

RAPPORT ENQUÊTE MOBILITÉ CAMPUS 2025

- *Analyses et préconisations* -



Remerciements

L'enquête mobilité campus 2025 a été commandée par la cellule campus durable de l'Université Bourgogne Europe auprès de la promotion de Master 1 TMEC (Transport, Mobilité, Environnement, Climat). Nous, étudiantes et étudiants de la promotion, avons assuré la conception de l'enquête, sa diffusion auprès des usagers ainsi que l'analyse des résultats, aboutissant à la rédaction du présent rapport de synthèse finalisé en mars 2026. Sur la base de ces résultats, nous formulons également des préconisations destinées à alimenter l'élaboration du futur plan de mobilité.

La cellule campus durable est composée de :

- ✓ François Weckerle, vice-président DD RSE ;
- ✓ Amandine Borneck, responsable de la cellule campus durable ;
- ✓ Le Bureau Vert.

La promotion de Master 1 TMEC tient à remercier chaleureusement l'ensemble des personnes ayant contribué à la réalisation de cette enquête mobilité :

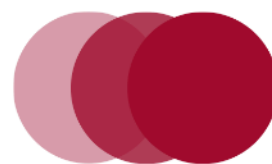
- ✓ L'équipe de communication pour la diffusion de l'enquête ;
- ✓ Le Pôle Pilotage pour la transmission de données administratives de l'UBE arrêtées au 31 décembre 2025;
- ✓ Les acteurs de la mobilité et de l'aménagement ayant accepté de répondre aux entretiens ;
- ✓ Nos enseignantes, Julie Fen-Chong et Valérie Facchinetti-Mannone, pour leur accompagnement méthodologique tout au long du projet ;
- ✓ L'ensemble des répondantes et répondants ayant pris le temps de participer à l'enquête.

Ce rapport a été co-écrit par la promotion de Master 1 TMEC :

BRIDOT Nazim; COLINDRE Clément; DUMOUTIER Dimitri; DUPONT Clovis; FEVRE Jade; FRANCOIS Alexandre; HINET Anaïs; JARROT Chloé; PICARD Asya; SAINDOU Roufina; SELLIER Enguerran; SOARES Antoine.



SOMMAIRE



1

INTRODUCTION

04

Présentation de la commande	
Méthodologie	
Benchmarking	
Présentation des secteurs	
Participation et représentativité des échantillons	

2

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

15

Profil des répondants	
Les horaires	
Répartition des modes de transport	
Caractéristiques des trajets	
Les déplacements professionnels	

3

TRANSPORT EN COMMUN

24

Répartition de l'utilisation du transport en commun	
Raisons du recours aux transports en commun	
Titre de transport	
Budget mensuel alloué aux transports en commun	
Temps d'accès au bâtiment universitaire depuis la dernière station de transport en commun	
Difficultés rencontrées	
Incitations pour utiliser les transports en commun	

4

MOBILITÉS MOTORISÉES

29

Répartition de l'utilisation des modes motorisés	
Raisons du recours aux modes motorisés	
Type de carburant utilisé	
Budget alloué aux modes motorisés	
Stationnement	
Difficultés rencontrées	

COVOITURAGE

CONNAISSANCES ET MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

5

MOBILITÉS ACTIVES

45

Répartition de l'utilisation des modes actifs	
Raisons du recours aux modes actifs	
Caractéristiques des vélos et trottinettes utilisés	
Stationnement	
Difficultés rencontrées	
Alternatives aux mobilités actives en cas de météo défavorable	
Satisfaction des aménagements	
Incitations pour utiliser les modes actifs	

6

PRÉCONISATIONS

57

Comparaison enquête et offre	
Préconisations des acteurs	
Fiches actions	
Grille AFOM	

INTRODUCTION

Présentation de la commande

Notre projet s'inscrit dans une commande directe de la Cellule Campus Durable, représentée par Madame Amandine Borneck, dans un contexte de restructuration du Plan de Mobilité de l'Université Bourgogne Europe, dont la dernière enquête date de 2014.

Nous avons eu pour mission de concevoir une enquête mobilité, afin de la diffuser aux étudiants et personnels des différents campus de l'UBE (Dijon, Nevers, Auxerre, Le Creusot, Chalon-sur-Saône et Mâcon).

Plus précisément, notre tâche consistait à identifier les habitudes de déplacement des personnes enquêtées, ainsi que les freins et motivations au report vers les modes actifs et les transports décarbonés.

L'objectif final est de fournir des préconisations pour la Cellule Campus Durable qui pilote actuellement une réflexion sur l'évolution durable de nos pratiques de déplacement dans le cadre de la mise en œuvre du S3DRSE de l'Université Bourgogne-Europe, et plus particulièrement des fiches actions en lien avec la mobilité.

Méthodologie

Nous avons structuré ce questionnaire en plusieurs thèmes : les caractéristiques générales, les déplacements domicile-travail, les transports en commun, les modes motorisés (hors transport en commun), les mobilités actives et les connaissances et l'utilisation des modes alternatifs à la voiture. Ces différentes thématiques forment un total d'environ 70 questions.

La conception du questionnaire s'est déroulée en plusieurs étapes (*Figure 1*). Quant à la passation de cette enquête quantitative, elle a débuté le 21 novembre pour s'achever le 23 décembre 2025.

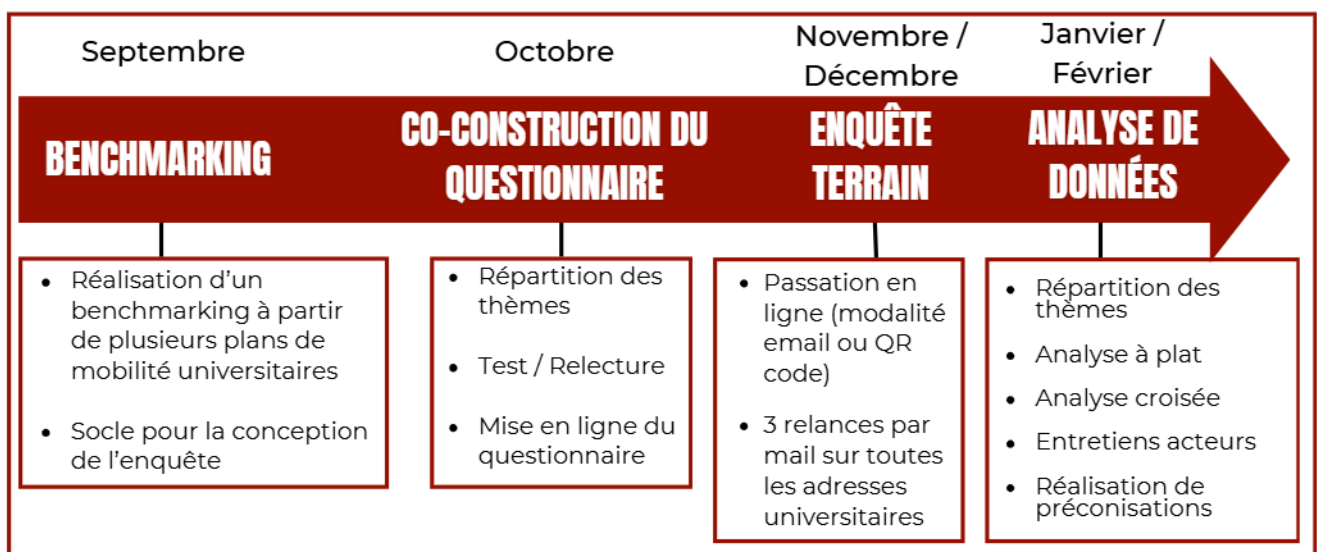


Figure 1 : Etapes de la réalisation de l'Enquête Mobilité

Au terme de l'enquête, nous avons recueilli **4 099 réponses**, avec un taux de remplissage global de 86,8%. On constate l'importance du premier mail et des deux relances suivantes dans la répartition des réponses au cours de la période de passation (**Figure 2**).

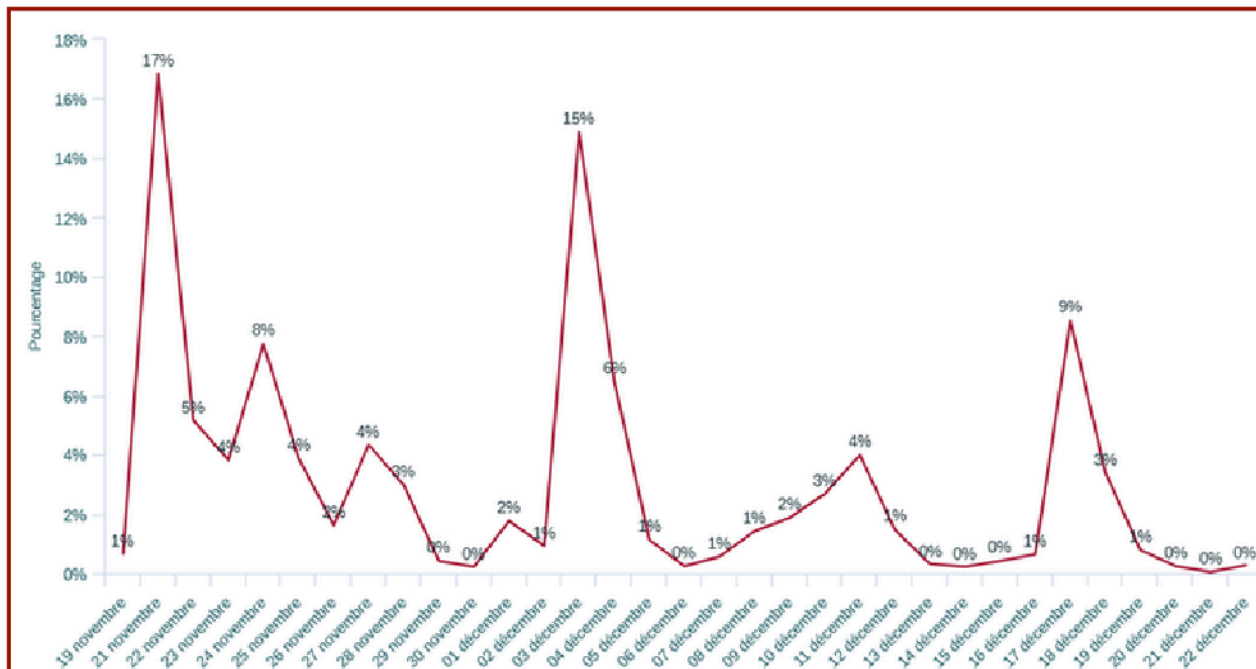


Figure 2 : Taux de réponses au cours de l'enquête, Enquête Mobilité 2025

Malgré un nombre important de réponses recueillies, cette enquête comprend quelques limites qu'il convient de garder à l'esprit, notamment la faible participation d'étudiants alors en période d'examens au moment de la diffusion du questionnaire. Cela concerne par exemple les étudiants de l'UFR Science de Santé. En outre, une partie des réponses ayant été collectée via QR code entre deux cours, certains répondants ont complété le questionnaire dans un temps contraint, ce qui a pu limiter la précision de leurs réponses (questionnaire non terminé ou réponses plus succinctes que souhaité), ce qui peut avoir un impact léger sur les résultats de l'enquête.

Benchmarking

Ce benchmarking (**Figure 3**) nous a permis de mettre en perspective différents plans de mobilité d'autres sites universitaires (La Rochelle, Tours, Brest et Caen) : le contexte au départ (taux de dépendance à la voiture, bilan carbone...), ce qui a été mis en œuvre, ce qui a fonctionné, ce qui n'a pas fonctionné...

Tout cela nous permet de comparer différentes situations de départ et les mises en action associées, de mesurer l'efficacité de chacune d'elle, et d'avoir un socle sur lequel s'appuyer lors de la conception du questionnaire et la formulation de préconisations pour le nouveau plan de mobilité de l'UBE.

INTRODUCTION

Université	Contexte universitaire	Ce qui est mis en œuvre	Ce qui a fonctionné	Ce qui n'a pas fonctionné	Mesure de l'efficacité
La Rochelle	Les déplacements représentent 30 % des émissions du bilan carbone de l'université. Enquête mobilité : 1 860 étudiants (23 %) et 261 personnels (27 %). Capacité de stationnement : 1 474 places voiture ; 1 007 places vélo.	Incitations économiques : FMD (300 €) + remboursement abonnements TC (50%). Leviers comportementaux et services : ateliers vélo, covoiturage (Klaxit), communication mobilité.	Covoiturage en hausse : 1 450 trajets (mars 2023) contre 693 (sept. 2022), 688 nouveaux inscrits (2022-2023).	Une part des usagers connaît encore mal l'offre. Pression persistante sur le stationnement auto et contraintes de capacité sur certaines lignes.	Nombre de bénéficiaires du forfait mobilité durable. Nombre de remboursements d'abonnements transports collectifs. Évolution de la part des transports durables. Réenquête prévue tous les 3 ans.
Tours	Les déplacements représentent 62 % des émissions de CO2 (bilan carbone 2021). Université organisée sur 9 sites (forte dispersion géographique). 55 % des répondants déclarent des déplacements vers d'autres sites. 47 % des enseignants/BIATSS effectuent des déplacements professionnels hors sites.	Plan structuré avec fiches actions, calendrier, pilotes et suivi. Intégration des déplacements domicile-campus et déplacements professionnels. Actions sur vélo, transports collectifs, covoiturage, organisation des mobilités.	Très bonne structuration de la gouvernance et du pilotage opérationnel.	Plan récent : résultats d'impact encore en cours de mesure.	Évolution des parts modales. Avancement des actions prévues vs réalisées. Suivi des déplacements inter-sites/professionnels en modes bas carbone. Suivi des émissions liées à la flotte et aux mobilités.
Brest	Organisation multi-campus avec 7 sites suivis dans l'étude d'accessibilité. La flotte de service recensée dans le diagnostic est de 64 véhicules, dont 29 à la Direction du Patrimoine. Part initiale de véhicules à faibles émissions environ 10 %.	Actions sur mobilités actives (ex: prêt de VAE aux personnels + kits vélo), déplacements professionnels, covoiturage, accessibilité. Déploiement progressif de bornes de recharge. Mesures d'accompagnement social sur les transports collectifs.	Exemple territorial significatif : à Mortaix, fréquentation bus +30 % après gratuité.	Déploiement dépendant du niveau de financement. Avancement hétérogène selon les sites.	Part de véhicules à faibles émissions dans la flotte. Évolution de la consommation de carburant (objectifs de baisse). Évolution des usages par site (comparaison inter-campus). Taux de recours aux aides transports collectifs.
Caen	Enquête mobilité récente : 2 187 répondants. 1 527 réponses complètes et 660 partielles. Questionnaire de 92 questions. Participation : 35 % BIATSS, 21 % enseignants/chercheurs, 2 % étudiants. Concertation organisée sur 13 sites.	35 actions soumises à concertation. 20 actions proposées/priorisées par la communauté. 878 soutiens et 67 commentaires sur la phase de priorisation. Actions sur transports collectifs, mobilités actives, covoiturage, organisation inter-campus.	Très bonne dynamique participative et cadre méthodologique solide.	Sous-représentation étudiante dans l'enquête initiale (risque de biais).	Nouvelle enquête tous les 2 ans. Comptages manuels sur période fixe. Bilan annuel + bilan final en 2029. Suivi des usages : marche inter-campus, vélo/trottinette, transports collectifs, covoiturage.

Figure 3 : Benchmarking

Présentation des secteurs

L'enquête mobilité porte sur l'ensemble des campus de l'Université Bourgogne Europe : Auxerre, Chalon-sur-Saône, Dijon, Le Creusot, Mâcon et Nevers.

Le site de Dijon : pôle universitaire central

Le site universitaire de Dijon constitue le pôle central de l'Université Bourgogne Europe. Il concentre la majorité des effectifs étudiants et des personnels, ainsi qu'un nombre important d'équipements universitaires, administratifs et de services.

Dijon est une métropole de taille intermédiaire comptant 258 000 habitants à l'échelle de son aire urbaine. Sa densité de population, bien que significative à l'échelle régionale, demeure modérée en comparaison des autres grandes métropoles françaises. Cette taille moyenne de l'agglomération permet une concentration des fonctions administratives, culturelles et commerciales au centre-ville ou proche de ce dernier. En revanche, le campus dijonnais se trouve plus en périphérie du tissu urbain, à l'est de la ville.

Du point de vue des mobilités, Dijon dispose de l'offre de transports collectifs la plus développée parmi les sites étudiés. Le réseau Divia, structuré autour de deux lignes de tramway (T1 et T2, implantés depuis 2012) et de bus à haute fréquence (les sept lignes Lianes), assure une desserte fine du territoire, complétée par la présence de la gare Dijon-Ville, pôle ferroviaire régional majeur. Quant au campus universitaire (**Figure 4**), il est principalement desservi par le T1 (toutes les 5 min en heure de pointe), la L5 (toutes les 6-7 min), la L3 (toutes les 9 min) et le Corol. Cette configuration confère au site dijonnais une accessibilité élevée, tant à l'échelle urbaine que régionale.

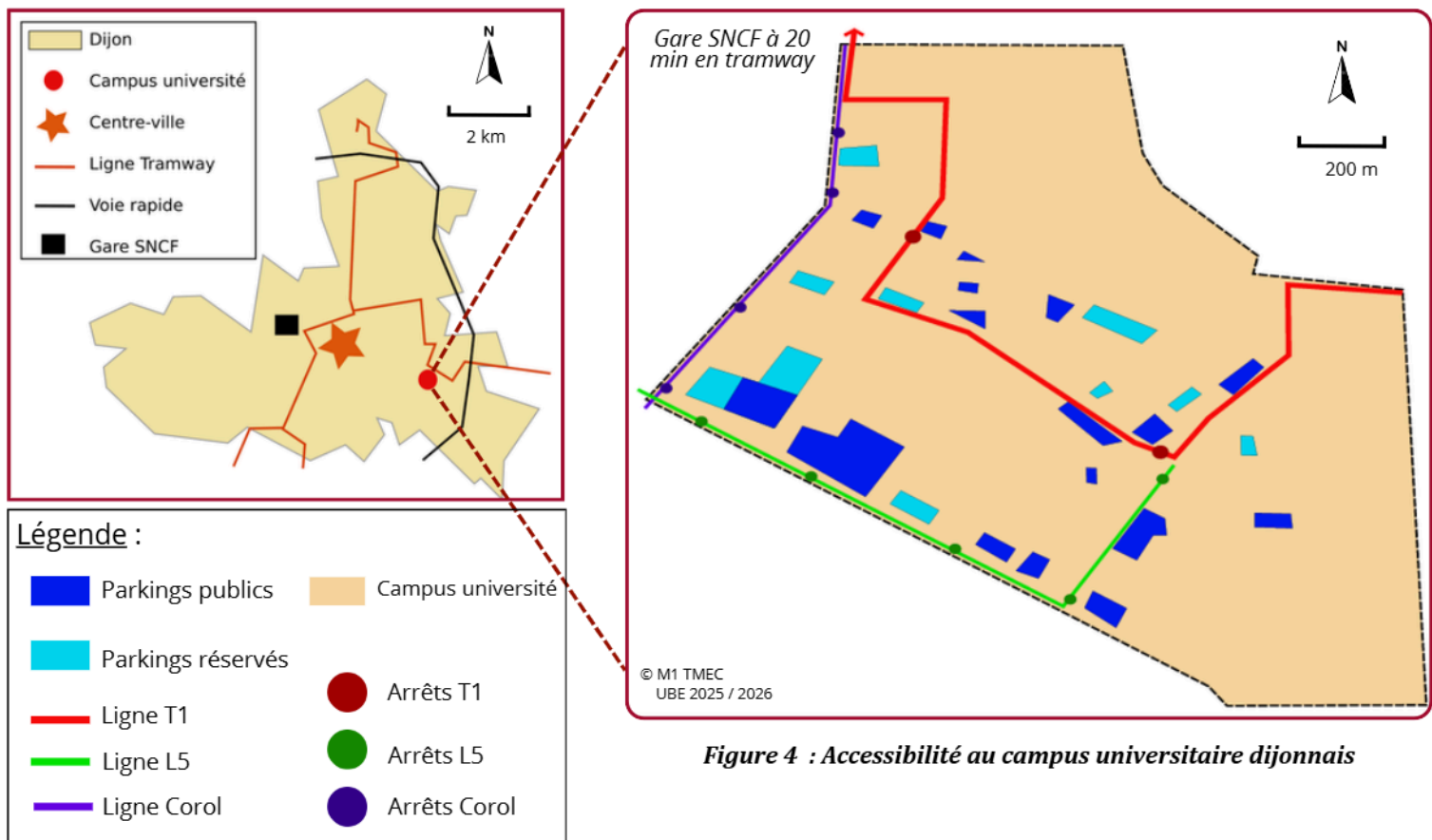


Figure 4 : Accessibilité au campus universitaire dijonnais

Le site d'Auxerre

Le site universitaire d'Auxerre est le quatrième site le plus important en termes d'effectif étudiant (1 101 étudiants).

Auxerre est une ville moyenne de la vallée de l'Yonne comptant 35 000 habitants, et constitue un pôle urbain au milieu d'un territoire largement rural. L'antenne auxerroise est composée de deux sites : l'INSPE, situé au sud-ouest de la ville, et l'IUT et ISAT, au sud-est. Ces sites sont donc périphériques, notamment l'IUT et l'ISAT.

Du point de vue des mobilités, le campus de l'IUT (**Figure 5**) est desservi par deux lignes de bus (05 et N1) qui ont une fréquence de passage toutes les 60 et 5 minutes. Quant à l'INSPE, ce site n'est pas directement desservi par un arrêt de transport en commun, il faut alors marcher quelques minutes pour trouver les lignes 01 (toutes les 20 minutes), 03 (toutes les 25 minutes), 04 (toutes les 40 minutes). Ces deux campus bénéficient d'une desserte ferroviaire grâce à la gare SNCF d'Auxerre-Saint-Gervais qui borde l'est du centre-ville.

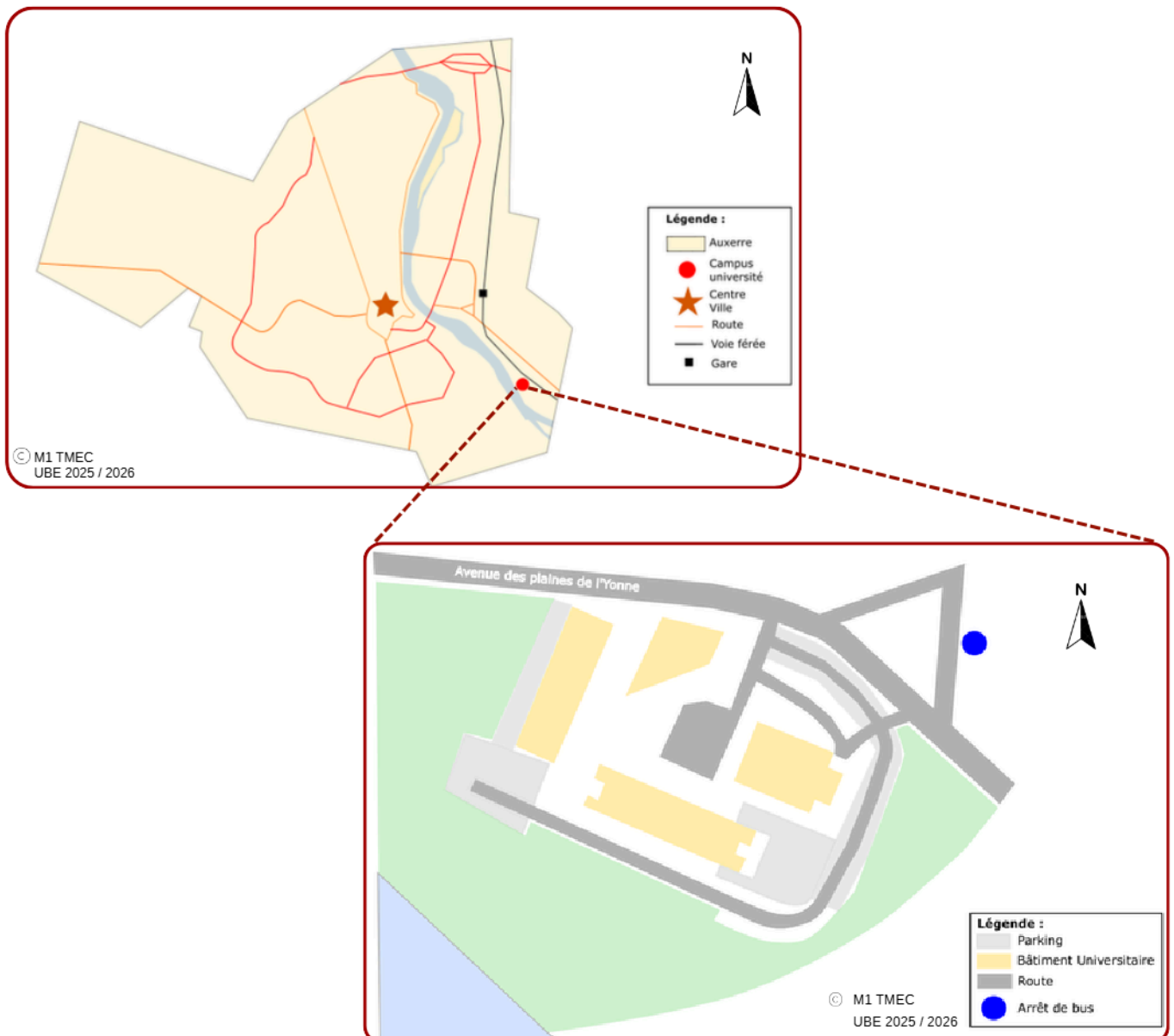


Figure 5 : Accessibilité au campus universitaire d'Auxerre

Le site de Chalon-sur-Saône

Le site universitaire de Chalon-sur-Saône est le cinquième site le plus important en termes d'effectif étudiant (609 étudiants).

Chalon-sur-Saône est une ville moyenne en bord de Saône entre Dijon et Mâcon, comptant 45 000 habitants. L'antenne chalonnaise est composée de quatre sites (IUT, Média Pôle, INSPE, Institut Image) sensiblement regroupés au même endroit, c'est-à-dire au sud du centre-ville et séparé de ce dernier par la Saône.

Du point de vue des mobilités, les campus (**Figure 6**) sont desservis par deux lignes de bus (le 05 et le 13) qui ont une fréquence de passage toutes les 35 et 20 minutes. Ils longent la N 73, incitant sûrement les étudiants et membres du personnels à prendre leur voiture pour se rendre sur place. La ville comporte une gare SNCF située sur l'axe Dijon-Lyon, bénéficiant ainsi d'une bonne desserte.

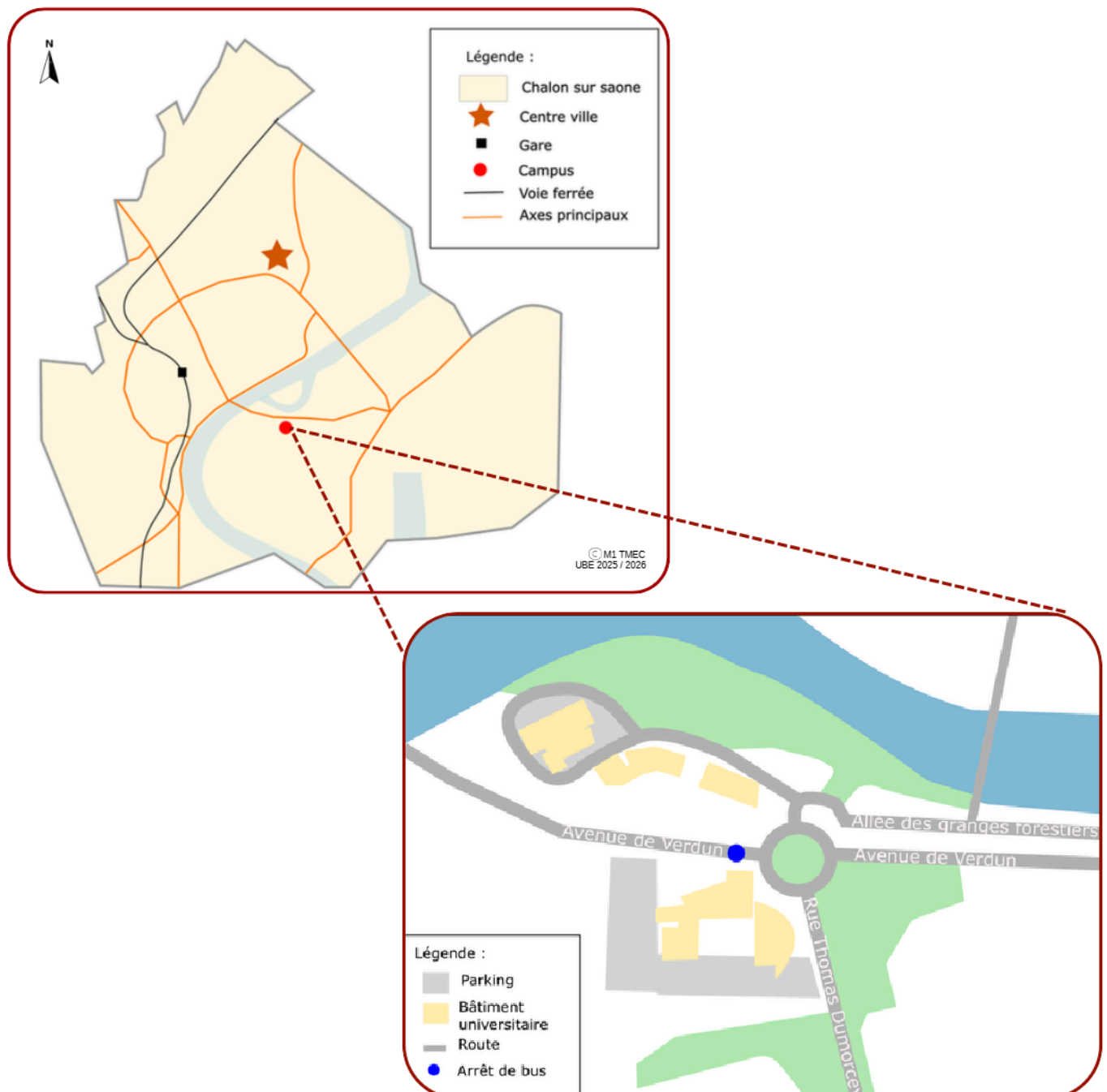


Figure 6 : Accessibilité au campus universitaire de Chalon-sur-Saône

Le site du Creusot

Le site universitaire du Creusot est le troisième site le plus important en termes d'effectif étudiant (1 437 étudiants).

Le Creusot est une ville moyenne de Saône-et-Loire, comptant 20 000 habitants. L'antenne creusotine se situe au nord de la ville, à proximité de la gare SNCF en direction de Dijon.

Du point de vue des mobilités, le campus (**Figure 7**) est desservi par plusieurs lignes de bus (le C1, C2, C3, et le bus TGV, amenant directement à la gare) qui ont une fréquence de passage toutes les 35, 85 et 60 minutes.

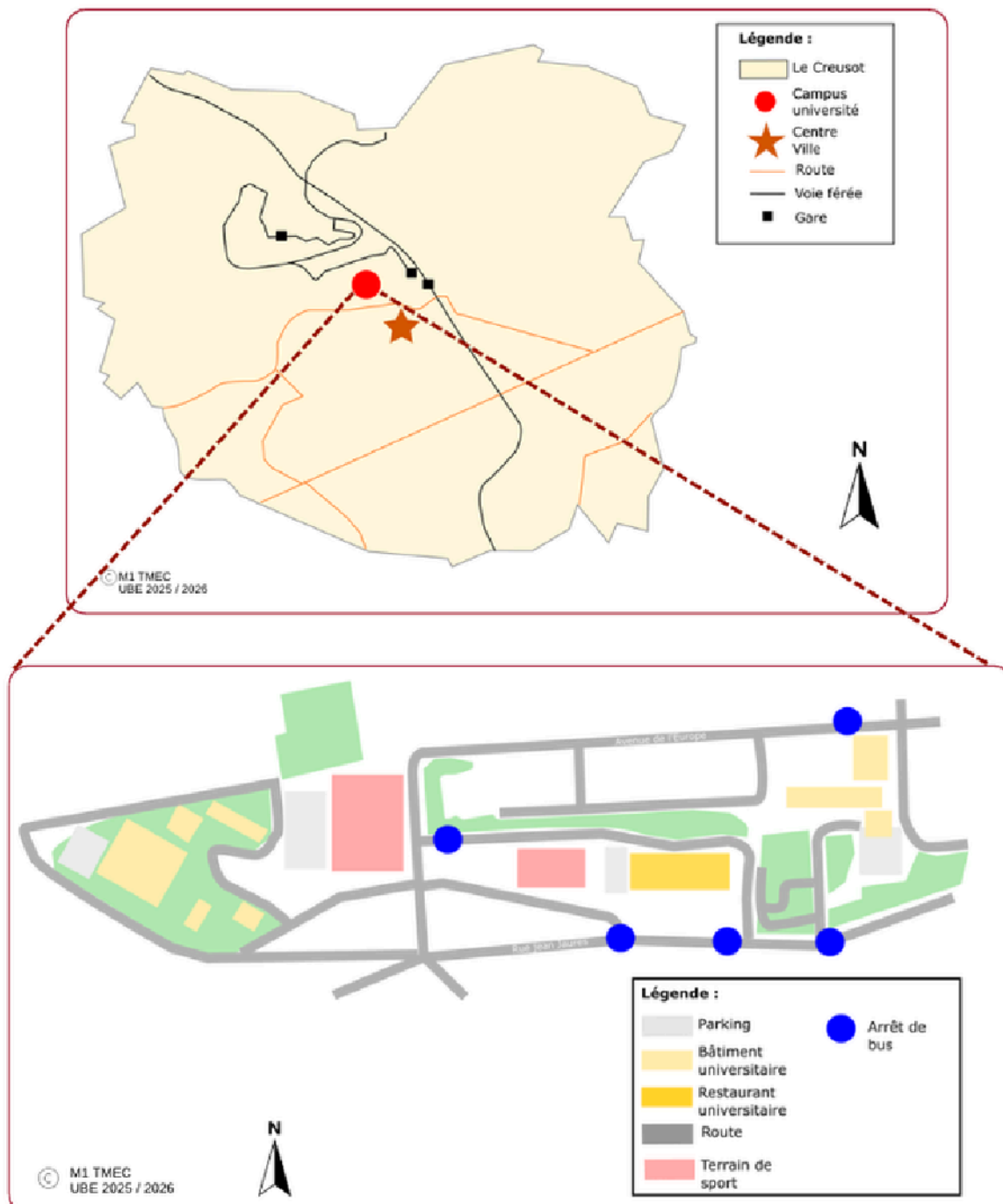


Figure 7 : Accessibilité au campus universitaire du Creusot

Le site de Mâcon

Le site universitaire de Mâcon est le sixième site le plus important en termes d'effectif étudiant (358 étudiants).

