



UNIVERSITÉ D'ARTOIS

Service des Affaires
Générales et Juridiques

Délibération du Conseil d'administration
n° 2025 - 007
Séance du 14 mars 2025

Plan mobilité durable

Condition d'acquisition du vote :

<i>Quorum =</i>	<i>moitié des membres en exercice présents ou représentés</i>
<i>Acquisition de la délibération =</i>	<i>majorité des membres présents ou représentés</i>

Nombre de membres en exercice : 34

Nombre de membres présents : 27

Nombre de membres représentés : 2

Nombre de vote pour : 29

Nombre de vote contre :

Nombre d'abstentions :

Ce point a fait l'objet d'un avis du CSAE du 27 février 2025.

Le plan mobilité durable, tel que figurant dans le document annexé à la présente délibération, est approuvé.

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : Analyse et diagnostic des territoires : État des lieux et enjeux.....	7
<i>Section 1 : La Communauté Urbaine d'Arras et le pôle universitaire d'Arras</i>	7
1. La Communauté Urbaine d'Arras	7
1.1. Les modes doux	9
1.2. Les transports en commun	9
1.3. Une forte dépendance à la voiture	10
2. Analyse de l'offre de la mobilité et accès au campus d'Arras	12
2.1. Analyse de l'offre de mobilité	13
2.2. Accès au campus universitaire d'Arras	19
<i>Section 2 : La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane (CABBALR) et le campus universitaire de Béthune</i>	28
1. La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane (CABBALR)	28
1.1. Profil des habitants de la CABBALR	29
1.2. Les modes de déplacement	30
2. Analyse de l'offre de la mobilité et accessibilité au campus de Béthune	32
2.1. Analyse de l'offre de la mobilité :	32
2.2. Accès au campus de Béthune	38
<i>Section 3 : Douaisis Agglomération et le campus universitaire de Douai</i>	44
1. Douaisis Agglomération.....	44
1.1. Évolution des parts modales des transports et les flux de déplacements	45
2. Analyse de l'offre de mobilité dans le Douaisis et accessibilité au site universitaire de Douai	48
2.1. L'analyse de l'offre de la mobilité	48
2.2. L'accès au campus universitaire de Douai	57
<i>Section 4 : La Communauté d'agglomération de Lens-Liévin et les campus universitaires de Lens</i>	63
1. Communauté d'agglomération de Lens-Liévin.....	63
1.1. La part modale des déplacements réalisés par les habitants du territoire d'Artois Mobilités	63
2. Analyse de l'offre de mobilité et accès aux campus universitaires de Lens	64
2.1. Analyse de l'offre de mobilité	64
2.2. Accès aux campus universitaires de Lens et de Liévin	68
<i>Section 5 : Les enquêtes mobilité et déplacements de l'Université d'Artois</i>	82
1. Éléments de synthèse des deux dernières enquêtes sur les déplacements réalisés en 2017 et 2018.....	82

1.1. Enquête mobilité étudiante 2017	83
1.2. Enquête mobilité au travail 2018	90
2. Enquête mobilité 2024 de l'Alliance A2U	95
3. Analyse comparative : enquêtes mobilité étudiante (2017) et des personnels (2018) avec l'enquête mobilité A2U (2024)	120
➤ <i>Analyse S.W.O.T</i>	131
Synthèse générale	133
Chapitre 2 : Stratégie et actions structurantes du Plan de mobilité durable	138
<i>Introduction</i>	138
<i>Section : Mise en place d'une démarche participative pour élaborer les axes stratégiques et les actions du Plan de mobilité durable</i>	138
1. Réunions et ateliers de concertation sur les enjeux de la mobilité durable à l'Université d'Artois	138
1.1. Rencontre avec les éco-délégués de l'université d'Artois – 15 mars 2024	138
1.2. Atelier de concertation à la Faculté de Droit de Douai – 25 mars 2024	139
1.3. Atelier de concertation sur le campus d'Arras – 1er octobre 2024	139
2. Thématiques abordées lors de ces temps d'échange	139
2.1. Thématiques abordées lors de la rencontre avec les éco-délégués – 15 mars 2024	139
✓ Mobilité active	140
✓ Transports en commun	140
✓ Stationnement et infrastructures	140
2.2. Thématiques abordées lors de concertation à la Faculté de Droit de Douai – 25 mars 2024	140
2.3. Thématiques abordées lors de l'atelier de concertation sur le campus d'Arras – 1er octobre 2024	141
✓ Mobilité active	141
✓ Transports en commun	141
✓ Stationnement et infrastructures	141
2.4. Enseignements pour le Plan de mobilité durable	142
3. Introduction à la stratégie de mobilité durable : Une approche en trois niveaux	142
Section 2 : Présentation de la liste des actions du Plan de mobilité durable	144
Annexe 1 : Rapport de Benchmark des Plans de mobilité adoptés dans plusieurs universités françaises	187
Liste des sigles et acronymes	189
Références bibliographiques	191

Liste des figures

Figure 1 : Émissions de GES de l'Université d'Artois pour l'année 2023.....	1
Figure 2 : Carte de localisation des campus de l'Alliance A2U.....	2
Figure 3: Les cinq leviers de décarbonation des transports de la Stratégie Nationale Bas Carbone.....	4
Figure 4 : Le réseau routier de la CUA.....	8
Figure 5 : Accessibilité au campus pour les modes doux	9
Figure 6 : Les modes utilisées selon le motif de déplacement.....	10
Figure 7 : La mobilité quotidienne des habitants.....	11
Figure 8 : Modulation horaires des déplacements des habitants de la CUA	11
Figure 9 : La mobilité des ménages au sein de la CUA	12
Figure 10: Le campus universitaire d'Arras	12
Figure 11 : Plan de la gare d'Arras.....	13
Figure 12 : Plan 3D pôle gare d'Arras	13
Figure 13 : Le service Noctibus.....	14
Figure 14 : La fréquence des bus périurbains	16
Figure 15 : La desserte du réseau ferré arrageois.....	17
Figure 16 : La répartition des bornes de recharge électrique sur le territoire de la CUA.....	19
Figure 17 : Parking pour vélos sur le pôle universitaire d'Arras.....	20
Figure 18 : Chemin piétonnier sur le pôle universitaire d'Arras	21
Figure 19 : Le chemin piétonnier du campus d'Arras.....	22
Figure 20 : Le potentiel vélo du Campus universitaire d'Arras	23
Figure 21 : L'itinéraire entre l'Université et la gare d'Arras	24
Figure 22 : Type de voies cyclables	24
Figure 23 : L'itinéraire entre l'Université et l'arrière de la gare d'Arras.....	25
Figure 24 : Type des voies cyclables.....	25
Figure 25 : Les parkings principaux	26
Figure 26 : Parking A site principal	26
Figure 27 : Photo aérienne du campus universitaire d'Arras.....	27
Figure 28 : Évolution de la population depuis 1982.....	28
Figure 29 : Évolution de la population entre 2006 et 2016.....	29
Figure 30 : Le taux de motorisation des ménages « Source : portrait de territoire CABBALR ».....	30
Figure 31 : Les modes de déplacements des béthunois.....	31
Figure 32 : Répartition par modes de transport des déplacements domicile travail en 2016.....	32
Figure 33 : La carte du réseau Tadao 2024	33
Figure 34 : Les transports collectifs départementaux.....	34
Figure 35 : Typologie des gares (2017).....	36
Figure 36 : Le parcours en train et en voiture	36
Figure 37 : Le potentiel vélo	40
Figure 38 : Itinéraires cyclable université/ Pôle Gare Béthune.....	40
Figure 39 : Type des voies à Béthune	41
Figure 40 : Atelier CycloCampus Béthune	42
Figure 41 : Photo aérienne du pôle technologique de Béthune	43
Figure 42 : Évolution du périmètre de transport urbain	44
Figure 43 : Évolution des parts modales visées en 2025.....	45
Figure 44 : Taux de motorisation et fréquentation du réseau EVEOLE.....	46

Figure 45 : Les flux domicile-travail internes au SMTD	47
Figure 46 : Les périmètres d'exploitation Arc-en-Ciel.....	51
Figure 47: Carte du réseau Arc en ciel du périmètre Pévèle.....	51
Figure 48 : Offre ferroviaire à Douai	52
Figure 49 : Les itinéraires au départ de la gare de Douai.....	55
Figure 50 : Carte des parkings sur le campus Douai.....	56
Figure 51 : Le potentiel vélo du campus de Douai	58
Figure 52 : Itinéraires univ. / gare Douai.....	59
Figure 53 : Les lignes desservant le campus de Douai	59
Figure 54 : Les lignes desservant la faculté de Droit	60
Figure 55 : Photo aérienne du pôle de Douai.....	62
Figure 56 : Répartition des modes de déplacements à l'échelle du territoire entre 2006 et 2023	63
Figure 57 : Répartition par motif et par mode	64
Figure 58 : Carte du réseau Tadao sur le territoire de la CALL.....	65
Figure 59 : Une carte des lignes TER Hauts-de-France.....	66
Figure 60 : La distribution des abris à vélos sur le territoire de l'Artois Mobilités	67
Figure 61 : Offre du covoiturage de l'Artois mobilité.....	67
Figure 62 : Carte des points de relais pour les véhicules en autopartage	68
Figure 63 : IUT de Lens	69
Figure 64 : Le potentiel vélo de l'IUT de Lens.....	70
Figure 65 : Itinéraire cyclable IUT/ gare de Lens	71
Figure 66 : Type des voies	71
Figure 67 : Photo aérienne de l'IUT de Lens.....	72
Figure 68 : Plan de l'IUT de Lens.....	72
Figure 69 : Faculté Jean Perrin	73
Figure 70 : Le potentiel vélo de la faculté Jean Perrin	74
Figure 71 : Itinéraire cyclable de la faculté Jean Perrin à la gare de Lens en passant par la rue de la Bassée.....	75
Figure 72 : Types des voies.....	75
Figure 73 : Itinéraire cyclable de la faculté Jean Perrin à la gare de Lens en passant par la rue Jean Souvraz	76
Figure 74 : type des voies	76
Figure 75 : Photo aérienne illustrant un état des lieux de la Faculté des sciences Jean Perrin de Lens.....	77
Figure 76 : Plan de la faculté J. Perrin de Lens	78
Figure 77 : Potentiel vélo du campus de Liévin.....	79
Figure 78 : Itinéraire cyclable STAPS / Gare de Liévin.....	80
Figure 79 : Type des voies	80
Figure 80 : Arrêt de bus "STAPS"	80
Figure 81 : Photo aérienne du campus de Liévin	81
Figure 82 : Mode de déplacements cumulés	83
Figure 83 : Proportion mono/multimodalité.....	84
Figure 84 : Les modes combinés à la voiture autosoliste (hors marche).	84
Figure 85 : Modes déplacement unique ou principal	85
Figure 86 : Type de vélos utilisés.....	86
Figure 87 : Nombre moyen de personnes dans le véhicule	86
Figure 88 : Cartographie des flux de déplacements étudiants 2017 par EPCI	87
Figure 89 : Distance et temps de trajet domicile-campus.....	89
Figure 90 : Distance de transport unique ou principal selon distance domicile-campus	90

Figure 91 : Le périmètre géographique de l'enquête.....	91
Figure 92 : La répartition géographique des effectifs.	91
Figure 93 : La répartition par établissement et par fonction des répondants à l'enquête 2018.....	92
Figure 94 : Les modes des déplacements des personnels	92
Figure 95 : La fréquence et la localisation des déplacements professionnels	93
Figure 96 : Le travail nomade	93
Figure 97 : La distance domicile-travail et le temps de trajet	94
Figure 98 : Distance domicile-travail selon la fonction	95
Figure 99 : Nombre de répondants à l'enquête par université.....	96
Figure 100 : Effectifs selon le genre au sein de l'alliance A2U	97
Figure 101 : Nombre des répondants par catégorie à l'échelle de l'Alliance A2U.....	98
Figure 102 : Une mobilisation légèrement plus importante chez les femmes quelle que soit la catégorie.....	98
Figure 103 : Une mobilisation plus importante sur le site Arras / campus principal.	99
Figure 104 : Les déplacement dom/trav réalisés par un seul mode de transport.....	99
Figure 105 : La répartition modale selon le site d'activité	100
Figure 106 : Les parts modales des modes choisis.....	100
Figure 107 : La distance domicile - lieu d'activité.....	101
Figure 108 : Le temps de trajet domicile -Lieux d'activité.....	103
Figure 109 : Distance moyenne dom-Lieu d'activité	103
Figure 110 : Emissions moyennes GES des déplacements dom-trav au sein de l'alliance A2U.....	104
Figure 111 : La pratique du covoiturage	105
.Figure 112 : La fréquence du covoiturage.....	105
Figure 113 : Nombre de covoitureurs	106
Figure 114 : Organisation des covoiturations	106
Figure 115 : Le lieu de stationnement.....	107
Figure 116 : Le lieu de stationnement IRVE	107
Figure 117 : Le temps de marche entre le lieu de stationnement et le lieu d'activité.	108
Figure 118 : Temps moyen de marche selon le site et la catégorie	108
Figure 119 : Les lieux de stationnement pour les vélos	109
Figure 120 : Le budget transport.....	110
Figure 121 : La nature de la prise en charge	111
Figure 122 : La prise en charge de coût du déplacement.	111
Figure 123 : Les raisons pour lesquelles les modes de transport ne conviennent pas.	112
Figure 124 : Les raisons motivantes le choix de mode alternatifs à la voiture	113
Figure 125 : Les raisons motivant l'utilisation de la voiture.....	114
Figure 126 : Raisons motivant le choix de ne pas utiliser le vélo	115
Figure 127 : Fréquence des déplacements professionnels	116
Figure 128 : seriez-vous prêt(e) à réduire vos déplacements professionnels en voiture au profit de modes plus vertueux ?	117
Figure 129 : Les émissions de GES pour les déplacements professionnels.....	117
Figure 130 : L'utilisation des transports en commun.....	118
Figure 131 : Utilisez-vous le vélo si une flotte de vélos était mise à disposition	119
Figure 132 : Mode de déplacement principal chez les étudiantes et étudiants -Comparaison 2017/2024	120
Figure 133 : Mode de déplacement principal chez les BIATSS-Comparaison 2018/2024.....	122
Figure 134 : Mode de déplacement principal chez les E&C-Comparaison 2018/2024.....	123
Figure 135 : Mode de déplacement principal sur le campus d'Arras.....	125

Figure 136 : Mode de déplacement principal sur le campus de Béthune	126
Figure 137 : Mode de déplacement principal sur le campus de Douai.....	127
Figure 138 : Mode de déplacement principal sur le campus de Lens.....	128
Figure 139 : Mode de déplacement principal sur le campus de Liévin.....	130
Figure 140 : Ratio de places de vélos par personne.....	134
Figure 141 : Le nombre des places de parking voiture	135
Figure 142 : Le ratio entre les bénéficiaires FMD et les utilisateurs des modes durables.....	136
Figure 143 : Le ratio entre les bénéficiaires du remboursement des transport et les utilisateurs des transports en commun.....	137
Figure 144 : Présentation de la stratégie par niveaux.....	143
Figure 145 : Les axes stratégiques du Plan de Mobilité Durable	144

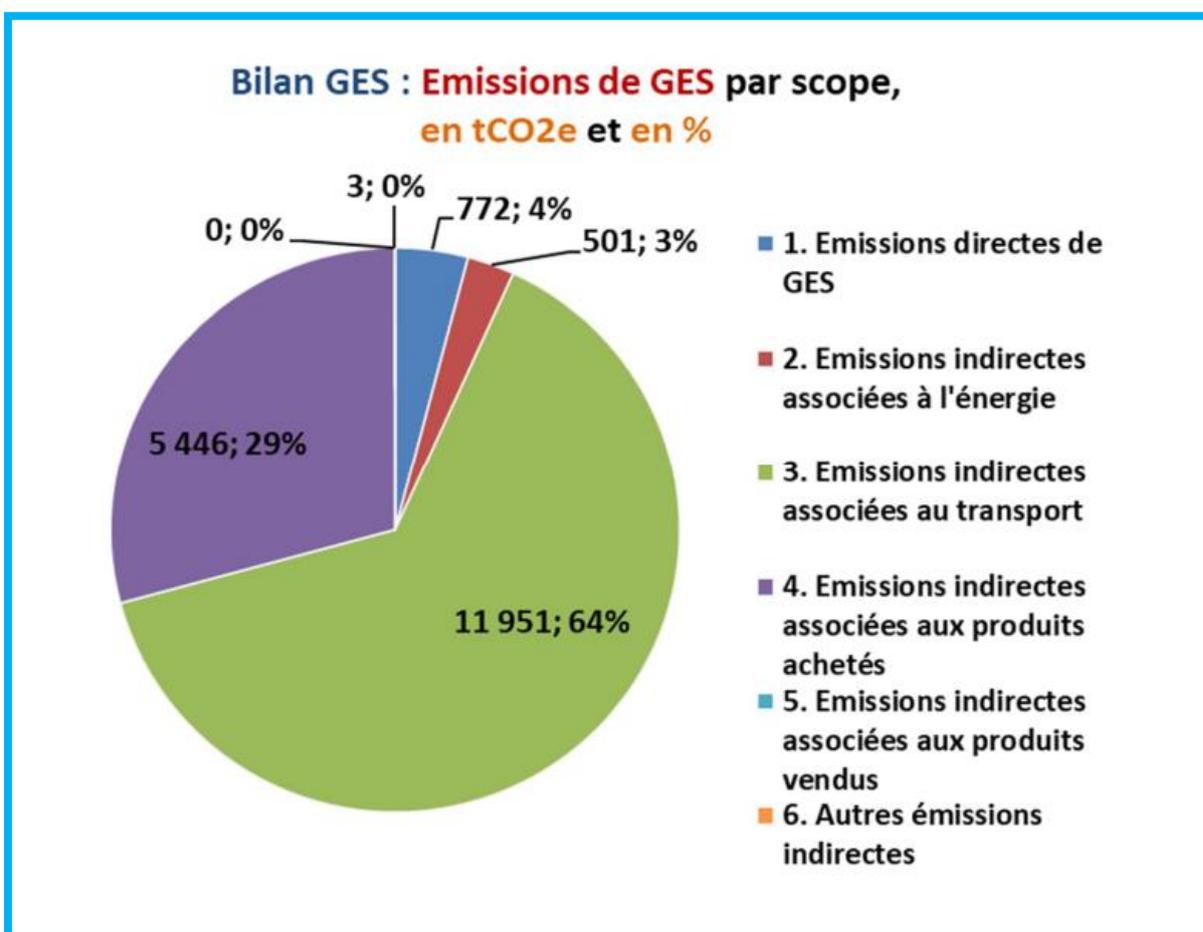
Soumis au vote du CA le 14 mars 2025

Introduction générale

La mobilité est devenue un levier clé du développement durable des territoires. La loi d'orientation des mobilités, adoptée en décembre 2019, incite les entreprises et les administrations publiques à adopter un plan de mobilité durable - ce dernier ayant pour objectif de faciliter et de décarboner les déplacements des personnels et des usagers de ces entreprises et administrations publiques.

Les déplacements domicile-travail, domicile-études, ainsi que les déplacements réalisés dans le cadre des activités professionnelles et pédagogiques de l'Université d'Artois pèsent en effet de manière importante dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES ci-après) de notre établissement. Le dernier BEGES réalisé, qui prend pour année de référence l'année 2023, estime ainsi que les émissions de gaz à effet de serre générées par les activités de l'Université d'Artois s'élevaient à 18 674 tCO₂e. Le poste des déplacements était celui qui pesait le plus lourd dans ce bilan, représentant pas moins de 64% des émissions de GES (voir Figure 1).

Figure 1 : Émissions de GES de l'Université d'Artois pour l'année 2023



[Source : Université d'Artois, 2025]

L'Université d'Artois s'est engagée depuis une dizaine d'années déjà dans des démarches en faveur d'une mobilité durable pour ses étudiantes et étudiants comme pour ses personnels. L'Université a contribué tout d'abord au Plan de déplacement initié à l'échelle régionale par les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, « Mobilités urbaines campus », [dont le rapport final a été](#)

[remis en mars 2016](#). Elle a installé des arceaux à vélo sur l'ensemble de ses pôles et soutenu le développement de l'[association CycloCampus Béthune](#) depuis sa création en juillet 2011. Elle a mis à disposition une plate-forme de covoiturage, Covoit'Artois, depuis la rentrée universitaire de septembre 2018. L'Université d'Artois a également inscrit de nombreuses actions en faveur d'une mobilité durable, dans le cadre de son [Plan de sobriété énergétique](#), adopté en décembre 2022. Enfin, elle s'est engagée dans la perspective d'élaborer un Plan de mobilité durable en recrutant en février 2024 un ingénieur d'études en charge de la mobilité durable qui a pu initier un certain nombre d'actions de sensibilisation et a contribué à l'élaboration du présent Plan de mobilité durable.

Figure 2 : Carte de localisation des campus de l'Alliance A2U



[Source : [A2U](#)]

Cependant, malgré les différentes initiatives réalisées ces dernières années, le choix modal de la majorité des étudiantes, étudiants et personnels, n'a pas vraiment évolué au fil du temps et la voiture individuelle continue encore, en 2024, d'être le mode principal de transport pour 60% des répondantes et répondants de l'Université d'Artois à l'enquête lancée fin 2023 par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour le compte de l'Alliance A2U. Dès lors, l'Université d'Artois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de mobilité durable et à cette fin, un ingénieur d'études en mobilité durable a été recruté pour élaboration ce Plan de mobilité durable, en concertation avec les personnels et étudiants de l'Université d'Artois.

Ce Plan de mobilité durable s'inscrit plus largement dans le cadre de la stratégie de transition écologique et développement soutenable de notre établissement, initié dans le cadre de l'[Alliance A2U](#), associant l'Université d'Artois, l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) et l'Université Picardie Jules Verne (UPJV) depuis juin 2018.

Les trois universités qui composent l'Alliance A2U ont toutes la particularité d'être à la fois multipolaires et pluridisciplinaires. Ensemble, ces universités regroupent plus de 50 000 étudiantes et étudiants, elles s'adressent à 61% de la population et couvrent 87 % du territoire régional.

Notre Plan de mobilité durable vise à atteindre plusieurs objectifs clés. Tout d'abord, nous nous engageons à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements en favorisant l'utilisation de modes de transport durable tels que le vélo, la marche et les transports en commun.

Promouvoir la pratique d'une activité physique régulière pour les bienfaits sanitaires que cela procure est essentiel. Enfin, renforcer les liens sociaux, tout en améliorant l'accessibilité aux campus pour tous les membres de la communauté universitaire (en particulier pour les personnes à mobilité réduite) font partie des enjeux associés à l'élaboration de notre Plan de mobilité durable.

La réussite de ce Plan dépend de l'engagement et de la participation active de toutes les parties prenantes concernées. Nous avons donc développé des initiatives visant à encourager les étudiantes, étudiants et personnels de l'Université, les partenaires locaux (autorités organisatrices de la mobilité, collectivités, entreprises, associations...) à contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de notre Plan, afin de garantir qu'il réponde aux besoins et aux attentes de tous les membres de la communauté universitaire.

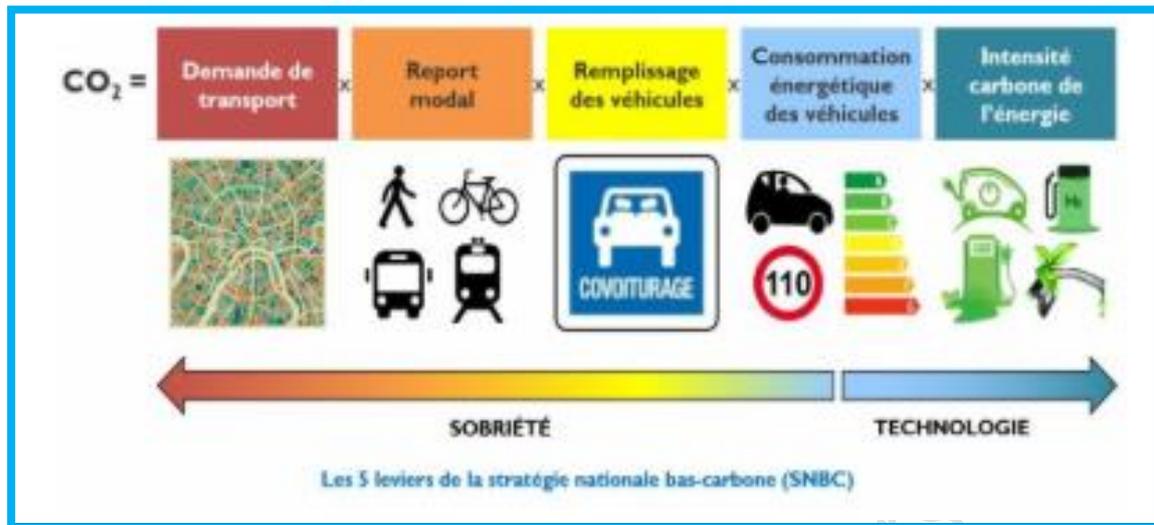
Il est à noter que ce projet a été entièrement porté et élaboré de manière concertée, grâce à la mise en place d'un comité de pilotage qui a permis de suivre toutes les étapes de l'élaboration de ce Plan, depuis la phase diagnostic, jusqu'à la validation des fiches actions qui composent ce Plan.

Face à ces objectifs ambitieux, plusieurs questions se posent :

- Comment pouvons-nous assurer que les modes de transport durables proposés répondent aux besoins de la communauté universitaire ?
- Quels sont les obstacles potentiels à l'amélioration de l'accessibilité aux campus, et comment pouvons-nous les surmonter efficacement ?
- Comment pouvons-nous mesurer l'impact de nos efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ?
- Quelles sont les meilleures pratiques et les leçons apprises d'autres institutions ayant mis en œuvre des plans similaires, et comment pouvons-nous les appliquer à notre contexte spécifique ?
- Comment pouvons-nous encourager une participation active et engagée de toutes les parties prenantes, et quels outils ou stratégies pouvons-nous mettre en place pour faciliter cette collaboration ?

Le Plan de mobilité durable s'inscrit dans la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. Cette stratégie vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour y parvenir, la SNBC identifie cinq leviers pour décarboner les transports : la gestion de la demande de transport, le transfert vers des modes de transport moins émetteurs, l'optimisation du taux d'occupation des véhicules, la réduction de la consommation énergétique des véhicules et la décarbonation de l'énergie utilisée (voir Figure 3). Le Plan de mobilité durable permet d'agir sur plusieurs de ces leviers, en particulier en favorisant le transfert modal et en encourageant l'optimisation de l'occupation des véhicules.

Figure 3: Les cinq leviers de décarbonation des transports de la Stratégie Nationale Bas Carbone



[Source : Aurélien Bigo, Avril 2020]

Méthodologie

Afin de développer une méthodologie adaptée à l'élaboration de notre Plan de mobilité durable, nous avons réalisé un état des lieux et un bilan des différents Plans de mobilité mis en œuvre au niveau national dans les établissements d'enseignement supérieur et de recherche (Université Clermont Auvergne, Université Caen Normandie, Université de La Rochelle). Les différents documents consultés suivent, pour la plupart, une structure similaire, à savoir (voir l'Annexe 1) :

- **Phase 1** : Cadrage du projet
- **Phase 2** : Diagnostic de la mobilité fondé sur un état de l'art territorial et une analyse de l'enquête réalisée sur la mobilité des personnels, des étudiantes et des étudiants
- **Phase 3** : Élaboration d'une stratégie, d'un plan d'action et exploration des moyens de financements
- **Phase 4** : Approbation du Plan de mobilité
- **Phase 5** : Mise en œuvre et suivi du Plan d'action

Le pilotage du Plan de mobilité durable

Le Plan de mobilité durable est piloté par un comité composé de représentants des étudiants et étudiants, ainsi que de personnels issus de différents services et composantes de l'Université. Ce Comité de pilotage (COFIL) vise à assurer le bon déroulement de l'avancement des différentes phases du Plan de mobilité durable. Il s'est réuni à cinq reprises entre février 2024 et février 2025, pour valider pas-à-pas chacune des étapes de l'élaboration du Plan de mobilité durable.

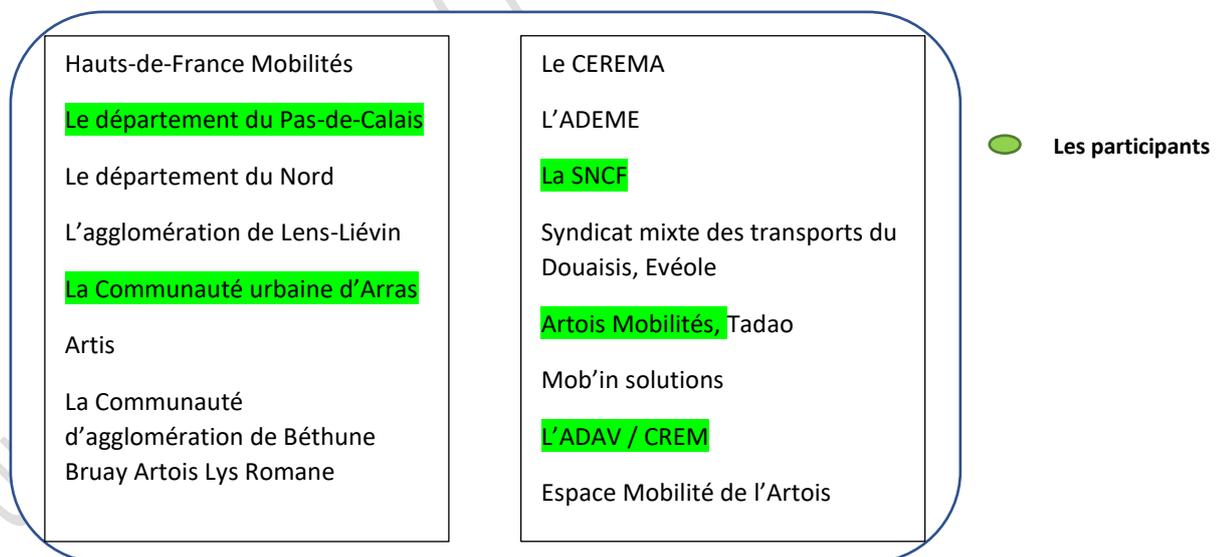
Composition du COFIL :

- **Hamid Allaoui**, Professeur des universités en logistique et supply chain, directeur du Laboratoire de Génie Informatique et d'Automatique de l'Artois (LGIA).
- **Mouaad Arfaque**, Ingénieur d'études en mobilité durable, Université d'Artois.
- **Corentin Boisard**, Étudiant en Master DTAE à l'Université d'Artois, membre du collectif des éco-délégués de l'Université.
- **Mélanie Capoen**, Ingénieure d'études en transition écologique et développement durable, Université d'Artois & Alliance A2U.

- **Ludovic Deniau**, Directeur des ressources humaines et directeur général des services de l'Université d'Artois.
- **Amandine Favier**, Étudiante en Master DTAE à l'Université d'Artois, membre du collectif des éco-délégués de l'Université.
- **Sébastien Lecocq**, Bibliothécaire adjoint spécialisé, BU de Béthune et représentant des personnels dans différentes instances et commissions de l'Université.
- **Kelig Legrand**, Directeur des ressources humaines et directeur général des services adjoint de l'Université d'Artois.
- **Raphael Letombe**, Directeur du patrimoine et de la logistique de l'Université d'Artois.
- **Bertrand Mazure**, Professeur des universités en informatique, vice-président du conseil d'administration de l'Université d'Artois.
- **Olivier Petit**, Maître de conférences en économie à l'Université d'Artois, UFR EGASS (Arras), chargé de mission à l'action écologique et sociale (jusqu'en novembre 2024) puis vice-président en charge de la Transition écologique et solidaire.
- **Pierre Tittlein**, Maître de conférences en génie civil, Faculté des sciences appliquées de Béthune ; animateur de l'association CycloCampus Béthune.
- **Gabriel Velu**, Professeur des universités en génie électrique, directeur de l'école d'ingénieurs de l'Artois, Vice-Président du conseil d'administration de l'Université d'Artois (jusqu'en novembre 2024).

La mise en place d'un Comité des partenaires

La liste des invités



Un Comité de pilotage a pour objectif de garantir la bonne conduite et la réussite du Plan de Mobilité Durable (PMD) en assurant la coordination entre les différents acteurs impliqués, en définissant des priorités stratégiques et en validant les actions à mettre en œuvre. Ce Comité a pour rôle de suivre l'avancement du projet, de prendre des décisions clés, de résoudre d'éventuels obstacles et d'assurer une approche cohérente et collective pour atteindre les objectifs du PMD : la transition vers des modes de transport durable, la réduction des émissions de GES et l'amélioration de l'accessibilité aux campus universitaires.

Dans ce cadre, un Comité des partenaires a été constitué pour rassembler les principaux acteurs concernés par le projet. Chacun des partenaires a été sollicité au cours de l'année 2024 et certains de ces partenaires ont été rencontrés de manière bilatérale dans le cadre de l'élaboration du PMD, afin de pouvoir recueillir leur avis et suggestions. Les différents partenaires rencontrés ont été réunis le 17 décembre 2024 dans le cadre du Comité des partenaires. Cette réunion a permis de poser les bases d'une collaboration étroite entre les acteurs de la mobilité comme la Communauté Urbaine d'Arras, la SNCF, Artois Mobilités et d'autres partenaires locaux. Le Comité des partenaires avait pour mission de présenter l'état des lieux de la mobilité sur les différents campus, d'échanger sur les données de mobilité collectées et définir les actions concrètes pour améliorer l'accessibilité et promouvoir des solutions de mobilité durable. Lors de cette réunion, plusieurs axes stratégiques ont été discutés, notamment l'amélioration des infrastructures cyclables, le covoiturage, l'intégration du télétravail et la promotion de la mobilité douce. Ce comité a constitué un moment clé dans la mise en plan du Plan de Mobilité Durable, permettant de recueillir des commentaires constructifs et de valider les premières initiatives à mettre en œuvre

Soumis au vote du CA le 14 mars 2025

Chapitre 1 : Analyse et diagnostic des territoires : État des lieux et enjeux

Le développement d'un Plan de mobilité durable pour notre établissement nécessite une compréhension fine des dynamiques territoriales qui caractérisent chacune des agglomérations (EPCI) où elle est implantée. En tant qu'acteur clé dans les bassins de vie d'Arras, Douai, Béthune, Lens, et Liévin, l'Université joue un rôle central dans les échanges quotidiens de personnes et de services. Ces territoires, tout en partageant certaines caractéristiques communes, présentent également des particularités qui nécessitent des approches différenciées en matière de mobilité.

Ce chapitre se propose de dresser un état des lieux détaillé de chaque territoire, en identifiant les enjeux spécifiques liés à la mobilité, les atouts, ainsi que les contraintes propres à chaque agglomération. Cette analyse servira de fondement pour définir des stratégies de mobilité adaptées à l'ensemble de notre périmètre d'intervention, visant à améliorer la fluidité des déplacements et à répondre aux besoins de nos étudiantes, étudiants, enseignantes, enseignants et partenaires.

Section 1 : La Communauté Urbaine d'Arras et le pôle universitaire d'Arras

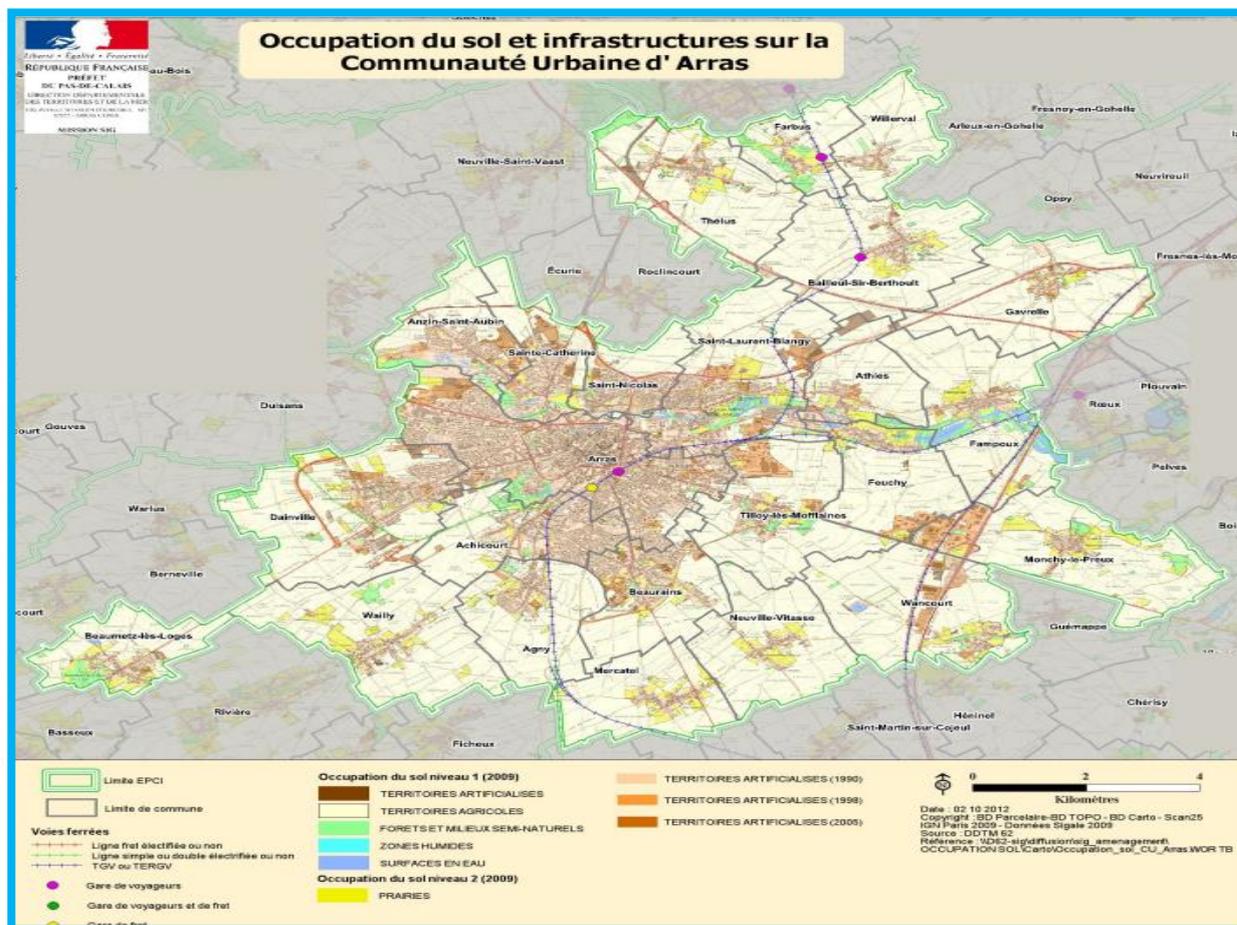
1. La Communauté Urbaine d'Arras

Arras, capitale historique et administrative du Pas-de-Calais, se situe au cœur de la plus grande zone économique agroalimentaire au nord de Paris. Comptant 42 600 habitants, elle est la deuxième ville la plus peuplée du département après Calais.

Aujourd'hui, Arras se caractérise par une population jeune, avec 33 % de ses habitants âgés de moins de 25 ans. Localisée dans la région de l'Artois, elle est à environ 17 km de Lens, 45 km de Lille, 100 km de Calais et 160 km de Paris à vol d'oiseau. Proche de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la ville, bien qu'étant le chef-lieu du Pas-de-Calais, occupe une position excentrée au sud-est du département¹.

¹ Arras — Wikipédia (wikipedia.org)

Figure 4 : Le réseau routier de la CUA



[Source : Plan de Déplacement Urbain de la Communauté Urbaine d'Arras, 2019]

Le territoire est fortement influencé par l'attraction exercée par le pôle urbain de l'agglomération d'Arras, qui concentre la majorité des emplois, des services et des lieux d'intérêt, générateurs de nombreux déplacements. Cette dynamique favorise une mobilité importante, tant vers le centre qu'en provenance de celui-ci, notamment pour les trajets domicile-travail, les études, la santé, les loisirs et les achats. Ces flux mettent en évidence une certaine dépendance des communes périphériques vis-à-vis d'Arras. En outre, de nombreuses zones d'activités sont situées en périphérie, notamment dans les secteurs logistique et agroalimentaire, engendrant un trafic de fret conséquent. La CUA bénéficie d'une excellente accessibilité routière grâce à la présence de deux autoroutes, l'A1 et l'A26, ainsi que de plusieurs voies de pénétration. Cette situation explique en partie la prédominance du mode routier dans les déplacements internes et leurs conséquences, telles que le poids significatif des émissions de CO₂, la saturation croissante du réseau aux heures de pointe à l'entrée de l'agglomération et la dégradation de la qualité de l'air.

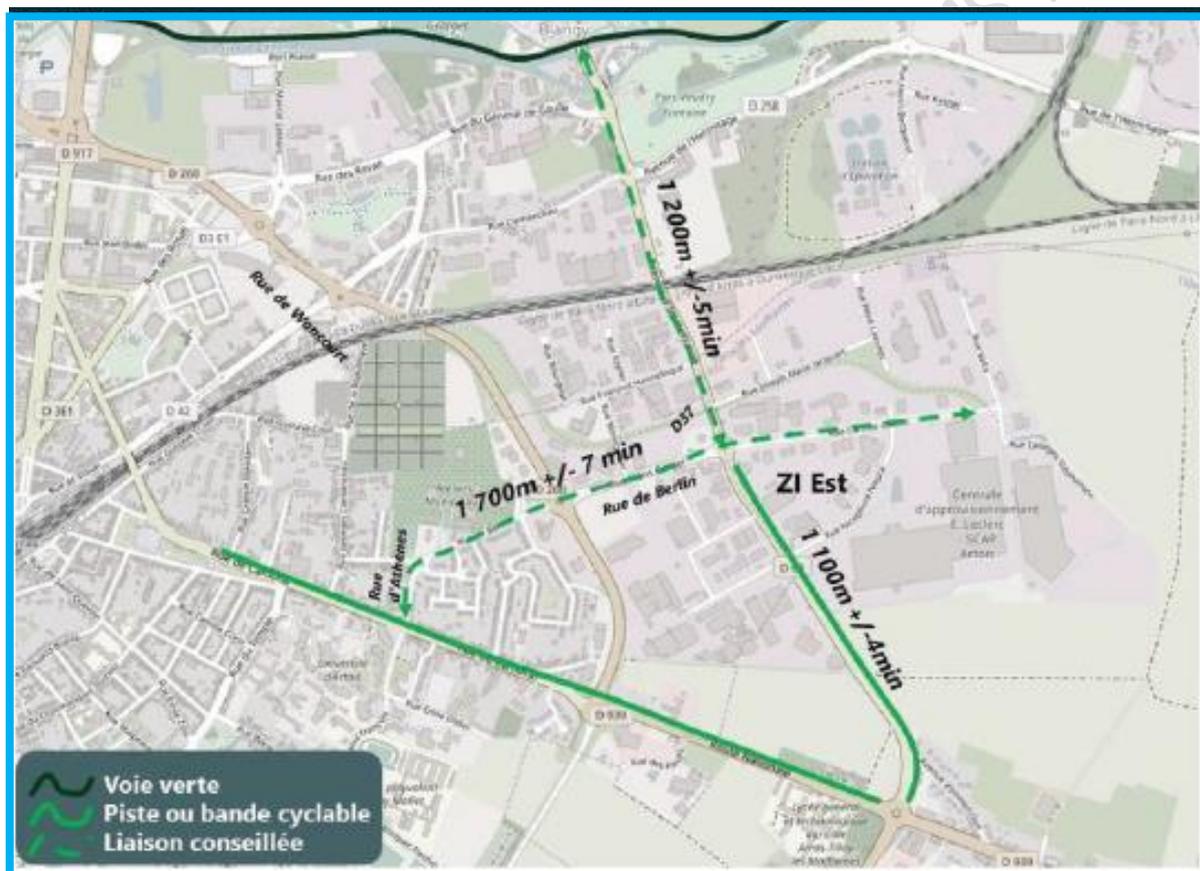
Malgré cela, l'offre de transports en commun est bien développée, avec une gare TER-TGV offrant un haut niveau de service, ainsi qu'un réseau de bus urbain relativement dense desservant à la fois les zones urbaines et périurbaines, avec des lignes régulières et des services de transport à la demande.

1.1. Les modes doux

Au sein de la CUA, les déplacements en modes doux représentent un peu moins de 18 %, soit environ un tiers de moins que la moyenne régionale. Cette situation est d'autant plus remarquable compte tenu de l'attractivité de l'agglomération, de la forte concentration d'emplois et de services, ainsi que de la diversité des options de transport en commun disponibles. Malgré ces atouts, la configuration de la CUA semble moins favorable aux déplacements de courte distance, qui pourraient pourtant être réalisés à pied ou à vélo.²

Une bande cyclable dessert le pôle universitaire. Elle est implantée le long de la D60. Elle permet de relier le centre d'Arras au campus, dans la mesure où elle se poursuit jusqu'au giratoire de la route de Cambrai³.

Figure 5 : Accessibilité au campus pour les modes doux



[Source : Plan de déplacement urbain de la CUA, 2019]

1.2. Les transports en commun

Bien que l'agglomération d'Arras bénéficie d'une configuration propice à l'utilisation des transports en commun, la part modale de ces derniers demeure relativement faible, oscillant entre 5 et 6 %, ce qui est inférieur à la moyenne régionale. Cette situation est d'autant plus surprenante compte tenu de la densité de population, d'emplois et de services dans et autour d'Arras. Malgré cela, la CUA a développé un réseau de transports en commun offrant un niveau de service satisfaisant, avec près de 20 km de

² Université d'Artois. (2017). Rapport sur la mobilité étudiante 2017. https://langues.univ-artois.fr/sites/default/files/2019-10/rapport_mobilite_etudiante_2017_vf.pdf

³ Plan de déplacement CUA 2019 (page 72). <https://www.cu-arras.fr/wp-content/uploads/2019/12/1.-PDU-Grand-Arras-2030.pdf>

desserte par habitant en 2009, tout en facilitant les correspondances intermodales, notamment grâce à la présence d'un pôle d'échanges connecté au réseau ferroviaire.⁴

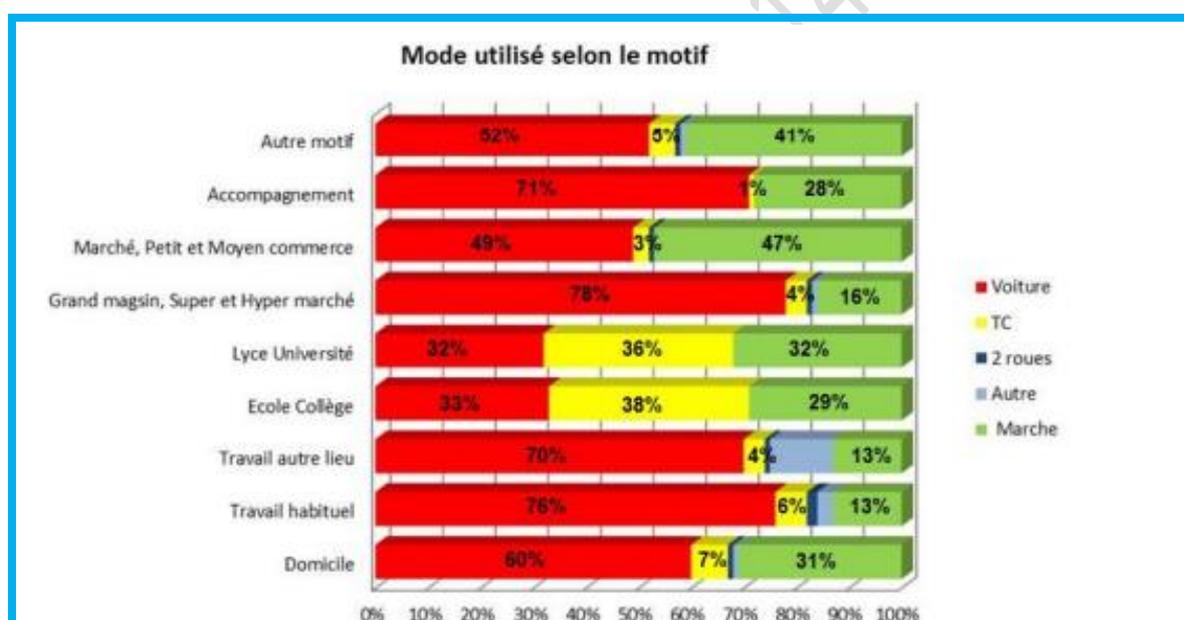
1.3. Une forte dépendance à la voiture

Elle est particulièrement élevée, atteignant 76 %, comparé à 73 % au niveau national. À l'inverse, l'utilisation des transports en commun reste faible, avec seulement 5 %, dont 3 % pour le réseau urbain. En revanche, les modes doux tels que le vélo et les deux-roues représentent 3 % des déplacements, un taux supérieur à celui observé pour d'autres types de trajets.

Concernant les déplacements vers les établissements d'enseignement (collèges, lycées et post-bac), ils se font principalement en transports en commun ou à pied.⁵

La CUA entretient des liens étroits avec les territoires voisins pour les déplacements domicile-travail ou d'études. Les principaux axes de déplacement sont orientés vers Lens (N17), Lille (D950), Cambrai et Saint-Pol-sur-Ternoise (D939), avec des milliers d'allers-retours quotidiens, principalement effectués en voiture particulière. Cette importante mobilité pendulaire pourrait être favorable au développement du covoiturage.

Figure 6 : Les modes utilisés selon le motif de déplacement

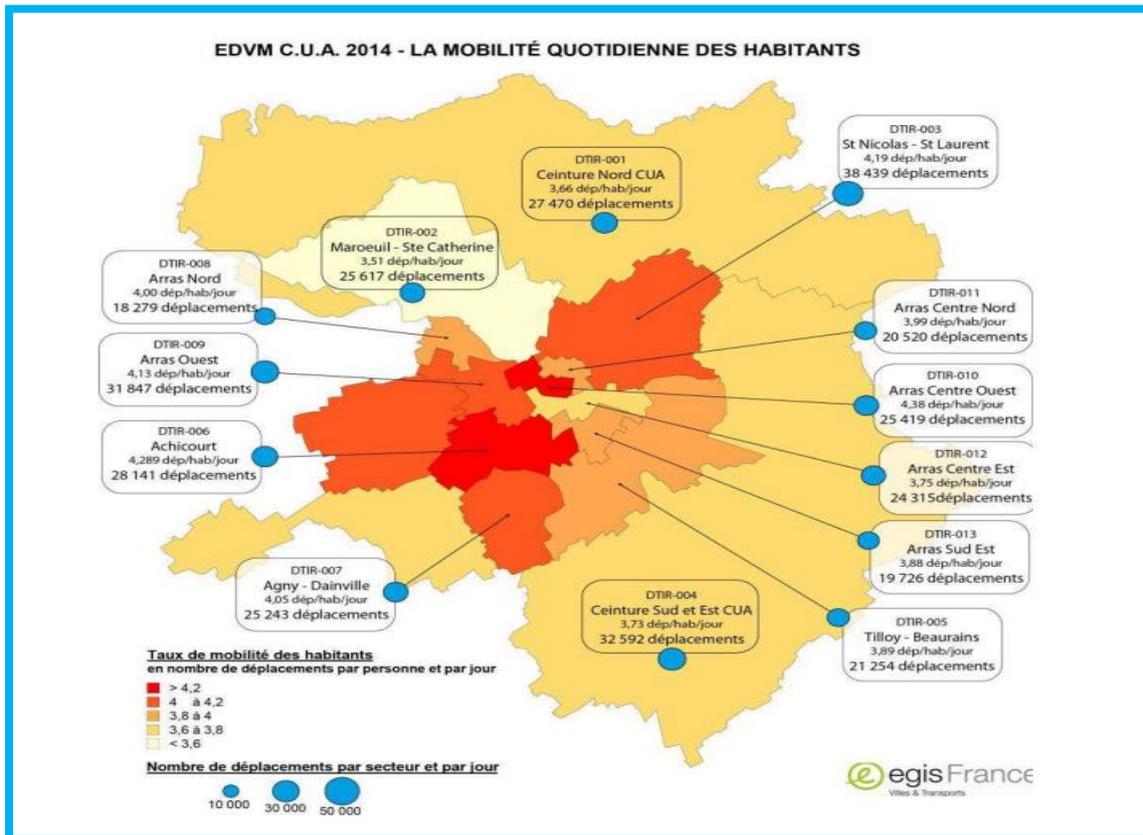


[Source : PDU de la CUA (2019)]

⁴ 2020-02-04_Étude-de-cas_ARRAS-WEB.pdf (theshiftproject.org))

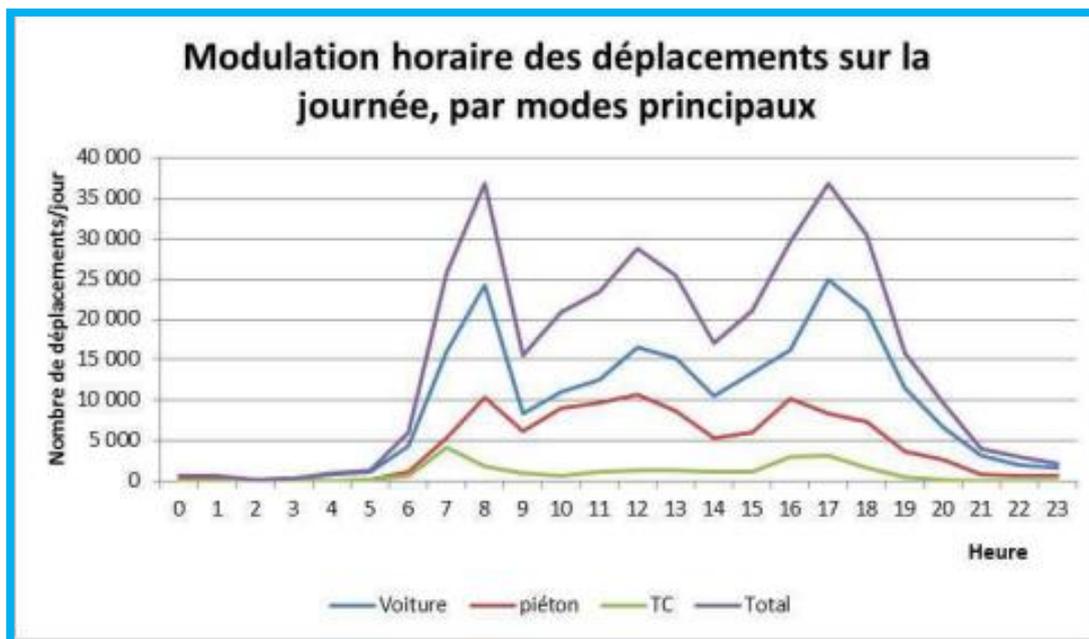
⁵ Plan de déplacement CUA 2019 (page 48). <https://www.cu-arras.fr/wp-content/uploads/2019/12/1.-PDU-Grand-Arras-2030.pdf>

Figure 7 : La mobilité quotidienne des habitants



[Source : cu-arras.fr]

Figure 8 : Modulation horaire des déplacements des habitants de la CUA



[Source : cu-arras.fr]

Figure 9 : La mobilité des ménages au sein de la CUA



[Source : « cu-arras.fr »]

Ce sont les personnes au foyer qui se déplacent le plus au quotidien (4,9 déplacements par jour). Notons que les chômeurs se déplacent également beaucoup (4,2 déplacements quotidiens), plus qu'à Châlons-sur-Saône (3,6). Les retraités sont les personnes les moins mobiles (2,9 déplacements quotidiens malgré tout).

2. Analyse de l'offre de la mobilité et accès au campus d'Arras

Figure 10: Le campus universitaire d'Arras



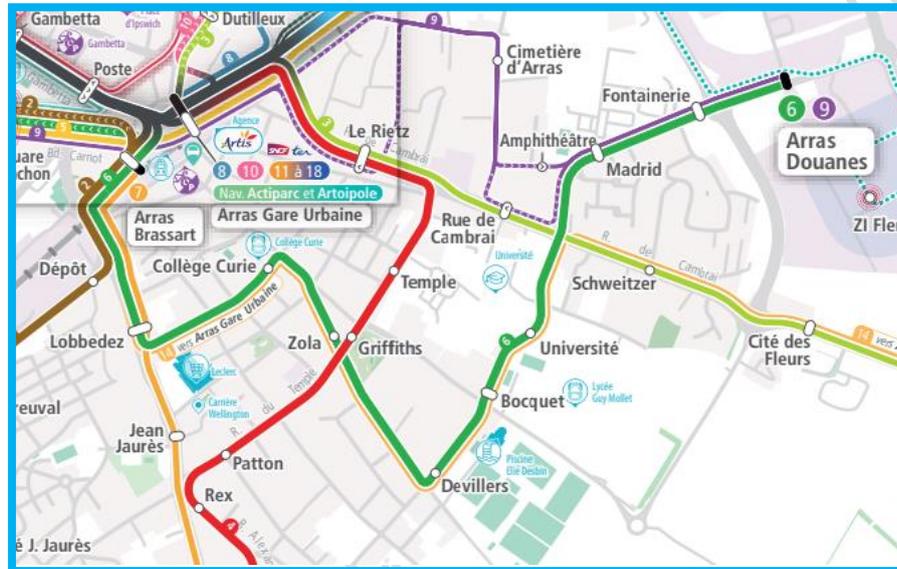
[Source : Université d'Artois]

2.1. Analyse de l'offre de mobilité

✓ Le transport urbain

Artis propose un réseau de transport diversifié, comprenant 10 lignes urbaines qui relient la ville d'Arras aux agglomérations environnantes. En complément, le réseau inclut 8 lignes rurales pour desservir les zones moins denses ainsi que deux navettes spécialement conçues pour les zones industrielles. Cette offre permet de couvrir efficacement les besoins de mobilité à la fois dans la ville et dans les environs, en facilitant les déplacements entre Arras et les autres centres urbains ainsi que les accès aux zones industrielles clés.⁶

Figure 11 : Plan de la gare d'Arras



[Source : ARTIS]

▪ Plan 3D du pôle gare (correspondances)

Figure 12 : Plan 3D pôle gare d'Arras



⁶ https://storage.googleapis.com/is-wp-119-prod/uploads-prod/2024/07/V3-Reseau-rentree-2024_compressed.pdf

[Source : ARTIS]

▪ **Transport des personnes à mobilité réduite**

Depuis le 1er janvier 2019, la Communauté Urbaine d'Arras a confié à la société ARTIS la gestion du service de Transport des Personnes à Mobilité Réduite (Mobia).

Conditions d'accès :

- *Titulaire d'une carte d'invalidité* : Accessible aux personnes avec un taux d'incapacité égal ou supérieur à 80 %. Ce service est disponible pour les résidents en dehors de la CUA, mais uniquement sur le territoire communautaire.
- *Non titulaire d'une carte d'invalidité* : Une demande doit être adressée au Service Transports Urbains de la CUA, suivie d'une évaluation par la Commission d'Accès.⁷

• **Noctibus**

Figure 13 : Le service Noctibus



[Source : ARTIS]

Le service Noctibus permet désormais des déplacements dans Arras plus tard le vendredi et le samedi soir, ainsi que lors des grands événements.

Le réseau Noctibus comprend quatre arrêts principaux : Les Places, Cité Nature, Théâtre, et Gare. Il se divise en deux lignes :

- ✦ **Noctibus Nord**, qui dessert les localités d'Anzin-Saint-Aubin, Sainte-Catherine, Saint-Nicolas, Saint-Laurent-Blangy, Athies, et Feuchy.

⁷ Communauté Urbaine d'Arras. (n.d.). Transport et mobilité douce - Communauté Urbaine d'Arras. <https://www.cu-arras.fr/a-votre-service/transport-et-mobilite-douce/>

- ✦ **Noctibus Sud**, qui couvre les zones d'Arras, Dainville, Achicourt, Agny, Beaurains, et Tilloy-les-Mofflaines.

Un service de dépose à la demande est également disponible.⁸

- **La Citadine**

La Citadine est un service de transport gratuit en centre-ville d'Arras, entièrement électrique. Il fonctionne sur deux circuits distincts, avec des arrêts communs permettant de passer d'une boucle à l'autre. Ce service inclut également des dessertes vers des parkings gratuits.

Horaires : Du lundi au samedi, de 7h à 20h.

Fréquence de passage : Toutes les 10 minutes.



- **Transport à la demande (TAD)**

Ce service complète les lignes urbaines et interurbaines. Il est possible de réserver un transport à la demande (TAD) au minimum une heure avant le déplacement souhaité, par téléphone ou en se rendant directement à l'agence Artis. Le service suit un itinéraire spécifique et des horaires fixes.

Titres de transport acceptés : Tous, à l'exception des cartes scolaires gratuites.

Zones desservies : ACTIPARC, ARTOIPOLE, et ZI Est.



- **Le réseau départemental « OSCAR »**

Depuis le 1er septembre 2017, la gestion du transport scolaire et interurbain a été transférée de la compétence des Départements à celle de la Région. Toutefois, l'offre desservant la Communauté Urbaine d'Arras conserve le nom d'exploitation OSCAR (anciennement Colvert). Ce service complète le réseau de lignes régulières d'ARTIS.

⁸ Communauté Urbaine d'Arras. (n.d.). Transport et mobilité douce - Communauté Urbaine d'Arras. <https://www.cu-arras.fr/a-votre-service/transport-et-mobilite-douce/>

Le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras est desservi par 9 lignes départementales organisées en radiales, assurant des liaisons entre les communes périphériques et la ville d'Arras. Le réseau reste principalement axé sur les besoins scolaires, avec des courses adaptées aux horaires des établissements scolaires et une offre concentrée aux heures de pointe. En effet, près de ¾ des trajets sont effectués durant les heures de pointe du matin et du soir, comme le montre le tableau ci-dessous.

Figure 14 : La fréquence des bus périurbains

	SENS 1		SENS 2		NOMBRE DE COURSES (deux sens confondus)	Amplitude SENS 1		Amplitude SENS 2		Fréquences SENS 1		Fréquences SENS 2		TOTAL FRÉQUENCES Heures de Pointes
	NBRE DE COURSES	NBRE DE COURSES	NBRE DE COURSES	NBRE DE COURSES		PREMIER	DERNIER	PREMIER	DERNIER	7h-9h	17h-19h	7h-9h	17h-19h	
IGNE 534 : Arras "Gare interurbaine"/Thélus - Neuville	16	15	31		07:05	19:04	07:00	18:25	13	1	2	9		25
IGNE 524 : Arras "Gare interurbaine"/Bovelles "Mairie"	13	13	26		06:45	18:04	07:17	18:35	7	3	2	7		19
IGNE 521 : Arras "Gare interurbaine"/Beaumontz-les-Loges Résidence du Bois"	10	11	21		07:07	17:50	12:00	18:55	7	1	0	7		15
IGNE 530 : Arras "Gare urbaine"/Monchy-le-Preux "Rue de vis"	11	9	20		07:12	19:37	06:20	18:30	9	1	1	6		17
IGNE 532 : Arras "Docteur Brassart"/Fampoux - Gavrelle	7	8	15		07:08	13:38	12:05	18:25	5	0	0	4		9
IGNE 535 : Arras "Gare interurbaine"/Acq "Bois du Perroy"	8	7	15		07:06	13:20	13:40	18:35	6	0	0	4		10
IGNE 522 : Arras "Gare interurbaine"/Wailly "Pont"	5	5	10		07:18	13:40	12:15	18:25	4	0	0	3		7
IGNE 533 : Arras "Docteur Brassart"/Bailleul-Sir-Berthout Route d'Arras"	4	4	8		07:09	13:44	12:20	18:17	3	0	0	2		5
IGNE 528 : Arras "Emilie Breton"/Guemappe "Centre"	3	3	6		07:20	13:20	12:20	18:25	2	0	0	2		4
TOTAL			152						56	6	5	44		111

[Source : rapport PDU-Grand-ARRAS]

Aux heures creuses, le réseau propose peu d'alternatives aux déplacements motorisés, car la majorité des trajets sont assurés par un service de transport à la demande, nécessitant une réservation préalable.⁹

✓ **Les transports ferroviaires (SNCF)**

Le territoire bénéficie d'une accessibilité ferroviaire de qualité, avec des liaisons TGV vers Paris et Lille, ainsi que trois lignes TER reliant :

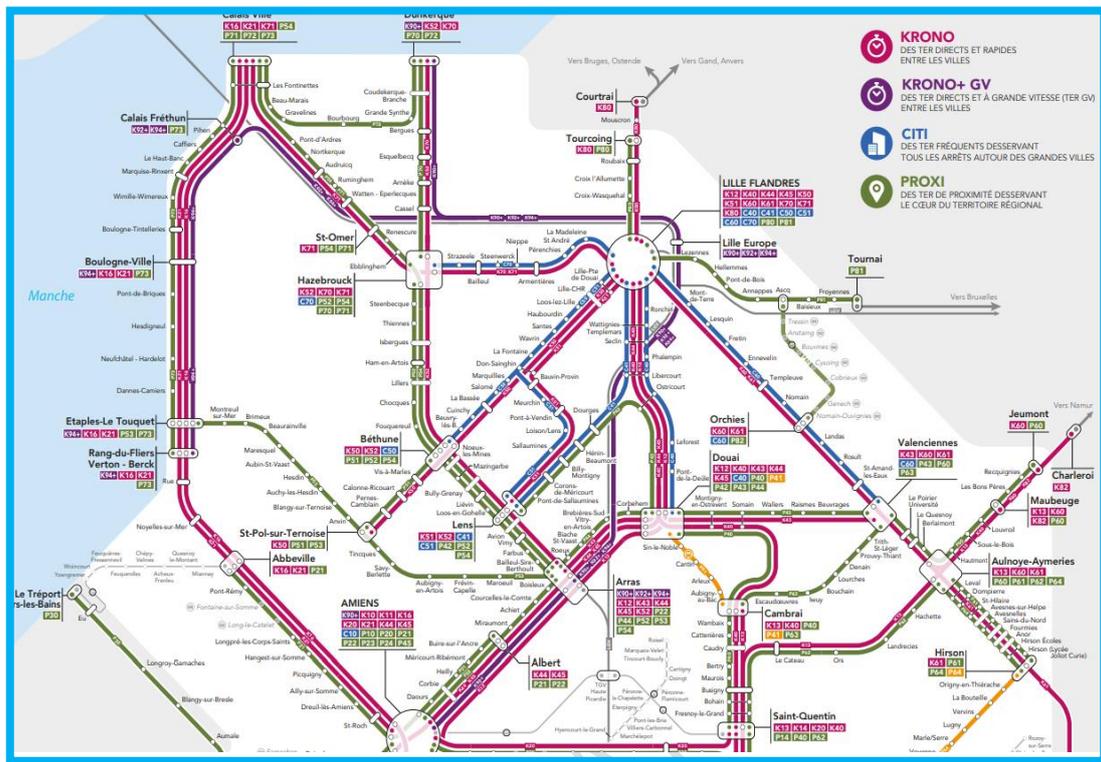
- ✦ Lille/Douai/Arras/Amiens
- ✦ Arras/Lens/Hazebrouck
- ✦ Arras/Saint-Pol-sur-Ternoise/Étapes/Boulogne

Ces lignes se rejoignent au principal hub ferroviaire du territoire, la gare d'Arras, qui constitue le cœur de ce que l'on appelle l'étoile ferroviaire arrageois.¹⁰

⁹ Rapport du PDU-Grand-ARRAS, p. 97.

