
(source : BEGES 2015 ComUE LNF)*

La mobilité représente donc un enjeu majeur pour atteindre **l'objectif de - 10% des émissions de GES d'ici 2020** par rapport à 2014 que se sont fixés les établissements d'enseignement supérieur de la ComUE LNF. Le plan de déplacement MUC est un moyen efficace d'atteindre cet objectif tout en luttant contre le changement climatique, en améliorant le bien-être et la qualité de vie des usagers ainsi qu'en accompagnant les changements de comportement.

1.2. Les enjeux de la mobilité dans l'enseignement supérieur

La mise en place d'un plan de déplacement mutualisé sur l'ensemble des établissements d'enseignement supérieur d'une région est une démarche **inédite** en France, avec un caractère reproductible. Un tel périmètre permet de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité et de faire jouer un effet levier, le nombre de déplacements y étant important.

L'étude de la mobilité étudiante fait apparaître une plus-value importante pour l'avenir : les comportements actuels des étudiant.e.s préfigurent leurs habitudes de mobilité dans leurs vies citoyennes et professionnelles futures, et esquissent les évolutions de la société de demain en termes de mobilité.

De plus, la mobilité est perçue par les employeurs et les responsables de formation comme une qualité ou une compétence que les étudiant.e.s se doivent d'assimiler pour la réussite de leurs études et de leur parcours professionnel. La mobilité apparaît dès lors comme **un indicateur de réussite et d'employabilité** pour les étudiant.e.s, surtout en région Hauts-de-France où les **inégalités territoriales sont fortes**.

En plus d'accueillir une population étudiante avec une grande capacité d'adaptation au changement, la mission de recherche de l'enseignement supérieur permet aux campus d'avoir une culture de l'expérimentation forte. Les campus constituent donc des terrains privilégiés pour tester de nouvelles solutions d'éco-mobilité.

Par ailleurs, les établissements d'enseignement supérieur représentent une gestion domaniale d'ampleur en lien étroit avec leur environnement : quartiers, zones d'activités, collectivités locales, ... La taille des campus et le nombre de personnes qui y étudient et y travaillent amènent les établissements à être des générateurs de mobilité avec des flux importants d'individus qui traversent quotidiennement les différents établissements et sites universitaires. Ils peuvent donc être des leviers essentiels dans les discussions d'urbanisme et d'aménagement. L'accessibilité d'un campus est ainsi un enjeu d'attractivité non seulement pour l'établissement concerné mais aussi pour le territoire sur lequel il est situé.

En outre, les campus régionaux peuvent être aussi bien ancrés au cœur des centres-villes que sur des sites exclusifs, avec pour certains une population et une superficie telle qu'elle leur confère une apparence de « ville dans la ville ». Certaines problématiques sont comparables à celles de quartiers, de zones d'activité voire de petites collectivités. Les actions qui y sont déployées présentent donc un potentiel **d'exemplarité** et de **reproductibilité** important.

1.3. Méthodologie du diagnostic MUC

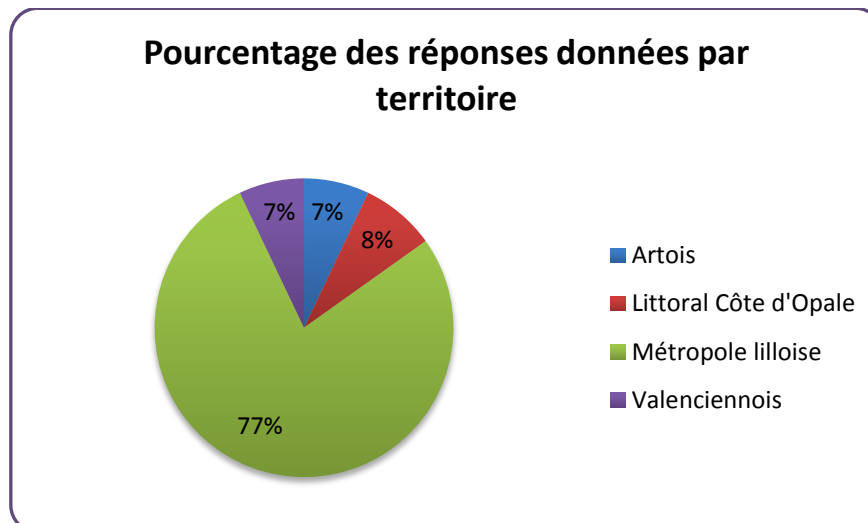
La DREAL Nord-Pas-de-Calais a financé le plan de déplacement tandis que la mission Développement Durable de la ComUE LNF et le Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) étaient chargés du co-pilotage du projet. Le diagnostic mobilité a permis d'obtenir un panorama fouillé des habitudes de mobilité des étudiant.e.s, personnels et enseignant.e.s des différents campus du territoire en s'appuyant sur une méthodologie adaptée.

Le diagnostic du plan de déplacement MUC a été réalisé en deux temps :

- ❖ Une enquête qualitative composée d'entretiens exploratoires menés en février 2014 par la ComUE LNF et le CEREMA auprès des directions de chaque établissement. Par la suite, des entretiens semi-directifs avec une cinquantaine d'étudiant.e.s et de personnels ont eu lieu afin de compléter les précédents. Ils étaient notamment invités à donner leur avis autour des questions de mobilité sur leur campus.

Dans le même temps, le CEREMA a réalisé un travail cartographique basé sur des cartes d'accessibilité pour chaque campus, ainsi que des cartes de géolocalisation des étudiant.e.s et des salarié.e.s selon leurs lieux de résidence.

- ❖ Une enquête quantitative mise en ligne pendant 2 mois, conçue à l'aide des réponses et des remarques formulées par les étudiant.e.s et les personnels lors des entretiens. Plus de 10 000 usagers ont répondu à cette enquête ce qui a permis d'aboutir à un traitement statistique fiable pour les 4 grands territoires (l'Artois, le Littoral, la Métropole lilloise et le Valenciennois).



Le pourcentage élevé de réponses des usagers de la métropole lilloise s'explique par le plus grand nombre d'universités et d'écoles qui y sont implantées. L'échantillon des répondants est représentatif de la répartition réelle des usagers de la ComUE LNF.

