

RÉUNION DE RESTITUTION DU DIAGNOSTIC PLAN DE MOBILITÉ INTER ÉTABLISSEMENTS

06 janvier 2022



PÉRIMÈTRE DES ANALYSES DES LIEUX D'HABITATION DES ÉTUDIANTS ET COLLABORATEURS ET DE L'ACCESSIBILITÉ

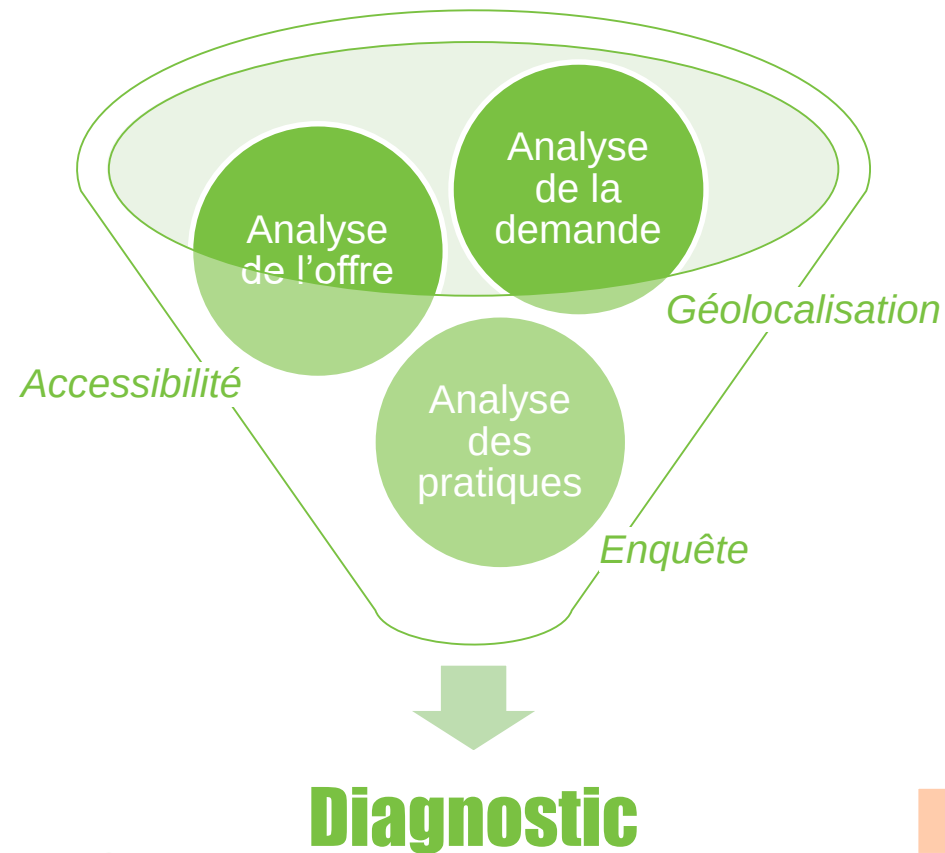
6 sites concernés :

- ✓ Université d'Evry :
 - Site Central ;
 - Pelvoux ;
 - Facteur Cheval ;
 - IBGBI ;
- ✓ ENSIIE ;
- ✓ IMT-BS & TSP ;
- ✓ CROUS (Résidences Flora Tristan, Les Aunettes, Marguerite Yourcenar et Le Dragueur).