¹⁰ Rapport du PDU-Grand-ARRAS, p. 99.

Figure 15 : La desserte du réseau ferré arrageois



[Source : TER SNCF Pas-de-Calais]

✓ **La mobilité active**

▪ **Subvention à l'achat d'un vélo à assistance électrique**

Les résidents de la Communauté Urbaine d'Arras qui souhaitent acquérir un vélo à assistance électrique peuvent obtenir une aide de la CUA. Cette aide couvre jusqu'à 30 % du montant TTC, avec un plafond de 300 €, pour les achats effectués auprès de commerçants locaux. La demande de subvention se fait en ligne via un formulaire dédié.

▪ **Location longue durée de vélos à assistance électrique**

Il est possible de louer un V'électrique pour une durée de 3, 9 ou 12 mois auprès d'Artis, avec des tarifs compris entre 8 et 15 €/mois. Les demandes de location doivent être soumises en ligne via le formulaire disponible sur le site d'Artis : V'ELECTRIC, LE VÉLO ARTIS.

▪ **L'ADAV**

L'ADAV (Droit au Vélo) est une association qui œuvre pour promouvoir l'accès au vélo en facilitant la réparation, la réutilisation et la vente de vélos solidaires et participatifs. Sur le territoire d'Arrageois, l'atelier "Soignons Les Biclous" à Saint-Laurent-Blangy est l'un des services proposés par l'ADAV.

Atelier "Soignons Les Biclous" : Ce service a été mis en place en mars 2020 pour permettre à toute personne, adhérente à l'ADAV, de bénéficier de l'aide bénévole pour réparer et entretenir leur vélo. L'atelier est ouvert les mardis et jeudis soir de 18h à 19h30 sans rendez-vous.

Objectif de l'atelier : L'atelier vise à promouvoir la pratique du vélo en offrant un espace d'entraide où les utilisateurs peuvent apprendre à réparer et entretenir leurs vélos. Le matériel nécessaire est mis à disposition, avec des pièces détachées d'occasion à prix libre et des pièces neuves à prix coûtant. C'est avant tout un lieu de partage et de solidarité.

Accessibilité : N'importe qui peut y participer à condition d'être membre de l'ADAV, avec la possibilité de s'y inscrire directement sur place. Les services sont ouverts à tous ceux qui souhaitent réparer, entretenir ou acheter un vélo.

Récupération et vente de vélos : Si vous avez un vélo que vous ne souhaitez plus, il est possible de le donner à l'atelier. Celui-ci peut être réparé et mis en vente à un prix abordable. Les bénévoles assurent la remise en état des vélos.

Ce service s'inscrit parfaitement dans une démarche de mobilité durable, en offrant une alternative aux modes de transport polluants, tout en favorisant l'accès à la mobilité à travers des solutions solidaires.

✓ **Autopartage**

La Communauté Urbaine d'Arras propose un service d'autopartage accessible 24 heures sur 24, avec des tarifs attractifs. Les prix sont déterminés en fonction de la durée d'utilisation et de la distance parcourue, incluant les coûts de carburant, d'assurance et d'entretien.



✓ **Covoiturage**

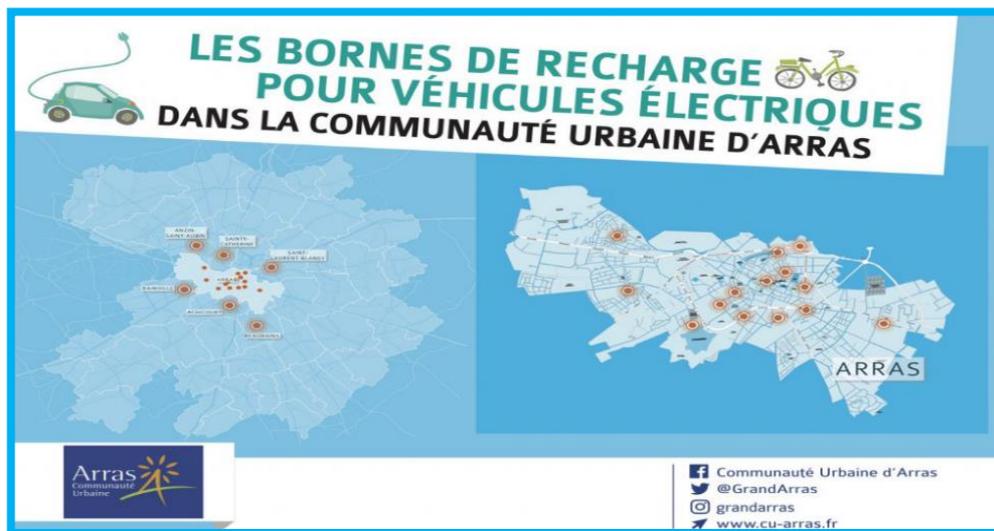
Le covoiturage permet de partager un véhicule pour tout ou partie d'un trajet, accessible à tous, quel que soit le motif du déplacement, sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras ou au-delà. Passpass Covoiturage est un service gratuit qui met en relation conducteurs et passagers pour des trajets courts ou moyens dans la région Hauts-de-France.

✓ **La mobilité électrique**



Coordonné par la région Hauts-de-France, le service Pass Pass Électrique permet de recharger les voitures et les vélos à assistance électrique. La Communauté Urbaine d'Arras met à disposition 20 bornes de recharge sur son territoire.

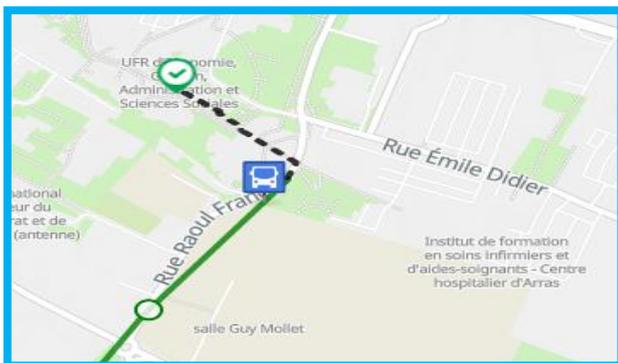
Figure 16 : La répartition des bornes de recharge électrique sur le territoire de la CUA



[Source : Communauté urbaine d'Arras]

2.2. Accès au campus universitaire d'Arras

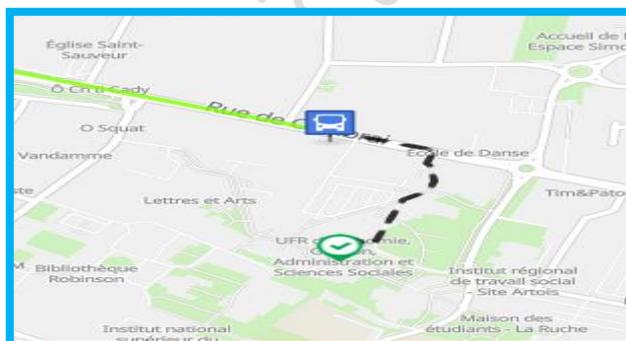
○ Les transports en commun



[Source : Moovitapp]

Arrêt Université ----->3 min de marche

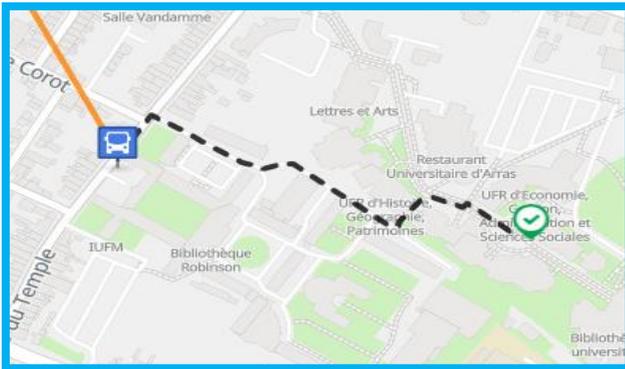
Ligne L6



[Source : Moovitapp]

Rue de Cambrai -----> 4 min de marche

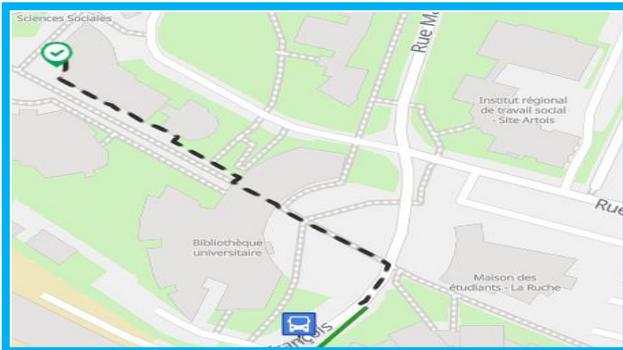
Ligne L3 en provenance de « La mairie d'Arras et en direction de Tilloy château d'eau »



[Source : Moovitapp]

Temple -----> 5 min de marche

Ligne L4



[Source : Moovitapp]

Bocquet -----> 5 min de marche

Ligne L6

○ **La mobilité active**

Il convient de noter que l'Université est facilement accessible à pied depuis ce pôle ferré, bien que les conditions de confort des cheminements piétons puissent parfois être difficiles. En effet, la largeur utile des trottoirs est insuffisante pour gérer les importants flux de piétons entre la gare et le pôle universitaire. De plus, la forte demande en stationnement dans ce secteur entraîne souvent un stationnement illicite sur les trottoirs, ce qui compromet encore davantage le confort et la continuité des cheminements piétons.

Sur le site principal, on compte deux abris couverts avec une capacité de 10 places et un nombre important d'arceaux à vélo répartis sur l'ensemble du site avec au total 57 places disponibles.

Figure 17 : Parking pour vélos sur le pôle universitaire d'Arras



[Source : Université d'Artois]

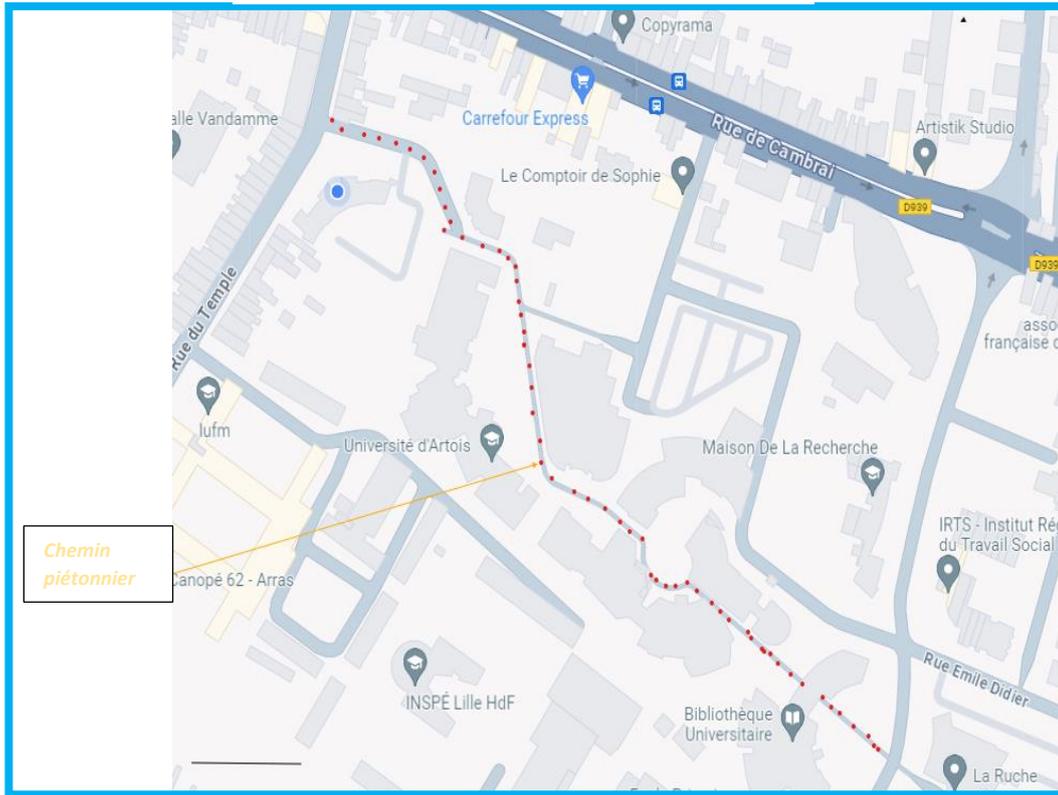
Figure 18 : Chemin piétonnier sur le pôle universitaire d'Arras



[Source : Université d'Artois]

On note aussi la présence d'un chemin piétonnier qui traverse le campus du nord au sud reliant la rue du Temple et la rue Raoul François.

Figure 19 : Le chemin piétonnier du campus d'Arras

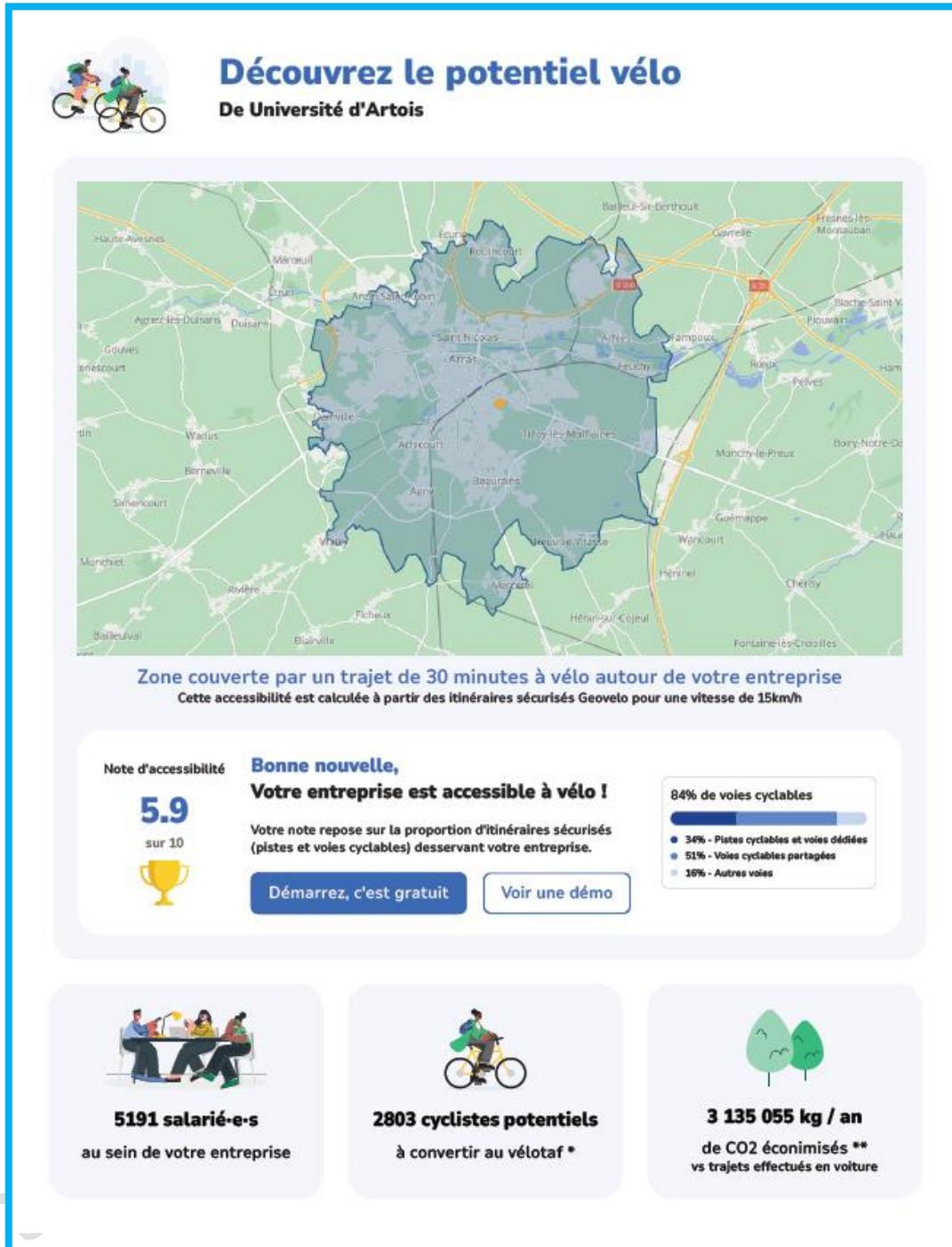


Source : Université d'Artois]

Soumis au vote du CA

- **Le potentiel vélo :**

Figure 20 : Le potentiel vélo du Campus universitaire d'Arras

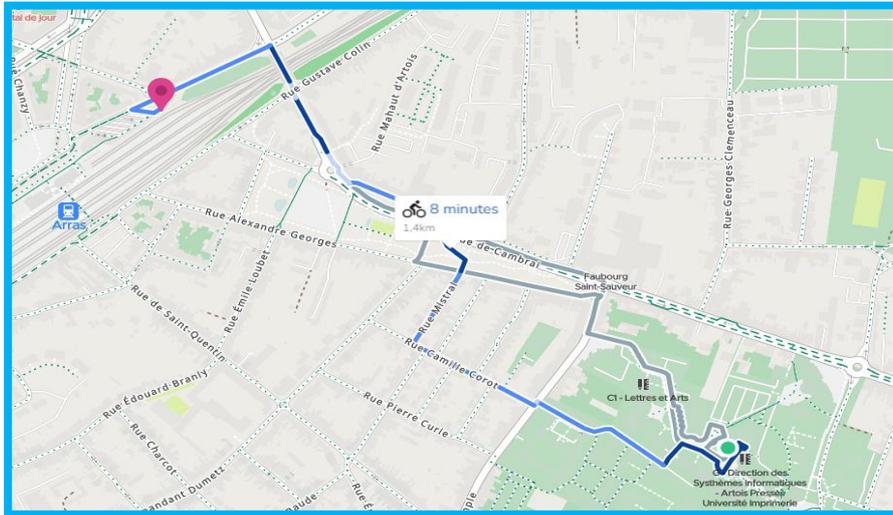


[Source : Geovélo entreprise]

▪ **Itinéraire cyclable campus d'Arras/ Pôle gare**

L'itinéraire entre le campus et la gare est bien équipé en voies cyclables sur une distance de 1,4 km, avec 94 % du parcours couvert par des pistes cyclables. Voici une carte illustrant cet itinéraire.

Figure 21 : L'itinéraire entre l'Université et la gare d'Arras



[Source : Geovélo]

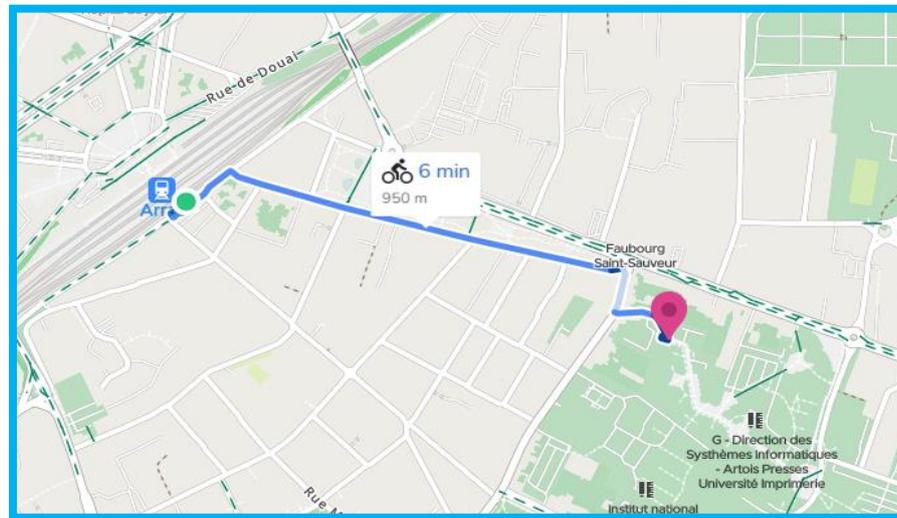
Figure 22 : Type de voies cyclables



[Source : Geovélo]

- **Itinéraire de l'arrière gare**

Figure 23: L'itinéraire entre l'Université et l'arrière de la gare d'Arras



[Source : Geovélo]

Figure 24 : Type des voies cyclables



[Source : Geovélo]

- **Le stationnement**

Le campus dispose de 5 parkings principaux, chacun offrant de nombreuses places de stationnement réservées spécialement pour le personnel BIATSS, les enseignantes et les enseignants. Ces parkings sont stratégiquement situés pour faciliter l'accès aux différents bâtiments du campus.

- ✦ Parking n°1 Siège - 58 dont 1 PMR
- ✦ Parking B/B1 - 22 dont 1 PMR
- ✦ Parking n°2 - Personnels EGASS 118 dont 4 PMR
- ✦ Parking Public - EGASS 36 dont 1 PMR
- ✦ Parking BU - 18 dont 1 PMR

Figure 25 : Les parkings principaux



[Source : Université d'Artois]

Un grand parking qui appartient à la CUA majoritairement occupé par des étudiantes et des étudiants, avec un grand nombre des places gratuites.

Figure 26 : Parking A site principal



[Source : Université d'Artois]

○ **Le parc automobile**



[Source : Université d'Artois]

L'inventaire de notre parc automobile révèle une composition diversifiée visant à promouvoir une mobilité plus durable au sein de notre Université. Sur les 13 véhicules actuellement en service, 4 sont des véhicules électriques, illustrant notre engagement en faveur de l'adoption de technologies respectueuses de l'environnement. De plus, la majorité de nos utilitaires sont des véhicules hybrides, combinant efficacité énergétique et performances.

Il est important de souligner que notre flotte ne comprend aucun véhicule diesel, alignant ainsi notre politique de transport sur les normes environnementales les plus strictes. Les véhicules restants fonctionnent principalement à l'essence.

Pour assurer la durabilité et la performance de notre parc automobile, nous avons mis en place un suivi rigoureux des entretiens. Cette mesure vise à garantir le bon fonctionnement des véhicules tout en minimisant leur impact environnemental. En intégrant ces actions dans notre Plan de mobilité, nous aspirons à réduire notre empreinte carbone et à favoriser des déplacements plus respectueux de l'environnement au sein de notre campus.

Voici une photo aérienne illustrant un état des lieux général du site :

Figure 27 : Photo aérienne du campus universitaire d'Arras



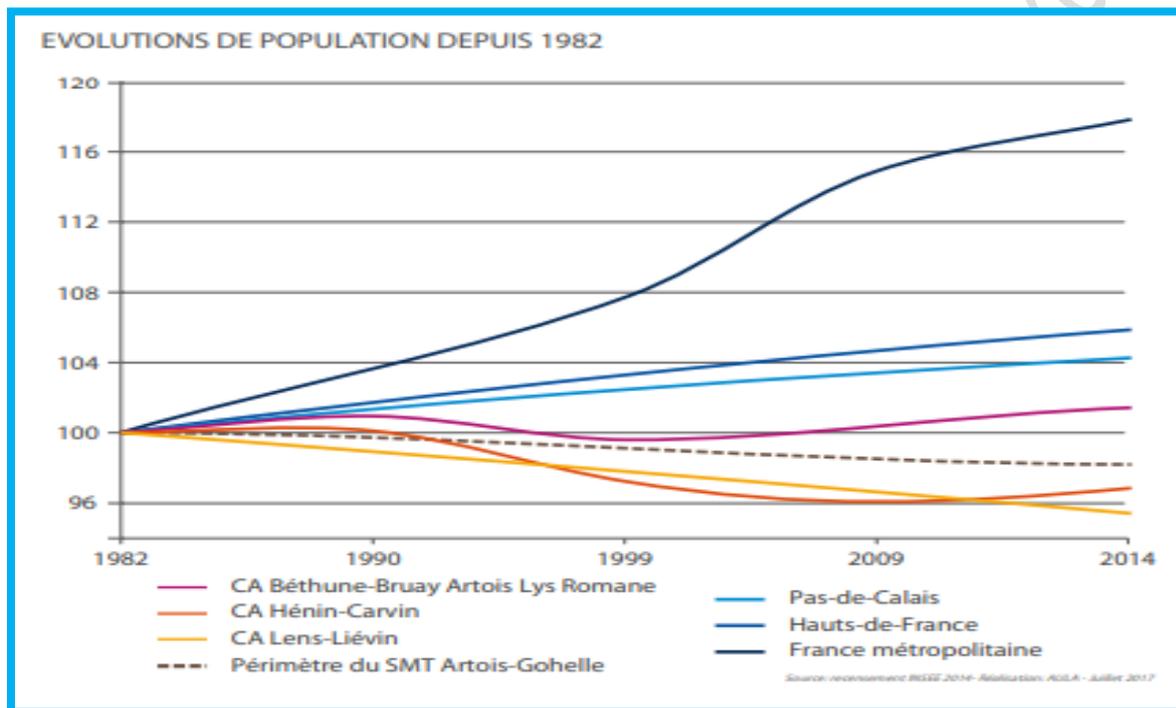
[Source : Université d'Artois]

Section 2 : La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane (CABBALR) et le campus universitaire de Béthune

1. La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane (CABBALR)

La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane, située dans le département du Pas-de-Calais et la région Hauts-de-France, au sein de l'arrondissement de Béthune, regroupe 100 communes pour une population d'environ 280 000 habitants, répartie sur un territoire de 646 km². Cette intercommunalité est structurée autour de deux villes principales, Béthune et Bruay-la-Buissière, dans un cadre largement rural, avec 62 communes comptant moins de 2 000 habitants¹¹.

Figure 28 : Évolution de la population depuis 1982

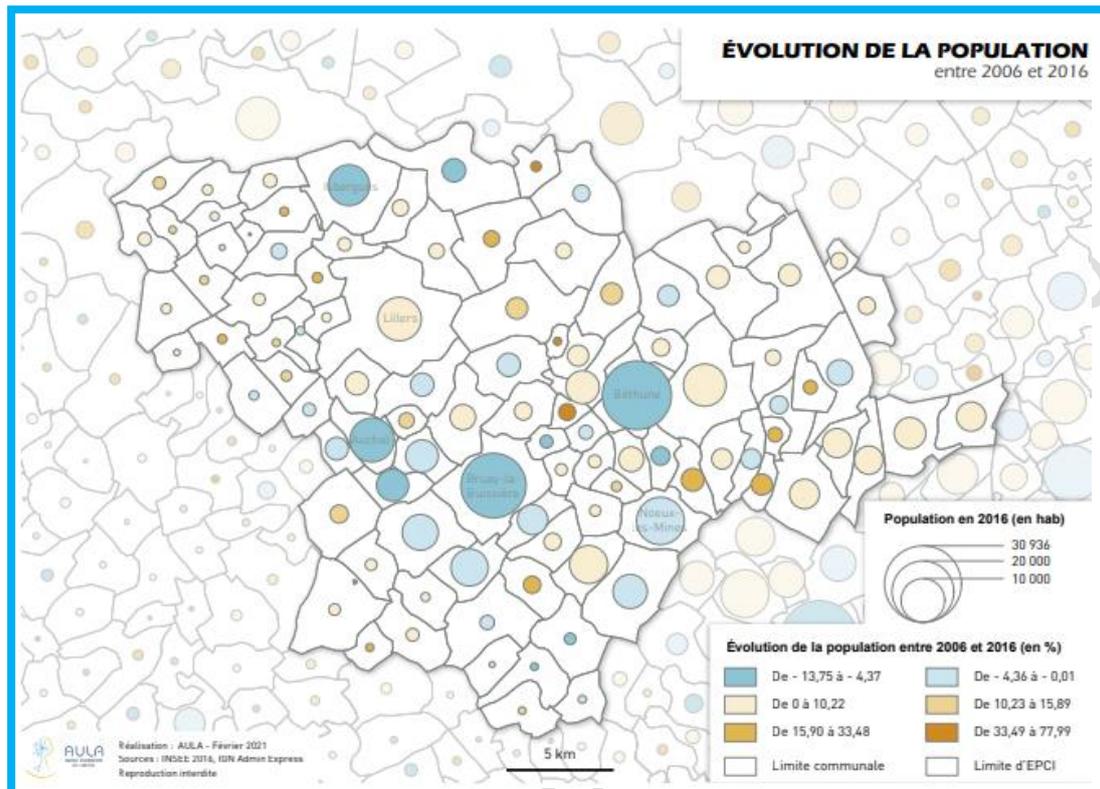


[Source : PDU SMTAG, p. 20]

¹¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Communaut%C3%A9_d%27agglom%C3%A9ration_de_B%C3%A9thune-Bruay,_Artois-Lys_Romane

1.1. Profil des habitants de la CABBALR

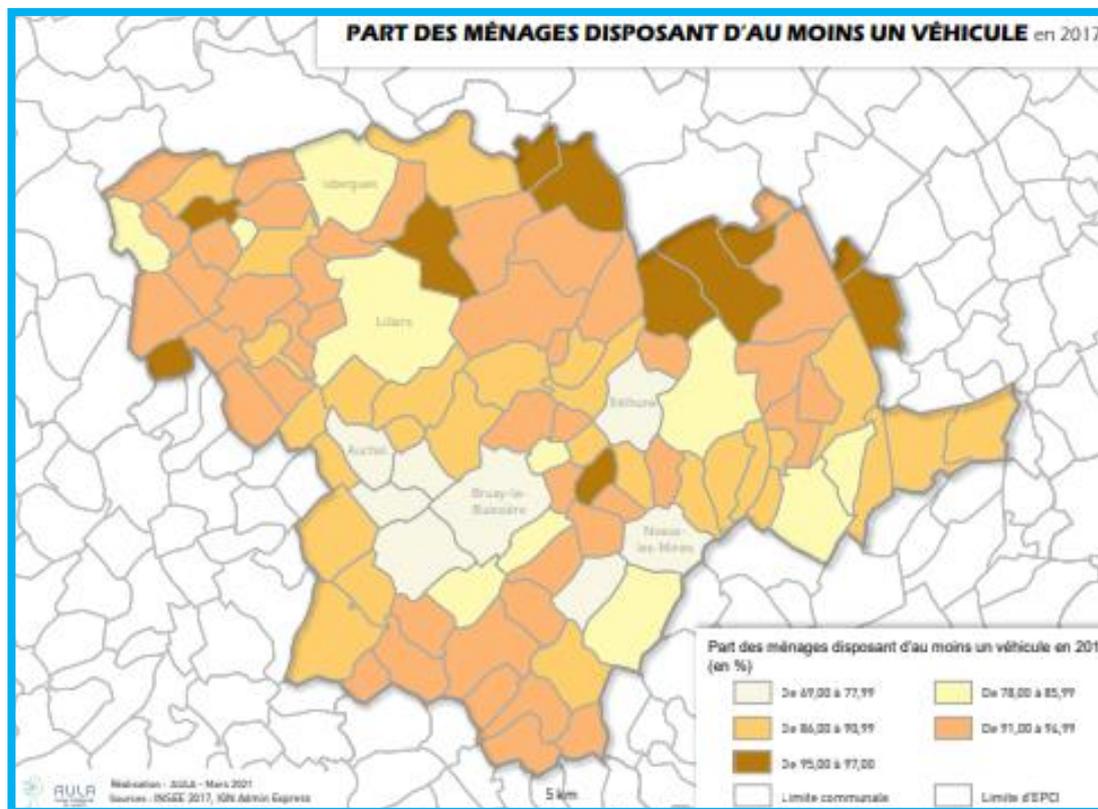
Figure 29 : Évolution de la population entre 2006 et 2016



[Source : portrait de territoire CABBALR, p.6, 2021]

- ✦ 100 communes
- ✦ 277 000 habitants au 1er janvier 2017
- ✦ 116 000 ménages (2,4 personnes par ménage)
- ✦ Une stabilité démographique depuis 10 ans

Figure 30 : Le taux de motorisation des ménages « Source : portrait de territoire CABBALR »



[Source : Portrait de territoire CABBALR, p.11, 2021]¹²

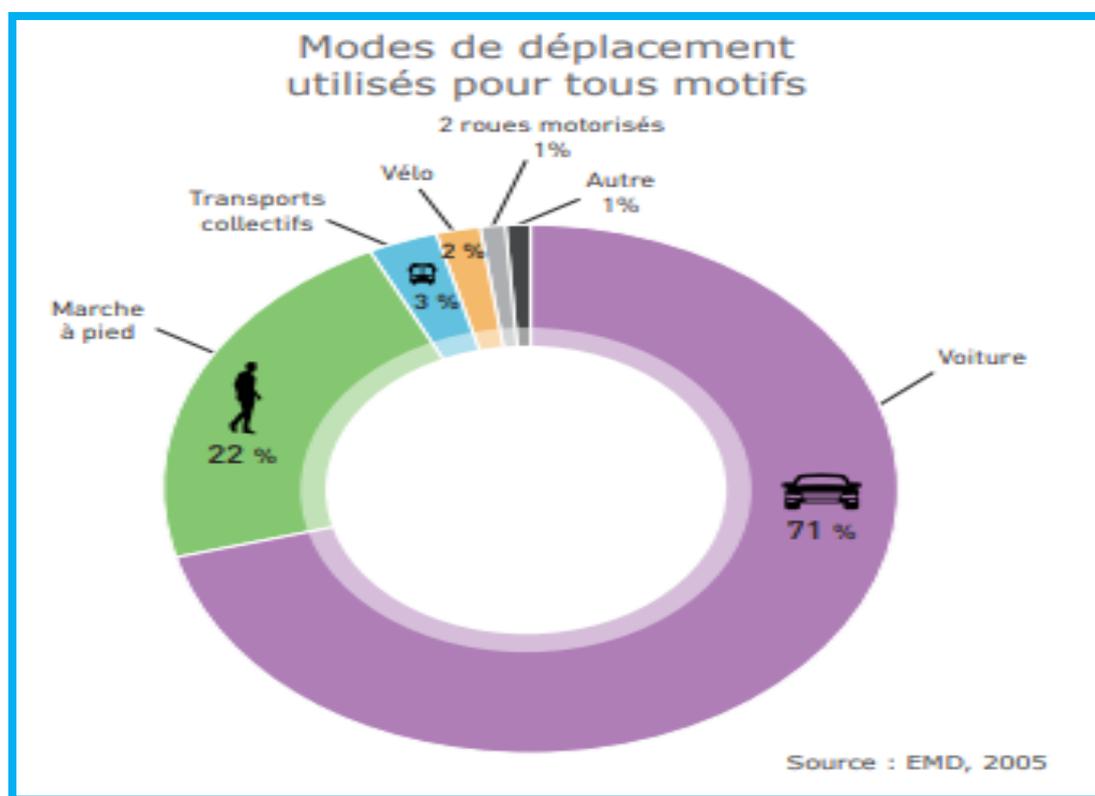
Le taux de ménages possédant plusieurs véhicules (au moins deux) a fortement augmenté, passant de 33 % en 2006 à 44 % en 2016, notamment dans les zones des Collines de l'Artois, du Bas Pays de Béthune et du Pays d'Aire. Parallèlement, bien que toujours significatif en 2016, le taux de ménages non motorisés a diminué, passant de 21 % en 2006 à 17 % en 2016. Cette dépendance croissante à l'automobile s'accompagne d'une augmentation de la motorisation des ménages, avec un taux global de motorisation atteignant 83 % en 2016, contre 79 % en 2006, particulièrement marqué dans le Bas Pays de Béthune et la Lys Roman.¹³

1.2. Les modes de déplacement

¹² *Le taux de motorisation* : fait référence à la proportion de véhicules motorisés (y compris les voitures, les motos et autres véhicules à moteur) par rapport à la population totale.

¹³ portrait_de_territoire_de_lagglomeration.pdf (bethunebruay.fr) (page 19)

Figure 31 : Les modes de déplacements des Béthunois



[Source : portrait de territoire CABBALR, p.20, 2021]

La fréquentation des gares de Béthune (6 500 montées et descentes par jour en 2015), de Violaines/La Bassée (2 400) et de Lillers (900) a connu une augmentation régulière. En revanche, les autres gares du territoire enregistrent des volumes de fréquentation plus modestes, avec des évolutions plus contrastées, voire des baisses dans certains cas. Un usage encore marginal des transports en commun (4% tous modes confondus) :

Depuis le 1er avril 2019, le territoire bénéficie d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec deux lignes en opération. Néanmoins, 71 % des déplacements sur ce territoire sont encore effectués en voiture, et 90 % des trajets réalisés par les habitants restent à l'intérieur de la zone.

En moyenne, chaque habitant effectue 3,8 déplacements par jour, avec une nette augmentation de l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail, passant de 82,8 % en 2006 à 85,4 % en 2016. La part des transports collectifs a légèrement augmenté, de 3,5 % à 4,4 % sur la même période, avant la mise en service du BHNS.

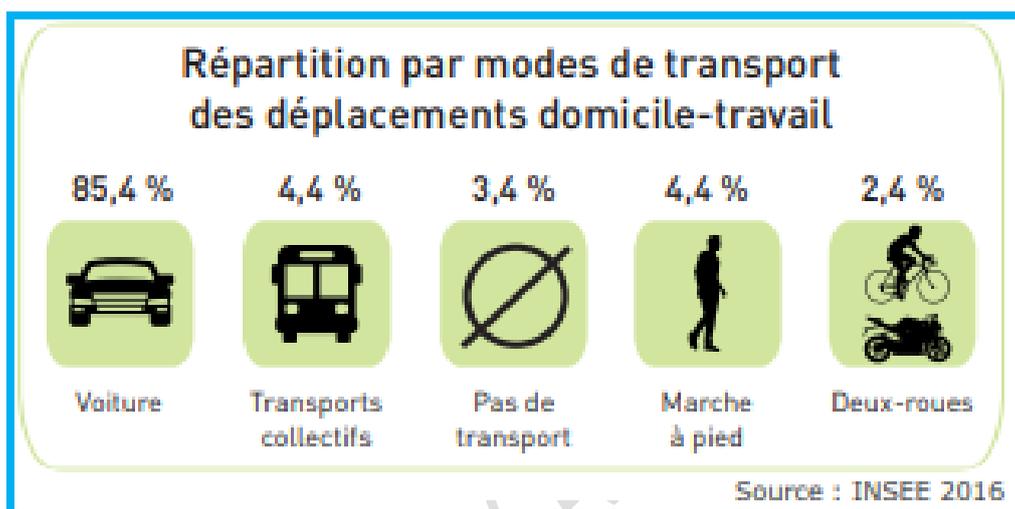
Les trajets domicile-travail se sont allongés tant en distance qu'en durée, en particulier pour les déplacements vers Lille, principalement à cause du trafic dense sur les axes majeurs tels que la RN47 (38 000 véhicules/jour à hauteur de Douvrin) et la RD301 (40 000 véhicules/jour).

Bien que la majorité des actifs de la communauté travaille toujours au sein de la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR), cette proportion a diminué, passant de 66 % en 2006 à 59 % en 2016. Parallèlement, les échanges avec les territoires voisins, notamment

la Métropole Européenne de Lille (MEL) et la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL), sont en constante progression. Ainsi, 42 000 actifs résidant sur le territoire travaillent quotidiennement à

Figure 32 : Répartition par modes de transport des déplacements domicile travail en 2016

l'extérieur (+20 %), dont 30 % se rendent dans la MEL (+24 % entre 2006 et 2016). Inversement, 18 000 personnes résidant hors de la CABBALR y viennent chaque jour pour travailler, dont 33 % provenant de la CA Lens-Liévin, bien que cette part ait diminué de 18 %).¹⁴



[Source : Portrait de territoire CABBALR, p.21, 2021]

2. Analyse de l'offre de la mobilité et accessibilité au campus de Béthune

2.1. Analyse de l'offre de la mobilité :

✓ Les transports urbains

La gestion des transports collectifs urbains est assurée par Artois Mobilités, qui délègue l'exploitation des lignes dans le cadre d'une délégation de service public. Les données présentées dans ce chapitre se réfèrent au réseau Tadao tel qu'il existait en 2016, couvrant un territoire de 115 communes et regroupant 600 000 habitants. Ces chiffres précèdent l'extension du périmètre à la zone de la Lys Romane.¹⁵



[Source : Ville de Béthune]

La Ville de Béthune offre aux habitants la possibilité d'utiliser les transports en commun : les bus de TADAO mais aussi le train grâce à la présence d'une gare où circulent aussi bien des TER que des TGV.

La Ville de Béthune propose aux habitants une offre de transports en commun complète : bus, trains et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).¹⁶

¹⁴ Source : portrait_de_territoire_de_lagglomeration.pdf (bethunebruay.fr) (page 20)

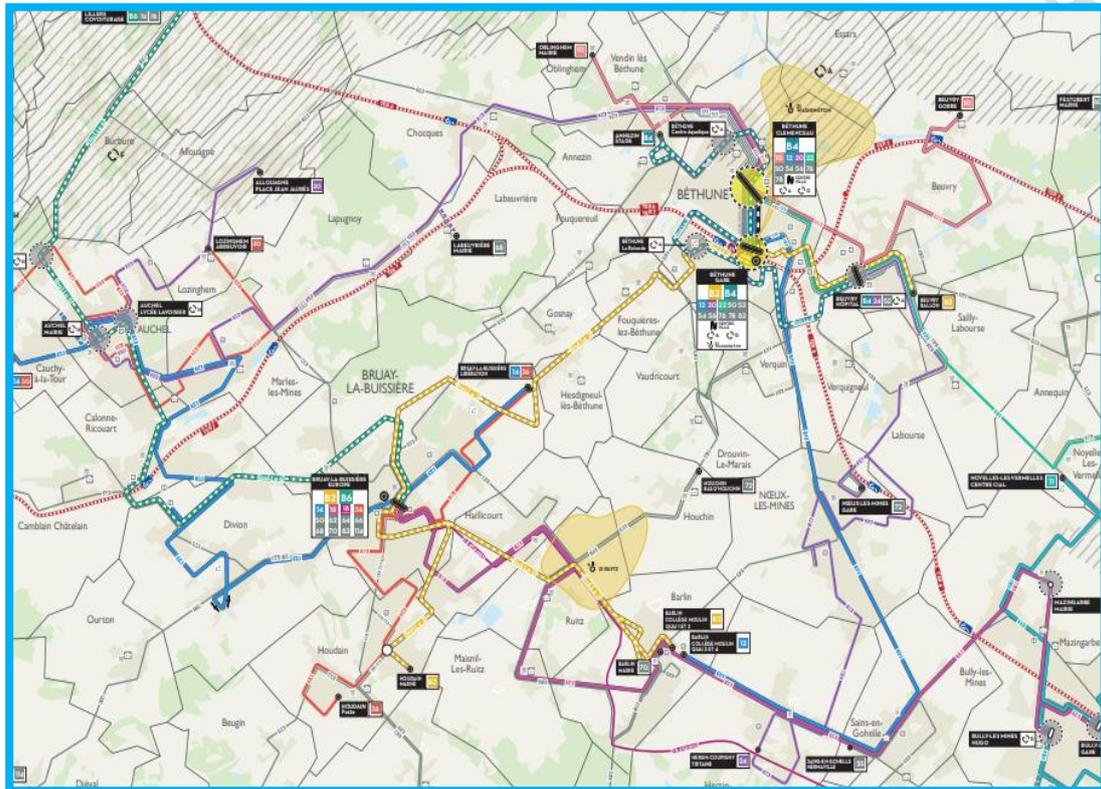
¹⁵ PDU SMTAG (2019), (page :39) ; https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/08/PDU2018_version_approuv%C3%A9e.pdf

¹⁶ Les transports en commun à Béthune - Ville de Béthune (bethune.fr)

- **Le réseau TADAO**

Le réseau TADAO, qui dessert une population de 650 000 habitants, est structuré autour de 7 lignes de bus à haut niveau de service, 47 lignes régulières, des services de transport à la demande, ainsi que des liaisons spécifiques vers les parcs d'activités et des navettes de proximité. Il offre une couverture de transport complète à l'intérieur du périmètre de l'agglomération¹⁷.

Figure 33 : La carte du réseau Tadao 2024



[Source : Tadao.fr]

- **Quelques chiffres clés**

Le réseau TADAO s'étend sur 150 communes avec plus de 3 500 points d'arrêt desservant toutes les localités. En complément des 54 lignes régulières, le réseau propose 276 circuits scolaires. Ces services sont accessibles à tous les types d'utilisateurs.

Chaque jour, près de 30 000 jeunes de moins de 26 ans utilisent le réseau, dont 15 000 bénéficient d'un abonnement scolaire (1 aller-retour par jour) et 13 600 possèdent un abonnement illimité pour les jeunes. 550 bus du réseau parcourent annuellement plus de 14 millions de kilomètres et enregistrent en moyenne 60 000 validations quotidiennes.¹⁸

- **La navette Seniors**

¹⁷ Rapport annuel TADAO 2022 (page :6) ; <https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2023/11/Artois-Mobilites-RA-2022.pdf>

¹⁸ Rapport annuel TADAO 2022 (page :6) ; <https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2023/11/Artois-Mobilites-RA-2022.pdf>

Le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de Béthune met à disposition des résidents de 70 ans et plus un service de transport dédié : la Navette Seniors. Ce service gratuit facilite les déplacements des personnes âgées au sein de la ville. Pour accéder à ce service, les seniors doivent d'abord s'inscrire auprès du CCAS de Béthune. Après inscription, ils peuvent réserver un trajet, et la Navette Seniors les prendra en charge pour les conduire à leurs destinations.

✓ **Les transports périurbains**

▪ **Le réseau inter urbain « OSCAR »**

Le réseau Oscar, exploité par Artois Mobilités, comprend 10 lignes desservant le périmètre d'Artois Mobilités :

Ligne 511 : Isbergues / Aire-sur-la-Lys / Saint-Omer

Ligne 517 : Hesdin / Saint-Pol-sur-Ternoise / Bruay-la-Buissière

Ligne 533 : Hénin-Beaumont / Arras

Ligne 534 : Lens / Arras

Ligne 535 : Bruay-la-Buissière / Arras

Ligne 536 : Hénin-Beaumont / Douai

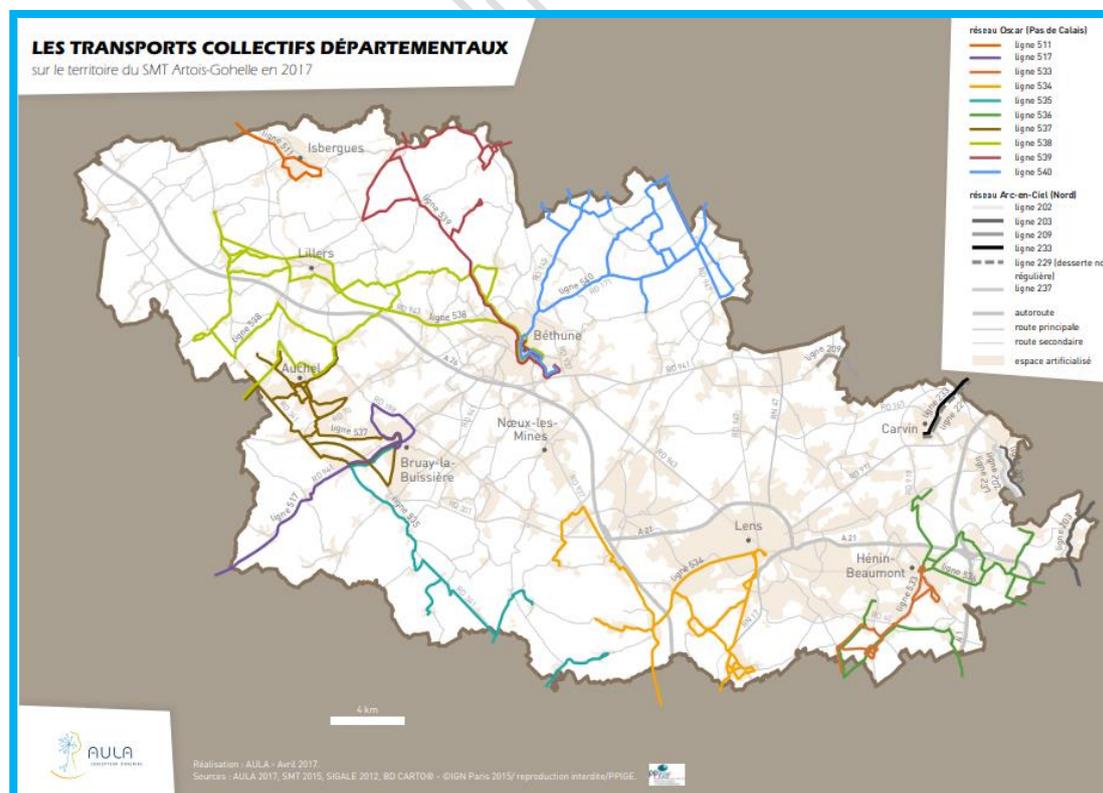
Ligne 537 : Lillers / Bruay-la-Buissière

Ligne 538 : Norrent-Fontes / Lillers / Béthune

Ligne 539 : Merville / Béthune

Ligne 540 : Armentières / Béthune¹⁹

Figure 34 : Les transports collectifs départementaux



¹⁹ PDU SMTAG (2019), (page 48) ; https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/08/PDU2018_version_approuv%C3%A9e.pdf

✓ **Le réseau SNCF**

Le territoire de l'Artois mobilités est soutenu par un réseau ferroviaire constitué de 5 axes principaux qui desservent 31 gares et haltes. Ce réseau ferroviaire permet non seulement des liaisons internes au territoire d'Artois Mobilités, mais aussi des connexions avec des grands pôles extérieurs tels que Lille, Douai, Arras, et Dunkerque.

Les 31 points d'arrêts ferroviaires du territoire se composent de :

2 pôles d'échanges principaux : Béthune et Lens. Ces lieux sont des centres névralgiques où se concentrent les connexions entre différents réseaux de transport.

3 pôles d'échanges secondaires : La Bassée, Libercourt, et Hénin-Beaumont. Ces pôles facilitent également les connexions mais sont moins centraux que les pôles principaux.

9 gares : Points majeurs de liaisons ferroviaires qui offrent souvent des services variés.

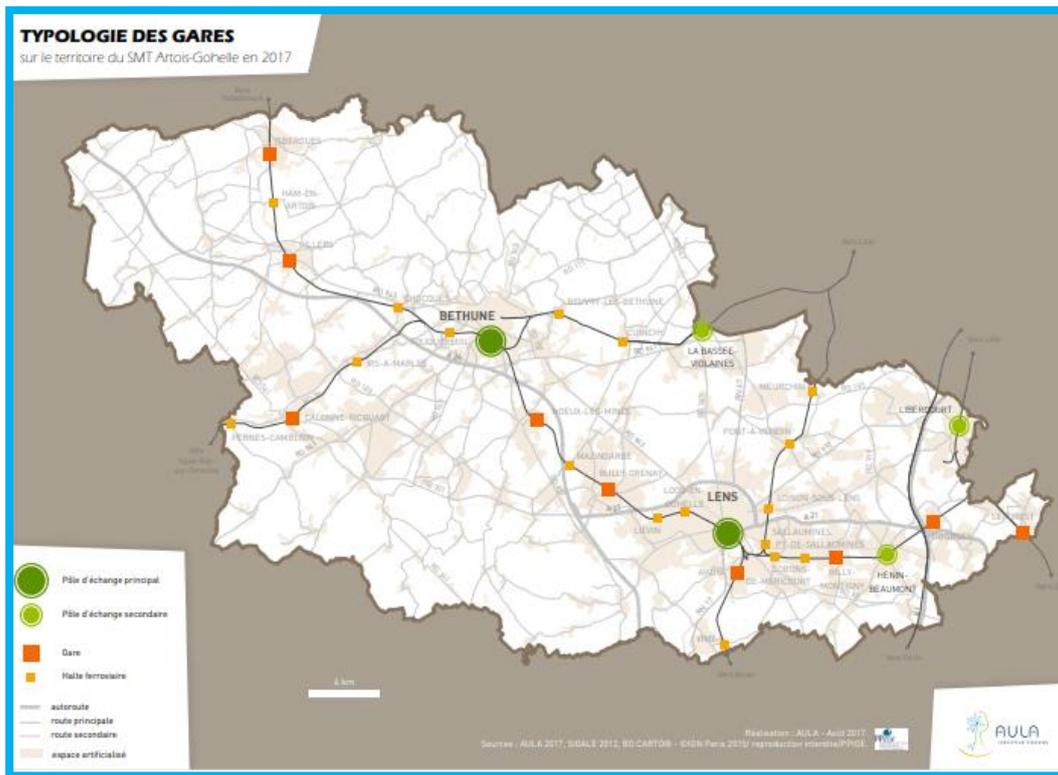
17 haltes ferroviaires : Points d'arrêt moins importants que les gares, mais essentiels pour la desserte du territoire.

La Ville de Béthune compte l'unique gare TGV du Béthunois. La gare permet aux habitants de rejoindre les grandes capitales européennes en deux heures seulement (Paris, Londres, Bruxelles).

Le réseau de TER est accessible gratuitement et en illimité à tous les abonnés TADAO dans la limite d'un déplacement au sein des agglomérations de Béthune-Bruay, Lens-Liévin et Henin-Carvin. Il permet aussi d'offrir aux béthunois des voyages locaux qui leur permettent d'effectuer leurs déplacements quotidiens.²⁰

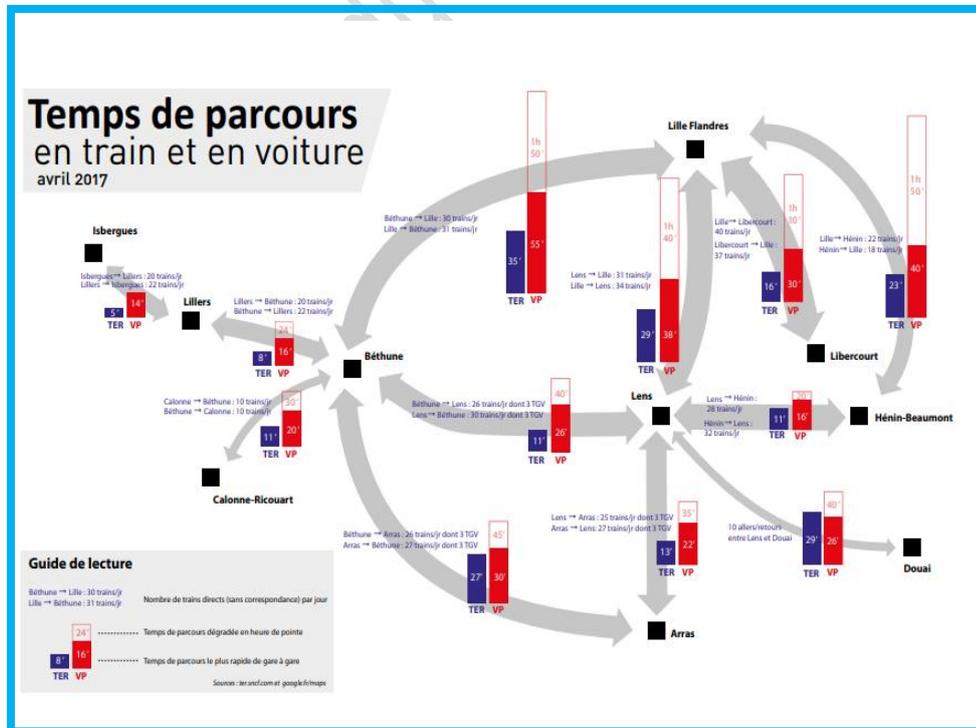
²⁰ PDU SMTAG (2019), (page :50) ; https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/08/PDU2018_version_approuv%C3%A9e.pdf

Figure 35 : Typologie des gares (2017)



[Source : PDU d'Artois Mobilités, p. 56, 2019]

Figure 36: Le parcours en train et en voiture



[Source : PDU d'Artois Mobilités, p.52, 2019]

En comparant les durées de trajet entre les principales gares du territoire et celles de l'Aire Métropolitaine de Lille, il apparaît que, sauf pour le trajet entre Lens et Douai, les trajets en TER sont généralement plus rapides que ceux effectués en voiture.

✓ **La mobilité active**

▪ **Le Pass mobilité**

Le Pass'Mobilité, lancé en 2019, aide à l'achat de modes de transport doux. En 2023, il a été étendu pour inclure des équipements de sécurité comme des casques, des protections, des systèmes d'éclairage et des antivols. Le Pass'Mobilité est valide du 1er juillet 2023 au 30 juin 2024, pour 2025, le Pass'Mobilité a été reconduit de 1er janvier au 31 décembre.

Voici les réductions offertes :

- ✦ 50 € pour un vélo classique (bicyclette, VTC, VTT, BMX, vélo de route).
- ✦ 200 € pour un vélo à assistance électrique.
- ✦ 100 € pour une trottinette électrique.
- ✦ 25 € pour des équipements de sécurité (casque, antivol en U, gilet fluo, lumière).



Les Pass'Mobilité sont en nombre limité :

- ✦ 200 Pass pour vélos classiques,
- ✦ 50 Pass pour vélos électriques,
- ✦ 50 Pass pour trottinettes électriques,
- ✦ 200 Pass pour équipements de sécurité.

Le Pass pour équipements de sécurité peut être combiné avec les autres Pass.

✓ **Le covoiturage**

▪ **BlaBlaCar Daily**



Artois Mobilités propose un service de covoiturage pour les trajets domicile-travail sur le réseau TADAO, accessible aux 650 000 habitants des trois agglomérations couvertes. Ce service utilise l'application mobile gratuite BlaBlaCar Daily, disponible sur iPhone et Android.

Les passagers bénéficient du service sans frais, tandis que les conducteurs peuvent recevoir une rémunération allant jusqu'à 150 euros par mois, en plus d'une prime de 100 euros accordée depuis le 1er janvier 2023. Ce bonus de l'État est attribué aux nouveaux conducteurs.

[Source : Tadao]

Détails du service :

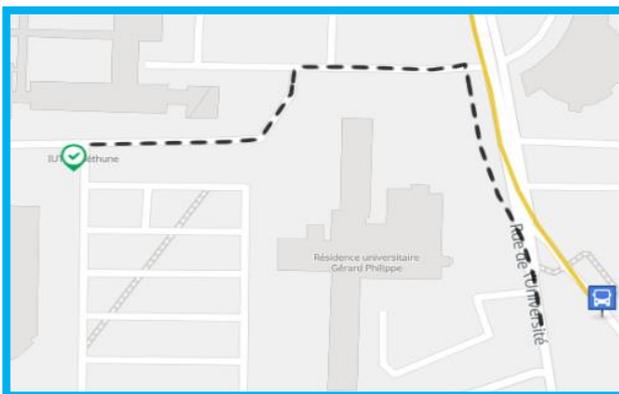
- ✦ **Cible** : Conducteurs réalisant leurs premiers trajets en covoiturage.
- ✦ **Temporalité** : Dès les premiers trajets effectués par les conducteurs.
- ✦ **Mesure** : Chaque nouveau conducteur reçoit une prime de 100 euros en plus des remboursements préexistants après avoir effectué ses premiers trajets.²¹

2.2. Accès au campus de Béthune

Sur le site universitaire à Béthune on trouve trois composantes. Il s'agit de la faculté des sciences appliquées, l'IUT de Béthune et l'École d'ingénieurs de l'Artois.

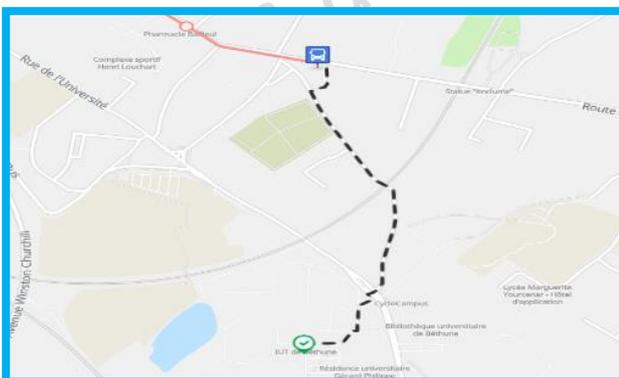
○ **Les transports en commun**

Le campus bénéficie d'une excellente accessibilité grâce aux transports en commun proposés par le réseau « Tadao ». En particulier, un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) dessert l'arrêt "Université", situé juste devant l'Université. Ce bus met environ 6 minutes pour relier la gare à l'arrêt "Université" et passe toutes les 11 minutes. Cela permet une circulation fluide et régulière pour les étudiantes, les étudiants et les personnels.



[Source : Moovitapp]

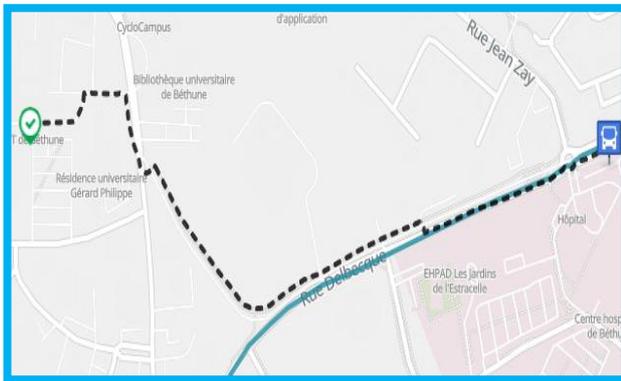
De plus, l'arrêt "Barbusse", à une distance de 290 mètres, est également facilement accessible et est desservi par la ligne B4 Hôpital Quai.



[Source : Moovitapp]

Pour des trajets plus longs ou pour ceux qui viennent d'ailleurs dans la ville, l'arrêt "Mannessier", à 880 mètres, offre une alternative pratique avec la ligne 10.

²¹ Covoiturage - Ville de Béthune (bethune.fr)



[Source : Moovitapp]

À seulement 280 mètres du campus, se trouve l'arrêt "Université", desservi par les lignes B2 Ballon (L: 2531 - 2532).

Ces arrêts permettent une connectivité efficace entre le campus et différents quartiers de la ville, garantissant ainsi une accessibilité optimale aux étudiantes, aux étudiants et aux personnels universitaires.