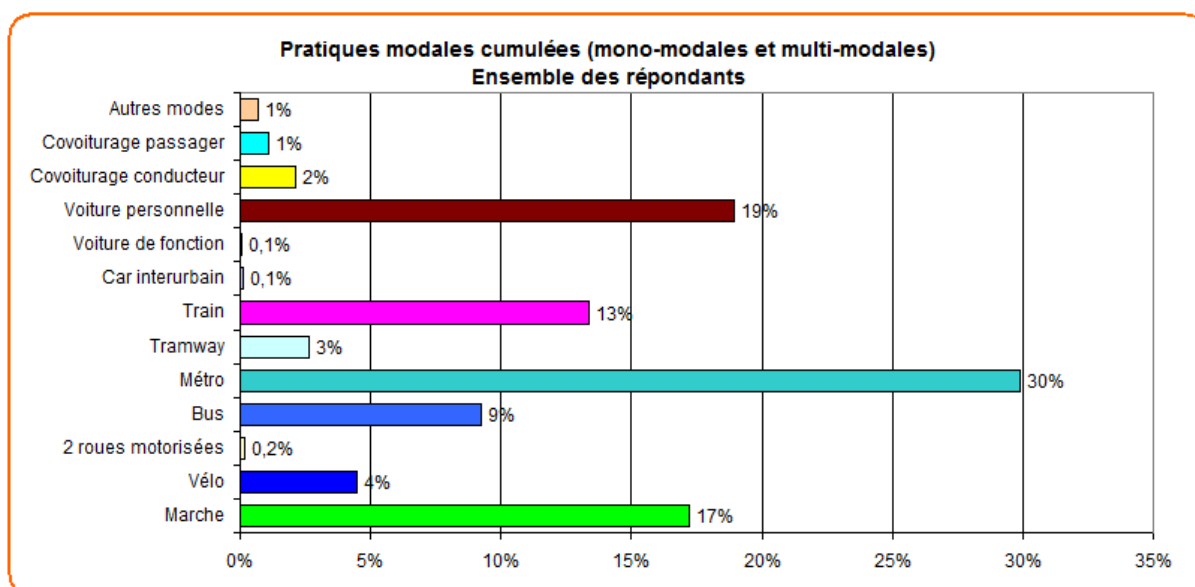
Suite à ce constat, des ateliers d'approfondissement thématique ont eu lieu autour de la gestion des

rythmes, l'amélioration de l'accessibilité, le coût de la mobilité et la question des logements étudiant.e.s. Ils ont permis de mettre en évidence le lien étroit entre les enjeux de mobilité et différentes externalités socioéconomiques. Des propositions de solutions à mettre en œuvre ont également été identifiées.

L'ensemble de ce travail a apporté des informations extrêmement riches qui ont donné les clés pour la construction du rapport MUC publié en avril 2016. L'enquête mobilité sera d'ailleurs à renouveler après la mise en place des actions pour évaluer les résultats du plan de déplacement.

1.4. Retour sur les grands constats du diagnostic MUC

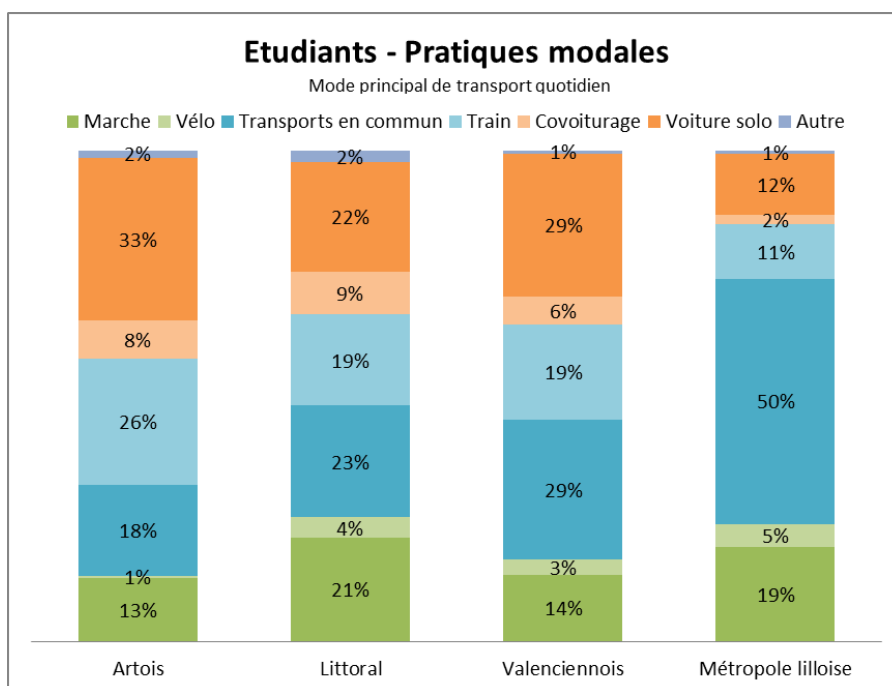
1.4.1. La répartition modale des usagers dans leur ensemble



Ce graphique montre que les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle sont dominants dans les habitudes des usagers de la ComUE LNF. Il est cependant biaisé par le grand nombre de réponses dans la métropole lilloise, seule zone à disposer d'un métro. Si nous voulons analyser plus finement les comportements de mobilité des usagers, **il est préférable de réfléchir par territoire et par typologie.**

D'une manière générale, l'enquête met en lumière que **les étudiant.e.s ont des profils de déplacement plus diversifiés que les enseignant.e.s et les personnels.** Ils ont davantage recours aux transports en commun et aux modes de transport doux, là où les personnels et enseignant.e.s utilisent en majorité leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

1.4.2. La mobilité des étudiant.e.s



Les étudiant.e.s forment une population peu routinière et multimodale. La majorité (53%) des étudiant.e.s utilise plusieurs modes de transport pour se rendre sur leur lieu d'études. Les habitudes ne sont pas fortement ancrées, ce qui se traduit par des capacités d'adaptation importantes dans leurs pratiques de mobilité. Un tiers des étudiant.e.s modifie ainsi de temps en temps ou régulièrement son mode de transport.

Si la part d'étudiant.e.s utilisant leur voiture pour se rendre sur leur lieu d'études est variable selon le territoire, ils sont majoritairement tournés vers les modes de transport alternatifs sur l'ensemble du périmètre. Les étudiant.e.s sont particulièrement **dépendants de l'offre locale de transports en commun**. Ainsi, les habitudes modales se différencient nettement en métropole lilloise, qui possède un réseau de transport très dense par rapport aux autres territoires.