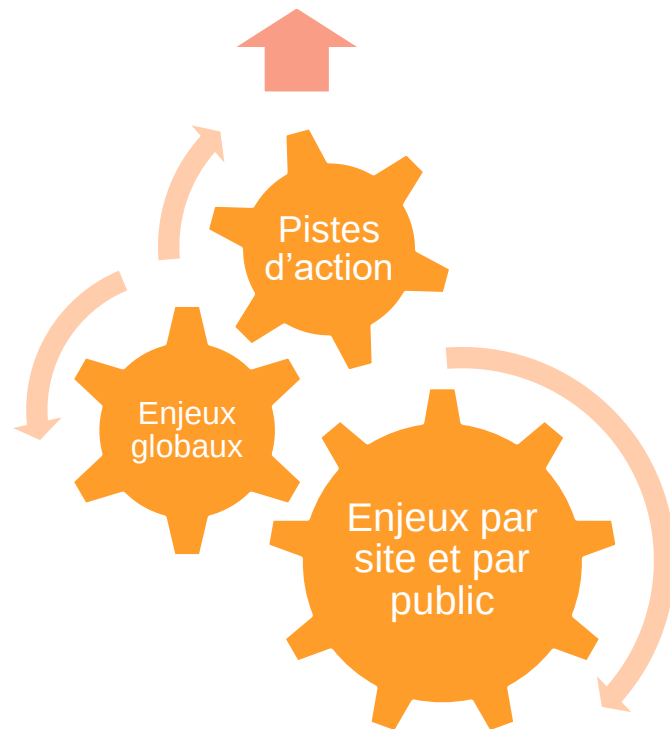
SOMMAIRE

01	ANALYSE D'ACCESSIBILITÉ	} 3 volets du diagnostic	15 min
02	ANALYSE DES LIEUX D'HABITATION		15 min
03	ANALYSE DES PRATIQUES ET ASPIRATIONS		45 min
04	PROCHAINES ÉTAPES		10 min

Chaque étape sera ponctuée d'un temps d'échange



Orientations



Croisements



01



ANALYSE D'ACCESSIBILITÉ



SYNTHÈSE D'ACCESSIBILITÉ

SITE DE L'ENSIIE



Fonctionnement du site et actions mises en place

- Un site d'enseignement supérieur ouvert de 9h à 22h, où travaillent 55 personnels permanents.
- Les collaborateurs disposent d'une salle à déjeuner ainsi que d'une salle de préparation des repas. Les collaborateurs l'utilisent, ou déjeunent à l'extérieur à pied pour la majorité.
- Les collaborateurs réalisent des déplacements professionnels encadrés par une agence de voyage favorisant, pour l'avis, la classe économique, le train en seconde classe et la location de voitures de catégorie A.
- L'ENSIIE participe à l'abonnement aux transports en commun à hauteur de 50%, le FMD à hauteur des 200€ réglementaires.
- Environ 5 voitures de fonction sont attribuées sur demande.
- Le site accueille en moyenne 520 étudiants par an, les cours sont dispensés en présentiel.



1 Place de la Résistance,
91000 Evry-Courcouronnes

Accessibilité en véhicules motorisés

- Proximité A6, N104, N7, D33
- Congestion moyenne sur les axes et forte, à très forte au niveau des échangeurs pour rejoindre les départementales qui rejoignent le site aux heures de pointe

- Parking géré par un opérateur à proximité directe du site
- Des possibilités de stationnement sur la voie, autour du bâtiment
- Possibilité pour les étudiants d'avoir accès à des tarifs réduits sur l'abonnement au parking

- 39 PLACES sur le parking privé (0,06 / personne (personnel et étudiant))
- Accès par badge et lecture de plaque
- Pas d'attribution des places
- 1 borne de recharge au total
- 6 places dédiées aux PMR



Accès au parking couvert des passagers



Un emplacement réservé aux personnes motorisées et aux vélos



Emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite



Emplacement équipé d'une borne de recharge pour véhicules électriques

NB: Les photos, réalisées en juillet 2022 ne reflètent pas le lieu d'occupation, réaménagement plus étendu



Stimuler l'engagement
Provoquer le changement

Site concerné, nombre de collaborateurs et étudiants

Informations utiles propres à chaque site : horaires, accès, salle de déjeuner, nombre de visiteurs, déplacements professionnels.

Proximité des axes routiers, infrastructures de stationnement, illustrations.

CONSTRUCTION D'UNE FICHE D'ACCESSIBILITÉ : PAGES 2 ET 3

Accessibilité en transports en commun

- 18 LIGNES de bus dont 1 à moins de 150m (ligne 403) et 17 à moins de 500m (lignes 401, 414, 415, 416, 402, 302, 391, 05, 404, 405, 407, 403, 452, 91-01, 91-03, 50, 207, 501)
- Fréquences de passage : de 2 (ligne 407) à 45 min (ligne 414)
- 1 LIGNE de RER (RER D) à 400m



Trottoir menant au RER D, gisement sécurisé
RER D situé à proximité directe du site
Arrêt de bus Sabotier, ligne 403, nuit 403B