Mâcon est une ville moyenne de Saône-et-Loire, comptant 35 000 habitants. L'antenne mâconnaise se situe en plein centre de la ville, plus au nord de la gare.

Du point de vue des mobilités, le campus (**Figure 8**) est desservi par deux lignes de bus (la C et la N1), qui ont une fréquence de passage toutes les 35 et 9 minutes.

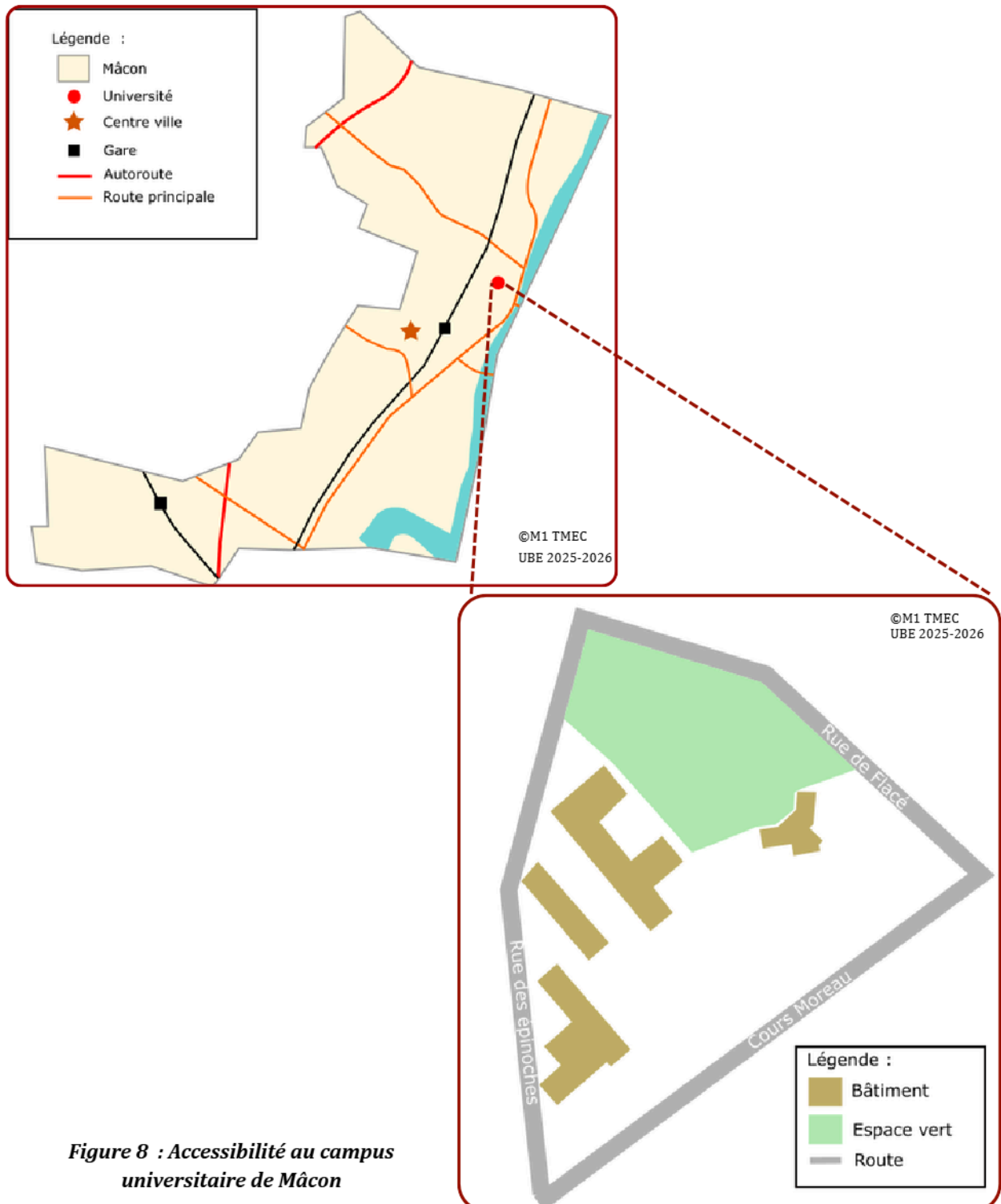


Figure 8 : Accessibilité au campus universitaire de Mâcon

Le site de Nevers

Le site universitaire de Nevers est le deuxième site le plus important en termes d'effectif étudiant (1 717 étudiants).

Nevers est une ville moyenne de la Nièvre située en bord de la Loire, et comptant 33000 habitants. L'antenne nivernaise se trouve aux abords de la Nièvre, au nord de la ville.

Du point de vue des mobilités, le campus (**Figure 9**) est desservi par une seule ligne de bus (la 4), qui a une fréquence de passage toutes les 30 minutes. La ville bénéficie aussi d'une desserte ferroviaire, grâce à la gare qui se situe à l'ouest du centre-ville.

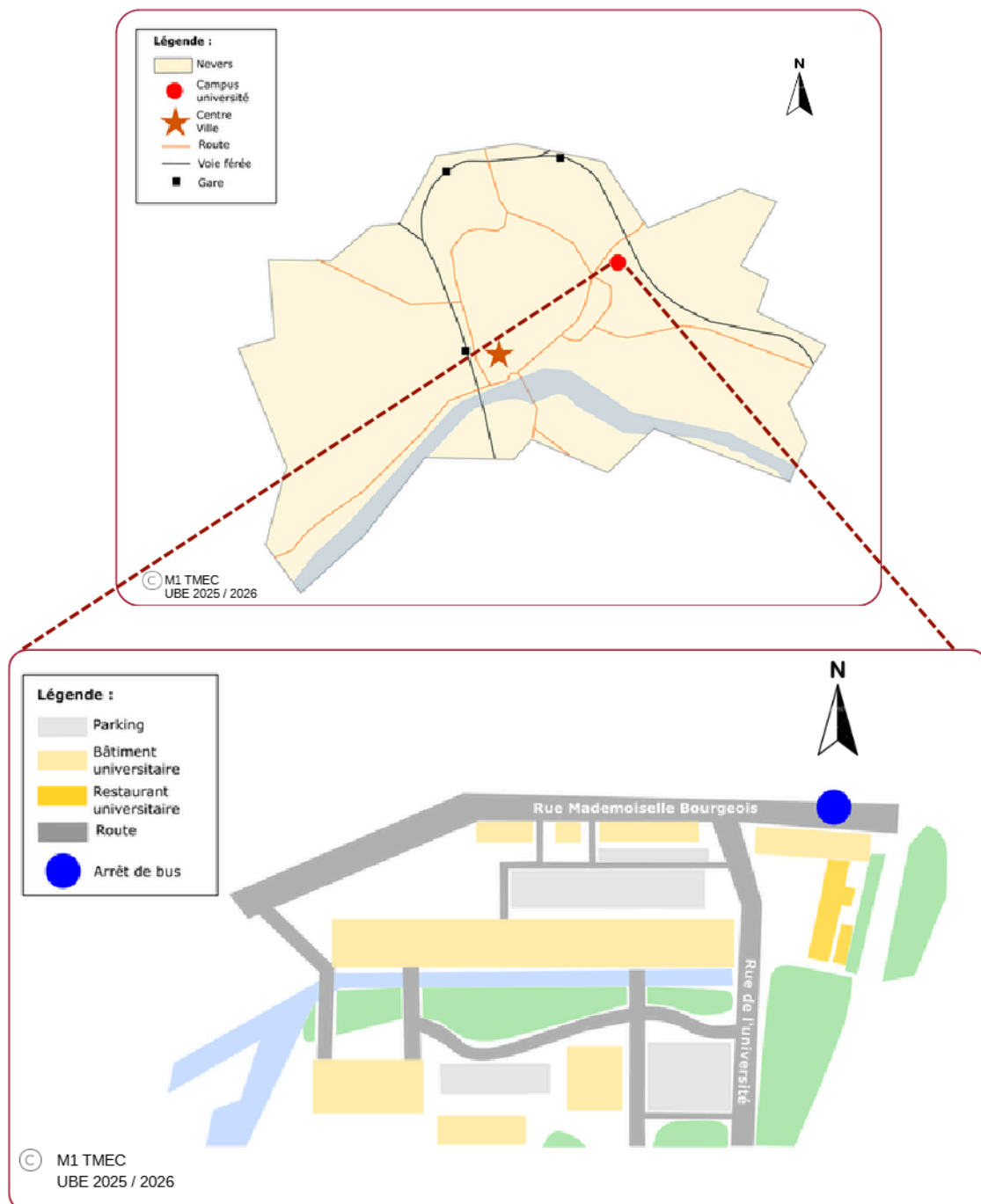


Figure 9 : Accessibilité au campus universitaire de Nevers

Les inégalités territoriales marquent donc les différents sites universitaires, avec des campus relativement proches du centre ville et d'autres plus périphériques, ce qui impacte l'offre de transport en commun (**Figure 10**). En effet, si le site dijonnais est très bien desservi, d'autres, comme Nevers, ne sont desservis que par une ou deux lignes de bus, avec une fréquence plutôt faible.

Ces différences pourraient avoir une influence sur les pratiques de mobilités des enquêtés, ce que nous verrons par la suite.

Ces inégalités de desserte ne se perçoivent pas uniquement à travers la comparaison des différents sites universitaires, mais aussi au sein même d'un site. En effet, il faut garder en tête qu'en règle générale, plus une personne habite loin du centre-ville, moins les lignes de bus seront nombreuses avec en outre des fréquences de plus en plus faibles.

SITES UNIVERSITAIRES	LIGNES BUS URBAIN	LIGNES DE TRAMWAY	ACCES GARE SNCF
AUXERRE	IUT = 05 et N1 INSPE = 01, 03, 04	X	À 5 min en voiture, 10 min en bus ou 20 min à pied
CHALON-SUR-SAÔNE	05, 13	X	À 6 min en voiture, 20 min en bus ou 20 min à pied
DIJON	L3, L5 et Corol	T1 (arrêt Erasme et Université)	À 14 min en voiture, 22 min en bus 20 min en tramway ou 46 min à pied
LE CREUSOT	C1, C2, C3 et bus TGV	X	À 3 min en voiture, 11 min en bus ou 20 à pied
MÂCON	C et N1	X	À 8 min en voiture, ou 20 min à pied
NEVERS	4	X	À 6 min en voiture, 10 min en bus ou 30 min à pied

Figure 10 : Tableau récapitulatif de la desserte en transports en commun des différents sites universitaires

Participation et représentativité de l'échantillon des personnels et étudiants

Concernant la répartition des personnels et des étudiants au sein de l'échantillon, les 4 099 réponses recueillies révèlent une surreprésentation des personnels (**Figure 11**). En effet, parmi les 36 483 personnes (personnels et étudiants confondus) travaillant ou étudiant à l'UBE, les personnels représentent 8,4 % de la population totale, contre 91,6 % pour les étudiants.

Or, au sein des répondants à l'enquête, cette répartition est sensiblement différente : les personnels constituent 28,2 % de l'échantillon, tandis que les étudiants en représentent 71,8 %.

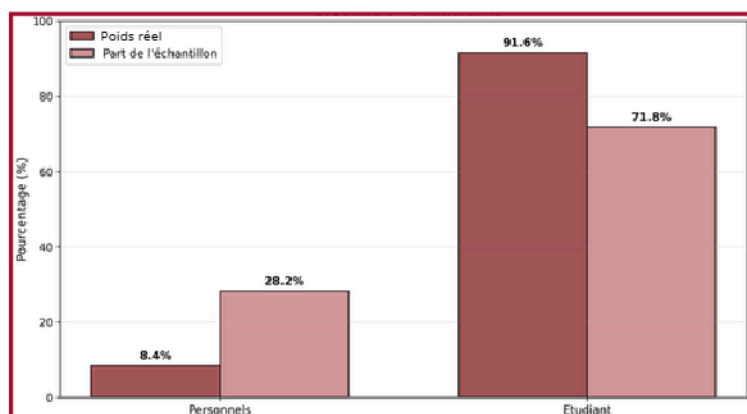


Figure 11 : Comparaison des poids réels des personnels et étudiants avec leur part dans l'échantillon

Ces écarts montrent que les personnels sont surreprésentés dans l'enquête, tandis que les étudiants y sont sous-représentés. Néanmoins, malgré ce déséquilibre, la structure de l'échantillon demeure globalement cohérente avec la réalité de la population étudiée.

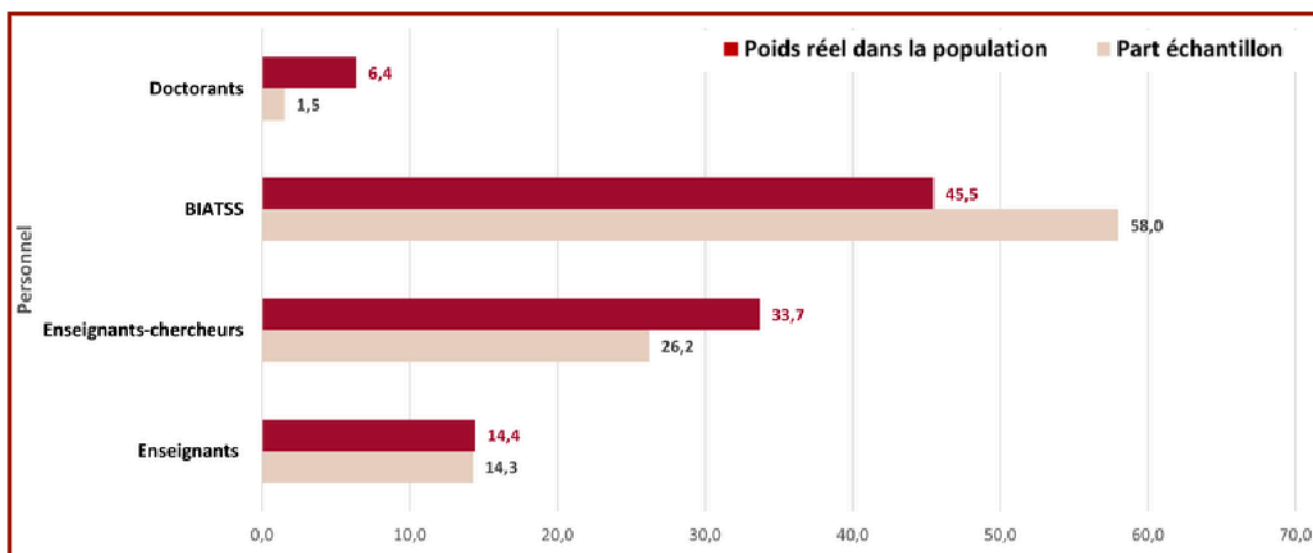


Figure 12 : Comparaison des poids réels des catégories de personnels avec leur part dans l'échantillon

Parmi les différentes catégories de personnels, on note une surreprésentation des personnels BIATSS (qui représentent 58 % des répondants alors qu'ils constituent 45,5 % de la population du personnel) et une sous représentation des doctorants et des enseignants-chercheurs (**Figure 12**). Là encore, cette répartition est globalement cohérente au vu de la répartition de la population étudiée.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Profils des répondants

La première caractéristique analysée concerne l'âge (**Figure 13**). On voit une dominance des réponses dans la classe d'âge des 18 - 25 ans avec 67 % du total des répondants, ce qui est en adéquation avec la grande part des étudiants dans cette enquête. Les deux classes les moins représentées sont les moins de 18 ans et les plus de 60 ans (2%).

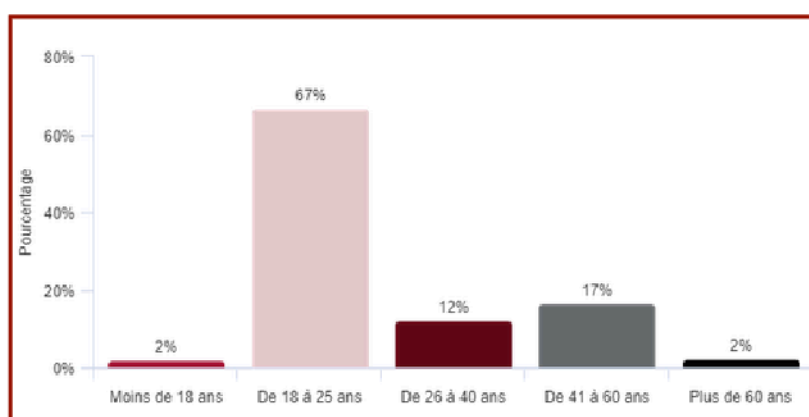


Figure 13 : Âge des répondants

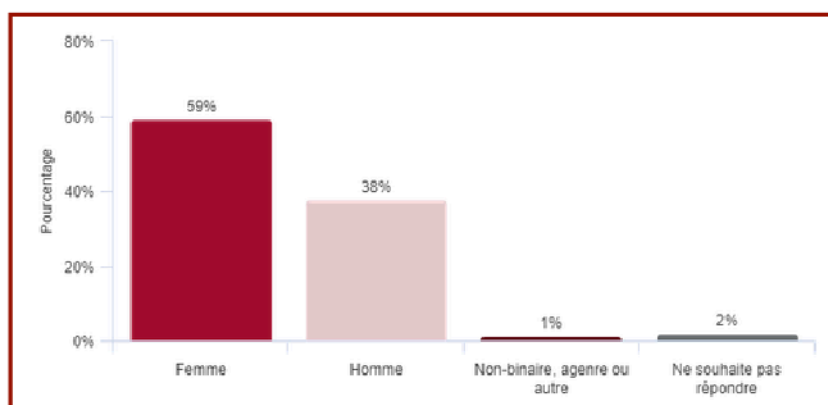


Figure 14 : Genre des répondants

A propos du genre (**Figure 14**), on peut observer que ce sont en majorité les femmes qui ont répondues avec 59 % des réponses, les hommes ne représentant quant à eux que 38 % de l'échantillon. C'est un phénomène assez courant lors de la réalisation d'enquêtes, comme les enquêtes Unaf, réalisées par opinionway.

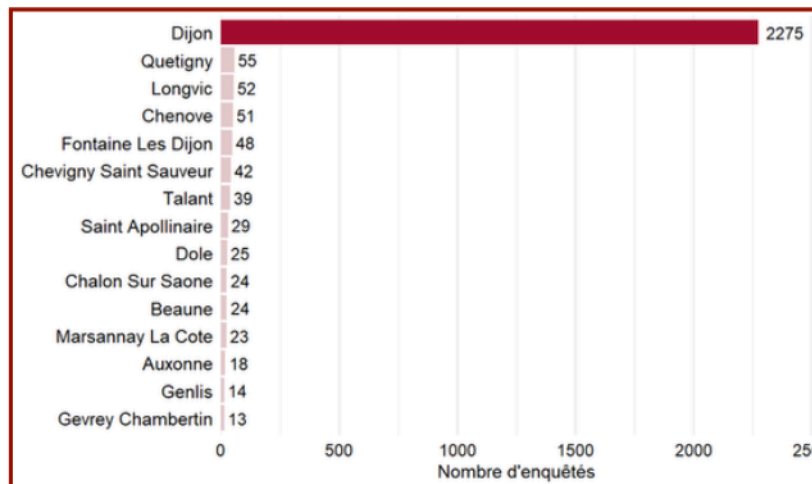
	FEMME	HOMME	NON-BINAIRE, AGENRE OU AUTRE	NE SOUHAITE PAS RÉPONDRE	TOTAL
Moins de 18 ans	54%	42%	0%	4%	100%
De 18 à 25 ans	61%	36%	2%	2%	100%
De 26 à 40 ans	59%	38%	1%	3%	100%
De 41 à 60 ans	56%	41%	0%	2%	100%
Plus de 60 ans	35%	58%	3%	3%	100%
TOTAL	59%	38%	1%	2%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. p -valeur = < 0,01 ; $Khi2 = 40,0$; $ddl = 12$.

Figure 15 : Genre des répondants par tranches d'âges

On constate que cette tendance, c'est à dire la plus forte présence des femmes parmi les répondants, se vérifie dans l'ensemble des tranches d'âge, à l'exception de la dernière (60 ans et plus), où les femmes sont sous-représentées avec seulement 35 % des répondants (**Figure 15**).



Ce sont principalement Dijon et les communes de sa périphérie qui concentrent l'essentiel des réponses, avec 2 275 répondants ne serait-ce que pour Dijon même (**Figure 16**). Cela peut s'expliquer par le fait que de nombreux étudiants prennent un logement dans leur ville d'études.

Figure 16 : Commune de résidence des répondants

Les autres communes apparaissent ensuite avec des effectifs nettement plus faibles. Cette forte concentration des réponses à Dijon reflète aussi son poids démographique et son rôle central dans l'aire urbaine.

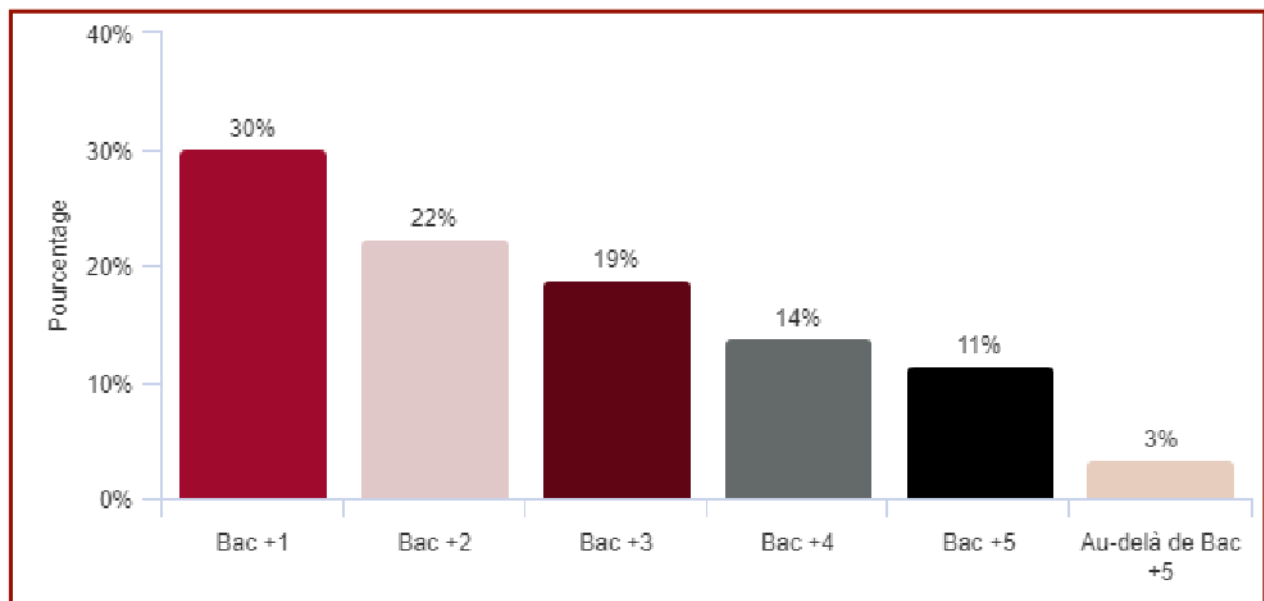


Figure 17 : Niveau d'étude des répondants

En ce qui concerne le niveau d'études, la distribution observée présente une tendance décroissante (**Figure 17**). Plus le nombre d'années d'études après le baccalauréat augmente, plus la proportion de répondants diminue.

La classe Bac +1 est la plus représentée avec 30 % des réponses, suivi de Bac +2 (22 %) et Bac +3 (19 %). Au-delà, les parts chutent progressivement, Bac +4 atteint les 14 %, Bac +5 les 11 %, tandis que les diplômés situés au-delà de Bac +5 ne regroupent plus que 3 % des répondants.

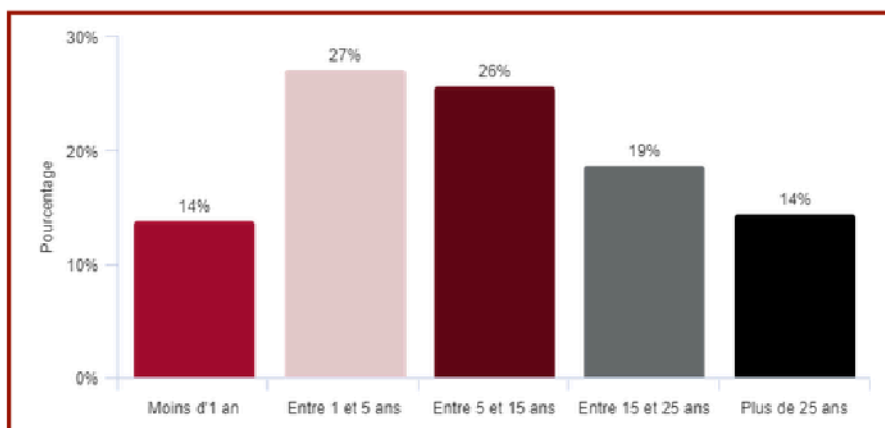


Figure 18 : Nombres d'années passés sur le site universitaire

Contrairement au niveau d'études, la répartition du nombre d'années passées sur le site universitaire n'exprime pas une tendance décroissante (Figure 18). Le graphique montre que la majorité des répondants travaillent sur le site depuis une

durée comprise entre 1 et 15 ans, avec deux classes particulièrement représentées, celle entre 1 et 5 ans (27 %) et celle entre 5 et 15 ans (26 %). Les catégories moins d'un an et plus de 25 ans sont nettement moins fréquentes, chacune totalisant 14 % des réponses. La tranche 15 à 25 ans regroupe 19 % des répondants.

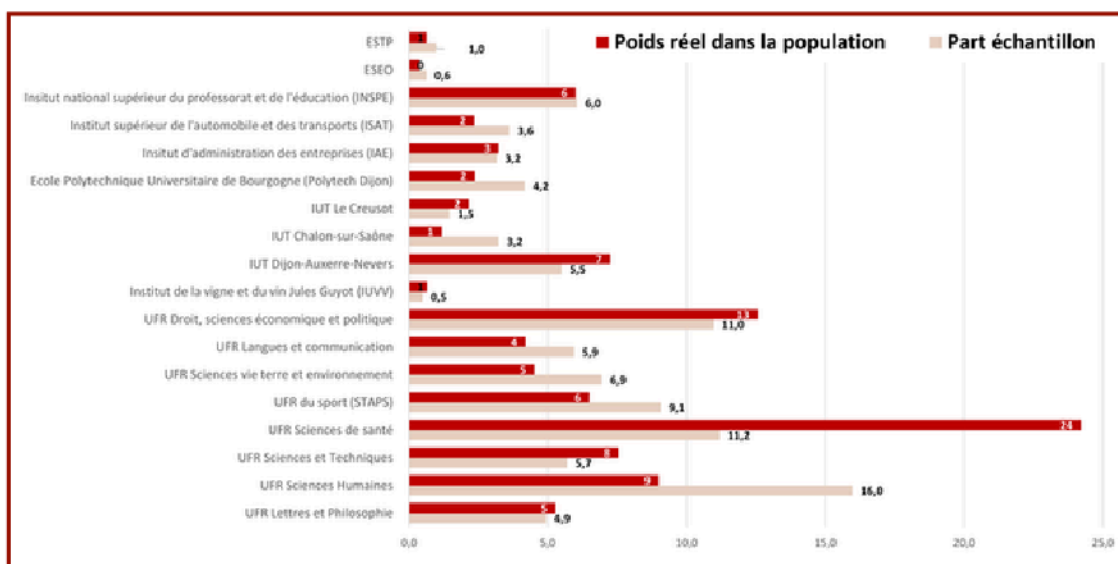


Figure 19 : Part des répondants et poids réel des composantes dans la population étudiante

La répartition des réponses par composante met en évidence une forte hétérogénéité selon les secteurs universitaires (Figure 19). L'UFR Sciences Humaines arrive largement en tête, regroupant 16 % des répondants, suivies par l'UFR Science de Santé (11,2%) et l'UFR Droit, Sciences économiques et politique (11%). Viennent ensuite l'UFR du Sport (9,1%), l'UFR Science Vie, Terre et Environnement (6,9%), puis l'UFR Sciences et Techniques (5,7%). Les autres composantes affichent des proportions plus faibles: les valeurs les plus basses concernent les établissements comme ESSTP, ESEO, l'Institut universitaire de la vigne et du vin, ou encore IAE Dijon, chacun représentant moins de 1 % des réponses.

Cependant, lorsque l'on prend en compte le poids réel de chaque composante dans la population étudiante totale, des écarts significatifs apparaissent. L'UFR Sciences de Santé est en réalité sous-représentée, puisqu'elle représente à elle seule 24% des effectifs universitaires, mais seulement 11,2% des répondants à l'enquête. A l'inverse, l'UFR Sciences Humaines, qui ne pèse que pour 9% de la population étudiante, concentre 16% des réponses, ce qui traduit une forte surreprésentation. Ces écarts doivent être pris en compte dans l'interprétation des résultats, car ils peuvent influencer la portée et la représentativité des analyses

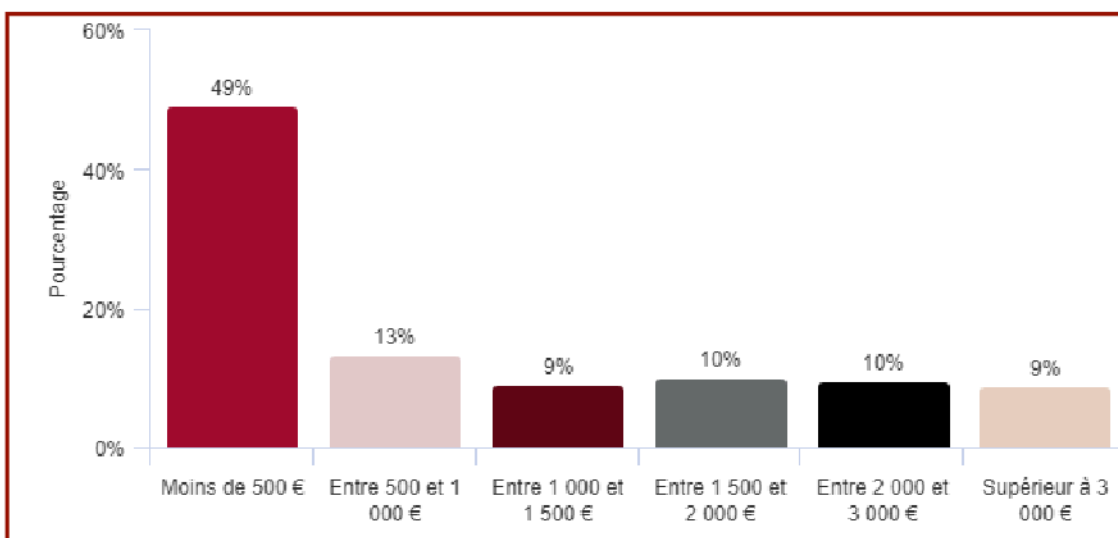


Figure 20 : Répartition des revenus par mois des répondants

Au niveau des revenus, on constate une forte concentration (49%) dans la catégorie “moins de 500 euros” (**Figure 20**). Cela suggère qu’il y a beaucoup d’étudiants avec peu, voire aucun revenu dans l’échantillon. Les autres catégories (de 500 euros pouvant aller jusqu’à 3 000 euros par mois) affichent des pourcentages bien plus bas, avec un certain équilibre entre chacune d’elle (environ 10%). On peut émettre l’hypothèse que les trois dernières catégories concernent surtout le personnel, tandis que la catégorie comprise entre 500 et 1 000 euros concerne davantage des étudiants exerçant des jobs étudiants.