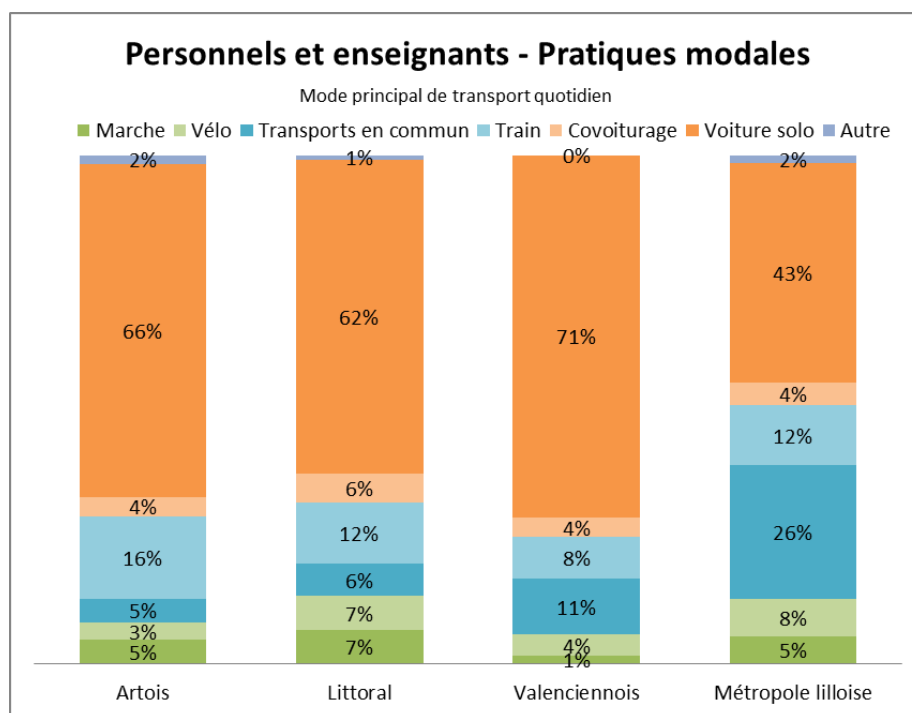
La **distance entre le domicile et le lieu d'étude vient renforcer cette inégalité territoriale** : un quart des étudiant.e.s de l'Artois, du Littoral et du Valenciennois vivent à plus de 30km de leur campus contre 11% des étudiant.e.s de la métropole.

Les étudiant.e.s sont particulièrement sensibles au coût de la mobilité. 44% d'entre eux sont boursiers, avec là aussi une disparité territoriale importante. S'ils dépensaient moins pour se rendre sur leur lieu d'études, près de 40% d'entre eux aimeraient mettre de l'argent de côté, 15% aimeraient manger mieux. On perçoit l'importance et les enjeux de **diminuer le budget mobilité** d'une population en situation de **précarité** comme les étudiant.e.s

Par ailleurs, si leur temps de trajet était plus court, plus du tiers des étudiant.e.s en profiterait pour consacrer plus de temps aux études, plus du tiers également pour dormir plus longtemps. Les besoins primaires exprimés questionnent **la part représentée par la mobilité sur le bien-être et la**

qualité de vie des étudiant.e.s.

1.4.3. La mobilité des personnels et enseignant.e.s



Les personnels et enseignant.e.s se distinguent par leur caractère routinier et monomodal. En effet, ils sont nombreux à utiliser un seul mode de transport (68%) pour se rendre sur leur lieu de travail, en l'occurrence la voiture individuelle. Cela s'explique par un revenu plus élevé que les étudiant.e.s et par des possibilités de stationnement plus conséquentes (bien souvent des parkings sont mis à leur disposition à proximité de leurs bâtiments) surtout dans le Valenciennois et dans l'Artois.

Les enseignant.e.s sont souvent amenés à se déplacer dans le cadre de leur profession ce qui peut expliquer le choix de la voiture même si le train et l'avion sont les deux autres modes de transport les plus souvent utilisés. Les personnels administratifs et techniques ont moins de déplacements professionnels et sur de plus petites distances. 22% d'entre eux déclarent avoir des horaires contraints à respecter.

Les personnels, et dans une moindre mesure les enseignant.e.s, sont par ailleurs nombreux (30 à 40%) à être soumis à des contraintes familiales régulières (enfants à l'école/crèche) influençant leurs choix modaux.

Les enseignant.e.s et surtout les personnels souhaiteraient réduire leurs coûts de déplacement et reporteraient ce budget sur leurs loisirs et leur confort personnel.

Si les enseignant.e.s et personnels passaient moins de temps dans les transports, ils en profiteraient pour consacrer plus de temps à leur famille ou à eux-mêmes, à leur travail ou encore à dormir davantage. **Là encore, la question du bien-être et de la qualité de vie intervient, d'autant plus que la productivité des salarié.e.s dépend en grande partie de ces facteurs.**

1.4.4. Quatre territoires aux caractéristiques distinctes

Territoires	Principales caractéristiques
Artois	<ul style="list-style-type: none"> - Université multi-sites (Arras, Lens, Liévin, Douai, Béthune) - <i>Etudiants</i> : Fort recours à la voiture individuelle mais aussi au train et au covoiturage 41% estiment perdre du temps dans les transports - <i>Personnels/enseignant.e.s</i> : Dominance de la voiture individuelle 30% des personnels estiment perdre du temps dans les transports
Littoral Côte d'Opale	<ul style="list-style-type: none"> - Université multi-sites (Boulogne-sur-Mer, Dunkerque, Calais, Saint-Omer-Longuenesse). Particularité du stationnement (peu ou pas de stationnements dans l'enceinte de l'établissement) - <i>Etudiants</i> : Mobilité répartie entre le bus, la voiture (ainsi que le covoiturage), le train et la marche. Caractéristiques différentes selon les sites - <i>Personnels/enseignant.e.s</i> : Dominance de la voiture individuelle
Métropole lilloise	<ul style="list-style-type: none"> - Regroupe de nombreuses universités et écoles bien desservies par les transports en commun (train, bus et métro notamment) Offre de stationnement limitée dans l'agglomération - <i>Etudiants</i> : Prépondérance des transports en commun et des modes doux (marche, vélo) La plupart vivent à moins de 10km de leur lieu d'études - <i>Personnels/enseignant.e.s</i> : La majorité utilise la voiture individuelle pour se rendre sur le lieu de travail en raison de places gratuites mises à leur disposition dans l'enceinte des établissements Les enseignant.e.s sont plus nombreux à utiliser le vélo que les personnels car ils vivent généralement plus près de leur lieu de travail
Valenciennois	<ul style="list-style-type: none"> - Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis (Aulnoy-lez-Valenciennes, Famars) Campus desservi par le tramway mais avec une offre de stationnements gratuits conséquente - <i>Etudiants</i> : Partage égal entre la voiture individuelle et le tramway. 2 stations de train relativement proches du campus pourraient fournir une alternative à la voiture - <i>Personnels/enseignant.e.s</i> : Fort recours à la voiture individuelle (plus de 70%)

1.4.5. Enseignements sur les enjeux socioéconomiques de la mobilité

Au-delà des pratiques modales elles-mêmes, cette étude a cherché à envisager la mobilité sous tous ses aspects et à comprendre les interactions entre les choix de mobilité et diverses questions d'ordre socioéconomique, pour les salarié.e.s et enseignant.e.s et surtout pour les étudiant.e.s.

Ces dernier.e.s représentent en effet une population socioprofessionnelle à part entière avec un rapport à la mobilité spécifique. Cette population est également flexible et adaptable. Elle est donc une cible idéale pour expérimenter de nouvelles solutions d'écomobilité et perpétuer de nouvelles habitudes de mobilité durable dans ses pratiques futures.