Accessibilité en modes actifs

- Malléage cyclable encore discontinu sur le territoire mais qui tend à développer un réseau structurant via un plan vélo
- Site desservi par quelques voies dédiées au vélo, séparées de la circulation automobile
- ARCEAUX: piste au mur et soit dans un local accessible par badge, dont l'espace est également occupé par du matériel de l'association de l'école
- Étalles de 10 vélos : 4 pour le personnel et 6 pour les étudiants
- Douche au nez-de-chaussée
- Absence d'arceaux sur la voie publique à proximité directe, places sur le parking Sabotier mais peu sécurisées
- accès piétons
- Trottoirs larges et écartés
- Passage piétons sécurisés pour rejoindre les transports en commun



Source : Générale



Local vélo accessible par badge
Infrastructure cyclable à proximité du site

ekodev Stimuler l'engagement Provoquer le changement

Informations propres aux transports en commun : proximité des lignes de transport, fréquence de passage, enjeu spécifique.

Synthèse liée au mode de transport selon des critères de : circulation, stationnement, équipement (propre à chaque mode), conséquences du trafic.

Informations propres aux modes actifs (vélo et marche) : note de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, niveau du réseau cyclable, stationnement vélo, largeur et qualité des espaces piétons.

Enjeux pressentis à la lumière de l'étude.

SYNTHÈSE D'ACCESSIBILITÉ
SITE DE L'ENSIIE



Synthèse d'accessibilité selon le mode de transport

MODÈS :	VÉHICULES MOTORISÉS	VÉLOS	TRANSPORTS EN COMMUN
Quantité des infrastructures			
Qualité des infrastructures			
Infrastructures sur site			NA
Perturbations			

Trois enjeux majeurs

- Des infrastructures assez variées et relativement proches font de l'utilisation des transports en commun un pilier majeur pour l'accessibilité jusqu'au site
- De ??? axes sur le parcours et une borne de recharge, adaptée à de nouvelles formes de mobilité peuvent constituer d'intéressants leviers pour inciter au covoiturage ou à l'utilisation de véhicules électriques
- Fort enjeu de développement de la pratique du vélo, via notamment une expansion de l'offre d'infrastructures publiques



ekodev Stimuler l'engagement Provoquer le changement

DES ENJEUX PRESSENTIS RELEVÉS LORS DE LA VISITE DU SIÈGE ET DES ENTRETIENS

Site	Enjeu transport en commun	Enjeu modes actifs	Enjeu véhicules motorisés
Université d'Evry	Augmenter les lignes de bus pour pouvoir circuler entre les différents sites	Augmenter la qualité des infrastructures de stationnement	Capitaliser sur l'existence d'infrastructures déjà adaptées à une optimisation de l'usage de la voiture thermique individuelle
ENSIIE	Des infrastructures assez variées et relativement proches font de l'utilisation des transports en commun un pilier majeur pour l'accessibilité jusqu'au site	Expansion de l'offre d'infrastructures publiques pour la pratique du vélo	Inciter au covoiturage ou à l'utilisation de véhicules électriques
IMT-BS & TSP	Capitaliser sur l'offre de bus à proximité pour inciter à l'utilisation des transports en commun	Enjeu du développement de la pratique du vélo en raison des infrastructures cyclables pour se rendre sur le site	
CROUS		Renforcer (en nombre et sécurité) les infrastructures de stationnement sur sites	Inciter à l'usage du covoiturage

✓ Des enjeux communs

- Ralentissements du trafic routier en particulier le matin sur les axes structurants
- Climat cyclable jugé plutôt défavorable par la Fédération des Usagers de la Bicyclette
- Offre en transport en commun importante quoique moins diversifiée selon les sites

✓ Des spécificités

- Déplacements inter-sites en transports en commun non facilités pour les étudiants et collaborateurs de l'Université
- Plus grandes facilités de stationnement pour les collaborateurs et étudiants de l'UEVE, IMT-BS & TSP

Ces premiers éléments ont pu être confrontés lors de l'analyse des lieux d'habitation.