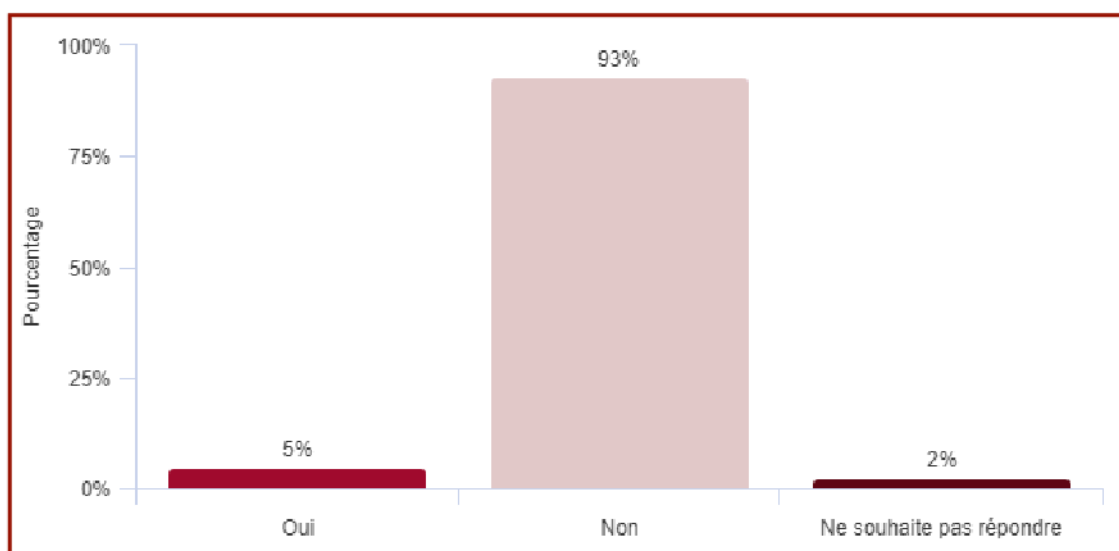


Figure 21 : Présence de difficultés physiques

Concernant les difficultés physiques (**Figure 21**), une grande majorité des enquêtés a répondu à la négative (93%). Si seulement 5% ont répondu oui, cela concerne tout de même 205 personnes sur les 4 099 enquêtés, sans prendre en compte les 2% qui ont préféré ne pas répondre. Cela signifie donc que si dans le questionnaire, les résultats représentent surtout des personnes sans difficultés physiques, une part non négligeable peut exprimer des besoins liés à l’accessibilité, sans parler de personnes avec un handicap psychologique, dont l’accessibilité est un enjeu tout aussi important, bien qu’elles n’aient pas spécialement de difficultés physiques.

Les horaires

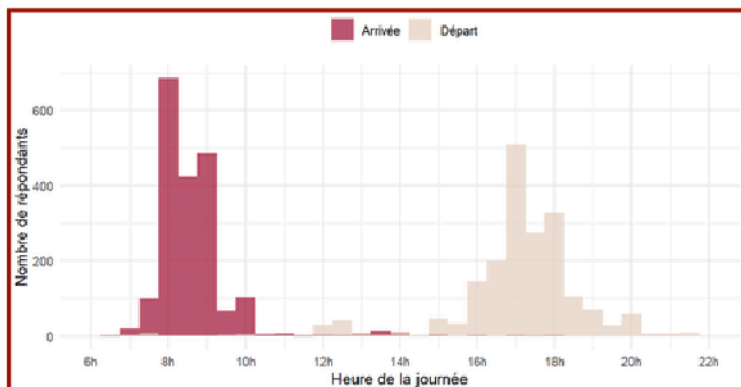


Figure 22a : Répartition des heures d'arrivée et de départ sur le site universitaire

La distribution des heures d'arrivée et de départ montre deux pics très marqués, correspondant aux rythmes habituels d'une journée de travail sur le site universitaire (Figure 22a) : les arrivées se concentrent principalement entre 7h30 et 9h30, avec un maximum d'arrivées autour de 8h.

Concernant les départs, la tendance est similaire bien que les départs sont légèrement plus dispersés dans le temps. La majorité des départs s'effectue entre 16h et 18h30, avec un pic autour de 17h.

Cette répartition met en évidence une structure de journée très standardisée : une arrivée groupée le matin et un départ concentré en fin d'après-midi. Selon le Mobiloscope, quand on s'intéresse au nombre de personnes qui se rend dans la zone pour étudier, on retrouve les mêmes logiques en fonction des horaires.

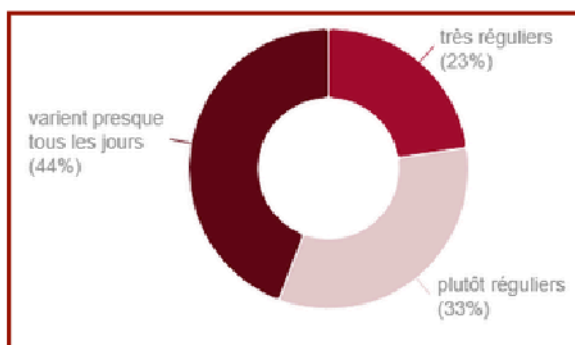


Figure 22b : Régularité des horaires de travail

La Figure 22b complète notre réflexion en montrant que la majorité des répondants ne disposent pas d'horaires de travail strictement fixes. En effet, 44 % déclarent que leurs horaires varient presque tous les jours, ce qui traduit une organisation du travail flexible. À l'inverse, 33 % des répondants indiquent avoir des horaires plutôt réguliers, tandis que 23 % disposent d'horaires très réguliers.

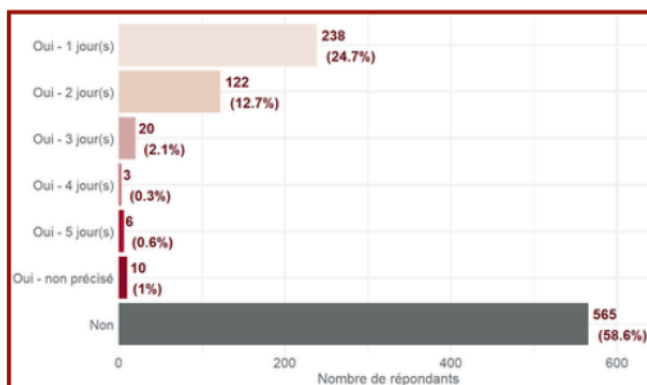


Figure 23 : Nombre de jours possible en télétravail

La Figure 23 met en évidence qu'une majorité des répondants (personnels uniquement) ne peuvent pas télétravailler (58,6%).

Parmi ceux qui peuvent télétravailler, la grande majorité n'y a accès que de manière limitée. Le cas le plus fréquent est la possibilité de télétravailler un jour par semaine (24,7 %), suivi de deux jours par semaine (12,7 %). Les possibilités de télétravailler trois, quatre ou cinq jours restent très marginales.

Répartition des modes de transport

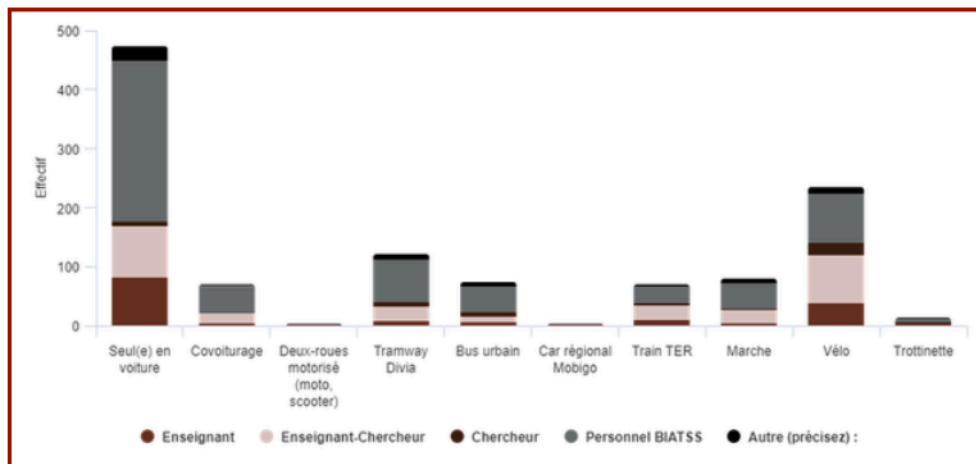


Figure 24 : Mode principal de déplacement pour le personnel de l'UBE

Une grande partie des personnels de l'UBE (474 personnes) se rend sur le lieu de travail seule en voiture (Figure 24). Il y a donc une forte dépendance à la voiture chez le personnel (42% du personnel de l'enquête), qui peut s'expliquer par le fait d'habiter plus loin (trajets plus longs) ou encore par le besoin d'être flexible (cours, réunions, courses, dépôt des enfants à l'école...). Le vélo est quand même bien présent avec 235 personnes concernées (21% du personnel), ce qui montre qu'une partie du personnel habite assez près ou se sent assez à l'aise à vélo. Les autres modes (tram, bus, TER, marche) restent secondaires, et la part du covoiturage est plutôt faible (80 personnes), bien qu'elle reste plus élevée que celle des étudiants (6% contre 3% pour les étudiants).

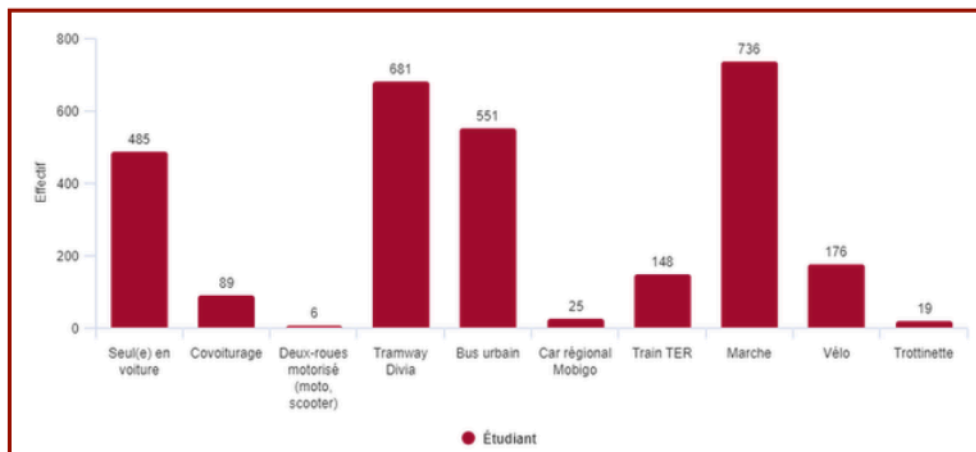


Figure 25 : Mode principal de déplacement pour les étudiants de l'UBE

Chez les étudiants, on retrouve surtout parmi les modes principaux la marche et les transports en commun (Figure 25), avec 736 personnes pour la marche, 681 pour le tramway et 551 pour le bus urbain. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les étudiants vivent souvent plus près de leur lieux d'étude (appartement), ou qu'ils utilisent plus facilement le réseau urbain. La voiture reste bien présente, mais moins que chez le personnel. La part du vélo, elle, est tout de même moins grande chez les étudiants que chez le personnel. Le train TER et le car Mobigo représentent une plus faible part : il y a donc des étudiants venant de plus loin, mais ils ne sont pas majoritaires (148 et 25 réponses).

Caractéristiques des trajets

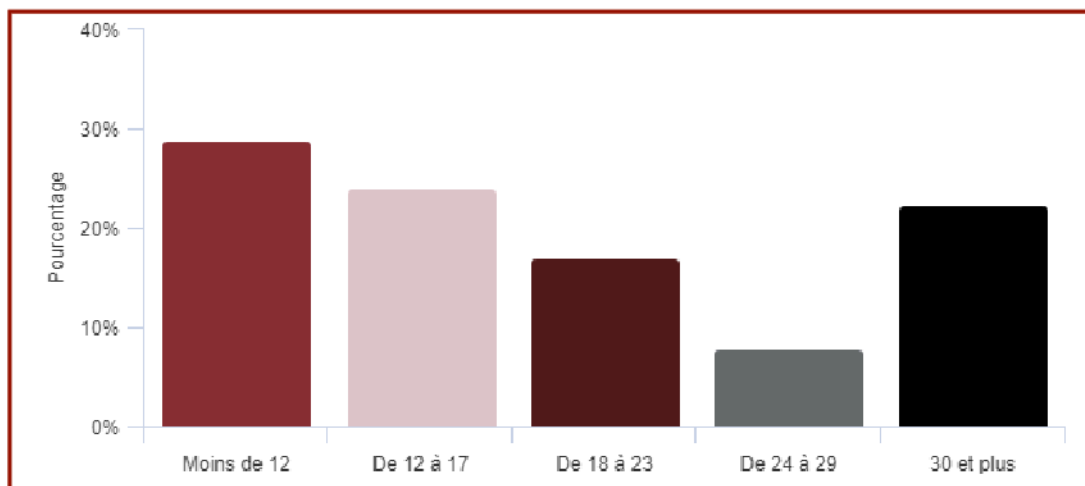


Figure 26 : Durée moyenne (en minutes) d'un trajet simple en mode principal

Concernant la durée des trajets pour se rendre sur le lieu d'études ou de travail (**Figure 26**), la catégorie la plus représentée est celle de moins de 12 minutes ($\approx 29\%$), suivie de 12 à 17 minutes ($\approx 24\%$). Les trajets de 30 minutes et plus concernent également une part notable des répondants ($\approx 22\%$). Les durées intermédiaires de 18 à 23 minutes ($\approx 17\%$) et surtout de 24 à 29 minutes ($\approx 8\%$) sont, quant à elles, moins fréquentes.

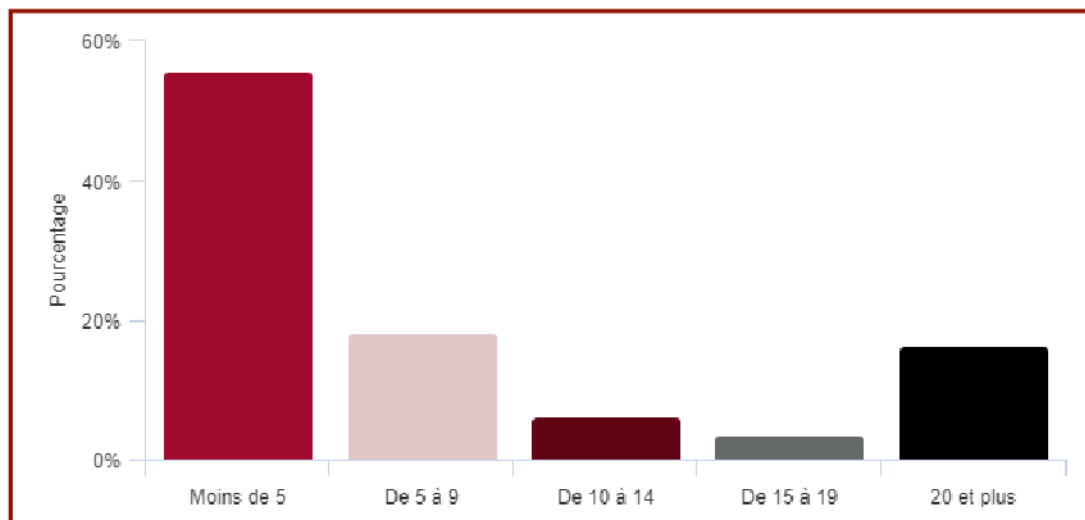


Figure 27 : Distance moyenne (en km) d'un trajet simple en mode principal

Concernant la distance parcourue, la tendance est encore plus marquée : plus de la moitié des répondants résident à moins de 5 km du lieu d'études ou de travail ($\approx 55\%$). Les distances de 5 à 9 km ($\approx 19\%$) et de 20 km et plus ($\approx 17\%$) représentent également des parts significatives, tandis que les tranches de 10 à 14 km ($\approx 6\%$) et de 15 à 19 km ($\approx 3\%$) sont plus marginales.

Ces résultats laissent apparaître deux profils principaux : une majorité de personnes habitant à proximité du campus, avec des trajets courts, et une part non négligeable résidant plus loin, avec des trajets plus longs. Cette répartition est susceptible d'influencer le choix du mode de transport, les trajets courts se prêtant davantage à la marche, au vélo ou au tramway, tandis que les trajets plus longs favorisent l'usage de la voiture ou du train.

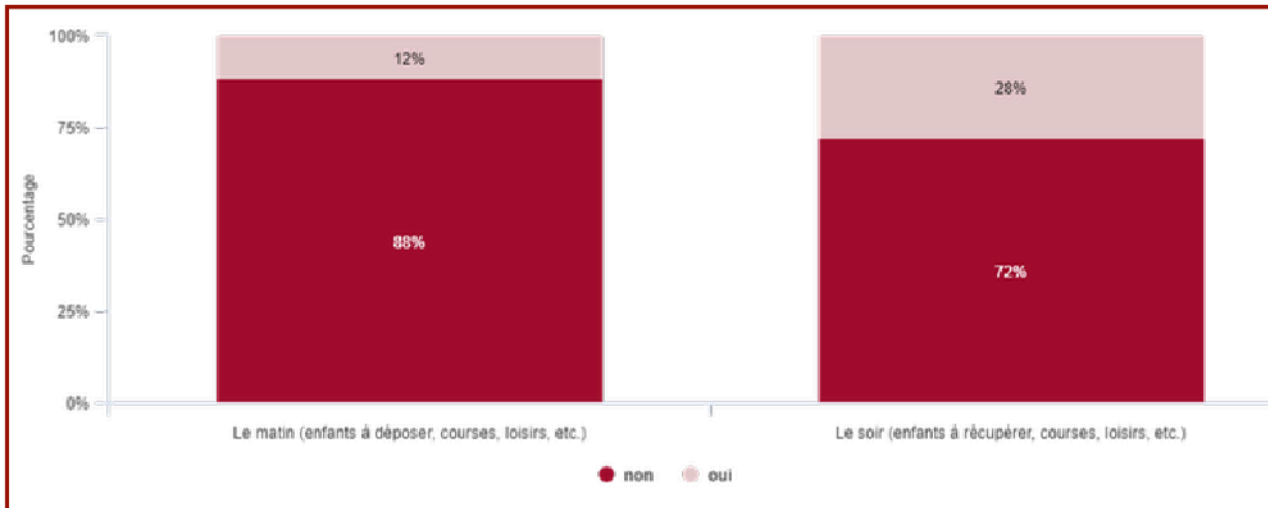


Figure 28 : Réalisation d'étapes sur les déplacements domicile - travail/école

	AUXERRE		CHALON-SUR-SAÔNE		DIJON		LE CREUSOT		MÂCON		NEVERS	
	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI
Le matin (enfants à déposer, courses, loisirs, etc.)	88%	12%	88%	12%	88%	12%	88%	12%	86%	14%	91%	9%
Le soir (enfants à récupérer, courses, loisirs, etc.)	66%	35%	70%	30%	72%	28%	73%	27%	73%	27%	77%	23%

Figure 29 : Réalisation d'étapes sur les déplacements domicile - travail/école en fonction du site universitaire

Ces deux tableaux (**Figure 28 et 29**) montrent que la plupart des personnes ne font pas d'étapes sur leur trajet domicile-travail/études, surtout le matin. En effet, le matin, 88% des répondants disent ne pas faire d'étapes, et seulement 12% disent en faire une (déposer des enfants, courses, loisirs, etc.). Le soir, les étapes sont plus fréquentes, avec 28% des enquêtés qui répondent à l'affirmative, soit presque une personne sur trois.

Si l'on étudie cette répartition selon les sites universitaires, on se rend compte que les résultats concernant la réalisation d'étapes le matin sont très proches : environ 86% à 91% sans étape, et 9% à 14% avec étape. En revanche, le soir, il y a plus de différences selon les villes : les étapes sont les plus fréquentes à Auxerre (35%), puis Chalon-sur-Saône (30%) et Dijon (28%). Elles sont un peu plus faibles au Creusot (27%) et à Mâcon (27%), et encore plus faibles à Nevers (23%). Globalement, cela suggère que les contraintes (courses, enfants, activités) se font surtout en fin de journée.

1. Vous êtes :	Croisement Multiple			
	LE MATIN (ENFANTS À DÉPOSER, COURSES, LOISIRS, ETC.)		LE SOIR (ENFANTS À RÉCUPÉRER, COURSES, LOISIRS, ETC.)	
	NON	OUI	NON	OUI
Étudiant	93%	7%	76%	24%
Enseignant	82%	18%	72%	28%
Enseignant-Chercheur	71%	29%	61%	39%
Chercheur	88%	12%	67%	33%
Personnel BIATSS	75%	25%	57%	43%
Autre (précisez) :	81%	19%	65%	35%

Figure 30 : Réalisation d'étapes sur les déplacements domicile - travail/école en fonction du statut

Le fait de faire des étapes sur son trajet dépend beaucoup du statut (**Figure 30**). Le matin, les étapes sont assez rares pour tout le monde, mais surtout chez les étudiants: seulement 7% disent faire une étape. À l'inverse, elles sont plus fréquentes chez les enseignants-chercheurs (29%) et le personnel BIATSS (25%), ce qui peut s'expliquer par plus de contraintes familiales ou d'organisation avant d'arriver au travail. Au niveau des étapes le matin, 18 % des enseignants sont concernés contre 12% pour les chercheurs.

Le soir, les étapes augmentent pour tous les groupes, mais pas au même niveau. Les étudiants restent ceux qui en font le moins (24%), alors que le personnel BIATSS (43%) et les enseignants-chercheurs (39%) sont ceux qui en font le plus. Les chercheurs sont à 33%, les enseignants à 28%, et la catégorie "autre" à 35%. Globalement, on comprend que les contraintes du quotidien se concentrent surtout en fin de journée, et qu'elles touchent davantage certains statuts, en particulier les personnels.

Les déplacements professionnels

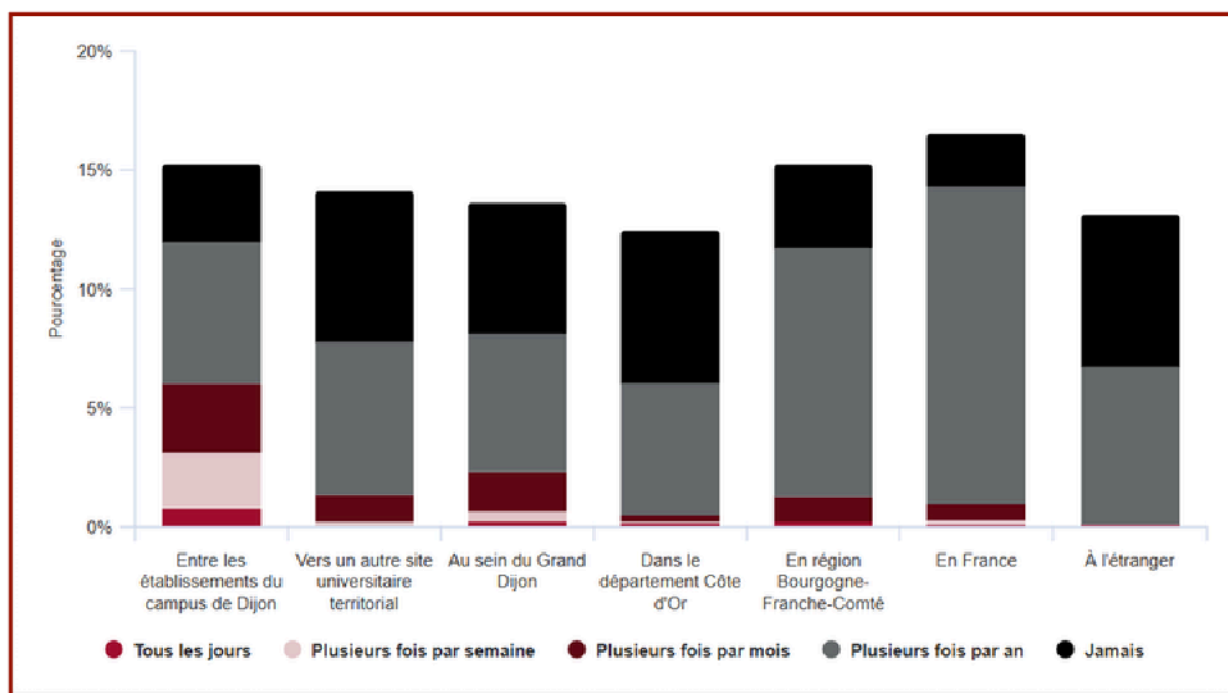


Figure 31 : Fréquence des déplacements professionnels

Un peu plus de la moitié du personnel de l'UBE (52%) disent faire des déplacements professionnels. La plupart de ces déplacements sont occasionnels (**Figure 31**), avec une majorité des répondants qui effectuent des déplacements plusieurs fois par an. Les déplacements plus réguliers (tous les jours, plusieurs fois par semaine ou par mois) concernent surtout les trajets entre les établissements du campus de Dijon.

À l'inverse, se déplacer dans le département de la Côte-d'Or ou à l'étranger paraît plus rare (6 % du personnel n'effectue jamais de déplacement en Côte d'Or et de même à l'étranger). Enfin, les déplacements en Bourgogne-Franche-Comté et en France existent bien, mais ils se font le plus souvent quelques fois par an plutôt que très fréquemment.

LES TRANSPORTS EN COMMUN

Répartition de l'utilisation du transport en commun

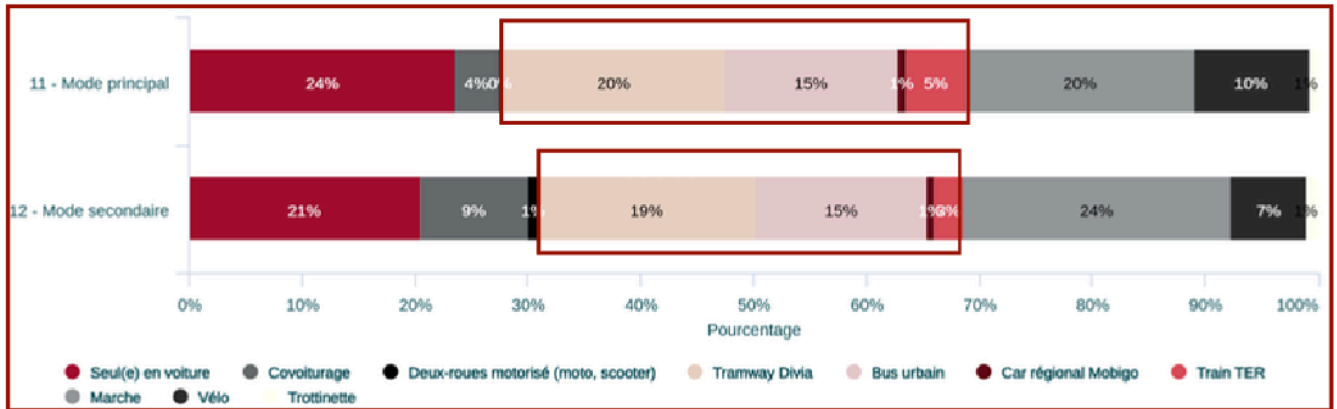


Figure 32 a : Répartition modale pour venir sur le lieu d'études / de travail (étudiants et personnels confondus)

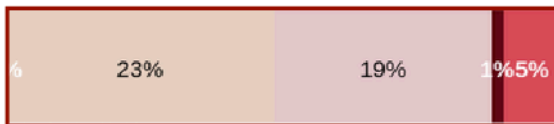


Fig 32 b : Part modale des transports en commun pour les étudiants ...

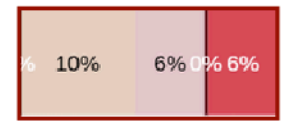


Fig 32 c : ... et pour le personnel

Les transports en commun (tramway, bus urbain, car régional et train TER) représentent une part importante des modes de déplacement des enquêtés au sein des campus universitaires de l'UBE : 41% des enquêtés utilisent les transports en commun comme mode principal, soit 1687 personnes sur les 4099 enquêtés, et 38% les utilisent comme mode secondaire, soit 1311 personnes (**Figure 32 a**).

Parmi les différents modes de transport en commun, deux se distinguent particulièrement : le tramway (20%), et le bus urbain (15%).

En revanche, cette répartition entre les modes varie en fonction des profils des enquêtés (**Figure 32 b et c**). En effet, les étudiants utilisent davantage les transports en commun (48%) que les personnels (22%).

Cette répartition varie également en fonction des zones où étudient ou travaillent les enquêtés (**Figure 32 d**). Dans les campus universitaires d'Auxerre, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers et Le Creusot, la part du transport en commun est bien plus petite (13%), au profit de la voiture et de la marche.

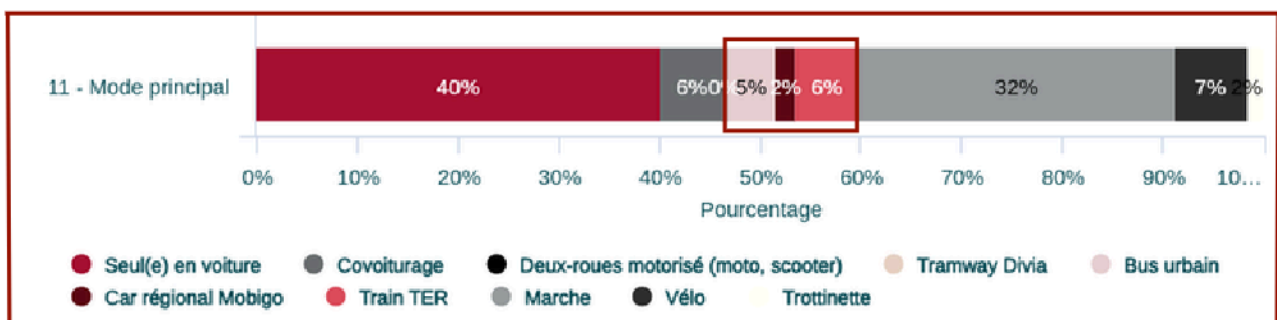


Fig 32 d : Les campus universitaires d'Auxerre, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers et Le Creusot

Raisons du recours aux transports en commun

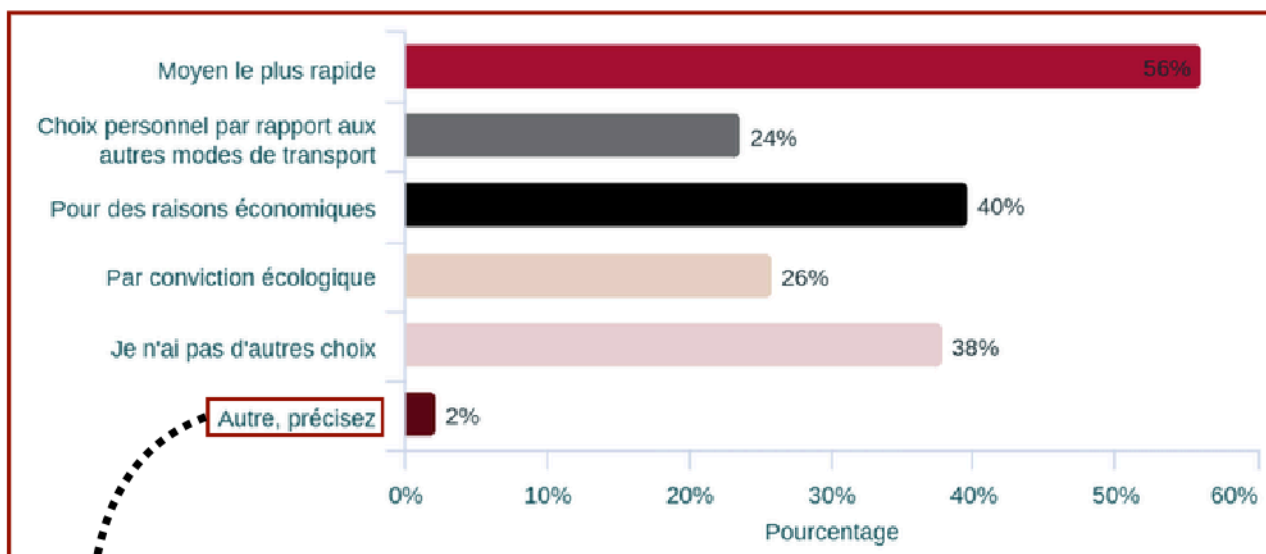


Figure 33 a : Les raisons du recours aux transports en commun



Figure 33 b : Nuage de mots présentant les autres raisons évoquées par les usagers

Plus de la moitié des enquêtés (56%) prenant les transports en commun expliquent ce choix par la rapidité de ce mode (**Figure 33 a**).

Mais ce choix s'explique aussi par la contrainte : 40% mettent en avant des raisons économiques, et 38% l'expliquent par une absence de choix alternatifs.

La conscience environnementale est également présente chez 26% des enquêtés prenant les transports en commun, qui ont répondu utiliser ces modes par conviction écologique.

Enfin, ce qui ressort également parmi les réponses directement proposées par les enquêtés (**Figure 33 b**), c'est l'absence de voiture, l'absence de permis ou encore un manque de places sur le parking. Autrement dit, ici, le recours aux transports en commun se fait en creux de l'utilisation de la voiture ; c'est parce que cette dernière n'est pas possible que ces usagers (2%) se tournent vers les transports en commun.

Titre de transport en commun utilisé

Parmi les enquêtés utilisant les transports en commun, c'est l'abonnement mensuel qui se démarque (55%). L'abonnement annuel ainsi que l'abonnement 9 mois sont également grandement utilisés (**Figure 34 a**).

Cette répartition varie selon la longueur du trajet : alors que les usagers du tramway et du bus urbain (**Figure 34 b**) favorisent les abonnements mensuel, annuel et 9 mois, les usagers du train TER et du car régional Mobigo (**Figure 34 c**), eux, possèdent des abonnements combinés (23%) en plus des abonnements mensuel et annuel.