- **La mobilité active**

En ce qui concerne les aménagements cyclables et la mobilité, le campus dispose de cinq stationnements vélo, parmi lesquels seulement un abri est couvert, offrant un total de 56 arceaux à vélo.

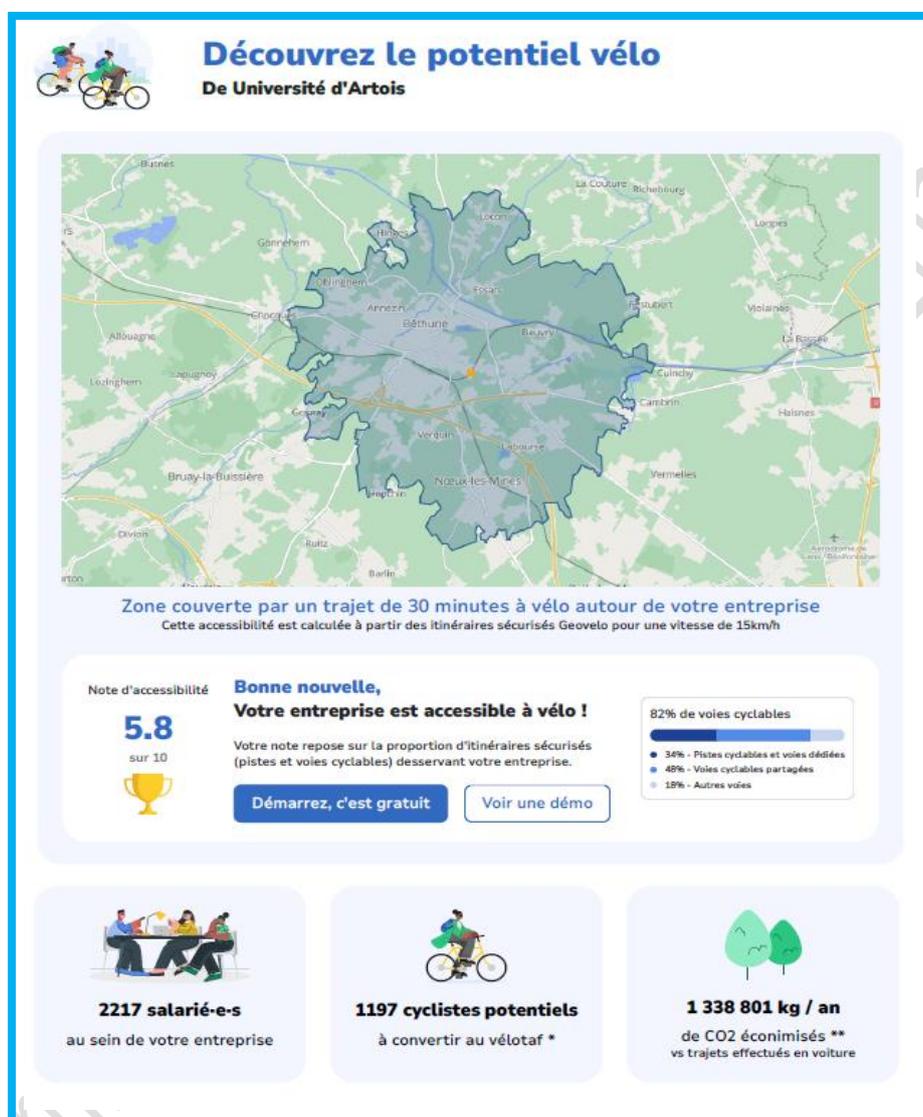
Une piste cyclable bien aménagée relie efficacement le pôle gare au site universitaire, traversant la rue de l'université et la rue Jules Mannessier l'ouest, jusqu'à l'avenue Winston Churchill menant au pôle gare. Néanmoins, la communauté cycliste universitaire a signalé quelques points critiques, notamment des discontinuités sur le trajet et des problèmes de marquage, susceptibles de perturber les cyclistes.



[Source : Université d'Artois]

- **Le potentiel vélo du campus de Béthune**

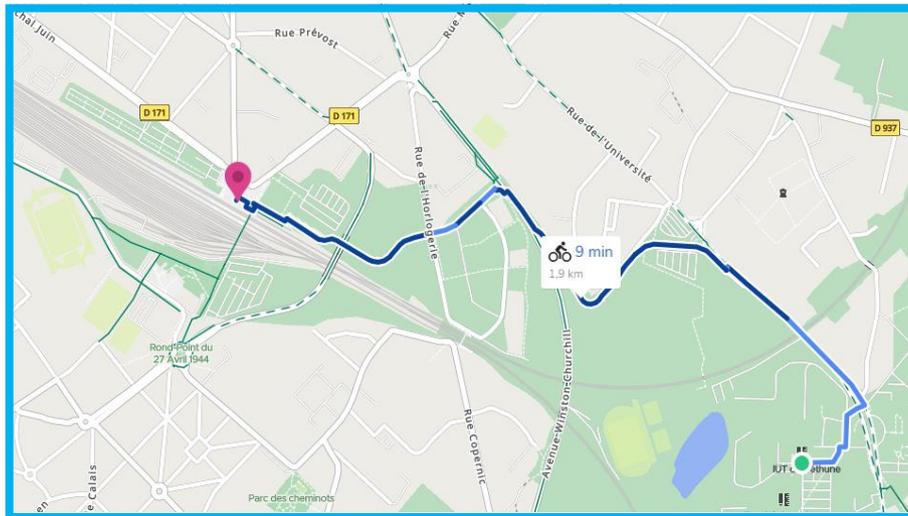
Figure 37 : Le potentiel vélo



[Source : Geovélo entreprise]

- **Itinéraire cyclable campus de Béthune / Pôle gare**

Figure 38 : Itinéraires cyclable université/ Pôle Gare de Béthune



[Source : Geovélo]

Figure 39 : Type des voies à Béthune



[Source : Geovélo]

▪ L'atelier « CycloCampus Béthune »

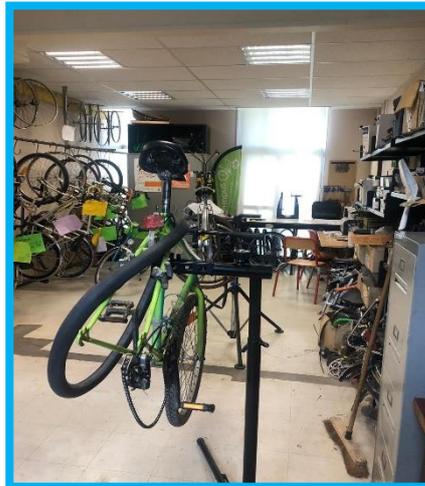
L'association CycloCampus Béthune, propose depuis 2011 de l'aide à la réparation et retape des vélos pour les mettre à disposition des étudiantes et des étudiants, grâce à deux emplois étudiants financés par le Conseil régional des Hauts-de-France :

- ✦ Gestion d'un atelier d'aide à la réparation de vélos participatif et solidaire
- ✦ Vente de vélos d'occasion aux étudiantes, aux étudiants et aux membres du personnel de l'Université
- ✦ Travail sur la mise en place de stationnements vélo et d'aménagements cyclables sur le campus



[Source : CycloCampus Béthune]

Figure 40 : Atelier CycloCampus Béthune



[Source : Université d'Artois]

○ **Stationnement pour les automobiles**



[Source : Université d'Artois]

Un large nombre de places de stationnement est disponible sur le campus afin de répondre aux besoins de mobilité des membres du personnel et des étudiantes et étudiants, avec une politique de stationnement gratuite mise en place à leur intention. Malgré cette offre, trois parkings connaissent une surcharge notable, indiquant une forte demande pour les espaces de stationnement disponibles sur le campus. Cette situation souligne l'importance de prendre en compte les défis liés à la mobilité dans le cadre de l'élaboration d'un Plan de mobilité universitaire, en mettant en place des solutions efficaces pour répondre aux besoins de déplacement de la communauté universitaire.

○ **Mobilité électrique**



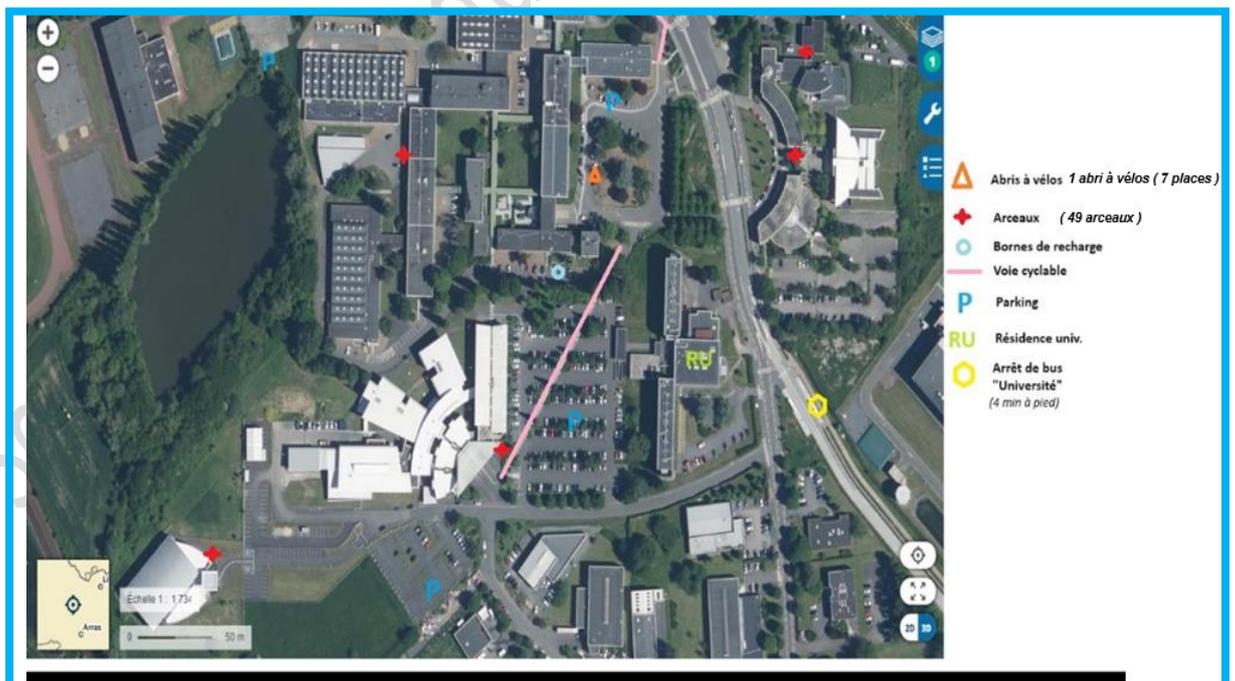
Sur le campus, deux bornes électriques dédiées aux personnels sont actuellement disponibles, soulignant une première étape vers la promotion de la mobilité durable. Cependant, il est essentiel de reconnaître le besoin croissant de fournir des bornes de recharge accessibles à toute la communauté universitaire.



Cette initiative favoriserait l'adoption de véhicules électriques par les étudiantes et étudiants, le personnel administratif et le personnel enseignant, contribuant ainsi à réduire l'empreinte carbone de l'Université et à encourager des modes de déplacement respectueux de l'environnement. La mise en place de telles bornes de recharge accessible à tous représente un élément clé pour un Plan de mobilité universitaire efficace et durable.

Voici une photo aérienne illustrant un état des lieux général du site :

Figure 41 : Photo aérienne du pôle technologique de Béthune



[Source : Université d'Artois]

Section 3 : Douaisis Agglomération et le campus universitaire de Douai

1. Douaisis Agglomération

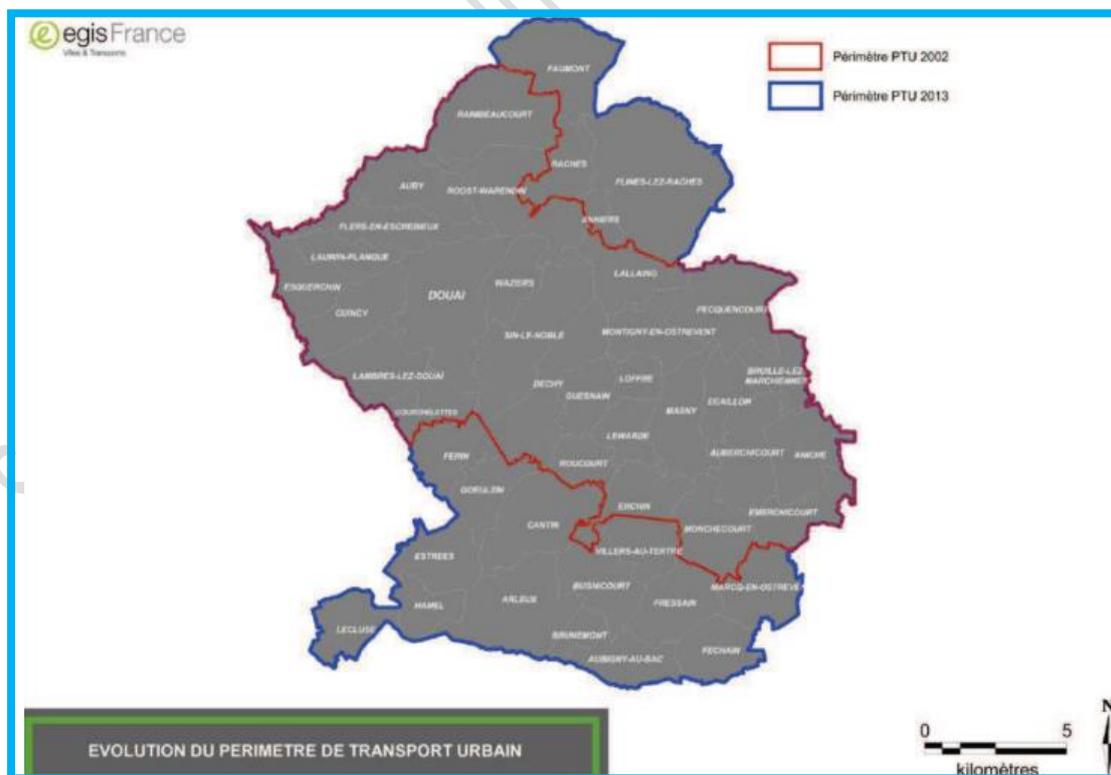
La communauté d'Agglomération du grand Douaisis, regroupe 35 communes pour 150 000 habitants. Situé dans le département du Nord et dans la région Haut-de-France. Le territoire se caractérise par un centre urbain axé autour de Douai (40 000 habitants).

Le Douaisis bénéficie d'une position privilégiée grâce à un réseau d'infrastructures diversifié et performant. La région propose plusieurs modes de transport efficaces, facilitant la circulation des biens et des personnes tout en optimisant les délais et les coûts.

- ✦ Accès rapide aux grands axes autoroutiers européens
- ✦ Réseau fluvial développé avec de nombreuses voies navigables
- ✦ Région leader en France pour le fret ferroviaire
- ✦ Connexion ferroviaire vers l'Europe du Nord en 1h30
- ✦ Proximité des principaux aéroports internationaux, liaisons directes avec Paris. ²²

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) exerce la compétence mobilité sur le territoire du Douaisis à la suite d'une délégation de cette compétence. En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, le SMTD est chargé de planifier, coordonner et gérer l'intégralité du réseau de transports publics, incluant les BHNS, les navettes, ainsi que les services de mobilité douce et partagée. Il veille à l'optimisation des services pour répondre aux besoins des usagers, tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et l'amélioration de l'accessibilité sur l'ensemble de son périmètre.

Figure 42 : Évolution du périmètre de transport urbain



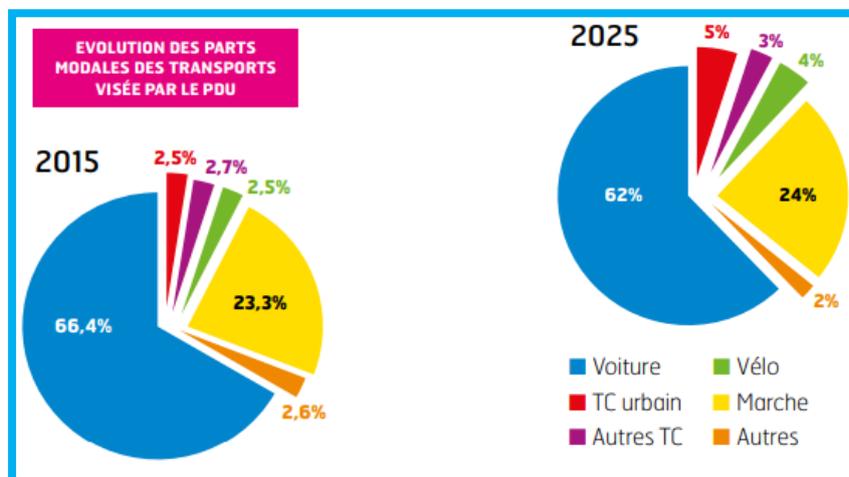
[Source : Plan de déplacements urbains du SMTD 2015-2025, p. 7]

²² Plaquette de présentation du territoire de Douaisis Agglo, 2016, p. 4.

1.1. Évolution des parts modales des transports et les flux de déplacements

✓ Évolution des parts modales des transports

Figure 43 : Évolution des parts modales visées en 2025



[Source : Rapport d'activité SMTD, p. 9, 2016]

Les parts modales visées d'ici 2025 reflètent une volonté de promouvoir des alternatives plus durables et diversifiées à l'usage de la voiture individuelle. Les objectifs définis sont les suivants :

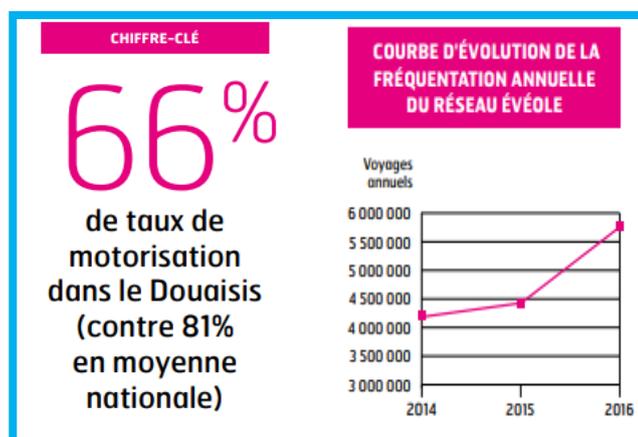
Voiture : La part modale de la voiture devrait passer de 66,4 % en 2015 à 62 % en 2025. Cet objectif vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle, en favorisant d'autres modes de transport plus écologiques et en améliorant l'offre de transport public.

Marche : La part de la marche devrait augmenter de 23,3 % à 24 %. Cela indique une volonté de renforcer l'attractivité des déplacements à pied, notamment par le biais de la sécurisation des trajets, du développement des infrastructures piétonnes et de la création d'un environnement urbain plus propice à la marche.

Vélo : La part modale du vélo doit progresser de 2,5 % à 4 %. Cet objectif met en avant le développement d'infrastructures cyclables sécurisées et l'encouragement de l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien, que ce soit pour les trajets courts ou comme solution complémentaire aux transports en commun.

Transports en commun : La part modale des transports en commun devrait passer de 2,5 % en 2015 à 5 % en 2025. Cela traduit une volonté d'améliorer l'offre de transport public, notamment en termes de fréquence, de desserte et d'accessibilité, pour rendre ce mode de transport plus attractif et compétitif face à l'utilisation de la voiture.

Figure 44 : Taux de motorisation et fréquentation du réseau EVEOLE

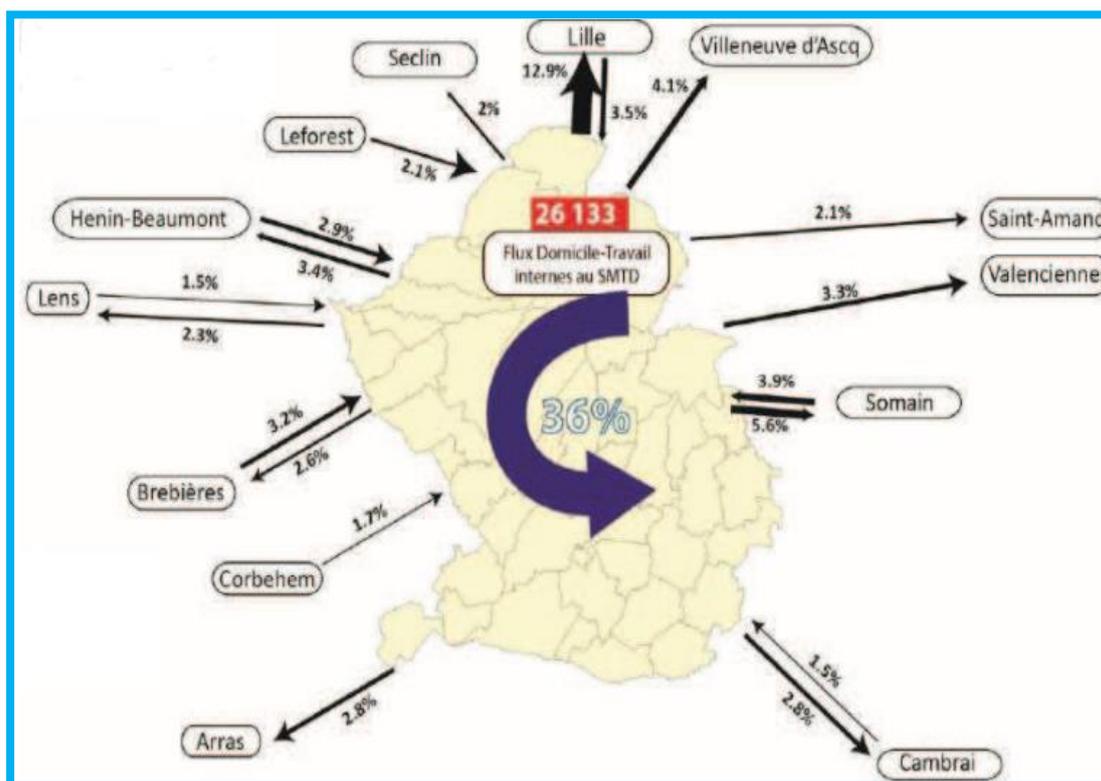


[Source : Rapport d'activité SMTD, p. 9, 2016]

En ce qui concerne le taux de motorisation des ménages sur le territoire du Douais, il reste relativement modéré. En 2015, 66 % des ménages étaient motorisés, soit un taux bien inférieur à la moyenne nationale de 81 %. Cela pourrait refléter une configuration socio-économique différente ou une structure urbaine qui limite la nécessité d'un véhicule personnel. Cependant, cette donnée met également en lumière une potentielle capacité de développement pour les alternatives à la voiture individuelle, telles que le covoiturage ou l'extension du réseau de transports en commun.

✓ Les flux de déplacement

Figure 45 : Les flux domicile-travail internes au SMTD



[Source : Plan de déplacements urbains du SMTD 2015-2025, p. 9]

Quant aux flux de déplacements domicile-travail internes au territoire du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD), ils représentent 36 % de l'ensemble des déplacements sur le territoire. Ces déplacements internes sont une composante importante de la mobilité quotidienne, impliquant principalement des trajets vers les zones d'activités économiques locales.

En ce qui concerne les flux externes, c'est-à-dire les déplacements sortant du territoire du SMTD ou y entrant, on constate que Lille est la destination qui attire le plus de flux, avec 12,9 % des déplacements sortants. Cette donnée témoigne de l'importance de Lille en tant que centre d'activité, notamment pour les travailleuses et les travailleurs ou les étudiantes et les étudiants résidant dans le Douaisis.

En revanche, 3,5 % des flux entrants dans le territoire du SMTD proviennent de Lille, ce qui reflète l'attractivité du Douaisis pour les personnes venant de l'agglomération lilloise, probablement pour des raisons résidentielles ou professionnelles.

D'autres villes importantes à l'échelle régionale connaissent également des flux de déplacements significatifs (voir Figure 45).

Ces flux témoignent de la manière dont le Douaisis est intégré dans les dynamiques régionales, avec des liens forts vers les principales villes voisines. Ces données soulignent la nécessité de prendre en compte ces flux dans la planification des infrastructures de transport, pour répondre aux besoins de mobilité interrégionale tout en poursuivant les objectifs de durabilité du Plan de Mobilité.

2. Analyse de l'offre de mobilité dans le Douaisis et accessibilité au site universitaire de Douai

2.1. L'analyse de l'offre de la mobilité

✓ Le transport urbain

Le Périmètre de Transport Urbain (PTU) comprend 46 communes et 192 700 habitants. Il regroupe la Communauté d'Agglomération du Douaisis (35 communes) et 11 communes de la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent, qui ont confié la gestion des transports au Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD).

Le SMTD est chargé d'organiser et de gérer les transports publics dans cette zone. Depuis 2013, il a mis en place une Société Publique Locale (SPL) pour exploiter le réseau de transports EVEOLE.

Le réseau EVEOLE, gratuit depuis le 1er janvier 2022 sur toutes ses lignes, propose :

- ✦ Une ligne de transport en commun, en service depuis 2010, entre Douai et Guesnain, avec des projets d'extension vers Aniche et le Faubourg de Béthune à Douai ;
- ✦ 13 lignes de bus régulières ;
- ✦ Plus de 500 arrêts répartis sur tout le réseau.²³

D'après le tableau ci-dessous sur les provenances des étudiantes, des étudiants et des personnels de l'Université :



²³ Document de révision du PDU (2015-2025) ; (page 34)

Tableau 1 : Provenance des étudiantes, étudiants et personnels de l'Université

	INSEE_COMM	NOM_COMM	Nombre
1	59178	Douai	448
2	59569	Sin-le-Noble	70
3	62427	Hénin-Beaumont	36
4	59350	Lille	29
5	62473	Isbergues	25
6	62240	Corbehem	25
7	59009	Villeneuve-d'Ascq	25
8	59064	Bellaing	24
9	62178	Bruay-la-Buissière	24
10	62579	Monchy-au-Bois	24
11	62065	Avion	23
12	62846	Vermelles	23

[Source : Enquête mobilité UA/CEREMA, 2024]

Nous observons que certaines lignes sont plus fréquentées que d'autres, comme la ligne A de BHNS entre Douai et Guesnain, la ligne 2 de bus entre Aubry et Sin-Le-Noble, et la ligne 1 entre Aniche et Guesnain (terminus de la ligne TCSP). Ces trois lignes représentent 42 % de l'offre totale d'EVEOLE.²⁴

- **La Navette Binbin**

La navette Binbin dessert les arrêts suivants : Barlet, Rue de Paris, Centre commercial, Maison des élèves, Porte d'Arras, Conservatoire, Petite Place, Palais de Justice, l'Estanque, Anchin, St Jacques, Bellain, Place d'Armes, et Rogerol.

- **TAD' Évéole**

Le TAD' Évéole est un service de transport à la demande géré par le SMTD. Il dessert 14 lignes de transport avec des taxis locaux, disponibles sur réservation du lundi au samedi (hors jours fériés). Le service TAD' Évéole nécessite une adhésion et une réservation préalable. Les conditions d'adhésion et les détails des lignes sont disponibles sur le site du SMTD.

²⁴ Document de révision du PDU (2015-2025) ; (page :36)

✓ **Le réseau interurbain**

La région des Hauts-de-France est responsable des transports interurbains sur son territoire. Le réseau est divisé en 4 zones géographiques et se caractérise par :

- ✦ 125 lignes régulières, dont 6 « express » ;
- ✦ Plus de 620 véhicules en circulation ;
- ✦ 9,5 millions de voyages par an ;
- ✦ Plus de 17 millions de kilomètres parcourus par an ;
- ✦ Un service assuré par plus de 50 entreprises de transport.

Le territoire du SMTD est desservi par 10 lignes départementales "Arc-en-Ciel" des secteurs 2 et 3. Ces lignes desservent principalement Douai et Aniche, avec respectivement 9 et 1 lignes de bus. Les communes de Somain et Orchies, situées en dehors du périmètre du PTU, sont des pôles de rabattement importants, desservies par 5 lignes départementales.

Tableau 2: Fréquences aux heures de pointe du matin des lignes départementales assurant vers les pôles de Somain et Orchies

Lignes Arc-en-ciel	Fréquence HPM (7h – 9h)
L 208 : Somain / Douai	1 course
L 211 : Somain / Aniche	2 courses
L 201 : Aniche / Orchies	1 course

[Source : révision du PDU SMTD (2015-2025)]

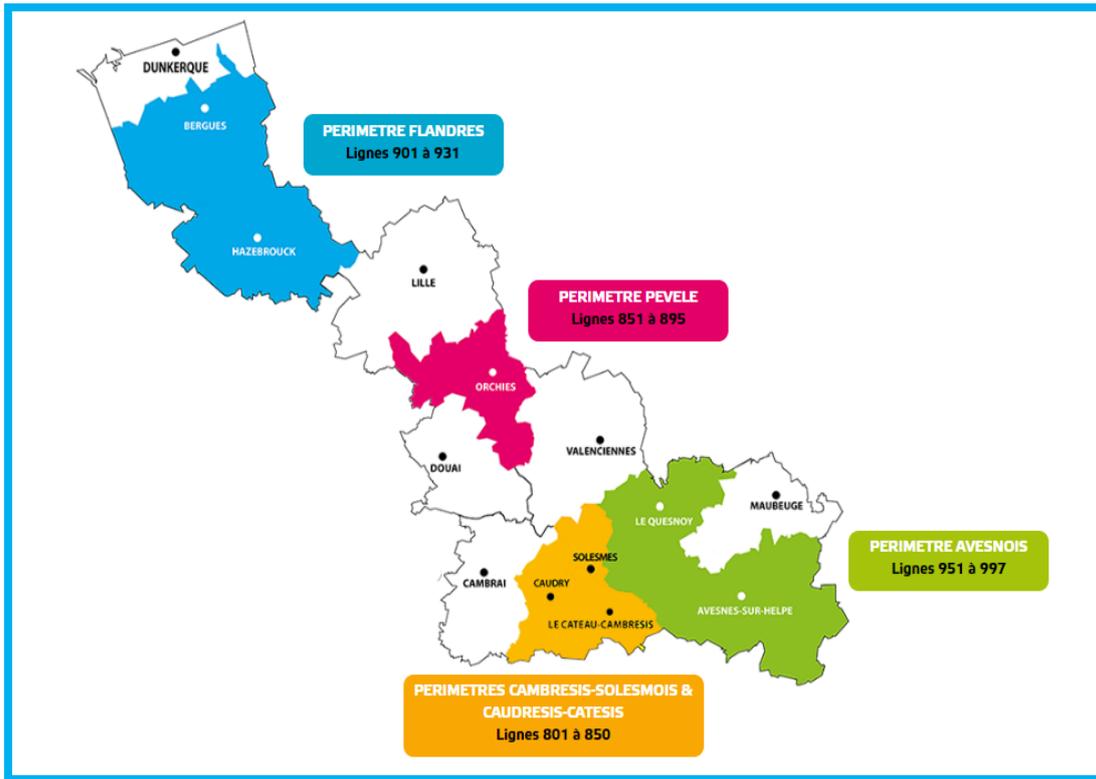
Cependant, ce réseau est principalement conçu pour les trajets scolaires et propose peu de passages, surtout aux heures de pointe.

Actuellement, le réseau de transport a des connexions limitées avec les autres réseaux, comme les TER et le réseau urbain EVEOLE. Pour améliorer cela, des efforts sont nécessaires pour mieux coordonner les horaires, optimiser les correspondances et améliorer les échanges entre les différents réseaux. Il est aussi crucial de diffuser largement les informations sur les horaires et les services disponibles.

Le passage à une tarification combinée pourrait également simplifier les trajets pour les usagers en offrant une seule tarification pour plusieurs réseaux. La création du SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports) devrait aider en offrant un titre unique permettant de voyager sur plusieurs réseaux urbains et interurbains²⁵.

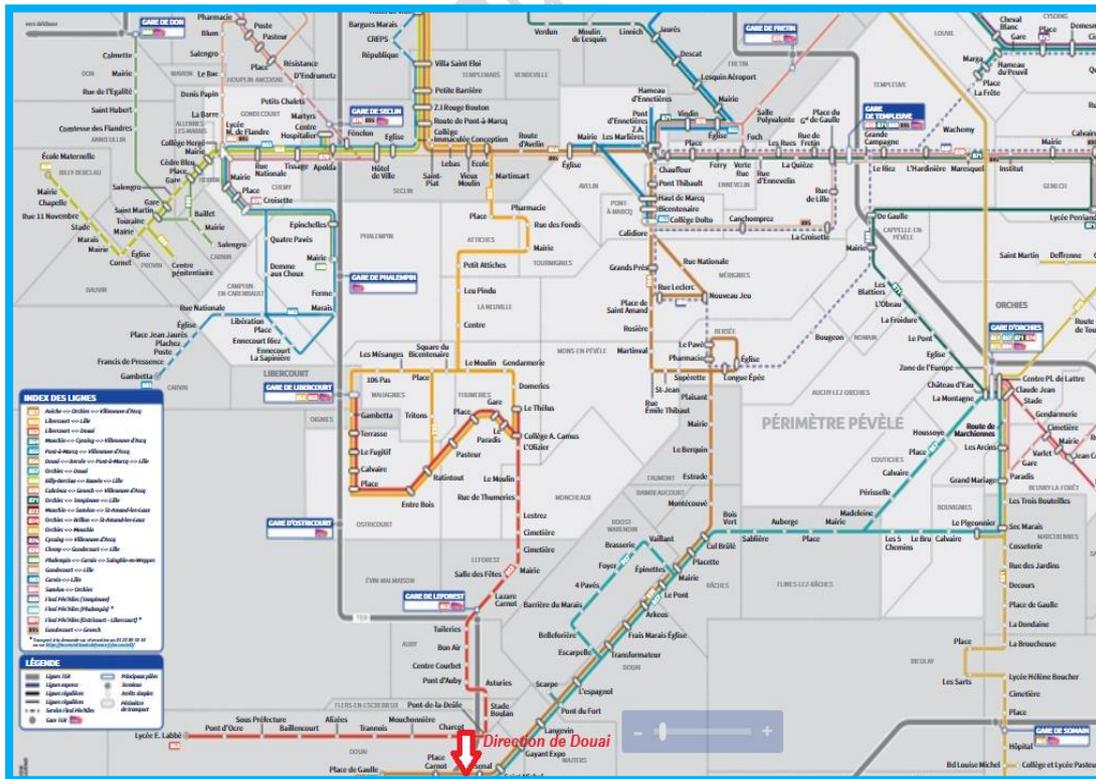
²⁵ Document de révision du PDU (2015-2025) ; (page :31) ; <https://www.smt.d.fr/fileadmin/Public/PoleMobilite/MobiliteProjets/PDU-final.pdf>

Figure 46: Les périmètres d'exploitation Arc-en-Ciel



[Source : Arc en ciel]

Figure 47: Carte du réseau Arc en ciel du périmètre Pèvelè



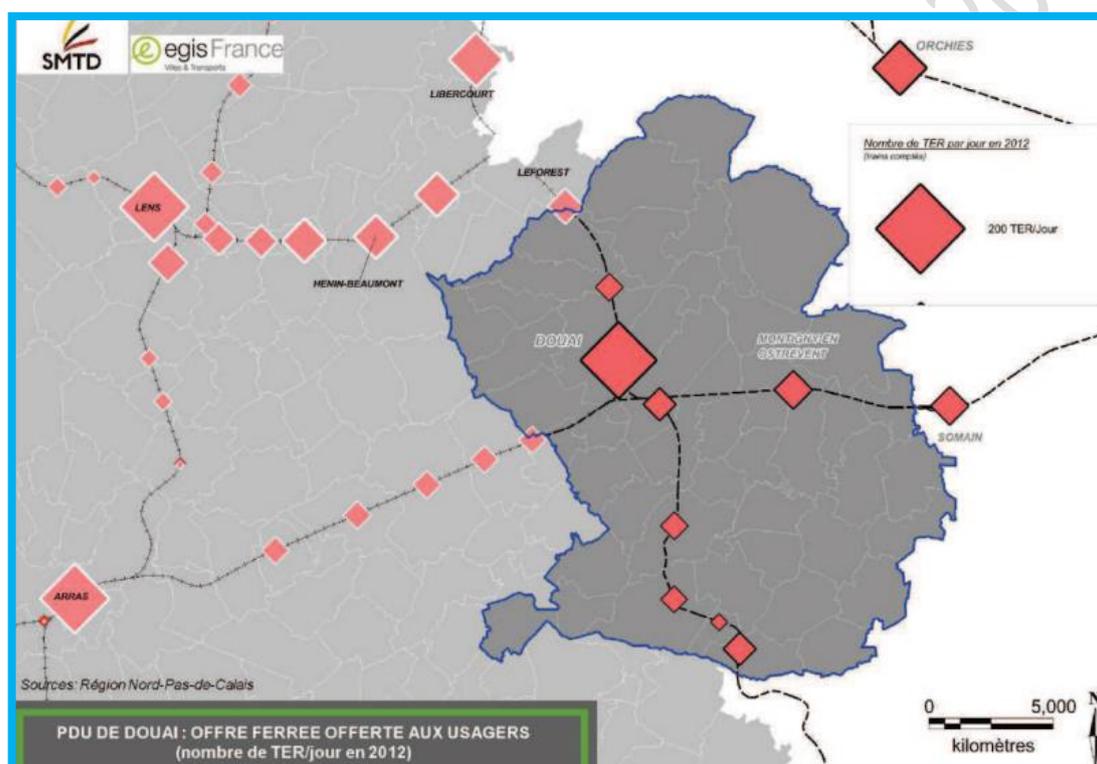
[Source : Arc en ciel]

✓ Le réseau ferré

Le territoire du SMTD possède 8 gares TER et est traversé par 4 lignes de trains régionaux (TER) ainsi que des lignes TGV reliant Paris et Lille (via Paris/Arras/Douai/Valenciennes et Paris/Arras/Douai/Lille).

D'après les données qui datent de 2015, la gare de Douai est la plus importante du secteur, avec plus de 150 TER chaque jour, 7 allers-retours vers Paris et environ 11 000 passagers par jour. En 2015, c'était la gare la plus fréquentée de la région Nord-Pas-de-Calais, en dehors de Lille.

Figure 48 : Offre ferroviaire à Douai



[Source : Plan de déplacements urbains du SMTD 2015-2025, p. 31]

La gare de Montigny-en-Ostrevent est un point secondaire, reliant Douai, Somain et Valenciennes. Elle voit passer plus de 40 TER et environ 650 passagers par jour.

Les autres gares du territoire, comme celles sur la ligne Douai/Cambrai, sont moins importantes, avec peu de trains et une faible fréquentation. Ces gares, souvent éloignées, souffrent de problèmes d'infrastructures, comme la présence d'une voie unique, et enregistrent moins de 5 passagers par TER en moyenne.²⁶

²⁶ Document de révision du PDU (2015-2025) ; (page :31) ; <https://www.smt-d.fr/fileadmin/Public/PoleMobilite/MobiliteProjets/PDU-final.pdf>

Tableau 3 : Offre et fréquentations (quotidienne et moyenne) des gares du PTU

Gares	Offre TER	M/D par jour	M/D moyenne par TER
Sin Le Noble	23	102	4.4
Cantin	25	138	5.5
Arleux	25	134	5.4
Brunémont	6	1	0.2
Aubigny-Au-Bac	31	151	4.9
Douai	152	10784	90.9
Pont-de-la-Deûle	25	168	6.7
Montigny-en-Ostrevent	43	658	15.3

[Source : Révision du PDU SMTD (2015-2025)]

✓ **La mobilité active**

La Maison du Vélo et de la Mobilité est un projet développé par la ville de Douai en partenariat avec le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD), la région Hauts-de-France, la SNCF, et l'association de cyclistes Droit d'Vélo. Située à proximité du centre-ville, des accès aux transports en commun et de la gare de Douai, cette maison favorise l'intermodalité des transports.

Caractéristiques de la Maison du Vélo et de la Mobilité :

- 106 places de stationnement disponibles 24h/24
- 2 points d'entrée sécurisés
- Badges d'accès délivrés aux points de vente Évéole
- 2 points d'ancrage pour la pose des antivols
- Site vidéosurveillé²⁷

▪ **Accès au service**

Pour utiliser la Maison du Vélo, un badge magnétique gratuit (valable un an) est nécessaire. Ce badge peut être obtenu à l'agence Évéole, place de Gaulle à Douai, ou avec une carte Pass Hauts-de-France. En cas de perte, le remplacement du badge coûte 5 €. Le stationnement des vélos et vélos à assistance électrique est limité à 72 heures.

²⁷ Ville de Douai. (n.d.). La Maison du vélo. <https://www.douai.fr/la-maison-du-velo>

- **Vellow** : Location Longue Durée de Vélos Électriques

Le service VELLOW permet de louer des vélos électriques sur une longue durée et propose 555 vélos à des tarifs accessibles :

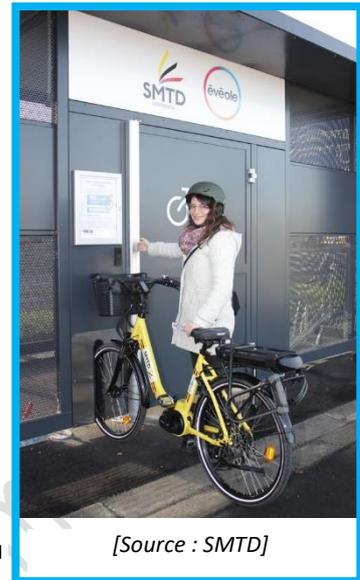
- ✦ 25 € par mois,
- ✦ 75 € par trimestre,
- ✦ 250 € par an.

La location inclut l'entretien et un antivol. En plus, VELLOW propose des accessoires comme des sacoches et une pompe à vélo pour :

- ✦ 5 € pour 1 mois,
- ✦ 10 € pour 3 mois,
- ✦ 20 € pour 1 an.

Les abonnés bénéficient d'un accès gratuit aux abris vélos sécurisés du territoire, avec une carte d'accès gratuite à récupérer auprès du SMTD.

28



[Source : SMTD]

- **L'Association Droit D'velo Douaisis**

L'association Droit d'Vélo Douaisis (DDV) est un acteur important pour la promotion de la mobilité cyclable dans le Douaisis. Elle s'engage à défendre les droits des cyclistes et à améliorer les conditions de circulation des vélos en ville. Elle agit sur plusieurs fronts :

Représentation des cyclistes : Droit d'Vélo Douaisis représente les cyclistes auprès des collectivités locales afin d'obtenir des aménagements cyclables adaptés et une meilleure intégration du vélo dans les politiques de mobilité urbaine.

Communication et sensibilisation : L'association informe régulièrement les cyclistes via un bulletin mensuel, son site web, et sa page Facebook. Cela permet de tenir les cyclistes informés des dernières actualités et des événements à venir.

Promotion du vélo : Droit d'Vélo organise des actions pour promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport, soulignant ses avantages tant en termes de praticité qu'en matière d'impact environnemental.

En outre, DDV organise différentes actions visant à :

Convaincre les usagers : L'association travaille à démontrer que le vélo est une solution idéale pour se déplacer en ville. En effet, il permet d'éviter le stress lié aux embouteillages et à la recherche de stationnement. Le vélo est un moyen de transport rapide, efficace et respectueux de l'environnement.

Convaincre les élus et décideurs : Droit d'Vélo Douaisis plaide pour que les aménagements pour les cyclistes soient intégrés dans les plans de circulation des villes. Elle défend l'idée que la circulation

²⁸ Syndicat Mixte des Transports du Douaisis. (n.d.). VELLOW, votre service de location de vélos à assistance électrique - Syndicat Mixte des Transports du Douaisis. <https://www.smt-d.fr/pole-mobilite/le-velo-sur-le-douaisis-et-lostrevent/vellow-votre-service-de-location-de-velos-a-assistance-electrique>

cycliste n'est pas une contrainte mais au contraire, un facteur d'amélioration de la circulation générale en réduisant la pression sur le trafic automobile.

Sensibilisation des professionnels : L'association incite aussi les professionnels comme les transporteurs, les auto-écoles et les commerçants à prendre en compte les besoins des cyclistes et à adapter leurs pratiques pour rendre la ville plus cyclable.

Droit d'Vélo Douais est membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et de l'ADAV, des organisations nationales et régionales qui œuvrent pour promouvoir l'usage du vélo et défendre les droits des cyclistes. Ces affiliations permettent à l'association de bénéficier de ressources et d'un réseau d'acteurs engagés dans la mobilité durable.

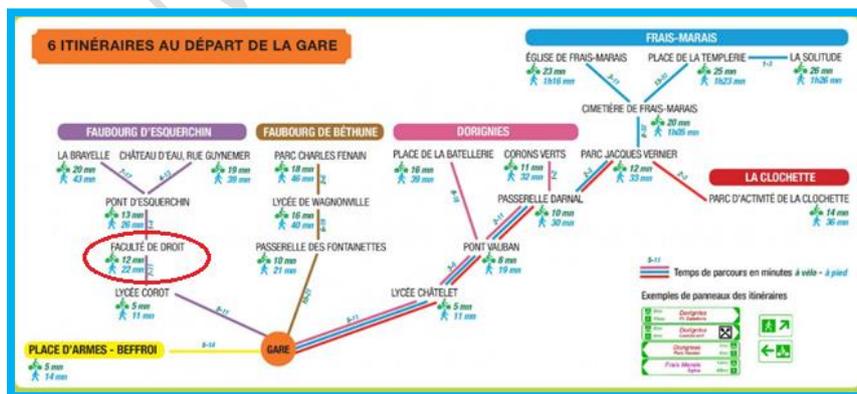
L'association Droit d'Vélo Douais est un acteur clé pour la promotion du vélo dans la région du Douais. En plaidant pour des aménagements cyclables adaptés, en sensibilisant les usagers et les élus, et en organisant des actions de promotion, elle contribue à faire du vélo un moyen de transport à la fois accessible et indispensable pour une mobilité durable et sans stress en milieu urbain.

Ce type d'association est un excellent exemple de la manière dont la société civile peut intervenir pour rendre les villes plus cyclables et favoriser des pratiques de mobilité plus écologiques et solidaires.

- **Les Itinéraires cyclables**

La ville de Douai met en place des aménagements pour faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes. Des voies dédiées sont aménagées dans plusieurs secteurs de la ville, avec des infrastructures adaptées pour assurer une circulation fluide et sécurisée. Les espaces partagés avec les piétons sont pensés pour garantir une cohabitation harmonieuse, notamment autour des pôles de transport comme la gare. Ces mesures visent à encourager les déplacements à vélo tout en assurant une meilleure sécurité pour les usagers.

Figure 49 : Les itinéraires au départ de la gare de Douai



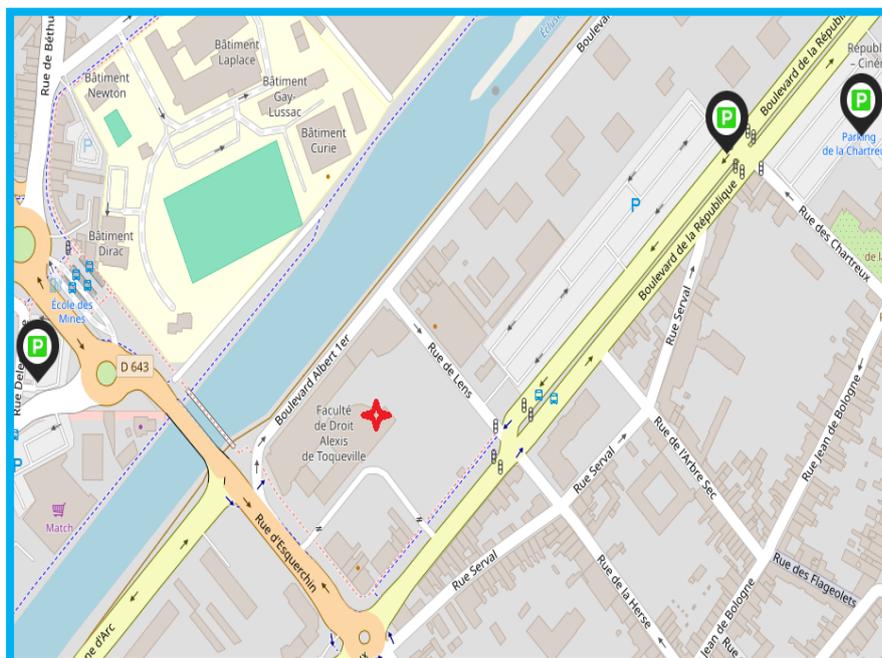
[Source : Ville de Douai]

✓ Le stationnement des automobiles

La ville de Douai a publié une carte interactive sur son site web, permettant aux résidents et aux visiteurs d'accéder facilement aux différents parkings disponibles dans la commune.

Cela facilite la recherche d'un stationnement adapté et l'accès aux différents quartiers et sites d'intérêt de la ville.

Figure 50 : Carte des parkings sur le campus Douai



[Source : Site web de ville de Douai]

✓ La mobilité électrique

▪ **Bornes de recharge électrique**

18 bornes de recharge sont implantées à Douai :

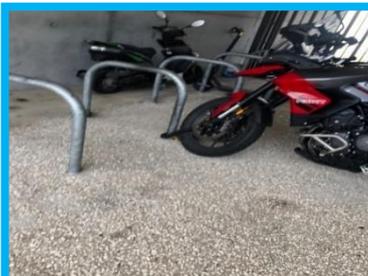
- ✦ 1 boulevard Louis Breguet,
- ✦ 797-821 rue Jean Perrin,
- ✦ 134 boulevard de Liège,
- ✦ Parc Jacques Vernier,
- ✦ 106 rue Gabriel Fauré,
- ✦ 195 rue d'Arleux,
- ✦ 4300 route de Tournai (musée Arkeos),
- ✦ 600 boulevard de la République,
- ✦ 97 rue Pierre Dubois,
- ✦ 137 place Carnot,
- ✦ 170 place du Barlet,
- ✦ Place Robert Schuman,
- ✦ Place Charles de Pollinchove,
- ✦ 57 rue de la Fonderie,
- ✦ 2 rue Francis Godin,

- ✦ 600 rue Charles Bourseul,
- ✦ 477 rue Georges Guynemer,
- ✦ 245 avenue du Maréchal de Tassigny

2.2. L'accès au campus universitaire de Douai

○ La mobilité active

- ✦ Sur le campus de Douai, un nombre insuffisant d'arceaux est disponible sur place (12 arceaux à vélo).
- ✦ Une absence d'abris à vélo sécurisés



[Source : Université d'Artois]



[Source : Université d'Artois]

- ✦ Une piste cyclable bidirectionnelle dessert très bien le campus. Et relie l'Université au pôle gare, ainsi que le centre-ville.



[Source : Université d'Artois]

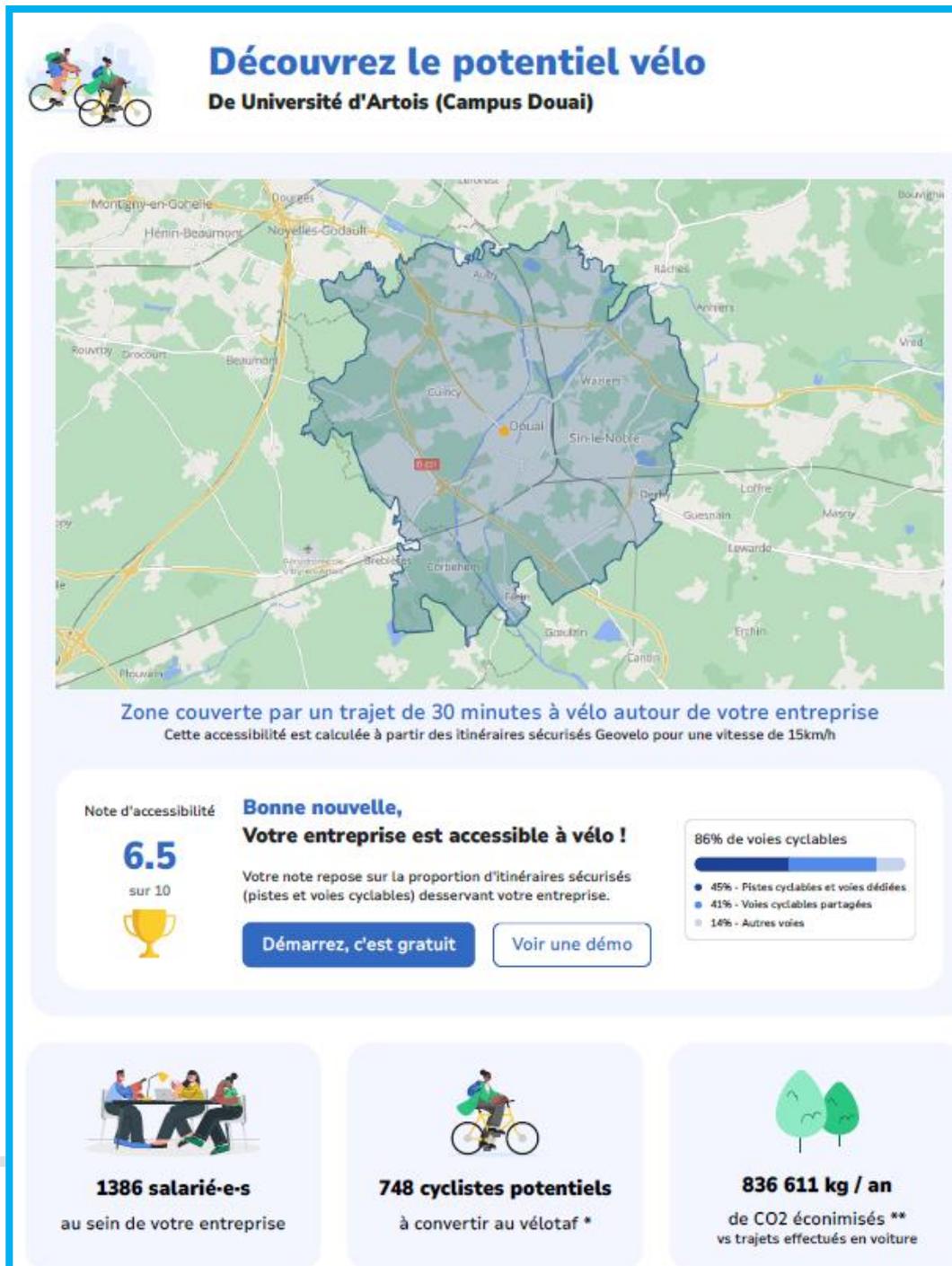
- ✦ On relève un problème d'insertion à l'entrée des véhicules en traversant le passage du BHNS



[Source : Université d'Artois]

- Le potentiel vélo du campus universitaire de Douai

Figure 51 : Le potentiel vélo du campus de Douai

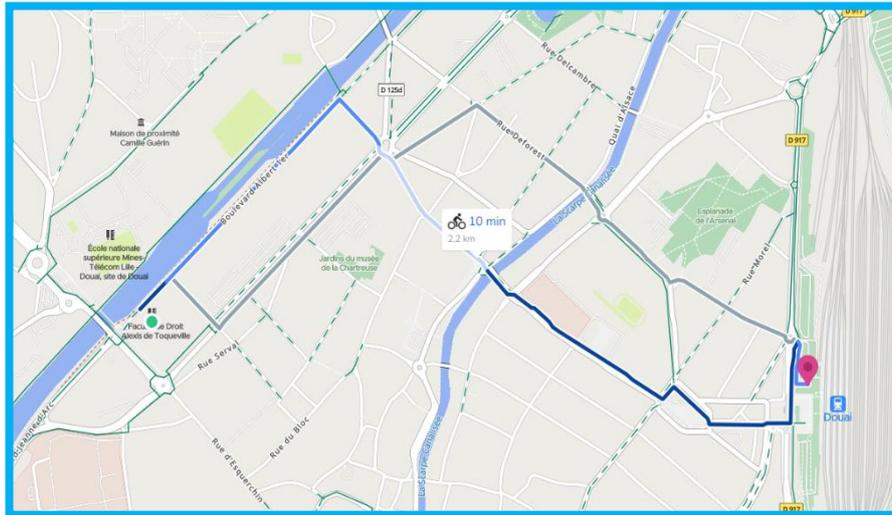


[Source : Geovélo entreprise]

- **L'itinéraire campus de Douai /pôle gare**

Le trajet à vélo entre la gare et la faculté de Douai est d'environ 2,2 km, soit 10 minutes. Il emprunte le passage des Malvaux à l'ouest, la rue d'Ocre, puis le boulevard Albert 1er.

Figure 52 : Itinéraires univ. / gare Douai.



[Source : Geovélo]

- **Le type des voies**

Figure 53 : Les lignes desservant le campus de Douai



[Source : Geovélo]

○ **Les transports urbains**

Figure 54 : Les lignes desservant la faculté de Droit

Faculté A. de Tocqueville - Douai			
Filtrer par Afficher la carte			
Prochains départs			
EVEOLE			
Direction De Lattre de Tassigny / Bougival			
Destination De Lattre de Tassigny	7 min	18 min	
Direction Azincourt / Bougival			
Destination Azincourt	7 min	33 min	
Destination Bougival	21 min	45 min	
EVEOLE			
Direction Gare - LEFOREST / Bon Air			
Destination Bon Air	6 min	19 min	
Destination Gare - LEFOREST	35 min	48 min	
Direction Lycée / Centre Hospitalier / Place de Gaulle - DOUAI			
Destination Centre Hospitalier	6 min	19 min	
Destination Lycée		49 min	

[Source : EVEOLE]

Deux lignes EVEOLE desservent le campus (ligne 2, ligne A) et un arrêt de BHNS (Faculté A. de Tocqueville – Douai) se situe sur le boulevard de la république (300 m).

✦ **La ligne A :**

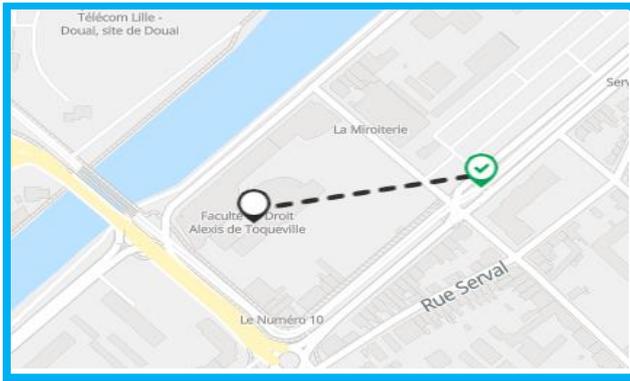
Direction de Lattre de Tassigny/ Bougival
Direction Azincourt /Bougival

✦ **La ligne 2 :**

Direction Gare-LEFOREST/Bon Air
Direction Lycée/ Centre hospitalier/ Place de Gaulle-Douai.



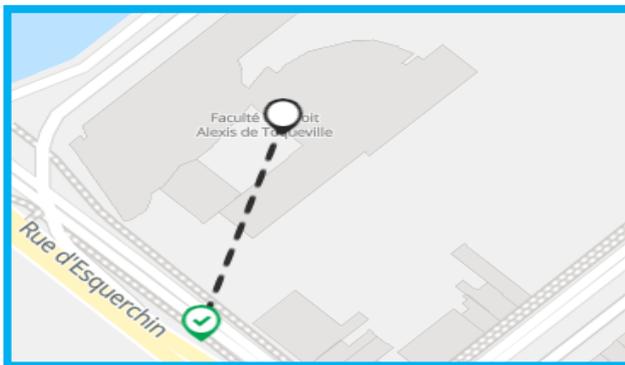
[Source : Université d'Artois]



Faculté A. de Tocqueville ---→ (300 m) 5 min de marche

Ligne A, Ligne 2

[Source : moovit app]



Ecole des mines --→ (350 m) 6min de marche L6, L15, L17.

[Source : Université d'Artois]



Lycée E. LEMONNIER -→ (500 m) ; 8 min de marche.

A, L2, L14, L20, 21

[Source : Université d'Artois]

o **Le stationnement**

Le campus dispose d'un parking de taille moyenne dédié au personnel, avec des places réservées pour les PMR. Le total des places disponibles est de 43, dont 1 place PMR.

On trouve aussi à proximité un grand parking (République, Faculté de Droit), facile d'accès et principalement fréquenté par les étudiantes et les étudiants.



[Source : Université d'Artois]

Voici une photo aérienne illustrant un état des lieux général du site :

Figure 55 : Photo aérienne du pôle de Douai



[Source : Université d'Artois]

Soumis au vote du

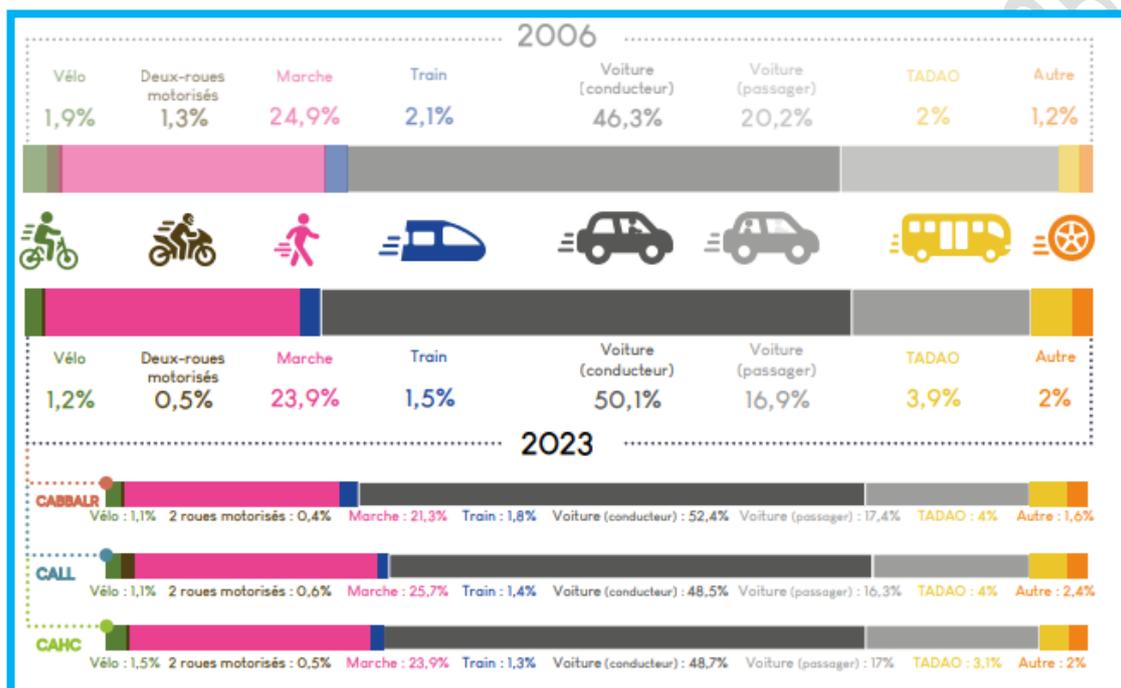
Section 4 : La Communauté d'agglomération de Lens-Liévin et les campus universitaires de Lens

1. Communauté d'agglomération de Lens-Liévin

La communauté d'agglomération de Lens-Liévin (CALL) est une intercommunalité française située dans le département du Pas-de-Calais et la région Hauts-de-France. La CALL regroupe 36 communes et environ 240 000 habitants.