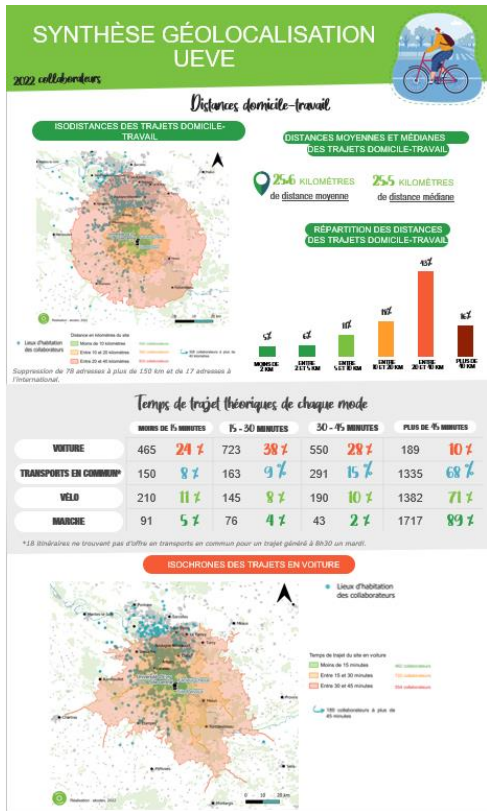
02



ANALYSE DES LIEUX D'HABITATION



CONSTRUCTION D'UNE FICHE DE GÉOLOCALISATION

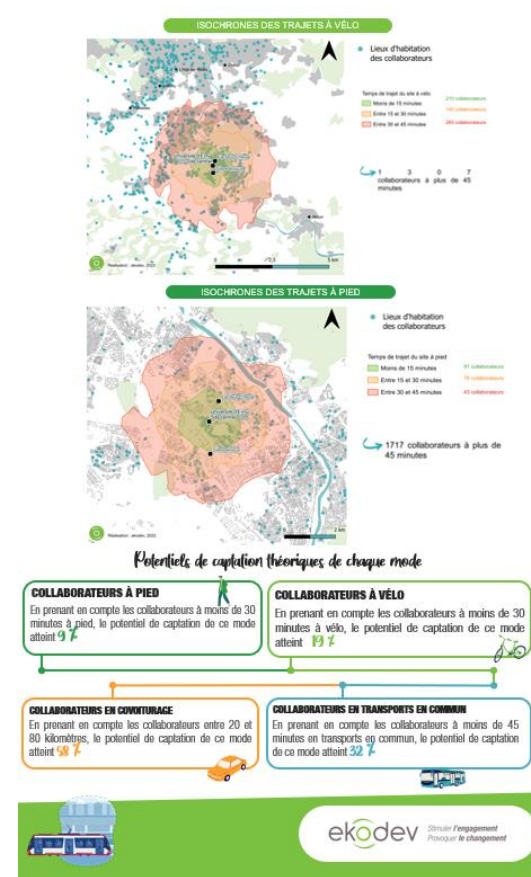


Site concerné, distance moyenne, répartition des distances domicile-travail et domicile-études