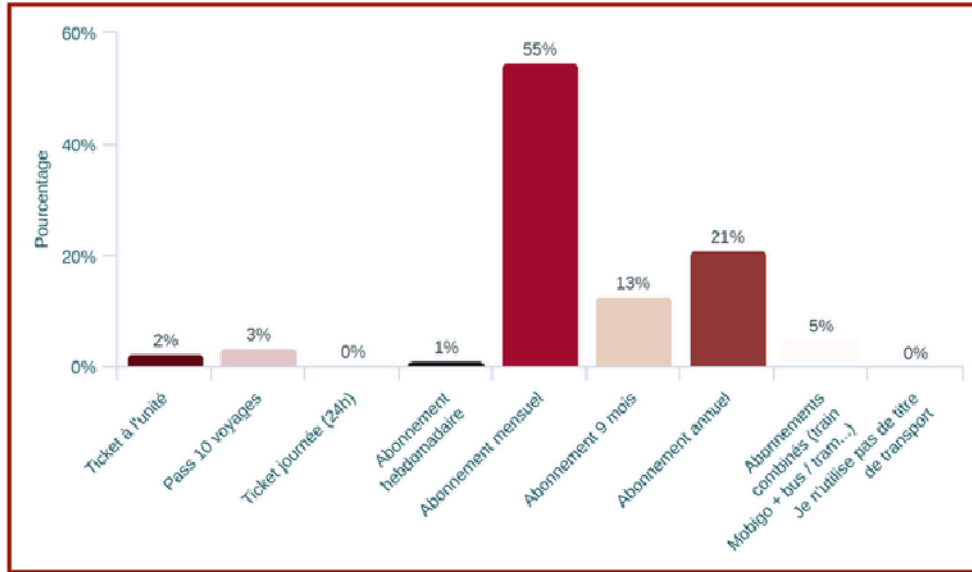


Figure 34 a : Titre de transport utilisé par tous les usagers

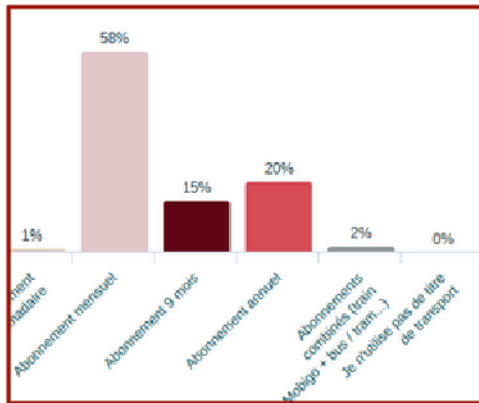


Fig 34 b : ... utilisé par les usagers du tramway et du bus urbain

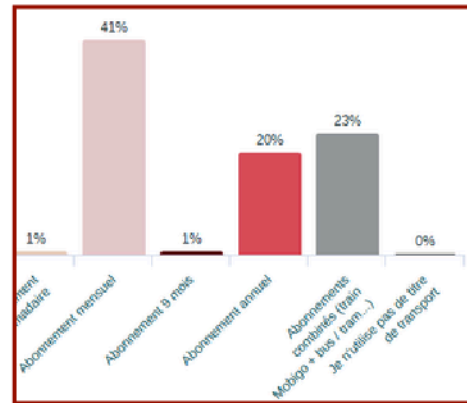


Fig 34 c : ... utilisé par les usagers du train TER et du car régional Mobigo

Budget mensuel alloué aux transports en commun

39,3

En ce qui concerne le budget mensuel alloué aux transports en commun (participation employeur déduite), la moyenne est de 39,3€. Mais cette moyenne est tirée vers le haut par les personnes effectuant des longues distances, qui eux, atteignent une moyenne d'un peu plus de 100€. Ce budget

élevé de la part des personnes effectuant des trajets de longues distances s'explique notamment par le prix du train TER. S'agissant des personnes effectuant des trajets plus courts, c'est-à-dire des usagers du tramway et du bus urbain, leur budget mensuel est d'environ 27€. On note donc une forte inégalité dans le budget mensuel alloué au transport en commun en fonction du lieu de résidence des personnels et étudiants, allongeant plus ou moins la distance.

Temps d'accès au bâtiment universitaire depuis la dernière station de transport en commun

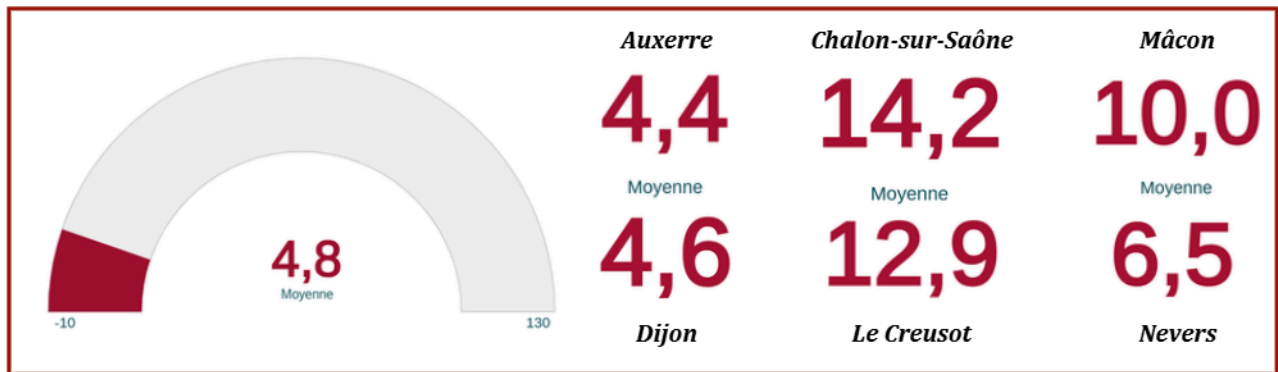


Figure 35 : Temps pour rejoindre le bâtiment universitaire depuis le dernier arrêt de transport (en minutes)

Concernant les temps d'accès au bâtiment universitaire depuis la dernière station de transport en commun (Figure 35), la moyenne est de 4,8 minutes. Mais, on constate des inégalités territoriales entre les différents sites universitaires, en particulier sur les campus de Chalon-sur-Saône, Mâcon et Le Creusot, où les temps d'accès dépassent les 10 minutes, pour atteindre 14 minutes. En effet, comme évoqué précédemment dans la présentation des secteurs, certains sites universitaires sont moins bien desservis, ce qui s'illustre non seulement par une fréquence de transport en commun insuffisante, mais aussi par la grande distance entre le dernier arrêt et le bâtiment universitaire, comme cela est le cas à Chalon-sur-Saône où un seul arrêt dessert tout le campus.

Difficultés rencontrées

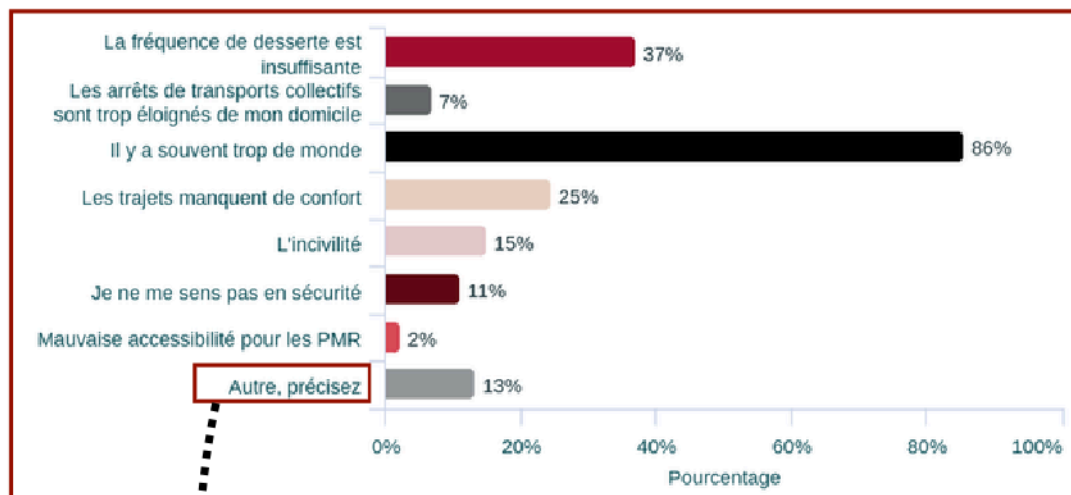


Figure 36 a : Les difficultés rencontrées par les usagers



Figure 36 b : Nuage de mots apportant une précision des difficultés soulevées par les usagers

Une grande part des répondants (42%) témoigne rencontrer des difficultés sur leur trajet. 86% d'entre eux trouvent qu'il y a trop de monde dans les transports. Parmi les difficultés, viennent ensuite la fréquence de desserte insuffisante, le manque de confort, l'incivilité et le manque de sécurité (**Figure 36 a**).

La différence majeure dans les réponses entre les usagers du train TER / car régional Mobigo et du tramway / bus urbain se situe dans les propositions libres. En effet, les personnes utilisant le train signalent une problématique autour des retards très importants. C'est d'ailleurs l'expression qui revient le plus dans leurs réponses (**Figure 36 b**).

Incidations pour utiliser les transports en commun

Enfin, concernant les incitations pertinentes pour favoriser le recours aux transports en commun, et donc le rendre plus attractif par rapport aux autres modes, les leviers principaux s'articulent surtout autour de l'offre en elle-même : 78% des répondants souhaitent un renforcement de la fréquence de passage, 56% une baisse du coût de l'abonnement et 43% un élargissement de l'amplitude horaire (**Figure 37**). On note cependant ici que le profil des répondants est très important sur cette question (**Figure 38**). En effet, ce sont très majoritairement les étudiants qui demandent une baisse du coût de l'abonnement. Les membres du personnels, quant à eux, sont davantage tournés vers une amélioration du confort du trajet.

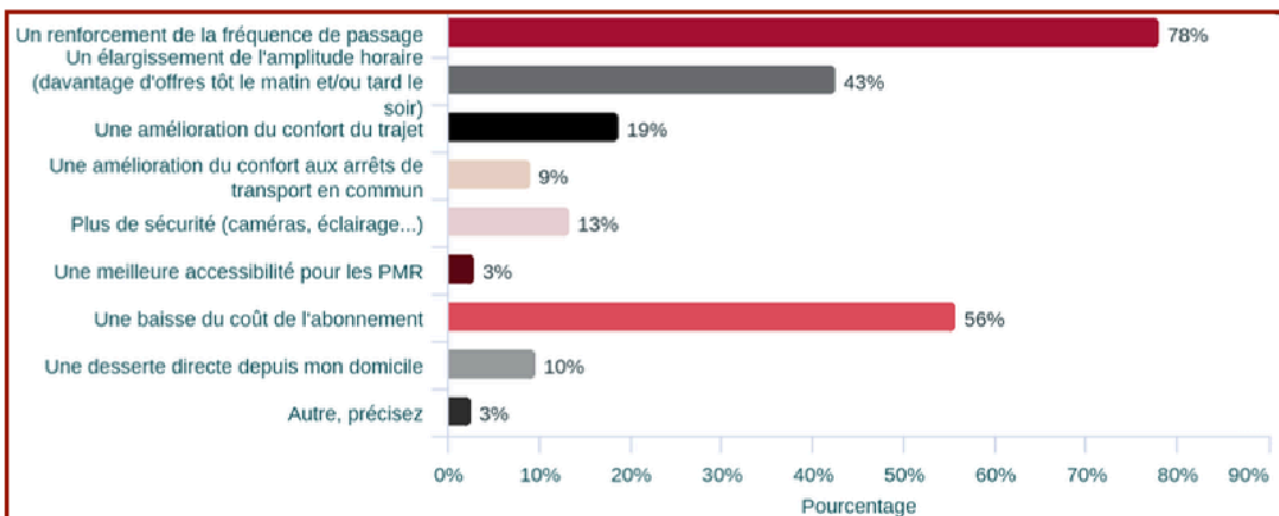


Figure 37 : Les propositions susceptibles de faciliter les trajets des usagers des transports en commun

1. VOUS ÊTES :	UN RENFORCE... DE LA FRÉQUENCE DE PASSAGE	UN ÉLARGISSE... DE L'AMPLITUDE HORAIRE (DAVANTAGE D'OFFRES TÔT LE MATIN ET/OU TARD LE SOIR)	UNE AMÉLIORATI... DU CONFORT DU TRAJET	UNE AMÉLIORATI... DU CONFORT AUX ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN	PLUS DE SÉCURITÉ (CAMÉRAS, ÉCLAIRAGE...)	UNE MEILLEURE ACCESSIBILI... POUR LES PMR	UNE BAISSE DU COÛT DE L'ABONNEM...	UNE DESSERTE DIRECTE DEPUIS MON DOMICILE
Étudiant	79%	44%	17%	9%	14%	3%	61%	9%
Personnel	72%	34%	28%	11%	9%	4%	33%	12%
TOTAL	78%	43%	19%	9%	13%	3%	56%	10%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

Figure 38 : Croisement entre le statut et les propositions susceptibles de faciliter leurs trajets

LES MODES MOTORISÉS HORS TC (TRANSPORT EN COMMUN)

Répartition de l'utilisation des modes motorisés

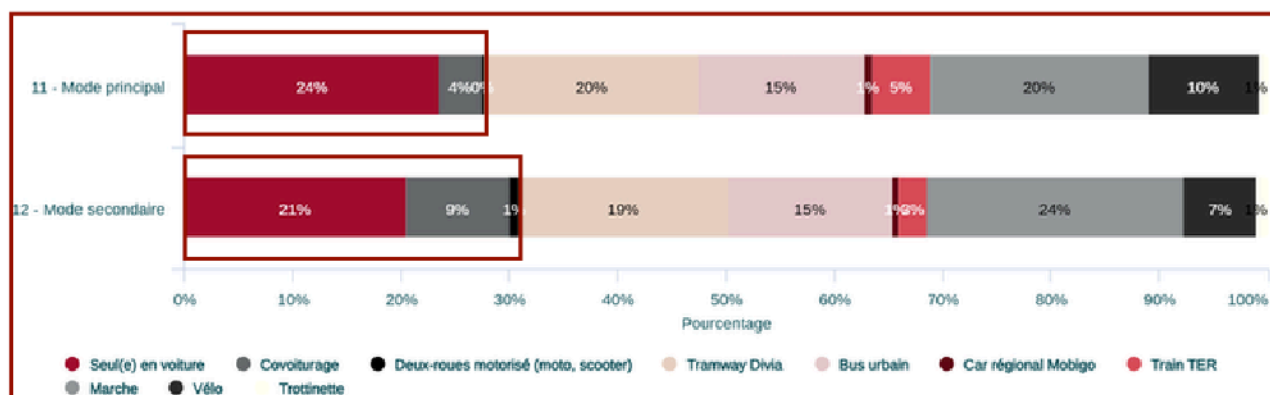


Figure 39 a : Répartition modale pour venir sur le lieu d'études / de travail (étudiants et personnels confondus)



Fig 39 b : Part modale des modes motorisés hors TC pour les étudiants ...

Fig 39 c : ... et pour le personnel

Les modes motorisés hors TC (seul en voiture, covoiturage et deux-roues) représentent 28 % des déplacements des enquêtés pour se rendre sur les campus universitaires, soit 1133 personnes sur les 4099 enquêtés (**Figure 39 a**). Parmi ces modes motorisés hors TC, un se distingue particulièrement : 24% des enquêtés se déplacent seuls en voiture, faisant de ce mode le plus utilisé de tous. L'autosolisme est donc prépondérant dans les pratiques de déplacements. Le covoiturage, lui, est bien moins pratiqué, mais néanmoins bien présent : 4% des enquêtés sont concernés, soit 160 personnes.

En revanche, cette répartition entre les modes varie en fonction des profils des enquêtés (**Figure 39 b et c**). En effet, les personnels utilisent davantage les modes motorisés hors TC (47%, soit 548 personnes sur un peu plus de 1110) que les étudiants (20%, soit 580 personnes sur presque 3000).

Cette répartition varie également en fonction des zones où étudient ou travaillent les enquêtés (**Figure 39 d**). Dans les campus universitaires d'Auxerre, Chalon-sur-Saône, Nevers, Mâcon et Le Creusot, la part des modes motorisés hors TC est bien plus grande (46% contre 28% en incluant le campus universitaire dijonnais, soit presque le double), au détriment des transports en commun. Bien que la part du covoiturage est légèrement plus élevée (6%), c'est tout de même l'autosolisme qui reste prépondérant (40%).

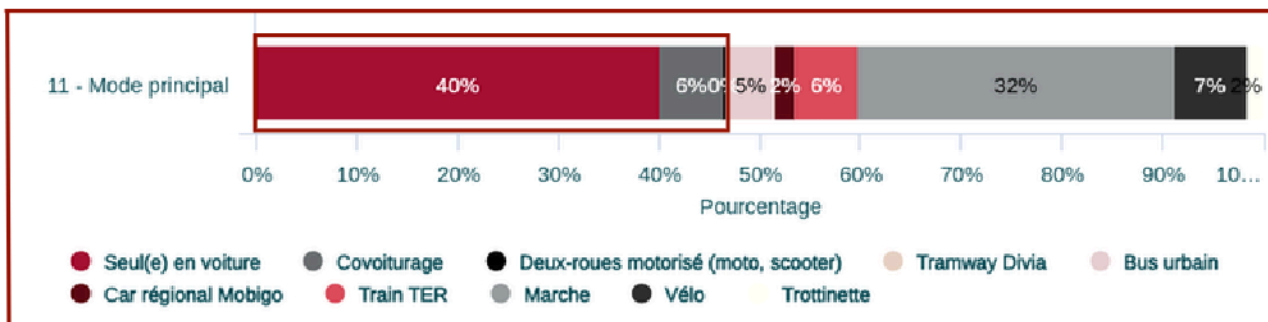


Fig 39 d : Les campus universitaires d'Auxerre, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers et Le Creusot

Raisons du recours aux modes motorisés

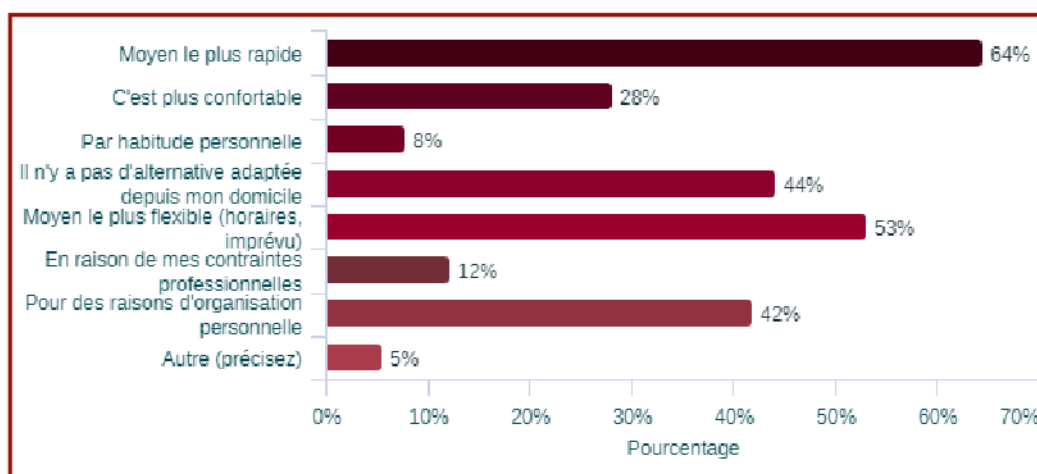


Figure 40 a : Raisons du choix du transport motorisé pour les étudiants

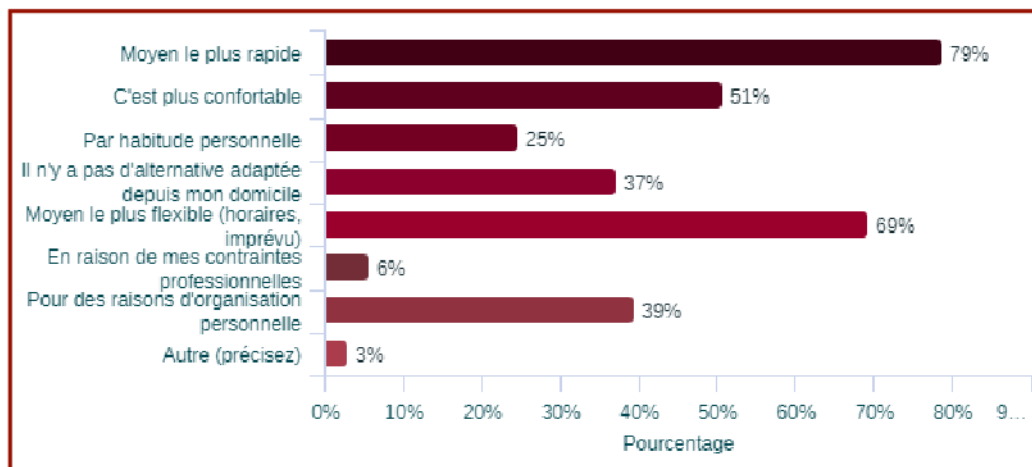


Figure 40 b : Raisons du choix du transport motorisé pour le personnel

Les motivations du recours aux modes motorisés hors TC sont sensiblement les mêmes pour les étudiants et les personnels (**Figure 40 a et b**). La rapidité (64% pour les étudiants et 79% pour les personnels) et la flexibilité (53% et 69%) de la voiture sont les réponses qui reviennent le plus, juste avant l'organisation personnelle (42% et 39%). En revanche, le personnel se distingue sur deux critères : le confort (51% contre 28% pour les étudiants) et l'habitude (25% contre 8%).

Type de carburant utilisé

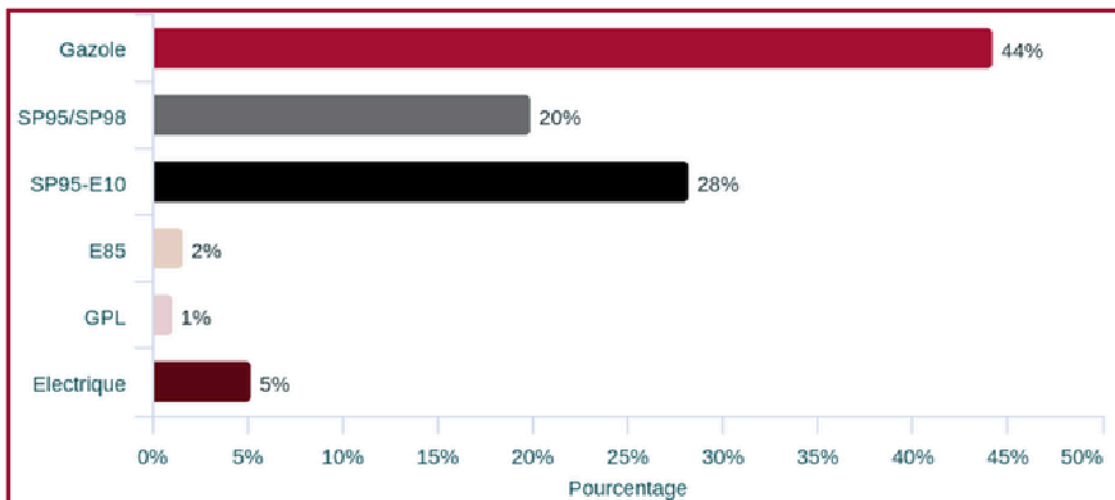


Figure 41 : Type de carburant utilisé

La part des énergies fossiles dans les types de carburants utilisés est prépondérante comparativement à l'électrique (Figure 41). En effet, sur la totalité des carburants mentionnés, le gazole arrive en tête (44%), suivi par le SP 95 - E10 (28%). Le SP 95 et le SP 98 concernent quant à eux 20% des enquêtés utilisant les modes motorisés. L'électrique est bien loin derrière (5%). Le type de carburant utilisé ne varie que très peu entre les personnels et les étudiants, mais on peut noter une petite différence quant à l'usage de l'électrique, qui concerne 7 % des personnels contre 3 % pour les étudiants.

Budget alloué aux modes motorisés

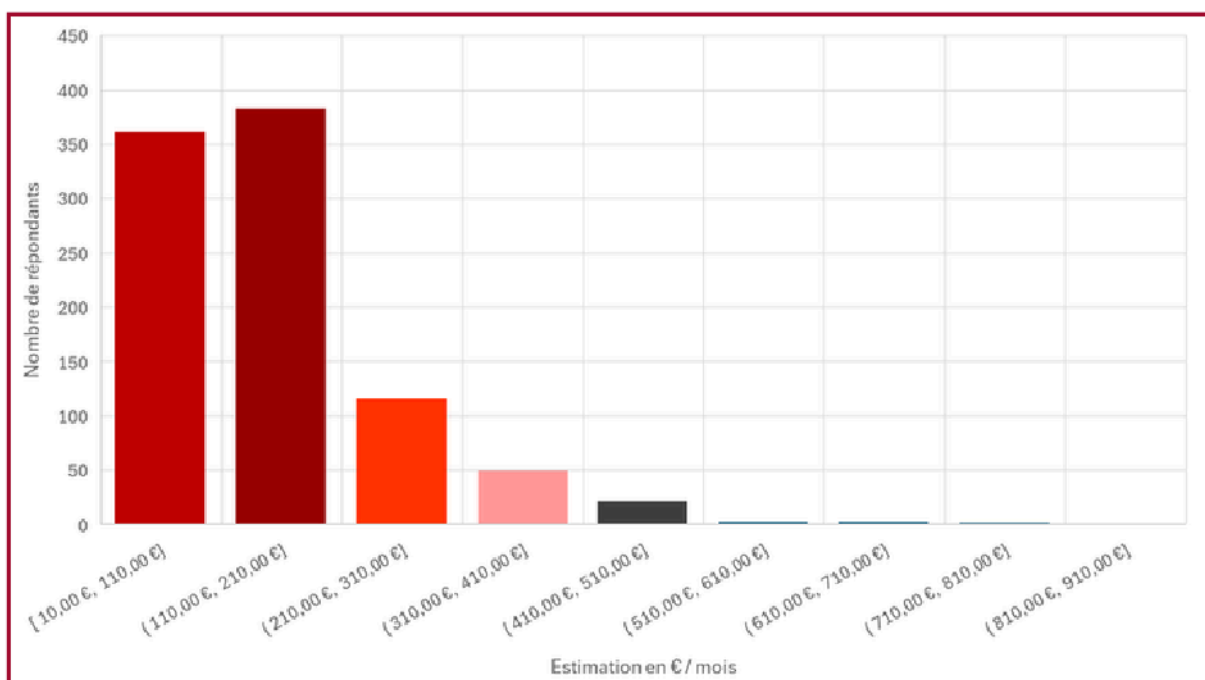


Figure 42 : Répartition des coûts estimés (en €/ mois) pour le fonctionnement du véhicule

La question du budget alloué mensuellement à son véhicule personnel semble assez complexe pour les répondants, qui ne connaissent pas toujours bien ce que cela représente vraiment en termes d'argent. Ainsi, les réponses sont très variables, allant d'une dizaine d'euros à plus de 800 euros par mois, qu'il s'agisse des étudiants ou du personnel (*Figure 42*). La moyenne est cependant d'environ 170 €.

Le fait d'intégrer, dans une même estimation, les dépenses liées au carburant, à l'entretien, à l'assurance ainsi qu'à l'ensemble des autres coûts de fonctionnement d'une voiture ou d'un deux-roues n'a peut-être pas toujours été bien compris. Par ailleurs, des caractéristiques propres à chaque situation - comme l'âge et l'état du véhicule ou encore le montant de l'assurance - peuvent expliquer des écarts importants dans les budgets déclarés.

Stationnement

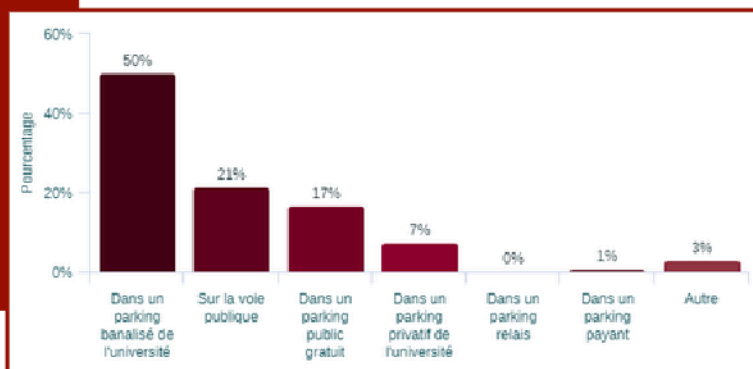


Figure 43 a : Lieux de stationnement pour les étudiants

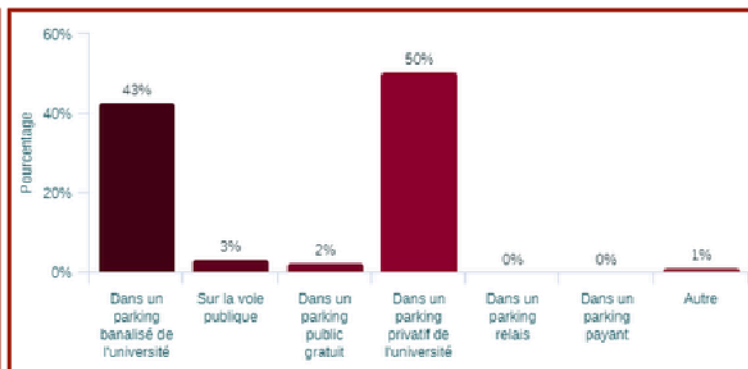


Figure 43 b : Lieux de stationnement pour le personnel

Selon les *Figures 43 a et 43 b*, les parkings banalisés de l'Université figurent parmi les espaces de stationnement les plus utilisés, tant par les étudiants (50 %) que par le personnel (43 %).

Si les parkings privatifs de l'Université sont majoritairement occupés par le personnel (50 %), on peut toutefois s'interroger sur le caractère suffisant de cette proportion. En effet, une part plus importante du personnel pourrait-elle être incitée à utiliser ces espaces réservés, afin de limiter la saturation des parkings banalisés ?

Cette saturation des parkings banalisés contribue vraisemblablement aux difficultés rencontrées par les étudiants pour stationner sur le campus. Faute de places disponibles, ils se reportent vers d'autres solutions : stationnement sur la voie publique (21 %), recours à des parkings publics gratuits (17 %), voire utilisation des parkings privatifs de l'Université (7%), bien que ceux-ci leur soient en principe interdits.

/ voir carte de stationnement p. 56/

Difficultés rencontrées lors du trajet

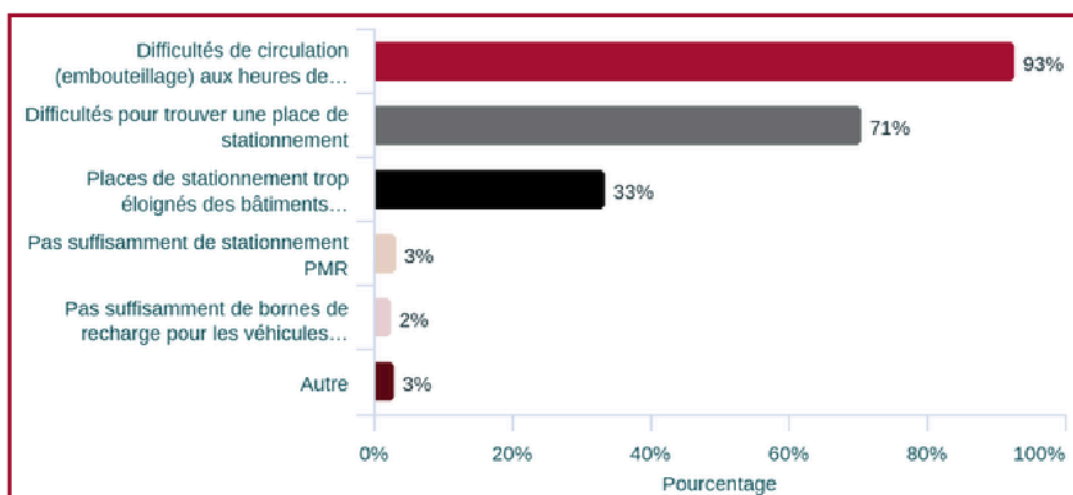


Figure 44 a : Problèmes rencontrés lors du trajet domicile-travail pour les étudiants

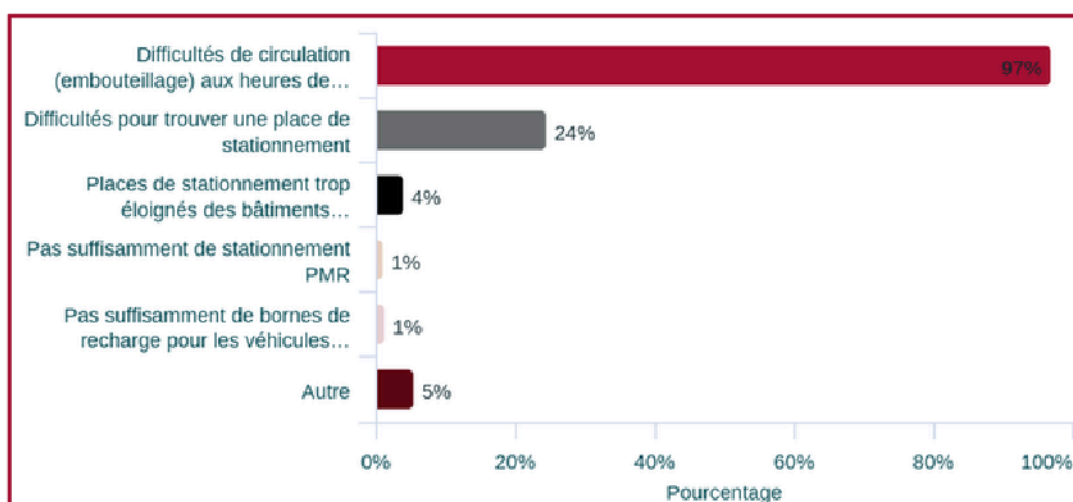


Figure 44 b : Problèmes rencontrés lors du trajet domicile-travail pour le personnel

45% des répondants utilisant les modes motorisés hors TC disent rencontrer des difficultés sur leur trajet (49% pour les étudiants et 41% pour le personnel). Parmi les difficultés qui reviennent le plus (**Figures 44 a et b**), on peut noter celles de circulation, comme par exemple les embouteillages en heures de pointe (93% pour les étudiants et 97% pour les personnels).