1.1. La part modale des déplacements réalisés par les habitants du territoire d'Artois Mobilités

Figure 56 : Répartition des modes de déplacements à l'échelle du territoire entre 2006 et 2023

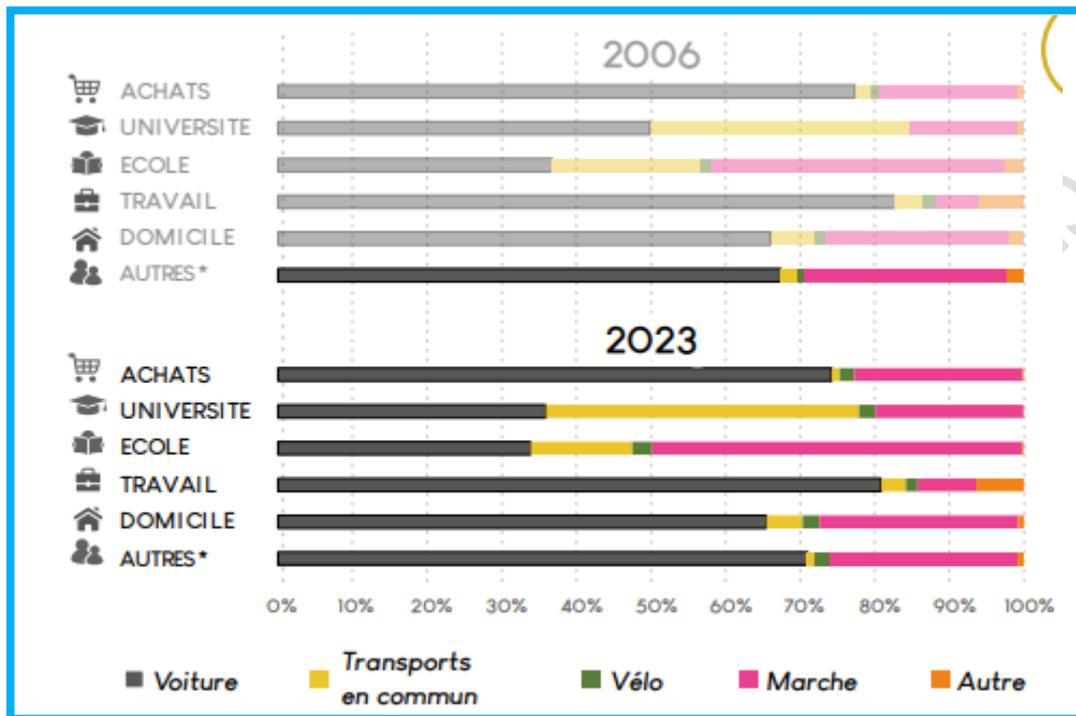


[Source : Enquête Mobilités 2023 sur le territoire de l'Artois Mobilités, p.9]

En 2023, la voiture demeure le mode de transport le plus utilisé, représentant près de 7 déplacements sur 10. L'autosolisme continue de progresser, notamment en raison de la baisse des déplacements en voiture en tant que passager. Cette évolution est en partie liée à l'augmentation du nombre de véhicules par foyer. En revanche, la marche à pied et l'utilisation du vélo stagnent, voire enregistrent une légère diminution par rapport à 2006. À l'opposé, l'usage des bus urbains Tadao a doublé entre

2006 et 2023, témoignant ainsi d'une véritable dynamique dans la fréquentation des transports en commun.

Figure 57 : Répartition par motif et par mode



[Source : Enquête Mobilités 2023 sur le territoire de l'Artois Mobilités, p.9]

42 % des déplacements commencent ou se terminent au domicile. Pour les trajets vers le travail ou les courses, la voiture reste le moyen de transport privilégié, avec 8 déplacements sur 10 réalisés en véhicule motorisé. En revanche, la moitié des trajets vers un établissement scolaire (école, collège, lycée, autre) se font à pied. Quant aux déplacements vers les établissements d'enseignement supérieur, un tiers se fait en transport en commun.

2. Analyse de l'offre de mobilité et accès aux campus universitaires de Lens

2.1. Analyse de l'offre de mobilité

La CALL confie la gestion de la mobilité sur son territoire à Artois Mobilités (anciennement Syndicat Mixte des Transports Artois – Gohelle). En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), la CALL s'engage à mettre en place des orientations stratégiques et à développer des systèmes de déplacement.²⁹

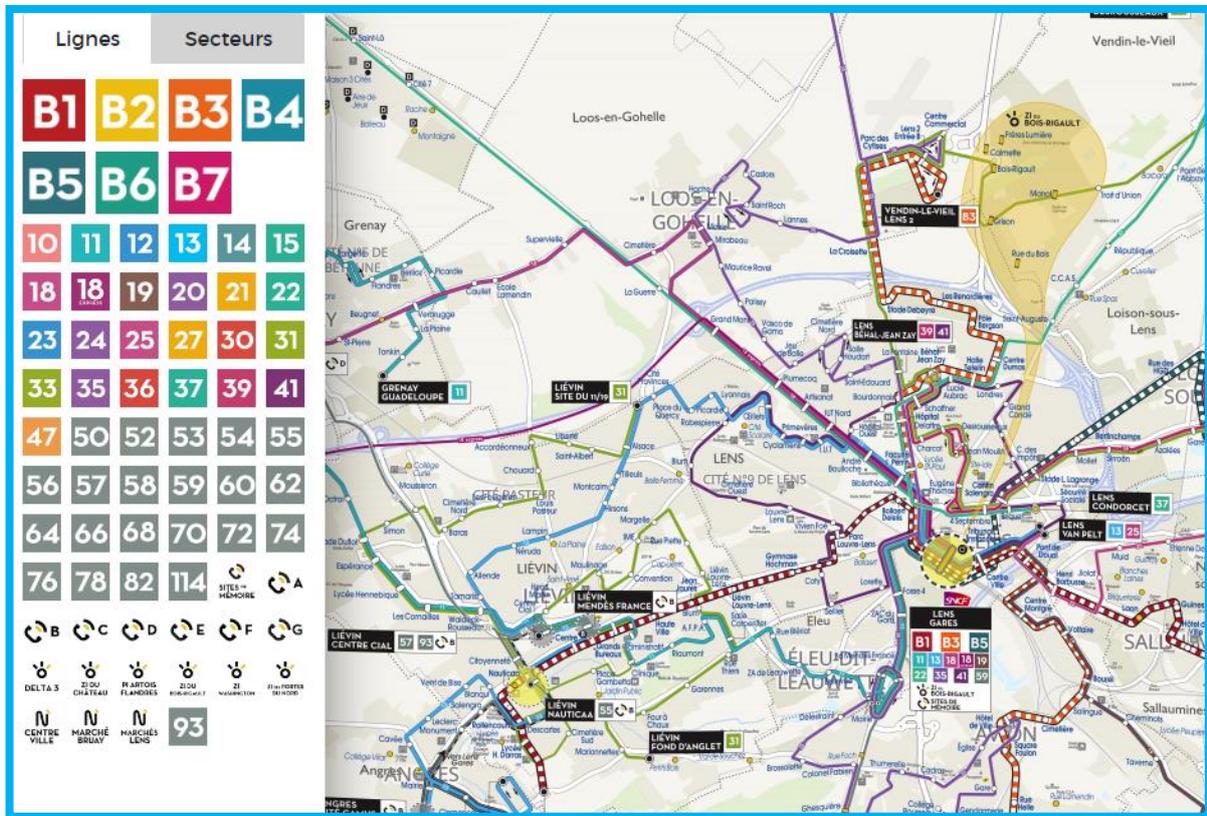
✓ Le réseau de transport urbain

Artois Mobilités s'occupe des études, de l'aménagement, de l'organisation et de l'amélioration des transports. Son réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), lancé en 2019, comprend sept lignes rapides et fréquentes (toutes les 15 mn), appelées « Bulles », couvrant plus de 115 km de voies dédiées aux bus. Ce réseau, plus performant, offre des fréquences cumulées et des informations renforcées

²⁹ Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin. (n.d.). Transports collectifs - Communauté d'agglomération de Lens-Liévin. <https://www.agglo-lenslievin.fr/nos-actions/mobilite/transports-collectifs/>

pour les voyageurs. En complément, Artois Mobilités propose des lignes régulières, des lignes scolaires ainsi que des services de transport à la demande (Allobus, Proxibus, Chronopro).

Figure 58 : Carte du réseau Tadao sur le territoire de la CALL



[Source : Tadao]

✓ **Le réseau ferré**

▪ **La gare de Lens :**

La gare de Lens est un carrefour essentiel du réseau TER Hauts-de-France, offrant des connexions rapides et directes avec plusieurs grandes villes et pôles régionaux. Elle est desservie par trois lignes principales, qui permettent de relier Lens à la métropole lilloise ainsi qu'à d'autres villes clés :

- ✦ **Ligne K52** relie directement Dunkerque à Lens et Arras, offrant des trajets fréquents vers Lille, un des plus grands pôles économiques et universitaires de la région, ainsi qu'Arras, avec ses connexions ferroviaires vers le sud de la région.
- ✦ **Ligne P54** permet de rejoindre Calais, Saint-Omer, Hazebrouck, Béthune et Arras depuis Lens. Elle traverse ainsi une grande partie du territoire des Hauts-de-France, reliant la côte d'Opale et le bassin minier à Lens.
- ✦ **Ligne P52** connecte Hazebrouck à Lens, en desservant les gares de Béthune, Vimy et Avion. Elle offre un accès direct à plusieurs villes du bassin minier et de l'Artois, facilitant la mobilité des habitants de ces zones vers Lens et ses environs.

Grâce à ces lignes, la gare de Lens joue un rôle central dans les déplacements régionaux, facilitant les trajets domicile-travail, les déplacements des étudiantes et des étudiants, ainsi que les liaisons touristiques et économiques.

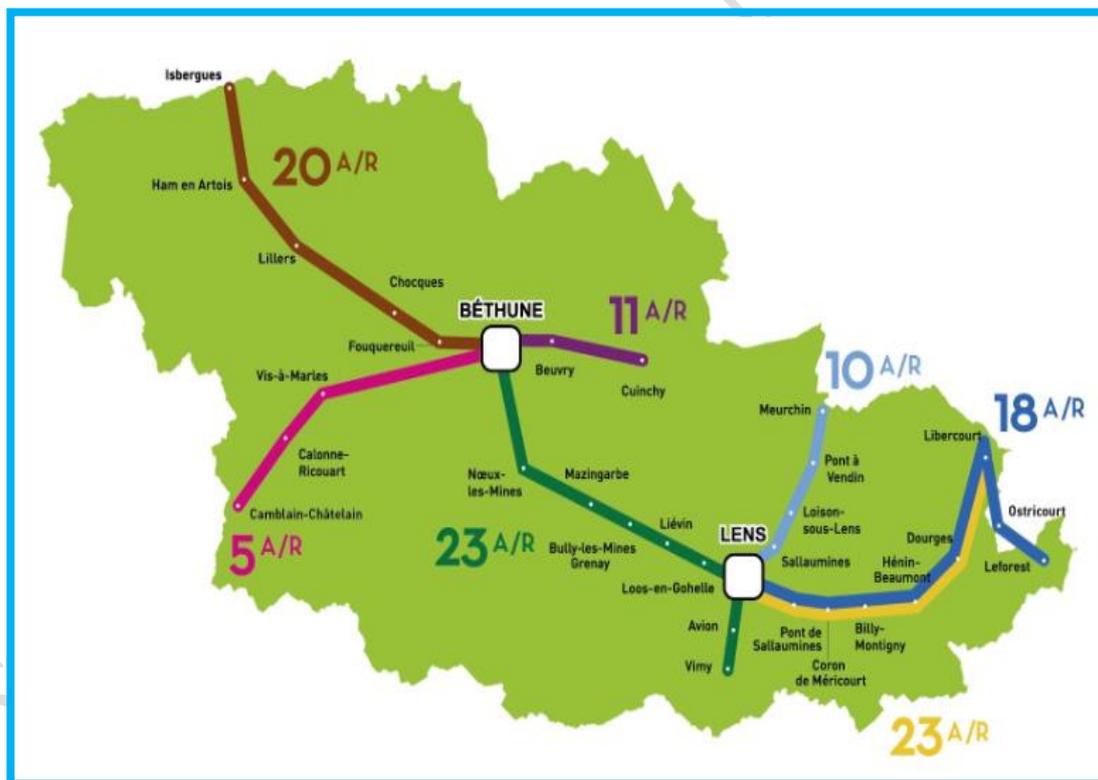
- **La gare de Liévin :**

L'arrêt de Liévin constitue un point stratégique du réseau TER Hauts-de-France, desservi par deux lignes principales, offrant une connexion rapide vers plusieurs pôles majeurs de la région.

- ✦ **La Ligne P54 (Calais – Arras)** assure des liaisons entre Calais et Arras, en desservant notamment les gares de Béthune, Liévin et Lens. Elle connecte ainsi la côte d'Opale au cœur du bassin minier et à Arras, avec ses connexions vers le sud de la région.
- ✦ **La Ligne P52** connecte Hazebrouck à Lens, en desservant les gares de Béthune, Liévin et Avion. Elle offre un accès direct à plusieurs villes du bassin minier et de l'Artois, facilitant la mobilité des habitants de ces zones vers Lens et ses environs.

Ces liaisons renforcent la mobilité entre les pôles urbains et économiques de la région tout en offrant aux habitants de Liévin un accès direct à ces centres³⁰.

Figure 59 : Une carte des lignes TER Hauts-de-France



[Source : Tadao]

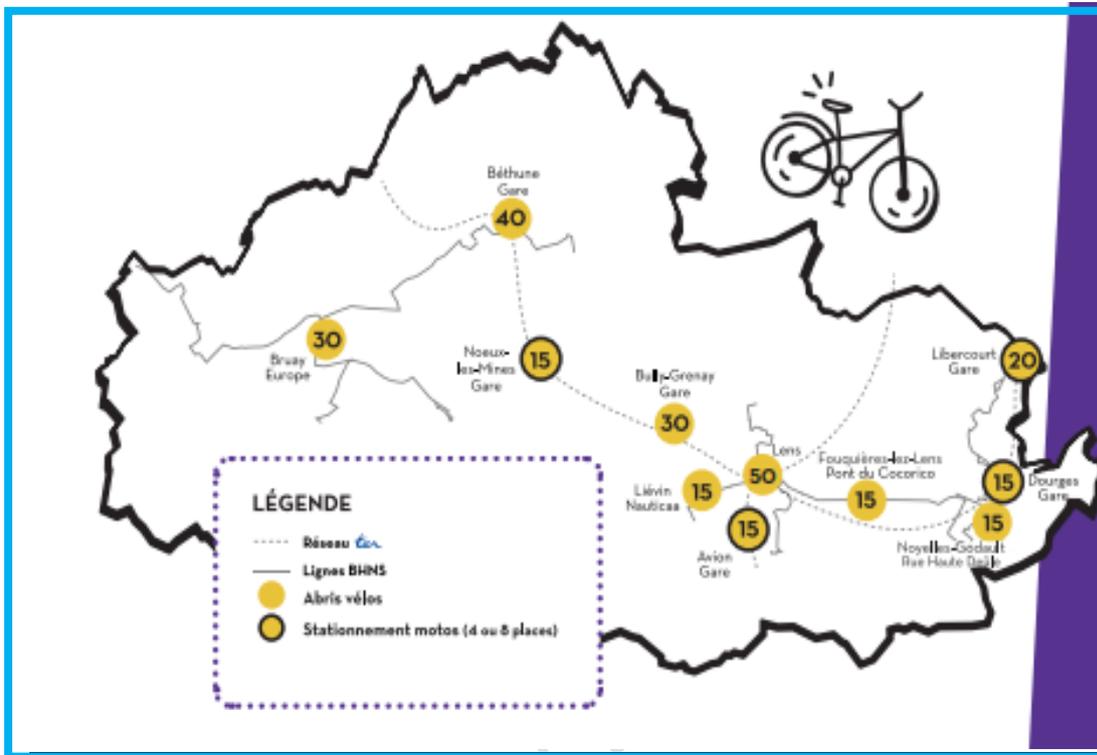
- ✓ **La mobilité active**

Tadao propose également des solutions de mobilité active avec son service de location de vélos Biclo. Les usagers peuvent louer différents types de vélos, y compris des vélos à assistance électrique, et bénéficier de stationnements sécurisés gratuits grâce à la carte Pass Pass. En outre, Tadao met à

³⁰ La ville de Liévin ; transport en commun : <https://www.lievin.fr/transports-en-commun>

disposition cinq stations de vélos en libre-service équipées de Biclos à assistance électrique le long des chemins de la mémoire à Lens, Liévin, Souchez, Givenchy-en-Gohelle, Ablain-Saint-Nazaire et Vimy.

Figure 60 : La distribution des abris à vélos sur le territoire de l'Artois Mobilités



[Source : Artois Mobilités]

✓ Covoiturage

La CALL encourage la pratique du covoiturage en offrant diverses aides, notamment une aide de 100 euros pour les nouveaux conducteurs après le 10ème trajet sur une application de covoiturage éligible. De plus, le forfait mobilités durables peut être renforcé jusqu'à 800 euros par an et par salarié, et un accompagnement est proposé pour accéder aux aides territoriales.

Figure 61 : Offre du covoiturage de l'Artois mobilité



[Source : Tadao]

✓ **Autopartage**

Artois Mobilités propose une solution d'autopartage destinée aux habitants, facilitant les déplacements urbains en permettant à plusieurs personnes d'utiliser un même véhicule. Ce service offre de nombreux avantages pratiques et économiques³¹.



[Source : Artois Mobilités]

Cette initiative est lancée dans 3 communes :

- ✦ La Parisienne - Place Edward Gierak à Drocourt
- ✦ Place de la mairie à Gonnehem
- ✦ Maison des 3 cités - rue Descartes à Mazingarbe

Figure 62 : Carte des points de relais pour les véhicules en autopartage



[Source : Artois Mobilités]

2.2. Accès aux campus universitaires de Lens et de Liévin

Sur le campus de Lens, deux composantes sont présentes : l'IUT de Lens et la faculté des sciences Jean Perrin. Nous présentons chacun de ces deux campus tour à tour.

A. IUT de Lens

³¹ Tadao.fr : <https://www.tadao.fr/fr/n39-Autopartage.html>

Figure 63 : IUT de Lens



[Source : Université d'Artois]

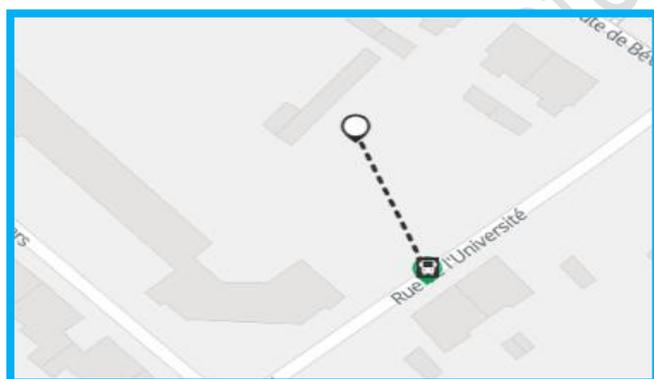
o **Les transports collectifs**



[Source : Université d'Artois]

Au niveau de l'IUT de Lens, deux arrêts de bus assurent bien la desserte de ce campus :

- L'arrêt « Cyclamens » situé rue des cyclamens, avec les deux lignes de bus 19 et 41 ;
- L'arrêt « Lens IUT » situé à l'entrée principale, dans la rue de l'université, desservi par les mêmes lignes de bus.



[Source : Moovit app]

Arrêt IUT --> (300 m) 4 min de marche

L22, L18

✓ **La mobilité active**

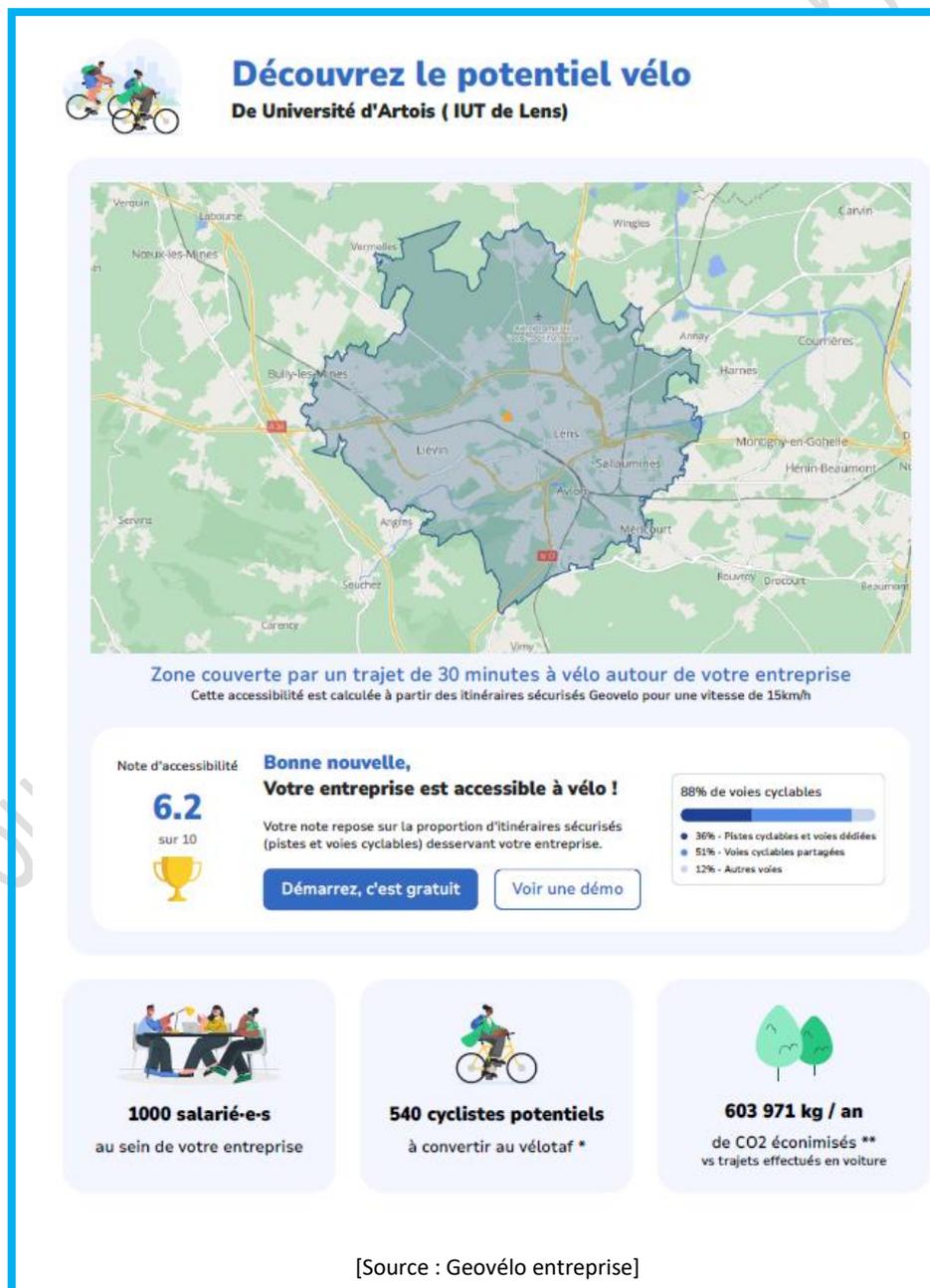


[Source : Université d'Artois]

À l'IUT de Lens, un abri à vélos est disponible, offrant 30 places de stationnement, ainsi que des aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

• **Le potentiel vélo de l'IUT de Lens**

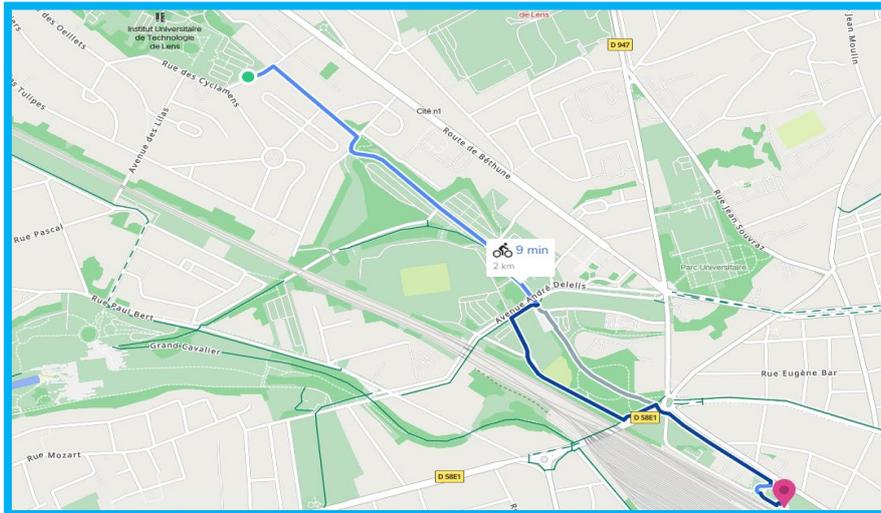
Figure 64 : Le potentiel vélo de l'IUT de Lens



- **L'itinéraire cyclable reliant l'IUT de Lens à la gare de Lens**

Les infrastructures cyclables offrent un trajet sécurisé reliant l'IUT au pôle gare de Lens sur une distance de 2 km. Ce parcours, entièrement couvert par des voies cyclables, traverse la rue du Commandant Lamy en direction du sud-est, puis la rue Maurice Carton, comme le montre la carte ci-dessous.

Figure 65 : Itinéraire cyclable IUT/ gare de Lens



[Source : Geovélo]

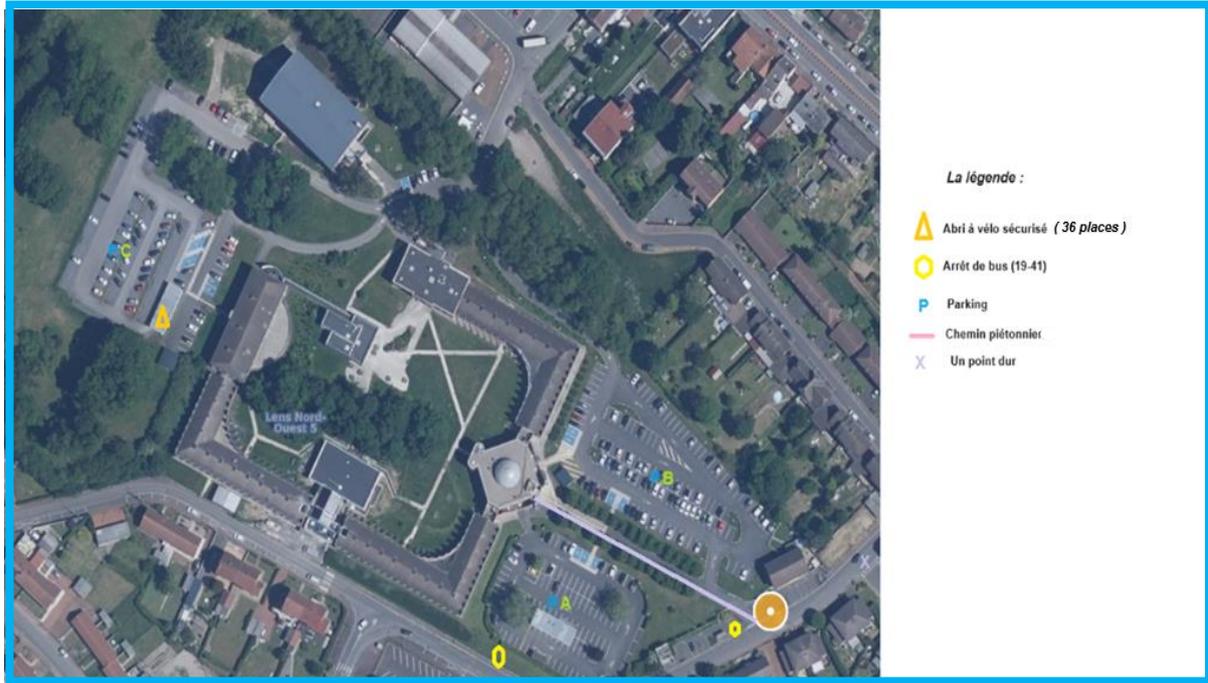
Figure 66 : Type des voies



[Source : Geovélo]

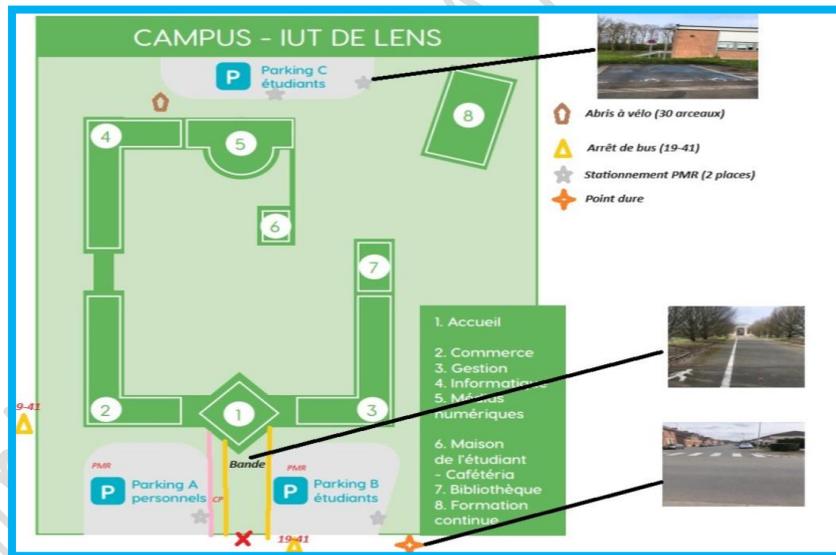
Voici une photo aérienne illustrant un état des lieux général du site :

Figure 67 : Photo aérienne de l'IUT de Lens



[Source : Université d'Artois]

Figure 68 : Plan de l'IUT de Lens



[Source : Université d'Artois]

B. Faculté des sciences Jean Perrin de Lens

Figure 69 : Faculté Jean Perrin

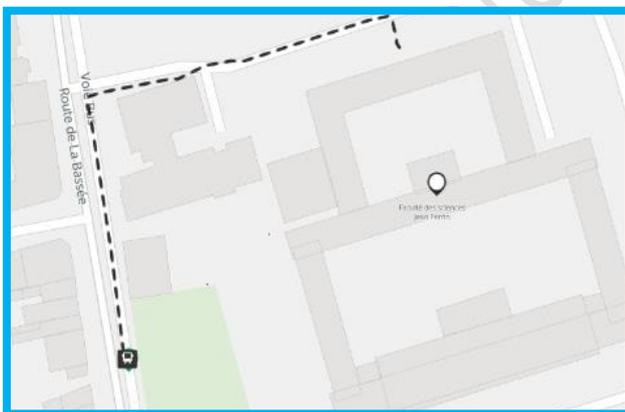


o Les transports en commun



L'arrêt de bus "Jean Perrin" assure une desserte efficace du site de la faculté Jean Perrin, situé sur la rue de la Bassée. Cependant, pour accéder à cet arrêt, des escaliers sont présents à la sortie, ce qui pose un problème d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes, comme le montre la photo.

Deux lignes de bus, la B3 et la 35, empruntent cette rue, renforçant ainsi l'importance d'améliorer l'accessibilité de cet arrêt pour l'ensemble des usagers.



Arrêt Université ----> 4 min de marche

L3, L35, L37

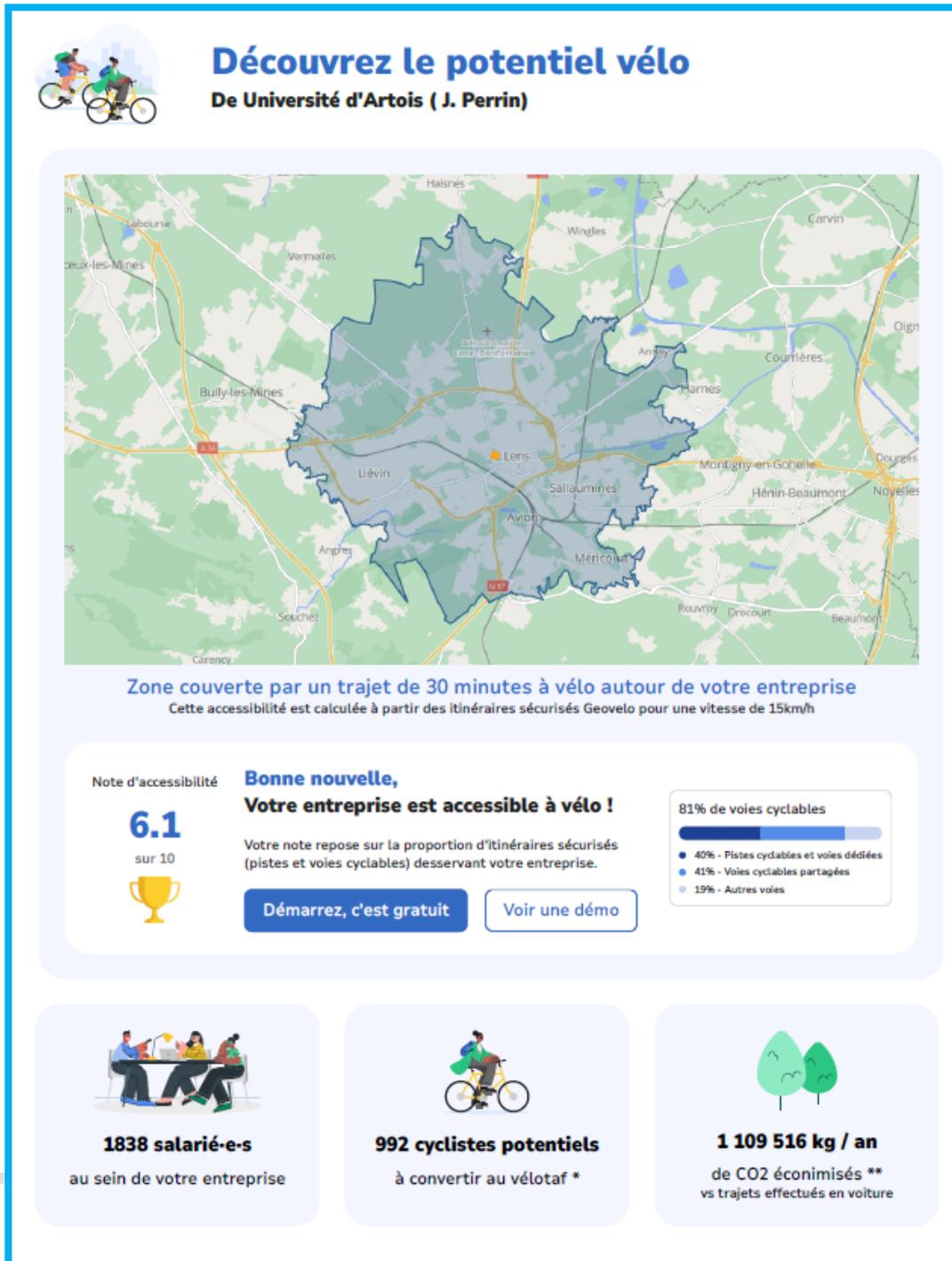
o La mobilité active

Concernant le site de la faculté Jean Perrin, un total de 38 places de stationnement pour vélos et 12 dédiés aux trottinettes sont répartis sur trois abris différents, dont l'un est de grande taille.

Un chemin piétonnier relie le bâtiment A à la sortie du campus, mais il est accompagné d'une petite bande où aucun marquage n'est présent.

- Le potentiel vélo de la faculté Jean Perrin

Figure 70 : Le potentiel vélo de la faculté Jean Perrin

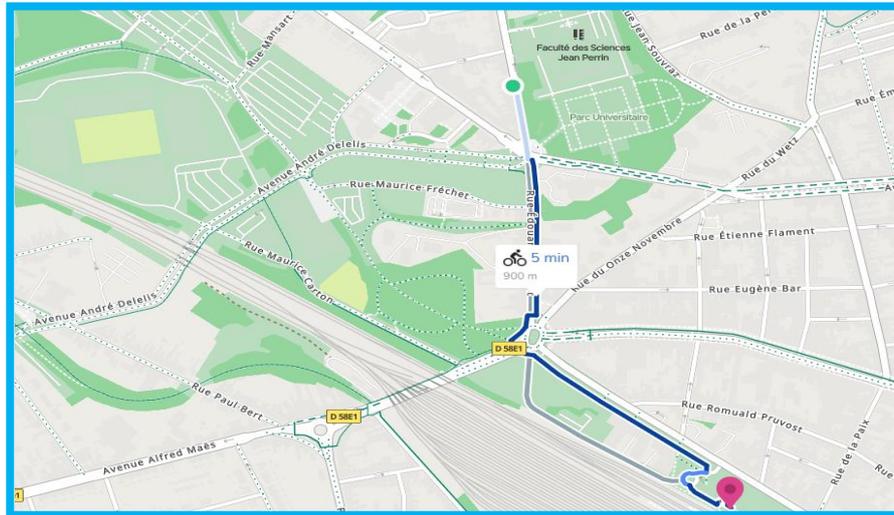


[Source : Geovélo entreprise]

- **L'itinéraire reliant la Faculté Jean Perrin au pôle gare**

Le trajet entre la faculté et le pôle gare, d'une longueur de 900 mètres, est desservi à 87 % par des voies cyclables. Il emprunte la rue Édouard Bollaert en direction du sud-ouest, puis la rue Jean Létienne vers la gare, comme l'indique la carte ci-dessous

Figure 71 : Itinéraire cyclable de la faculté Jean Perrin à la gare de Lens en passant par la rue de la Bassée



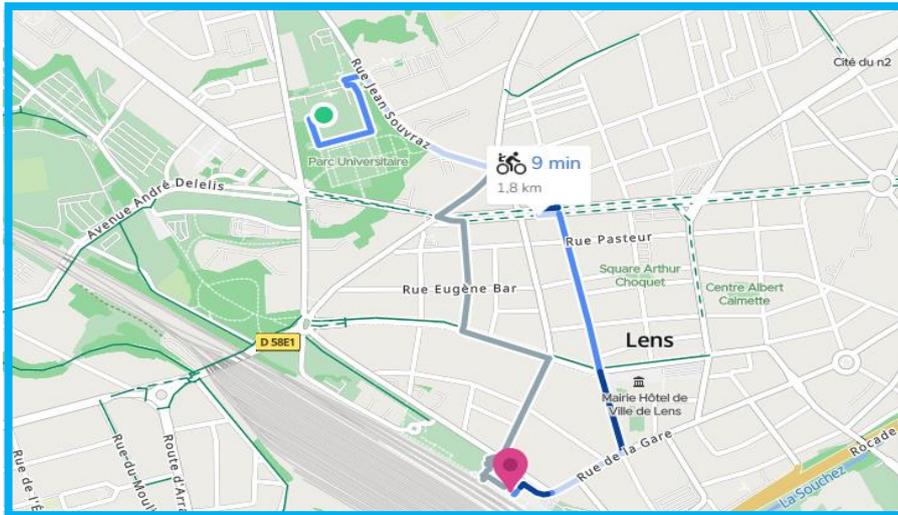
[Source : Geovélo]

Figure 72 : Types des voies



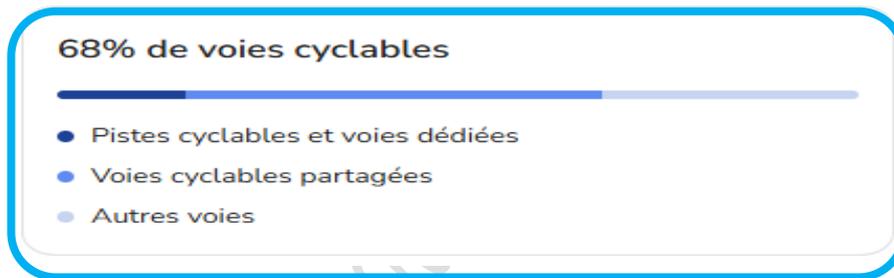
[Source : Geovélo]

Figure 73 : Itinéraire cyclable de la faculté Jean Perrin à la gare de Lens en passant par la rue Jean Souvraz



[Source : Geovélo]

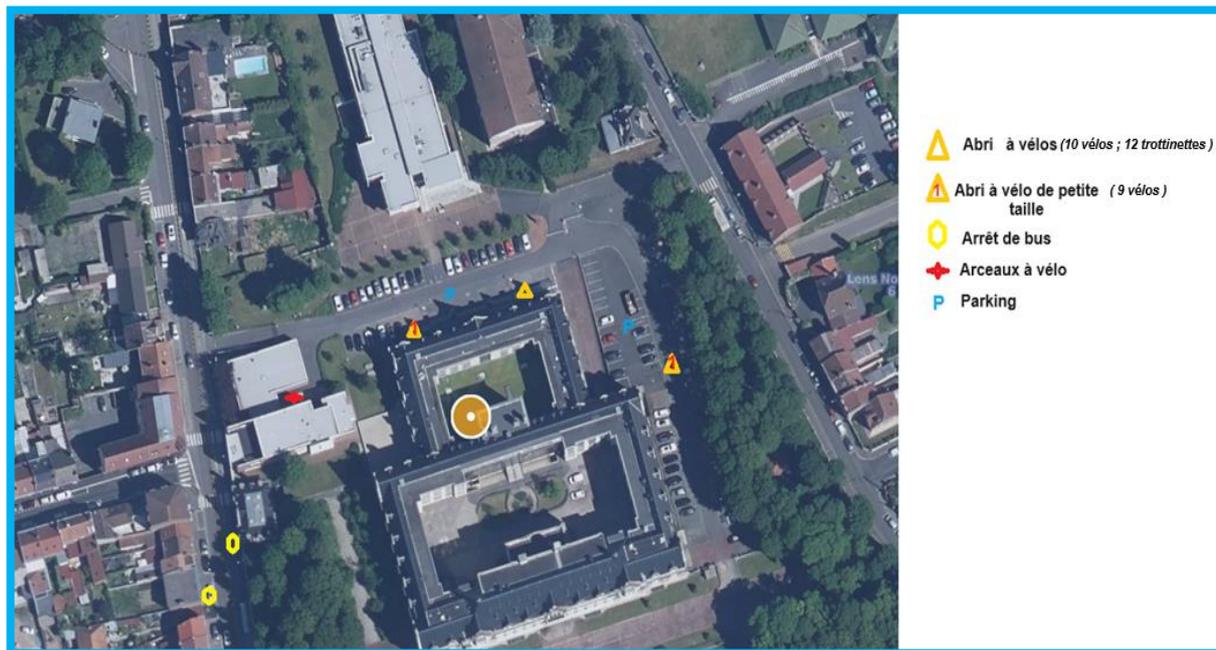
Figure 74 : type des voies



[Source : Geovélo]

Voici une photo aérienne illustrant un état des lieux général du site

Figure 75 : Photo aérienne illustrant un état des lieux de la Faculté des sciences Jean Perrin de Lens



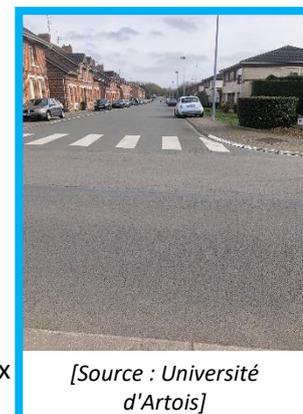
[Source : Université d'Artois]

○ **Le stationnement**

Sur le campus, il y a trois parkings pour les voitures, dont deux sont destinés aux étudiantes et aux étudiants et un réservé au personnel. Chaque parking dispose de deux places de stationnement dédiées aux personnes à mobilité réduite (PMR). Cependant, il y a un manque de marquage au sol sur l'ensemble du campus.

Un point particulièrement problématique se situe à la sortie du site en direction de la route de Béthune, où l'intersection entre la rue de l'université et la rue du Commandant Lamy ne comporte aucun panneau de stop. Cette absence de signalisation représente un danger pour les automobilistes et les cyclistes, comme illustré sur la photo.

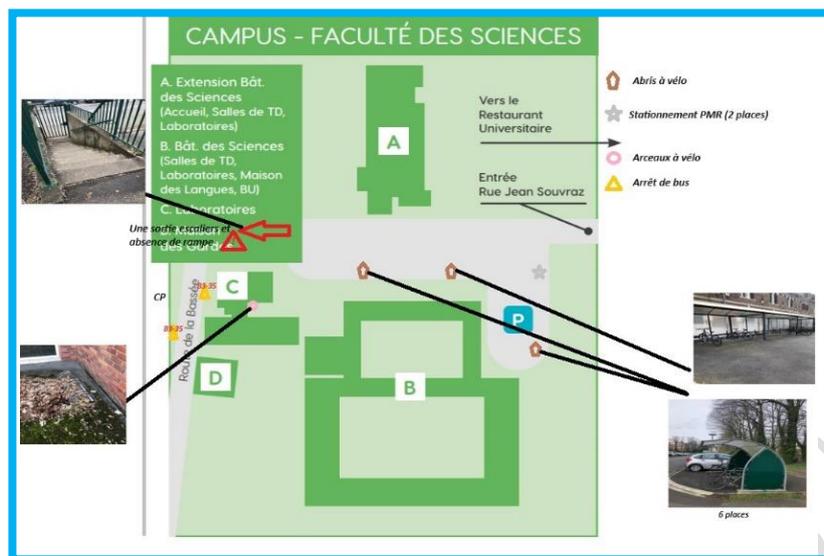
Concernant la faculté Jean Perrin, un parking réservé aux voitures du personnel est disponible, tandis que les étudiantes et les étudiants ont tendance à utiliser des modes de transport actifs pour se rendre à l'Université. Ce parking comprend également quatre places réservées aux PMR.



[Source : Université d'Artois]

Ci-dessous un plan illustrant l'état actuel du site :

Figure 76 : Plan de la faculté J. Perrin de Lens



[Source : Université d'Artois]

C. L'UFR des STAPS de Liévin

o La mobilité active

Pour favoriser la mobilité active sur le campus de Liévin, nous avons mis en place plusieurs infrastructures. Tout d'abord, nous disposons d'une station de vélos en libre-service, offrant aux membres de la communauté universitaire une option flexible et pratique pour leurs déplacements. De plus, nous avons mis en place un abri à vélos avec 8 emplacements, permettant de protéger les vélos des intempéries et des vols.



[Source : Université d'Artois]

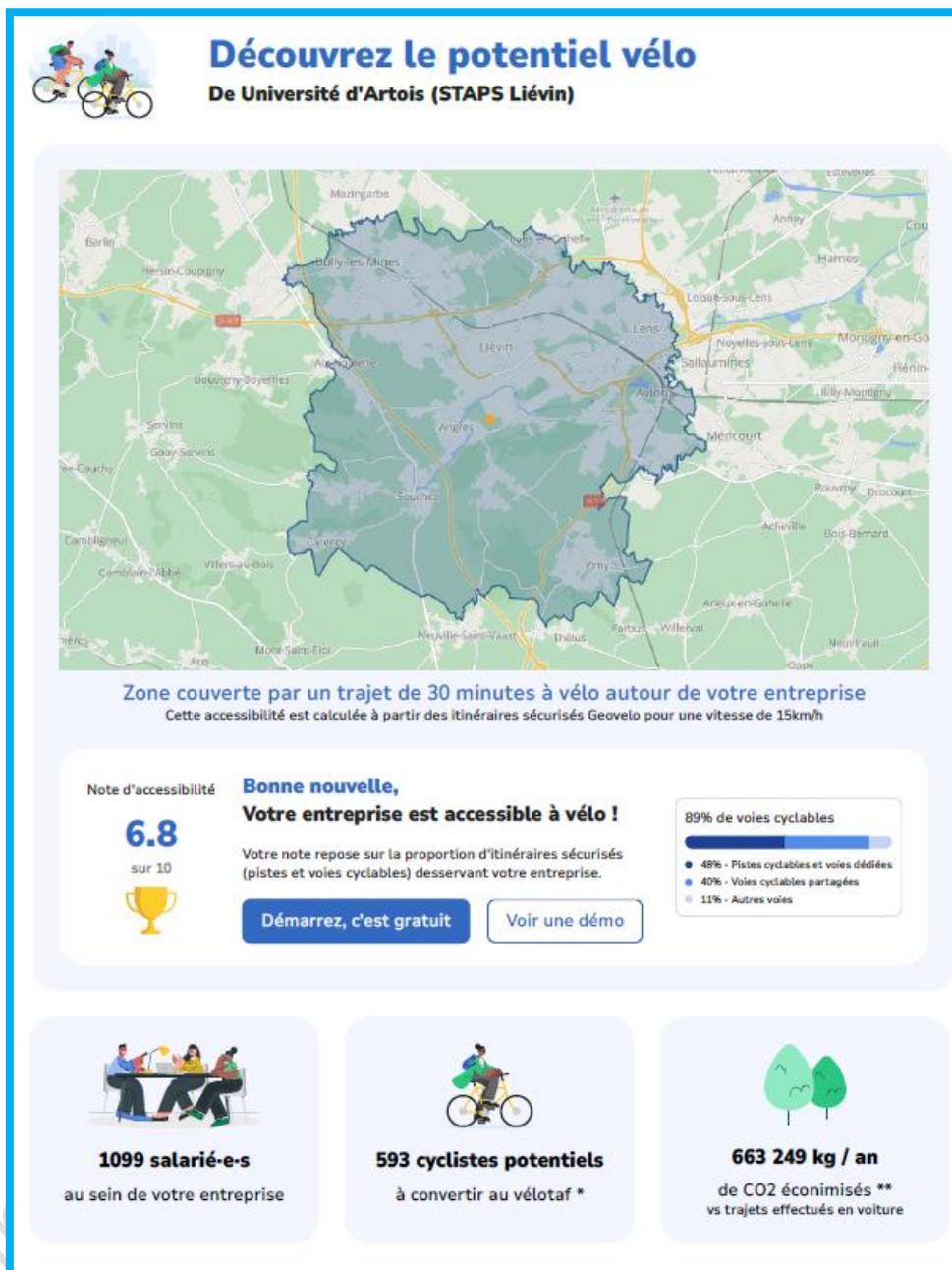
Dans le cadre de notre engagement continu en faveur de la mobilité durable, nous avons récemment lancé un marché pour l'installation d'un nouvel abri à vélos sécurisé. Cette initiative vise à accroître la capacité de stationnement sécurisé pour les vélos, encourageant ainsi davantage de membres de la communauté universitaire à opter pour ce mode de déplacement respectueux de l'environnement.

En ce qui concerne le trajet entre l'Université et les pôles de la gare, nous avons observé une bonne desserte avec 74% du parcours couvert par des voies cyclables sur une distance de 3,4 km. Cette infrastructure favorise la sécurité et le confort des cyclistes, facilitant ainsi l'adoption de la bicyclette comme moyen de transport privilégié. Une carte détaillée de cet itinéraire est disponible pour une meilleure visualisation et planification des déplacements à vélo.

En combinant ces infrastructures avec des initiatives de sensibilisation et des mesures incitatives, nous visons à promouvoir activement la mobilité active sur le campus de Liévin, contribuant ainsi à la réduction de notre empreinte carbone et à la création d'un environnement de transport plus durable et convivial.

- Le potentiel vélo du campus de Liévin

Figure 77 : Potentiel vélo du campus de Liévin

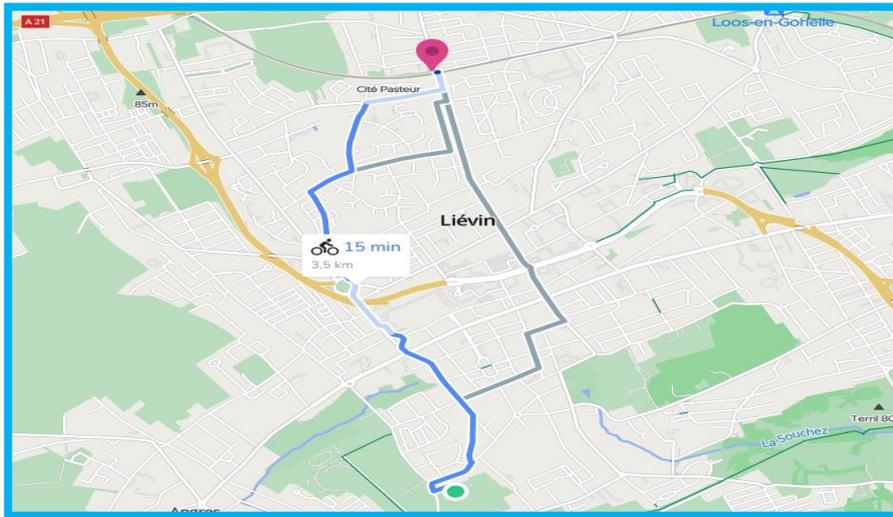


[Source : Geovélo]

- L'itinéraire cyclable entre l'UFR STAPS et la gare de Liévin

Le trajet reliant la faculté des sports et de l'éducation physique à l'arrêt de gare de Liévin, d'une distance de 3,5 km et d'une durée de 15 minutes, emprunte 75 % de voies cyclables. Il passe par le chemin des Riots au nord-est, la rue Hoche en direction du nord, et traverse l'avenue de la République.

Figure 78 : Itinéraire cyclable STAPS / Gare de Liévin



[Source : Geovélo]

Figure 79 : Type des voies



[Source : Geovélo]

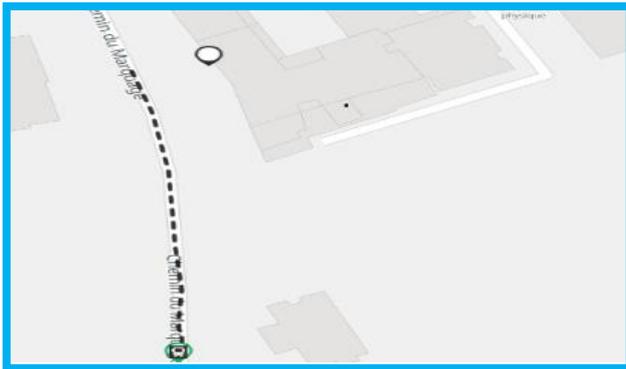
○ **Les transports en commun**

En ce qui concerne les transports en commun, l'Université bénéficie d'une bonne desserte grâce aux lignes 31 et 1, offrant une fréquence de passage d'une heure. Un arrêt nommé « Université » est situé sur le chemin de Marquage, assurant ainsi un accès pratique pour les usagers des transports en commun.

Figure 80 : Arrêt de bus "STAPS".



[Source : Google maps]



Arrêt université----> (170m) 3 min de marche.

L31, L1

[Source : Moovit app]

o **Le stationnement**

Pour ce qui est du stationnement, deux parkings sont disponibles sur place : un de grande taille, dédié aux étudiantes et aux étudiants et un plus petit réservé aux personnels. Cependant, il est à noter que les étudiantes et étudiants du campus de Liévin, principalement en STAPS (Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives), ont tendance à utiliser davantage leur voiture pour se déplacer. Dans ce contexte, un parking externe nommé « Parking Arena » peut être une option pour répondre aux besoins de stationnement supplémentaires.

Il est important de prendre en considération ces éléments dans l'élaboration de stratégies visant à encourager l'utilisation des transports en commun et à réduire la dépendance à la voiture, notamment en mettant en place des mesures incitatives pour les étudiantes, les étudiants et le personnel universitaire.

Voici une photo aérienne illustrant un état des lieux général du site :

Figure 81 : Photo aérienne du campus de Liévin



▪ **Pass Pass électrique**

Dans le cadre de l'analyse des solutions de mobilité durable pour le plan de mobilité universitaire, le service "Pass Pass électrique", mis en place par la région Hauts-de-France, offre un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques accessible 7j/7 et 24h/24. Ce service permet de recharger non seulement les voitures électriques et hybrides rechargeables, mais aussi les vélos et les scooters électriques. Les bornes, d'une puissance allant jusqu'à 22 kW, sont réparties sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Le système de tarification varie selon l'abonnement : pour les abonnés, les tarifs commencent à 1,35 € pour 20 minutes en charge normale (gratuit au-delà de 40 € par mois) et à 2,90 € pour 10 minutes en charge rapide. Les non-abonnés paient des tarifs légèrement plus élevés. La disponibilité des bornes est indiquée par un code couleur simple : vert pour une borne disponible, bleu pour une borne en cours de charge, et rouge pour une borne hors service. L'accès à ces infrastructures pourrait être particulièrement pertinent pour les usagers de l'Université qui utilisent des véhicules électriques



[Source : Hauts-de-France]

Section 5 : Les enquêtes mobilité et déplacements de l'Université d'Artois

1. Éléments de synthèse des deux dernières enquêtes sur les déplacements réalisés en 2017 et 2018

Les déplacements quotidiens des étudiantes et des étudiants et des personnels des établissements d'enseignement supérieur constituent un enjeu majeur en matière de mobilité durable et de lutte contre le changement climatique. Les enquêtes menées en 2017 et 2018 par la COMUE Lille Nord de France permettent de dresser un état des lieux actualisé des pratiques de mobilité dans le Nord et le Pas-de-Calais.

La première enquête, réalisée en 2017, a porté sur les étudiantes et étudiants, en particulier ceux résidant dans quatre territoires de la région, et a mis en évidence les principaux modes de transport utilisés pour les trajets domicile-campus. Ce travail a permis d'analyser l'évolution des comportements par rapport aux résultats de l'enquête précédente, menée en 2014. La deuxième enquête, menée en 2018, a élargi la réflexion en portant sur les déplacements des personnels de l'enseignement supérieur, tout en introduisant de nouvelles questions sur les pratiques de télétravail et les répercussions des nouvelles formes d'organisation du travail sur la mobilité.

Ces deux enquêtes offrent ainsi une vision complémentaire des dynamiques de mobilité dans la région, tant pour les étudiantes et étudiants que pour les personnels, et permettent de mieux comprendre les évolutions des pratiques en matière de déplacements dans un contexte marqué par la transition énergétique et les enjeux environnementaux.

³² Ville de Douai. (n.d.). En voiture. <https://www.douai.fr/en-voiture#:~> :

1.1. Enquête mobilité étudiante 2017

Les déplacements au quotidien sont un enjeu majeur du changement climatique. En 2014, les déplacements domicile-campus représentaient près de 60% des émissions de GES des établissements d'enseignements supérieur du Nord et du Pas-de-Calais.

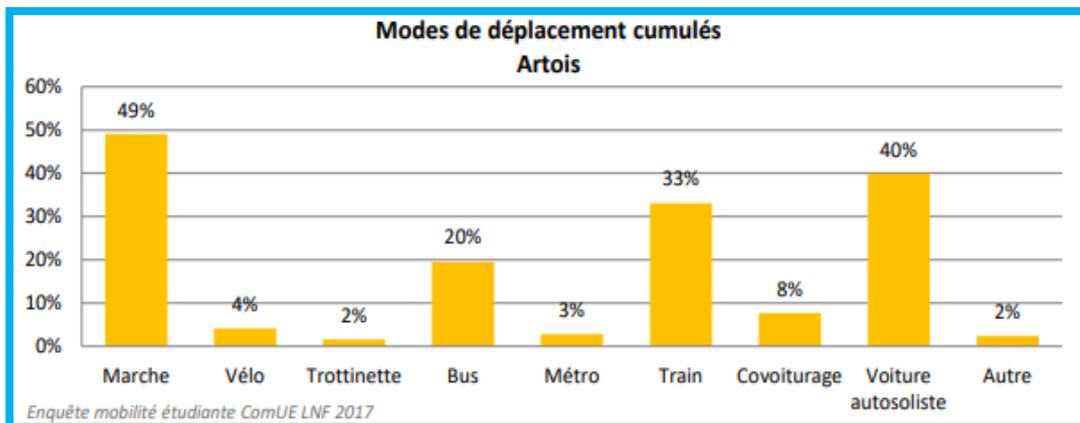
Les pratiques modales ont-elles changé en trois ans ?

En 2017, une enquête a été réalisée par la ComUE Lille Nord de France sur la mobilité étudiante. Elle a impliqué 7 500 étudiantes et étudiants du Nord et du Pas-de-Calais, dont 750 étudiantes et étudiants de l'Université d'Artois, qui ont participé à une étude sur leur mobilité quotidienne. Le périmètre étudié couvrait quatre territoires : l'Artois, le Littoral, le Valenciennois et la métropole lilloise, cette dernière représentant 72 % de la population étudiante enquêtée.

✓ Les modes de déplacement cumulés

- ✦ *Modes cumulés* : Il s'agit de l'ensemble des modes de transport employés pour se rendre à un lieu d'études, que ce soit en utilisant un seul mode (monomodalité) ou plusieurs modes successifs au cours d'un même trajet (multimodalité), par exemple, train, puis métro, puis marche). Les totaux peuvent dépasser 100 %.
- ✦ *Mode principal* : en cas de multimodalité, le mode de transport correspondant à la distance la plus parcourue par le répondant ou la répondante est considéré comme le mode principal.

Figure 82 : Mode de déplacements cumulés



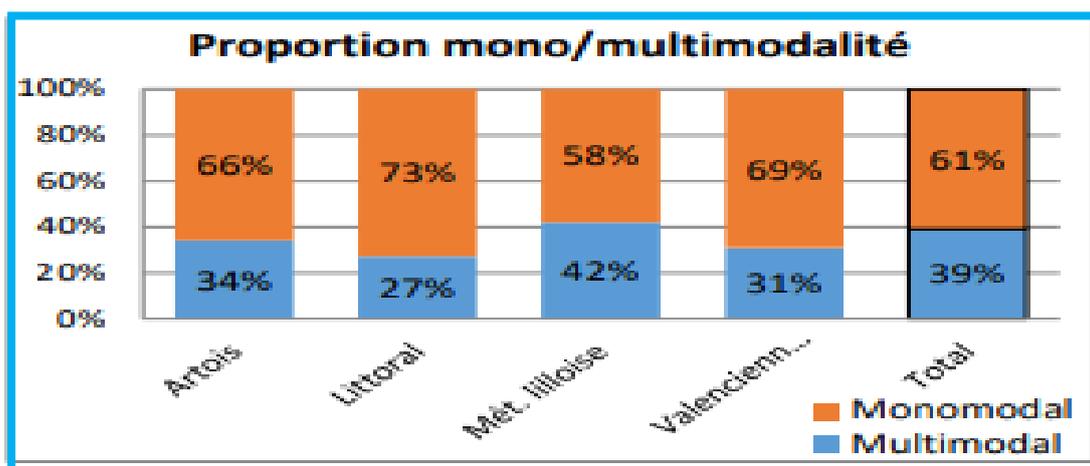
[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 17]

✓ Zoom sur la multimodalité

La multimodalité, où les étudiantes et les étudiants combinent plusieurs modes de transport pour leurs déplacements, est une composante clé de la mobilité durable. Cependant, cette pratique peut être soumise à diverses contraintes telles que les horaires, les correspondances, la possibilité de transporter un vélo, et les conditions météorologiques, ce qui peut influencer leurs choix de mobilité.

La marche est presque inévitable pour 85% des utilisateurs de plusieurs modes de transport d'après les résultats de l'enquête de la mobilité étudiante de la ComUE LNF. Entre les correspondances et la distance entre le dernier mode de transport et les bâtiments universitaires, le seuil minimal de 5 minutes de marche pour constituer un mode de transport est souvent dépassé.

Figure 83 : Proportion mono/multimodalité.

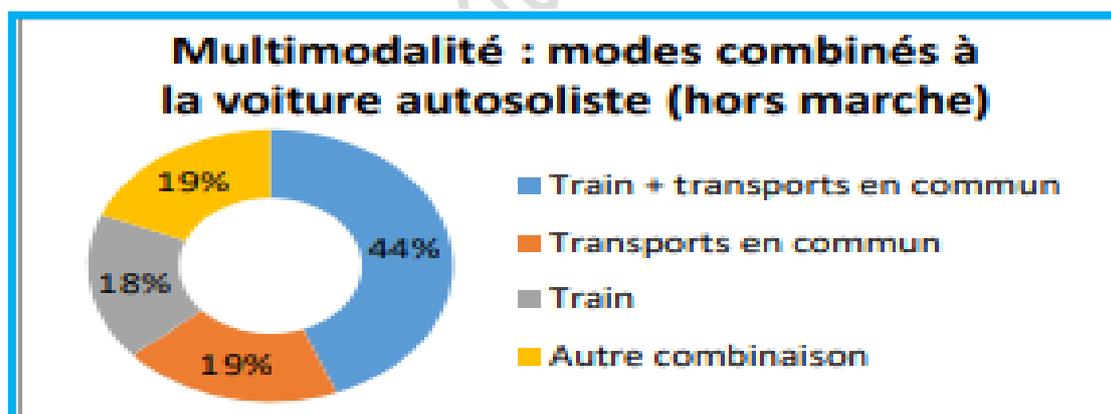


[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 18]

De plus, 89% des utilisateurs de plusieurs modes de transport utilisent les transports en commun, principalement le métro, le bus ou le tramway. Bien que la multimodalité soit souvent associée aux transports en commun urbains, 41% des utilisateurs de plusieurs modes de transport prennent également le train. Ces utilisateurs ont tendance à résider plus loin, avec 29% vivant à plus de 30 km de leur campus, par rapport à seulement 10% des utilisateurs de modes de transport uniques.

Environ 22% des utilisateurs de plusieurs modes de transport utilisent également la voiture (hors covoiturage). Cependant, dans ce contexte, la voiture est principalement utilisée pour relier le domicile à la gare ou à une station de transport en commun, souvent en utilisant un parking relais.

Figure 84 : Les modes combinés à la voiture autosoliste (hors marche).



[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 18]

Les combinaisons de modes de transport sont très diverses : parmi les 183 combinaisons modales identifiées dans les réponses à l'enquête, 70% sont utilisées par moins de 10 répondants, démontrant ainsi la grande variété de pratiques de multimodalité.