Pour autant, il est nécessaire d'être conscient de la grande diversité des profils des étudiant.e.s. Cette diversité de parcours, familiale, d'origine sociale, ... a un impact sur les choix et comportements étudiant.e.s. Ainsi, la sélection d'une formation ou la recherche d'un stage est parfois conditionnée par la proximité, notamment du domicile parental. *A contrario*, la capacité à être mobile professionnellement est valorisée sur le marché de travail. Outre les enjeux climatiques et de santé, la mobilité est donc également un facteur impactant la réussite future des étudiant.e.s.

Pour investiguer le champ de la mobilité au sens large dans l'enseignement supérieur, plusieurs thématiques étroitement liées ont été identifiées et approfondies :

❖ Le logement étudiant

Les pratiques modales sont directement dépendantes du lieu de vie, et de la distance entre le lieu de vie et le lieu d'étude.

39% des étudiant.e.s vivent en semaine au domicile parental

Vivre au domicile parental en particulier implique un éloignement du lieu d'études, avec un report du budget logement sur le budget déplacement en privilégiant la voiture ou le train.

42% des étudiant.e.s habitant chez leurs parents ont plus de 45 min de trajet pour se rendre sur leur lieu d'étude

La proximité du lieu d'études peut avoir un impact sur la réussite universitaire (fatigue) ou encore l'autonomie (jobs étudiant.e.s)

❖ Les rythmes

Les rythmes quotidiens ont un rôle important sur les pratiques modales tant pour les étudiant.e.s que pour les personnels/enseignant.e.s.

Ainsi, les contraintes horaires et familiales, mais également les routines structurent fortement les habitudes de mobilité. Les contraintes horaires (début et fin des cours, horaires de travail imposés) peuvent d'ailleurs avoir un impact sur la santé et le bien-être des usagers du fait des phénomènes de congestion aux heures de pointe.

16% des étudiant.e.s alternent des phases de cours et de présence en entreprise (hors job étudiant)

89% des enseignant.e.s et 64% des personnels ont des déplacements professionnels réguliers ou occasionnels

Les déplacements professionnels, ou pour les étudiant.e.s, la variabilité de lieu d'étude/stage/apprentissage sont des données supplémentaires qui entrent en compte dans les choix modaux et qui nécessiteraient des études approfondies.

❖ **L'accessibilité**

9% des personnes interrogées ont déclaré avoir des difficultés physiques temporaires ou durables pour se déplacer

Les contraintes supplémentaires induites par une mobilité réduite ont souvent pour conséquence des temps de trajet considérablement allongés. Les établissements d'enseignement supérieur ont le devoir d'être accessibles à tous, et être en capacité de répondre à cet enjeu fondamental présente l'avantage d'être universel : un campus accessible aux PMR est accessible à tous.

Par ailleurs, l'accessibilité générale des campus universitaires est un facteur d'attractivité à ne pas négliger. Le fait d'y accéder facilement en transports, de pouvoir se déplacer agréablement au sein du campus, que la signalisation soit compréhensible de tous, ... sont autant de caractéristiques qui améliorent la vie des campus.

❖ **Le coût de la mobilité**

La notion de coût de la mobilité est multiple : coût pour l'utilisateur ou pour l'établissement, coût direct ou indirect.

Coût direct pour l'utilisateur

52% des personnes interrogées estiment que leur budget transport est trop coûteux.

Cette proportion est variable d'un territoire à l'autre, en fonction de l'offre de transport associée au coût. Démontrer que les modes de transport alternatifs à la voiture leur permettraient de **réduire leur budget transport serait donc une des clés du changement de comportement**, en notant toutefois qu'abaisser ce coût peut ne pas être suffisant pour provoquer un changement modal par rapport à d'autres contraintes (durée du trajet, nécessité de déposer ses enfants à l'école ou à la crèche).

Coût direct pour l'établissement

Pour l'établissement, en tant qu'employeur, le coût induit par la mobilité (frais kilométriques, flotte de véhicules, cou...), peut également être un **outil d'aide à la décision** pour orienter les choix de l'établissement vers une politique de mobilité durable.

Coûts indirects

Plus difficiles à évaluer financièrement, les coûts de la mobilité recouvrent un ensemble de **coûts**

sociaux (stress et fatigue, productivité/réussite universitaire, absentéisme, accidentologie, ...) ayant un impact sur les personnels comme sur les étudiant.e.s.

À travers ces éléments, l'enseignement supérieur a apporté de nouvelles considérations au débat sur la mobilité. Il a notamment entraîné une meilleure compréhension des enjeux **d'équité sociale** et **d'inégalité territoriale** sous le prisme de la mobilité.

D'autres sujets complémentaires offrant des leviers intéressants en termes de mobilité durable ont été mis en exergue dans cette étude, en particulier :

- L'offre de stationnement sur les campus (gratuit et abondante sur de nombreux campus),
- L'intérêt de réfléchir aux non-déplacements et aux nouvelles formes de travail à distance : tiers-lieux, télétravail, visioconférence...
- L'accès aux nouvelles technologies
- Les cheminements piétonniers intracampus

2. Le plan d'actions MUC

2.1. Ambition et stratégie

Suite au bilan des émissions de gaz à effet de serre 2015, la ComUE LNF et ses établissements se sont fixés un objectif de :

- 10% d'émission de gaz à effet de serre d'ici 2020 (par rapport à 2014)

81% de ces émissions étant dues aux déplacements des usagers, les actions engagées par les établissements pour promouvoir les alternatives à la voiture individuelle doivent conduire à :

10% de report modal d'ici 2020

Le plan de déplacement Mobilités Urbaines Campus fédère une dizaine d'universités et établissements régionaux indépendants dans leur démarche mobilité. Il n'a pas vocation à être exhaustif : chaque campus a ses spécificités et un plan individuel d'actions adapté à ses problématiques est nécessaire et est en cours de construction ou déjà mis en place.

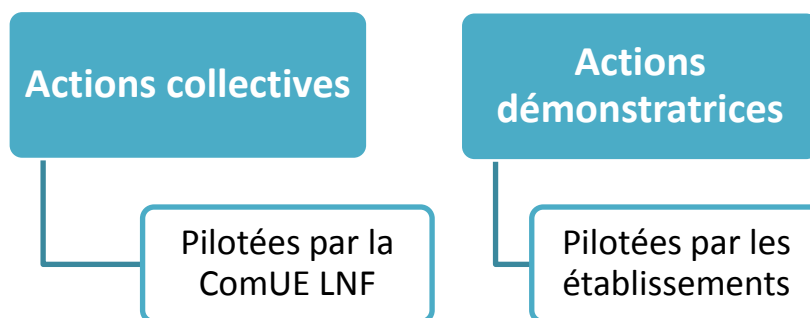
Le plan d'actions MUC de la ComUE LNF réunit quant à lui l'ensemble des actions emblématiques : soit parce qu'elles sont déployées sur l'ensemble des campus, soit parce qu'elles présentent un caractère innovant avec un potentiel d'essaimage sur d'autres sites.