En revanche, on observe des difficultés présentes chez les étudiants, qui le sont moins, voire pas chez les personnels : la difficulté à trouver une place de stationnement (71% chez les étudiants contre 24% chez les personnels). Cela peut s'expliquer par la présence de parkings privés pour le personnel comme vu précédemment, et par la saturation des parkings banalisés. Cela fait que les étudiants doivent parfois se garer plus loin, d'où une deuxième difficulté qui se démarque, celle de l'éloignement des places de stationnements par rapport aux bâtiments (33% pour les étudiants contre 4% pour les personnels).

LE COVOITURAGE

4%

Comme vu précédemment (*Figure 39 a*), les enquêtés pratiquant le covoiturage représentent 4% de l'échantillon global. Ce pourcentage s'élève à 14% si on ne sélectionne que les sondés utilisant les modes motorisés hors TC. Cela représente 160 personnes, ce qui est plutôt encourageant, puisque la demande est non négligeable.

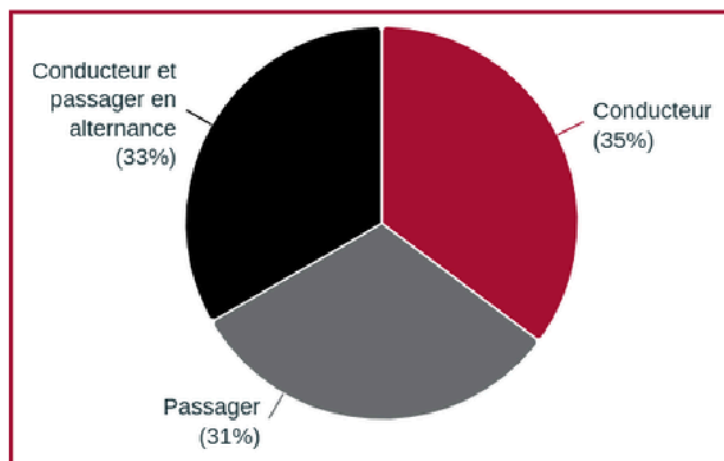


Figure 45 : Répartition du profil des covoitureurs (4% des sondés)

La *Figure 45* présente la répartition des rôles occupés par les usagers lors de leurs trajets en covoiturage.

Au premier abord, il démontre une relation équilibrée avec 35% de conducteurs, 31% de passagers et 33% d'alternants.

Chaque profil représente donc environ un tiers des répondants pratiquant le covoiturage. La proportion relativement élevée de conducteurs constitue un élément encourageant, dans la mesure où ce sont eux qui mettent leur véhicule à disposition de la communauté. Leur rôle est central : sans conducteurs, l'offre de covoiturage ne peut exister. Un déséquilibre marqué en faveur des passagers aurait ainsi pu fragiliser le développement de cette pratique.

De plus, la demande est bien présente, puisque près d'un tiers des répondants se déclarent exclusivement passagers. La présence de ces usagers est tout aussi essentielle : le covoiturage repose en effet sur l'acceptation d'une forme de dépendance ponctuelle à l'égard d'un conducteur, condition nécessaire à son bon fonctionnement.

Enfin, le profil des personnes alternant entre conducteur et passager est relativement intéressant : en contribuant tour à tour à l'offre de trajets et à la diminution du nombre de véhicules en circulation et en stationnement, ces usagers participent de manière équilibrée à la dynamique du covoiturage.

En somme, ce premier constat démontre une base d'utilisateurs déjà active, où l'équilibre entre l'offre (conducteurs) et la demande (passagers) est déjà bien établi. L'enjeu serait désormais d'agrandir cette base d'utilisateurs tout en maintenant l'équilibre entre passagers et conducteurs.

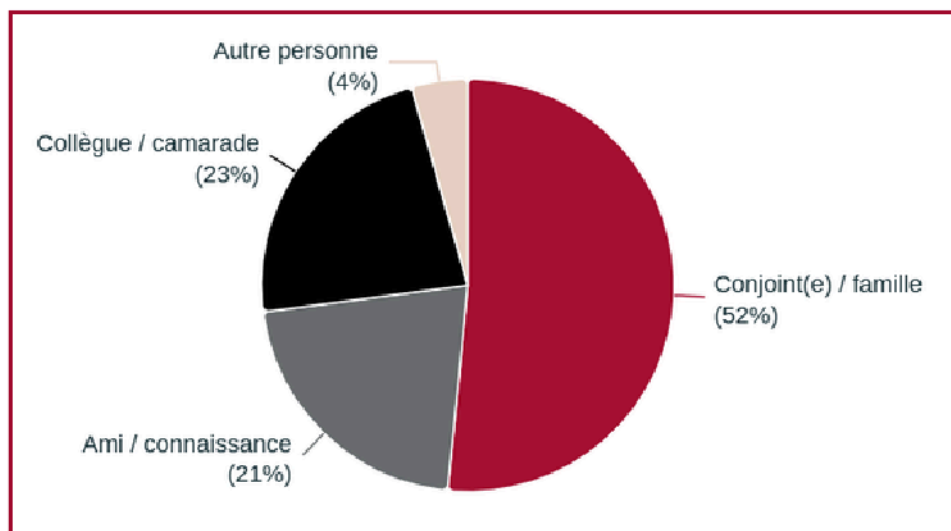


Figure 46 : Répartition des utilisateurs selon leur partenaire principal de covoiturage

Toutefois, cet équilibre statistique ne nous informe pas sur l'identité de la personne avec qui ces échanges s'effectuent réellement. En réalité, la pratique reste encore très restreinte au cercle privé (*Figure 46*).

Le graphique met en évidence quatre catégories distinctes, avec une forte prédominance des relations de proximité. Tout d'abord, le cercle familial et conjugal apparaît largement majoritaire : 52% des répondants déclarent covoiturer avec leur conjoint ou des membres de leur famille. Viennent ensuite les amis et les connaissances, ainsi que les collègues et camarades, qui représentent chacun environ un cinquième des utilisateurs (respectivement 21% et 23%). Enfin, la catégorie "autres personnes" demeure très marginale (4%). Cette part correspond probablement au covoiturage avec des inconnus, ce qui explique son faible niveau.

Le contraste est donc frappant : si l'on cumule les catégories relevant de l'entourage proche, on atteint 96% des pratiques déclarées, contre seulement 4% pour les trajets effectués avec des personnes extérieures au cercle proche. Nous pouvons en déduire que le covoiturage s'inscrit avant tout dans une pratique de proximité sociale.

Toutefois, cette forte inscription dans les réseaux personnels peut également constituer une limite : le potentiel de mutualisation des trajets tend alors à se restreindre au cercle relationnel immédiat de l'utilisateur (son répertoire téléphonique), ce qui peut freiner l'élargissement et la massification de la pratique.

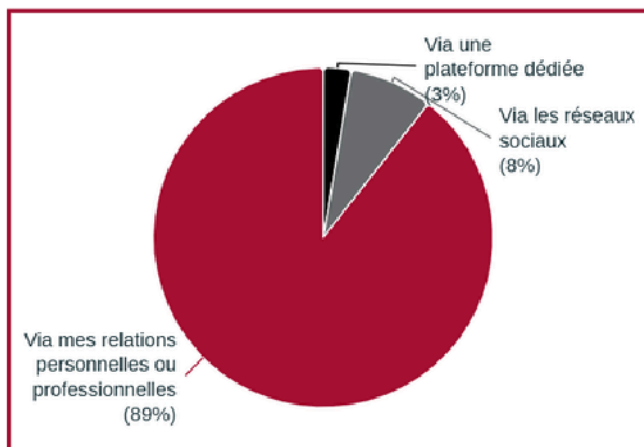


Figure 47 : Modes d'organisation des trajets en covoiturage

Alors que le graphique précédent montrait que 96% des trajets s'effectuent avec des proches, la **Figure 47** indique que l'organisation suit la même logique. En effet, 89% des trajets sont planifiés via des relations personnelles ou professionnelles. Autrement dit, les personnes s'arrangent directement avec celles et ceux qu'elles connaissent déjà, sans intermédiaire.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser au vu de l'essor des applications de mobilité, ces outils numériques restent minoritaires dans l'organisation quotidienne. La faible utilisation des réseaux sociaux (8%) et des plateformes dédiées (3%), font écho au faible taux d'usage avec des inconnus, qui ne concerne que 4% des usagers.

Au regard de ces résultats, le développement et la promotion de plateformes numériques de covoiturage apparaissent comme un levier d'action pertinent. En structurant et en facilitant la mise en relation, ces outils pourraient contribuer à transformer des « inconnus » en membres d'une même communauté universitaire ou professionnelle, et ainsi dépasser la limite actuelle des 4 % de covoiturage hors cercle relationnel proche.

Une telle démarche n'est toutefois pas inédite. Des dispositifs dédiés au campus de Dijon ont déjà existé, à l'image de Divia Covoit'. Néanmoins, ces initiatives n'ont pas rencontré le succès escompté, principalement en raison d'un niveau d'usage insuffisant. Les dispositifs ont donc été progressivement supprimés.

Ce constat invite à une analyse préalable des facteurs d'échec : déficit de communication, manque de visibilité auprès des usagers, absence d'infrastructures dédiées ou encore insuffisance d'incitations concrètes...? Dès lors, il ne s'agit pas de simplement relancer ou promouvoir de nouvelles applications de covoiturage, de remettre en avant des outils existants, mais d'adopter une nouvelle stratégie qui suppose d'avoir préalablement identifié les freins rencontrés afin d'adapter l'offre, l'accompagnement et les conditions de mise en œuvre, pour que ces applications de covoiturage soient cette fois-ci une réussite.

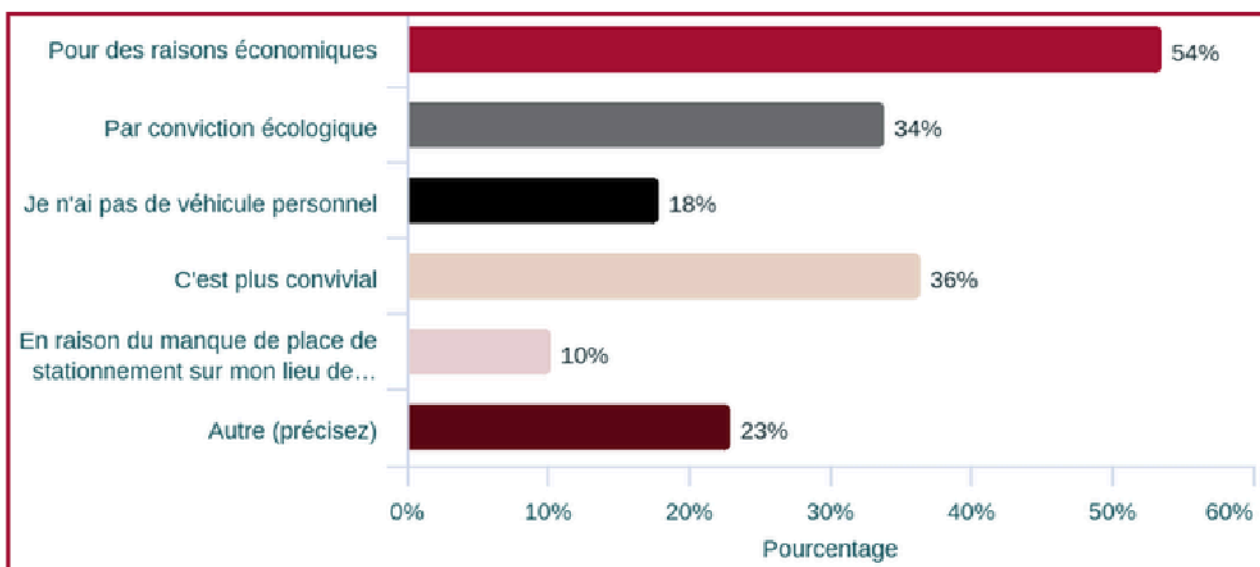


Figure 48 : Motivations des usagers pour la pratique du covoiturage

On observe sur la **Figure 48** que la principale motivation des usagers à pratiquer le covoiturage est avant tout économique (54%). Vient ensuite la convivialité (36%), qui confirme au passage pourquoi 96% des trajets se font avec des proches : on covoiture avec ceux que l'on apprécie pour rendre le trajet agréable. Une part non négligeable d'usagers agissent également par souci environnementale (34%). Enfin, le graphique révèle également des facteurs de contrainte. En effet, certains usagers n'ont pas de véhicule personnel (18%), et c'est pour d'autres un moyen d'éviter d'avoir à chercher une place pour se garer (10%), dû à la saturation des parkings banalisés du campus.

En outre, une part importante des répondants (23%, soit 36 personnes sur les 160 pratiquant le covoiturage) a tenu à rajouter des raisons qui ne figuraient pas dans les propositions : les horaires communes entre le conducteur et le passager, le fait d'habiter sur le trajet du conducteur et le manque d'alternatives.

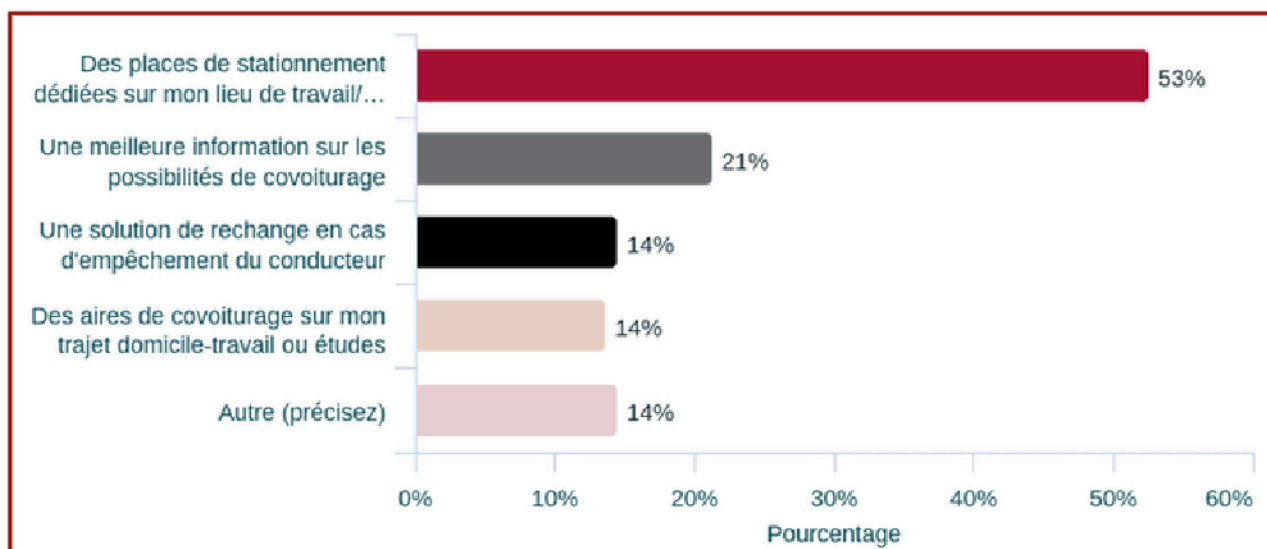


Figure 49 : Mesures qui pourraient favoriser le développement du covoiturage

La **Figure 49** nous renseigne sur les actions à prioriser pour développer davantage le covoiturage. Elle démontre plusieurs attentes en matière d'infrastructures et d'accompagnement.

L'action principale sur laquelle il faudrait agir concerne les places de stationnement : 53% des sondés évoquent un besoin de places de stationnement dédiées sur leur lieu de travail ou d'étude. Cela sous entend que ce qui est plus important pour l'utilisateur, c'est le gain de temps et la sérénité à l'arrivée sur le campus.

On remarque ensuite un besoin crucial d'information : 21% des répondants réclament une meilleure information sur les possibilités de covoiturage, ce qui encourage là encore le développement d'une application dédiée au covoiturage.

Enfin, d'autres initiatives relevées par les répondants pourraient être prises en compte. Ils évoquent une solution de rechange en cas d'imprévu (14%) afin de rendre cette pratique plus fiable, et la création d'aires de covoiturage sur les trajets (14%). Ces éléments viennent compléter les attentes des usagers et confirmer que le covoiturage doit être perçu comme un système fiable et flexible pour être adopté durablement.



CONNAISSANCES ET MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

Connaissance, utilisation des services de mobilité

Concernant la connaissance des offres de mobilité, celle-ci varie fortement, avec des taux compris entre 30 et 84% (**Figure 50**). Il existe des variations en termes de connaissance de l'offre entre les étudiants et le personnel : le personnel est globalement mieux informé, notamment au sujet de l'autopartage Citiz (41% contre 26%) et du covoiturage Mobigo (51% contre 44%). Cette différence peut s'expliquer par une plus forte détention du permis de conduire parmi le personnel et un usage plus fréquent de la voiture, qui les rendrait plus regardants sur ce type d'offre. A l'inverse, les étudiants connaissent légèrement plus les services proposés par Divia avec 85% contre 82% pour DiviaVélo, et 72% contre 70% pour DiviaVéloPark.

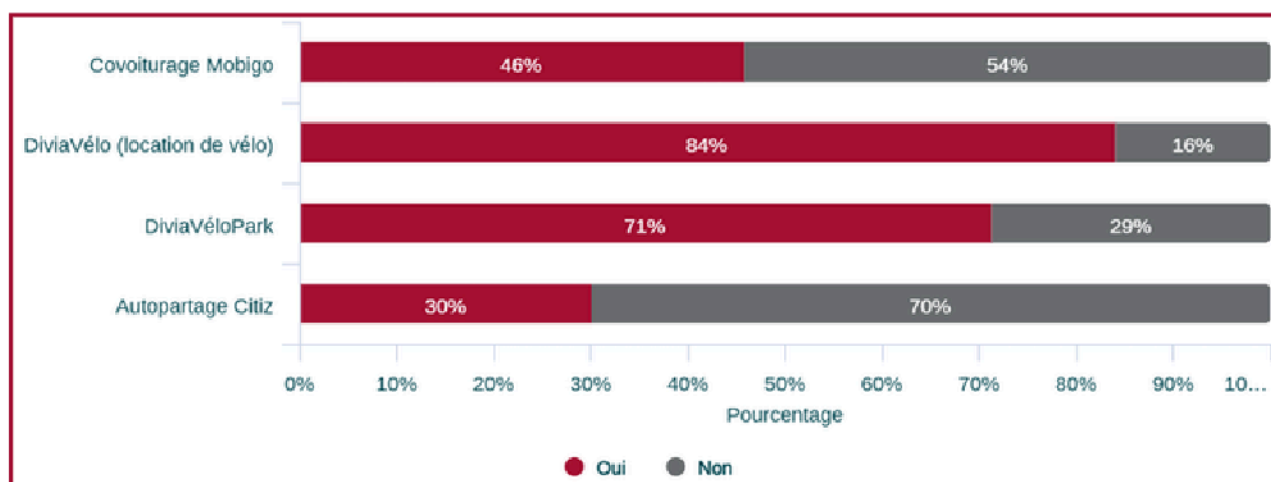


Figure 50 : Connaissance des services de mobilité (Covoiturage Mobigo, DiviaVélo, DiviaVéloPark, Autopartage Citiz)

Cependant, malgré une connaissance assez élevée des offres de transport, leurs utilisations restent très faibles (**Figure 51**).

En outre, le personnel utilise davantage ces services que la population étudiante, profitant d'environ 2 à 3% de plus chaque service de mobilité.

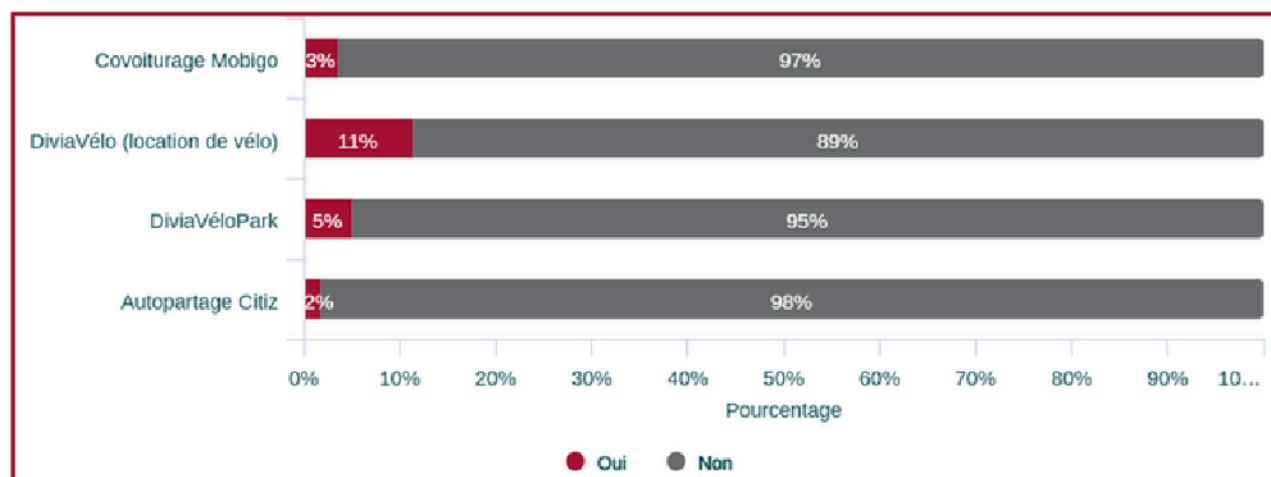


Figure 51 : Utilisation des services de mobilité (Covoiturage Mobigo, DiviaVélo, DiviaVéloPark, Autopartage Citiz)

Satisfaction des services de mobilité

Concernant le niveau de satisfaction à l'égard de ces offres de transport, les usagers se déclarent assez satisfaits, à l'exception notable de l'autopartage Citiz (*Figure 52*). Bien que ce service bénéficie tout de même d'un taux de satisfaction de 59 %, son niveau d'insatisfaction est nettement supérieur à celui des autres offres, atteignant 30% de "pas du tout" satisfaits. Cela est particulièrement le cas chez les étudiants, avec 34% contre 19% chez le personnel de "pas du tout" satisfaits. Ce résultat peut toutefois être nuancé par la taille relativement réduite de l'échantillon pour cette question, le nombre de répondants connaissant et ayant déjà utilisé le service étant limité (44 étudiants et 16 membres du personnel).

Dans ce contexte, on peut ainsi émettre l'hypothèse que la faible utilisation de l'autopartage Citiz peut être liée à cette insatisfaction.

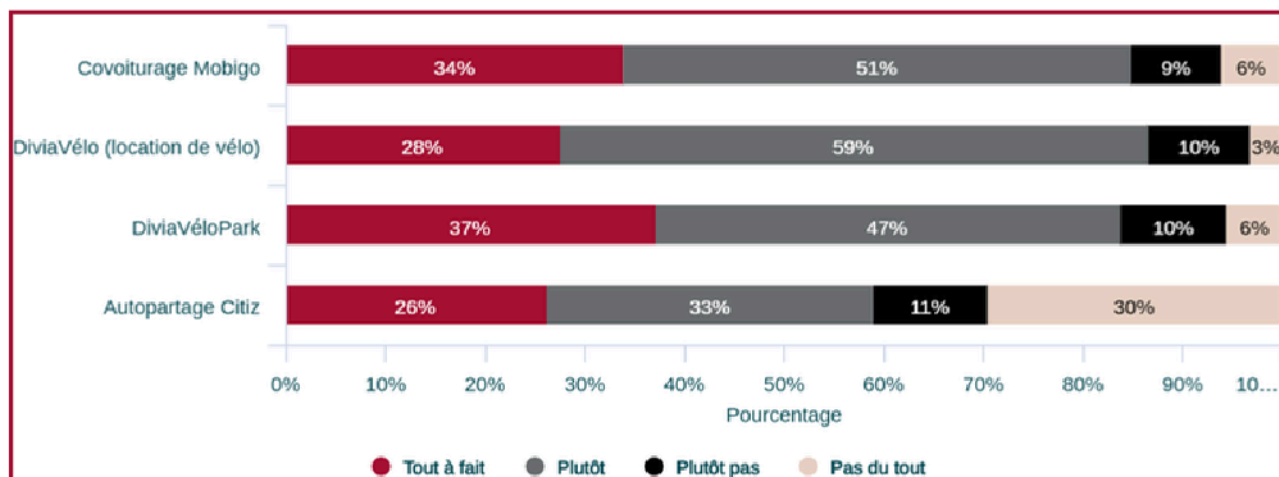


Figure 52 : Satisfaction des services de mobilité (Covoiturage Mobigo, DiviaVélo, DiviaVéloPark, Autopartage Citiz)

Connaissance et utilisation de la ligne de tramway T3

79% A propos de la connaissance du projet de troisième ligne de tramway à Dijon, une large majorité des personnes interrogées (79 %) déclarent en avoir déjà entendu parler. Ce taux de connaissance est plus élevé chez le personnel (88 %) que chez les étudiants (76 %). En revanche, l'incitation théorique à utiliser cette nouvelle ligne de transport en commun pour se rendre sur le campus est plus marquée chez les étudiants : 46 % d'entre eux estiment que ce projet les encouragerait à modifier leurs pratiques, contre 30 % parmi le personnel. Au total, 41% des enquêtés déclarent que l'arrivée d'une troisième ligne de tramway les inciterait à prendre les transports en commun pour venir sur le campus.

Le fait que les étudiants se déclarent davantage incités à prendre les transports en commun pourrait s'expliquer par une pratique déjà plus fréquente de ces modes de déplacement, les rendant plus réceptifs à une amélioration de l'offre.

Connaissance, utilisation et satisfaction des services de mobilité de l'UBE (Vel'UB)

39%

Maintenant, à propos des Vel'UB, 39% des interrogés (uniquement le personnel) connaissent ce service, même si seulement 8% d'entre eux l'ont déjà utilisé, soit 36 personnes sur les 442 ayant connaissance de cette offre. Malgré cette faible utilisation, le niveau de satisfaction est élevé, avec 78% des utilisateurs qui déclarent être "plutôt satisfaits" voire "tout à fait satisfait" (*Figure 53*).

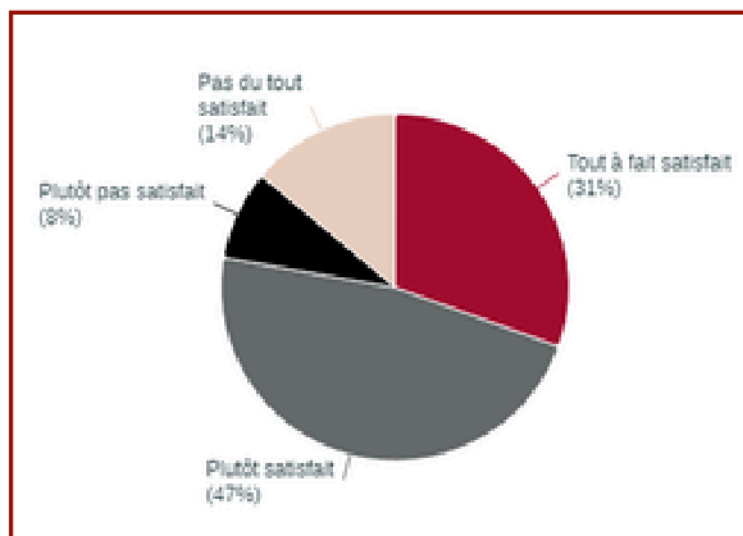


Figure 53 : Satisfaction vis-à-vis des Vel'UB

En comparaison avec le service DiviaVélo, ce service Vel'UB semble ainsi être moins connu (39% contre 70%), utilisé (8% contre 13%) et les usagers y sont également moins satisfaits (78% contre 87%).

On peut donc estimer que cette offre, même si elle peut être satisfaisante dans son rapport connaissance/utilisation, elle doit encore s'améliorer dans tous les points, spécifiquement en comparaison à l'offre DiviaVélo.

Connaissance et utilisation des aides de transports

Remboursement d'une partie de l'abonnement de transport en commun	78% <i>connaissance</i>	29% <i>bénéficiaires</i>
Forfait mobilité durable	74% <i>connaissance</i>	33% <i>bénéficiaires</i>

La connaissance des aides à la mobilités pour les membres du personnel est élevée : 78 % des répondants déclarent connaître le remboursement des trois quarts du prix de l'abonnement de transport en commun par l'Université de Bourgogne Europe, tandis que 74 % connaissent le forfait de mobilité durable proposé par l'établissement pour les membres du personnel se déplaçant à vélo ou en covoiturage.

En revanche, la part des bénéficiaires est plus limitée : 29 % des répondants concernés déclarent profiter du remboursement de l'abonnement de transport en commun, et 33 % bénéficient du forfait de mobilité durable.

Les résultats sur la connaissance des offres complètent les analyses précédentes en montrant que les freins à la mobilité alternative ne tiennent pas uniquement aux conditions d'aménagement et de sécurité, mais aussi à la capacité des usagers à s'approprier concrètement les dispositifs existants.

Les alternatives mobilisées en cas d'impossibilité de la voiture

Lorsque la voiture ou le deux-roues motorisé ne peut être utilisé, les transports en commun constituent la principale alternative pour 44 % des répondants (**Figure 54**). Toutefois, une part importante des solutions reste liée à l'automobile, puisque 37 % déclarent se faire déposer par quelqu'un, et 12 % emprunter ou louer un véhicule. Les modes actifs restent moins mobilisés dans cette situation : 16 % se rendent à l'Université à pied et 11 % à vélo ou en trottinette. Par ailleurs, une part non négligeable des répondants choisit d'éviter le déplacement, avec 33 % qui déclarent rester travailler à domicile et 13 % qui posent un jour de congé.

Il convient enfin de rappeler que les répondants n'étaient pas limités à une seule alternative. Les choix pouvant varier selon le contexte (météo, emploi du temps, contraintes personnelles, etc.), la question autorisait des réponses multiples.

Ces résultats représentent une dépendance encore forte à la voiture, même en cas de contrainte, et montrent que le report vers des modes alternatifs repose principalement sur les transports en commun, tandis que les modes actifs restent secondaires. La proportion élevée de non-déplacements peut également montrer une accessibilité perçue comme contraignante pour une partie des usagers du campus.

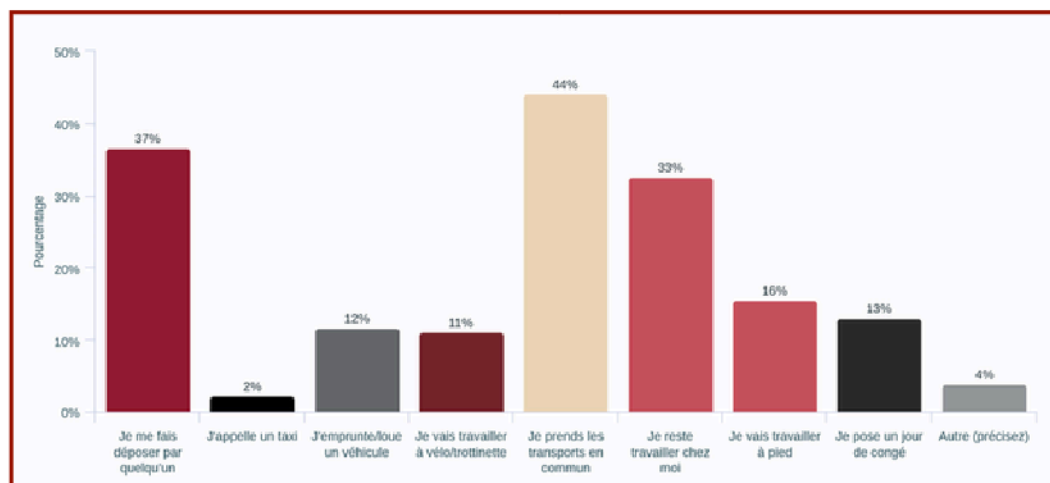


Figure 54 : Alternatives mobilisées en cas d'impossibilité d'utiliser la voiture

Concernant les conditions favorables au développement des modes actifs, on voit que l'absence de volonté ou de possibilité de changer ses habitudes est le plus souvent citée, avec 51 % des répondants qui déclarent qu'aucune mesure ne les inciterait à adopter les modes actifs (**Figure 55**).

Parmi les leviers identifiés, la sécurisation des itinéraires cyclables arrive en tête, avec 29 % des répondants qui mentionnent des parcours vélos plus sûrs sur leur trajet. Viennent ensuite des mesures liées à l'accueil sur le site universitaire, notamment la présence d'un garage à vélo sécurisé et abrité (24%). Les équipements sur le campus sont cités par 18 % des répondants.



Les dispositifs de service autour du vélo apparaissent plus secondaires : le prêt de vélo est mentionné par 8%, la location de vélo par 6% et le service de réparation sur le site universitaire par 6%. Les parcs relais/transport en commun ne concernent que 5% des réponses, tandis que les ateliers de remise en selle sont très peu cités (2%). Enfin, la catégorie “autre” regroupe 9% des répondants.

Ces résultats montrent que les attentes se concentrent principalement sur des conditions de sécurité et d'aménagements concrets, tandis que les dispositifs d'accompagnement ou de service autour du vélo restent peu identifiés. La part élevée de répondants déclarant ne pas envisager de changement souligne un frein important à l'adoption des modes actifs, au-delà de la seule question des équipements.