Tableau 4 : Les combinaisons modales les plus fréquentes

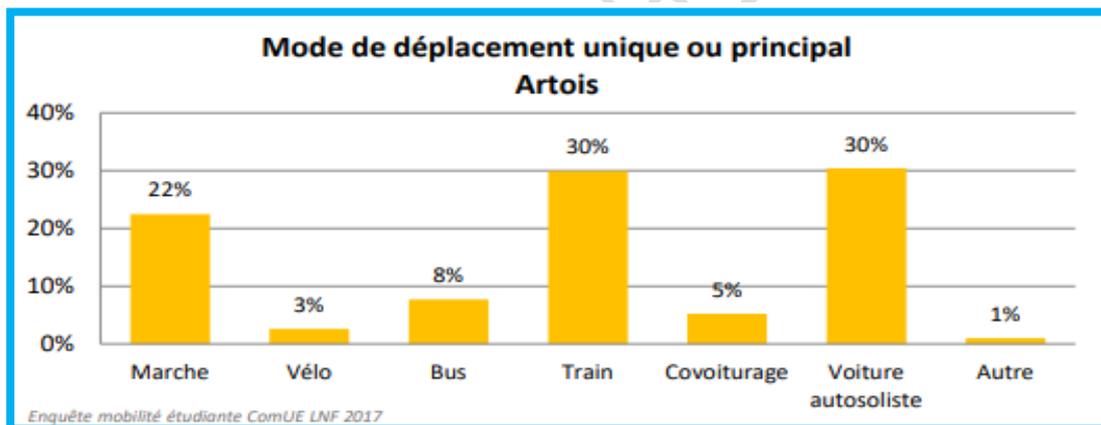
Les 5 combinaisons modales les plus fréquentes							
Artois	1	Marche Bus Train	22%	Littoral	1	Marche Bus	13%
	2	Marche Train Voiture	17%		2	Marche Bus Train	12%
	3	Marche Train	13%		3	Marche Train Voiture	11%
	4	Marche Bus	9%		4	Marche Train	10%
	5	Marche Bus Train Voiture	4%		5	Marche Vélo Bus Train	6%
Mét. lilloise	1	Marche Métro	21%	Valenciennoi	1	Marche Tramway	14%
	2	Marche Bus Métro	21%		2	Marche Bus Tramway	12%
	3	Marche Métro Train	7%		3	Marche Tramway Train	8%
	4	Marche Métro Train Voiture	7%		4	Marche Train	8%
	5	Marche Bus Métro Train	5%		5	Marche Train Voiture	6%

[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p.18]

✓ **Les modes de déplacement unique ou principal**

Mode unique ou principal : il s'agit du seul mode de déplacement en cas de monomodalité, ou du mode de déplacement avec lequel le répondant et la répondante a parcouru le plus de distance en cas de multimodalité. Les totaux sont égaux 100%.

Figure 85 : Modes déplacement unique ou principal

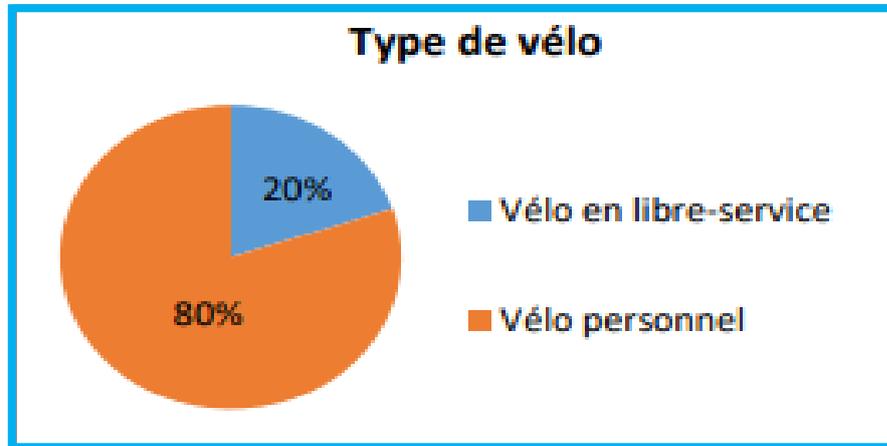


[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p.20]

✓ **Zoom sur le vélo et le covoiturage**

- **Vélo personnel**

Figure 86 : type de vélos utilisés



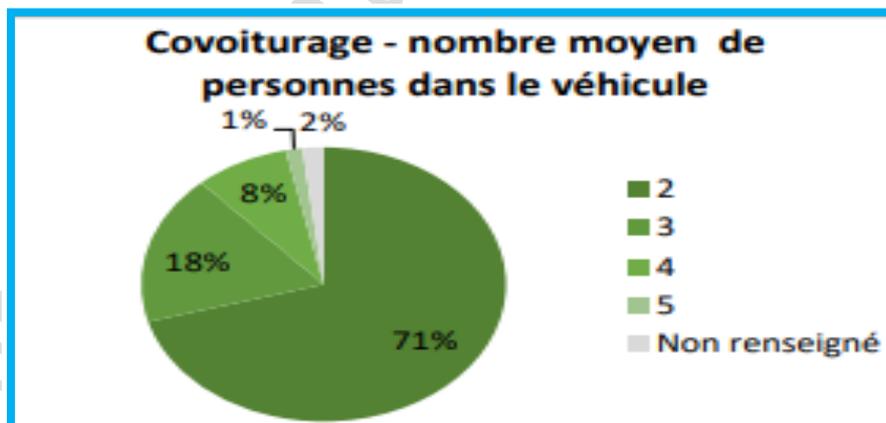
[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 21]

Les cyclistes dont seul le vélo est leur mode principal de déplacement utilisent en grande majorité leur vélo personnel, ce qui permet rapidement de soulever l'enjeu du stationnement.

Seule la métropole lilloise et les villes de Dunkerque et Calais sont équipées d'un réseau de vélos en libre-service.

- **Covoiturage : souvent 1 seul passager**

Figure 87 : Nombre moyen de personnes dans le véhicule

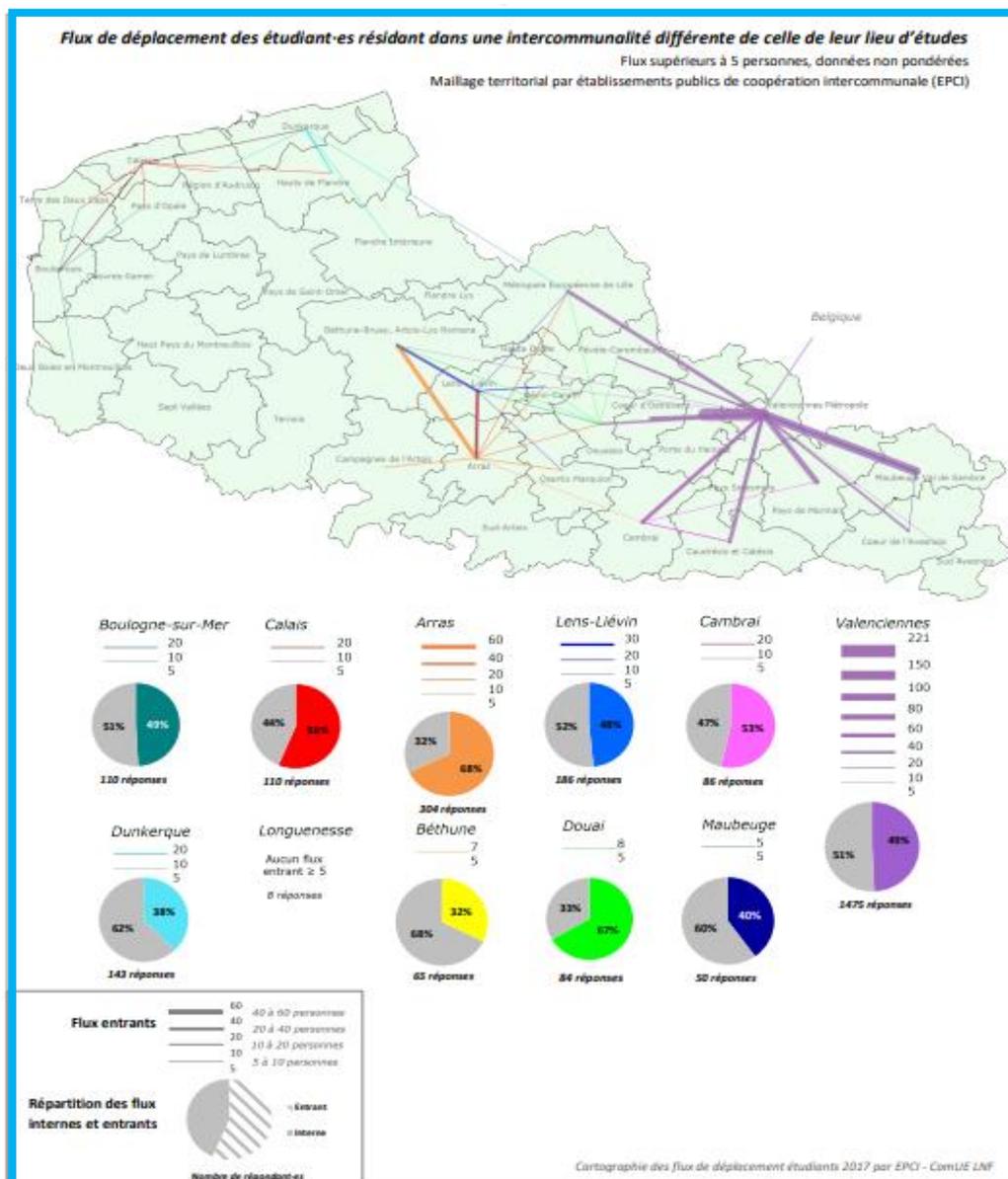


[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p.21]

La pratique du covoiturage n'a pas toujours pour objectif de remplir les voitures au maximum : dans deux tiers des cas, il n'y a que deux personnes par véhicule, soit un passager. Une hypothèse pour expliquer cela est que, sans une mise en relation ciblée, il est peu probable de connaître plusieurs personnes ayant les mêmes horaires et vivant dans une même zone géographique.

✓ **Représentation des flux domicile campus (Hors métropole Lilloise)**

Figure 88 : Cartographie des flux de déplacements étudiants 2017 par EPCI



[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 25]

D'après les résultats de l'enquête, la proportion d'étudiantes et d'étudiants résidant en dehors de l'EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) de leur lieu d'études varie considérablement selon les villes universitaires, allant de 14% pour la métropole lilloise à 68% pour Arras. Cette observation est liée à l'analyse des distances entre le domicile et le lieu d'études.

Parmi les étudiantes et les étudiants résidant en dehors de l'EPCI de leur lieu d'études, 81% vivent chez leurs parents. Dans la plupart des villes universitaires, les principaux flux de déplacement proviennent des agglomérations voisines. Certains flux sont particulièrement significatifs, tels que ceux entre Pévèle Carembault et la métropole lilloise, ou entre Porte du Hainaut et Valenciennes.

Il serait pertinent d'accorder une attention particulière à ces déplacements réalisés par un grand nombre d'étudiantes et d'étudiants, en renforçant par exemple l'offre de transports en commun ou de covoiturage. Pour certains de ces flux, une étude des modes de déplacement révèle en effet un manque au niveau de l'offre de transport actuelle.

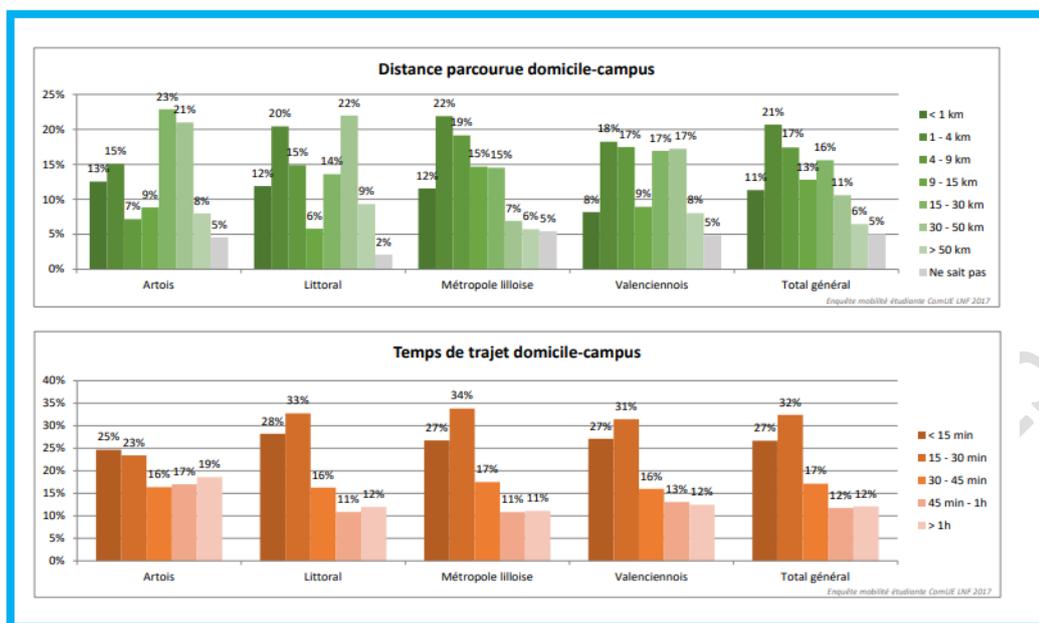
Proximité du campus : Environ un étudiant sur dix habite à proximité immédiate du campus, soit à moins d'1 km. Cette proportion est similaire dans trois des zones étudiées, avec environ 12%, tandis qu'elle est légèrement inférieure dans le Valenciennois, autour de 8%. Ces chiffres suggèrent que le choix de logement des étudiantes et des étudiants leur permet souvent de se passer de transports pour se rendre sur le campus, du moins pour les trajets domicile-campus. Ces données sont à mettre en relation avec l'offre de logement près des campus, notamment les résidences étudiantes publiques et privées.

Proximité de la ville : Environ la moitié des étudiantes et étudiants vivent dans la ville universitaire ou dans une ville voisine de leur lieu d'études, soit à moins de 9 km. Cependant, cette tendance est moins prononcée dans l'Artois, où seulement 35% des étudiants vivent à moins de 9 km de leur campus, contre 44% à 53% dans les autres zones étudiées.

Durée des trajets : Environ un quart des étudiantes et des étudiants mettent plus de 45 minutes pour se rendre sur leur campus. Les longs trajets peuvent avoir un impact sur la santé et la réussite académique, et bien que la majorité des étudiantes et étudiants (59%) mettent moins de 30 minutes pour se rendre sur le campus, une proportion significative vit à plus de 45 minutes, voire plus d'1 heure. Cette situation est particulièrement préoccupante dans l'Artois, où 19% des étudiantes et des étudiants ont plus d'une heure de trajet.

Distances : Dans la métropole lilloise, seulement 13% des étudiantes et des étudiants vivent à plus de 30 km de leur campus, contre 25 à 31% dans les autres zones étudiées. Cependant, la durée des trajets ne dépend pas uniquement de la distance. Elle peut être influencée par d'autres facteurs tels que la fréquence et la qualité des transports en commun, le nombre de correspondances, la distance à parcourir à pied, ou encore les embouteillages pour les automobilistes.

Figure 89 : Distance et temps de trajet domicile-campus

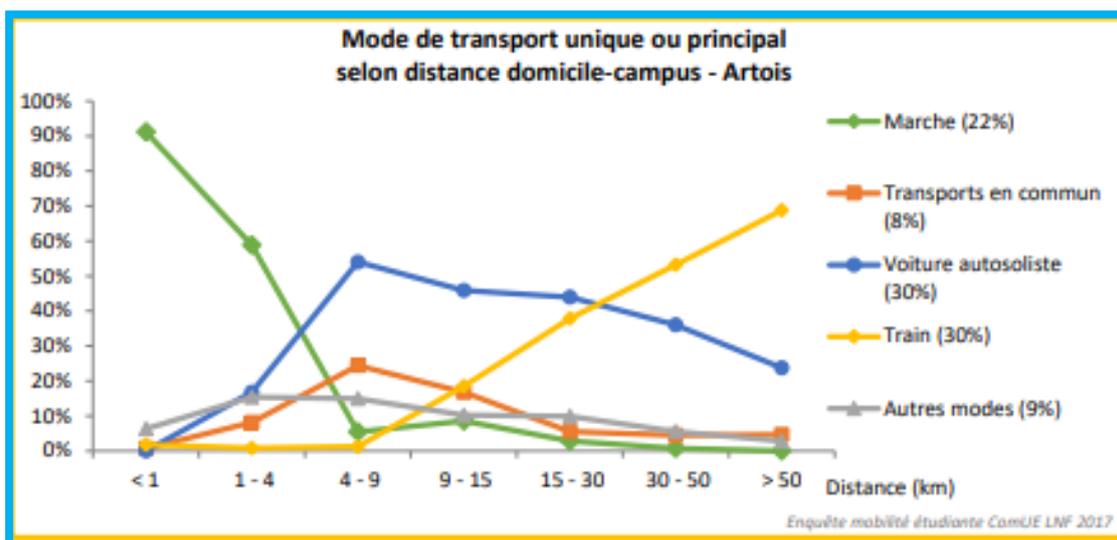


[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 28]

✓ **Des choix de modes liés à la distance**

D'après la ComUE, la relation entre la distance et le choix du mode de transport soulève un véritable manque de transports en commun dans la région de l'Artois. Quelle que soit la distance, le bus ne semble jamais être la première option : pour les trajets de 1 à 4 km, la marche est privilégiée, tandis que pour les trajets de 4 à 15 km, la voiture en solo est préférée. Cependant, l'utilisation du train se distingue dans l'Artois, devenant une option significative dès 9 km et rivalisant avec la voiture entre 15 et 30 km, contrairement à d'autres régions. Une analyse spécifique ville par ville, incluant la localisation de chaque campus, le réseau de bus et la desserte ferroviaire, pourrait fournir des éclaircissements sur ces particularités territoriales.

Figure 90 : Distance de transport unique ou principal selon distance domicile-campus



[Source : ComUE Lille Nord de France, La mobilité étudiante (2019), p. 29]

1.2. Enquête mobilité au travail 2018

Les résultats présentés sont issus d'une enquête portée par la ComUE Lille Nord de France, plus généralement sur la mobilité des personnels de l'enseignement supérieur, faisant suite à une première enquête sur les déplacements réalisée en 2014. Le questionnaire de 2014 a été en partie repris ou retravaillé. Un ensemble de questions sur le télétravail et les nouvelles organisations de travail en lien avec la mobilité a été ajouté. Le questionnaire comprenait une centaine de questions.

✓ Le périmètre géographique de l'enquête

L'enquête couvre les quatre territoires voisins que sont la métropole lilloise, le Littoral, le Valenciennois et l'Artois. Elle porte également sur l'Université d'Artois et ses composantes, réparties sur cinq villes : Arras, qui abrite le campus principal, ainsi que Douai, Béthune, Lens et Liévin.

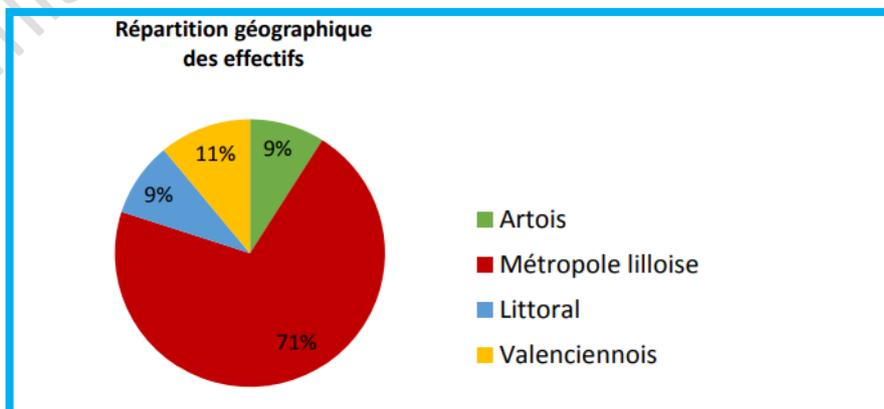
Figure 91 : Le périmètre géographique de l'enquête



[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 6]

L'enquête a été menée sur quatre territoires distincts de la région, avec une répartition de l'effectif de manière inégale : la Métropole Lilloise représente 71% des répondants, suivie par le Valenciennois avec 11% des effectifs, et les territoires de l'Artois et du Littoral, qui comptent chacun environ 9% des répondants. Cette répartition permet de couvrir une large part de la population étudiante et de comparer les pratiques de mobilité dans des zones géographiques et urbaines variées, offrant ainsi une vue d'ensemble des habitudes de déplacement au sein de la région.

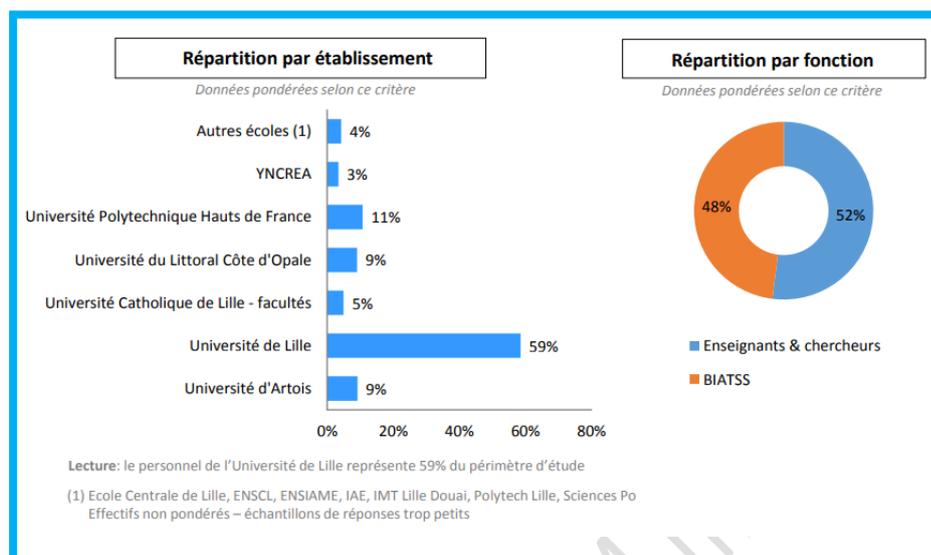
Figure 92 : La répartition géographique des effectifs.



[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 6]

✓ **Caractéristiques des enquêtés**

Figure 93 : La répartition par établissement et par fonction des répondants à l'enquête 2018



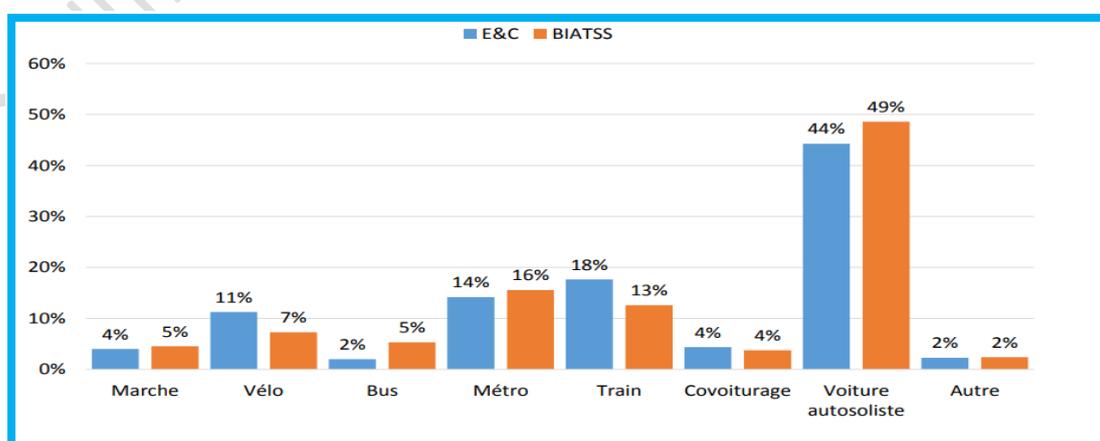
[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 5]

Concernant la répartition de l'enquête par établissement, l'Université d'Artois a représenté 9% des participations à l'enquête dans la région, un pourcentage qui reflète son poids parmi les établissements d'enseignement supérieur concernés. En ce qui concerne la répartition par fonction, l'enquête a recueilli une large participation des personnels administratifs, techniques (Bureau des ingénieurs, administratifs, techniques, sociaux et de santé), qui représentent 48% des répondants. Les enseignants chercheurs et les enseignantes chercheuses, quant à eux et à elles, ont constitué 52% des participantes et participants. Ces données permettent d'appréhender les comportements de mobilité en fonction des différentes fonctions au sein de l'Université et d'identifier d'éventuelles disparités dans les pratiques de déplacement entre ces groupes.

✓ **Les personnels se déplacent principalement en voiture**

L'enjeu du télétravail est donc être très important pour la réduction les émissions de gaz à effet de serre de l'enseignement supérieur, en plus de l'impact sur la pollution de l'air et le bien-être.

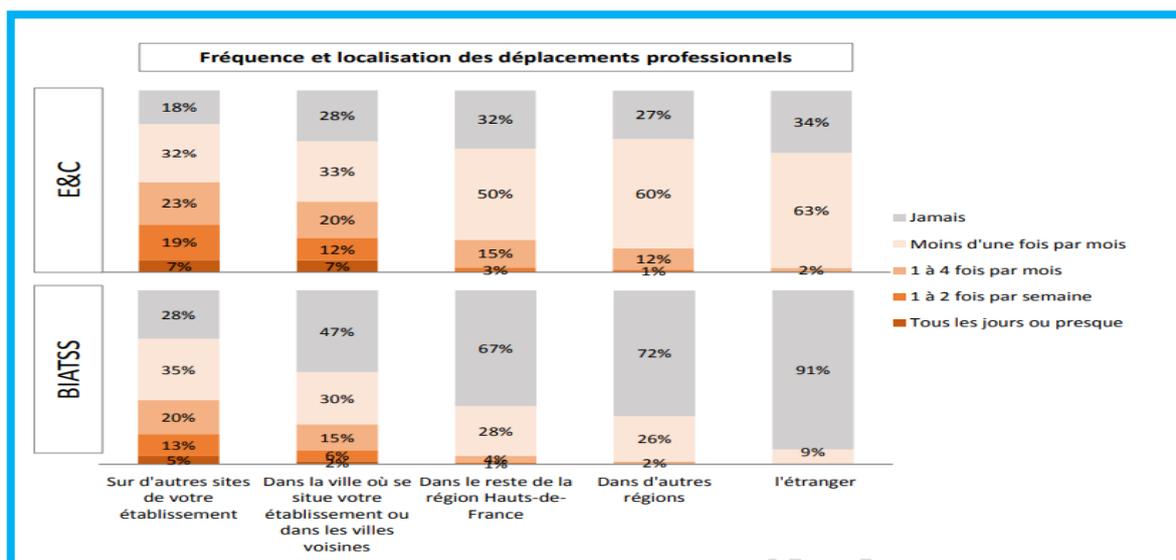
Figure 94 : Les modes des déplacements des personnels



[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 7]

✓ **Les déplacements professionnels**

Figure 95 : La fréquence et la localisation des déplacements professionnels



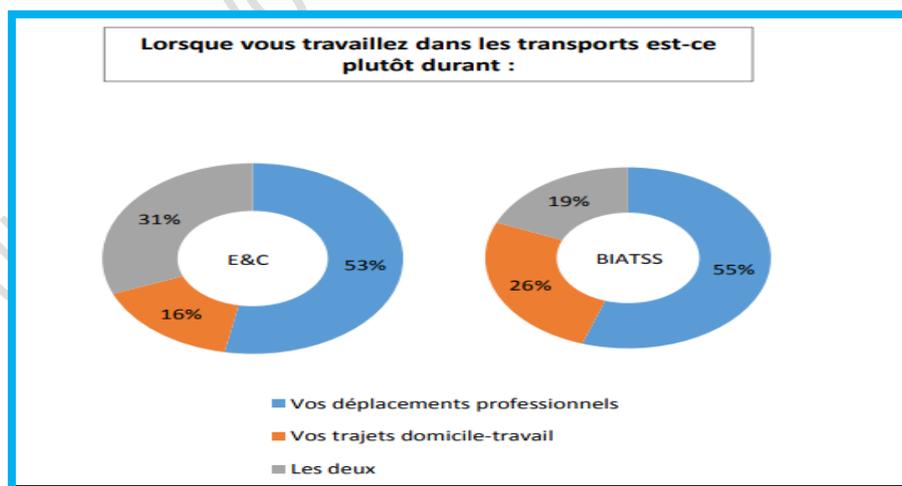
[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 9]

Une population mobile : seuls 6% des E&C et 19% des BIATSS ne se déplacent jamais dans le cadre de leur travail.

Les déplacements intersites reflètent notamment la pluralité des lieux de travail du personnel des universités multipolaires. 37% des E&C et 12% des BIATSS ont ainsi déclaré avoir plusieurs lieux de travail.

✓ **Le travail nomade**

Figure 96 : Le travail nomade



[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 10]

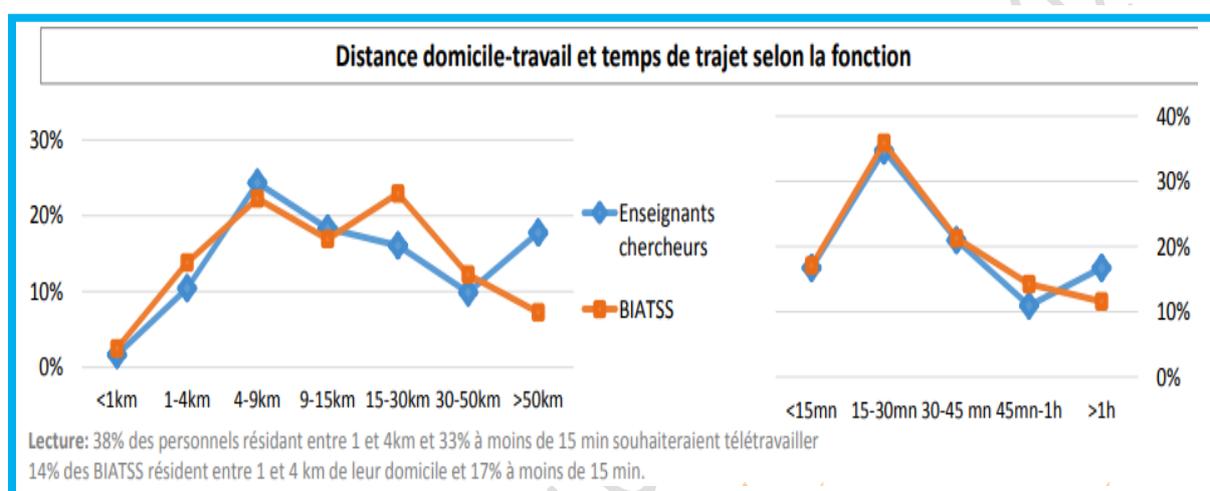
Le travail nomade, ou travail réalisé pendant les déplacements, est une tendance qui s'est intensifiée au cours des dernières décennies. Parmi les enseignants-chercheurs, 53% ont déclaré travailler pendant leurs déplacements professionnels, tandis que 16% ont indiqué travailler durant leurs trajets

domicile-travail. De plus, 31% des enseignants-chercheurs ont affirmé travailler pendant les deux types de déplacements.

Du côté des personnels BIATSS, 55% travaillent durant leurs déplacements professionnels, et 26% durant leurs trajets domicile-travail. En revanche, seulement 19% des BIATSS travaillent pendant les deux types de déplacements. Ces chiffres illustrent l'importance croissante du travail à distance et la flexibilité des horaires de travail, en particulier lors des trajets professionnels et domicile-travail, mais aussi les différences de pratiques entre les catégories de personnel.

✓ **Télétravail et trajet domicile-travail**

Figure 97 : La distance domicile-travail et le temps de trajet

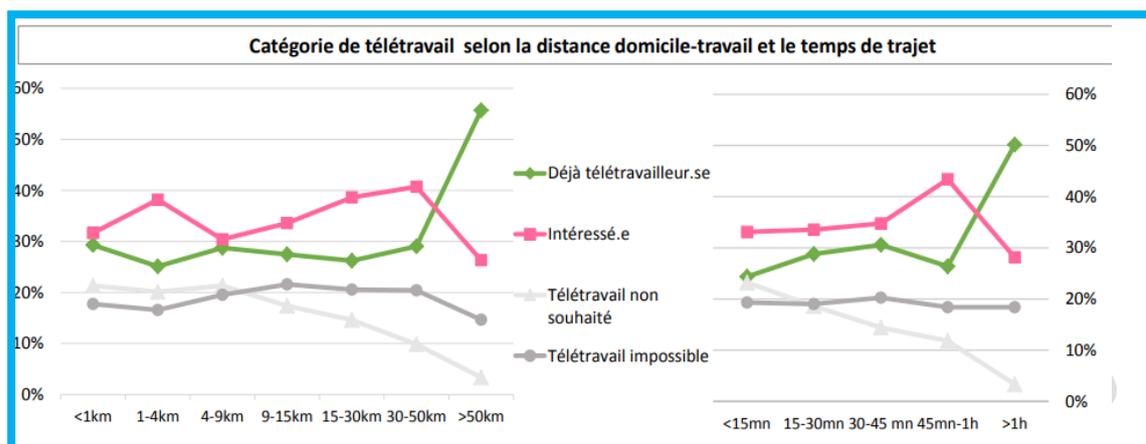


[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 24]

En ce qui concerne les trajets domicile-travail, les personnels BIATSS présentent des distances de déplacement variées : 22% parcourent entre 4 et 9 km, 18% entre 9 et 15 km, et 23% entre 15 et 30 km. Une proportion plus faible, 12%, couvre une distance de 30 à 50 km, tandis que 8% effectuent des trajets supérieurs à 50 km. Pour les enseignants-chercheurs, les trajets domicile-travail sont généralement plus longs, avec 10% des répondants qui parcourent moins de 4 km, 25% entre 4 et 9 km, et 19% entre 9 et 15 km. Les distances plus longues sont également courantes : **15% des enseignants-chercheurs effectuent un trajet entre 15 et 30 km, **10% entre 30 et 50 km, et 19% parcourent plus de 50 km.

En termes de temps de trajet, les personnels BIATSS rapportent une majorité de trajets relativement courts : 35% ont un temps de trajet entre 15 et 30 minutes, tandis que 21% mettent entre 30 et 45 minutes. Une proportion plus faible, 15%, met moins de 15 minutes, et 14% prennent entre 45 minutes et 1 heure. Enfin, 11% des BIATSS déclarent avoir un temps de trajet supérieur à 1 heure. Pour les enseignants-chercheurs, les temps de trajet sont également variés, mais tendent à être plus longs : 34% mettent entre 15 et 30 minutes, 21% entre 30 et 45 minutes, et 15% mettent plus de 45 minutes. Une proportion non négligeable de 18% des enseignants-chercheurs consacre plus d'une heure à leur trajet domicile-travail, tandis que 15% mettent moins de 15 minutes.

Figure 98 : Distance domicile-travail selon la fonction



[Source : ComUE Lille Nord de France, enquête mobilité au travail (2019), p. 24]

La distance domicile travail et le temps de trajet ont visiblement peu d'influence sur la pratique du télétravail ou sur le souhait de davantage télétravailler, pour ceux qui en avaient la possibilité à la date de l'enquête. En effet, les personnels résidant à faible distance et temps de trajet souhaitent autant télétravailler que les autres. En revanche la part de personnels qui ne souhaite pas télétravailler décroît nettement avec l'augmentation de la distance et du temps de trajet. Les enseignants-chercheurs sont nombreux à habiter à plus de 50km, ce qui peut expliquer le taux élevé de personnels qui télétravaillent déjà au-delà de cette distance.

2. Enquête mobilité 2024 de l'Alliance A2U

Dans le cadre du programme « Campus en transition écologique et solidaire », le CEREMA a réalisé une enquête sur la mobilité des étudiantes, des étudiants et du personnel pour l'alliance A2U, qui regroupe trois universités : l'Université d'Artois, l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) et l'Université de Picardie Jules Verne (UPJV). Cette enquête, menée *via* un questionnaire diffusé en décembre 2023, vise à comprendre les habitudes de déplacement et les besoins en mobilité de la communauté universitaire.

Le programme « Campus en transition écologique et solidaire » a pour objectifs de promouvoir des pratiques durables et de réduire l'empreinte écologique des campus universitaires. L'accent est mis sur la mobilité durable, l'efficacité énergétique et la préservation de la biodiversité, pour le volet plus strictement consacré aux enjeux environnementaux.

▪ Méthodologie

L'enquête a été conçue pour recueillir des données précises sur les modes de transport utilisés par les étudiantes et les étudiants et le personnel, les distances parcourues, les motivations des choix de transport et les obstacles rencontrés pour adopter des pratiques de mobilité plus durables. Elle reposait sur un questionnaire administré en ligne diffusé à partir de décembre 2023 *via* les canaux de communication des trois universités (emails, plateformes de gestion des cours, réseaux sociaux).

Le questionnaire comportait à la fois des questions quantitatives (modes de transport, fréquences, distances) et qualitatives (perceptions, contraintes, suggestions d'amélioration).

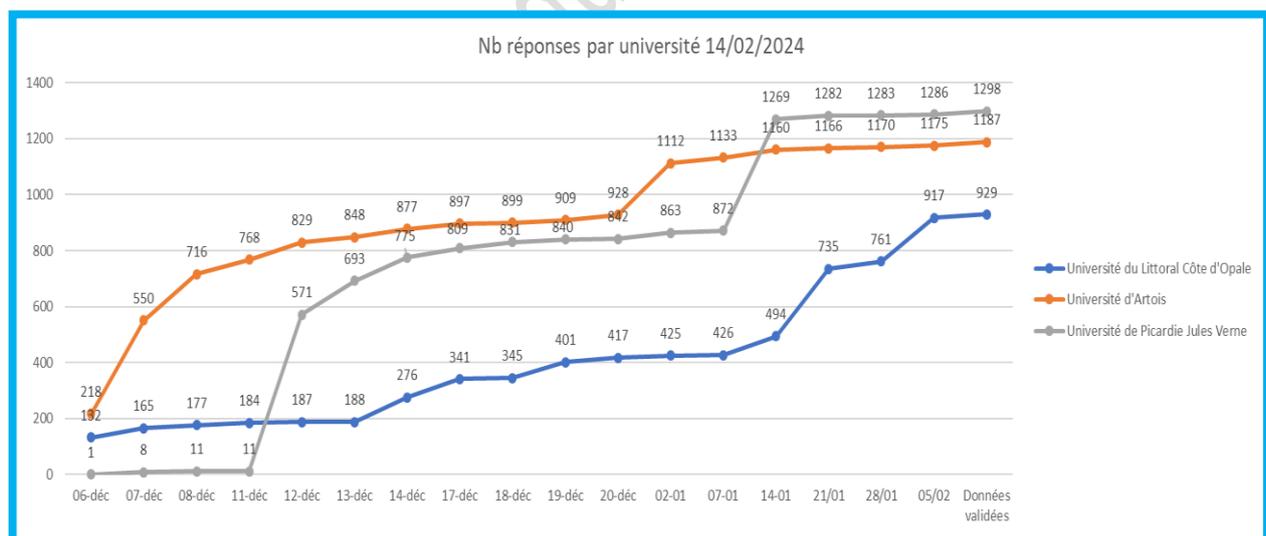
▪ Méthodologie de traitement des résultats

- ✦ Dans les graphiques les barres de couleur grise correspondent à des modalités pour lesquelles il y a moins de 5 réponses (donnée brute).
- ✦ Lorsqu'il y a peu de réponse, un regroupement « personnels » a été créé, regroupant les personnels « administratifs/techniques » et les « enseignants/enseignants chercheurs ».
- ✦ Les enseignants vacataires ont été regroupés avec les enseignants/enseignants chercheurs.
- ✦ Les répondants qui avaient répondu « autre » pour la catégorie de personnel, ont été recodés dans les différentes catégories. Par contre, le filtre posé sur certaines questions liées aux catégories de personnel n'a pas pu s'appliquer en raison de la réponse « autre ».
- ✦ Dans les graphiques en général les valeurs sur les axes correspondent au nombre redressé¹ et l'étiquette au pourcentage de la modalité.
- ✦ Modes de déplacement cumulés (1 seul déplacement avec plusieurs modes)
- ✦ Une variable spécifique a été générée qui correspond :
 - Au mode indiqué s'il a été déclaré en mode unique
 - Au mode principal (cf. hiérarchie des modes diapo suivante) si modes multiples.

→ Résultats de l'enquête mobilité :

✓ Le nombre des participantes et des participants par université de l'Alliance A2U

Figure 99 : Nombre de répondants à l'enquête par université



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

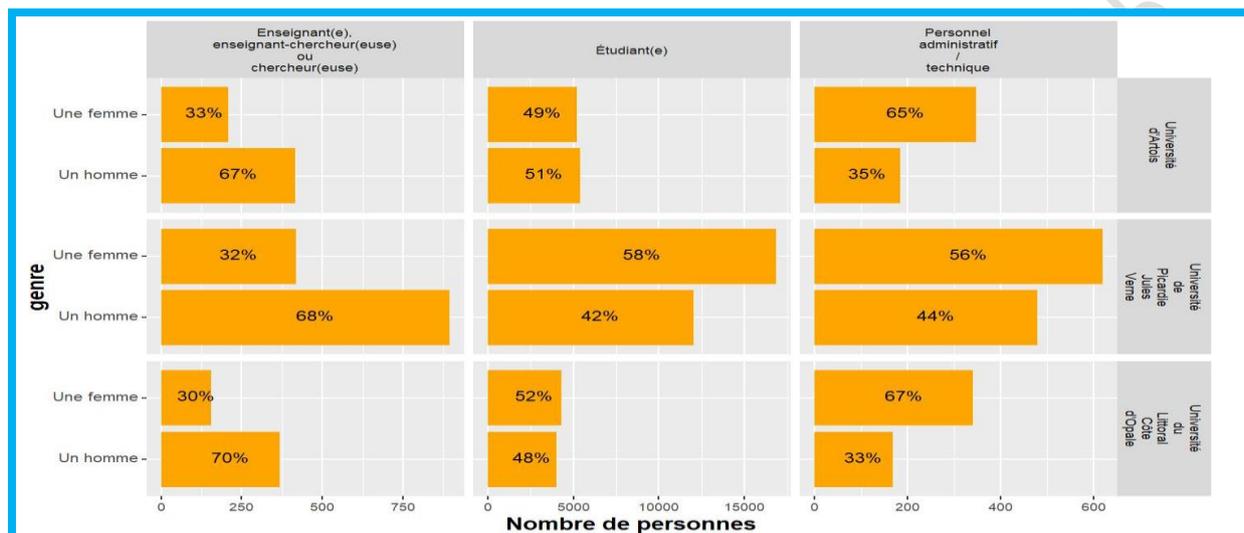
✓ La méthode d'estimation des GES

Concernant les déplacements domicile-travail, l'estimation des GES a été réalisée à partir de la méthode DEEM utilisée pour les enquêtes EMC² basé sur la méthode COPERT V.

- *La méthode DEEM* : Déplacement, Emission, Energie, Mobilité.
- *COPERT V* : « concerted action on transport emission calculation methodologies and emission trends » une méthodologie européenne largement reconnue pour calculer les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier.

Les déplacements professionnels : Estimés sur la base de facteurs d'émission issus de la base empreinte de l'ADEME et sur une estimation des distances par mode de transport et pour les déplacements dans la même commune.

Figure 100 : Effectifs selon le genre au sein de l'alliance A2U



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

✓ **Nombre des participantes et des participants à l'Université d'Artois**

Sur un total de 1187 participantes et participants, en compte :

Tableau 5 : Tableau des participantes et participants à l'enquête à l'Université d'Artois

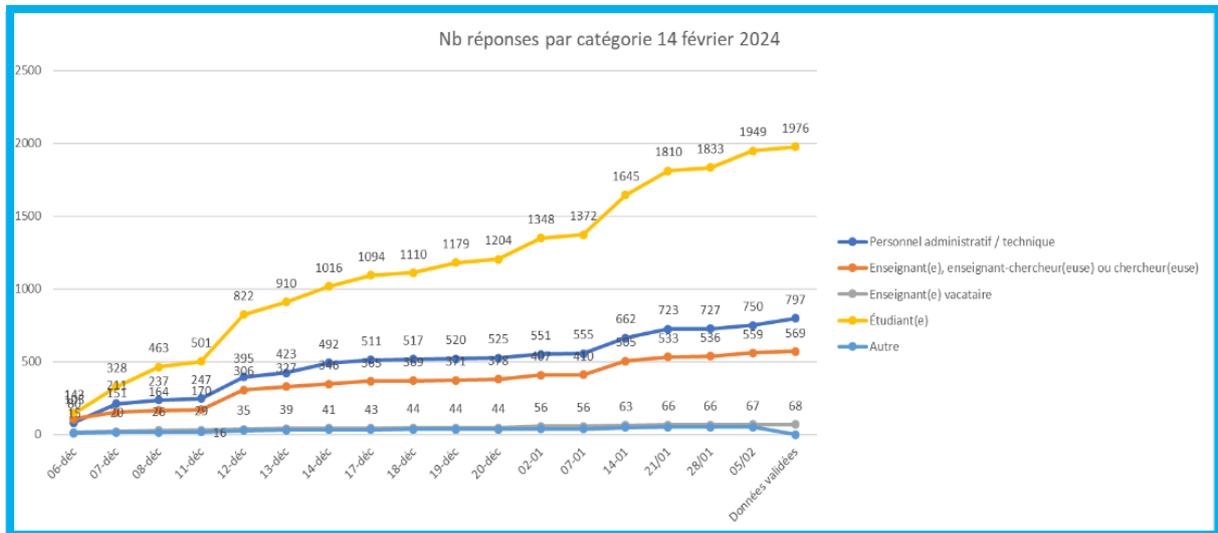
Univ. d'Artois	Personnel adm./technique	52,30%
	Enseignant(e), enseignant(e) chercheur (euse)	30,80%
	Etudiant (e)	6,40%

Personnel adm. /technique	318
Enseignant (e), enseignant(e) chercheur (euse)	154
Etudiant (e)	715

[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

✓ Répondants par catégorie

Figure 101 : Nombre des répondants par catégorie à l'échelle de l'Alliance A2U.



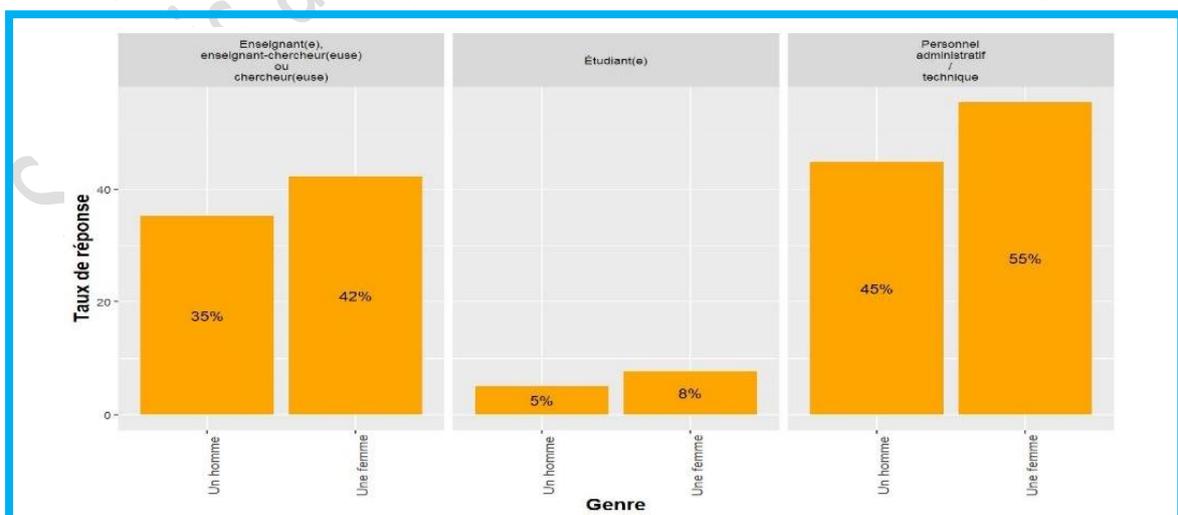
[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

À l'échelle de l'alliance A2U, cela représente :

- 37 % des personnels administratifs/techniques (797 réponses)
- 26 % des enseignantes et des enseignants / enseignantes chercheuses et des enseignants chercheurs (637 réponses)
- 4 % des étudiantes et étudiants (1976 réponses)

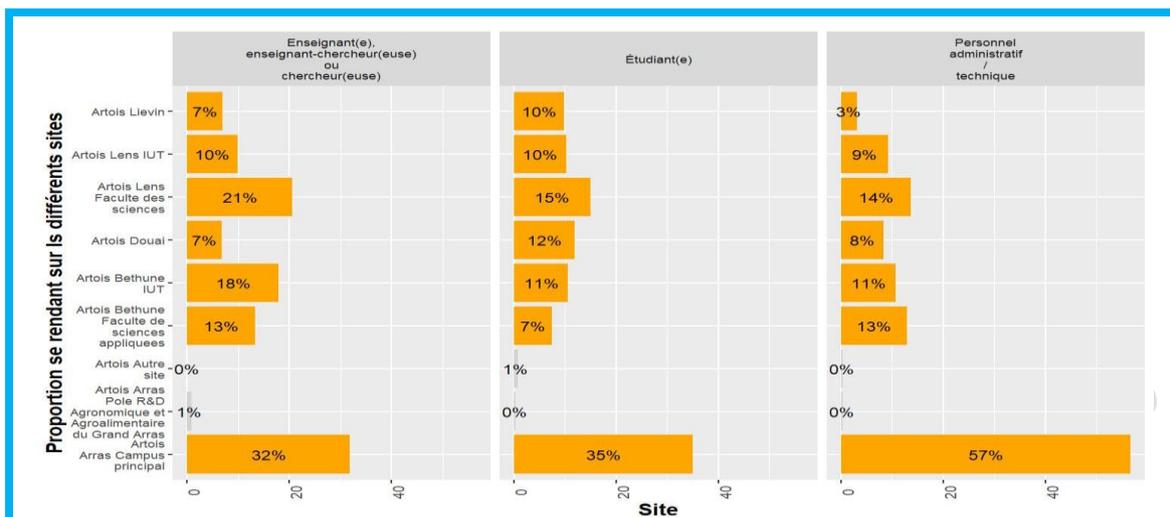
Dans la catégorie des enseignantes et enseignants, 42% des femmes ont répondu à l'enquête et seulement 35% des hommes. Pour les étudiantes et les étudiants, 8% des femmes ont répondu et 5% des hommes. Enfin, dans le personnel administratif, 55% des femmes se sont mobilisées contre 45% des hommes.

Figure 102 : Une mobilisation légèrement plus importante chez les femmes quelle que soit la catégorie



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

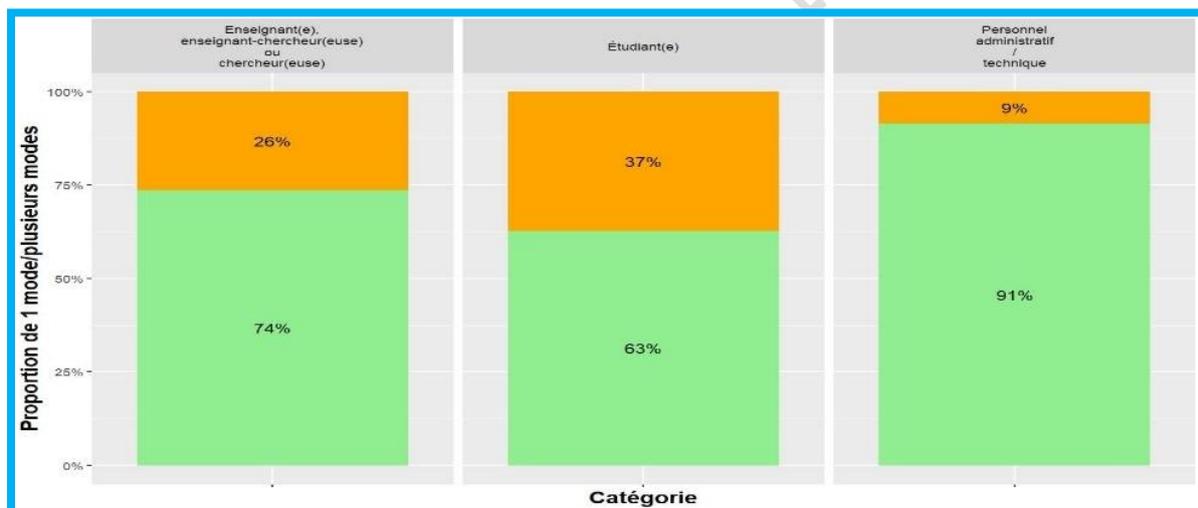
Figure 103 : Une mobilisation plus importante sur le site Arras / campus principal.



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

➤ **Trajet habituel domicile travail / études**

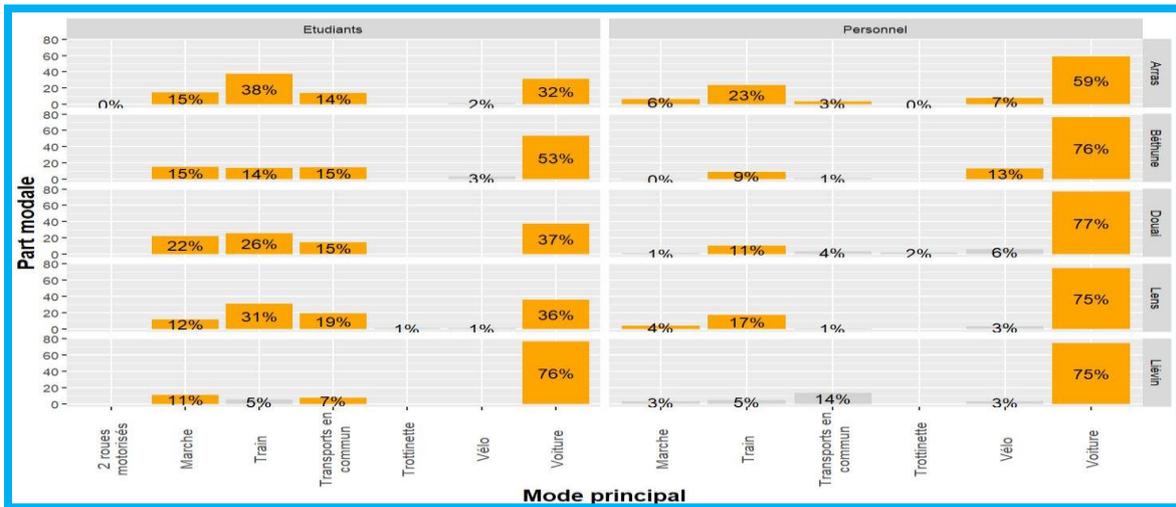
Figure 104 : Les déplacements dom/trav réalisés par un seul mode de transport



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Une constatation importante est que la grande majorité des déplacements est effectuée avec un seul mode de transport.

Figure 105 : La répartition modale selon le site d'activité



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

La voiture demeure le mode principal de déplacement pour l'ensemble du personnel, quelle que soit la localisation du site d'activité.

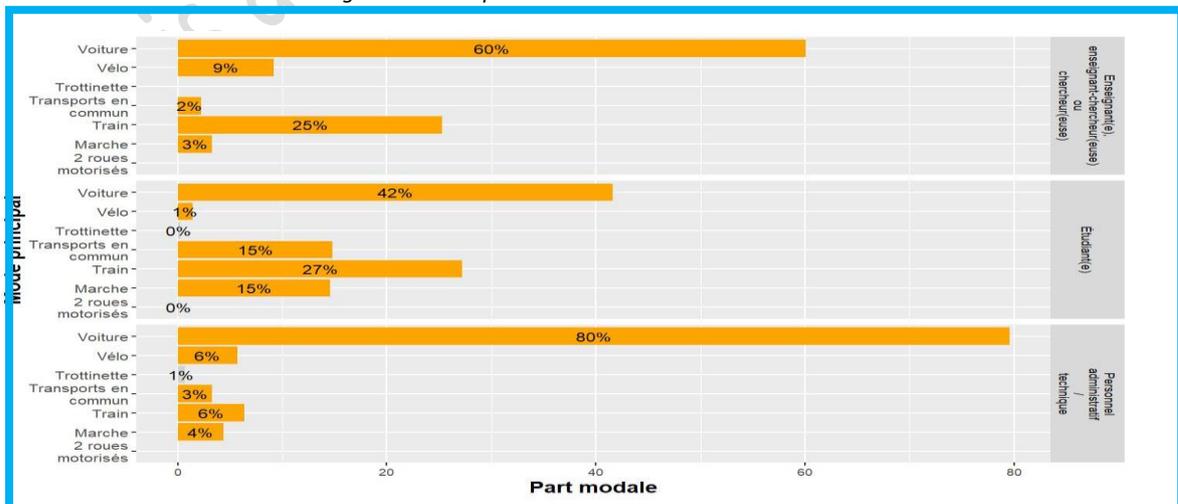
Les modes de transport alternatifs à la voiture sont peu utilisés sur le site de Liévin, tandis qu'ils sont plus répandus sur les autres sites, notamment parmi les étudiantes et les étudiants. Il serait pertinent de vérifier si cela est lié à l'offre de transport disponible dans chaque zone.

L'utilisation du train parmi le personnel représente 17% sur le site de Lens et 23% sur le site d'Arras. Cela suggère une préférence pour le train comme mode de déplacement alternatif, en particulier sur ces deux sites.

En ce qui concerne le vélo, il est très peu utilisé par les étudiantes et les étudiants, ce qui indique un potentiel d'amélioration de l'infrastructure et des incitations pour promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport alternatif.

✓ La voiture, mode principal quelle que soit la catégorie d'usagers

Figure 106 : Les parts modales des modes choisis

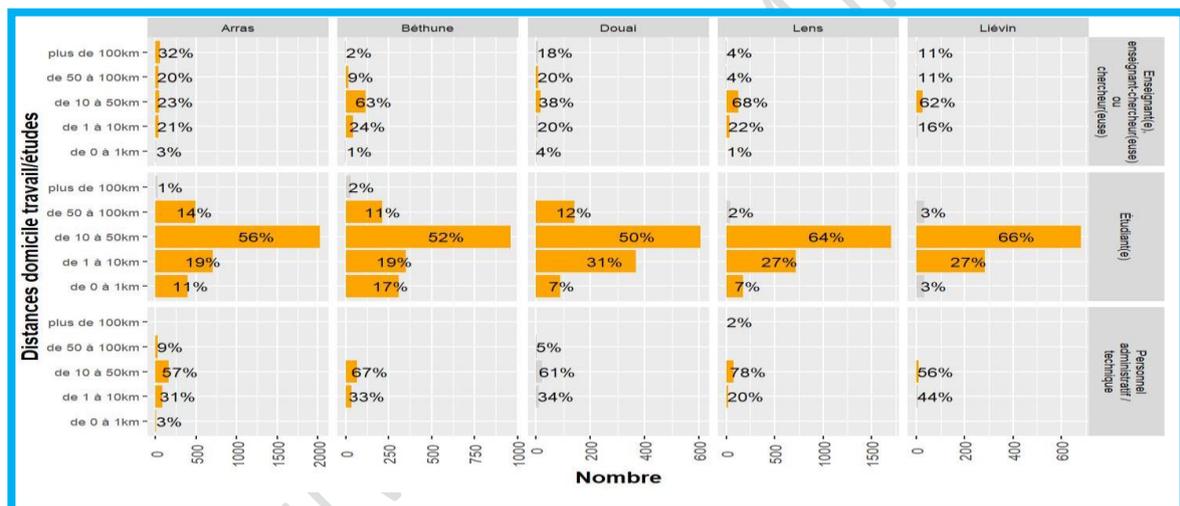


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

La voiture demeure le mode de transport principal, quel que soit le groupe d'usagers :

- Globalement, 44% des personnes interrogées déclarent utiliser la voiture comme principal moyen de déplacement pour se rendre sur leur lieu d'activité. Cette proportion monte à 80% pour le personnel administratif et technique, mettant en évidence une forte dépendance à l'égard de la voiture dans cette catégorie.
- Concernant l'usage du train, il représente 25% chez les enseignantes et les enseignants et 27% chez les étudiantes et les étudiants.
- Les étudiantes et les étudiants semblent plus enclins à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture, ce qui est une tendance encourageante pour la diversification des pratiques modales.
- En ce qui concerne le vélo, il représente 9% des déplacements pour les enseignants, 6% pour le personnel administratif et technique et seulement 1% pour les étudiantes et les étudiants. Cela indique un potentiel d'amélioration pour promouvoir l'utilisation du vélo, en particulier chez les étudiantes et les étudiants.

Figure 107 : La distance domicile - lieu d'activité



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Pour les étudiantes et les étudiants, 32% vivent à moins de 10 km de leur lieu d'études, dont 9% à moins de 1 km, et 9% résident à plus de 50 km.

Parmi les membres du personnel, 32% résident à moins de 10 km de leur lieu de travail, tandis que seulement 5% vivent à plus de 50 km.

En ce qui concerne les enseignantes et les enseignants, 24% vivent à moins de 10 km de leur lieu de travail, mais 25% résident à plus de 50 km.

Pour les étudiantes et les étudiants (32% vivent à moins de 10 km de leur lieu d'études) :

- Vélo : Pour de nombreux étudiantes et étudiants, surtout dans les zones urbaines, le vélo pourrait être une option populaire, notamment pour les trajets courts.
- Marche à pied : Une autre option envisageable, surtout pour celles et ceux qui vivent à moins de 1 km de leur lieu d'étude.
- Transport en commun : Cela pourrait être une alternative pour les étudiantes et les étudiants vivant entre 3 et 10 km.

- Trottinette : Moins courante que le vélo, mais une option de plus en plus utilisée dans les villes, notamment pour des trajets courts et rapides.

Pour les personnels (32% vivent à moins de 10 km de leur lieu de travail) :

- Vélo : C'est une option également envisageable pour cette catégorie, surtout dans les environnements de travail urbains.
- Marche à pied : Pratique pour celles et ceux qui sont vraiment proches de leur lieu de travail (moins de 1 km).
- Transport en commun : Pour celles et ceux qui sont légèrement plus éloignés (par exemple 5 à 10 km).
- Trottinette : Comme pour les étudiantes et les étudiants, certains membres du personnel pourraient aussi adopter ce moyen de transport, particulièrement dans des villes où cela est couramment utilisé.

Pour les enseignantes et les enseignants (24% vivent à moins de 10 km de leur lieu de travail) :

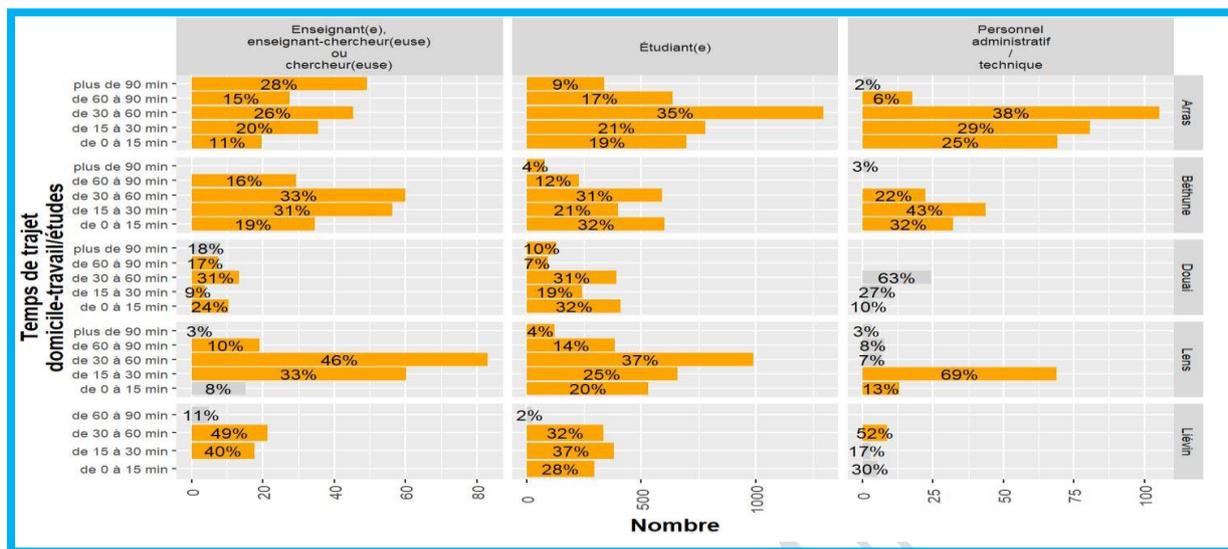
- Vélo : Très probable, en particulier dans les zones urbaines où les infrastructures sont adaptées à ce mode de transport.
- Marche à pied : Comme pour les étudiantes, les étudiants et les personnels BIATSS, celles et ceux qui vivent vraiment à proximité de leur lieu de travail pourraient privilégier la marche.
- Transport en commun : Moins probable à cette distance, mais envisageable pour les trajets dans des villes où les transports publics sont efficaces.
- Trottinette : Encore une option potentielle, bien que moins répandue chez les enseignantes et enseignants que pour les étudiantes et les étudiants.