La ComUE LNF a un rôle d'accompagnement et d'incitation auprès des établissements d'enseignement supérieur de la région. Son action est au service des territoires, des établissements et de leurs usagers. Ce rôle fédérateur cimente l'ensemble du plan d'actions et la ComUE s'inscrit en support transversal pour développer les mobilités douces et durables dans tous les établissements.

2.2. La structure du plan d'actions MUC

La mission Développement Durable, à travers sa dynamique Campus Zéro Carbone¹, s'articule autour de deux types d'actions : les **actions collectives** et les **actions démonstratives**.

Le plan d'actions MUC conserve ce schéma puisqu'il se partage entre les actions communes aux établissements, pilotées par la ComUE LNF (voir partie 3.) et les actions expérimentales qui leur sont propres (partie 4.).



Le diagnostic MUC a mis en évidence de nombreux enseignements inédits. Le périmètre d'investigation a dépassé le champ des différents moyens de transport pour étudier les interactions parfois complexes entre les caractéristiques des campus et les comportements et attentes propres à chaque population.

Les thématiques qui se sont dégagées du diagnostic ont donc orienté la réflexion sur la mise en œuvre d'actions concrètes. Il n'existe pas de solution unique et connue pour répondre à ces problématiques nouvelles. Le plan d'actions met donc en avant **plusieurs pistes à expérimenter** au sein des établissements, dans la continuité du **caractère innovant** de la démarche MUC. L'engagement de chaque campus dans ce plan de déplacement permettra d'identifier les mesures les plus adaptées, chaque expérience menée dans un site universitaire étant potentiellement transférable ou adaptable sur d'autres sites de la ComUE LNF. En parallèle certaines actions peuvent déjà être étudiées ou déployées sur l'ensemble du réseau de l'enseignement supérieur régional, et seront menées **de façon collective**.

Le plan d'actions présenté dans ce document **sera amené à s'enrichir** : d'autres projets démonstrateurs sont actuellement à l'étude dans divers établissements.

¹ La dynamique

, a l'ambition de faire des campus régionaux
afin de construire un tissu d'enseignement

supérieur pionnier et exemplaire.

Portée par la ComUE LNF, ce programme structurant concrétise l'engagement des établissements d'enseignement supérieur dans la Troisième Révolution Industrielle. Il réunit plusieurs dizaines de projets d'innovation et de recherche portés par les établissements auxquels s'ajoutent des actions menées en commun (bilan des émissions de gaz à effet de serre, Mobilités Urbaines Campus, réseau d'étudiant.e.s ambassadeurs, ...).

2.3. Les axes transversaux

Pour consolider et intensifier la transition vers une mobilité plus durable en fédérant l'ensemble des campus régionaux, le rôle de coordination et d'animation de la mission Développement Durable de la ComUE LNF est fondamental. À cet effet, deux axes transversaux portés par la ComUE doivent inciter les établissements au **déploiement d'actions mobilité** et à **l'expérimentation** tout en favorisant la **mutualisation des idées**, le **partage d'expérience** et la **sensibilisation des usagers**.

2.3.1. La communication

L'aspect communicationnel est primordial dans la construction du plan de déplacement pour que les usagers comprennent les enjeux de la mobilité et du changement de comportement. Des dispositifs partagés doivent être mis en place pour s'assurer que la communication touche bien le public visé.

Le premier levier de communication est la santé et le bien-être, afin de sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques de mobilité, aux nouvelles solutions d'écomobilité, à la pollution atmosphérique, à l'impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi aux actions mises en œuvre sur leur campus, ...

La ComUE LNF se positionne ainsi comme un relai des informations et des moyens de sensibilisation pertinents, notamment ceux développés par les acteurs spécialisés dans la mobilité, afin de faciliter la mise en place d'une communication performante dans les établissements.

La ComUE LNF joue également le rôle d'interlocuteur privilégié pour mettre en relation les établissements d'enseignement supérieur et les acteurs de la mobilité et de la vie régionale.

2.3.2. Le partage d'expérience

La dynamique de réseau mise en place avec le projet MUC est une force pour accélérer le déploiement sur tous les campus régionaux de mesures favorisant les mobilités durables. L'échange et le partage d'expériences entre établissements est essentiel et va être renforcé : il permet d'identifier des actions qui ont été fructueuses ou non, de faire part des écueils rencontrés ou des éléments facilitateurs, d'identifier des pistes d'amélioration, ... Bien que chaque campus présente des spécificités, un établissement ayant concrètement mis en place une action mobilité, qu'elle soit innovante ou plus classique, a beaucoup à apporter pour inspirer et aider les autres établissements.

Grâce à des réunions bimestrielles ou trimestrielles réunissant tous les établissements à partir de 2017, les partenaires échangeront leurs idées et/ou leurs solutions sur les projets qu'ils mènent. L'objectif est de faciliter l'essaimage de tous types d'actions mobilité dans l'enseignement supérieur et la recherche (ESR), mais également de recueillir les retours d'expérience des actions démonstratrices et innovantes, qui présentent un potentiel d'exemplarité au-delà de l'enseignement supérieur.


2.4. Programme d'actions


Ce programme traite de la mobilité sous tous ses aspects et les thématiques abordées par les actions dans lesquelles s'engagent la ComUE ou les établissements sont multiples.

Ces actions sont présentées plus en détail dans la suite de ce document sous la forme de fiches-action.

Thématique	N° fiche action	Action	Etablissement porteur
Sensibilisation	1	Prévention des pics de pollution atmosphérique	ComUE
Événementiel	2	Défi Mobilité Campus	ComUE
Coût de la mobilité	3	Compte transport	ComUE
Non-mobilité	4	Faisabilité du coworking dans l'ESR	ComUE
Rythmes	5	Rythme mon campus	UDL
Stationnement	6	Campus sans voiture	UDL
Accessibilité	7	Parcours santé	UVHC
Accompagnement changement	8	COPILOT	UCL
Non-mobilité	9	Plateforme de travail à distance	UCL
Nouvelles technologies	10	Covoiturage dynamique	UCL
Equité sociale	11	Atelier vélo participatif et solidaire	Artois

Le plan d'actions présenté s'étale sur la période 2016-2019.