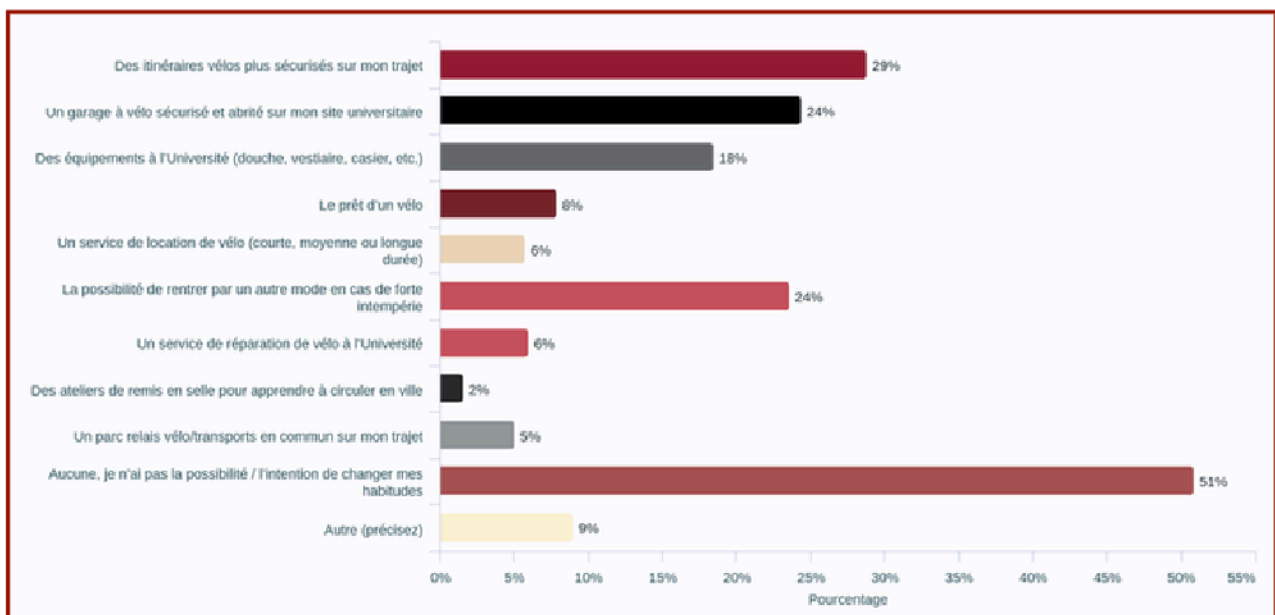


Figure 55: Conditions favorables au développement des modes actifs

Concernant les principaux leviers du covoiturage, ils reposent sur l'aide à la mise en relation, citée par 35% des répondants (**Figure 56**). Viennent ensuite le partage du coût du trajet (29%) et la possibilité de covoiturer uniquement avec des collègues ou des connaissances (28%).

Les horaires de travail ou d'études plus stables sont mentionnés par 23%, tandis que les places de stationnement réservées aux covoitureurs concernent 19% des répondants. 16 % des répondants déclarent qu'une solution de rechange en cas d'empêchement du chauffeur pourrait être un facteur incitatif. Cependant, les aires de covoiturage sécurisées restent peu évoquées (6%). Enfin, 32% des répondants déclarent ne pas envisager de changement de pratiques, ce qui met en évidence un frein important au développement du covoiturage sur le campus.

Dans l'ensemble, les résultats suggèrent que les leviers les plus attendus relèvent davantage de l'organisation et de la confiance entre usagers que de l'aménagement d'infrastructures spécifiques.

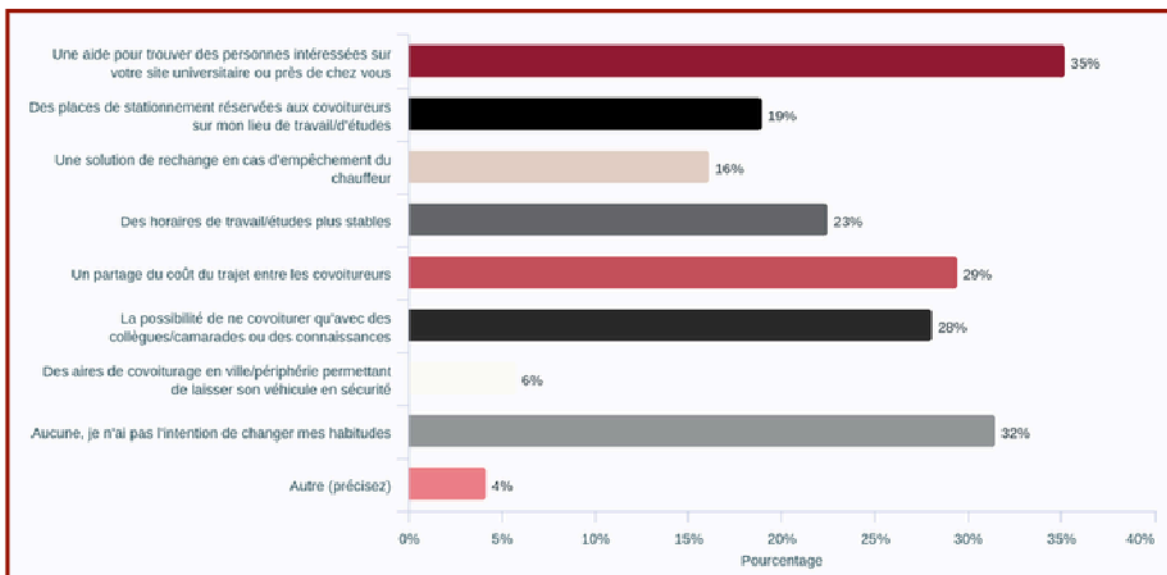


Figure 56 : Facteurs incitatifs au covoiturage domicile-campus

Les attentes exprimées pour réduire le recours à la voiture portent d'abord sur des améliorations de la qualité du trajet plutôt que sur l'information seule (**Figure 57**). La demande principale concerne des correspondances plus directes, citées par 36 % des répondants. De plus, on constate une meilleure cohérence entre les horaires de travail ou d'études et ceux des transports en commun (27%), ainsi qu'une tarification préférentielle (23%).

La fiabilité des horaires et des services est mentionnée par 24%, tandis que le confort à bord concerne 17%. Une desserte plus fréquente du lieu de travail ou d'études est citée par 19%. Les leviers à l'intermodalité restent plus marginaux, avec 5% pour les parcs relais et 2% pour l'adaptation PMR (personnes à mobilité réduite).

Enfin, 27% des répondants déclarent ne pas envisager de changement de pratiques, ce qui confirme l'existence d'un frein structurel au report modal depuis la voiture, même en présence d'amélioration du service.

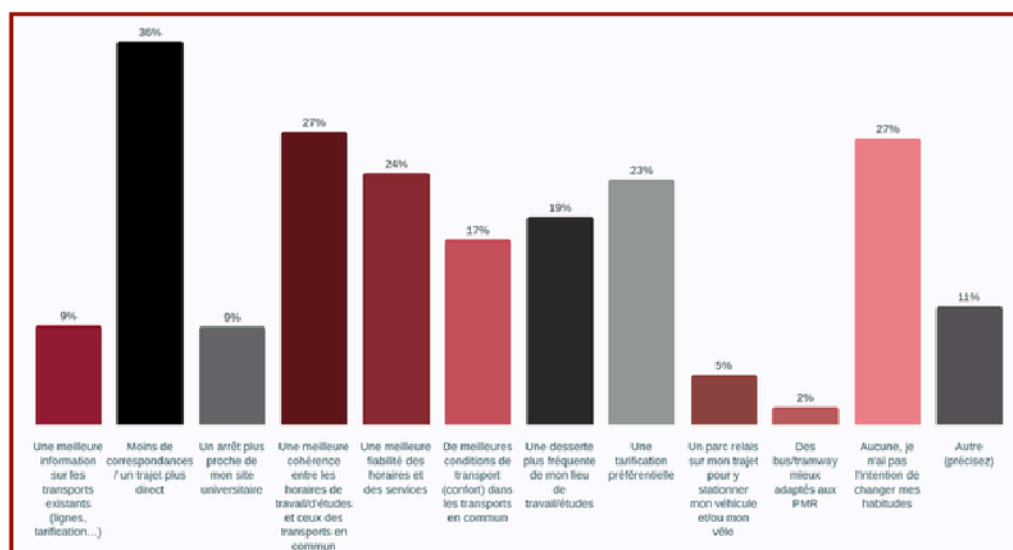


Figure 57 : Améliorations attendues pour un recours aux transports en commun

LES MOBILITÉS ACTIVES

Répartition de l'utilisation des modes actifs

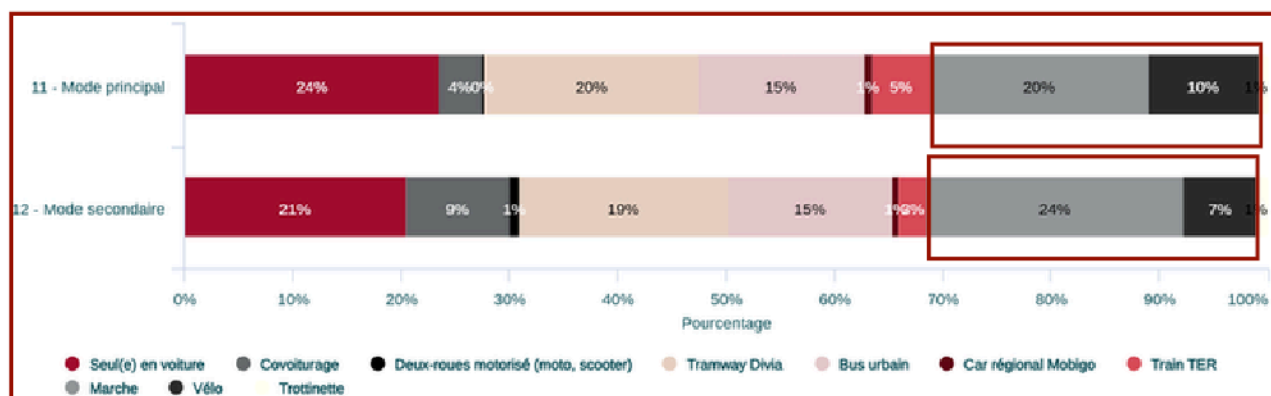


Figure 58 a : Répartition modale pour venir sur le lieu d'études / de travail (étudiants et personnels confondus)

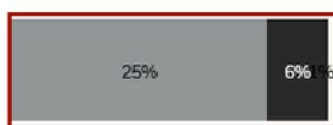


Fig 58 b : Part modale des modes actifs pour les étudiants ...



Fig 58 c : ... et pour le personnel

Les mobilités actives (marche, vélo, trottinettes) représentent 31% des déplacements des enquêtés pour se rendre sur les campus universitaires, soit 1269 personnes sur les 4099 enquêtés (**Figure 58 a**). Parmi ces mobilités actives, une se distingue particulièrement : 20% des enquêtés se déplacent seuls en marchant, soit 822 personnes. Le vélo arrive ensuite, avec 10% des enquêtés, soit 415 personnes. La trottinette est enfin assez peu utilisée : 1% des enquêtés, soit 32 personnes.

En revanche, cette répartition entre les modes varie en fonction des profils des enquêtés (**Figure 58 b et c**). En effet, les personnels utilisent davantage le vélo (21%, soit 223 personnes sur un peu plus de 1110) que les étudiants (6%, soit 176 personnes sur presque 3000). A l'inverse, les étudiants marchent davantage (25%, soit 736 étudiants) que les personnels (7%, soit 72 personnes). Cela peut s'expliquer par la présence de nombreuses résidences universitaires aux abords du campus.

Cette répartition varie également en fonction des zones où étudient ou travaillent les enquêtés (**Figure 58 d**). Dans les campus universitaires d'Auxerre, Chalon-sur-Saône, Nevers, Mâcon et Le Creusot, la part des mobilités actives est bien plus grande (41% contre 31% en incluant le campus universitaire dijonnais), au détriment des transports en commun.

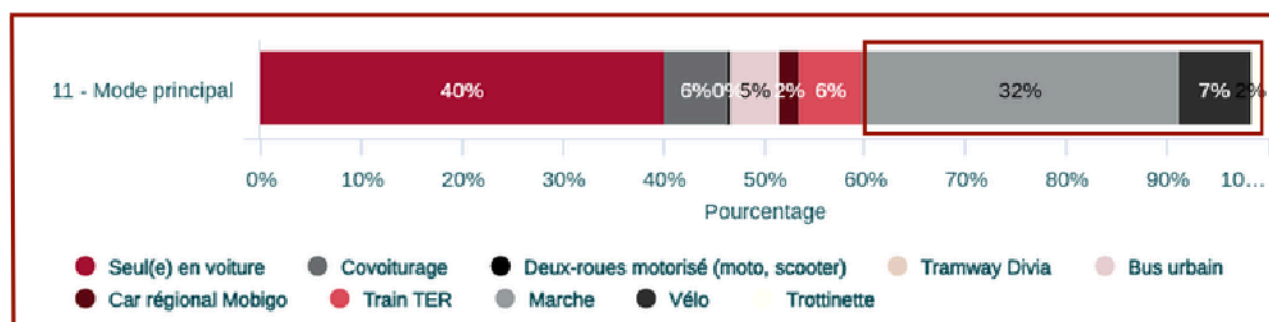


Fig 58 d : Les campus universitaires d'Auxerre, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers et Le Creusot

Raisons du recours aux modes actifs

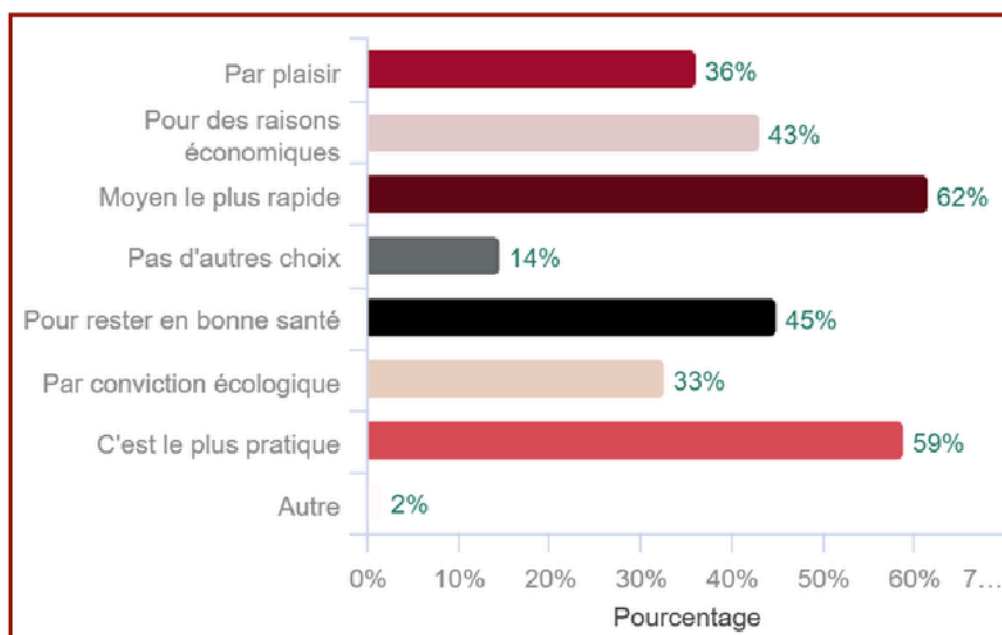


Figure 59 a : Raison du choix de modes de déplacements actifs des étudiants

En ce qui concerne les raisons du recours aux modes actifs des étudiants (*Figure 59 a*), la rapidité revient chez 62% des répondants, et la praticité chez 59 %. Le budget joue également un rôle important : 43% des étudiants évoquent des raisons économiques. Enfin, la santé est aussi un facteur clé (45%), ainsi que la conviction écologique (33 %).

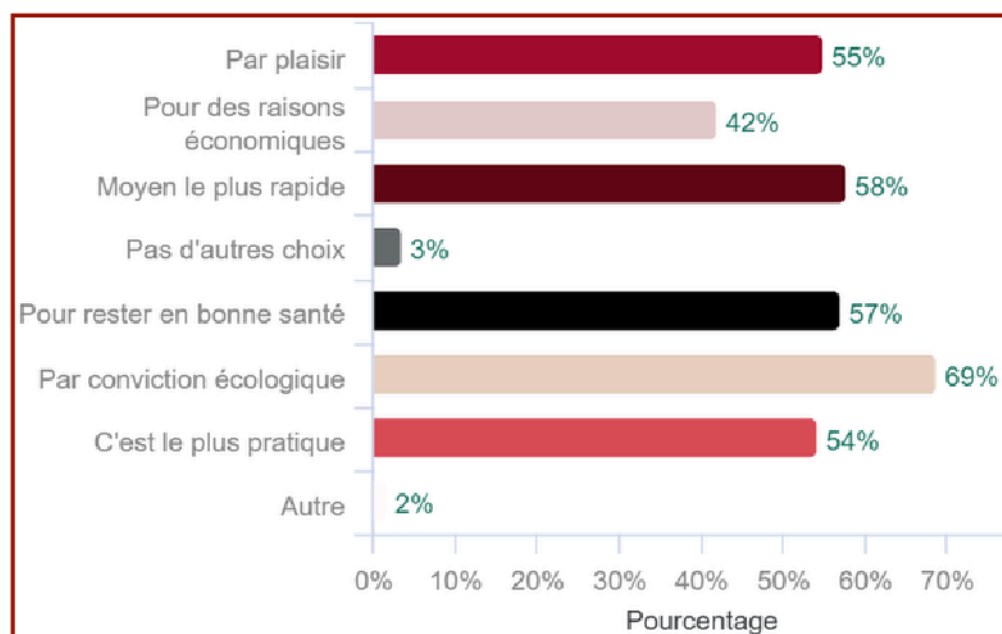


Figure 59 b : Raison du choix de modes de déplacements actifs des personnels de l'UBE

Les raisons du recours aux mobilités actives pour les personnels (*Figure 59 b*) sont semblables à celles des étudiants : le moyen le plus rapide, la praticité et la santé. Nous pouvons quand même noter que les personnels les utilisent davantage pour le plaisir que les étudiants (41% contre 36%), et par conviction écologique (43% contre 33%).

Caractéristiques des vélos/trottinettes utilisés

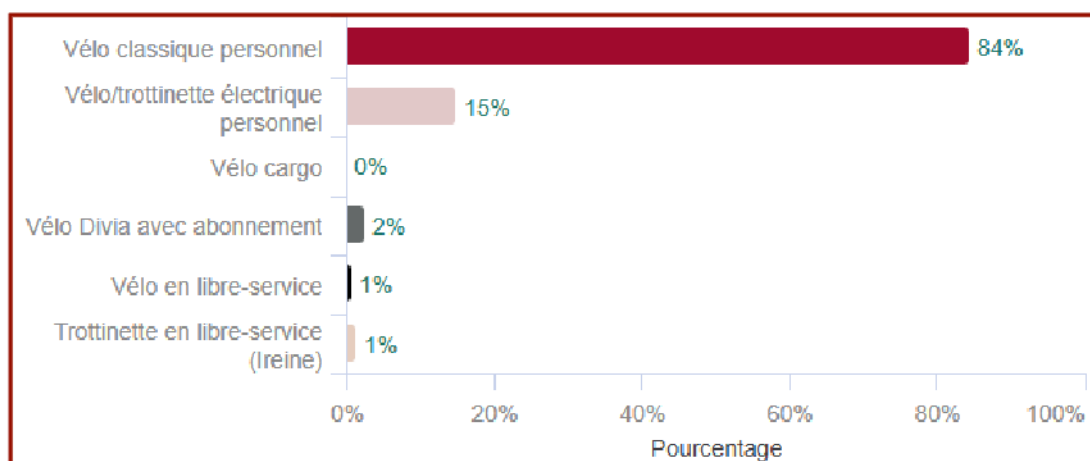


Figure 60 a : Type de vélo ou de trottinette utilisé par les étudiants pour se rendre sur leur campus

Selon les résultats de l'enquête, les étudiants qui se rendent sur le campus en mobilité active (**Figure 60 a**), se déplacent principalement (84%) avec leur vélo classique personnel. Ce phénomène peut s'expliquer de deux manières : d'une part pour des questions de revenus (les vélos électriques et/ou trottinettes électriques ne représentant que 15% des répondants), et de l'autre par la jeunesse des enquêtés, en forme physiquement. Enfin, les Vélo Divia avec abonnements et les véhicules en libre service représentent en tout à peine 4% des vélos et trottinettes utilisés. Cela s'explique à la fois par la l'absence de station de vélo libre-service sur le campus ainsi que par le fait qu'il n'est pas garanti de trouver une trottinette en bas de chez soi pour se rendre à l'Université.

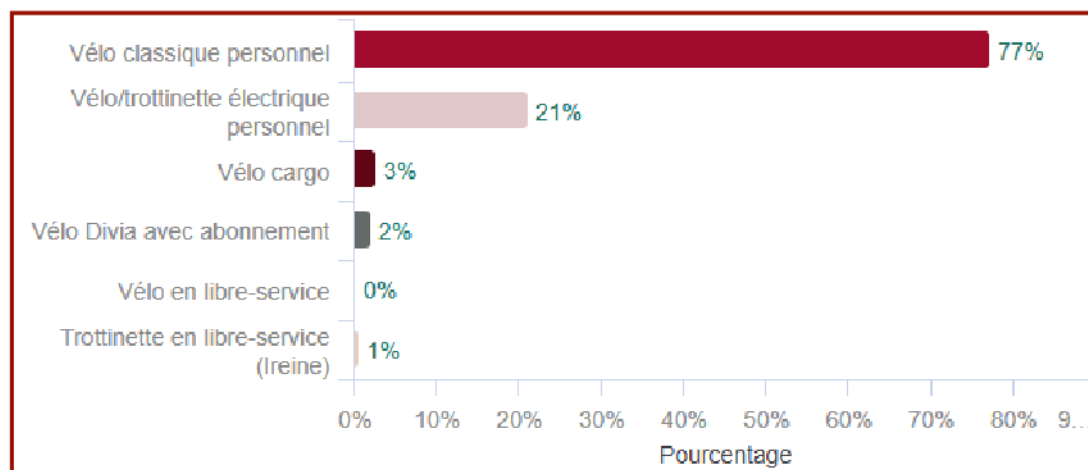


Figure 60 b : Type de vélo ou de trottinette utilisé par les personnels pour se rendre sur leur campus

Concernant les personnels de l'Université (**Figure 60 b**), on remarque quelques nuances dans le type de vélo utilisé. En effet, les vélos classiques personnels représentent 77% des types de vélo (contre 84% chez les étudiants), au profit de l'électrique (21%), et du vélo cargo (3%). Cela peut s'expliquer par le fait que les personnels touchent un revenu et qu'il leur est donc plus facile d'acquérir ce type de véhicule. Nous pouvons également l'expliquer par la praticité de ces véhicules qui permettent aussi de porter ses courses ou de déposer les enfants à l'école.

Stationnement vélo ou trottinette

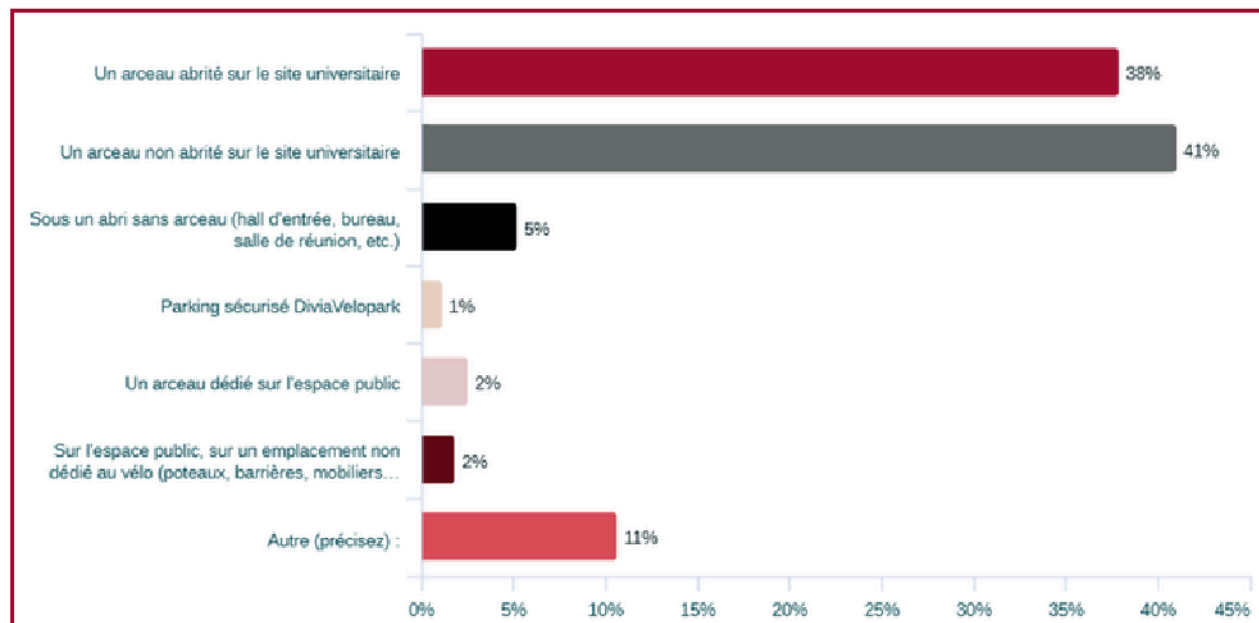


Figure 61 : Lieux de stationnement pour les vélos et trottinettes

Que ce soit pour les étudiants ou pour les personnels (**Figure 61**), le stationnement vélo ou trottinettes est sensiblement le même : 38% utilisent des arceaux abrités sur le site universitaire et 41% utilisent des arceaux non abrités sur le site. Globalement, nous pouvons dire que près de 90% des cyclistes utilisent le mobilier urbain adéquat disponible sur le campus. En revanche, 11% de ces enquêtés ont déclaré dans la catégorie "autre" emmener avec eux dans leur salle / bureau leur vélo, pour des raisons de sécurité. Ces 11% peuvent être cumulé avec les 5% qui ont répondu garer leur véhicules sous un abri sans arceaux, ce qui revient au même. L'aspect sécurité semble donc être un point important chez les utilisateurs des vélos et trottinettes, bien que les arceaux du campus ne soient pas sécurisés.

Difficultés rencontrées et alternatives

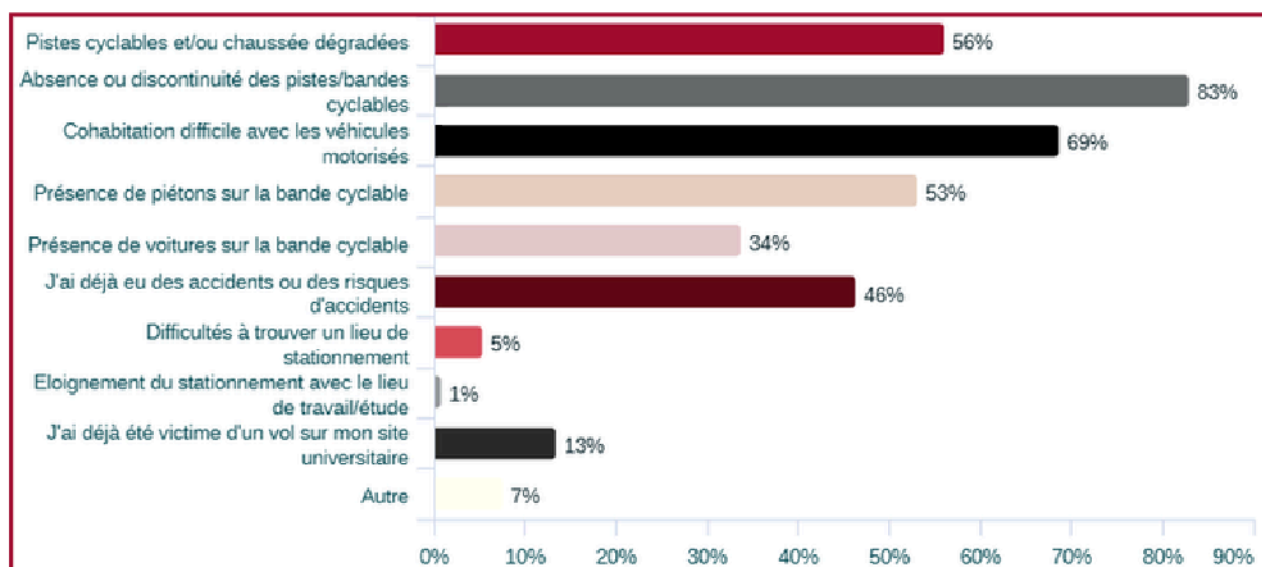


Figure 62a : Les difficultés rencontrées par les cyclistes

Seulement 16% des personnes ayant recourt aux mobilités actives pour se rendre sur le campus témoignent rencontrer des difficultés sur leur trajet : 33 % pour les usagers du vélo ou de la trottinette, et 7 % pour les piétons. Cependant, les difficultés sont souvent multiples, tant pour les cyclistes que pour les piétons.

83% des cyclistes déplorent l'absence ou la discontinuité des pistes et bandes cyclables, 69% indiquent que la cohabitation avec les automobilistes est compliquée, 56% déclarent que les pistes cyclables et chaussées sont trop dégradées. Parmi les difficultés liées à l'usage du vélo, viennent ensuite la présence de piétons sur les pistes cyclables, le risque d'accident, la présence de voitures sur les bandes cyclables et le vol (**Figure 62a**). A noter que l'ensemble des vols déclarés sur cette enquête (18) viennent de Dijon (**Figure 62 b**). Ainsi, trois grands types de difficultés semblent ressortir : un manque ou une mauvaise qualité des infrastructures cyclables, des problèmes de cohabitation avec les autres usagers et un sentiment d'insécurité lié à des risques d'accidents ou de vols.

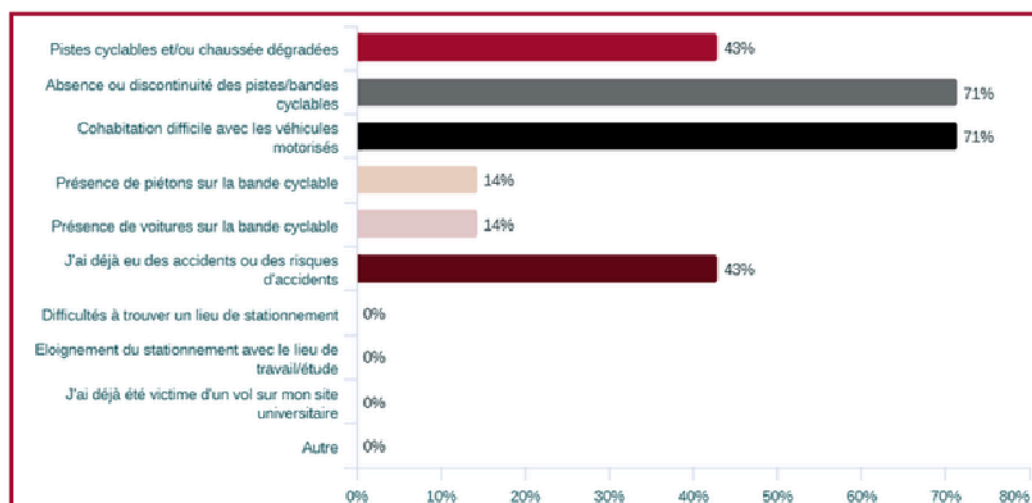


Figure 62 b : Les difficultés rencontrées par les cyclistes sur les sites territoriaux

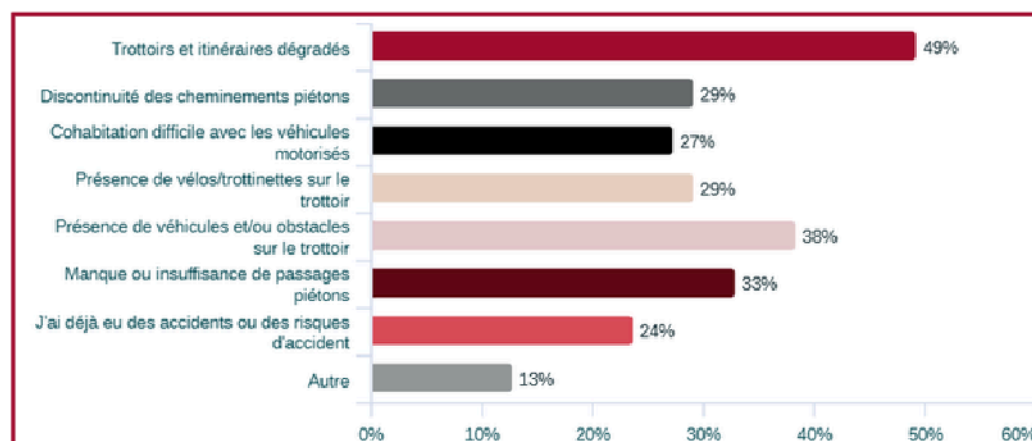


Figure 63 : Les difficultés rencontrées par les piétons

49% des piétons signalent des trottoirs et itinéraires piétons dégradés, 38% mentionnent la présence de véhicules ou d'obstacles sur les trottoirs, et 33% pointent le manque ou l'insuffisance de passages piétons. Parmi les autres difficultés rencontrées, 29% évoquent la discontinuité des cheminements piétons et la présence de vélos ou trottinettes sur les trottoirs, tandis que 27% indiquent que la cohabitation avec les véhicules motorisés est difficile. Enfin, 24% déclarent avoir déjà eu des accidents ou risques d'accidents (**Figure 63**).

Nous retrouvons donc les mêmes grandes difficultés que pour les cyclistes : une discontinuité des aménagements piétons, des conflits de cohabitation et des enjeux de sécurité (cette fois-ci liés aux obstacles, aux traversées et aux risques d'accidents).