Pour les trajets de plus de 50 km (principalement pour le personnel et les enseignants) :

- Transport en commun : Pour ces trajets plus longs, le train, le bus ou d'autres moyens de transport en commun seront probablement privilégiés, surtout si les infrastructures sont bien développées.
- Voiture : C'est probablement le moyen de transport dominant dans cette catégorie, car il permet de couvrir de longues distances de manière plus pratique.

✓ Temps de trajet domicile / lieu d'activité

Figure 108 : Le temps de trajet domicile -Lieux d'activité



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

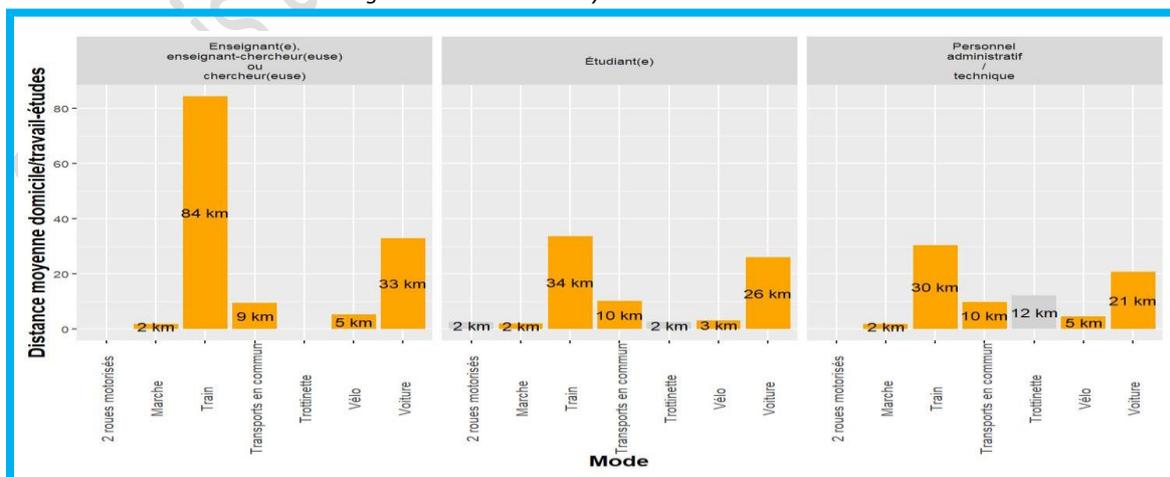
Pour les temps de trajet entre le domicile et le lieu d'activité, 47% des étudiantes et des étudiants mettent moins de 30 minutes pour rejoindre leur campus, 34% entre 30 minutes et 1 heure, et 19% plus d'une heure.

En ce qui concerne le personnel administratif et technique, une majorité de 62% met moins de 30 minutes pour se rendre au travail, 31% entre 30 minutes et 1 heure, et seulement 7% plus d'une heure.

Pour les enseignantes et les enseignants, 40% ont des temps de trajet de moins de 30 minutes, 36% entre 30 minutes et 1 heure, et 24% plus d'une heure.

Ces données montrent des variations dans les temps de trajet selon les différents groupes au sein de notre communauté.

Figure 109 : Distance moyenne dom-Lieu d'activité

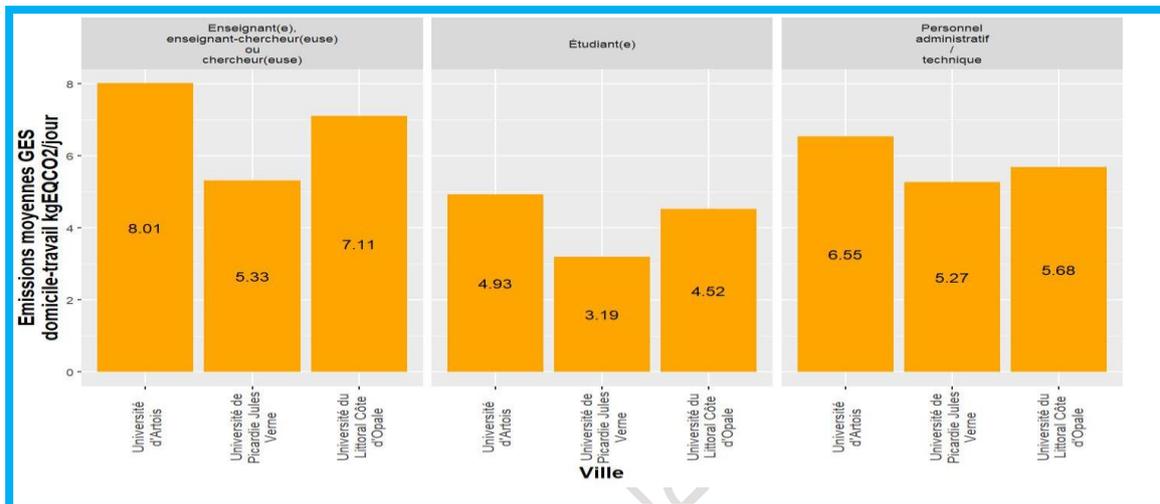


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

La distance moyenne entre le domicile et le lieu d'activité varie en fonction du mode de déplacement choisi. On observe une corrélation entre le choix du mode de déplacement et la distance à parcourir.

En effet, pour des distances moyennes importantes, on constate un usage plus fréquent du train, notamment chez les enseignants et les chercheurs, ainsi que de la voiture. Cette tendance s'explique par la nécessité de choisir des modes de transport adaptés pour des trajets plus longs, où le train et la voiture offrent souvent une meilleure efficacité et commodité.

Figure 110 : Emissions moyennes GES des déplacements dom-trav au sein de l'alliance A2U



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

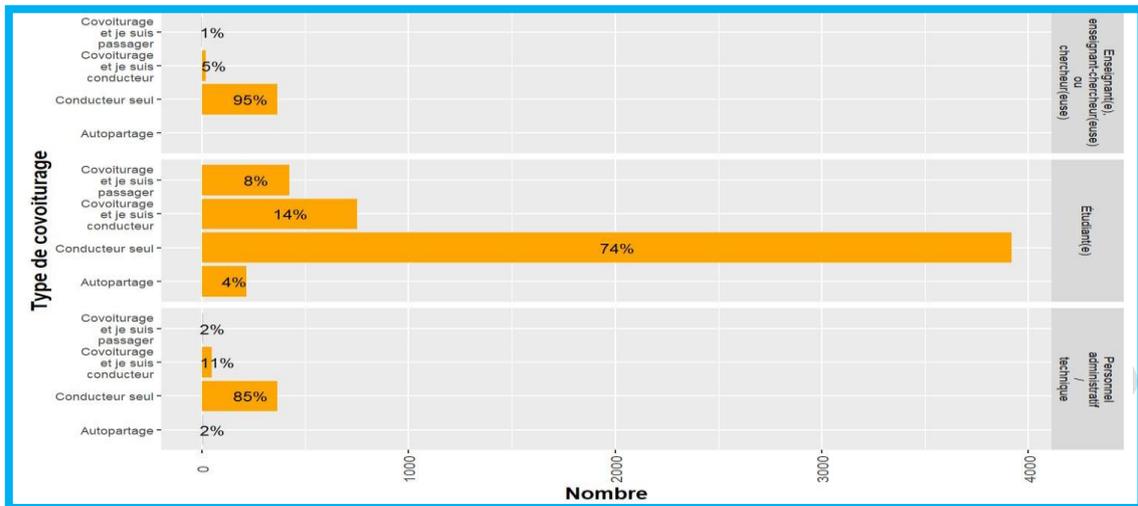
Les émissions moyennes de gaz à effet de serre (GES) générées par les déplacements domicile-travail au sein de l'Université d'Artois :

- Pour les enseignantes et les enseignants, la moyenne est de 8.01 kg/jour.
- Pour les étudiantes et les étudiants, elle est de 4.93 kg/jour.
- Et pour le personnel administratif et technique, elle s'élève à 6.55 kg/jour

➤ **Zoom sur les usagers utilisant la voiture pour se rendre sur leur lieu d'activité**

- ✓ **Le covoiturage, une pratique peu utilisée**

Figure 111 : La pratique du covoiturage

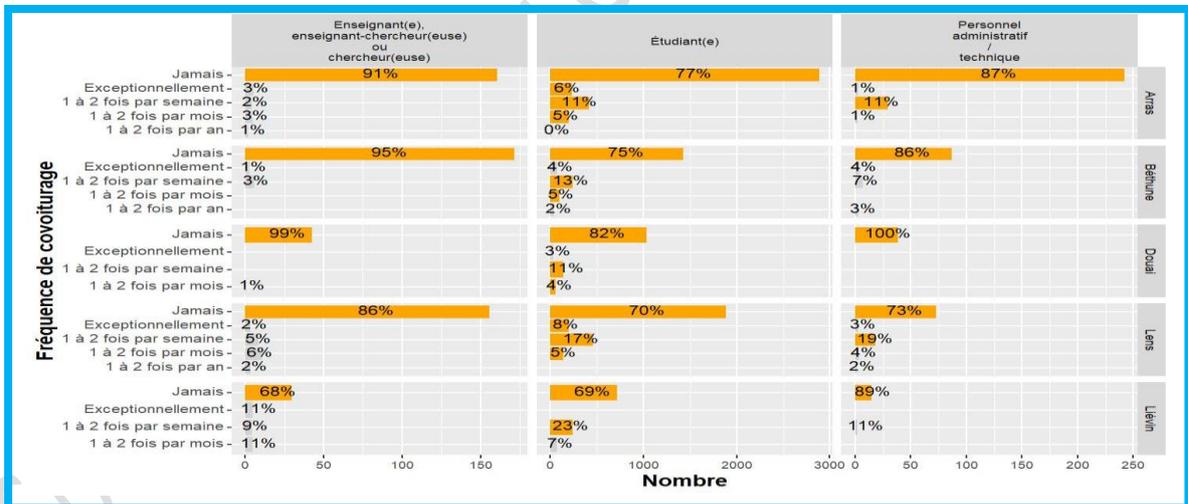


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Le covoiturage est une pratique qui reste sous-utilisée dans notre établissement.

L'enquête nous enseigne que ce sont principalement les étudiantes et les étudiants qui optent pour le covoiturage, avec une proportion de 26%. En revanche, les personnels administratifs ou techniques ne sont que 13% à utiliser cette méthode de transport.

Figure 112 : La fréquence du covoiturage

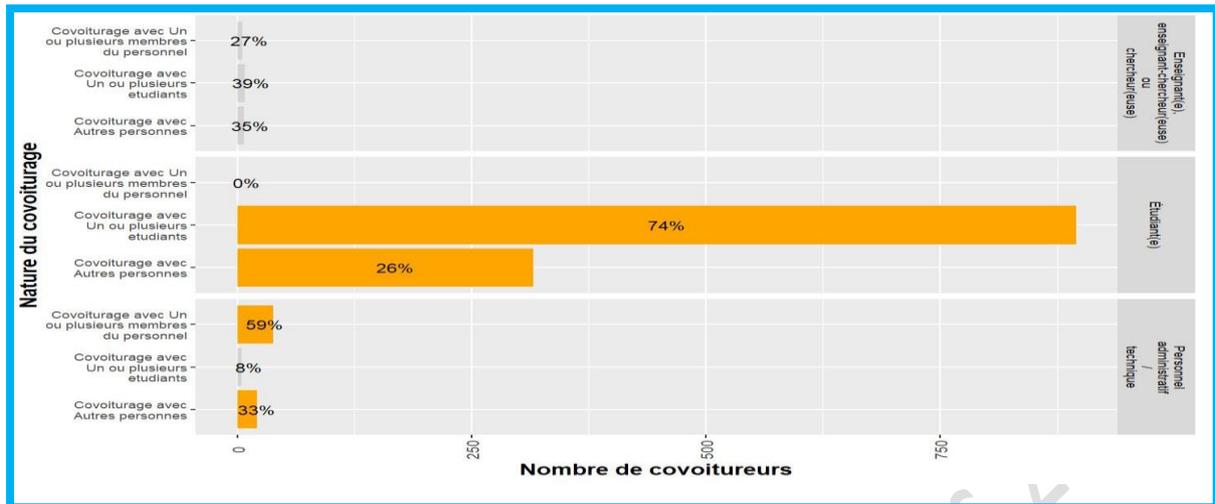


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

La fréquence du covoiturage est un aspect essentiel de cette pratique. Il est intéressant de noter que 84% des usagers ne font jamais de covoiturage. Seulement 7% le font de manière régulière, une à deux fois par semaine.

✓ Nature du covoiturage, des pratiques identiques

Figure 113 : Nombre de covoitureurs



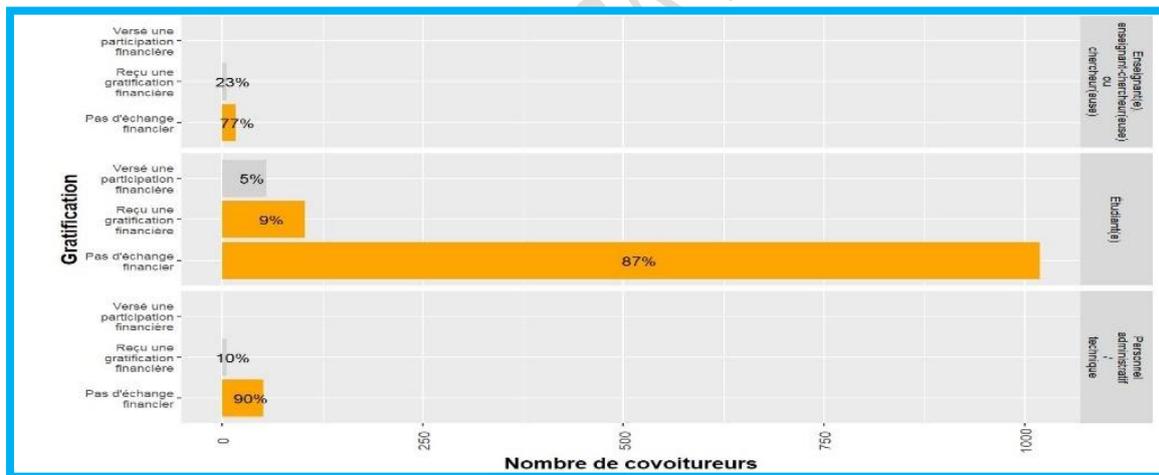
[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Chez les étudiantes, les étudiants et les personnels administratifs et techniques, le covoiturage se fait surtout entre pairs (à hauteur de 74 % chez les étudiantes et étudiants).

Notons que la plupart des voitures de covoiturage ont deux personnes à bord, le conducteur inclus.

✓ **Une Organisation du covoiturage principalement sans échange financier**

Figure 114 : Organisation des covoiturages

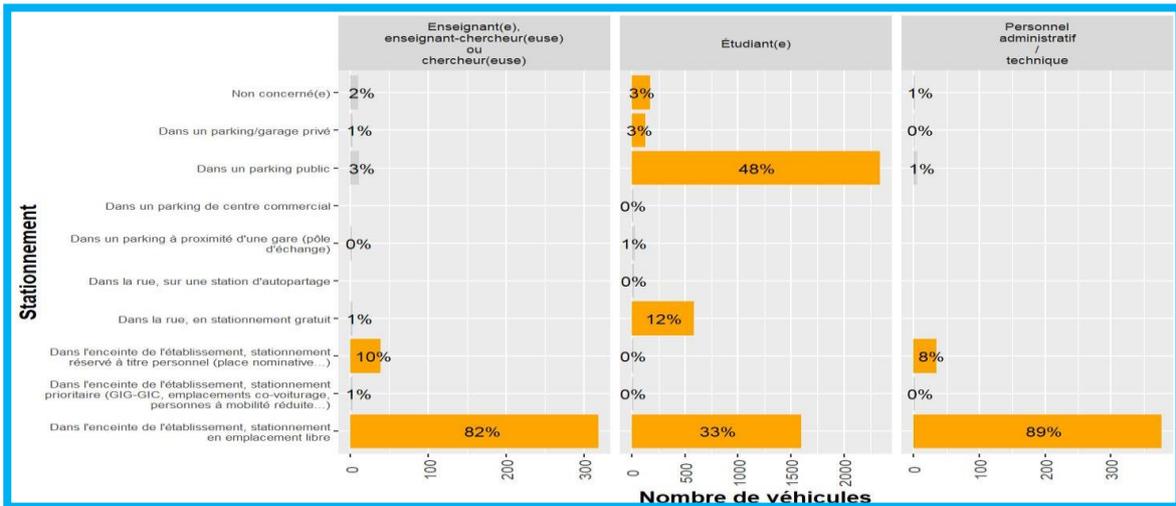


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Nos résultats d'enquête montrent que la majorité des enseignantes et enseignants, étudiantes, étudiants et personnels BIATSS pratiquent le covoiturage sans échange financier. Certains ont reçu une gratification, surtout chez les étudiantes et étudiants.

✓ **Difficultés de stationnement**

Figure 115 : Le lieu de stationnement



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

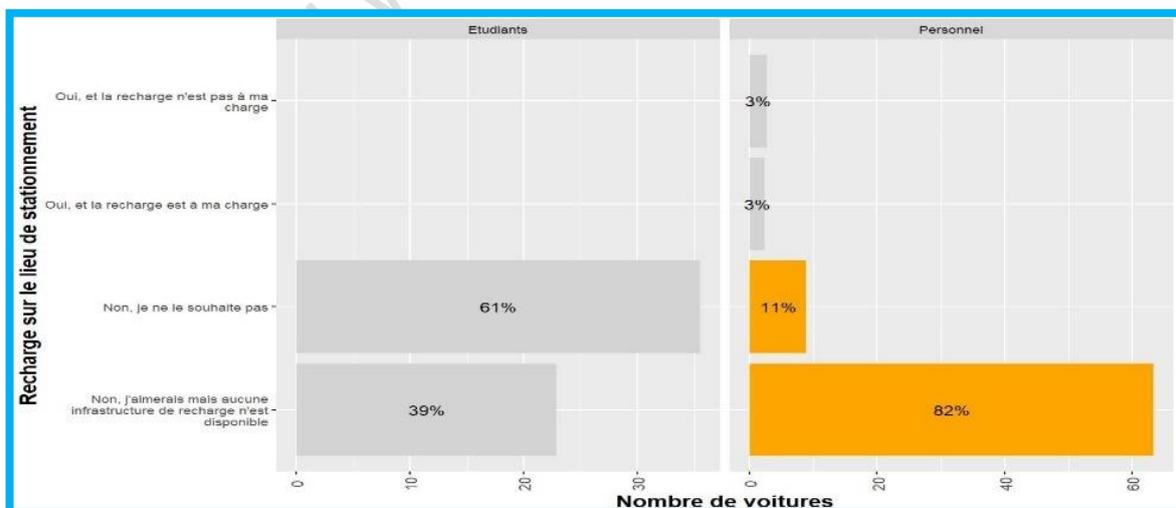
Pour le personnel utilisant la voiture, la plupart n'ont pas de problème pour se garer grâce aux places disponibles sur le site.

En revanche, chez les étudiantes et étudiants, on constate des difficultés récurrentes à trouver un stationnement, que ce soit quotidiennement ou de manière occasionnelle, sur tous les sites.

Cela souligne un besoin potentiel d'amélioration des infrastructures de stationnement pour les étudiantes et les étudiants.

- ✓ **Lieu de stationnement et de recharge des véhicules électriques pour les usagers utilisant une voiture 100% électrique ou hybride rechargeable**

Figure 116 : Le lieu de stationnement IRVE

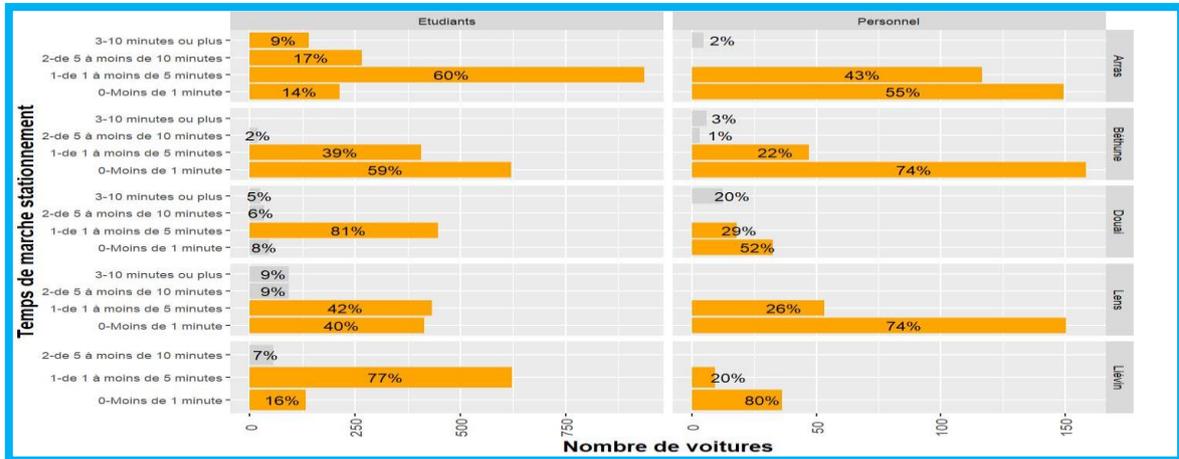


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Parmi les 20 % de membres du personnel utilisant une voiture 100 % électrique ou hybride rechargeable, une forte majorité, soit 82 %, souhaiteraient pouvoir recharger leur véhicule sur leur lieu de stationnement. Cependant, il n'existe en 2024 aucune infrastructure de recharge disponible.

✓ Temps de marche entre le lieu de stationnement et le lieu d'activité

Figure 117 : Le temps de marche entre le lieu de stationnement et le lieu d'activité.



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

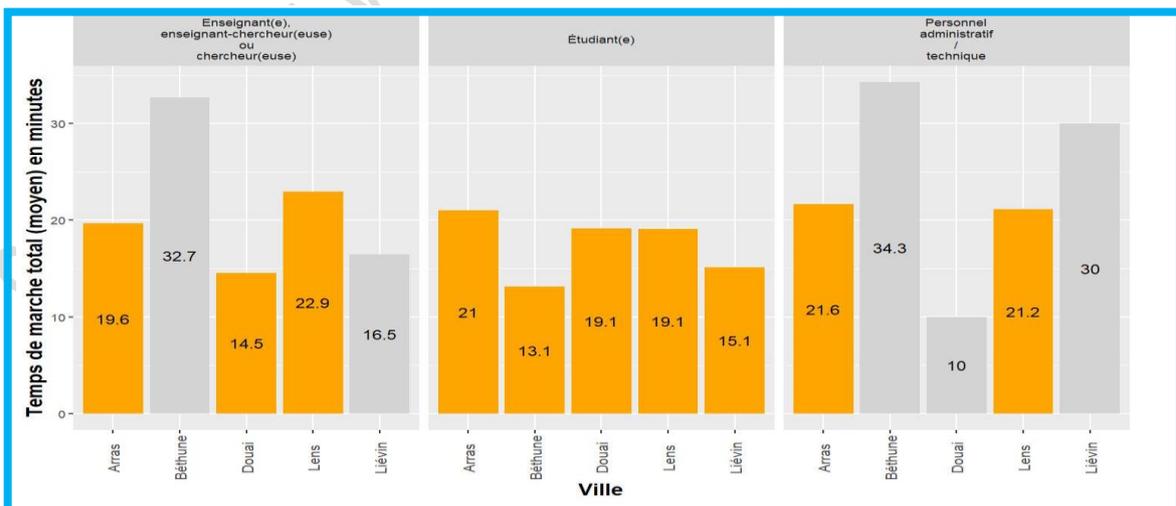
En général, le temps de marche pour rejoindre son lieu d'activité depuis le lieu de stationnement ne dépasse pas 5 minutes. Plus précisément, 66 % des personnels sont à moins d'une minute de marche, et 97 % à moins de 5 minutes.

Sur le site d'Aras, 22 % des étudiantes et des étudiants ayant stationné leur véhicule doivent marcher plus de 5 minutes pour atteindre leur lieu d'activité.

➤ Zoom sur les usagers utilisant les modes actifs pour se rendre sur leur lieu d'activité

✓ Temps moyen de marche selon le site et la catégorie d'usage

Figure 118 : Temps moyen de marche selon le site et la catégorie



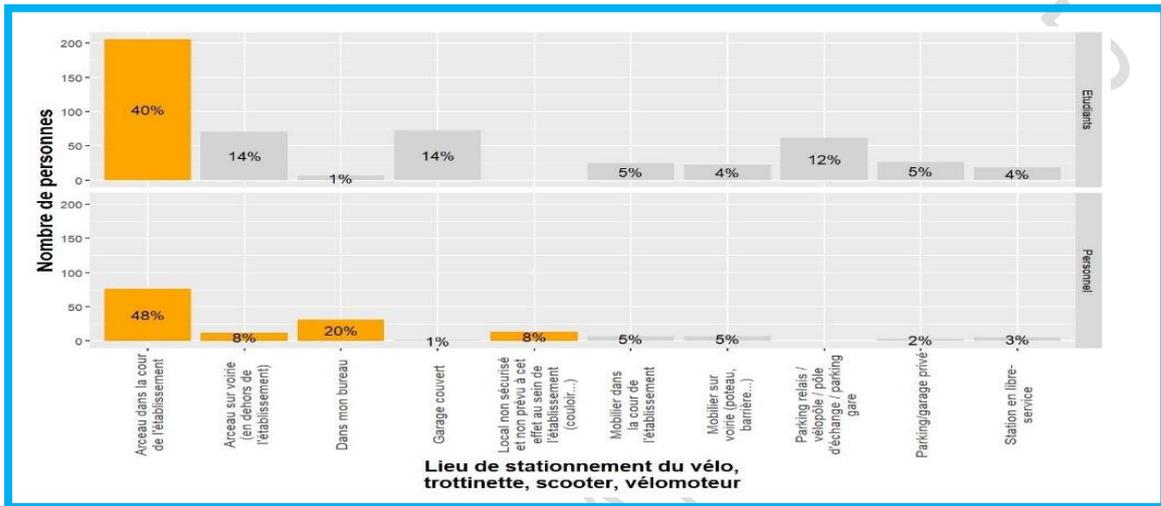
[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Concernant le temps moyen d'utilisation du vélo, selon les sites et les catégories d'usagers. Nous avons examiné cette question à la fois pour celles et ceux qui utilisent le vélo comme mode unique de déplacement et pour celles et ceux qui l'utilisent en combinaison avec d'autres modes de transport.

Ce qui ressort de nos données, c'est que la pratique du vélo est plus fréquente parmi les enseignantes et les enseignants. En d'autres termes, ils sont plus enclins à utiliser le vélo que les autres catégories d'usagères et d'usagers.

✓ **Le lieu principal de stationnement est l'arceau dans la cour de l'établissement**

Figure 119 : Les lieux de stationnement pour les vélos



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

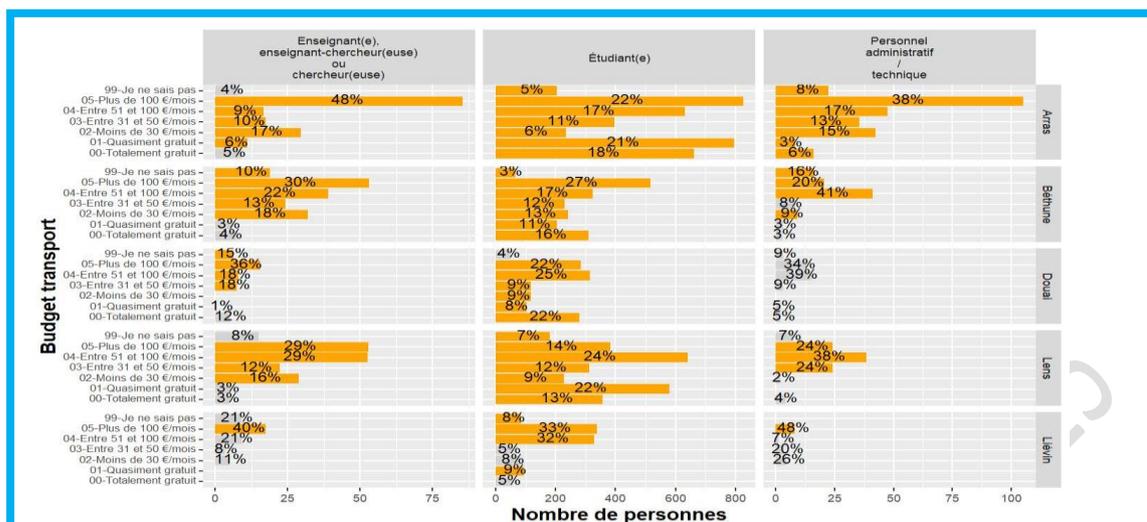
Concernant le stationnement des vélos, trottinettes, scooters et vélomoteurs, les principales zones de stationnement sont les arceaux dans la cour de l'établissement, utilisés par 40% des étudiantes et des étudiants et 48% du personnel.

Notons également que 20% des personnels préfèrent stationner leur vélo directement dans leur bureau.

Il est intéressant de noter que parmi les usagers venant en vélo, une grande majorité estime que le lieu de stationnement est sécurisé : 57% des enseignantes et enseignants, 58% des personnels administratifs/techniques et même 74% des étudiantes et des étudiants.

➤ **Le coût des déplacements**

Figure 120 : Le budget transport



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

En ce qui concerne le coût des déplacements. En général, 45 % des répondants estiment que leur budget transports dépasse les 50 € par mois.

Ce pourcentage est de 43 % chez les étudiantes et les étudiants, 56 % chez les enseignantes et les enseignants, et 59 % chez les personnels techniques/administratifs.

D'autre part, 30 % des répondants estiment que le coût de leur mobilité est totalement ou quasiment gratuit, en raison des aides ou des modes de déplacement peu onéreux :

- 32 % des étudiantes et des étudiants partagent cette perception,
- Pour les enseignantes et des enseignants, ce chiffre s'établit à 8 %,
- Et pour les personnels techniques/administratifs, il est de 7 %.

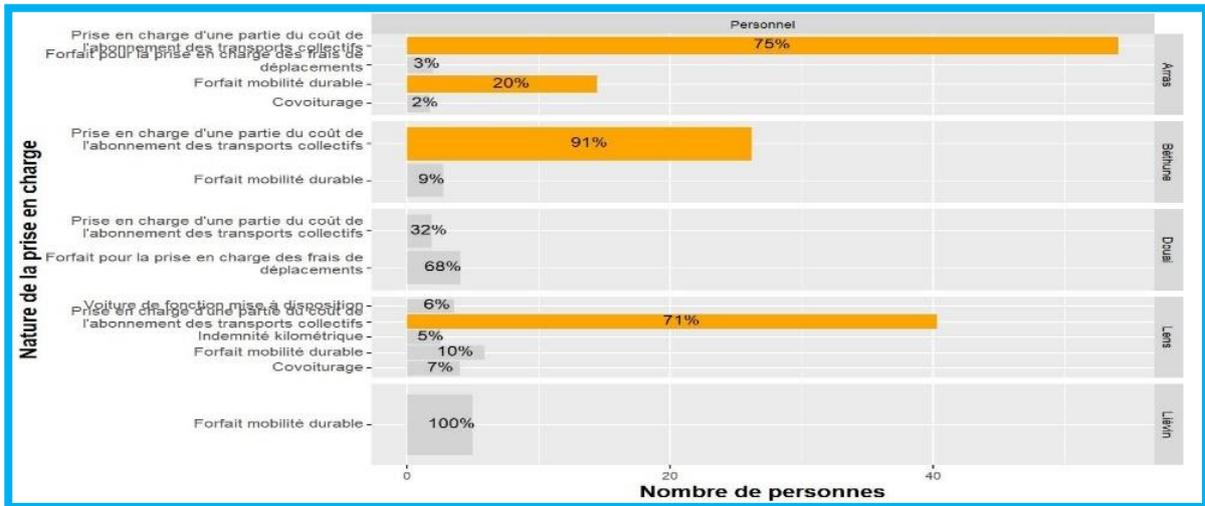
Ces chiffres nous offrent un aperçu important des charges financières liées à la mobilité pour notre communauté, ainsi que des différences de perception selon les catégories d'utilisateurs.

✓ Nature de la prise en charge

La nature de la prise en charge des frais de déplacement est principalement liée à la répartition des coûts entre le personnel et l'employeur, et concerne 15% des employés. Dans la plupart des cas, il s'agit de la prise en charge d'une partie du coût de l'abonnement des transports collectifs.

Il est également important de noter qu'une partie significative, soit 20% des personnels sur le site d'Arras, bénéficie du forfait mobilité durable.

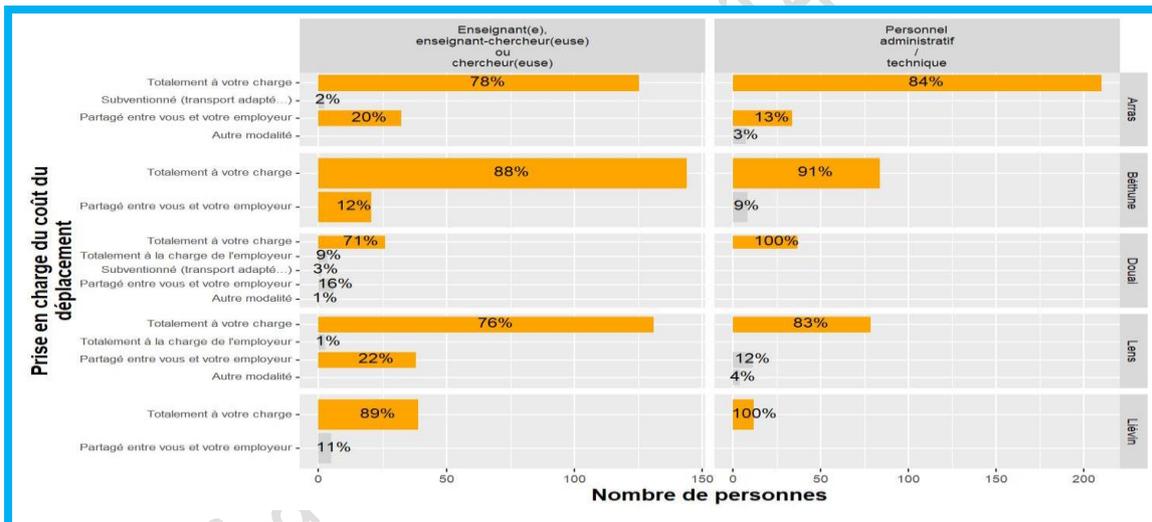
Figure 121 : La nature de la prise en charge



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

✓ **Prise en charge de coût du déplacement**

Figure 122 : La prise en charge de coût du déplacement.



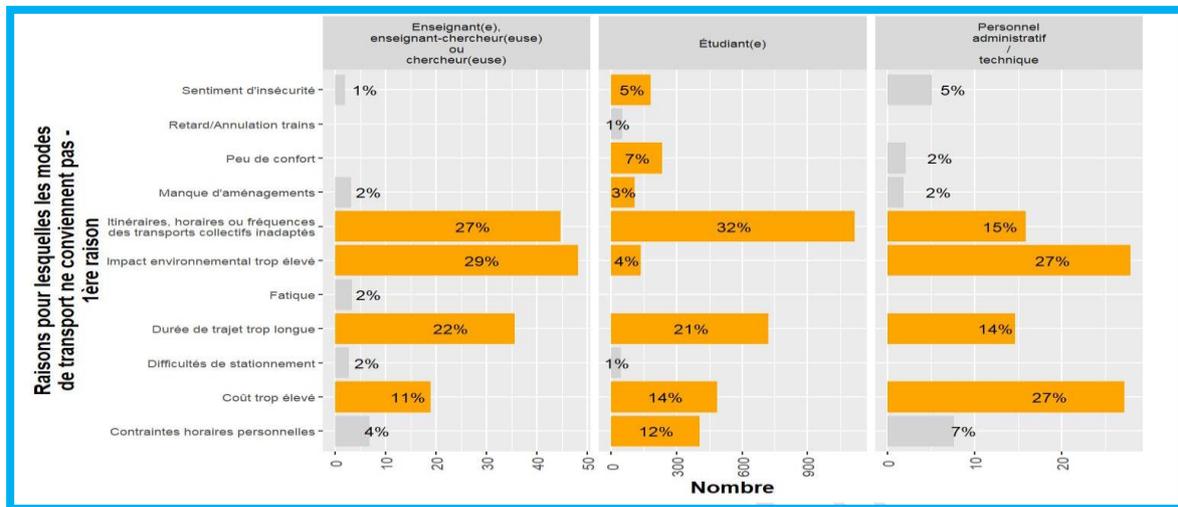
[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Concernant la prise en charge du coût des déplacements domicile-travail au sein de notre établissement, pour la grande majorité, soit 83% des personnels, le coût des déplacements est entièrement supporté par eux-mêmes. Cependant, pour 15% d'entre eux, ce coût est partagé entre le personnel et l'employeur. Dans la plupart de ces cas, il s'agit de la prise en charge d'une partie du coût de l'abonnement des transports collectifs. Ces données soulignent l'importance de comprendre les différents modèles de prise en charge des déplacements et leur impact sur la mobilité des employés.

➤ **Choix des modes de transport**

✓ **Raisons pour lesquelles les modes de transport ne conviennent pas – priorité 1**

Figure 123 : Les raisons pour lesquelles les modes de transport ne conviennent pas.



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

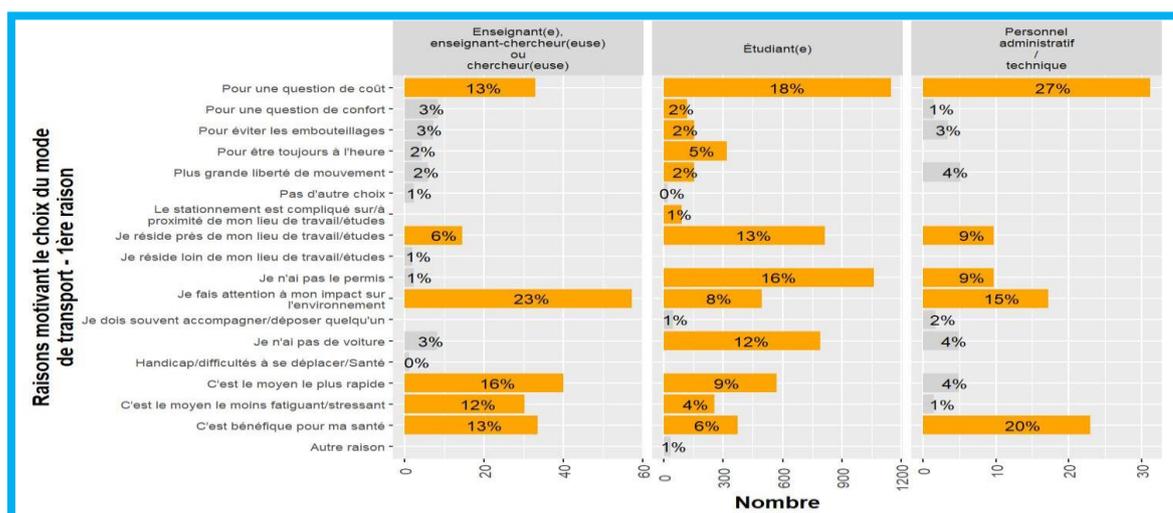
La priorité 1 des raisons pour lesquelles les modes de transport ne conviennent pas, telles que classées par les trois catégories d'usagers :

- Tout d'abord, nous avons les itinéraires, horaires ou fréquences des transports collectifs inadaptés, ce qui est une préoccupation majeure pour les trois catégories d'usagers.
- Ensuite, la durée de trajet trop longue est également une préoccupation importante pour tous les groupes.
- De plus, le coût trop élevé est une autre raison souvent citée par les trois catégories d'usagers.

Il est intéressant de noter que, en plus de ces raisons, l'impact environnemental trop élevé est également classé en priorité 1 chez les enseignants et les personnels.

✓ **Raisons motivant le choix du mode de transport pour celles et ceux qui viennent autrement qu'en voiture-priorité 1**

Figure 124 : Les raisons motivantes le choix de mode alternatifs à la voiture



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Pour les raisons motivant le choix du mode de transport pour celles et ceux qui ne viennent pas en voiture, classées en priorité 1 :

- Tout d'abord, une question de coût est citée comme une raison principale pour ne pas utiliser la voiture, suivie de près par l'impact sur l'environnement et les bénéfices pour la santé. Ces facteurs sont des préoccupations importantes pour les usagers qui optent pour des modes de transport alternatifs.
- Parmi les étudiantes et les étudiants, le fait de ne pas avoir le permis et de ne pas posséder de voiture est également une raison significative pour choisir d'autres modes de transport. Cela souligne la nécessité de solutions de transport accessibles et abordables pour cette catégorie d'usagers.

En se concentrant sur l'utilisation de la voiture et des modes actifs tels que la marche et le vélo. Voici les principaux points à retenir :

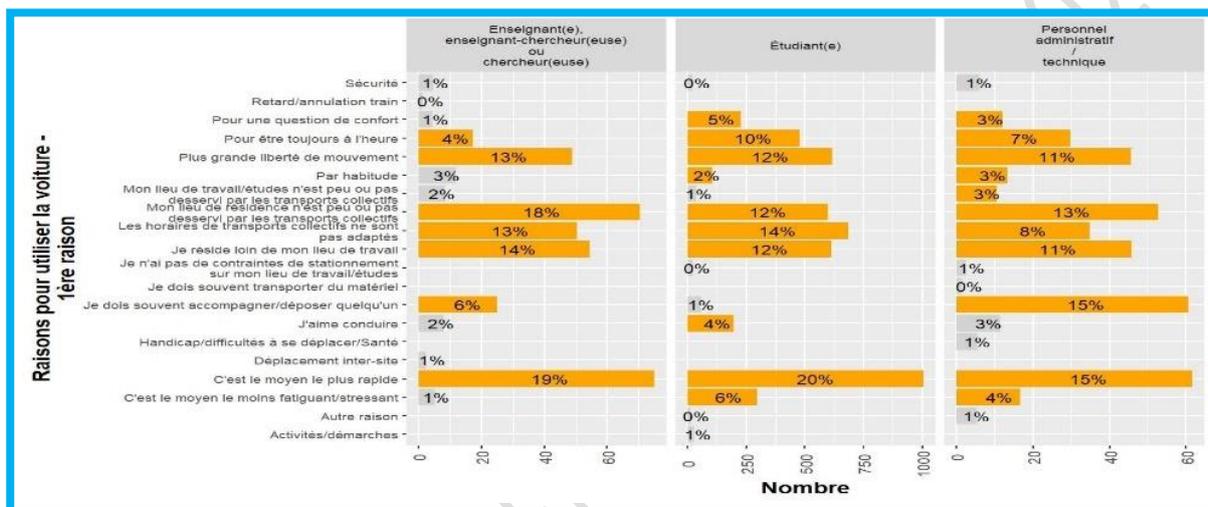
- Le covoiturage : Bien que pratiqué par certains étudiants et certaines étudiantes, le covoiturage reste sous-utilisé dans l'établissement. La fréquence est faible, et la plupart des trajets se font entre pairs sans échange financier. Il existe un potentiel à exploiter pour encourager davantage cette pratique.
- Stationnement et recharge pour véhicules électriques : Les infrastructures de stationnement et de recharge pour les véhicules électriques sont actuellement insuffisantes, malgré un nombre croissant d'utilisateurs de voitures électriques ou hybrides.
- Modes actifs : La marche et le vélo sont largement utilisés par les enseignants, avec des arceaux de stationnement appréciés et considérés comme sécurisés. Cependant, il reste des défis en termes d'itinéraires et de durée de trajet pour certains usagers.
- Coût des déplacements : Une partie significative de la communauté estime que le coût des déplacements est élevé, en particulier pour les enseignants et le personnel administratif/technique. Les aides financières ou les modes de déplacement peu onéreux sont appréciés.

- Raisons pour le choix des modes de transport : les principales raisons pour ne pas utiliser la voiture incluent les préoccupations environnementales, le coût élevé et les avantages pour la santé. Pour celles et ceux qui utilisent la voiture, la principale raison est souvent liée à des problèmes d'accessibilité des transports en commun ou à la nécessité de couvrir de longues distances

Ces données mettent en évidence les motivations derrière le choix de ne pas utiliser la voiture comme mode de transport, en mettant en avant des considérations économiques, environnementales et de santé, ainsi que des facteurs liés à la disponibilité des véhicules.

✓ Raisons motivantes l'utilisation de la voiture-Priorité 1

Figure 125 : Les raisons motivant l'utilisation de la voiture



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

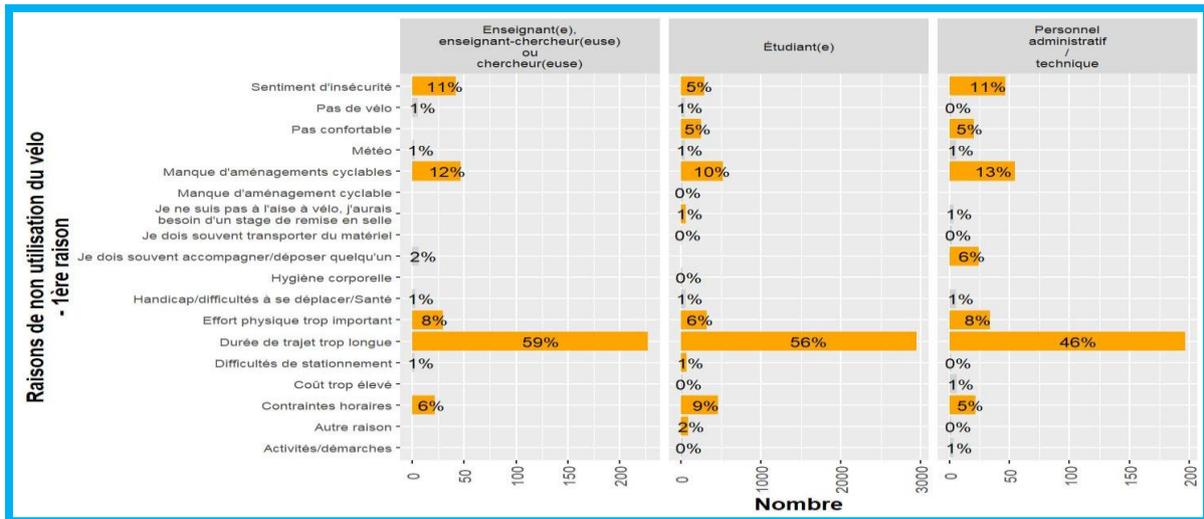
Pour les raisons motivant l'utilisation de la voiture, classées en priorité 1 pour les trois catégories d'utilisateurs :

- Tout d'abord, le lieu de résidence qui n'est pas desservi par les transports collectifs est une raison majeure pour l'utilisation de la voiture, citée par les trois catégories d'utilisateurs.
- Ensuite, les horaires de transports collectifs qui ne sont pas adaptés constituent également une préoccupation importante pour tous les groupes.
- Le fait de résider loin de son lieu d'activité est également une raison souvent citée par les trois catégories d'utilisateurs.
- De plus, le moyen le plus rapide et une plus grande liberté de mouvement sont des facteurs motivants pour l'utilisation de la voiture, identifiés par les trois catégories d'utilisateurs.

Il est également intéressant de noter que l'accompagnement ou la dépose de quelqu'un est cité principalement par le personnel administratif / technique comme une raison motivant l'utilisation de la voiture.

✓ **Raisons motivant le choix de ne pas utiliser le vélo-Priorité 1**

Figure 126 : Raisons motivant le choix de ne pas utiliser le vélo



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Explorons à présent les raisons motivant le choix de ne pas utiliser le vélo, classées en priorité 1 :

Tout d'abord, la durée de trajet trop longue est citée comme une raison principale pour ne pas opter pour le vélo. Cela souligne l'importance de la rapidité et de l'efficacité des trajets pour les usagers lorsqu'ils choisissent leur mode de transport.

Ensuite, le manque d'aménagement cyclable est également une préoccupation majeure. Il est essentiel d'avoir des infrastructures adaptées pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.

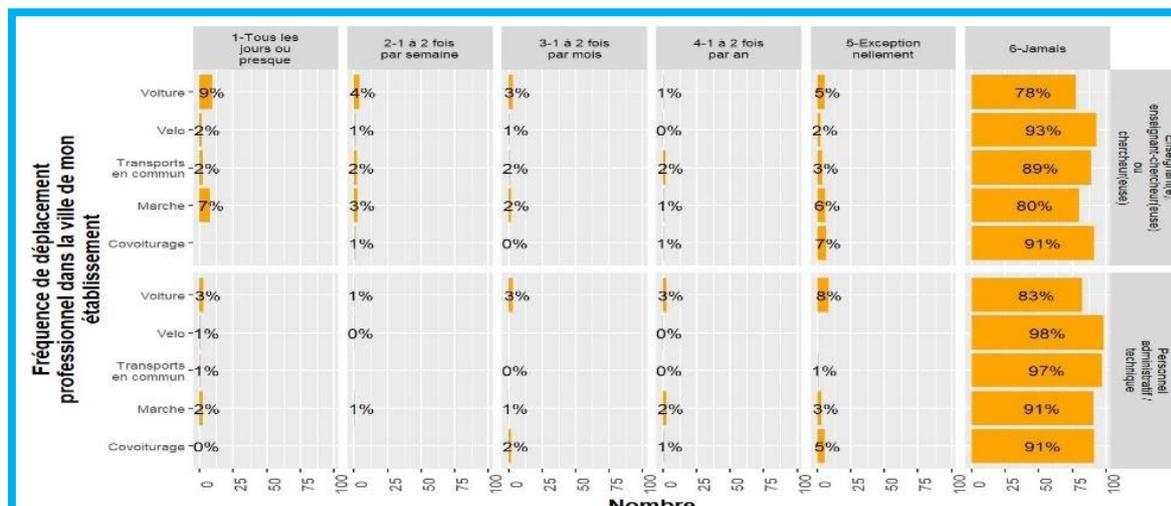
Enfin, le sentiment d'insécurité est une autre raison significative pour ne pas utiliser le vélo. Les usagers doivent se sentir en sécurité sur la route pour opter pour ce mode de transport.

Ces données mettent en évidence les obstacles perçus à l'utilisation du vélo comme mode de transport, en mettant en avant des préoccupations liées à la durée du trajet, à l'infrastructure cyclable et à la sécurité sur la route.

➤ **Déplacements professionnels (Enseignants et BIATSS)**

✓ **Fréquence de déplacement professionnel dans la ville de l'établissement et part modale**

Figure 127 : Fréquence des déplacements professionnels



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

En ce qui concerne la fréquence des déplacements professionnels dans la ville de l'établissement et les parts modales :

Pour les enseignants :

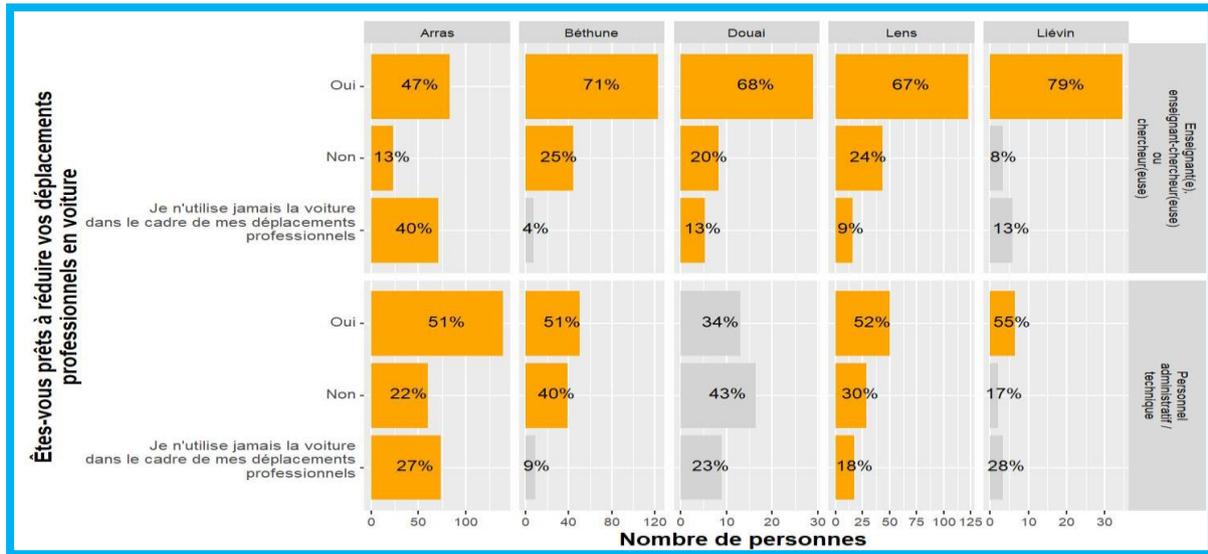
- ✦ La voiture (9 %) et la marche (7 %) sont les deux modes principalement utilisés lors des déplacements, avec une fréquence quotidienne ou presque.
- ✦ Exceptionnellement, le covoiturage (7 %), la marche (6 %) et la voiture (5 %) sont les modes les plus utilisés.
- ✦ Il est intéressant de noter que la part du vélo, bien que faible, est davantage utilisée par les enseignants. Cela pourrait s'expliquer par une utilisation plus fréquente du vélo dans leurs déplacements domicile-travail.

Pour les personnels BIATSS :

- ✦ La voiture (8 %) et le covoiturage (5 %) sont les principaux modes utilisés de manière exceptionnelle.

- ✓ **Pour réduire votre empreinte carbone, seriez-vous prêt(e) à réduire vos déplacements professionnels en voiture au profit de modes plus vertueux ?**

Figure 128 : seriez-vous prêt(e) à réduire vos déplacements professionnels en voiture au profit de modes plus vertueux ?

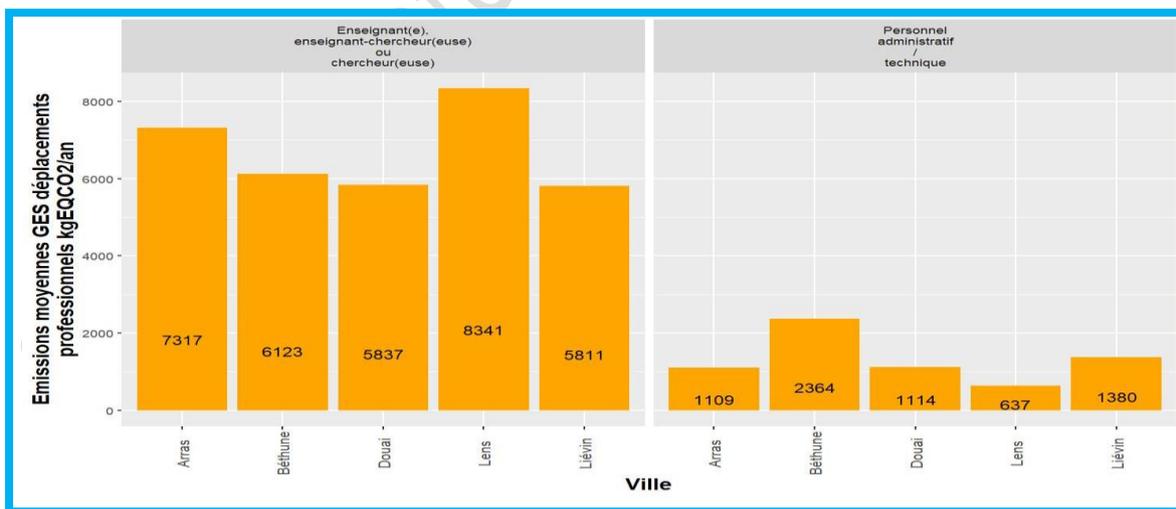


[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Dans cette partie, il a été demandé aux participantes et aux participants s'ils ou elles sont prêtes à réduire leurs déplacements professionnels en voiture afin de limiter leur empreinte carbone. Une grande majorité des enseignants et une part importante des personnels BIATSS sont prêts à changer leur façon de se déplacer pour réduire leur empreinte carbone. 76 % des enseignantes et des enseignants et 64 % des BIATSS, qui utilisent actuellement la voiture pour leurs déplacements professionnels, sont partants pour adopter des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.

✓ **Émissions moyennes de GES pour les déplacements professionnels (Kg/EQCO₂/an)**

Figure 129 : Les émissions de GES pour les déplacements professionnels



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Les chiffres sont assez frappants ! Les déplacements professionnels des enseignants/chercheurs génèrent en moyenne environ 7 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre par an, tandis que pour les personnels BIATSS, c'est seulement entre 1 et 1,3 tonne par an. C'est une énorme différence !

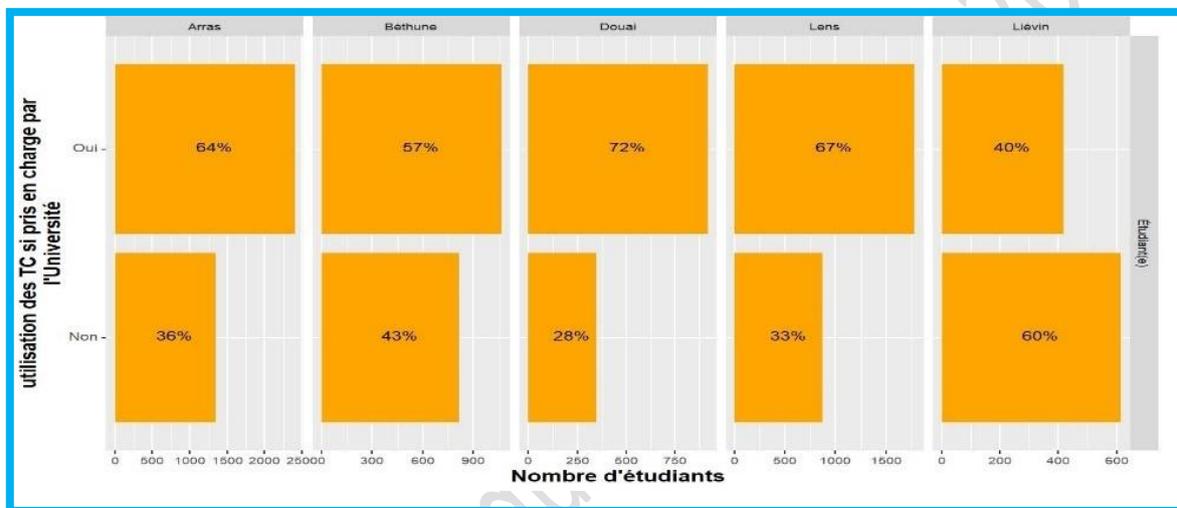
➤ **Déplacements (stages / formations / inter-sites...) ; (étudiantes et étudiants)**

✓ **Qualification de la difficulté pour se rendre sur les sites de l'Université**

Sur le campus d'Arras, la majorité des étudiantes et des étudiants, soit 53%, ne rencontrent aucune difficulté pour se rendre sur chacun des sites, tandis que sur le campus de Béthune, cette proportion s'établit à 77%. En revanche, sur le campus de Liévin, 46% des étudiantes et des étudiants éprouvent des difficultés à se rendre sur chacun des sites en raison de trajets trop longs.

✓ **Utiliserez-vous les transports en commun pour les déplacements inter-sites si ceux-ci étaient pris en charge par l'Université ?**

Figure 130 : L'utilisation des transports en commun



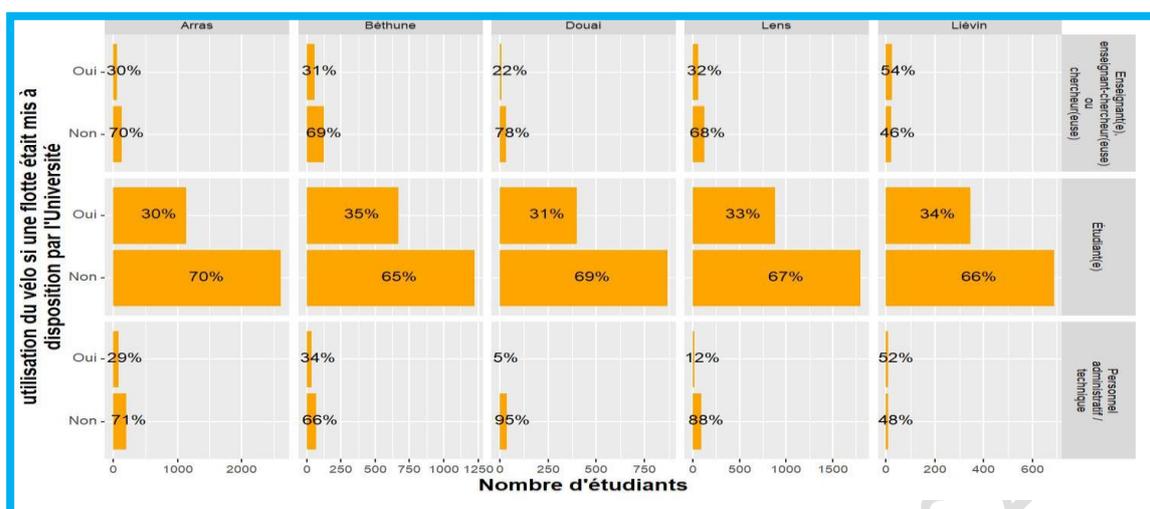
[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

Parmi l'ensemble des étudiantes et des étudiants, 62% expriment leur volonté d'utiliser les transports collectifs pour leurs déplacements entre les différents sites universitaires en cas de gratuité. Cependant, sur le site de Liévin, ce chiffre est moins élevé, avec seulement 40% des étudiantes et des étudiants prêts à opter pour les transports collectifs dans ces conditions.

Ces données soulignent une tendance générale favorable à l'utilisation des transports en commun si ces derniers étaient gratuits pour les déplacements inter-sites. Cependant, il est intéressant de noter qu'il existe des variations significatives selon les campus, comme observé sur le site de Liévin, où la proportion d'étudiantes et d'étudiants prêts à utiliser les transports collectifs est inférieure à la moyenne. Ces différences peuvent être dues à divers facteurs, tels que la disponibilité des transports en commun, la qualité des services offerts, ou encore les habitudes de déplacement préexistantes des étudiantes et des étudiants sur chaque campus.

✓ **Utiliserez-vous le vélo si une flotte de vélos était mise à disposition par l'Université (toutes catégories)**

Figure 131 : Utilisez-vous le vélo si une flotte de vélos était mise à disposition



[Source : Enquête mobilités du CEREMA, 2024]

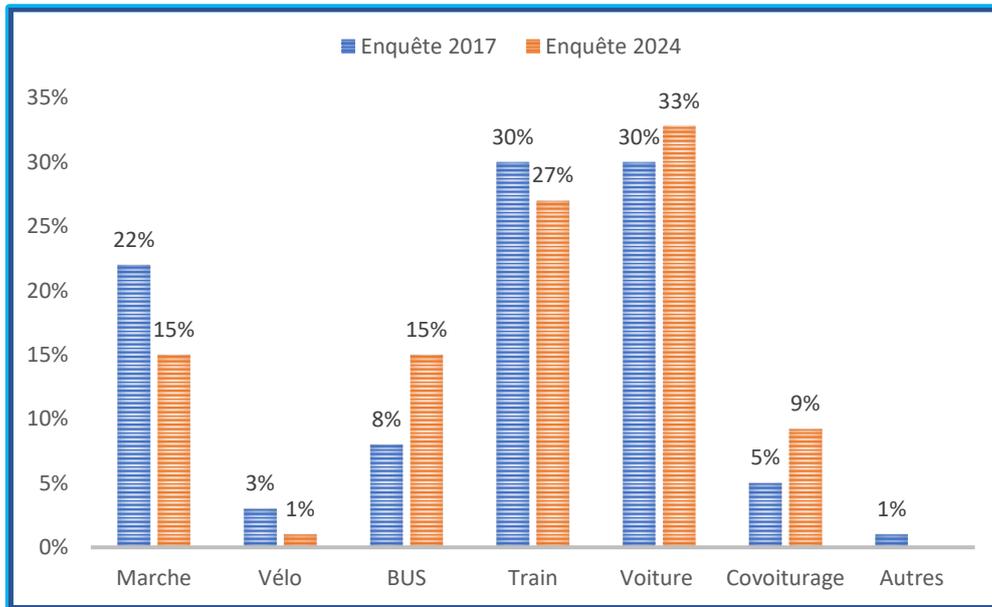
Si des vélos en libre-service étaient proposés au sein de l'Université, un tiers des personnes interrogées indiquent qu'elles seraient prêtes à les utiliser pour leurs déplacements professionnels. Cette proportion se décompose comme suit : 32% des enseignants, 32% des étudiantes et étudiants et 26% des personnels BIATSS.