- 
- **2017 – Prévention des pics de pollution atmosphérique**
Défi Mobilité Campus
 - **2018 – Compte transport**
 - **2019 – Etude de faisabilité du coworking dans l'ESR**

- 
- **2016 – Covoiturage dynamique (UCL)**
 - **2017 – Parcours Santé (UVHC)**
Rythme mon campus (UDL)
Atelier vélo participatif et solidaire (Artois)
 - **2018 – Copilot (UCL)**
Plateforme de travail à distance (UCL)
Campus sans voiture (UDL)

3. Les actions collectives menées à l'échelle de la ComUE Lille Nord de France

3.1. Les mesures de prévention de la pollution de l'air

La ComUE LNF, dans un souci de préservation de la santé de ses usagers, va mettre en place dès janvier 2017 des outils de prévention des pics de pollution atmosphérique. Les événements de pollution étant fréquents en région, des instruments de communication adaptés doivent permettre d'informer les usagers *via* le réseau des référents développement durable.

Périmètre	Référents développement durable, personnels, enseignant.e.s, étudiant.e.s
Constat	<ul style="list-style-type: none"> - Le coût de la pollution de l'air est estimé à 100 milliards d'euros par an en France - Les pics de pollution sont fréquents à certaines périodes de l'année (été et hiver notamment en raison des conditions météorologiques) - Peu de moyens sont mis en place dans les établissements d'enseignement supérieur pour prévenir la pollution de l'air
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Enjeu de santé publique - Participer à ne pas aggraver la pollution déjà existante lors des pics
Présentation du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Relayer l'information aux référents Développement Durable selon les 3 degrés de gravité de la pollution : information, recommandation ou alerte - Fournir des éléments de communication pour chaque établissement - Relayer l'information sur les sites des établissements, par mail aux usagers, affichage possible sur le campus, dans les centres de santé,...
Partenariats	ATMO Nord-Pas-de-Calais, les établissements de la ComUE LNF
Moyens identifiés	De nombreux kits de communication sont mis à disposition par le ministère de l'Environnement et les organismes de protection de la qualité de l'air
Indicateurs de suivi	Recensement des mesures mises en place par les établissements
Calendrier	Dès janvier 2017

3.2. Le Défi Mobilité Campus

L'objectif est de mettre en place un évènement sur le thème de la mobilité dans les établissements d'enseignement supérieur de la région. Il est proposé aux usagers de changer leurs habitudes et de venir sur leur campus en utilisant un autre mode de transport. Cette démarche vise à faire tester aux usagers des modes de transport alternatifs auxquels ils n'ont pas l'habitude de recourir.

Périmètre	Etudiants, personnels et enseignant.e.s
Constats	<p>Le Challenge Mobilité Hauts-de-France organisé par le Conseil Régional, la Métropole Européenne de Lille (MEL), la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) ainsi que le réseau Alliances est une réussite en région mais est destiné aux salarié.e.s, est peu adapté aux étudiant.e.s et intervient à une période peu propice pour l'enseignement supérieur, ce qui explique le faible taux de participation</p> <p>Le Défi Mobilité Campus consacrerait une journée aux modes de transport doux et alternatifs à la voiture individuelle, sur le principe du Challenge Mobilité. Il aurait lieu dans une période creuse pour les étudiant.e.s, les enseignant.e.s et les personnels</p>
Enjeux objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation à la mobilité durable - Opportunité d'expérimenter d'autres modes de transport pour les usagers - Permet aux établissements de lancer leur plan de déplacement
Partenariats	Un partage de retours d'expérience est prévu avec les organisateurs du Challenge Mobilité en région
Moyens identifiés	Essentiellement des besoins en communication et en événementiel
Indicateurs de suivi	Nombre de participants
Calendrier	Printemps 2017 ou 2018

3.3. Le groupe de travail Compte transport

La création de ce groupe de travail a pour objectif d'évaluer le coût de la mobilité à l'échelle des établissements de la ComUE LNF. Il sera composé des référents développement durable de chaque établissement qui se réuniraient tous les deux ou trois mois afin de mettre en place des indicateurs de quantification des coûts ainsi que des outils de reporting, tout en collectant des informations sur les données à mettre en avant. L'outil pourra être intégré à la comptabilité analytique et fournira des recommandations à la gouvernance des établissements.

Périmètre	Personnels et enseignant.e.s
Constats	Le coût de la mobilité n'est pas ou peu chiffré
Enjeux / objectifs	Instaurer un outil d'aide à la décision permettant de chiffrer combien coûte le transport aux établissements à l'aide d'un certain nombre d'indicateurs
Présentation du projet	<p>Groupe de travail constitué des référents développement durable dans les établissements</p> <p>Méthodologie et outils communs</p> <p>Identification des données quantifiables liées au coût de la mobilité (indemnité km, gestion flotte de véhicules, coût des stationnements, frais liés aux accidents ou à la fatigue des employés, ...)</p> <p>Définition des indicateurs</p> <p>Collecte d'informations</p> <p>Création d'outil de reporting</p>
Moyens identifiés	<p>Une réunion bi ou trimestrielle</p> <p>Formation des référents développement durable</p> <p>Echanges ou partenariat avec les acteurs mobilité régionaux (ex projet Déclic Mobilité du réseau Alliances)</p>
Calendrier	2018

3.4. Les non-déplacements au cœur des problématiques d'établissements

Une étude de faisabilité portant sur les lieux de coworking sera réalisée pour identifier les moyens techniques permettant de mettre en place de nouvelles formes d'org vorm

4. Panorama des projets démonstrateurs en cours ou à venir autour de la mobilité durable

4.1. La gestion des rythmes et des voitures individuelles à l'Université de Lille

4.1.1. « Rythme mon campus » ou comment repenser la gestion du temps à l'Université

Périmètre	Usagers du campus Gare de Roubaix
Constat	<ul style="list-style-type: none"> - L'IUT de Roubaix ne dispose pas de places de stationnement au sein du site mais est bien desservi par les transports en commun - Pose le problème des rythmes pour les usagers mais aussi pour la ville et ses riverains - Encombrement du trafic aux heures de pointe qu'il faut éviter tout en s'intéressant aux conflits d'usage des transports en commun
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Optimiser la gestion des locaux de l'îlot campus ; réaménager les horaires de travail - Assurer un accès fluide en transports en commun et en mode doux au nouveau campus - Alléger ainsi la circulation durant les heures de pointe et éviter les conflits d'usage avec les occupants du quartier - Construire une méthode reproductible sur d'autres sites
Présentation du projet	<p><u>Etape 1</u> : analyse de l'existant</p> <p><u>Etape 2</u> : étude qualitative et quantitative afin d'identifier les pratiques et contraintes des usagers</p> <p><u>Etape 3</u> : ajustement des emplois du temps, travail sur les temps extra-universitaires, horaires différenciés selon les bâtiments</p> <p><u>Etape 4</u> : communication sur la méthode et les résultats</p>
Caractère innovant	Le projet ne se limite pas aux rythmes de l'Université mais prend également en compte ceux de la ville
Partenariats	MEL, autres établissements de la ComUE, CROUS
Moyens identifiés	Equipe composée du bureau des temps de la MEL, d'étudiant.e.s et de professeurs du DUT Statistique et Informatique décisionnelle de l'IUT de Roubaix Budget estimé à 15 000€
Calendrier	<p><u>Etape 1</u> : réalisée</p> <p><u>Etape 2</u> : novembre/janvier</p> <p><u>Etape 3</u> : janvier 2017</p> <p><u>Etape 4</u> : fin 2017</p>