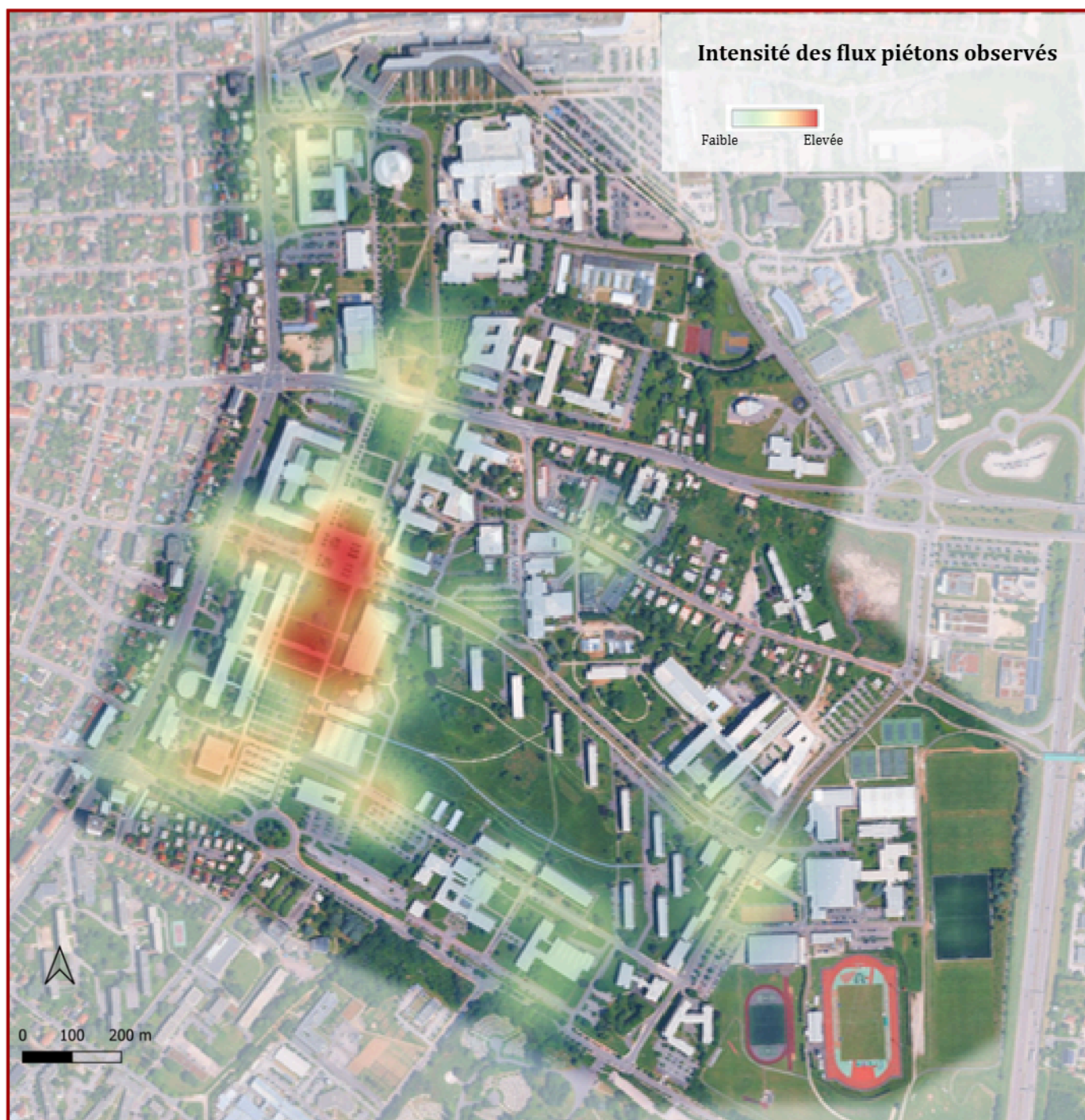


Figure 64 : Répartition des flux piétons observés sur le campus le matin

Lecture de la carte

Cette carte représente les flux piétons observés sur le campus aux heures de pointe du matin. Elle met en évidence les principaux secteurs de fréquentation, notamment l'esplanade centrale et le secteur Droit-Lettres

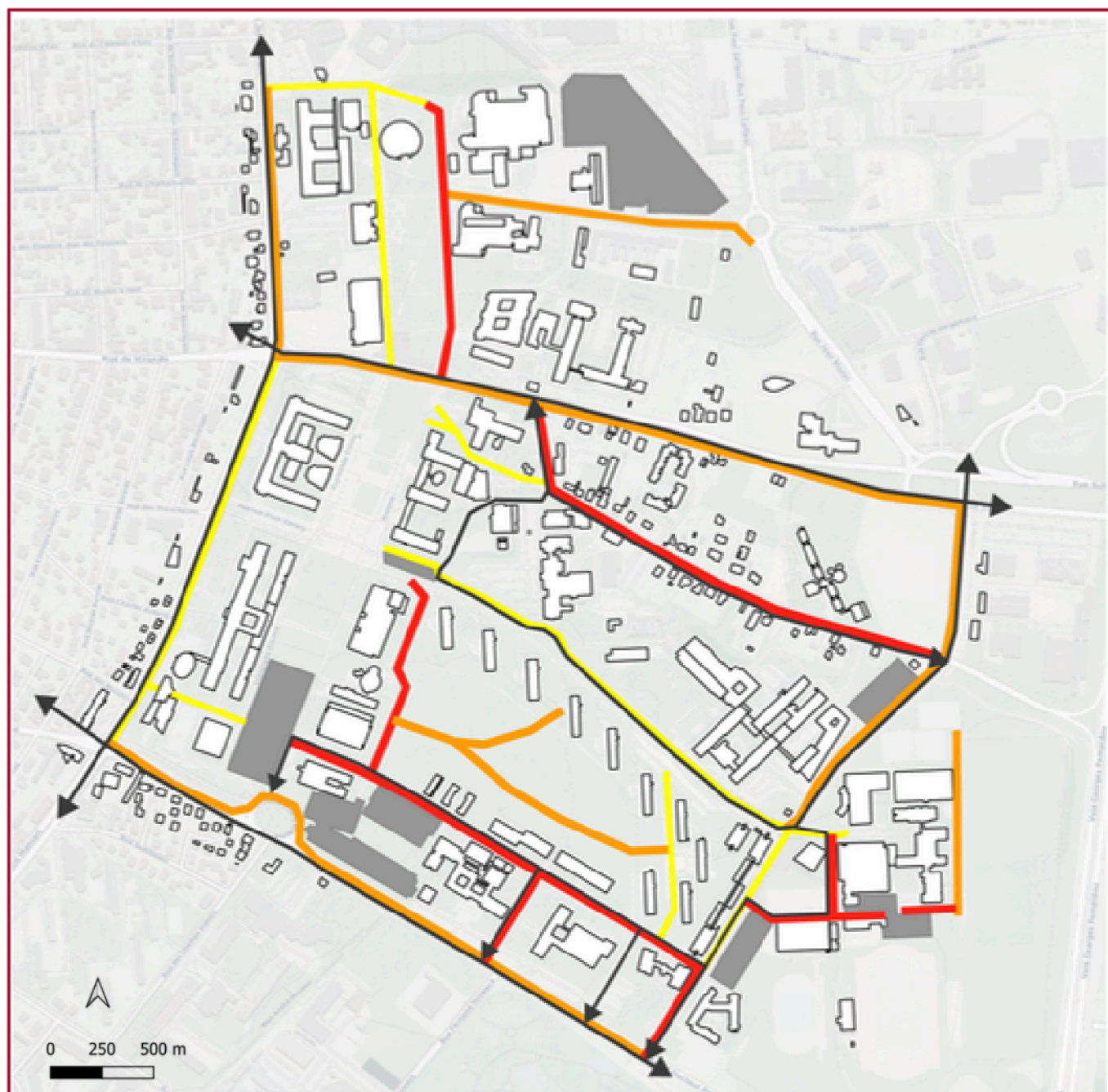
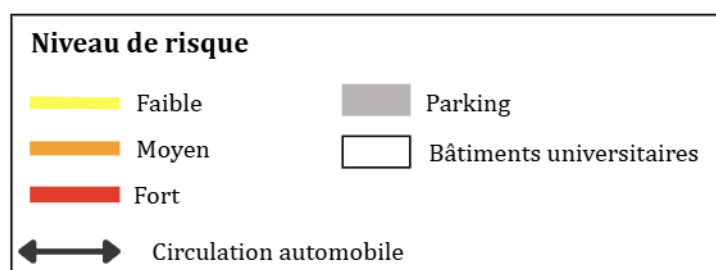


Figure 65 : Hiérarchisation des niveaux de risque pour les piétons sur le campus



Principales causes des risques observés

Les niveaux de risque les plus élevés s'expliquent principalement par :

- La discontinuité de certains cheminements piétons
- La présence d'obstacles
- La faible lisibilité de certaines traversées
- Les conflits d'usage entre piétons, cyclistes et automobiles

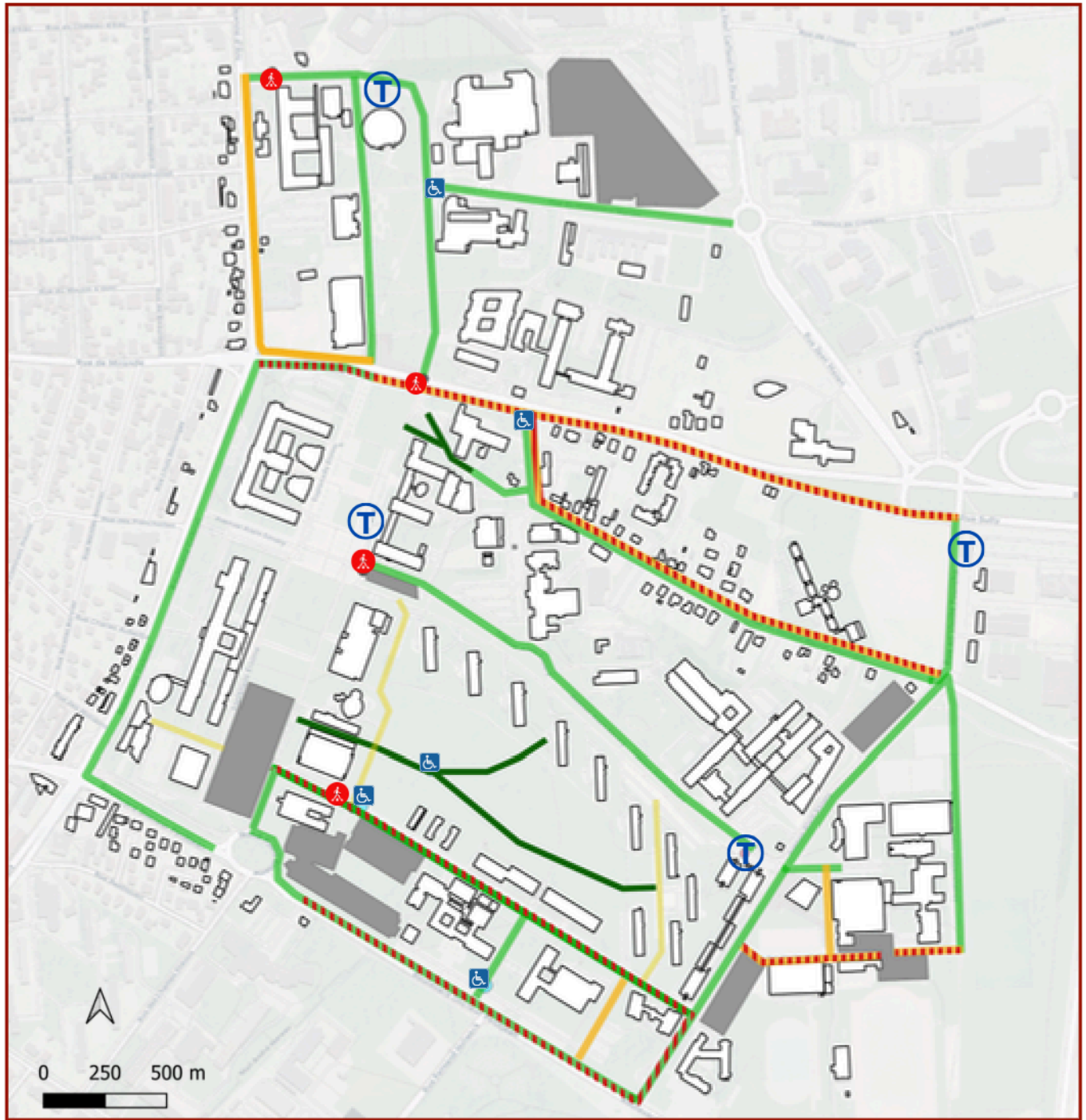
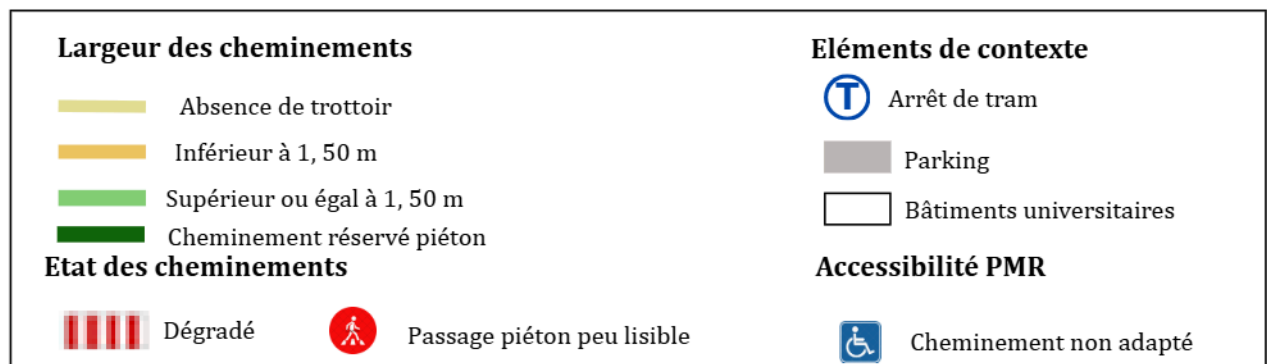


Figure 66 : Largeur et état des cheminements piétons sur le campus



Alternatives aux mobilités actives en cas de météo défavorable

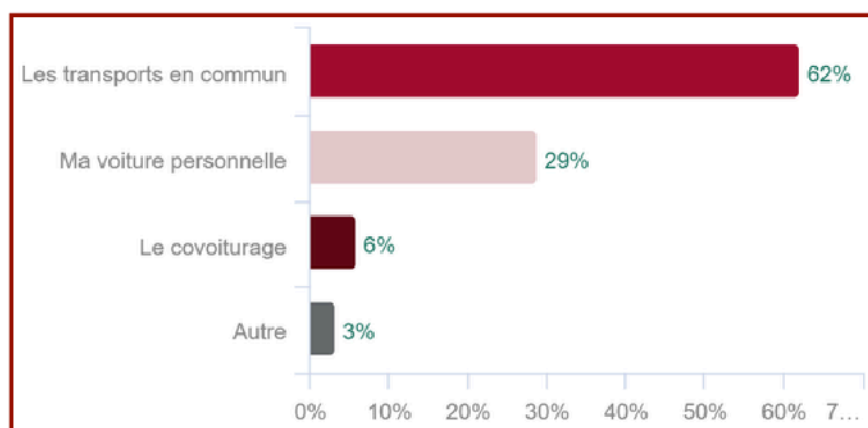


Figure 67 a : Alternative choisie par les étudiants en cas de changement à cause de la météo

31%

des étudiants déclarent que l'usage des mobilités actives dépend de conditions météorologiques favorables. Toutefois, il convient de souligner que, quelle que soit la météo, près de 70 % des étudiants pratiquant ces mobilités ne modifient pas leurs habitudes. Lorsque les conditions météorologiques entraînent un changement de mode de déplacement, les transports en commun constituent l'alternative privilégiée, citée par 62 % des répondants. La voiture individuelle arrive en seconde position avec 29 %, suivie par le covoiturage, mentionné par 6 % des étudiants (*Figure 67 a*).

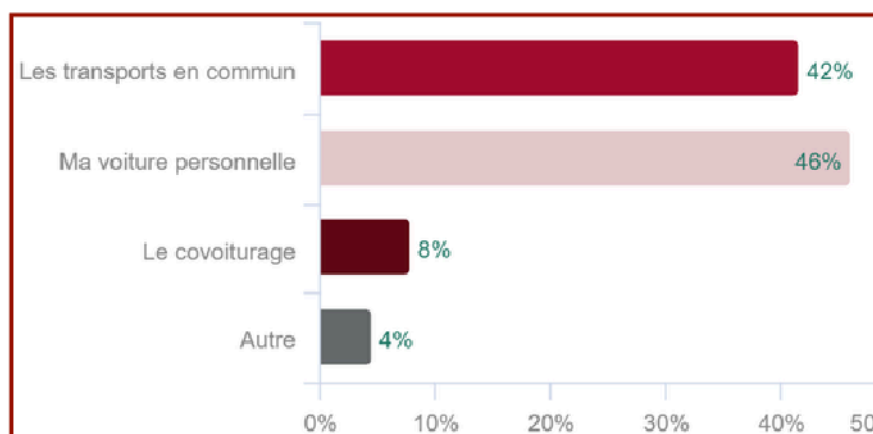


Figure 67 b : Alternative choisie par les personnels en cas de changement à cause de la météo

35%

des personnels déclarent que l'usage des mobilités actives dépend de conditions météorologiques favorables. C'est dans le choix de ces alternatives que la comparaison avec les étudiants devient intéressante (*Figure 67 b*). En effet, la voiture individuelle constitue la principale solution de repli pour les personnels (46%), tandis que les transports en commun arrivent en seconde position (42% contre 29% pour les étudiants). Cette tendance suggère que la possession d'un véhicule favorise son utilisation. Enfin, le covoiturage représente 8 % des réponses, une proportion légèrement plus élevée que chez les étudiants, mais qui demeure marginale.

Satisfaction des aménagements selon les sites universitaires

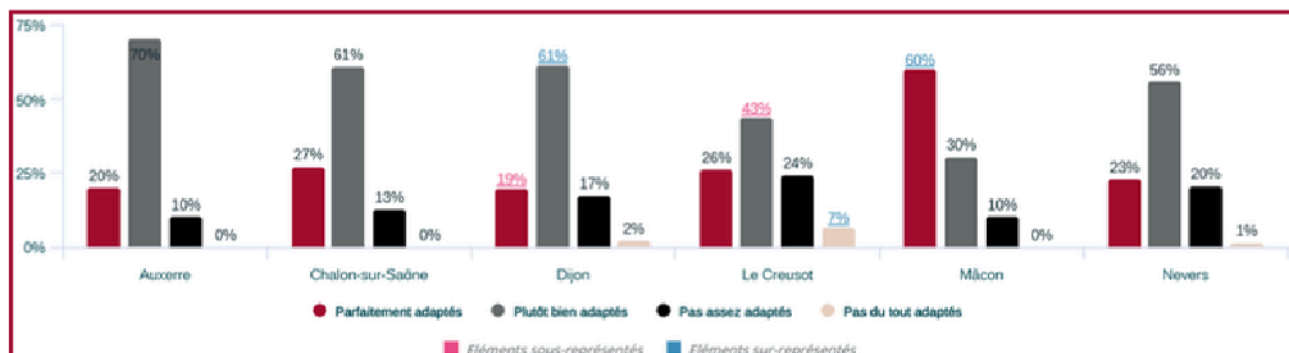


Figure 68 : Taux de satisfaction des aménagements liés aux mobilités actives selon les sites universitaires

Le terme “aménagement” désigne ici l’ensemble des infrastructures, installations ou équipements liés à la marche et aux déplacements à vélo. La satisfaction varie selon les sites universitaires (Figure 68). Le site de Mâcon enregistre le taux le plus élevé de réponses “Parfaitement adaptés” (60%), suivi de Chalon-sur-Saône (27%). À l’inverse, les sites de Dijon (19%) et d’Auxerre (20%) présentent des taux plus faibles, mais cela n’est pas nécessairement négatif : sur ces deux sites, la majorité des répondants estime que les aménagements sont “Plutôt bien adaptés”, indiquant que, même si les infrastructures ne sont pas parfaites, elles permettent un déplacement relativement aisé.

Le site de Nevers pose davantage de difficultés, avec 20% des répondants jugeant les aménagements “Pas assez adaptés”, un pourcentage proche du taux de “Parfaitement adaptés” (23%). Quant au Creusot, il affiche le taux le plus élevé de “Pas du tout adaptés” (7%), ce qui reste toutefois faible.

Nous précisons ici que nous n’avons pas fait la distinction entre l’avis des étudiants et des membres du personnel, l’échantillon de personnel étant trop faible pour être réellement significatif sur les sites universitaires en dehors de celui de Dijon.

Incitations pour utiliser les modes actifs

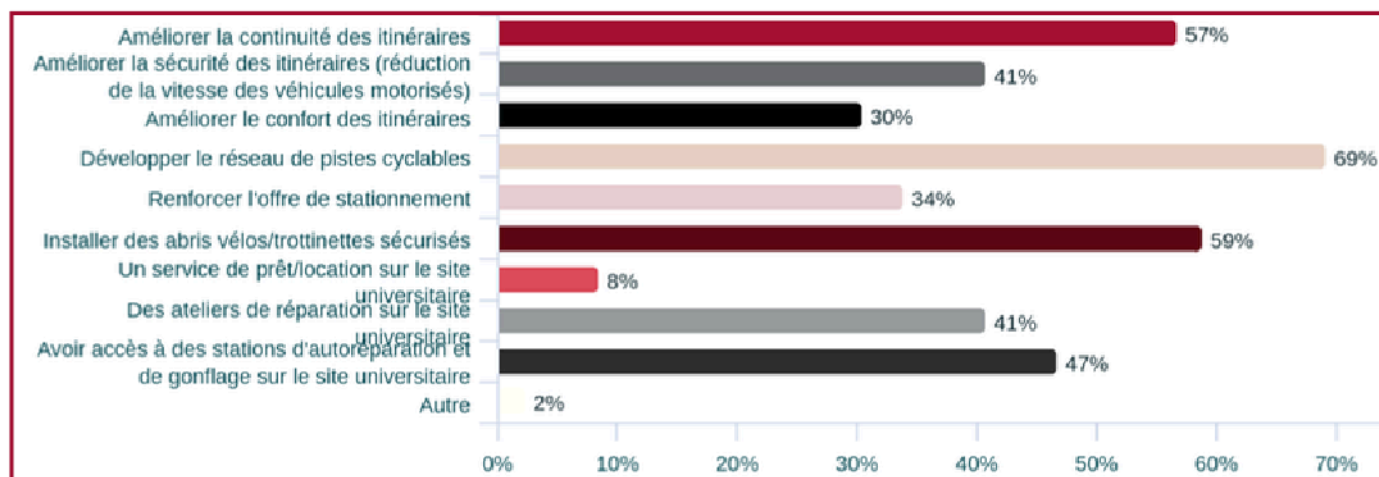


Figure 69 a : Actions susceptibles de faciliter les trajets en vélo

Plusieurs facteurs peuvent faciliter les déplacements à vélo (*Figure 69 a*). Ainsi, 69 % des répondants estiment que le développement du réseau de pistes cyclables améliorerait leurs trajets, 59 % souhaitent la mise en place d’abris sécurisés pour vélos et trottinettes, et 57 % aimeraient que la continuité des itinéraires soit renforcée. Par ailleurs, 47 % souhaitent disposer de stations d’autoréparation et de gonflage, tandis que 41 % souhaitent à la fois une meilleure sécurité des itinéraires (par exemple par la réduction de la vitesse des véhicules motorisés) et la présence d’ateliers de réparation sur le site.

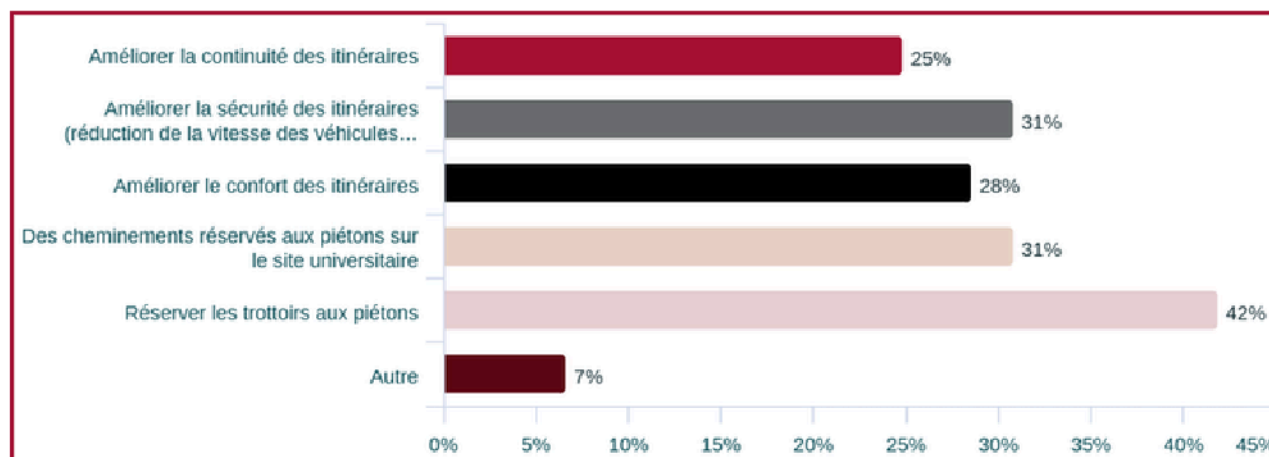


Figure 69 b : Actions susceptibles de faciliter les trajets piétons

Concernant les mesures susceptibles de favoriser les déplacements piétons (*Figure 69 b*), les répondants mettent en avant en priorité la sécurité. Ainsi, 42 % estiment qu’il serait important de réserver les trottoirs exclusivement aux piétons, tandis que 31 % souhaitent que certains cheminements sur le site universitaire soient spécifiquement dédiés aux piétons. La sécurité des itinéraires, passant par exemple par la réduction des conflits avec les véhicules motorisés, est également un enjeu pour 31 % des répondants, ce qui confirme que la sécurité constitue la préoccupation principale pour les piétons.

Viennent ensuite des aspects liés au confort et à la continuité des itinéraires. Les étudiants et le personnel souhaiteraient que les parcours piétons soient plus directs, bien entretenus et agréables à emprunter, afin de faciliter les déplacements sur l’ensemble du campus. Ces éléments montrent que, au-delà de la sécurité, l’accessibilité et la qualité des infrastructures piétonnes jouent un rôle important dans le choix de ce mode de déplacement.

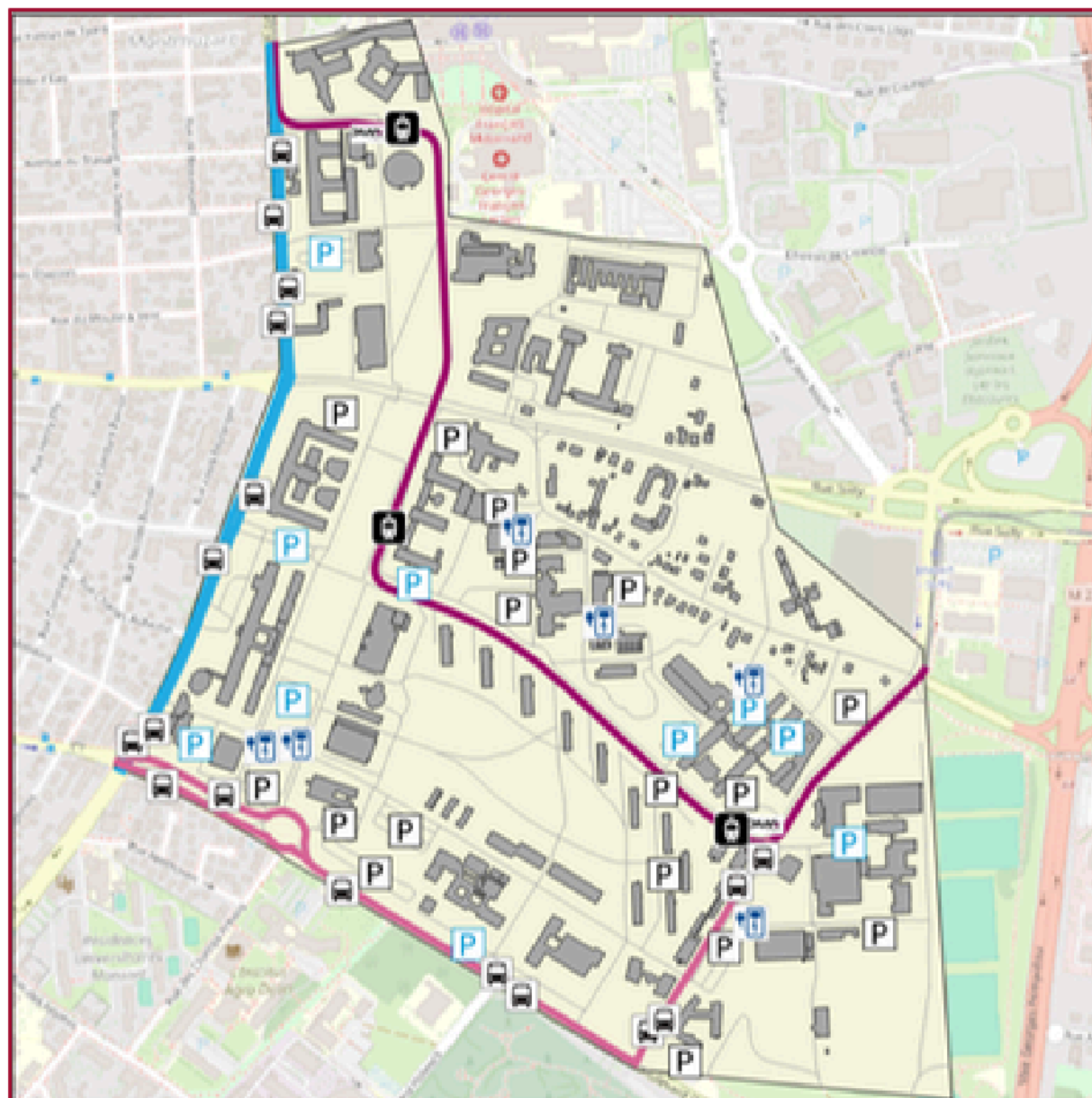
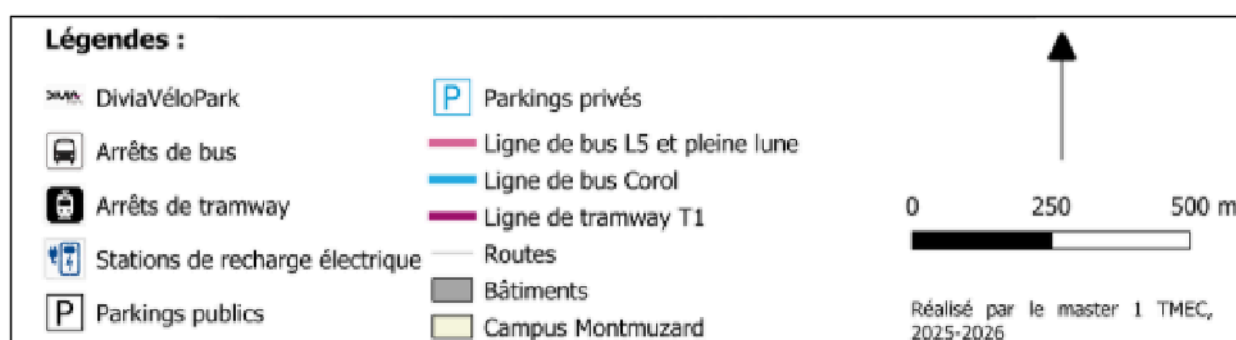


Figure 70 : Carte de synthèse des équipements sur le campus Montmuzard



COMPARAISON ENQUÊTE ET OFFRE

LES MODES MOTORISÉS

Les résultats de l'enquête mettent en évidence un fort taux d'autosolisme. En effet, 964 répondants, soit 86% des usagers des modes motorisés (hors transports en commun), se déplacent seuls en voiture. Ce phénomène s'explique en grande partie par la disponibilité des places de stationnement. Le covoiturage demeure quant à lui marginal, en raison du manque d'infrastructures dédiées et de la difficulté à coordonner les horaires entre usagers.

L'analyse montre également que le personnel utilise davantage les modes motorisés que les étudiants, tendance encore plus prononcée sur les antennes universitaire, où l'offre de transports en commun reste insuffisante. De plus, le fait qu'il y ait si peu de bornes de recharge électrique sur le campus encourage l'usage du véhicule thermique.

Contrairement aux perceptions exprimées par une partie des répondants, des alternatives adaptées existent. Le réseau de transport en commun dijonnais est dense, structuré autour de deux lignes de tramway et sept lignes Lianes à haute fréquence desservant 23 communes. Le service de vélos en libre-service est disponible dans la ville pour pouvoir se rendre à l'université. Le campus est desservi par deux lignes de bus structurantes (Lianes) et un tramway. Les transports en commun ne sont pas nécessairement plus lents que la voiture, notamment grâce au tramway en site propre, prioritaire et rapide. Les Lianes et le tramway desservant l'UBE sont accessibles sur un large créneau horaire (de 5h15 à 0h40 du lundi au samedi), ce qui rend le réseau utilisable très tôt le matin et tard le soir.