Ces chiffres suggèrent un intérêt significatif pour l'utilisation de vélos au sein de l'Université. Cependant, il est important de noter que la proportion varie légèrement selon les catégories, avec une adhésion légèrement plus faible chez le personnel BIATSS. Ces résultats pourraient être influencés par différents facteurs, tels que les habitudes de déplacement préexistantes, la disponibilité des vélos et les infrastructures cyclables sur le campus.

3. Analyse comparative : enquêtes mobilité étudiante (2017) et des personnels (2018) avec l'enquête mobilité A2U (2024)

▪ Etudiants :

Figure 132 : Mode de déplacement principal chez les étudiantes et étudiants -Comparaison 2017/2024



[Source : Adapté de l'enquête mobilité étudiante 2017/2024]

Nous avons observé plusieurs changements dans les modes de transport utilisés par les étudiantes et les étudiants entre 2017 et 2024.

La marche : Tout d'abord, le taux de marche a connu une baisse significative, passant de 22 % en 2017 à seulement 15 % en 2024. Cela indique un recul marqué de cette activité parmi les étudiantes et les étudiants, avec un report modal vers l'utilisation des bus.

Le vélo : Concernant l'utilisation du vélo, nous constatons également une diminution, avec une réduction de l'utilisation passant de 3 % en 2017 à 1 % en 2024. Cela pourrait refléter un changement de comportement ou une préférence pour d'autres moyens de transport.

Le bus : À l'inverse, l'utilisation des bus a enregistré une augmentation notable, passant de 8 % en 2017 à 15 % en 2024. Cela pourrait être le résultat d'améliorations dans le service ou d'une sensibilisation accrue aux transports en commun.

Le train : En ce qui concerne les trains, il y a une légère diminution de leur utilisation, passant de 30 % en 2017 à 27 % en 2024, ce qui pourrait indiquer une préférence croissante pour d'autres modes de transport.

La voiture : L'utilisation des voitures a augmenté, passant de 30 % à 33 % chez les étudiantes et les étudiants. Cette tendance suggère un changement vers des modes de transport plus individuels, peut-être en raison de la commodité ou de l'accessibilité accrue des véhicules personnels.

Covoiturage : Enfin, la pratique du covoiturage a augmenté de 5% à 9%.

Ces évolutions montrent un paysage de transport en transformation parmi les étudiantes et les étudiants, avec des préférences qui évoluent au fil des années.

En matière d'évolution des modes de transport chez les étudiantes et les étudiants, plusieurs déductions peuvent être faites :

Réduction de la marche et du vélo : La diminution significative du taux de marche et de l'utilisation du vélo pourrait indiquer un éloignement des modes de transport actifs, peut-être en raison d'une accessibilité accrue à des alternatives motorisées, l'évolution de l'offre des transports en communs voire d'un manque d'infrastructures adaptées (comme des pistes cyclables ou des espaces piétons sûrs).

Croissance des transports en commun : L'augmentation de l'utilisation des bus suggère un intérêt croissant pour les transports en commun, ce qui peut être attribué à des améliorations des services, à des politiques de mobilité favorables ou à une volonté de réduire l'empreinte carbone.

Évolution du transport ferroviaire : La diminution de l'utilisation des trains peut indiquer une concurrence accrue de la part d'autres modes de transport, comme les bus ou les voitures, ou encore des problèmes liés à la fréquence et à la qualité du service ferroviaire.

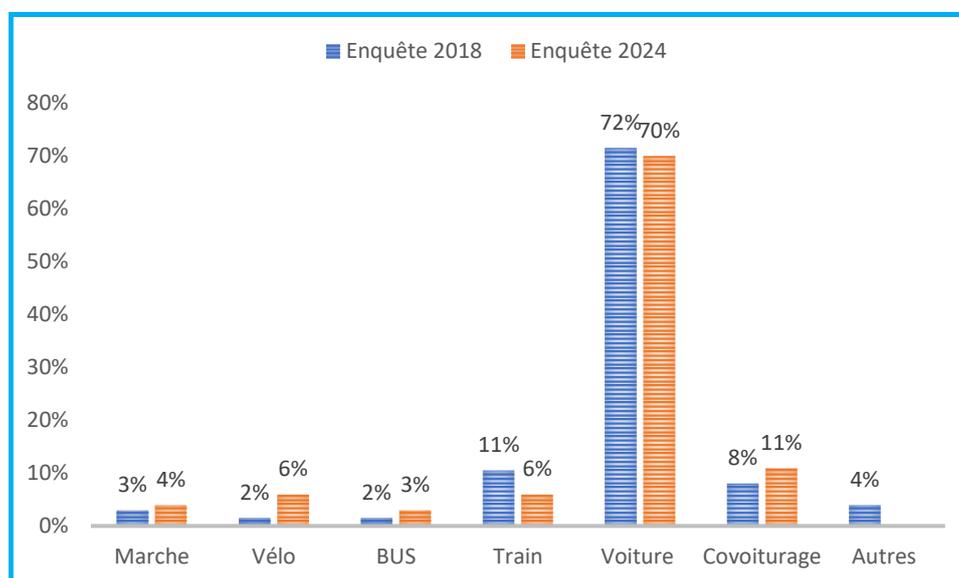
Augmentation de l'utilisation des voitures : L'augmentation de l'usage des voitures montre un déplacement vers des modes de transport plus individuels, ce qui pourrait être lié à des changements dans le mode de vie des étudiantes et des étudiants, comme des horaires plus flexibles ou un besoin accru de mobilité.

Evolution de la pratique du covoiturage : Cette tendance pourrait être liée à plusieurs facteurs, tels que la recherche d'une solution plus économique, la volonté de réduire l'empreinte carbone, ou encore la flexibilité des horaires qu'il offre. Le covoiturage permet aux étudiantes et des étudiants de partager les frais de déplacement tout en favorisant une mobilité plus responsable. Cette pratique pourrait également résulter d'une meilleure organisation des trajets entre étudiants, facilité par des applications dédiées, ou d'une prise de conscience collective de l'importance de réduire le nombre de véhicules en circulation pour limiter l'impact environnemental.

Transition vers des solutions pratiques : Dans l'ensemble, ces tendances indiquent que les étudiantes et les étudiants privilégient des solutions de transport qui leur offrent plus de flexibilité et de confort, même si cela signifie une dépendance accrue à des modes de transport moins durables.

- **BIATSS :**

Figure 133 : Mode de déplacement principal chez les BIATSS-Comparaison 2018/2024



[Source : Adapté de l'enquête mobilité au travail 2018]

Pour les modes de déplacement principaux des personnels BIATSS, plusieurs évolutions sont à noter entre les années considérées :

Augmentation de la marche : l'utilisation de la marche a légèrement augmenté, passant de 3 % à 4 %. Bien que l'augmentation soit marginale, cela pourrait indiquer une légère préférence pour la marche, malgré une accessibilité accrue à d'autres modes de transport. Cette évolution pourrait également refléter des choix influencés par des améliorations dans l'infrastructure piétonne.

Augmentation de l'utilisation du vélo : l'utilisation du vélo a connu une augmentation significative, passant de 2 % à 6 %. Cette hausse pourrait être liée à une meilleure infrastructure cyclable et à une prise de conscience accrue des avantages environnementaux et sanitaires du vélo. Toutefois, cette tendance pourrait aussi être influencée par l'adoption de nouveaux modes de transport, comme le vélo électrique.

Augmentation de l'utilisation des bus : l'utilisation des bus a légèrement augmenté, passant de 2 % à 3 %. Cette tendance pourrait indiquer une satisfaction croissante envers le service de bus, ou encore une amélioration des horaires et des trajets disponibles. Cependant, l'augmentation reste modeste par rapport à d'autres modes de transport.

Diminution de l'utilisation des trains : l'utilisation des trains a connu une forte diminution, passant de 11 % à 6 %. Cela pourrait signaler une préférence croissante pour d'autres modes de transport, ou bien une baisse de la fréquence et de l'accessibilité des services ferroviaires, notamment pour les trajets locaux ou de courte distance.

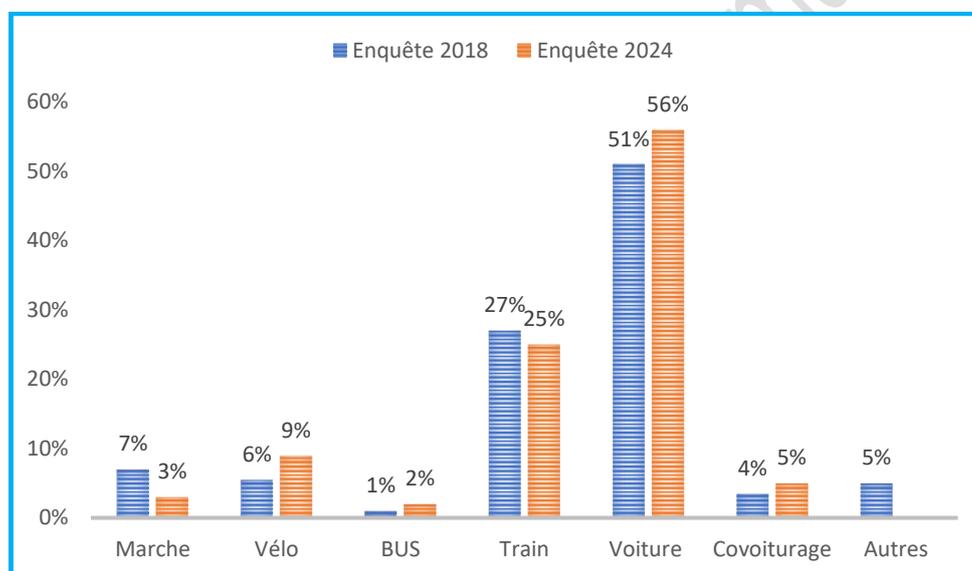
Légère diminution de l'usage des voitures : l'utilisation des voitures a légèrement chuté, passant de 72 % à 70 %. Bien que cette baisse soit faible, elle pourrait être due à une adoption croissante de solutions de transport plus durables, ainsi qu'à une prise de conscience de l'impact environnemental de l'utilisation individuelle de la voiture.

Covoiturage : la pratique du covoiturage a augmenté, passant de 8 % à 11 %. Cette hausse pourrait être liée à des facteurs tels que l'économie des coûts de transport, la recherche de solutions plus écologiques, ou l'amélioration des plateformes de mise en relation pour le covoiturage.

Ces évolutions montrent un changement significatif dans les préférences de déplacement des personnels BIATSS. La légère diminution de l'usage des voitures et l'augmentation du covoiturage suggèrent un début de transition vers des modes de transport plus durables. Cependant, la baisse des modes de transport actifs (marche, vélo) et l'utilisation limitée des transports en commun indiquent qu'il reste des défis à surmonter en termes d'accessibilité, d'infrastructure et de satisfaction des services. Il est donc nécessaire de continuer à améliorer l'infrastructure et les services de transport public pour encourager des options plus écologiques et accessibles.

- **E&C** :

Figure 134 : Mode de déplacement principal chez les E&C-Comparaison 2018/2024



[Source : Adapté de l'enquête mobilité au travail 2018]

Les données révèlent des évolutions marquées dans les pratiques de transport des enseignants-chercheurs entre 2018 et 2024.

Diminution de la marche et l'augmentation de la pratique du vélo : Le taux de marche a diminué, passant de 7% à 3%. Cette baisse pourrait indiquer un déclin de l'intérêt pour les modes de transport actif parmi cette population.

De même, la pratique du vélo a augmenté de 6% à 9%. Cette hausse pourrait être liée à une meilleure infrastructure cyclable et à une prise de conscience accrue des avantages environnementaux et sanitaires du vélo.

Diminution des trains : on observe une chute de l'utilisation des trains, qui est passée de 27% en 2017 à 25% en 2024. Cela pourrait témoigner d'une préférence croissante pour d'autres modes de transports, possiblement en raison de la qualité des services des services ou d'une volonté de réduire l'empreinte carbone.

Évolution de l'usage de la voiture : L'usage de la voiture a connu une hausse notable, passant de 51% à 56%. Cette tendance pourrait refléter une préférence pour les déplacements individuels, plus flexibles et confortables, en dépit des enjeux environnementaux.

Le covoiturage : Une légère hausse de la pratique du covoiturage a été observée, passant de 4% à 5%. Cette évolution pourrait être due à une prise de conscience des avantages économiques et écologiques du covoiturage, ainsi qu'à la simplification des démarches grâce aux plateformes numériques.

Légère hausse des bus : Enfin, il est important de noter que le taux d'utilisation des bus a augmenté légèrement passant de 1% à 2% en 2024. Bien que l'augmentation soit modeste, elle indique une certaine stabilité dans l'intérêt pour ce mode de transport, mais aussi une limite à son attrait ou à son efficacité pour cette population, notamment en raison de la fréquence, de la ponctualité et de l'accessibilité.

Ces tendances montrent un changement notable dans les préférences de transport des enseignants-chercheurs. La baisse de la marche avec un report modal vers la pratique du vélo suggère une transition vers des modes de transport plus actifs et durables, bien qu'il y ait une adoption croissante de modes collectifs tels que le covoiturage et des modes individuels comme la voiture. Cela souligne également la nécessité de renforcer les infrastructures et les services de transport public pour encourager des choix plus durables et accessibles.

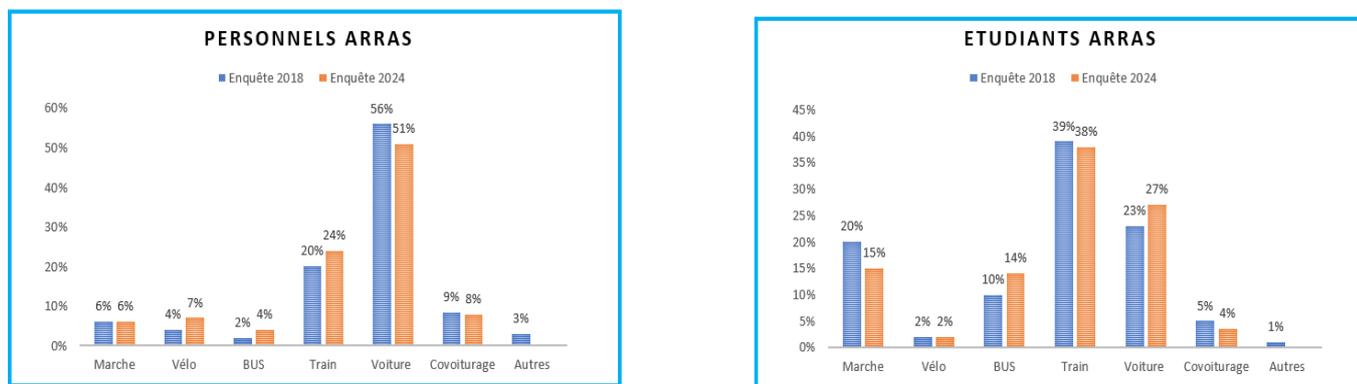
- **Une comparaison site par site d'activité**

Dans cette section, nous comparons les modes de transport utilisés par la communauté universitaire pour se rendre sur les différents campus, en l'occurrence le campus d'Arras, à partir des résultats des enquêtes menées en 2018 et 2024. L'objectif est d'analyser les habitudes de déplacement des personnels, étudiantes et étudiants, en fonction des différents modes de transport disponibles : marche, vélo, bus, train, voiture et covoiturage.

Il est important de souligner que ces résultats, bien que fondés sur des données recueillies via les enquêtes, sont des estimations et peuvent ne pas refléter parfaitement la réalité des pratiques de transport observées sur le terrain. En effet, les habitudes de déplacement peuvent être influencées par divers facteurs, tels que l'évolution des infrastructures de transport, les politiques publiques mises en place, ou encore les changements dans les comportements individuels. Ces données doivent donc être interprétées avec précaution.

▪ **Le campus d'Arras**

Figure 135 : Mode de déplacement principal sur le campus d'Arras



[Source : Adapté des enquêtes mobilité]

1. Chez les personnels du pôle d'Arras

La voiture reste le mode de transport le plus utilisé, bien que son pourcentage ait diminué de 56% en 2018 à 51% en 2024, ce qui pourrait refléter une légère amélioration des alternatives de transport.

Le train connaît une légère augmentation de 20% à 24%, ce qui pourrait indiquer une meilleure accessibilité ou une incitation à privilégier le train pour se rendre à l'Université.

Le vélo a progressé de 4% à 7%, ce qui montre un léger gain d'intérêt pour les modes de transport écologiques, bien que ce soit encore une proportion relativement faible.

Le bus a doublé, passant de 2% à 4%, ce qui pourrait être dû à une amélioration du réseau de transport ou à des incitations pour l'utiliser.

Le covoiturage a légèrement diminué (de 9% à 8%), mais reste relativement stable, suggérant que ce mode de transport reste populaire.

La marche est restée stable à 6% dans les deux années, ce qui peut être un signe que la distance entre les logements des personnels et l'Université n'a pas beaucoup changé.

2. Chez les étudiantes et les étudiants

La marche a diminué de 20% à 15%, ce qui pourrait être dû à une amélioration de l'accès à d'autres modes de transport ou à des changements dans la répartition géographique des logements étudiants.

Le vélo reste à 2%, une proportion faible qui suggère que ce mode de transport n'a pas gagné en popularité.

Le bus a augmenté de 10% à 14%, ce qui pourrait indiquer une augmentation de l'offre ou de l'utilisation des transports en commun par les étudiantes et les étudiants.

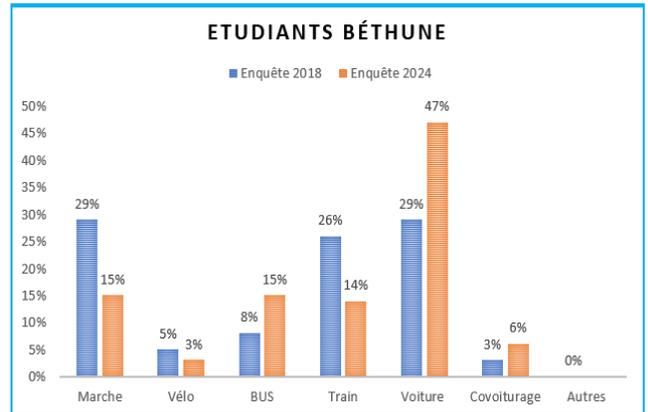
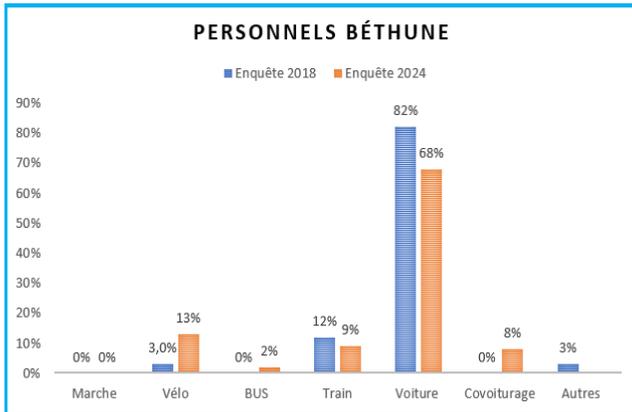
Le train a légèrement diminué de 39% à 38%, ce qui suggère que les étudiantes et les étudiants continuent à privilégier les autres modes de transport, malgré une légère baisse.

La voiture a diminué de 5% à 4%, ce qui peut refléter une préférence croissante pour les transports en commun ou autres alternatives.

L'option autres n'a plus été utilisée en 2024, ce qui pourrait signifier une meilleure catégorisation des modes de transport ou une réduction de l'utilisation de modes non conventionnels.

▪ **Le campus de Béthune**

Figure 136 : Mode de déplacement principal sur le campus de Béthune



[Source : Adapté des enquêtes mobilité]

1. Chez les personnels du pôle de Béthune

Marche : Il n'y a pas eu d'usage significatif de la marche, ni en 2018 ni en 2024, avec un 0% enregistré dans les deux années. Cela pourrait être dû à la distance entre les lieux de résidence des personnels et le campus, rendant la marche peu pratique.

Vélo : Le vélo a connu une forte augmentation, passant de 3% en 2018 à 13% en 2024. Cette hausse pourrait être liée à l'amélioration des infrastructures pour les cyclistes, ou à une prise de conscience accrue des avantages écologiques et économiques du vélo.

Bus : L'utilisation du bus est restée faible, passant de 0% à 2%, ce qui pourrait suggérer que le réseau de transport en commun reste insuffisant ou peu adapté aux besoins des personnels.

Train : L'utilisation du train a diminué de 12% en 2018 à 9% en 2024, ce qui pourrait indiquer une moindre accessibilité ou un changement dans les habitudes de déplacement des personnels.

Voiture : La voiture reste le mode de transport prédominant, bien que son utilisation ait diminué de manière significative, passant de 82% à 68%. Cette baisse pourrait être le résultat d'incitations à utiliser des alternatives plus écologiques, mais la voiture demeure néanmoins largement utilisée.

Covoiturage : Le covoiturage a augmenté de 0% en 2018 à 8% en 2024, ce qui pourrait refléter une dynamique collaborative entre collègues ou des politiques visant à encourager le partage de véhicules.

Autres : L'option "autres" a diminué, passant de 3% en 2018 à 0% en 2024, ce qui pourrait indiquer une meilleure catégorisation des modes de transport ou la disparition de certains modes peu utilisés.

2. Chez les étudiantes et les étudiants

Marche : L'utilisation de la marche a diminué de 29% en 2018 à 15% en 2024, ce qui pourrait être lié à l'amélioration des alternatives de transport ou à un changement dans la répartition géographique des logements étudiants par rapport au campus.

Vélo : Le vélo a légèrement diminué, passant de 5% en 2018 à 3% en 2024, ce qui pourrait indiquer que, malgré des efforts pour promouvoir ce mode de transport, son adoption reste limitée.

Bus : L'utilisation du bus a significativement augmenté, de 8% à 15%, ce qui pourrait être le résultat d'une amélioration des horaires ou de l'accessibilité des transports en commun pour les étudiantes et les étudiants.

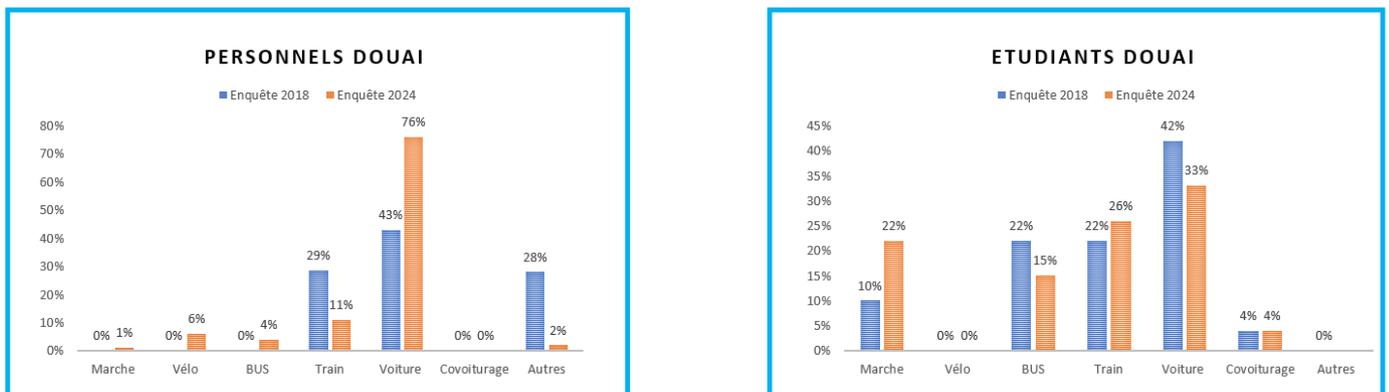
Train : L'utilisation du train a diminué, passant de 26% à 14%, ce qui pourrait être dû à une offre moins adaptée ou à une préférence pour d'autres modes de transport plus directs ou pratiques.

Voiture : La voiture a augmenté de 29% en 2018 à 47% en 2024, ce qui pourrait refléter un changement dans les habitudes des étudiantes et étudiants, peut-être lié à une réduction de l'offre de transport public ou à l'augmentation du nombre d'étudiantes et d'étudiants ayant accès à un véhicule.

Autres : L'option "autres" a également disparu en 2024, passant de 3% en 2018 à 0%. Cela pourrait être lié à une meilleure catégorisation des modes de transport dans l'enquête ou à une évolution des pratiques de transport des étudiantes et d'étudiants.

▪ **Le campus de Douai**

Figure 137 : Mode de déplacement principal sur le campus de Douai



[Source : Adapté des enquêtes mobilité]

1. Chez les personnels du pôle de Douai

Marche : L'usage de la marche est passé de 0% en 2018 à 1% en 2024, ce qui reste une proportion faible, mais il y a une légère augmentation qui pourrait être liée à des changements dans l'accessibilité ou les habitudes de déplacement des personnels.

Vélo : Le vélo a connu une augmentation notable, passant de 0% en 2018 à 6% en 2024, ce qui suggère une prise de conscience croissante des avantages du vélo comme mode de transport durable.

Bus : L'utilisation du bus est passée de 0% à 4%, une augmentation qui pourrait indiquer une amélioration des services de transport public, bien que l'utilisation reste encore modeste.

Train : L'utilisation du train a considérablement diminué, passant de 29% en 2018 à 11% en 2024, ce qui pourrait être dû à des changements dans les horaires, l'accessibilité ou une préférence pour d'autres moyens de transport.

Voiture : La voiture est devenue de loin le mode de transport le plus utilisé, avec une forte augmentation, passant de 43% à 76%. Cette hausse peut refléter une dépendance accrue à la voiture, peut-être liée à des contraintes d'accessibilité ou des changements dans la politique de transport public.

Covoiturage : Le covoiturage est resté inchangé à 0%, ce qui suggère que ce mode de transport n'a pas pris d'ampleur parmi les personnels à Douai, malgré l'augmentation générale de l'usage de la voiture.

Autres : L'option "autres" a fortement chuté, passant de 28% à 2%, ce qui peut signifier une meilleure catégorisation des modes de transport ou la disparition de certains modes peu utilisés.

2. Chez les étudiantes et les étudiants

Marche : L'utilisation de la marche a significativement augmenté, passant de 10% en 2018 à 20% en 2024, ce qui pourrait être dû à une meilleure accessibilité à pied des campus ou un changement dans les habitudes de déplacement des étudiantes et des étudiants.

Vélo : Le vélo reste à 0% dans les deux années considérées, ce qui indique qu'il n'y a eu aucune adoption notable du vélo comme mode de transport par les étudiantes et les étudiants sur ce campus.

Bus : L'utilisation du bus a légèrement diminué, passant de 22% en 2018 à 15% en 2024, ce qui pourrait indiquer une moindre fréquentation des transports en commun ou un manque d'amélioration dans le service.

Train : L'utilisation du train a légèrement augmenté de 22% à 26%, ce qui suggère que le train reste un mode populaire pour certaines étudiantes et certains étudiants, malgré une légère variation.

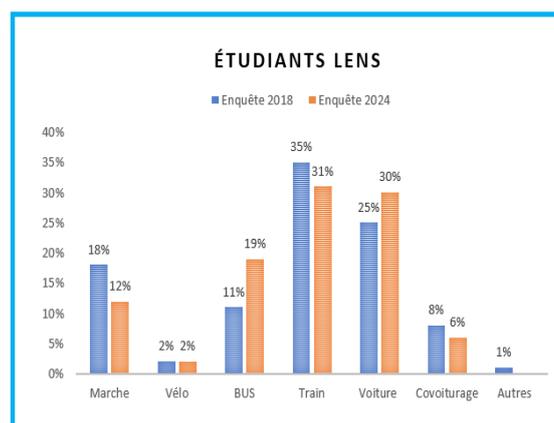
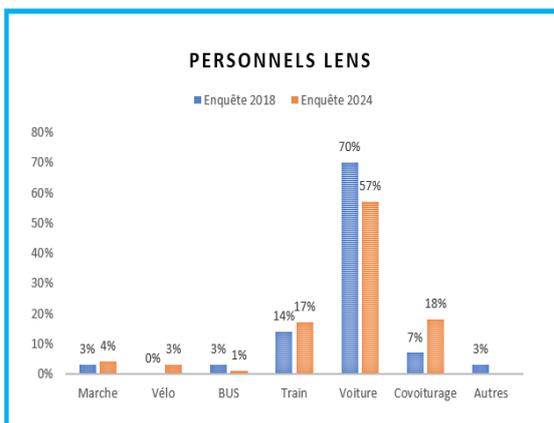
Voiture : L'utilisation de la voiture a diminué de 42% en 2018 à 33% en 2024, ce qui peut refléter un changement dans les préférences des étudiantes et des étudiants, peut-être lié à des options de transport public plus attractives ou à une réduction de l'accès à la voiture.

Covoiturage : Le covoiturage est resté stable à 4%, ce qui indique que ce mode de transport reste utilisé par une portion fixe d'étudiantes et étudiants, bien qu'il n'ait pas connu de grande évolution.

Autres : L'option "autres" n'a pas été utilisée en 2024, passant de 0% en 2018 à 0% en 2024, suggérant soit une catégorisation plus précise des modes de transport, soit une disparition d'autres options de transport alternatives.

▪ **Le campus de Lens**

Figure 138 : Mode de déplacement principal sur le campus de Lens



[Source : Adapté des enquêtes mobilité]

1. Chez les personnels du pôle de Lens

Marche : L'utilisation de la marche est passée de 3% en 2018 à 4% en 2024, une légère augmentation qui pourrait indiquer une prise en compte croissante de la marche comme mode de transport, mais qui reste relativement faible.

Vélo : L'utilisation du vélo a légèrement augmenté, de 0% en 2018 à 3% en 2024. Bien que ce soit une croissance modeste, elle pourrait signifier une sensibilisation croissante à l'importance du vélo dans la mobilité durable.

Bus : L'usage du bus a diminué, passant de 3% en 2018 à 1% en 2024, ce qui pourrait indiquer une moindre fréquentation des transports publics ou un manque d'efficacité dans le réseau local.

Train : L'utilisation du train a légèrement augmenté, passant de 14% en 2018 à 17% en 2024, suggérant une préférence pour ce mode de transport, peut-être dû à la disponibilité d'options plus fréquentes ou pratiques.

Voiture : L'utilisation de la voiture a diminué, passant de 70% en 2018 à 57% en 2024, ce qui peut être interprété comme une réduction de la dépendance à la voiture, un point positif pour la durabilité des modes de transport.

Covoiturage : Le covoiturage a significativement augmenté, passant de 7% en 2018 à 18% en 2024. Cela peut refléter une tendance vers des pratiques de transport plus collaboratives et une meilleure organisation des trajets partagés.

Autres : L'option "autres" a diminué de 3% en 2018 à 0% en 2024, ce qui pourrait signifier soit que les options alternatives ne sont plus utilisées, soit qu'elles sont mieux catégorisées dans l'enquête.

2. Chez les étudiantes et les étudiants

Marche : L'utilisation de la marche a diminué, passant de 18% en 2018 à 12% en 2024, ce qui pourrait être lié à des changements dans les habitudes de déplacement ou à une plus grande utilisation de modes de transport plus rapides.

Vélo : L'utilisation du vélo est restée stable à 2% dans les deux années, ce qui suggère que, bien que le vélo soit un mode de transport reconnu, son adoption n'a pas significativement progressé parmi les étudiantes et les étudiants.

Bus : L'utilisation du bus a augmenté de 11% en 2018 à 19% en 2024, ce qui montre que le transport en commun devient une option de plus en plus populaire parmi les étudiantes et les étudiants.

Train : L'utilisation du train a diminué légèrement, de 35% en 2018 à 31% en 2024, ce qui pourrait refléter une baisse de l'attractivité du train au profit d'autres modes de transport.

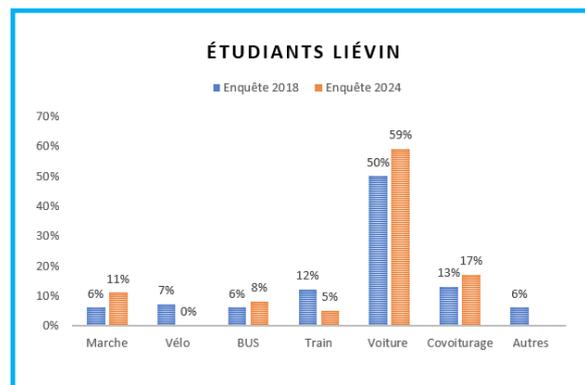
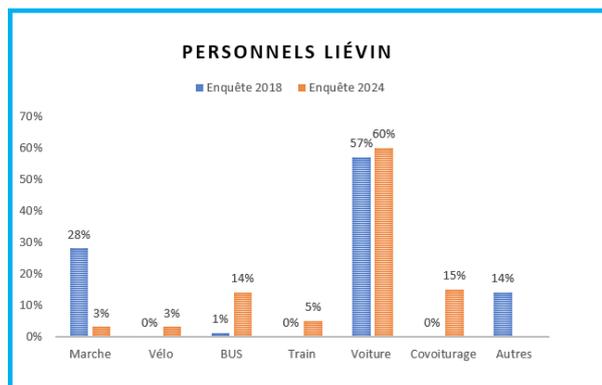
Voiture : L'utilisation de la voiture a légèrement augmenté, de 25% en 2018 à 30% en 2024, ce qui pourrait refléter un changement dans les habitudes des étudiantes et étudiants, ou une accessibilité accrue à la voiture.

Covoiturage : Le covoiturage est resté stable à 6% dans les deux années, ce qui suggère qu'il n'y a pas eu de changement significatif dans son adoption.

Autres : L'option "autres" est passée de 1% en 2018 à 0% en 2024, ce qui indique soit une disparition des modes de transport alternatifs, soit une meilleure classification dans l'enquête.

▪ **Le campus de Liévin**

Figure 139 : Mode de déplacement principal sur le campus de Liévin



[Source : Adapté des enquêtes mobilité]

1. Chez les personnels du pôle de Liévin

Marche : L'utilisation de la marche a considérablement diminué, passant de 28% en 2018 à 3% en 2024, ce qui suggère que de plus en plus de personnels choisissent des modes de transport plus rapides ou plus pratiques.

Vélo : Le vélo reste marginal, passant de 0% en 2018 à 3% en 2024. Bien que l'augmentation soit faible, cela pourrait refléter une certaine prise de conscience du vélo comme mode de transport écologique.

Bus : L'utilisation du bus a fortement augmenté, passant de 1% en 2018 à 14% en 2024, ce qui pourrait indiquer une amélioration de l'offre de transport public ou un meilleur accès à ce mode de transport.

Train : L'utilisation du train a commencé à se développer, passant de 0% en 2018 à 5% en 2024, mais reste encore marginal par rapport aux autres modes.

Voiture : L'utilisation de la voiture a légèrement augmenté, de 57% en 2018 à 60% en 2024, ce qui montre que la voiture reste le moyen de transport prédominant, bien qu'il y ait une légère augmentation de l'utilisation des transports publics.

Covoiturage : Le covoiturage a fait un bond significatif, passant de 0% en 2018 à 15% en 2024, ce qui peut refléter un intérêt croissant pour des solutions de transport plus partagées et écologiques.

Autres : L'option "autres" a fortement diminué, passant de 14% en 2018 à 0% en 2024, ce qui pourrait signifier une meilleure catégorisation des modes de transport ou la disparition de certains modes de transport moins courants.

2. Chez les étudiantes et les étudiants

Marche : L'utilisation de la marche a légèrement augmenté, passant de 6% en 2018 à 11% en 2024, ce qui pourrait refléter une meilleure accessibilité à pied du campus ou une préférence croissante pour la marche.

Vélo : L'utilisation du vélo a chuté de 7% en 2018 à 0% en 2024, ce qui peut suggérer soit une diminution des infrastructures pour les vélos, soit une perte d'intérêt pour ce mode de transport.

Bus : L'utilisation du bus a augmenté légèrement, de 6% en 2018 à 8% en 2024, ce qui pourrait signifier une amélioration de l'offre ou une adoption croissante des transports en commun parmi les étudiantes et les étudiants.

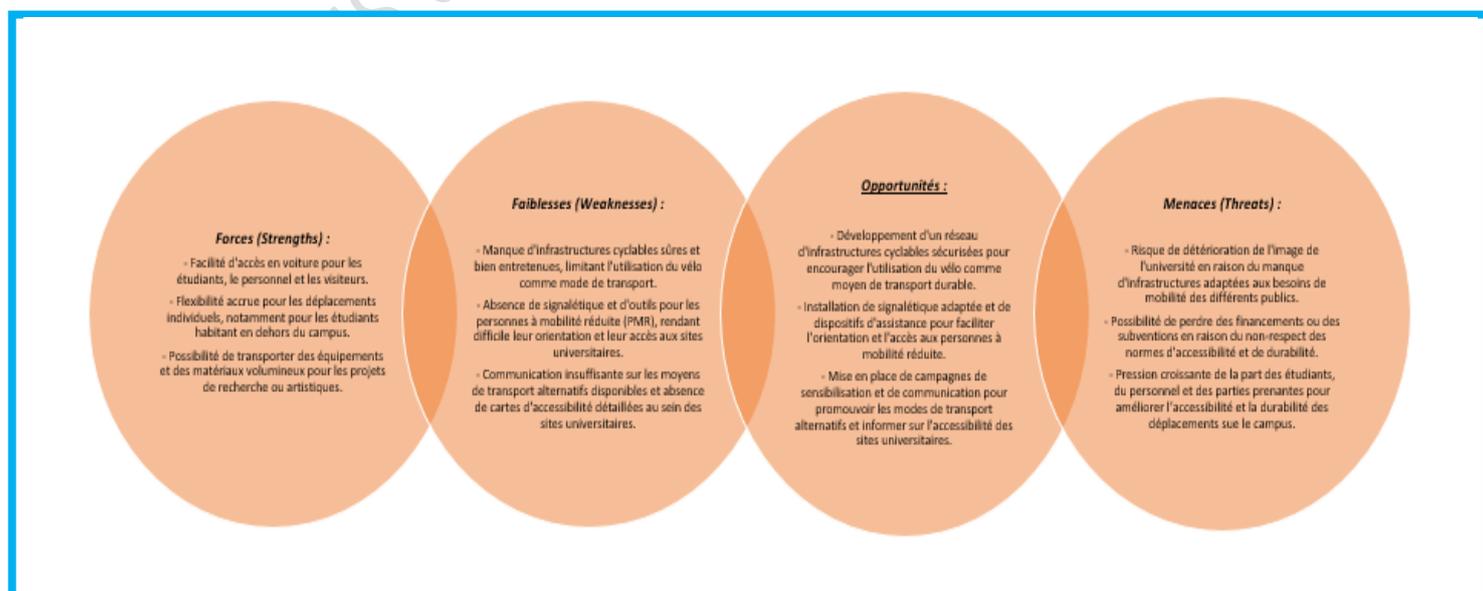
Train : L'utilisation du train a fortement diminué, passant de 12% en 2018 à 5% en 2024, ce qui pourrait indiquer une moindre attractivité du train ou des difficultés d'accès au réseau ferroviaire.

Voiture : L'utilisation de la voiture a augmenté, passant de 50% en 2018 à 59% en 2024, ce qui montre une tendance des étudiantes et des étudiants à privilégier la voiture, probablement pour des raisons de commodité ou d'accessibilité.

Covoiturage : Le covoiturage a augmenté de 13% en 2018 à 17% en 2024, ce qui peut indiquer une utilisation accrue de ce mode de transport partagé, bien que cela reste modéré.

Autres : L'option "autres" a disparu, passant de 6% en 2018 à 0% en 2024, ce qui pourrait signifier que des modes de transport moins utilisés ne sont plus enregistrés ou qu'ils sont maintenant mieux classifiés.

➤ **Analyse S.W.O.T**



Soumis au vote du CA le 14 mars 2025

Synthèse générale

La synthèse générale met en lumière l'évolution des habitudes de déplacement au sein de l'Université. Les données recueillies entre 2017-2018 et 2024 montrent plusieurs changements dans les pratiques de transport au sein de l'Université d'Artois, en particulier chez les étudiantes et les étudiants, le personnel BIATSS, et les enseignants-chercheurs. Si la voiture reste un mode de transport largement utilisé, des tendances émergent en faveur d'une utilisation accrue des transports en commun et du covoiturage, tandis que la marche et le vélo connaissent une diminution notable.

Chez les étudiantes et les étudiants, l'utilisation de la voiture a légèrement augmenté, passant de 30 % en 2017 à 33 % en 2024. Cela suggère un mouvement vers des modes de transport individuels, peut-être en raison de la commodité et de l'accessibilité accrues des véhicules personnels. En revanche, la marche et le vélo, qui étaient des modes populaires en 2017, ont connu une forte baisse. La marche est passée de 22 % à 15 %, et l'utilisation du vélo a chuté de 3 % à 1 %, ce qui pourrait être lié à un manque d'infrastructures adaptées (pistes cyclables ou espaces piétons sécurisés) ou à une préférence croissante pour des alternatives motorisées. En parallèle, l'utilisation des bus a connu une hausse notable, passant de 8 % en 2017 à 15 % en 2024, ce qui peut témoigner d'une amélioration du service ou d'une prise de conscience accrue des avantages environnementaux du transport en commun. Cependant, l'usage du train a diminué de 30 % à 27 %, suggérant une préférence croissante pour des modes de transport alternatifs.

En ce qui concerne les personnels BIATSS, une légère diminution de l'utilisation de la voiture a été observée, passant de 72 % à 70 %, bien que ce mode de transport reste dominant. En revanche, l'utilisation du vélo a fortement augmenté, passant de 2 % à 6 %, probablement grâce à une meilleure infrastructure cyclable et à un intérêt croissant pour les avantages écologiques et sanitaires du vélo. L'usage des bus a également enregistré une légère hausse, passant de 2 % à 3 %, tandis que l'utilisation des trains a chuté de manière plus marquée, de 11 % à 6 %. Cette baisse pourrait être liée à une moins bonne qualité du service ferroviaire ou à une préférence pour des modes de transport plus directs ou plus flexibles. Le covoiturage a, quant à lui, augmenté, passant de 8 % à 11 %, une tendance qui pourrait s'expliquer par des préoccupations économiques et écologiques.

Chez les enseignants-chercheurs, l'utilisation de la voiture a augmenté de manière significative, passant de 51 % à 56 %, ce qui suggère un recours croissant aux transports individuels malgré les préoccupations environnementales. Toutefois, l'utilisation du vélo a aussi enregistré une hausse, passant de 6 % à 9 %, ce qui pourrait être dû à des améliorations dans les infrastructures cyclables et à un intérêt croissant pour des modes de transport plus durables. En revanche, la marche a chuté de 7 % à 3 %, ce qui pourrait refléter un éloignement de ce mode de transport en raison de l'accessibilité accrue d'autres alternatives. L'utilisation des trains a légèrement diminué, passant de 27 % à 25 %, ce qui pourrait témoigner d'une préférence pour d'autres modes de transport, notamment en raison de la qualité et de la fréquence du service ferroviaire. Le covoiturage a également augmenté de manière marginale, passant de 4 % à 5 %, ce qui pourrait être attribué à une volonté de réduire l'empreinte écologique ou à des considérations économiques.

Globalement, ces tendances montrent un changement vers des modes de transport plus durables et multimodaux, bien que la dépendance à la voiture reste forte, en particulier parmi les étudiantes et les étudiants. La transition vers des alternatives comme les transports en commun et le vélo est encore limitée par des obstacles comme la qualité des infrastructures, les horaires des transports publics, et le confort des modes alternatifs. Néanmoins, l'augmentation du covoiturage et l'essor des bus

témoignent d'un intérêt croissant pour des solutions plus écologiques, bien que les besoins d'amélioration des infrastructures et des services restent cruciaux pour favoriser cette transition.

A) Stationnement vélo et projets d'infrastructures

Dans ce contexte de transition vers des modes de transport plus durables, l'offre de stationnement pour vélos sur les différents campus de l'Université d'Artois reste insuffisante au regard des besoins actuels, par exemple :

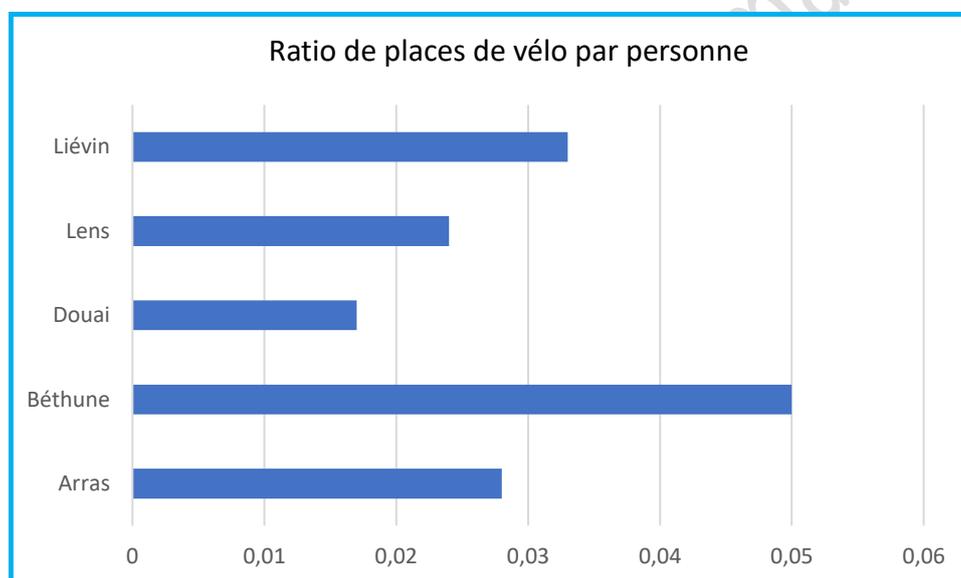
Arras : 5 191 personnes, 147 places de vélo

Béthune : 2 217 personnes, 112 places de vélo

Douai : 1 386 personnes, 24 places de vélo

Lens : 2 838 personnes, 74 places de vélo

Figure 140 : Ratio de places de vélos par personne



Les chiffres révèlent un écart significatif par rapport aux recommandations légales, qui prévoient 15 % de places de vélo pour les bâtiments administratifs et 10 % pour ceux accueillant des clients et des salariés. Par exemple, les ratios de places de vélo par personne varient de 0.017 à 0.05, avec 0.028 à Arras, 0.05 à Béthune, 0.017 à Douai, 0.024 à Lens et 0.033 à Liévin. Ces ratios montrent un besoin d'augmentation des places de stationnement vélo sur certains campus. Cependant, malgré cette insuffisance, les places existantes ne sont pas totalement saturées, ce qui peut indiquer une utilisation raisonnable de l'espace disponible pour l'instant.

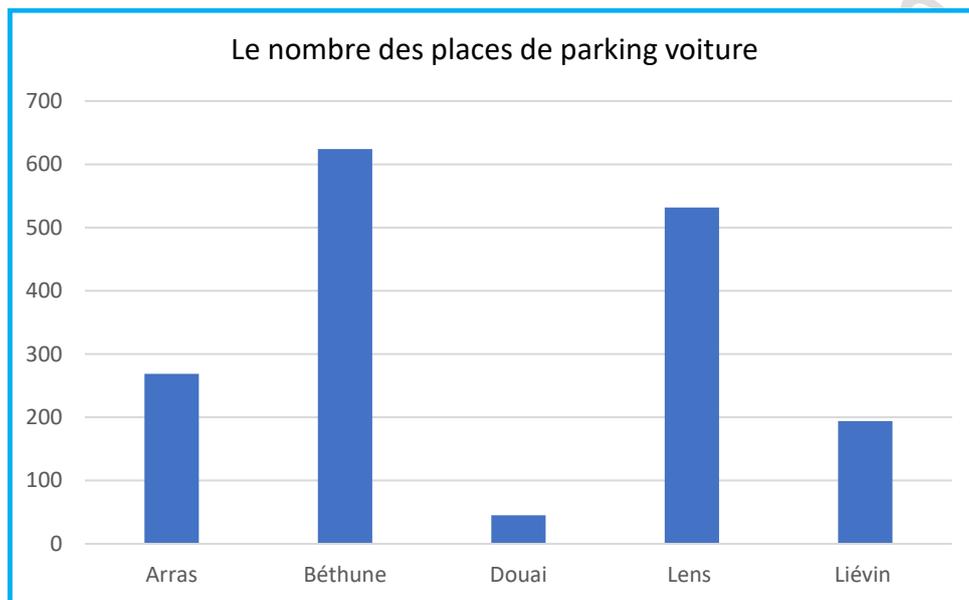
Pour répondre à la demande croissante et améliorer l'infrastructure cyclable, un marché pour l'installation de nouveaux abris vélo est actuellement en cours sur les différents campus. Une feuille de route a également été lancée pour organiser une concertation avec les associations étudiantes et les représentants du personnel, afin d'adapter l'offre aux besoins futurs, dans un objectif de favoriser l'utilisation du vélo et de répondre aux attentes environnementales et pratiques des usagers.

B) Places de stationnement pour les voitures

La question des places de parking pour voiture pourrait être abordée pour souligner la prépondérance de la voiture malgré les efforts pour encourager des modes de transport plus écologiques. Ces données peuvent servir à appuyer l'argument que, bien que les alternatives comme le vélo et les transports en commun soient en hausse, l'utilisation de la voiture reste dominante et qu'il existe un besoin de gérer les places de parking.

Positionnement des données sur les places de parking voiture :

Figure 141 : Le nombre des places de parking voiture

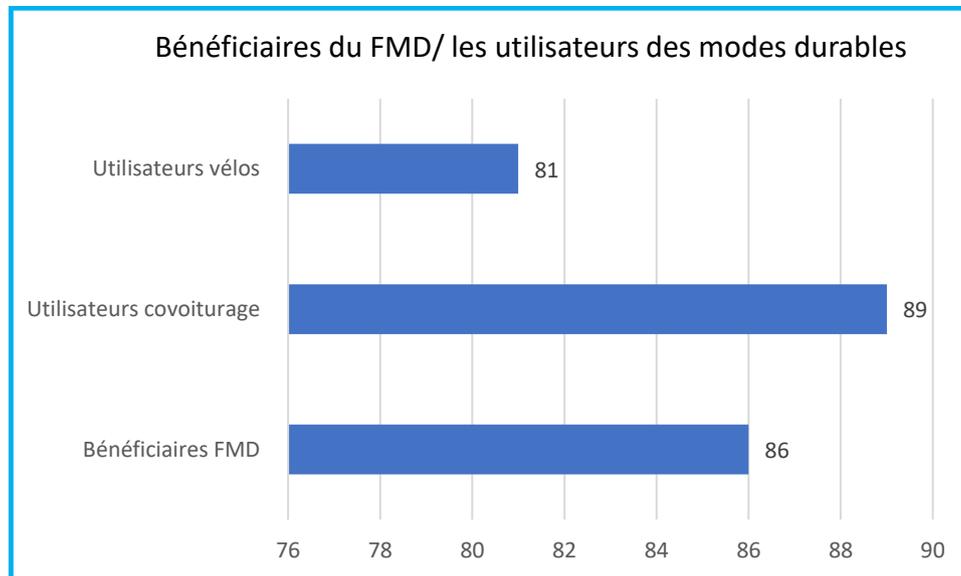


Campus	Le nombre des places de parking voiture
Arras	269
Béthune	624
Douai	45
Lens	532
Liévin	194

Le calcul des ratios de places de parking pour voitures n'a pas été effectué, car il serait biaisé en raison de la différence dans l'accessibilité des parkings entre les campus. En effet, à Arras (269 places), Béthune (624 places), Douai (45 places), Lens (532 places), et Liévin (194 places), certains parkings sont uniquement accessibles aux personnels et enseignants, tandis que d'autres sont aussi ouverts aux étudiants. Cette disparité fausse la comparaison directe entre les campus. Néanmoins, il apparaît que le nombre de places de stationnement pour voitures est largement suffisant sur tous les campus. Ce constat met en évidence la priorité donnée à l'automobile, au détriment d'autres modes de transport, notamment le vélo. Comme précédemment mentionné, la capacité de stationnement vélo reste insuffisante, ce qui renforce l'idée qu'une révision des priorités en matière d'infrastructures de transport est nécessaire dans une logique de mobilité durable.

C) Le ratio entre les bénéficiaires du forfait de mobilité durable et les utilisateurs des modes durables de déplacement

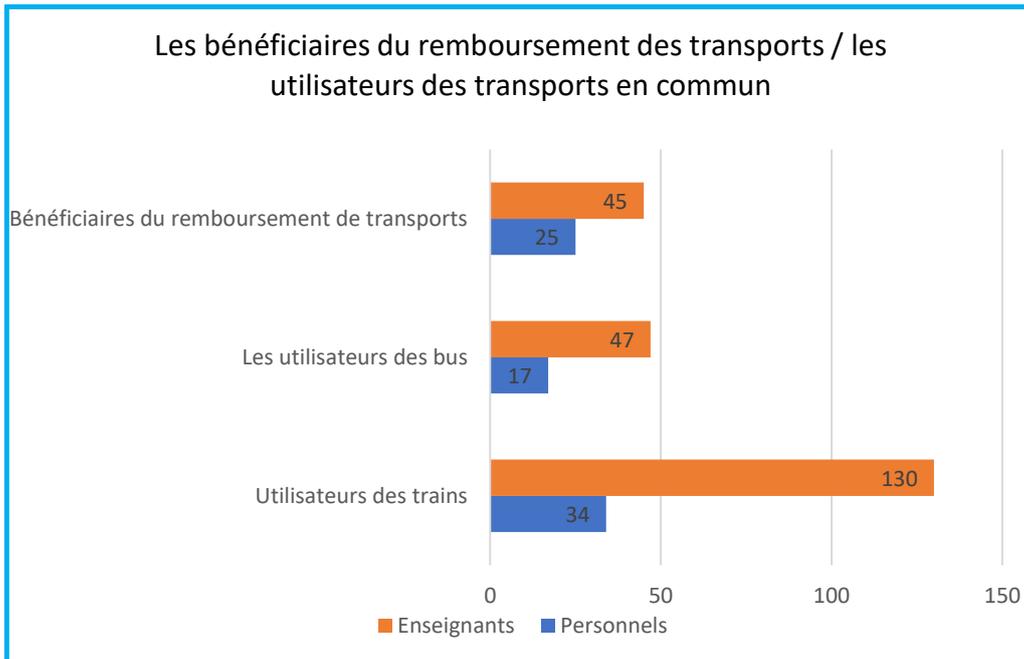
Figure 142 : Le ratio entre les bénéficiaires du FMD et les utilisateurs des modes durables



En 2023, le nombre de bénéficiaires du Forfait Mobilité Durable (FMD) s'élève à 86, ce qui témoigne d'une adoption croissante de cette mesure incitative en faveur des déplacements durables. Concernant les modes de transport, l'enquête réalisée en 2024 révèle que 81 personnes se déclarent utiliser le vélo, et 89 personnes ont opté pour le covoiturage. Il est important de noter que ces chiffres ne permettent pas de déterminer les modes de transport combinés, c'est-à-dire qu'une même personne pourrait à la fois pratiquer le covoiturage et utiliser le vélo pour se rendre au travail, mais ces comportements ne sont pas distingués dans les données. Le ratio calculé dans l'enquête a été basé sur l'ensemble de la communauté universitaire, en considérant que l'échantillon des participants est représentatif. Ces résultats montrent des tendances encourageantes vers une mobilité plus durable, bien que des efforts supplémentaires soient nécessaires pour encourager une utilisation plus systématique et intégrée de ces modes alternatifs.

D) Le ratio entre les bénéficiaires du remboursement des transports et les utilisateurs des transports en commun

Figure 143 : Le ratio entre les bénéficiaires du remboursement des transports et les utilisateurs des transports en commun



L'analyse des données montre des écarts importants entre le nombre d'utilisateurs des transports et le nombre de bénéficiaires du remboursement, notamment chez les enseignants. Parmi les 130 enseignants utilisant le train, seulement 45 bénéficient du remboursement, ce qui peut s'expliquer par les critères d'éligibilité des modes de remboursement qui ne couvrent que les trajets dans la région des Hauts-de-France. De nombreux enseignants venant de la région parisienne, par exemple, ne peuvent pas être remboursés, malgré l'utilisation du train pour leurs trajets domicile-travail. Ce phénomène est moins marqué chez le personnel administratif, avec 34 utilisateurs de train et 25 bénéficiaires du remboursement, ce qui suggère que leurs trajets sont mieux couverts par le programme. En outre, le fait que les remboursements pour les abonnements de train et de bus soient cumulables complique l'interprétation des chiffres, car certains bénéficiaires peuvent utiliser à la fois le train et le bus, mais être comptabilisés uniquement une fois parmi les bénéficiaires. Le manque de détails dans l'enquête sur les trajets spécifiques et les critères précis d'éligibilité rend difficile une analyse complète de ces écarts, mais il est clair que les critères géographiques et les habitudes de transport des enseignants et du personnel administratif jouent un rôle clé dans la différence entre le nombre d'utilisateurs et de bénéficiaires.

Chapitre 2 : Stratégie et actions structurantes du Plan de mobilité durable

Introduction

Comme dans tout Plan de mobilité durable, l'élaboration d'une stratégie est une étape essentielle permettant d'identifier les principaux objectifs que le Plan de mobilité durable vise à atteindre. Ces axes stratégiques dépendent tout à la fois du cadre juridique, réglementaire et organisationnel au sein duquel la structure faisant l'objet d'un Plan de mobilité durable se trouve intégrée, que des ambitions propres à l'établissement et des partenariats éventuels qui peuvent être établis avec d'autres structures et organisations facilitant la réalisation de ces ambitions. En outre, les ambitions (ou axes stratégiques) doivent tenir compte du diagnostic réalisé au préalable et se décliner en un ensemble d'actions qui seront détaillées sous la forme de mesures.

Nous présentons dans le cadre de ce chapitre les éléments de méthode ayant permis de retenir quatre axes stratégiques pour notre Plan de mobilité durable, puis nous détaillons les actions retenues au sein de notre Plan de mobilité durable.

Section 1. Mise en place d'une démarche participative pour élaborer les axes stratégiques et les actions du Plan de mobilité durable

Conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, la participation citoyenne est un élément essentiel pour la réussite de projets d'intérêt général, et particulièrement dans le cadre d'un plan de mobilité universitaire. Impliquer activement la communauté universitaire permet de proposer des actions répondant aux attentes des usagers en matière de transport, tout en intégrant les enjeux de la mobilité durable. Toutefois, l'université ne dispose que d'un périmètre d'action réduit à son domaine d'intervention et ne peut se substituer aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM). C'est la raison pour laquelle des échanges réguliers avec les acteurs en charge de la mobilité sur les territoires concernés par l'université s'avère indispensable.

Dans ce cadre, plusieurs rencontres ont été organisées au cours de l'année 2024, notamment avec des AOM telles que la communauté urbaine d'Arras, Artois Mobilités et le syndicat mixte des transports du Douaisis, ainsi qu'avec d'autres acteurs locaux comme la CABBALR, la ville de Béthune, Artis et Mob'in.

Par ailleurs, des ateliers de concertation ont été mis en place à différents moments de l'année 2024, en partenariat avec ces acteurs locaux, mais aussi avec des étudiants et des personnels de l'université d'Artois. L'objectif de ces rencontres était de recueillir les besoins et préoccupations des usagers, mais aussi de coconstruire des solutions adaptées, en tenant compte des enjeux spécifiques de mobilité sur chaque territoire.

Ce chapitre présente les principales étapes de la concertation, les thématiques abordées et les résultats obtenus, ainsi que les impacts sur le Plan de mobilité durable en termes d'actions à réaliser.

1. Réunions et ateliers de concertation sur les enjeux de la mobilité durable à l'Université d'Artois

1.1. Rencontre avec les éco-délégués de l'université d'Artois – 15 mars 2024

Le dispositif des éco-délégués a été instauré à l'université d'Artois à la rentrée universitaire 2022/2023 et permet aux étudiants qui souhaitent s'impliquer sur les enjeux de transition écologique et solidaire de notre établissement, de s'engager dans des actions de sensibilisation. Au cours de l'année universitaire 2023/2024, une quinzaine d'étudiants étaient engagés dans le dispositif, sur les différents

pôles de notre établissement. Le campus d'Arras mobilisant au cours de cette période le plus d'éco-délégués, une rencontre permettant de recueillir leur avis et leurs propositions d'actions a été organisé et a réuni 8 étudiants éco-délégués, le 15 mars 2024. Il s'agissait d'un échange centré sur les enjeux de la mobilité durable, dans le cadre de la vie universitaire. Les discussions ont permis d'identifier des priorités, telles que l'amélioration des infrastructures cyclables et des services de transport public. Ces aspects ne touchent pas directement au périmètre d'action de notre établissement, mais ils constituent des points de vigilance qui nous permettront d'alerter les autorités en charge des infrastructures et des transports en commun, sur les besoins exprimés par les étudiants de l'université d'Artois.

1.2. Atelier de concertation à la Faculté de Droit de Douai – 25 mars 2024

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Stratégique Développement durable et responsabilité sociétale et environnementale (DD&RSE) de notre établissement, quatre ateliers de concertation, animés par le cabinet Auxilia, ont été organisés au printemps 2024. Ces ateliers, qui mobilisaient les personnels et les étudiants de l'université d'Artois, portaient sur quatre axes du référentiel DD&RS, à savoir l'environnement, la politique sociale, la recherche et la formation. Dans ce cadre, un atelier de concertation dédié aux enjeux de mobilité durable s'est déroulé sur le campus de Douai, le 25 mars 2024. Il a réuni 31 participantes et participants, en présentiel et en distanciel, et a permis de recueillir les besoins spécifiques en matière de mobilité des étudiants et des personnels. Plusieurs suggestions ont émergé, notamment concernant l'accessibilité des transports en commun et l'aménagement des campus pour favoriser les mobilités actives.

1.3. Atelier de concertation sur le campus d'Arras – 1er octobre 2024

Le dernier atelier de concertation s'est tenu sur le campus universitaire d'Arras, le 1er octobre 2024. Cet atelier a rassemblé 14 participantes et participants, répartis en deux groupes en présentiel et un groupe en distanciel, dans une démarche de co-construction avec la communauté universitaire.

- ➔ Les participantes et les participants ont été invités à travailler sur deux phases :
- ✦ Cartes d'idées et de réflexion rapide : pour identifier les préoccupations principales.
- ✦ Élaboration des fiches actions : pour définir des actions concrètes en lien avec les besoins exprimés.

Plusieurs des fiches action du Plan de mobilité durable de l'université présentées ci-après sont issues de ce dernier atelier de concertation.

2. Thématiques abordées lors de ces temps d'échange

2.1. Thématiques abordées lors de la rencontre avec les éco-délégués – 15 mars 2024

Lors de la rencontre avec les éco-délégués organisée le 15 mars 2024, plusieurs thématiques en lien avec la mobilité durable ont été abordées, dans le cadre de la vie universitaire à l'Université d'Artois. L'objectif de cet échange était de recueillir les avis et propositions des éco-délégués, qui sont directement impliqués dans la transition écologique et solidaire de l'établissement. Cette rencontre a permis de mettre en lumière plusieurs priorités et de formuler des pistes d'action pour améliorer les conditions de mobilité durable, tant pour les étudiants que pour le personnel universitaire. Les discussions ont principalement porté sur trois grands axes : la mobilité active, les transports en commun et l'aménagement des infrastructures.

✓ **Mobilité active**

La question de la mobilité active a été un des points centraux de l'échange, en particulier l'utilisation du vélo comme mode de transport pour se rendre à l'université. Les éco-délégués ont exprimé une forte demande pour l'amélioration des infrastructures cyclables, notamment la création de pistes sécurisées et bien entretenues. La sécurité des cyclistes a été identifiée comme une priorité, avec la nécessité de réduire les risques d'accidents et d'améliorer la visibilité des zones de circulation dédiées aux vélos. Une attention particulière a été portée à la gestion de l'entretien des pistes cyclables, pour garantir leur efficacité et leur sécurité au quotidien. Les éco-délégués ont également souligné l'importance d'augmenter la visibilité du vélo comme alternative écologique et économique à la voiture individuelle.