4.1.2. L'émergence d'un campus sans voiture

Périmètre	Usagers du campus Cité Scientifique
Constat	Omniprésence de parkings à l'intérieur du campus Parkings périphériques sous-utilisés
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Reporter le stationnement en périphérie du campus - Améliorer le cadre de vie des usagers en marginalisant la voiture et en réutilisant les parkings - Privilégier les modes de transport doux
Présentation du projet	<ul style="list-style-type: none"> - 81% des émissions de GES sont liées aux déplacements (BEGES de 2015) → surtout à cause du recours à la voiture individuelle - Implique de prendre une décision politique forte en fermant la circulation aux $\frac{3}{4}$ de la voirie - Suppression/réemploi des parkings intérieurs - Augmentation de l'offre de parkings périphériques - Report modal des autres usagers vers les transports en commun et les mobilités du « dernier kilomètre » (marche à pied, vélos, trottinettes, navette électrique, etc.)
Caractère innovant	<ul style="list-style-type: none"> - L'absence de voiture améliorera le cadre de vie des usagers (sécurité, confort, baisse significative de la pollution atmosphérique et sonore, bienfaits pour la santé,...) - Réemploi des parkings pour créer des espaces verts ou dédiés à la vie de campus - Campus démonstrateur de nouvelles mobilités (projets CUMIN² et APISENSE³)
Partenariats	MEL, Transpole, commune de Villeneuve d'Ascq, ATMO Nord-Pas-de-Calais et les start-up et entreprises sélectionnées lors de l'appel à projets « Solutions mobilité zéro carbone »
Moyens identifiés	Budget dédié au développement des mobilités innovantes retenues Budget lié à la campagne de sensibilisation des usagers Embauche d'un chargé de projet
Indicateurs de suivi	Taux de remplissage des parkings périphériques Taux d'usage des solutions de mobilité Suivi en temps réel de la qualité de l'air locale Indicateur Coefficient de Biotope par Surface
Calendrier	Premier test au printemps 2017 avec une « journée sans voiture » Mise en place progressive à partir de septembre 2017 (sur 18 mois)

² Le projet CUMIN vise à mettre en place une flotte de véhicules électriques en libre-service, rechargeables par l'énergie solaire.

³ Le projet APISENSE est une plateforme recensant des données sur la mobilité des usagers et pouvant formuler des recommandations sur les itinéraires multimodaux les mieux adaptés à leurs besoins.

4.2. Une amélioration de l'accessibilité sur le campus de l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis

4.2.1. Un parcours santé visant à populariser la marche et le vélo

Périmètre	Projet ouvert aux usagers du campus Mont Houy (12 000 personnes) et à la population locale
Constat	<ul style="list-style-type: none"> - Plus de 70% des enseignant.e.s et personnels déclarent se rendre sur leur lieu de travail en voiture individuelle - Campus verdoyant mais sous-parcouru en modes doux
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager les activités sportives - Enjeux liés à la santé physique des usagers - Faire du campus le « poumon vert » de Valenciennes et un démonstrateur de la ville de demain
Présentation du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre l'utilisation des modes de transport doux en mettant en place les infrastructures nécessaires (abris à vélos et trottinettes utilisables grâce à la carte multi-services) - Le parcours santé doit être agréable à emprunter - Des projets étudiant.e.s et des stages proposés aux étudiant.e.s en génie civil, en architecture et en STAPS - Campagne de sensibilisation aux problèmes climatiques, notamment les rejets de GES dans l'atmosphère et leurs impacts sur la santé
Caractère innovant	<ul style="list-style-type: none"> - Implication des étudiant.e.s dans le projet - S'inscrit dans l'AAP Bonus Qualité Recherche Internationale (BQRI) de la ComUE LNF dans le cadre de la valorisation du patrimoine naturel du Hainaut. - Développement d'une application smartphone pour collecter les données sur la santé des usagers - Projet ouvert aux habitants
Partenariats	Partenariats CALHISTE avec laboratoires d'autres universités (Mons, Nancy, Aix-Marseille)
Moyens identifiés	Un budget de 50 000€ afin de démarrer les projets étudiant.e.s, cerner les besoins des usagers et construire les premiers aménagements nécessaires.
Calendrier	<p>Projets des étudiant.e.s : octobre 2016 - restitution en mars 2017</p> <p>Etudes : stages étudiant.e.s printemps 2017</p> <p>Réalisation abris : automne 2017</p> <p>Schéma + 1er aménagement parcours santé : automne 2017</p>

4.3. L'Université Catholique de Lille tournée vers le changement des habitudes de mobilité de ses usagers

En 2006, l'Université Catholique de Lille (UCL) fut le premier campus à établir un plan de déplacement. Après avoir pris conscience du poids important de la voiture sur la mobilité des usagers, plusieurs dispositions ont été prises par l'établissement pour diminuer ses émissions de GES. Parmi elles, peuvent être citées la démocratisation du vélo, la mise en place d'une ligne de bus à proximité des bâtiments, l'aménagement de certaines voies afin d'inciter les déplacements « doux », *etc.*

Les premières expérimentations se sont montrées concluantes puisque la part des étudiant.e.s et des salarié.e.s venant en voiture individuelle est respectivement passée de 25 à 11% et de 72 à 57% entre 2006 et 2009. L'UCL souhaite désormais prolonger son engagement en élargissant son plan d'actions à trois projets phares, axés sur **l'accompagnement au changement** des usagers, le **covoiturage** et le **télétravail**.