Sur le plan financier, l'argument du coût élevé des modes motorisés doit être nuancé. Les abonnements aux transports en commun s'avèrent moins onéreux, et pour le personnel, l'université rembourse jusqu'à 75% de l'abonnement. Par ailleurs, un forfait mobilités durables (jusqu'à 200€/an) est accessible pour les personnels utilisant le vélo ou le covoiturage pour leurs trajets domicile-travail, ces deux dispositifs n'étant toutefois pas cumulables.

Les congestions aux heures de pointe constituent une conséquence directe de l'autosolisme. Le report modal vers le tramway, le bus, le vélo, ou le covoiturage constitue dès lors la meilleure réponse, en particulier pour les usagers résidant à proximité du campus.

Bien que les modes alternatifs soient peu utilisés, ils suscitent un fort niveau de satisfaction : 78% des utilisateurs des Vel'UB se déclarent satisfaits du service. Le principal obstacle à leur adoption ne réside pas dans la qualité de l'offre, mais dans le passage à l'acte. Ce constat est confirmé par le fait qu'en cas d'impossibilité d'utiliser la voiture, 44% des répondants se tourneraient vers les TC et 11% vers le vélo ou la trottinette, ce qui suggère que le recours à la voiture relève davantage d'un choix par défaut que d'une nécessité absolue.

Enfin, s'agissant du covoiturage, les principaux freins identifiés sont la difficulté à trouver des covoitureurs (35%) et le partage des coûts (29%). La plateforme Mobigo peut faciliter la mise en relation entre covoitureurs au sein du campus, ce qui constitue une réponse opérationnelle à ces obstacles.

COMPARAISON ENQUÊTE ET OFFRE

LES MOBILITÉS ACTIVES

Pour les modes actifs, le ressenti des usagers ne correspond pas toujours à la réalité de l'offre existante.

En matière de stationnement, les points importants qui ressortent de l'enquête sont l'utilisation d'arceaux non abrités, une volonté de renforcer l'offre de stationnement et donc, de fait, de développer des abris sécurisés. Le campus dispose pourtant d'un très grand nombre d'arceaux, majoritairement non abrités, et leur forte utilisation est donc logique. Dans le même temps, on se rend compte que ces arceaux sont assez bien répartis sur l'ensemble du site. Cette situation soulève une question : pourquoi les enquêtés demandent-ils davantage de stationnements ?

Nous pouvons faire plusieurs hypothèses. La première serait de dire que beaucoup ne sont pas adaptés. Par exemple, devant la BU Droit/Lettre, les stationnements ne permettent pas d'attacher plus qu'une roue. Une seconde hypothèse serait de dire que beaucoup sont mal placés, trop loin ou en trop faible volume devant certains bâtiments clés. Enfin, il est vrai qu'en période de beau temps, certains espaces de stationnements sont rapidement saturés, ce qui pousse sûrement les usagers à en demander plus.

Concernant le réseau de pistes cyclables, l'enquête fait ressortir des soucis de sécurité et de continuité. Si nous nous concentrons en premier lieu sur le campus, les cyclistes, piétons et véhicules de services se déplacent sur le même espace, ce qui peut entretenir un climat d'insécurité pour certains usagers. Quant à la continuité, les problèmes se font surtout ressentir sur les différents accès au campus, plus que sur le campus en lui-même.

Une autre idée récurrente concerne la faible utilisation de vélo en location ou en libre service, contrairement à la volonté des usagers. Tout d'abord, l'Université ne propose pas de service de location (à part pour de rares exceptions pour une partie des personnels) sur son site pour les étudiants ou les personnels. La Métropole met à disposition des vélos classiques (sans assistance électrique) pour des locations longue durée, ce qui ne correspond pas forcément aux attentes. Pour le service de vélo en libre service, il n'y a tout simplement pas de station sur le campus, ce qui freine forcément son usage pour s'y rendre.

Enfin, une demande forte exprimée dans l'enquête est la mise en place de stations d'auto-réparation ou d'ateliers pour apprendre à entretenir son vélo. Actuellement, aucune station d'auto-réparation n'existe sur le campus, on ne retrouve qu'une pompe à côté du box de stationnement Divia. Certaines associations proposent ce type d'ateliers, mais ils ne se déroulent pas sur le campus en lui-même, ce qui limite leur accessibilité pour les usagers, notamment les étudiants.

COMPARAISON ENQUÊTE ET OFFRE

LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'offre de transport en commun est assez hétérogène d'un campus à l'autre, et même au sein de la métropole de Dijon et de ses alentours. Cette hétérogénéité se ressent dans les réponses de l'enquête. Concernant le réseau de transport en commun, le ressenti apparaît de manière assez mitigé, 42% des usagers témoignent de difficultés rencontrées lors de leurs trajets. Le problème le plus relevé est la congestion dans les transports en commun, particulièrement aux heures de pointe. Du point de vue de l'offre, nous pouvons émettre l'hypothèse qu'il y a un manque d'alternatives proposées. Le développement de la ligne T3 permettra peut-être d'ajouter une alternative concrète. En attendant, ce sont deux lignes de bus qui complètent la desserte du T1.

Ensuite, nous avons des ressentis assez contradictoires. Ce qui ressort de l'enquête, c'est à la fois que les transports en communs subissent des retards et n'ont pas une fréquence assez élevée, mais en parallèle, une des raisons majeures de leur utilisation, est le fait que ce soit l'alternative la plus rapide. Concernant la fréquence, cela dépend en grande majorité du campus. En effet, sur celui de Dijon la fréquence est beaucoup moins un problème que dans les autres campus qui ont une offre bien plus faible. Concernant les retards, cela s'explique par le fait que l'offre de transport en commun (hors tramway) est trop peu souvent en site propre et doit passer par des axes congestionnés par le trafic automobile. Un autre problème relevé par l'enquête et concerne probablement majoritairement des étudiants des campus hors de Dijon, c'est la distance parfois trop grande entre le dernier arrêt de transport en commun avec le campus.

Enfin, les transports en commun sont utilisés, d'après l'enquête, en grande partie pour des raisons économiques. Dans le même temps, un des facteur incitatif qui ressort le plus, serait une baisse du prix de l'abonnement afin de qu'ils deviennent encore plus accessibles. Divia propose déjà un certain nombre d'abonnements avec des durées de 1 mois, 9 mois ou 12 mois. Chaque abonnement est adapté à l'âge, les revenus ou les capacités de l'utilisateur. On peut donc interpréter cette demande de 2 manières, soit les usagers ne sont pas au courant des différentes options à leur disposition, soit ce n'est tout simplement pas encore assez attractif pour les enquêtés qui sont en très grande majorité des étudiants.

PRÉCONISATIONS

Introduction aux préconisations

Pour enrichir notre dossier, nous avons réalisé des entretiens complémentaires, constituant une approche plus qualitative en appui de l'enquête quantitative, afin de pouvoir proposer des préconisations sur la mobilité au sein du campus. À cet effet, nous avons rencontré plusieurs acteurs clés de la mobilité et du campus pour recueillir leurs points de vue. Les personnes rencontrées incluent :

- un chef de produit bus et tram et un chef de produit statistiques chez Keolis ;
- un chargé de projet au service mobilité à Dijon métropole ;
- le maire de Chenôve et Vice-Président délégué au renouvellement urbain et à la mobilité de la Métropole de Dijon
- un employé du pôle patrimoine de l'UBE ;
- la directrice de la cellule campus durable de l'UBE ;
- le directeur de l'Aménagement du territoire de la Région Bourgogne Franche Comté ;
- le Vice-Président au Développement Durable de l'UBE ;
- le Président de l'association EVAD (Association de cyclistes à Dijon).

Tout d'abord, les représentants de Keolis et le Directeur de l'Aménagement du territoire considèrent que Dijon dispose d'une offre de mobilité satisfaisante, tant à l'échelle de la ville que du campus. Selon eux, cette situation pourrait favoriser le développement du modèle de la "ville du quart d'heure", encourageant ainsi la marche. Selon un chargé de projet au service mobilité de Dijon Métropole, l'arrivée prochaine de la ligne de tramway T3 pourrait permettre de réduire l'usage de la voiture et, par conséquent, les besoins en stationnement. La cellule développement durable apporte toutefois une vision plus nuancée, estimant que cette nouvelle ligne ne réglera pas nécessairement le problème, puisque les flux risquent d'être concentrés au même endroit. Néanmoins, cette ligne pourrait avoir un effet positif sur le stationnement dans les quartiers situés à proximité de l'Université et de l'Hôpital. D'après le Campus durable, le développement du télétravail aurait un impact positif sur la mobilité, même si cette solution n'est pas applicable à tous les corps de métiers.

Ils soulignent également l'importance d'inciter les usagers à modifier leurs habitudes de manière progressive afin de favoriser une meilleure acceptation des changements. Selon le président d'EVAD, le développement des mobilités douces passe par une meilleure communication sur leurs bienfaits, mais aussi par la mise en place de consultations participatives. Il estime également que le renforcement de l'intermodalité permettrait d'améliorer la situation. Une autre solution serait de hiérarchiser les usages de la voirie, en favorisant d'abord les piétons et les PMR, puis les cyclistes, les transports en commun et enfin la voiture. Enfin, selon le Vice-Président au Développement Durable de l'UBE, la réalisation d'un bilan carbone permettrait de mettre en évidence le poids des différents modes de déplacement. Il estime également essentiel de poursuivre la réalisation d'enquêtes mobilités.

PRÉCONISATIONS

Mais il ne faut pas négliger certains problèmes et freins au niveau des mobilités. Pour les représentants de Keolis, les pistes cyclables existantes ne sont pas optimales. De plus, en dehors de Dijon, la voiture reste très compétitive en raison d'un manque d'offre de transport efficace, les transports en commun étant coûteux à mettre en place dans les territoires périphériques.

Le temps est également identifié comme un frein aux projets de mobilité. Selon un chargé de projet au service mobilité de Dijon Métropole, il serait nécessaire de faire évoluer les représentations liées au temps passé dans les transports en commun, notamment à travers la communication. Par ailleurs, le réseau de transports en commun à Dijon est parfois saturé. Ce même chargé de projet a observé la présence de nombreux véhicules stationnés le long du boulevard de l'Université, immatriculés dans d'autres départements. Il souligne également que la communication autour des modes de déplacement alternatifs à la voiture reste très faible.

Selon la Directrice de la cellule développement durable de l'UBE, la mauvaise répartition des places de stationnement au sein du campus contribue à la saturation des parkings.

D'après le Directeur de l'Aménagement du territoire de la Région, il est primordial que l'AOM et la Région s'accordent sur les projets de mobilité, notamment en ce qui concerne les pistes cyclables. Il souligne également que les projets de mobilité sont longs à mettre en œuvre et ne répondent pas toujours aux besoins des habitants.

Enfin, le Vice-Président au développement durable met en avant un manque de sensibilisation et une difficulté à mobiliser les étudiants sur le long terme. Il estime également qu'il existe un déficit de données concrètes pour appuyer les prises de décision.

PRÉCONISATIONS

Pour les Transports en Commun

Les transports en commun ont soulevé de nombreuses remarques auprès des acteurs que nous avons pu rencontrer. Le Directeur de l'Aménagement du Territoire pour la Région Bourgogne Franche-Comté souligne qu'il faudrait à minima maintenir, voire même renforcer, le niveau de service du réseau dijonnais. En effet, l'un des enjeux majeurs est la question de la saturation du réseau, notamment aux heures de pointe - les transports sont victimes de leur succès. Pour désaturer, une des mesures menées par Keolis est le projet Capatram, qui permet au tramway de faire demi-tour plus rapidement et ce, dès l'arrêt Mazen-Sully, et non au terminus. Cela permet d'avoir une meilleure fréquence sur une part plus réduite du trajet, entre la Gare et Mazen-Sully. Une autre préconisation qui demanderait moins d'investissement, car elle ne concerne pas d'infrastructures, est l'étalement des heures de cours des étudiants, afin que ces derniers ne viennent pas tous entre 8h et 9h.

Dans ce sens, la communication joue aussi un rôle important. Elle peut par exemple davantage inciter les gens à ne pas prendre les transports en commun en heure de pointe, en les renseignant sur les heures creuses plus attractives. De la même manière, le fait d'avoir une meilleure visibilité de l'offre peut également favoriser la désaturation du réseau, et notamment du tramway. Il faut aussi accompagner le développement de la T3, ce qui permettra, non pas de capter de nouveaux potentiels d'usagers, mais de continuer à désaturer.

Pour la responsable de la Cellule Campus Durable, la tarification des transports en commun Divia reste trop élevée pour les étudiants, et semble dans une tranche haute par rapport aux autres villes. Une baisse du prix pourrait inciter plus de gens à se tourner vers les transports en commun. De même, selon le Directeur de l'Aménagement du Territoire pour la Région Bourgogne Franche-Comté, il faudrait améliorer l'intermodalité entre le train, le tramway et les cars. Cependant, le responsable Bus et Tramway chez Keolis rappelle que le réseau est aujourd'hui surchargé, il est alors imprudent de mener trop de nouveaux usagers vers les transports en commun si ces derniers ne peuvent pas les soutenir.

Par ailleurs, il convient de ne pas oublier les autres sites universitaires, même si de nombreux acteurs n'avaient pas de connaissance de la mobilité au sein de ces sites. En revanche, selon la responsable de la Cellule Campus Durable, ces villes souffrent d'un manque de desserte de transport en commun, pouvant expliquer la faible part d'usagers du transport en commun hors Dijon dans l'enquête.

Enfin, la communication entre les acteurs impliqués sur la gestion des transports en commun du campus de Dijon est encore à améliorer. D'une part entre l'opérateur de transport Keolis et l'Université, notamment concernant les informations relatives à l'heure d'arrivée des étudiants et du calendrier universitaire par UFR, ou encore la communication des éventuelles enquêtes menées par l'UBE - comme la notre. Et d'autre part, entre l'Université et la Métropole.

PRÉCONISATIONS

Pour les mobilités motorisées

Il est indispensable d'agir sur les mobilités motorisées pour décongestionner le trafic automobile aux abords du campus, et de ce fait réduire les émissions de polluants.

Tout d'abord, selon le chef de produit bus et tram de Keolis, le levier qui contribue au mieux au report modal est la réduction progressive des places de parking. En revanche, il est important de noter que cela pourrait contribuer à l'exclusion sociale de personnes n'ayant pas d'autres alternatives à la voiture (habitants du milieu rural ayant peu de ressources financières). Par ailleurs, il faudrait s'assurer que les personnes qui se reportent aux transports en commun, puissent vraiment les emprunter, car ils sont déjà saturés ("pas sûr que la suppression du stationnement soit totalement une idée qui va nous faire gagner").

Les secteurs où il faut agir en priorité sont les quartiers pavillonnaires proches du CHU et de l'Université, qui sont fortement sollicités en semaine, et dont le stationnement est souvent anarchique.

Pour limiter le stationnement dans ces secteurs, le Vice Président DD & RSE propose de hiérarchiser et de réguler le trafic.

Le chargé de projet au service mobilité à Dijon métropole propose une mesure de régulation forte : rendre le stationnement des rues de ces quartiers payant. Au premier abord, cela permettrait de fortement réduire l'utilisation de la voiture, cependant, cette mesure risquerait de reporter le problème vers les zones alentours restées gratuites, et les usagers y verraient probablement une contrainte financière supplémentaire plutôt qu'une incitation au report modal.

Une autre solution à la régulation du trafic et au stationnement serait de promouvoir les parkings relais aux abords de la ville. Cela permettrait aux personnes habitant en milieu rural, d'emprunter les transports en commun une fois en ville.

Il est aussi important de noter que les places de parking sont quelquefois inégalement réparties selon les secteurs : l'UFR des sciences de santé, par exemple, possède un micro parking.

En plus de ces préconisations, le covoiturage apparaît, selon la Directrice de la Cellule Campus Durable de l'Université Bourgogne Europe, comme un levier intéressant pour lutter contre l'autosolisme. Cet outil, jugé inefficace car trop peu utilisé dans le passé, est récemment remis au goût du jour. Elle évoque une envie d'instaurer un groupe de covoiturage avec les différentes institutions qui sont sur le campus. Cela peut être des étudiants, ou des personnels avec qui on peut être en contact, pour ainsi rassurer les usagers sur le covoiturage.

PRÉCONISATIONS

Pour les Mobilités actives

Les mobilités actives sont des modes de déplacements qui présentent plusieurs avantages. Le premier est celui des réductions de gaz à effet de serre, le second est celui du maintien en bonne santé. Après avoir vu les taux de réponses sur les mobilités actives et les tendances reflétées, quelles sont les préconisations qui peuvent être mises en place.

Selon le président d'EVAD ainsi que le vice président DD et RSE de l'UBE, pour développer les modes actifs, il faudrait communiquer et sensibiliser sur leurs bienfaits, notamment sur la santé afin de lutter contre la sédentarisation. De plus, toujours selon eux ainsi que la directrice de la Cellule Durable de l'UBE, garantir la sécurité des usagers les plus vulnérables, principalement sur les accès au campus, est un enjeu majeur de leur développement.

Concernant les vélos, ce qui est préconisé par Keolis, c'est l'installation d'abris vélos sécurisés. Seulement, on retrouve derrière une grosse demande et utilisation du vélo car cela coûte très cher. Cette idée est soutenue aussi par le Vice-Président DD et RSE. Si nous voulons inciter la venue en vélo des étudiants et des personnels, il faut pouvoir mettre en place des stationnements vélo libre-service (VELODI) de la part du chargé de projet au service mobilité à Dijon métropole et Directrice Cellule Campus Durable UBE. Cela s'accompagne aussi de développement d'arceaux vélo pour pouvoir les garer et si le vélo venait à rencontrer un problème, d'après la Directrice Cellule Campus Durable - UBE, la mise en place d'atelier réparation vélo serait pertinente.

Un autre point qui pourrait inciter ou encourager les étudiants et le personnel à venir en vélo à l'université, c'est la sécurisation, l'amélioration et le développement des pistes ou des bandes cyclables. Enfin, le facteur économique a toute sa place dans les recommandations car nous savons que pour les personnels il y a une prime d'aide à l'achat pour un vélo mais ce n'est pas le cas pour les étudiants, alors comme le préconise Keolis, il pourrait y avoir une aide à l'achat de vélo ou VAE spécifique aux étudiants.

Enfin, les piétons sont moins cités dans les entretiens, mais il y a quand même quelques points abordés. Selon le président d'EVAD, un travail sur la distinction des espaces cycles ou piétons dans les zones de partage est à réaliser pour garantir un niveau de sécurité et une bonne cohabitation.

AXES STRATÉGIQUES ET FICHES ACTIONS

Dans une perspective de transition vers des mobilités plus durables, nos préconisations s'articulent autour de quatre axes stratégiques complémentaires :

- transports en commun
- développement des modes actifs
- réduction de la place de la voiture
- cohabitation entre les usagers

Pour chacun de ces axes, les fiches actions suivantes détaillent des exemples de mesures concrètes à mettre en œuvre. Elles précisent les objectifs opérationnels, les modalités d'action, les acteurs mobilisés, la faisabilité ainsi que les indicateurs de réussite à suivre.

<i>COM - 1. Favoriser le report modal</i>			
Constats		Beaucoup d'usagers prennent encore la voiture alors qu'il existe des alternatives.	
Objectifs		Changer les mentalités et les habitudes des usagers afin de renforcer l'utilisation des aménagements.	
Détails de l'action		<p>Instaurer une "semaine de la mobilité" (à la manière de la Color Run) afin d'encourager étudiants et personnels à se rendre sur le campus autrement qu'en voiture.</p> <p>Concours entre UFR pour retracer les km parcourus en marche ou à vélo.</p>	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Les personnels et la communauté étudiante	
Structure(s) concernée(s)		Pôle Communication	
Partenaires		Pas de partenaire identifié.	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€	XX	MT	Réduction de l'utilisation des parkings sur le temps long.

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en œuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

MT : moyen terme

TC - 1. Améliorer la communication entre acteurs			
Constats		Peu de communication entre les différents acteurs (UBE, Keolis) ex : enquêtes menées par l'UBE non transmises à Keolis ex : calendriers universitaires acquis difficilement par Keolis	
Objectifs		Améliorer les liens entre ces acteurs pour faciliter les prises de décisions en termes d'adaptation de l'offre.	
Détails de l'action		Organiser une "réunion de rentrée" pendant les grandes vacances scolaires afin d'échanger sur les changements de calendrier, l'effectif étudiant et autres informations utiles à l'organisation des mobilités. Désigner une personne chargée de transmettre toute information susceptible d'intéresser Keolis.	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Les personnels et la communauté étudiante	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable; Pôle Patrimoine	
Partenaires		Keolis, Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€	X	CT	Mise en place de la réunion annuelle

TC - 2. Renforcer la communication incitative à destination des usagers			
Constats		De nombreux usagers valides prennent les transports en commun pour ne faire qu'un ou deux arrêts. Surcharge des transports en commun évitable.	
Objectifs		Désaturer les transports en commun sur le campus.	
Détails de l'action		Pancartes colorées incitant les étudiants et personnels à marcher plutôt qu'à prendre les transports en commun au sein du campus. ex : arrêt CHU - Erasme - Université accessibles à pied en X min pour perdre X kcal ... ex : mini défi personnel	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Les personnels et la communauté étudiante	
Structure(s) concernée(s)		Pôle Communication	
Partenaires		Pas de partenaire identifié	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	X	CT	Utilisation renforcée des cheminements piétons. Désaturation aux arrêts desservant le campus

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en oeuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

CT : court terme

TC - 3. Aménager les horaires d'arrivée et de départ			
Constats		La grande majorité des étudiants et personnels arrivent le matin entre 8h et 9h, pour repartir entre 17h et 18h. Surcharge des transports en commun en heure de pointe.	
Objectifs		Désaturer les transports en commun sur le campus. Profiter davantage des heures creuses.	
Détails de l'action		Étalement des horaires d'arrivée et de départ sur l'ensemble des UFR. ex : plus de prises de cours à 7h45, 9h30 ...	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		La communauté étudiante	
Structure(s) concernée(s)		Pôle Communication	
Partenaires		Pas de partenaire identifié	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€	XX	CT	Suivi par une enquête auprès des étudiants. Désaturation des transports en commun desservant le campus.

TC - 4. Améliorer la connaissance de l'offre

Constats		Beaucoup d'usagers prennent encore la voiture alors qu'il existe une alternative en transport en commun.	
Objectifs		Améliorer la connaissance de l'offre dans le but de favoriser le report modal.	
Détails de l'action		Développer l'action du Divia Bus Tour (plus longtemps et avec des pôles d'information plus nombreux). Instaurer une heure obligatoire pour les premières années afin de présenter les alternatives à la voiture pour venir sur le campus en fonction de leur lieu d'habitation.	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Les personnels et la communauté étudiante	
Structure(s) concernée(s)		Pôle Communication	
Partenaires		Keolis (Divia), Dijon Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€	X	CT	Réduction de l'utilisation des parkings.

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en oeuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

CT : court terme

<i>AV - 1. Améliorer la sécurité des stationnements vélos</i>			
Constats		Manque de sécurité dans le stationnement des vélos	
Objectifs		Rassurer les cyclistes par rapport à la sécurité des stationnements vélos.	
Détail de l'action		Créer plus d'aires de stationnements sécurisées fermées et accessibles avec des	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Personnels de l'UBE et étudiants	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable; Pôle Patrimoine	
Partenaires		Keolis, Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€€	XX	LT	Statistiques sur les vols

<i>AV - 2. Favoriser l'utilisation des vélos en libre service</i>			
Constats		Aucune station de vélo en libre service n'est située sur le campus.	
Objectifs		Inciter les usagers du campus à avoir recours aux vélos.	
Détail de l'action		Mise en place de nouvelles stations Vélo'di sur les campus et augmentation du nombre de vélos électriques Création de nouveaux arceaux pour le stationnement des vélos	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires.	
Groupes cibles		Étudiants et personnels de l'UBE.	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable.	
Partenaires		Kéolis, Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	XX	LT	Statistiques sur les abonnements

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en oeuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

LT : long terme

AV - 3. Mise en place d'ateliers autour de l'entretien des vélos.

Constats		Volonté de développer les déplacements en vélo	
Objectifs		Donner les connaissances de base sur l'entretien des vélos.	
Détail de l'action		Mise en place d'ateliers de réparations de vélos. Atelier dirigé par des étudiants pour enseigner la réparation de vélo. Vendre ensuite à prix coûtant les vélos	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires.	
Groupes cibles		Étudiants.	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable; Service Communication.	
Partenaires		Associations.	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€	X	CT	Nombre d'étudiants se rendant à l'université en vélo.

AV - 4. Agir sur les infrastructures cyclables autour du campus

Constats		Certaines zones ne sont pas très bien aménagées pour les déplacements cyclables.	
Objectifs		Favoriser les déplacements en vélos des étudiants.	
Détail de l'action		Création d'une continuité cyclable sécurisée autour du campus et dans la ville.	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires et la ville de Dijon.	
Groupes cibles		Étudiants.	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable; Service Communication.	
Partenaires		Métropole, Keolis, Associations.	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€€	XXX	LT	Enquête sur les déplacements étudiants

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en œuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

CT : court terme

LV - 1. Réduction progressive du stationnement			
Constats		L'offre actuelle gratuite et abondante favorise l'autosolisme et l'usage de la voiture pour de courtes distances. Le stationnement anarchique impacte la sécurité et le cadre de vie des quartiers environnants (CHU, pavillonnaire).	
Objectifs		Limiter l'attractivité de la voiture individuelle au profit des modes actifs et collectifs.	
Détail de l'action		Engager une suppression progressive des places de stationnement "classiques". Travailler en étroite collaboration avec Keolis pour renforcer l'offre bus/tram en parallèle de cette réduction. Fresque de la mobilité pour sensibiliser les automobilistes.	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Personnels de l'UBE et étudiants	
Structure(s) concernée(s)		Pôle patrimoine, Cellule Campus Durable, Service Communication	
Partenaires		Keolis, Dijon Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€	XXX	LT	Nombre de places supprimées par an, évolution du ratio places de parking / nombre d'étudiants

LV - 2. Incitation à l'utilisation des parkings relais aux abords de la ville			
Constats		Trafic automobile souvent surchargé en heures de pointe et stationnement reporté souvent de manière anarchique dans les quartiers pavillonnaires proches du campus et du CHU.	
Objectifs		Décongestionner le trafic automobile et diminuer le stationnement dans les quartiers pavillonnaires.	
Détail de l'action		Promouvoir les parkings relais aux abords de la ville : intégration des parkings relais sur les plans du campus, ou campagne d'affichage sur les parkings du campus saturés	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Personnels de l'UBE et étudiants venant de l'extérieur de la métropole	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable, Pôle Patrimoine, Service Communication	
Partenaires		Keolis, Dijon Métropole, CHU de Dijon, Région BFC	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	XX	LT	Evaluation du nombre de personnes liées au campus utilisant les parkings relais

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en oeuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

LT : long terme

LV - 3. Places de stationnement dédiées aux covoitureurs			
Constats		<ul style="list-style-type: none"> - Manque de places de stationnement pour les voitures - Manque de recours au covoiturage 	
Objectifs		Inciter les automobilistes à effectuer du covoiturage et restreindre les usagers n'effectuant pas de covoiturage	
Détails de l'action		Réutiliser des places de stationnement existantes pour les réserver uniquement aux automobilistes effectuant du covoiturage	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Personnels de l'UBE et étudiants	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable, Pôle Patrimoine	
Partenaires		Keolis, Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	XX	CT	Évaluation de l'utilisation des places pour covoitureurs

LV - 4. Créer une application web de covoiturage			
Constats		<ul style="list-style-type: none"> - Manque de recours au covoiturage - Absence de communication entre usagers d'un même site de travail ou d'études - Manque d'informations sur le covoiturage 	
Objectifs		Inciter les automobilistes à effectuer du covoiturage	
Détails de l'action		<ul style="list-style-type: none"> - Renouveler l'application Mobigo pour la mise en contact des usagers ne se connaissant pas via une application en ligne - Mettre en place un agenda de covoiturage pour la coordination des horaires de déplacements des covoitureurs - Faire un challenge de covoiturage sur une semaine par an : le principe serait de covoiturer le plus possible avec la remise de prix pour récompenser les plus méritants 	
Périmètre du projet		Tous les campus universitaires	
Groupes cibles		Personnels de l'UBE et étudiants	
Structure(s) concernée(s)		Cellule Campus Durable, Pôle Patrimoine	
Partenaires		Keolis, Métropole	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en oeuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	XX	CT	Statistiques sur le nombre de recours à l'application

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en oeuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

CT : court terme

Améliorer la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes

1-Hiérarchisation claire des espaces de mobilité sur le campus			
Constats		<ul style="list-style-type: none"> - Congestion automobile importante - Conflits d'usage entre piétons, cyclistes et automobilistes - Manque de lisibilité des circulations internes - Intersections perçues comme peu sécurisées - Arrivée du T3 = augmentation prévisible des flux 	
Détail de l'action		<ul style="list-style-type: none"> - Création d'axes cyclables continus et lisibles (« autoroutes cyclables » campus) - Sécurisation des intersections stratégiques - Passage de certaines voiries en sens unique automobile - Marquage au sol renforcé - Signalétique différenciée par usage - Zones piétonnes sanctuarisées autour des pôles à forte densité 	
Périmètre du projet		Campus de Dijon, axes les plus congestionnés	
Groupes cibles		Étudiants, personnels et enseignants, usagers extérieurs	
Structure(s) concernée(s)		<ul style="list-style-type: none"> • Présidence UBE • Vice-présidence DD&RSE • Cellule Campus durable • Services techniques 	
Partenaires		<ul style="list-style-type: none"> • Dijon Métropoles • Keolis • Bureau Vert 	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en œuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	XX	CT	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'incidents signalés - Part modale vélo - Flux mesurés autour des stations T3

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en œuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

CT : court terme

2-Plan de régulation et de transformation progressive du stationnement			
Constats		<ul style="list-style-type: none"> - Forte pression automobile - Stationnements anarchiques - Places suffisantes mais mal régulées - Risque d'effet d'aubaine avec le T3 	
Détail de l'action		<ul style="list-style-type: none"> - Réorganisation des parkings existants - Création de places réservées covoiturage - Développement des parkings relais + tram - Transformation progressive de certaines places en : <ul style="list-style-type: none"> • arceaux vélos sécurisés • espaces végétalisés - Mise en place de stationnement payant ciblé - Tarification spécifique intra-campus en lien avec le tram 	
Périmètre du projet		Campus de Dijon, axes les plus congestionnés	
Groupes cibles		Étudiants, personnels et enseignants, usagers extérieurs	
Structure(s) concernée(s)		<ul style="list-style-type: none"> • Présidence UBE • Vice-présidence DD&RSE • Cellule Campus durable • Services techniques 	
Partenaires		<ul style="list-style-type: none"> • Dijon Métropoles • Keolis • Bureau Vert 	
Faisabilité économique	Faisabilité de mise en œuvre	Calendrier	Indicateurs
€€	XX	CT	<ul style="list-style-type: none"> - Taux d'occupation des parkings - Nombre de places transformées - Évolution part modale voiture - Usage parkings relais

Faisabilité économique : de € (peu coûteux) à €€€ (besoin d'un important financement)

Faisabilité de mise en œuvre : de X (facilement réalisable) à XXX (complexe)

CT : court terme

MATRICE

AFOM

UNE ANALYSE AFOM EST UNE TECHNIQUE SIMPLE POUR IDENTIFIER LES ATOUTS, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES.

ATOUS

- Bonne desserte par les transports en commun
- Piétonnisation élevée du campus
- Proximité au centre-ville de Dijon
- Présence de quelques bornes de recharge électrique
- Bonne connaissance des aides financières par le personnel
- Part modale de la voiture non dominante
- Campus centralisé

A

FAIBLESSES

- Nombre insuffisant d'abris vélos
- Absence de station vélo en libre service (DiviaVélodi) sur le campus
- Offre limitée de vélos électriques disponible à l'emprunt
- Manque de lisibilité et de continuité des pistes cyclables
- Déficit et disparité (entre étudiant et personnel) de la connaissance autour de certains dispositifs existants (service de mobilité)
- Campus situé sur un léger relief pouvant freiner l'usage des modes actifs
- Transport en commun jugé comme ayant un prix élevé, surchargé et avec une fréquence insuffisante

F

OPPORTUNITÉS

- Développement de la ligne T3
- Installation d'abris vélo sécurisés
- Sensibilisation et atelier de réparation vélo
- Sensibilisation aux services de transports existants (covoiturage Mobigo, etc.)
- Organisation d'événement tous en vélo à l'université, ...
- Stationnement covoiturage sur des parkings déjà existants
- Création de parking relais végétalisé
- Mise en place de stationnement payant pour réguler l'usage de la voiture
- Transformation de certaines zones de stationnement en espaces pour vélos (arceaux végétalisés)

O

MENACES

- Freins psycho-sociaux, acceptabilité des nouvelles mesures
- Risque d'exclusion sociale en lien avec la diminution du nombre de places de parking
- Changement climatique
- La place de la voiture peut bloquer la mise en place d'arceaux vélos
- Question de sécurité des arceaux (visibilité pour sécuriser)
- Coûts des nouvelles mesures

M

BIBLIOGRAPHIE

- CEREMA, *Comprendre la marchabilité - Comment évaluer la place du piéton dans les espaces publics ?*, octobre 2021
- Union nationale des associations familiales (Unaf); OpinionWay. *Comment les familles réussissent-elles à concilier leur vie familiale avec leur vie professionnelle ? Quels sont leurs besoins et leurs aspirations ?* (Observatoire des familles — conciliation vie familiale/vie professionnelle). Paris : Unaf, 2023.
- Union nationale des associations familiales (Unaf); OpinionWay. *Être parent aujourd'hui : sens, forces, inspirations et besoins* (Observatoire des familles 2024). Paris : Unaf, 2025