✓ **Transports en commun**

Les éco-délégués ont abordé la question des transports publics, en particulier la nécessité d'améliorer les fréquences et les horaires des lignes de bus desservant les différents campus. Plusieurs suggestions ont été émises pour mieux desservir les quartiers périphériques et les zones moins accessibles, où de nombreux étudiants résident. Un des enjeux majeurs soulevés a été l'accessibilité des transports en commun pour les étudiants qui vivent à l'extérieur des grandes agglomérations, où les offres de transport sont souvent limitées. L'idée de créer des lignes de bus plus fréquentes et mieux adaptées à l'emploi du temps des étudiants a été largement soutenue.

✓ **Stationnement et infrastructures**

Le manque de stationnements sécurisés pour les vélos a été un sujet régulièrement évoqué, tout comme l'absence d'équipements adéquats permettant de sécuriser les véhicules personnels, notamment dans les zones proches des campus. Les éco-délégués ont insisté sur la nécessité de développer des infrastructures de stationnement pour les vélos, en particulier sur le campus d'Arras, où la demande est croissante. En outre, les discussions ont porté sur la mise à disposition de services supplémentaires pour les cyclistes, comme des vestiaires, des douches ou encore des points de réparation pour les vélos. Ces équipements faciliteraient l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien, notamment pour les étudiants qui se déplacent sur de longues distances ou qui souhaitent adopter le vélo pour leurs trajets vers l'université, tout en étant assurés de pouvoir se changer et se rafraîchir après leur trajet.

2.2. Thématiques abordées lors de concertation à la Faculté de Droit de Douai – 25 mars 2024

✓ **Accessibilité des transports en commun**

Un des principaux sujets abordés a été l'accessibilité des transports en commun, un enjeu crucial pour de nombreux étudiants et personnels vivant en périphérie des villes ou dans des zones moins bien desservies. Plusieurs suggestions ont été émises pour améliorer la couverture du réseau de transports en commun, avec notamment l'idée d'étendre et d'optimiser les lignes de bus, ainsi que de renforcer la fréquence des passages, en particulier aux heures de pointe, pour mieux répondre aux besoins des usagers. Les participantes et les participants ont également souligné la nécessité d'adapter les horaires des transports publics en fonction des horaires d'ouverture des campus universitaires et des plannings des étudiants et des enseignants. La question de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap a également été soulevée, avec des demandes pour l'amélioration de l'accessibilité des transports et des infrastructures.

✓ **Aménagement des campus pour favoriser les mobilités actives**

L'atelier a également mis en lumière les attentes concernant l'aménagement des campus pour favoriser les mobilités actives, en particulier l'utilisation du vélo et de la marche. Les participantes et participants ont exprimé un besoin fort d'améliorer les infrastructures cyclables sur les campus, avec des propositions pour développer des pistes cyclables sécurisées, bien indiquées et mieux entretenues. Un autre point essentiel soulevé a été le manque de stationnements sécurisés pour les vélos sur certains campus, un frein majeur à l'adoption du vélo comme mode de transport quotidien. Pour encourager l'usage du vélo, plusieurs participantes et participants ont proposé la mise en place de nouveaux espaces de stationnement sécurisés, de bornes de réparation, ainsi que des équipements supplémentaires, comme des vestiaires et des douches, pour les cyclistes.

Par ailleurs, la question de l'aménagement piétonnier a été abordée, avec l'idée de rendre les déplacements à pied plus sûrs et agréables sur les campus, notamment en améliorant l'éclairage et en limitant l'accès des véhicules motorisés dans certaines zones pour favoriser les mobilités douces.

2.3. Thématiques abordées lors de l'atelier de concertation sur le campus d'Arras – 1er octobre 2024

Lors de l'atelier du 1er octobre 2024, plusieurs thématiques en lien avec la mobilité ont été abordées, en lien direct avec les attentes des usagers. Les principales préoccupations se sont concentrées sur trois grands axes : la mobilité active, les transports en commun, le stationnement et les infrastructures.

✓ ***Mobilité active***

L'utilisation du vélo a été un sujet clé, avec une forte demande pour des infrastructures cyclables de meilleure qualité. Les participantes et participants ont exprimé des préoccupations concernant la sécurité et l'entretien des pistes cyclables, ainsi que le confort des cyclistes.

✓ ***Transports en commun***

Les échanges ont mis en évidence la nécessité d'améliorer la desserte de certains secteurs, avec une augmentation de la fréquence des bus et une meilleure couverture des lignes. La question de l'accessibilité des transports pour les étudiants vivant en périphérie des grandes villes a également été soulevée, soulignant la nécessité d'adapter l'offre aux besoins spécifiques de ces populations.

✓ ***Stationnement et infrastructures***

Le manque de stationnements sécurisés pour les vélos sur les différents campus de notre établissement a été un sujet régulièrement évoqué à l'occasion des différents ateliers, ainsi que la nécessité de renforcer les infrastructures permettant de stationner de manière sécurisée les véhicules personnels, notamment dans les zones proches des campus. Les participantes et les participants ont aussi mis en avant la nécessité de mettre à disposition des cyclistes notamment des équipements (vestiaires, douches...) pour faciliter l'usage du vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études.

✓ ***Le télétravail***

L'assouplissement des règles de télétravail a été proposé comme une mesure pour réduire les déplacements et favoriser l'usage du distanciel pour les réunions. Il a été suggéré de promouvoir un mode hybride pour les réunions inter-sites, ainsi que de réviser la charte du télétravail pour les personnels BIATSS, afin d'intégrer les évolutions réglementaires et offrir plus de flexibilité, tout en préservant la continuité des services

✓ ***Points clés ressortis des ateliers :***

- ✦ ***Amélioration des infrastructures cyclables*** : Sécurisation et entretien des pistes cyclables, confort et sécurité des cyclistes.

- ✦ **Stationnements sécurisés et équipements pour cyclistes** : Création de parkings sécurisés, installation de vestiaires et des douches.
- ✦ **Sensibilisation et formation à la mobilité durable** : Promotion de l'usage du vélo, formations sur la mobilité durable.
- ✦ **Flotte de vélos pour les trajets de pause déjeuner** : Mise en place de vélos pour les trajets quotidiens.
- ✦ **Plan de stationnement stratégique pour vélos** : Élaboration d'un plan de stationnement des vélos dans les zones stratégiques.
- ✦ **Promotion de l'image du vélo éco-responsable** : Distribution d'équipements de protection et mise en valeur du vélo comme mode de transport durable.
- ✦ **Assouplissement des règles de télétravail** : Facilitation du télétravail et développement du mode hybride pour les réunions.

2.4. Enseignements pour le Plan de mobilité durable

Les retours issus des ateliers ont permis d'enrichir le Plan de mobilité durable en cours de préparation. Ces échanges ont conduit à :

- Affiner la vision stratégique du Plan, en tenant compte des priorités exprimées par les usagers, notamment pour les mobilités douces et actives et les transports publics.
- Élaborer des fiches actions visant à interagir avec les collectivités et les autorités organisatrices de la mobilité, pour pousser à améliorer la qualité des infrastructures et des services de transport, tels que la création de pistes cyclables sécurisées, le renforcement de l'offre de transport en commun et l'amélioration du stationnement pour les vélos.

3. Introduction à la stratégie de mobilité durable : Une approche en trois niveaux

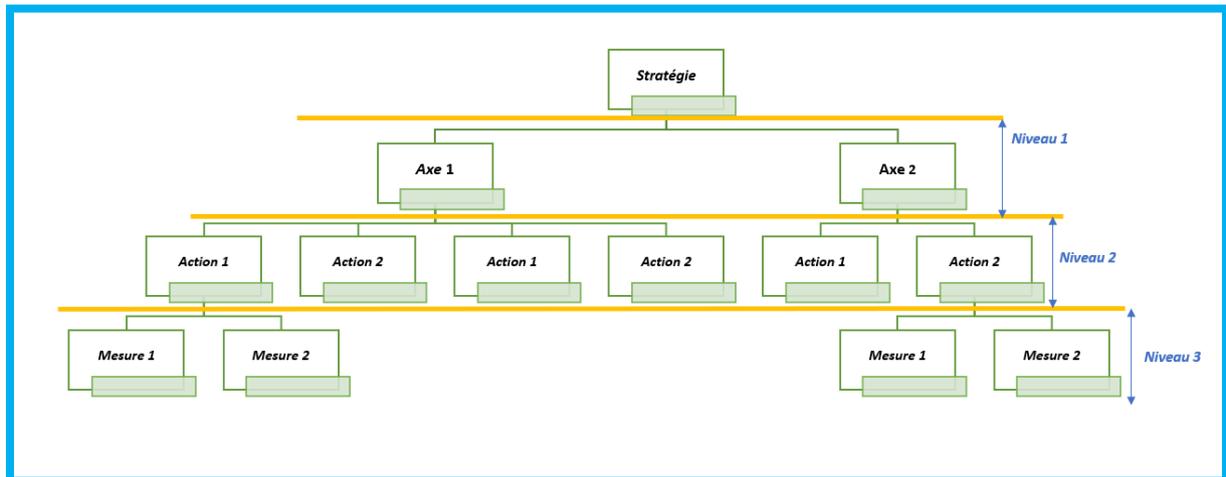
L'organigramme ci-dessous illustre la structure de la stratégie de mobilité durable que l'Université d'Artois met en place. Ce modèle repose sur trois niveaux hiérarchisés, chacun jouant un rôle clé dans la définition et la mise en œuvre du Plan de mobilité.

Le premier niveau correspond aux ambitions stratégiques à long terme, qui fixent la vision globale et les priorités en matière de mobilité durable. Le deuxième niveau regroupe les actions concrètes à

mettre en œuvre pour atteindre ces axes. Enfin, le troisième niveau inclut les mesures de réalisation, qui servent à suivre et à évaluer l'efficacité des actions mises en place.

Cet organigramme fournit ainsi une vision claire et structurée de l'approche de l'université pour intégrer la mobilité durable dans ses pratiques, tout en garantissant un suivi rigoureux de sa mise en œuvre.

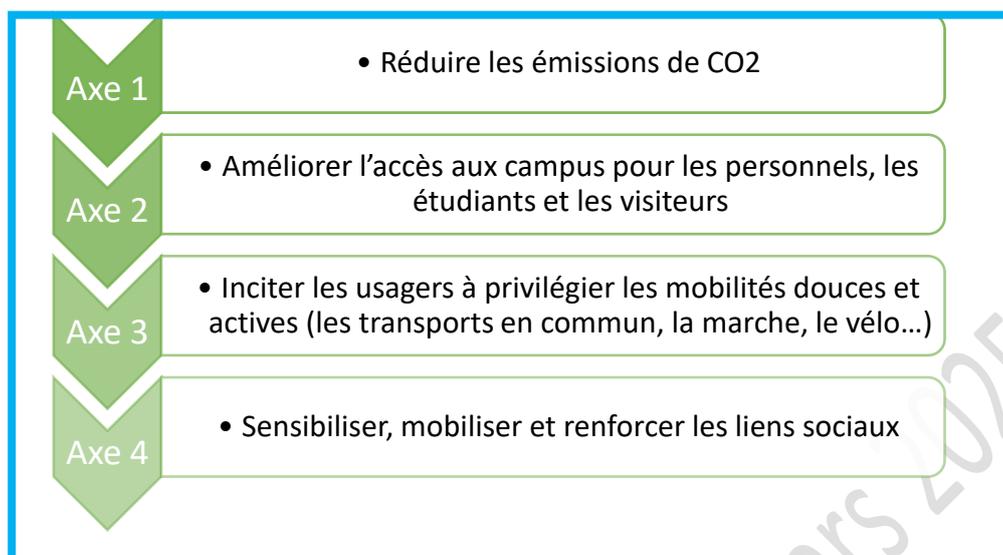
Figure 144 : Présentation de la stratégie par niveaux



Pour chaque axe stratégique, des actions concrètes ont été définies afin de guider la mise en œuvre. Nous commençons par identifier les priorités majeures et les domaines d'impact souhaités, tout en analysant les tendances du marché et les capacités internes. Ensuite, nous évaluons les risques et les opportunités, et formulons les actions spécifiques à entreprendre pour atteindre nos ambitions. À ce stade, nous déterminons les ressources nécessaires et les parties prenantes impliquées dans chaque action. Les actions sont ensuite détaillées selon trois niveaux : les initiatives spécifiques, les responsabilités assignées et le calendrier de mise en œuvre. Un système de suivi et de rapportage régulier est mis en place pour mesurer les progrès réalisés. Des revues périodiques permettent d'ajuster les actions en fonction des résultats obtenus et des évolutions du contexte. Cette approche garantit une cohérence entre les axes stratégiques et les actions concrètes, facilitant ainsi l'atteinte des objectifs à long terme.

À la suite des différents ateliers, quatre ambitions ont été identifiées suite à une concertation avec les membres du Comité de pilotage de notre Plan de mobilité durable. Elles se déclinent de la manière suivante :

Figure 145 : Les axes stratégiques du Plan de Mobilité Durable



Section 2. Présentation de la liste des actions du Plan de mobilité durable

La présentation des actions se fait par axe stratégique, avec une description détaillée des initiatives à entreprendre. Pour chaque action, nous précisons les différentes étapes de réalisation, les indicateurs de performance à suivre, ainsi que le coût financier associé, lorsque celui-ci est possible à estimer. Cette approche permet de structurer clairement les actions, de faciliter le suivi des progrès et d'assurer une allocation efficace des ressources. En détaillant ces éléments, nous garantissons que chaque action est directement alignée avec les axes stratégiques et contribue de manière concrète à leur mise en œuvre.

AXE 1 : Réduire les émissions de CO2

Cet axe se concentre sur la réduction de l'autosolisme, c'est-à-dire sur la diminution des trajets effectués en voiture individuelle. Cela inclut l'encouragement à la pratique du covoiturage, de l'usage des transports en commun, ainsi que le recours au train pour les trajets longue distance plutôt que l'avion. La réduction des émissions de CO2 passe ainsi par la limitation des déplacements aériens et la promotion de solutions de transport plus écologiques

1.1	Adopter un système de covoiturage efficient et facile d'utilisation	 
------------	--	---

<p>Contexte et description</p> 	<p>L'objectif de cette action est de mettre à la disposition des usagers et personnels de l'université un outil de covoiturage qui soit efficient. Actuellement, un logiciel de covoiturage (Covoit'Artois) est disponible sur l'Espace Numérique de Travail (ENT) depuis la rentrée universitaire de septembre 2018. Cependant, cet outil est peu ergonomique et très peu utilisé à l'heure actuelle par les étudiants et les personnels de l'université. L'objectif de cette action est de mettre à disposition des personnels et des étudiants de l'université un système de covoiturage qui permette à davantage d'utilisateurs de mobiliser ce mode de déplacement.</p>
--	--

<p>Pilotage</p> 	<p>PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable Direction des systèmes d'information 	<p>SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> Direction du patrimoine et de la logistique
---	---	---

<p>Objectifs</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire les émissions de co2 Faciliter l'accès au covoiturage Réduire la congestion des parkings 	<p>Indicateurs</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse des flux et de la fréquentation de l'application de covoiturage. Fréquentation des places de covoiturage sur les parkings
--	---	--	--

<p>Public cible</p> 	<p>Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignantes et enseignants Les étudiantes et les étudiants 	<p>Lieu</p> 	<p>Toute l'université ? Un emplacement spécifique ?</p> <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	---

		Faible	Moyen	Important
	Impact		X	
	Coût		X	
	Temps/argent		X	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise en mobilité durable • Gestion de projets collaboratifs • Compétence en analyse comparative • Données sur les flux de déplacements • Un groupe de travail 	Partenaires 	Hauts-de-France Mobilités Les collectivités et AOM qui mettent à disposition des outils de covoiturage.
---	--	---	--

Coût estimé de l'action 	Si développement d'une solution en interne, il faudra compter le coût d'indemnisation d'un ou d'une stagiaire sur 6 mois, le coût de l'encadrement du ou de la stagiaire, ainsi que le coût en personnel 850 euros comme coût d'entrée dans le dispositif ; jusqu'à 15 000 euros par an selon les hébergeurs de plateformes.
---	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Un groupe de travail sera mobilisé pour examiner les différentes options envisageables et choisir la solution la plus appropriée.*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Constitution d'un groupe de travail*

Formation d'un groupe de travail pour examiner les différentes options envisageables. Planification des premières réunions.

JALON 2 : *Analyse des propositions*

Présentation des offres des différents opérateurs de covoiturage et des solutions envisageables à déployer en interne. Comparaison des services, coûts et avantages pour l'université et les utilisateurs. Discussion et présélection des meilleures options.

JALON 3 : *Sélection de l'opérateur et validation de l'offre*

Choix final de l'opérateur après retour des parties impliquées. Validation de l'offre retenue et négociations finales avec l'opérateur pour les termes du contrat et les modalités de mise en œuvre.

JALON 4 : *Mise en œuvre et déploiement*

Lancement du système de covoiturage à l'université. Formation des utilisateurs, communication sur le nouveau service, et suivi initial pour ajuster les aspects opérationnels si nécessaire.

1.2	Réserver des places de stationnement sur les parkings existants pour les voitures avec plusieurs occupants	 
------------	---	---

Contexte et description 	<p>Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable de l'université, il est essentiel de favoriser les pratiques de covoiturage pour réduire le nombre de véhicules individuels sur les campus et diminuer les émissions de CO2. La réservation de places de stationnement dédiées aux véhicules transportant plusieurs personnes encouragera cette pratique tout en offrant une solution pratique aux utilisateurs.</p>
---	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable Direction du patrimoine et de la logistique 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Service communication
--	---	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Faciliter l'accès au covoiturage Réduire la congestion des parkings Réduire les émissions de CO2 Renforcer les liens au sein de l'université. Optimiser les ressources de transport 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de macarons « covoiturage » distribués aux utilisateurs chaque année Nombre de places de parking dédiées aux covoitureurs.
--	--	--	--

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignantes et enseignants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes de l'université
--	---	--	---

		Faible	Moyen	Important
	Impact		X	
	Coût		X	
	Temps/argent		X	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise en mobilité et stationnement • Capacités en aménagement urbain. • Infrastructures existantes • Données sur les flux de stationnement 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - La région Hauts-de-France - L'ADEME
--	---	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>4400 EUR – 13 000 EUR</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Difficulté de s'assurer que les places réservées pour les covoitureurs seront effectivement utilisées par les personnes qui pratiquent le covoiturage.*
- *Il faudra installer une signalétique claire, définir les critères d'éligibilités et mettre en place un système de contrôle.*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Identification des emplacements et confection d'un macaron

Sélection des stationnements les plus proches des sorties de parking. Réalisation d'un audit des capacités de stationnement actuelles et évaluation des besoins en places réservées.

Réalisation d'un macaron pour les covoitureurs.

JALON 2 : Concertation et validation du projet

Organisation de réunions avec les personnes et services concernés (logistique, sécurité, usagers) pour valider les propositions et définir les critères d'éligibilité (nombre minimum d'occupants par véhicule).

JALON 3 : Aménagement des places

Mise en œuvre de la signalétique (peinture, panneaux) et des aménagements nécessaires pour réserver les places identifiées. Coordination avec le personnel technique pour s'assurer de la conformité.

JALON 4 : Communication et lancement

Campagne de communication auprès des étudiants et personnels pour les informer de l'initiative. Lancement officiel du projet et suivi initial. Distribution des macarons aux conducteurs.

1.3	Tester auprès des personnels et des étudiants des "semaines sans voiture" sur la base du volontariat	 
------------	---	---

Contexte et description 	<p>Les participantes et les participants volontaires, parmi le personnel, les étudiantes et les étudiants, seront invités à ne pas utiliser leur voiture personnelle pendant une semaine, et à privilégier des modes de transport plus durables. L'expérience sera répétée sur plusieurs périodes, avec des suivis réguliers (questionnaires, retours d'expérience) pour évaluer l'impact sur les habitudes de déplacement et la satisfaction des participantes et participants.</p>
---	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Le service communication
--	--	---

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Encourager les personnes à emprunter les transports en commun et les modes actifs Réduire les émissions de CO₂ Renforcer la communauté universitaire Optimiser les ressources de transport 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse des flux et de la fréquentation des arceaux à vélo Analyse de l'occupation des parkings universitaires Nombre de demandeurs du forfait mobilité durable
--	---	--	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignantes et enseignants Les étudiantes et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
--	--	--	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact	x		
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise en mobilité durable • Expertise en communication et sensibilisation • Compétence en analyse des données 	Partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Sociétés de transport en commun - Associations étudiantes (éco-délégués) - Collectivités locales - Associations Droit au Vélo / Droit de Vélo
---	---	---	--

Financements mobilisables 	Coût estimé de l'action : Estimation 1000-3000 Euros
---	---

Commentaires (freins et leviers) :

- *La dépendance à la voiture individuelle,*
- *La flexibilité des horaires de travail.*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Mobilisation et communication auprès des volontaires*

Informers les volontaires identifiés dans l'enquête de mobilité et les motiver à participer. Fournir des informations sur les alternatives de transport disponibles et les détails de l'expérimentation.

JALON 2 : *Lancement de la première semaine sans voiture*

Mise en œuvre de la première semaine sans voiture avec un suivi des participantes et des participants (questionnaires, entretiens) pour comprendre leurs difficultés, retours et motivations.

JALON 3 : *Analyse des retours et ajustements*

Analyse des résultats et des retours d'expérience des participantes et participants pour ajuster l'initiative. Éventuellement, proposer des modifications pour les semaines suivantes.

JALON 4 : *Réplication et évaluation finale*

Répéter l'expérience sur plusieurs périodes, évaluer l'impact global sur les habitudes de déplacement et tirer des conclusions pour une éventuelle mise en place permanente ou un élargissement du panel.

1.4.	Encourager l'utilisation du train pour les trajets longue distance par la création d'une carte (train zone map) pour les déplacements internationaux	 
-------------	---	---

Contexte et description 	L'université souhaite promouvoir l'utilisation du train pour les déplacements longue distance, en particulier pour les voyages internationaux. La carte des voyages en train ne se contente pas de présenter les connexions ferroviaires, mais propose également un comparatif entre le train, la voiture et l'avion. Ce comparatif prend en compte les aspects économiques (coûts du trajet), environnementaux (émissions de CO2) et l'efficacité en termes de temps de travail gagné, afin de montrer de manière claire les avantages du train pour les déplacements professionnels et étudiants (stages, sorties, semestre à l'étranger).
---	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Le service communication
--	--	---

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Encourager les personnels et usagers à emprunter le réseau ferroviaire Réduire les émissions de CO2 Faciliter la prise de décision par les usagers 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Proportion des voyages internationaux réalisés en train Nombre de demandeurs de remboursements d'abonnements aux transports collectifs.
--	--	--	--

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignantes et enseignants Les étudiantes et les étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
--	--	--	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact	x		
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise en mobilité durable • Expertise en cartographie et design graphique • Compétence en analyse des données • Communication et sensibilisation 	Partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> - SNCF - Eurostar - Thalys - Deutsche Bahn - SBB - Renfe - OBB
---	---	---	--

Financements mobilisables 	Coût estimé de l'action : Estimation 1000 - 2000 euros
---	---

Commentaires (freins et leviers) :

- *Les billets de train peuvent être parfois plus coûteux que les billets d'avion « low-cost », ce qui peut apparaître comme peu incitatif.*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Étude et cartographie des lignes ferroviaires internationales*

Réaliser une étude comparative des trajets en train par rapport à d'autres modes de transport (avion, voiture) en termes de temps de trajet, coût, et impact environnemental

JALON 2 : *Création de la carte "train zone map"*

Concevoir une carte visuelle claire et intuitive qui met en avant les itinéraires de train disponibles pour les déplacements internationaux, avec un focus sur les grandes capitales européennes et d'autres destinations importantes.

JALON 3 : *Diffusion de la carte et sensibilisation*

Distribuer la carte sous forme numérique et papier au sein de l'université, via les canaux de communication internes (intranet, affichage, e-mails).

JALON 4 : *Suivi et évaluation de l'impact*

Mettre en place un suivi de l'utilisation de cette carte en recueillant des retours d'expérience des utilisateurs (personnels, étudiants) sur leur recours au train pour les déplacements longue distance.

1.5	Intégrer le télétravail et le distanciel comme leviers de développement durable	
------------	--	--

Contexte et description 	Cette action vise à promouvoir l'utilisation du distanciel pour les réunions et instances, y compris en mode hybride, entre différents sites. Elle inclut également une mise à jour de la charte de télétravail pour les personnels BIATSS, afin d'intégrer les évolutions réglementaires et de favoriser plus de souplesse. L'objectif est de faciliter le télétravail tout en préservant le collectif, l'organisation et la continuité des services. Cela pourrait inclure, par exemple, la réduction de l'ancienneté requise ou la simplification de l'utilisation des jours flottants.
--	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • DRH 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur mobilité durable
---	---	---

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la qualité de vie et de travail • Limiter les déplacements au quotidien • Rationaliser les déplacements d'ordre professionnel • Accroître la résilience organisationnelle 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux d'utilisation du télétravail • Nombre d'instances proposées en mode hybride ou en distanciel.
---	--	---	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignantes et enseignants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact	x		
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Ressources humaines • Salles équipées pour la visio-conférence. • Mise à disposition d'un logiciel efficace de visio-conférence. 	Partenaires 	-MESRI (ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'Innovation).
---	--	---	---

Financements mobilisables 	Coût estimé de l'action : Sans coût
---	-------------------------------------

Commentaires (freins et leviers) :

- *Certains services nécessitant une présence sur site de leurs agents pourraient avoir du mal à s'adapter à un télétravail plus souple*
- *S'assurer que cela ne nuit pas au collectif de travail*
- *Être en mesure d'assurer la continuité des services*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Analyse des besoins et consultation des parties prenantes*

Identifier les besoins des salariés en matière de télétravail à travers des enquêtes, des discussions avec les services RH et les représentants des personnels.

JALON 2 : *Modification de la politique de télétravail et des réunions en distanciel*

Rédiger ou ajuster les directives existantes pour envisager d'assouplir les règles du télétravail.
Rédiger une circulaire pour inciter à la tenue d'instances en mode hybride, si cela est possible.

JALON 3 : *Mise en place d'outils et de procédures adaptés*

Mettre en place ou ajuster les outils technologiques nécessaires pour permettre un accès fluide au télétravail (VPN, logiciels collaboratifs, etc.).
Test de l'organisation des instances en mode hybride.

JALON 4 : *Formation et accompagnement des managers et des employés*

Formation/accompagnement des managers à la gestion d'équipe en télétravail et au travail à distance.

AXE 2 : Améliorer l'accès aux campus pour les personnels, les étudiants et les visiteurs

L'objectif est de faciliter l'accès aux campus pour l'ensemble des usagers (étudiants, personnels, visiteurs) en améliorant les infrastructures et les services de mobilité. Cela inclut, entre autres, l'amélioration de l'accès aux transports en commun, la création de parkings à vélos sécurisés et la mise en place de solutions pour améliorer l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Cette démarche vise à rendre les campus plus accessibles, fonctionnels et adaptés aux besoins de tous les usagers.

2.1	Mettre à disposition des casiers pour les personnels usagers du vélo	
------------	---	---

Contexte et description 	Cette action vise à encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport actif en offrant aux personnels de l'université des casiers sécurisés pour ranger leurs effets personnels. En remplacement de l'option des douches et des vestiaires, ces casiers permettront aux cyclistes de stocker leurs affaires de manière pratique et sécurisée, contribuant ainsi à la promotion de la mobilité durable et au bien-être des usagers.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Direction du Patrimoine et de la Logistique 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre Ingénieur mobilité durable
---	---	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager le recours aux mobilités actives • Améliorer le bien-être des usagers • Réduire l'empreinte carbone 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre des casiers mis à disposition. • Nombre d'utilisateurs • Nombre de sites universitaires équipés
--	--	---	--

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignantes et enseignants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût		x	
	Temps/argent		x	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget • L'équipe de projet • Le soutien de la direction 	Partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Collectivités locales - ADEME
---	--	---	--

Financements mobilisables 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>Coût total estimé pour 10 casiers : Coût des casiers : 500 € à 1 500 € Installation et main-d'œuvre : 300 € à 600 € Total estimé : 800 € à 2 100 €</p>
---	---

Commentaires (freins et leviers) :

- *Manque d'espace pour la mise en place*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Étude de faisabilité

Analyse des besoins des usagers et évaluation des espaces disponibles pour l'installation des casiers. Validation de la faisabilité technique et logistique du projet.

JALON 2 : Conception et planification des travaux

Élaboration des plans d'aménagement des espaces et choix des modèles de casiers. Définition du budget, du calendrier et des ressources nécessaires pour la mise en œuvre.

JALON 3 : Réalisation des travaux d'aménagement

Installation des casiers dans les espaces dédiés. Vérification de la sécurité et de l'accessibilité des installations.

JALON 4 : lancement et communication

Mise en service des casiers et communication auprès des personnels pour promouvoir l'utilisation de ces nouvelles installations. Suivi de l'utilisation et collecte des premiers retours.

2.2	Installer des panneaux de signalisation clairs à l'intérieur et à l'extérieur des campus pour guider les visiteurs et les nouveaux étudiants	
------------	---	--

Contexte et description 	L'université répartie sur plusieurs agglomérations, reçoit chaque année un grand nombre de nouveaux étudiants et visiteurs. Ces derniers rencontrent souvent des difficultés pour s'orienter sur les campus, en particulier dans les bâtiments complexes ou un peu visibles. L'installation de panneaux de signalisation permettra d'améliorer l'accès aux campus universitaires et faciliter le repère des personnels, étudiants, les visiteurs au sein des campus universitaires.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Direction du Patrimoine et de la Logistique
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'accès aux campus Encourager l'utilisation des modes doux. Renforcer la présence de l'université dans l'espace public 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de panneaux installés sur chaque campus.
---	---	---	---

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignants, et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût		x	
	Temps/argent		x	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Service logistique de l'université • Expertise en conception graphique pour les panneaux (service communication) 	Partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Les collectivités territoriales. - Les municipalités au sein desquelles nos campus sont implantés.
---	---	---	---

Financements mobilisables 	Coût estimé de l'action : Estimation 6500-13500 euros (coût de 10 panneaux extérieurs et 20 intérieurs)
---	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Un coût élevé des installations*
- *Complexité des procédures administratives pour avoir l'autorisation d'installer des panneaux en dehors des campus.*
- *Entretien et maintenance des panneaux quand ceux-ci sont dégradés.*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Audit des besoins et indentifications des emplacements stratégiques*

Effectuer un audit complet des campus pour identifier les endroits nécessitant des panneaux.

Consultation des utilisateurs (étudiants, personnels) pour obtenir des retours sur les besoins en signalisation

JALON 2 : *Conception et validation des panneaux*

Travail de conception graphique avec un graphiste pour définir le design des panneaux.

Validation du projet de signalisation par l'administration et les services concernés.

JALON 3 : *Installation des panneaux*

Installation des panneaux dans les zones ciblées, aussi bien à l'intérieur que à l'extérieur des campus.

JALON 4 : *Communication et sensibilisation*

Communication en interne pour informer les étudiants, personnels et visiteurs de la mise en place des nouvelles signalétiques.

2.3	Accompagner l'usage des vélos sur le campus	
------------	--	---

Contexte et description 	Pour encourager l'utilisation des vélos (et éventuellement des trottinettes) électriques sur les campus, il est proposé d'installer des garages sécurisés avec des bornes de recharge solaire et des casiers pour les utilisateurs. Des formations à la réparation des vélos seraient également organisées. Ces actions visent à sécuriser les équipements et à favoriser les mobilités douces.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Direction du patrimoine et de la logistique • Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Les relais de la Direction du patrimoine et de la logistique sur les différents sites
---	---	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accès aux campus • Encourager l'utilisation des modes doux • Renforcer l'image de l'université 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de garages sécurisés installés • Nombre de places de parking vélo et trottinettes mises à disposition. • Nombre de casiers mis à disposition des personnels et des étudiants.
---	--	---	--

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignants, et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

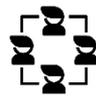
		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût		x	
	Temps/argent		x	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Programme Alvéole + • Budget de l'université • L'équipe de projet • Expertise en conception 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Partenaires pour les bornes solaires - fournisseurs de casiers pour vélos. - Cyclo campus (pour les formations)
--	--	--	---

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>38 500 € à 142 000 € (incluant l'installation des infrastructures, et la première année de maintenance et de formation).</p>
--	---

Commentaires (freins et leviers) :

- *Un coût élevé des installations*
- *Complexité des procédures administratives*
- *Harmonisation des conceptions*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Étude de faisabilité et identification des sites

Réaliser une étude pour identifier les emplacements stratégiques pour les garages à vélos sécurisés et les bornes de recharge sur les différents campus.

JALON 2 : Conception des infrastructures.

Concevoir les garages à vélos et les infrastructures connexes (bornes solaires, casiers) en collaboration avec des prestataires spécialisés. Valider le design et les aspects techniques avec les parties prenantes.

JALON 3 : Formation des agents

Former les utilisateurs et les utilisatrices à la maintenance et à la réparation des vélos.

JALON 4 : Installation des infrastructures et communication

Installer les garages à vélos sécurisés, les bornes solaires et casiers, puis lancer une campagne de communication pour sensibiliser les usagères et les usagers aux nouvelles infrastructures.

2.4	Développer une flotte de vélos au sein de l'université	
------------	---	---

Contexte et description 	Avec l'augmentation de l'intérêt des mobilité douces et les habitudes de travail plus flexibles, nous souhaitons encourager à l'activité physique et à réduire l'utilisation des véhicules motorisés pour les trajets courts. Pendant leur journée de travail, beaucoup de personnels utilisent leur voiture pour effectuer de courtes distances, ce qui contribue à la congestion des parkings et l'augmentation de l'empreinte carbone.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Direction du patrimoine logistique • Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Les relais de la Direction du patrimoine et de la logistique sur les différents sites
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer l'empreinte carbone • Encourager l'utilisation des modes doux • Encourager à l'activité physique 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux d'utilisation des vélos de la flotte de l'université.
---	---	---	--

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignantes et enseignants. 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	--	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût		x	
	Temps/argent		x	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion logistique des prêts et retour des vélos • Maintenance des vélos • Personnel pour gérer le prêt et la maintenance des vélos 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ADAV - CycloCampus Béthune - Artis
--	---	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour des vélos standards : 8 000 € à 27 000 € - Pour des vélos électriques : 12 000 € à 35 000 €
--	---

Commentaires (freins et leviers) :

- *Un coût d'achat ou de location et d'entretien*
- *Sécurisation des vélos*
- *Adhésion des usagers*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Etude de demande et achat des vélos*

JALON 2 : *Mettre en place une station de prêt de vélos avec un espace sécurisé pour leur stockage.*

JALON 3 : *Campagne de communication.*

JALON 4 : *Lancement de l'initiative et suivi*

Identifier la demande potentielle pour une flotte de vélos et déterminer le nombre de vélos à mettre à disposition.

Mettre en place une station de prêt de vélos avec un espace sécurisé pour leur stockage, accessible aussi pendant les heures de pause des personnels.

Informers les personnels de la disponibilité des vélos, en expliquant les modalités d'emprunt et en sensibilisant à l'importance de la mobilité douce.

Lancer le service de prêt de vélos, avec un suivi régulier des taux d'utilisation, des retours d'utilisateurs et d'utilisatrices et ajustements en fonction des besoins.

2.5	Élaboration d'un plan de stationnement stratégique : vélos et véhicules	
------------	--	---

Contexte et description 	Cette action consiste à élaborer un plan stratégique visant à optimiser et délimiter les espaces de stationnement pour les vélos et les véhicules motorisés. L'objectif est d'améliorer la sécurité et l'accessibilité des stationnements pour vélos (en garantissant des aménagements couverts et adaptés) tout en organisant de manière cohérente les places de stationnement pour véhicules. Le plan prendra également en compte les besoins des usagers et visera à favoriser une meilleure gestion de l'espace public, tout en soutenant une mobilité durable.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Direction du patrimoine logistique • Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Le relais de la Direction du patrimoine et de la logistique sur les différents sites
---	--	---

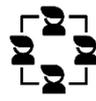
Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des stationnement vélos plus accessibles et efficaces • Optimiser les espaces • Promouvoir une gestion du stationnement des véhicules motorisés. 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux d'occupation des parkings vélos. • Taux d'occupation des parkings véhicules
---	---	---	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignantes et enseignants, étudiantes et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	--	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût		x	
	Temps/argent		x	

- Axe(s) du référentiel DDRSE**
- Stratégie et gouvernance
 - Enseignement et formation
 - Recherche et innovation
 - Réduction de l'impact environnemental
 - Politique sociale et qualité de vie au travail

- Domaine(s) du SD DDRSE**
- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
 - Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
 - Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion logistique et expertise en mobilité • Partenariats externes • Outils d'analyses 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Partenaires pour la conception et la construction. - FUB (fédération des usagers de bicyclettes). - ADAV (association droit au vélo)
--	---	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation De 60 000 à 120 000 Euros par abri à vélos (dalle comprise)</p>
--	---

Commentaires (freins et leviers) :

- *Contraintes réglementaires*
- *Évolutions imprévues*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : *Diagnostic initial*

Réaliser un état des lieux complet des infrastructures de stationnement actuelles pour vélos et véhicules, identifier les points de friction et les besoins non satisfaits.

JALON 2 : *Consultation des usagers*

Impliquer les usagères et usagers (cyclistes et automobilistes) dans la réflexion pour mieux comprendre leurs besoins et attentes concernant les aménagements de stationnement.

JALON 3 : *Elaboration du plan de stationnement*

Concevoir un plan stratégique de délimitation des espaces de stationnement pour vélos et véhicules, en intégrant les résultats du diagnostic et les retours des usagères et usagers.

JALON 4 : *Validation et mise en œuvre*

Valider le plan avec les parties prenantes et mettre en œuvre les aménagements nécessaires dans les zones identifiées.

2.6	Faciliter la circulation des vélos sur le campus d'Arras	
------------	---	---

Contexte et description 	<p>Le but de cette action est de changer la règle actuelle qui interdit la circulation des vélos sur le campus d'Arras, afin de promouvoir une mobilité durable et écologique, et de permettre aux étudiants et aux personnels d'utiliser le vélo comme moyen de transport alternatif sur le campus.</p> <p>Cette règle a été mise en place il y a plusieurs années. Cependant, avec l'évolution des politiques de mobilité durable, nous souhaitons revoir cette interdiction, en tenant compte des nouvelles pratiques et de l'importance de favoriser des solutions de transport plus respectueuses de l'environnement.</p>
--	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Direction du patrimoine logistique • Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Service des affaires générales et juridiques
---	--	---

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Rétablir la circulation des vélos • Favoriser la mobilité durable • Améliorer l'image de l'université 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Changement de la réglementation • Taux d'utilisation des parkings à vélos.
--	---	--	---

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignants, et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • Campus d'Arras
---	---	---	---

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent		x	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur mobilité durable • Support communication • Les plans des campus universitaires 	<p>Partenaires</p> 	<p>La présidence Service de la communication interne Le service juridique de l'université</p>
--	--	--	---

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Les seuls éléments de coûts concernent de la signalétique : Environ 20 000 Euros.</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Inquiétude concernant la sécurité*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Phase de préparation (1 mois)

Réalisation d'une analyse des risques et des mesures de sécurité.

Consultation des parties prenantes (étudiantes et étudiants, services, direction).

JALON 2 : Phase décisionnelle (2 mois)

Proposition de la modification du règlement intérieur.

Validation de la nouvelle règle par les autorités compétentes (présidence, service juridique).

JALON 3 : Phase de communication (1 mois)

Annonce officielle de la modification via des canaux de communication (e-mails, affiches, réunions).

Préparation d'un plan de sensibilisation pour la sécurité des cyclistes sur le campus.

JALON 4 : Phase de mise en œuvre (3 mois)

Lancement de la circulation des vélos sur le campus avec un suivi de la sécurité et des comportements.

Collecte de retours d'expérience pour ajuster la mise en œuvre si nécessaire.

AXE 3 : Inciter les usagers à privilégier les mobilités douces et actives

Cet axe cherche à encourager les pratiques de mobilité douce comme le vélo, la marche. Il encourage la participation citoyenne en impliquant les usagers dans les décisions via des groupes de travail, des consultations publiques, des sondages et des événements participatifs. L'objectif est de co-construire des solutions de mobilité douce et active avec la communauté universitaire

3.1	Développer des systèmes d'information en temps réel pour améliorer l'expérience des usagers (ex. : applications mobiles, panneaux d'affichage électronique)	 
------------	--	--

Contexte et description 	<p>Avec l'augmentation du nombre d'utilisateurs sur les campus universitaires, il devient essentiel de fournir des informations actualisées et accessibles concernant les services de transport, l'état des infrastructures, et les événements. Le développement de systèmes d'information en temps réel, tels que des applications mobiles et des panneaux d'affichage électronique, vise à faciliter la navigation et à améliorer l'expérience des usagers en offrant des informations précises et immédiates</p>
---	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur mobilité durable • Direction des systèmes d'information 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Direction du patrimoine et de la logistique
--	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accès à l'information • Faciliter la prise de décision • Renforcer l'engagement des usagers 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux d'utilisation de l'application • Fréquence des mises à jour d'information • Satisfaction des usagers
---	--	---	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignantes et enseignants, étudiantes et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
--	--	--	--

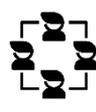
		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût		x	
	Temps/argent		x	

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget • L'équipe de projet • Le soutien de la direction • Expertise en conception 	<p>Partenaires</p> 	<p>- Les organismes des transports, AOM</p>
--	---	--	---

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>50 000 – 100 000 €</p>
--	---

Commentaires (freins et leviers) :

- **Délais de développement** : Des imprévus techniques peuvent retarder le développement des systèmes.
- **Problèmes techniques** : Des bugs ou des défaillances dans les systèmes peuvent nuire à la confiance des usagers dans ces outils.



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Étude de faisabilité

Réaliser une étude de faisabilité pour identifier les besoins et les attentes des usagers et usagères en matière d'information en temps réel (2 mois)

JALON 2 : Sélectionne des outils technologiques

Choisir les technologies appropriées pour le développement des applications et des panneaux d'affichage électronique (1 mois).

JALON 3 : Développement et test des systèmes

Concevoir et tester les applications et les panneaux d'affichage pour s'assurer de leur efficacité et de leur convivialité (4 mois).

JALON 4 : Lancement et communication

Lancer officiellement les systèmes d'information et communiquer sur leur utilisation auprès des usagers (1 mois).

3.2	Optimisation des horaires de passage des transports en commun en fonction des emplois du temps étudiants	 
------------	---	--

Contexte et description 	Cette action consiste à ajuster les horaires des transports en commun en fonction des emplois du temps des étudiantes et des étudiants. Les collectivités en charge des transports recevront ces informations sous forme de fiches à remplir, permettant de mieux adapter les trajets pour répondre aux besoins spécifiques des étudiantes et des étudiants. Ce processus contribuera à améliorer l'efficacité des transports publics et à réduire les inégalités d'accès aux campus universitaires.
--	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Secrétariats pédagogiques des formations ou responsables enseignantes et enseignants en charge des emplois des étudiantes et des étudiants.
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Adapter les horaires des transports en commun aux horaires de cours des étudiantes et des étudiants. Optimiser l'utilisation des transports en fonction des périodes de forte demande. Renforcer la collaboration entre l'Université d'Artois et les collectivités locales pour une meilleure gestion des transports publics 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de fiches complétées et retournées par les collectivités. Modifications apportées aux horaires de transport en commun (Oui ou Non).
---	--	---	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Étudiantes et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement de développement informatique. • L'équipe de communication • Partenariat avec les collectivités locales 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • ARTIS • SMTD • Artois Mobilités
--	--	--	---

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Pas de financement nécessaire, mais une bonne collaboration entre les collectivités, les opérateurs de transport et les services de l'université.</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Problèmes de confidentialité et protection des données.*
- *Complexité technique.*
- *Réticences des parties prenantes* : Certaines institutions ou départements universitaires pourraient ne pas être favorables à partager ces données, même sous forme anonymisée, ce qui pourrait créer des blocages internes.



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Collecte et analyse des emplois du temps étudiants

Collecter les emplois du temps des étudiants via des fiches à remplir et analyser les besoins spécifiques en termes d'horaires de transport

JALON 2 : Propositions d'ajustement des horaires de transport

Élaborer des recommandations d'ajustement des horaires des transports en fonction des données recueillies.

JALON 3 : Mise en œuvre des ajustements d'horaires

Mettre en place les ajustements décidés, avec une phase de mise en œuvre dans les délais convenus.

JALON 4 : Suivi et évaluation de l'impact

Suivre l'impact des nouveaux horaires et ajuster si nécessaire.

3.3	Créer des groupes de travail sur la mobilité durable	
------------	---	--

Contexte et description 	Créer des groupes de travail sur la mobilité durable permet d'impliquer l'ensemble des usagers (étudiants, personnel, etc.) dans la réflexion sur les enjeux de mobilité, d'identifier les problèmes récurrents et de proposer des améliorations pratiques. Ces groupes favorisent la collaboration pour promouvoir des modes de transport respectueux de l'environnement au sein de la communauté universitaire.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Service communication
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Impliquer les étudiants dans les décisions sur la mobilité durable Accroître la sensibilisation Développer des initiatives concrètes 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de participantes et de participants Nombre de propositions d'actions concrètes Taux de mise en œuvre des actions Participation à des événements de sensibilisation
--	--	---	--

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget • Encadrement et supervision • Espaces de réunion • Outils de communication • Formation 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Service de la vie étudiante - Bureau des étudiants - Associations étudiantes
--	--	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>1 000 € - 3 000 €</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Manque d'engagement des étudiants*
- *Contraintes de temps*
- *Harmonisation des conceptions*
- *Coordination entre les campus*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Lancement de l'initiative

Annnonce officielle de la création des groupes de travail via les canaux de communication universitaire. Organisation d'une réunion d'information pour présenter les objectifs et les modalités de participation.

JALON 2 : Formations et constitution des groupes

Sélection des membres et formation initiale sur la mobilité durable.

Constitution des groupes de travail sur les différents campus.

JALON 3 : Première série de réunions et brainstorming

Développement des propositions concrètes par les groupes de travail.

Présentation des propositions à l'administration pour validation et intégration dans le plan de mobilité.

JALON 3 : Élaboration et présentation des propositions

Lancement des actions validées par les groupes de travail.

Suivi et évaluation de l'impact des actions mises en place.

3.4	Organiser des concours annuels de mobilité durable	
------------	---	--

Contexte et description 	Dans un contexte où la mobilité durable devient un enjeu de plus en plus crucial pour les établissements d'enseignement supérieur, organiser des concours annuels de mobilité durable vise à stimuler l'innovation et l'engagement des étudiants, du personnel et de la communauté universitaire. Ces concours permettent de sensibiliser sur les pratiques de transport alternatives et respectueuses de l'environnement tout en encourageant la créativité et l'esprit de compétition pour proposer des solutions concrètes.
--	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Service communication
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser à la mobilité durable Stimuler l'innovation Renforcer l'engagement communautaire Valoriser les initiatives durables 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de participantes et de participants Qualité des projets Impacts des projets gagnants Taux de sensibilisation
---	---	---	--

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

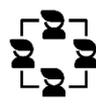
		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Équipe d'organisation • Budget • Soutien institutionnel • Moyens techniques 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Géo vélo • ADEME
--	--	--	---

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>2 000 € - 5 000 €</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Participation limitée*
- *Manque de financement*
- *Complexité de mise en œuvre*
- *Soutien institutionnel variable*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Lancement du concours

JALON 2 : Période de candidature

JALON 3 : Sélection des finalistes

JALON 4 : Cérémonie de remise des prix

Définir les règles, les catégories de participation et annoncer officiellement le concours (mois 1).

Lancer l'appel à projets ou à idées, avec une période de soumission pour les participantes et les participants (mois 2-4).

Réunir un jury pour évaluer les propositions et choisir les meilleurs projets (mois 5).

Organiser un événement pour annoncer les lauréats et valoriser les projets (mois 6).

AXE 4 : Sensibiliser, mobiliser et renforcer les liens sociaux

Cet axe se concentre sur la sensibilisation de la communauté universitaire aux enjeux de la mobilité durable, à travers des campagnes de communication, des ateliers, des conférences, ainsi que des concours et événements collaboratifs. Il s'agit aussi de renforcer les liens sociaux en favorisant l'implication collective dans des initiatives autour de la mobilité. En créant des dynamiques collaboratives, cet axe encourage une transition vers des pratiques plus durables, tout en renforçant le sentiment d'appartenance à une cause commune

4.1	Défi vélo et récompenses : sécuriser et encourager les cyclistes	
------------	---	---

Contexte et description 	Le challenge vélo vise à promouvoir l'usage du vélo au quotidien parmi les étudiants et le personnel, tout en sensibilisant à la mobilité durable et en réduisant l'empreinte carbone. Il crée une dynamique collective positive autour des déplacements à vélo. Pour soutenir cette initiative, des équipements de protection et de visibilité (casques, vestes de pluie, stickers réfléchissants) seront offerts en récompense aux participantes et participants. Ces équipements amélioreront la sécurité et la visibilité des cyclistes, favorisant ainsi une pratique plus sûre et accessible du vélo.
--	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Service communication
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter l'utilisation du vélo • Réduire l'usage de la voiture • Sensibilisation environnementale • Cohésion communautaire 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de participantes et de participants • Kilomètres parcourus • Réduction des trajets en voiture • Quantité d'équipements distribués
---	--	---	---

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignants, et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget • Personnel dédié • Partenaires • Outils numériques 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Geovélo - ADEME - ADAV
--	---	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>2 000 € - 4 000 €</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Manque d'infrastructures*
- *Motivation*
- *Météo*
- *Sécurité*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Lancement des campagnes de communication

JALON 2 : Suivi et encouragement

JALON 3 : Suivi des performances

JALON 4 : Célébration et clôture

Promotion du challenge et ouverture des inscriptions (mois 1).

Animation régulière avec des événements ou des sessions d'information pendant le challenge (mois 2).

Collecte et analyse des données sur les distances parcourues et la participation (mois 2-3).

Événement final avec remise des prix et évaluation de l'impact (mois 3).

4.2	Organiser des journées thématiques sur la mobilité durable avec des ateliers, des conférences, et des stands d'information.	
------------	--	---

Contexte et description 	L'organisation de journées thématiques sur la mobilité durable vise à sensibiliser les usagères et usagers de l'université (étudiantes et étudiants, personnels et visiteurs) aux enjeux de la transition écologique et aux solutions existantes en matière de mobilité. Ces événements offrent une plateforme pour échanger sur les pratiques actuelles, découvrir de nouvelles alternatives durables et inciter à adopter des comportements responsables. Les conférences, ateliers pratiques et stands d'information constituent des moyens interactifs et pédagogiques pour encourager un changement durable dans les habitudes de déplacement.
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> • Service communication
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Informé la communauté universitaire sur les enjeux de la mobilité durable. • Mettre en avant les solutions de transport durable. • Renforcement de l'engagement. 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de participant • Satisfaction des part. • Engagement concret • Nombre d'intervenants externes
---	---	---	---

Public cible 	Etudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> • Les personnels, enseignants, et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des composantes universitaires
---	---	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

Compétences et ressources disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Logistique • Budget • Communication • Intervenants 	Partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Service de la vie étudiante - Représentants des étudiants - FUB - Les autorités organisatrices de la mobilité - Les organismes des transports en commun - ADEME - La région
Financements mobilisables 	Coût estimé de l'action : Estimation 3 000 € - 10 000 €		

Commentaires (freins et leviers) :

Faire attention aux dates de ces journées, pour qu'elles ne tombent pas sur des périodes de forte activité au sein de l'établissement (pré-rentrees des étudiantes et des étudiants qui tombent souvent au même moment que La semaine européenne de la mobilité en septembre).



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Planification et Conception

Définir les objectifs, choisir la date et le lieu, former l'équipe d'organisation, et élaborer le programme avec des conférences, ateliers et stands d'information.

JALON 2 : Partenariat et financement

Trouver des partenaires et sources de financement, contacter des experts pour animer les événements, et assurer la logistique nécessaire (matériel, espaces).

JALON 3 : Communication et promotion

Créer une campagne de communication pour promouvoir l'événement, informer la communauté universitaire et gérer les inscriptions des participants.

JALON 4 : Exécution et évaluation

Réaliser l'événement (accueil, animation des ateliers et conférences), recueillir des retours des participants, et réaliser une évaluation pour préparer des actions de suivi

4.3	Utiliser les différents canaux de communication (réseaux sociaux, newsletters, affiches, événements publics) pour atteindre un large public et susciter l'intérêt	
------------	--	--

Contexte et description 	L'université souhaite sensibiliser un large public aux enjeux de la mobilité durable et promouvoir ses initiatives en matière de développement durable. Pour cela, il est crucial d'adopter une stratégie de communication multicanal afin de toucher divers groupes d'utilisateurs : étudiants, personnels, partenaires, et la communauté locale.
--	--

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Service communication
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Toucher un large public Susciter l'intérêt et l'engagement Créer une dynamique collective 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de participants aux événements organisés
--	--	---	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignantes et enseignants, étudiantes et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	--	---	--

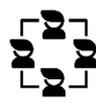
		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Équipe de communication • Support technique • Partenariat interne • Budget 	<p>Partenaires</p> 	<p>BDE ADEME Médias locaux</p>
--	---	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>1000 EUR – 3000 EUR</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Saturation d'information*
- *Manque d'engagement*
- *Moyens techniques limités*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Phase de préparation

Élaboration d'un plan de communication

Définition des objectifs et des canaux prioritaires (réseaux sociaux, newsletters, affiches)

JALON 2 : Phase de création

Création de contenu (visuels, textes, vidéos).

Préparation des newsletters et affiches

JALON 3 : Phase de lancement

Déploiement de la campagne sur les réseaux sociaux.

Envoi des newsletters et affichage des supports imprimés.

JALON 4 : Suivi et ajustement

Analyse des performances de la communication (indicateurs).

Ajustement des messages en fonction du feedback.

4.4	Instaurer des mécanismes de consultation pour recueillir les avis des usagers	
------------	--	--

Contexte et description 	L'université cherche à impliquer davantage ses usagers, notamment parties prenantes, dans les décisions relatives à la mobilité durable. Cette action permettrait de garantir que les initiatives et projets mis en place répondent mieux aux besoins réels des utilisateurs et renforcent leur adhésion. Les mécanismes de consultation et de participation citoyenne, tels les consultations publiques et les sondages, offrent aux usagers une voie d'expression directe
--	---

Pilotage 	PILOTE : Personne ou service en charge de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Ingénieur mobilité durable 	SERVICE(S) ASSOCIE(S) : Personne ou service support, en appui pour la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Service communication
---	--	--

Objectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la participation active Améliorer la pertinence des actions Créer un dialogue continu 	Indicateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de consultations organisées Taux de participation Représentativité Impact sur les décisions
--	---	---	---

Public cible 	Étudiants, personnels, enseignants, tout le monde ? <ul style="list-style-type: none"> Les personnels, enseignantes et enseignants, étudiantes et étudiants 	Lieu 	Toute l'université ? Un emplacement spécifique ? <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des composantes universitaires
---	--	---	--

		Faible	Moyen	Important
	Impact		x	
	Coût	x		
	Temps/argent	x		

Axe(s) du référentiel DDRSE

- Stratégie et gouvernance
- Enseignement et formation
- Recherche et innovation
- Réduction de l'impact environnemental
- Politique sociale et qualité de vie au travail

Domaine(s) du SD DDRSE

- Décarbonation des activités (réduction de l'empreinte carbone)
- Sobriété énergétique (réduction de la consommation d'énergie)
- Impact environnemental du fonctionnement courant (gestion durable de la biodiversité...)

<p>Compétences et ressources disponibles</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Équipe de coordination • Outils numériques • Facilitateurs • Communication • Budget 	<p>Partenaires</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Le bureau des étudiants - Le collectif des personnels - Expert en consultation
--	---	--	--

<p>Financements mobilisables</p> 	<p>Coût estimé de l'action : Estimation</p> <p>1000 EUR – 3000 EUR</p>
--	--

Commentaires (freins et leviers) :

- *Manque de participation*
- *Incompréhension des mécanismes.*
- *Complexité des retours*



Grandes étapes et échéances

JALON 1 : Préparation

Élaboration d'un plan de consultation citoyenne.

Définition des mécanismes (groupes de travail, consultations, sondage)

JALON 2 : Phase pilote

Mise en place de consultations sur un projet spécifique pour tester la participation.

Communication auprès des usagers.

JALON 3 : Phase de déploiement

Organisation régulière de groupes de travail, consultations publiques et sondages.

Collecte et analyse des retours.

JALON 3 : Le suivi et amélioration

Intégration des propositions dans les décisions.

Feedback auprès des participantes et participants sur les résultats des consultations.

Annexe 1 : Rapport de Benchmark des Plans de mobilité adoptés dans plusieurs universités françaises

1. Introduction

Ce rapport présente une analyse des plans de mobilité des universités de Clermont Auvergne, Caen Normandie et La Rochelle. L'objectif est d'identifier des pratiques inspirantes et de fournir des recommandations pour le plan de mobilité de l'Université d'Artois.

2. Méthodologie

Pour cette analyse, nous avons sélectionné trois universités en raison de leur engagement dans des initiatives de mobilité durable. Les documents analysés incluent leurs plans de mobilité, rapports et autres supports associés. Les observations ont été recueillies à partir de la lecture des documents et, si possible, d'entretiens avec des responsables de la mobilité.

3. Critères d'analyse

Les critères suivants ont été examinés pour évaluer les plans de mobilité :

Clarté et organisation : La facilité avec laquelle les informations sont présentées.

Utilisation des visuels : L'efficacité des graphiques et des illustrations pour communiquer des données.

Accessibilité du document : La facilité de navigation à travers le document.

Engagement du ton utilisé : L'attractivité du langage et de la présentation.

4. Analyse comparative

✦ Université de Clermont Auvergne

Clarté et organisation : Le plan est bien structuré, avec des sections clairement définies.

Utilisation des visuels : Comprend des graphiques illustrant les statistiques de mobilité.

Accessibilité : Table des matières efficace pour naviguer facilement.

Engagement : Le ton est formel mais encourageant, ce qui motive les usagers.

✦ Université de Caen Normandie

Clarté et organisation : Bien organisé, mais certaines sections manquent de détails.

Utilisation des visuels : Présente des infographies attrayantes, mais moins de graphiques.

Accessibilité : Navigation intuitive, mais absence d'une version numérique accessible.

Engagement : Le langage est engageant, mais parfois trop technique pour le grand public.

✦ Université de La Rochelle

Clarté et organisation : Excellent document, avec une introduction claire et des objectifs définis.

Utilisation des visuels : Utilise de nombreux graphiques et illustrations qui renforcent la compréhension.

Accessibilité : Version numérique disponible, avec des fonctionnalités d'accessibilité.

Engagement : Ton très engageant, avec des témoignages d'utilisateurs qui enrichissent le contenu.

Critères	Clermont Auvergne	Caen Normandie	La Rochelle
Clarté et organisation	4	3	5
Utilisation des visuels	4	5	3
Accessibilité	4	3	4
Engagement	4	3	5

5. Recommandations pour le Plan de mobilité de l'Université d'Artois

Sur la base de cette analyse, voici quelques recommandations :

Améliorer la structure : Adopter une organisation similaire à celle de l'Université de La Rochelle pour une meilleure structuration du Plan de mobilité.

Intégrer des visuels : S'inspirer des infographies de Caen et des graphiques de l'Université de Clermont Auvergne pour rendre le document plus attractif.

Faciliter l'accessibilité : Assurer la disponibilité d'une version numérique accessible.

Adopter un ton engageant : Inclure des témoignages d'étudiantes, d'étudiants et de personnels pour humaniser le plan.

6. Conclusion

Cette analyse comparée des plans de mobilité des universités met en évidence des pratiques efficaces qui peuvent être adaptées pour le Plan de mobilité de l'Université d'Artois. En intégrant ces éléments, nous pouvons créer un document clair, engageant et accessible, qui répond aux besoins des usagers.

Liste des sigles et acronymes

ADEME	Agence de la transition écologique
ADAV	Association Droit au vélo
AM	Artois mobilités
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
BEGES	Bilan des émissions de gaz à effet de serre
BHNS	Bus à haut niveau de service
BMX	Bicycle motocross
CABBALR	Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane
CALL	Communauté d'agglomération de Lens-Liévin
CCAS	Centre communal d'action sociale
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CUA	Communauté urbaine d'Arras
DDV	Droit d'Vélo Douaisis
DRH	Direction des ressources humaines
E&C	Enseignant chercheur (se)
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
GES	Gaz à effet de serre
IRVE	Infrastructure de rechargement des véhicules électriques
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOM	Loi d'orientation des mobilités
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MEL	Métropole européenne de Lille
PDU	Plan de déplacement urbain
PMD	Plan de mobilité durable
PMR	Personne à mobilité réduite
PMU	Plan de mobilité universitaire
PTU	Périmètre de transport urbain
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SMIRT	Syndicat mixte intermodal régional de transports (ancien nom de Hauts-de-France Mobilités)
SMTAG	Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (ancien nom de Artois Mobilités)
SMTD	Syndicat mixte des transports du Douaisis
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SPL	Société publique locale
STAPS	Sciences et techniques des activités physiques et sportives
TAD	Transport à la demande
TCSP	Transports collectifs en site propre
TER	Transport express régional

TGV	Train à grande vitesse
TTC	Toutes taxes comprises
ULCO	Université du Littoral Côte d'Opale
UPJV	Université Picardie Jules Verne
VTC	Vélo tout chemin
VTT	Vélo tout terrain

Soumis au vote du CA le 14 mars 2025

Références bibliographiques

- Anonyme (non daté), Arras, Wikipédia. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Arras>
- Anonyme (non daté), *Loi mobilités (LOM) : définition, dispositifs et avantages pour l'entreprise et les salariés*, <https://www.vivonsvelo.fr/velo-en-entreprise/la-loi-mobilites-les-avantages-pour-l-entreprise/>
- Artois Mobilités (2022), *Rapport annuel TADAO 2022*. <https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2023/11/Artois-Mobilites-RA-2022.pdf>
- Aurélien Bigo A. (2020), *Les transports face au défi de la transition énergétique*.
- Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (non daté), *Transports collectifs* <https://www.agglo-lenslievin.fr/nos-actions/mobilite/transports-collectifs/>
- Communauté Urbaine d'Arras (2019), *Plan de déplacement*, <https://www.cu-arras.fr/wp-content/uploads/2019/12/1.-PDU-Grand-Arras-2030.pdf>
- Communauté Urbaine d'Arras (non daté), *Mobilité et développement durable*, <https://www.cu-arras.fr/a-votre-service/mobilite-et-developpement-durable/>
- Communauté Urbaine d'Arras (non daté), *Transport et mobilité douce* <https://www.cu-arras.fr/a-votre-service/transport-et-mobilite-douce/>
- ComUE LNF (2019), *Enquête mobilité au travail*, p. 24. [file:///C:/Users/marfaque/Downloads/Enqu%C3%AAt%20personnels%202018%20mobilit%C3%A9%20au%20travail%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/marfaque/Downloads/Enqu%C3%AAt%20personnels%202018%20mobilit%C3%A9%20au%20travail%20(2).pdf).
- ComUE LNF, *La mobilité étudiante (2019), Rapport sur la mobilité étudiante 2017*, https://langues.univ-artois.fr/sites/default/files/2019-10/rapport_mobilite_etudiante_2017_vf.pdf
- Guide Biclo (2024) (pages 9-10). <https://s3.cloud.actigraph.com/tadao/upload/Biclo/Guide-Biclo-2024>
<https://www.douai.fr/parkings-0#main-content>
- Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (2019), *Plan de Déplacement Urbain*, (page 39, https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/08/PDU2018_version_approuv%C3%A9e.pdf
- Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (non daté), *VELLOW, votre service de location de vélos à assistance électrique*, <https://www.smt-d.fr/pole-mobilite/le-velo-sur-le-douaisis-et-lostrevent/vellow-votre-service-de-location-de-velos-a-assistance-electrique>
- TADAO (2022), *Rapport annuel*, <https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2023/11/Artois-Mobilites-RA-2022.pdf>
- TADAO (non daté), *Autopartage*, <https://www.tadao.fr/fr/n39-Autopartage.html>
- The Shift Project (2020), *Étude de cas : ARRAS*, https://theshiftproject.org/2020-02-04_Étude-de-cas_ARRAS-WEB.pdf
- Ville de Béthune (non daté), *Les transports en commun à Béthune*, <https://www.bethune.fr/transports-en-commun>

Ville de Douai. (non daté), En voiture. <https://www.douai.fr/en-voiture>

Ville de Douai. (non daté). La Maison du vélo. <https://www.douai.fr/la-maison-du-velo>

Ville de Liévin (non daté), *Transports en commun*, <https://www.lievin.fr/transports-en-commun>

Soumis au vote du CA le 14 mars 2025