4.3.1. L'incitation au changement comme mot d'ordre

Périmètre	Les salarié.e.s de l'UCL
Constat	Plus de la moitié des salarié.e.s déclarent encore se rendre sur leur lieu de travail en voiture individuelle
Enjeux/Objectifs	Poursuivre le report modal engagé depuis 2006 grâce au premier plan de déplacement
Présentation du projet	<p>- Le programme COPILOT est une démarche de conseil individualisé en mobilité des salarié.e.s</p> <p>- Il est proposé à 150 salarié.e.s de tester gratuitement des modes de transport alternatifs à la voiture pour rejoindre leur lieu d'activité</p> <p><u>1^{ère} étape</u> : Des entretiens ont eu lieu avec les personnels volontaires et un prestataire extérieur</p> <p><u>2^{ème} étape</u> : Remise d'une fiche conseil personnalisée avec des préconisations sur leur mobilité et test des modes de transport alternatifs sur une durée de deux semaines</p> <p><u>3^{ème} étape</u> : Un entretien bilan pour recueillir les impressions du salarié</p>
Caractère innovant	<p>Accompagnement individuel des salarié.e.s</p> <p>Mise à disposition de modes de transports</p> <p>Evaluation sur le long terme (à 6 mois et 12 mois)</p> <p>Réalisation d'un guide</p>
Partenariats	<p>Projet financé par l'ADEME</p> <p>L'Association Droit au Vélo (ADAV) et la société Auxilia Conseil sont co-traitants du projet</p> <p>La SNCF et Transpole interviennent en tant que partenaires techniques</p>
Moyens identifiés	140 000€ de budget
Indicateurs de suivi	<p>Nombre de salarié.e.s enquêtés</p> <p>Nombre de salarié.e.s ayant réalisé le test</p> <p>Nombre de salarié.e.s ayant changé de mode à 6 mois et à 12 mois</p>
Calendrier	Janvier 2016 à février 2018

4.3.2. Vers un recours aux plateformes de travail à distance pour les personnels

	<i>a</i>
Périmètre	Les salarié.e.s de l'UCL
Constat	Un nombre important des salarié.e.s habite à plus de 30 minutes du site, temps bien souvent rallongé par l'encombrement des axes routiers dans la métropole lilloise (A1, A25, N41)
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - A court terme, raccourcir la durée des trajets domicile/travail des salarié.e.s - A long terme, créer des espaces de coworking pour éviter aux salarié.e.s de se déplacer jusqu'à la métropole, optimiser la surface des bureaux, réduire les émissions de GES pour la collectivité et innover dans le travail à distance
Présentation du projet	<p>Déjà réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Géolocalisation des salarié.e.s de l'UCL - Identification de 4 zones potentielles pour les tiers-lieux - Réalisation de cartes isochrones (voiture, marche, vélo) pour chaque entité - Entretien avec les directions et les managers <p>A venir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrêter le choix du lieu - Enquêter auprès des salarié.e.s, seront-ils prêts à recourir au télétravail - Aménager la plateforme - Accompagner les salarié.e.s et les managers dans leur utilisation
Caractère innovant	Développement du travail collectif à distance et des environnements virtuels Différents services travaillent dans un même lieu (plus de transversalité) Evolution managériale, évolution des modes de travail
Partenariats	MEL, Flexineo (entreprise spécialisée dans la mobilité et le télétravail)
Moyens identifiés	Temps humain pour la géolocalisation et l'accompagnement Moyens financiers pour l'achat ou la location des locaux Moyens techniques/informatiques pour le déploiement de la plate-forme
Indicateurs de suivi	Nombre de salarié.e.s concernés Nombre de kilomètres et d'émissions de GES évités Mesure de la productivité des salarié.e.s et de la qualité du travail
Calendrier	Démarrage test en septembre 2017

4.3.3. Un report modal sous l'angle du covoiturage

Périmètre	Salarié.e.s et étudiant.e.s de l'UCL – Campus Vauban
Constat	Le nombre d'utilisateurs utilisant la voiture individuelle pourrait encore être réduit Les nouvelles technologies offrent des opportunités intéressantes pour le covoiturage , basées sur les communautés de partage
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter à la pratique du covoiturage - Décongestionner les axes routiers et libérer l'espace urbain - Maîtriser les besoins en parkings - Réduire les émissions de GES
Présentation du projet	<p>Mise en place d'une plateforme de covoiturage pérenne pour les étudiant.e.s et les salarié.e.s.</p> <p>Déjà réalisé : Choix du périmètre d'action (le campus Vauban) et des prestataires</p> <p>A venir : Contractualisation avec les prestataires et lancement du projet</p>
Caractère innovant	<ul style="list-style-type: none"> - L'application sera dynamique, les usagers verront en temps réel les solutions de covoiturage qui leur sont proposées - Dispositifs pour atteindre rapidement un nombre significatif d'utilisateurs - Outil de reporting pour l'institution <p>A terme pour les étudiant.e.s : plateforme de partage globale de trajets, de compétences et de matériels.</p>
Partenariats	Deux start-up de covoiturage et la MEL
Moyens identifiés	<p>Un abonnement annuel est prévu ainsi qu'un pack amorçage qui devrait permettre au nombre d'utilisateurs de l'application de croître rapidement</p> <p>Un référent par établissement de l'Université</p> <p>Incitation financière complémentaire par l'employeur</p>
Indicateurs de suivi	<p>Nombre d'utilisateurs de l'application</p> <p>Nombre de kilomètres évités</p> <p>Pourcentage d'émissions de GES en moins</p>
Calendrier	Mise en service fin 2016

4.4. L'Université d'Artois : une initiative participative et solidaire pour atteindre l'objectif « zéro carbone » sur le campus d'Arras

Périmètre	Etudiant.e.s, personnels et enseignant.e.s
Constat	<p>Peu de solutions sont mises à disposition des usagers pour les déplacements doux</p> <p>La plupart des usagers réalise des déplacements courts pour se rendre à l'Université (moins de 5 kilomètres du domicile ou de la gare)</p> <p>Beaucoup ne possèdent pas de vélo, ne savent pas ou ne peuvent pas l'entretenir</p>
Enjeux/Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les usagers à utiliser le vélo grâce à de la sensibilisation - Faciliter l'accès au campus des cyclistes
Présentation du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un atelier vélo participatif et solidaire au sein du campus qui permettra aux usagers de réparer leur propre vélo ou de s'en procurer un préalablement réparé sur place - Le système d'achat sera vertueux car les usagers pourront revendre le vélo en fin d'année s'ils n'en ont plus besoin. Les vélos mis en vente proviendront de dons, d'accords avec des bailleurs sociaux ou seront récupérés dans des déchèteries puis réparés - Une association sera chargée d'animer l'atelier et promouvoir la pratique du vélo sur le campus
Caractère innovant	<ul style="list-style-type: none"> - Système d'achat et de revente des vélos qui évite les problèmes d'assurance et de mauvais entretien - Utilisation du dispositif emploi étudiant pour l'organisation et la tenue de permanences à l'atelier. Mise en réseau des ateliers vélo des différents sites de l'Université - Autonomie financière de l'association grâce à la revente des vélos
Partenariats	CycloCampus association de promotion du vélo déjà implantée à l'IUT de Béthune, l'ADAV qui possède un réseau plus étendu, l'Heureux Cyclage réseau des ateliers vélos participatifs, Syndicat Mixte Artois Valorisation qui gère les déchèteries de l'arrageois
Moyens identifiés	Local de 60m ² mis à disposition par l'Université Budget de départ de 2000€ pour l'achat des outils et des pièces
Indicateurs de suivi	Evolution du nombre d'adhérents de l'association Evolution du nombre de vélos vendus
Calendrier	Création de l'association prévue en 2017