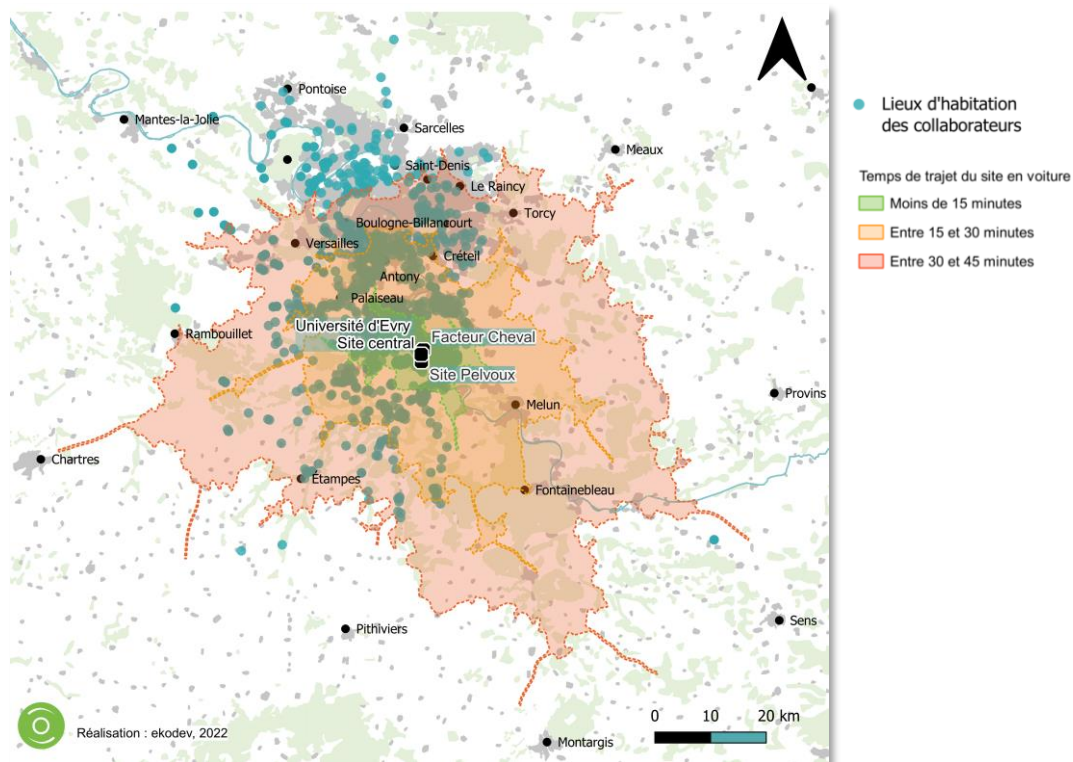
Représentations cartographiques de la localisation des collaborateurs et étudiants et de leur temps de trajet

La répartition des temps de trajet par collaborateurs et étudiants

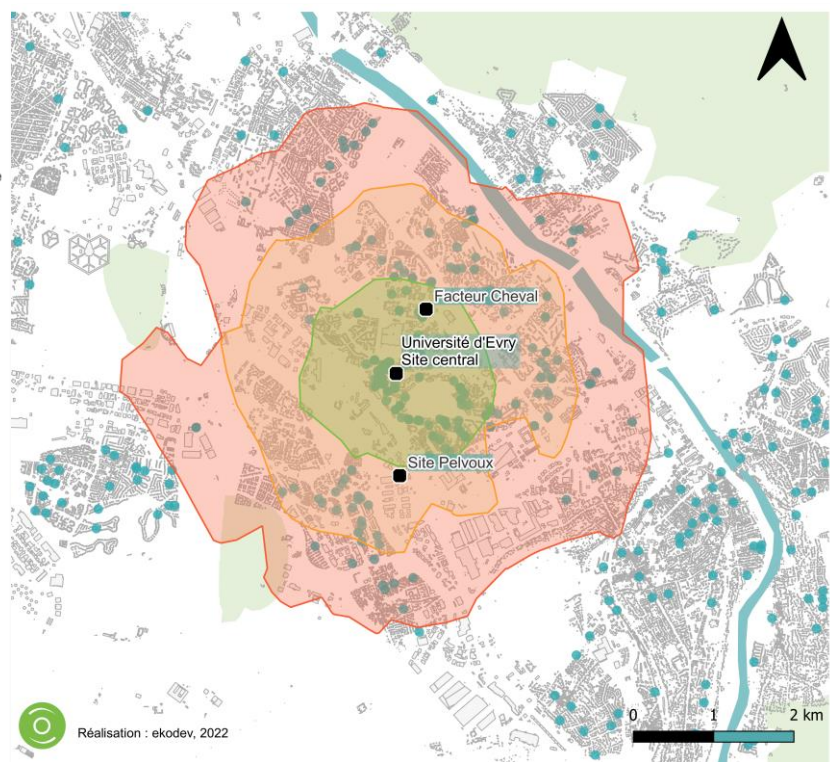
Les « potentiels de captation théoriques » : pourcentage de collaborateurs résidant à moins de 30 minutes à pied, de 30 minutes à vélo, à moins de 45 minutes en transports en commun et entre 20 et 80km pour le covoiturage



CARTE SELON LES TEMPS DE TRAJET EN VOITURE



CARTE SELON LES TEMPS DE TRAJET À VÉLO



POTENTIEL DE CAPTATION AU GLOBAL – POUR LES COLLABORATEURS

Clef de lecture : environ 19%
des collaborateurs de l'UEVE
résident à moins de 30
minutes à vélo de leur lieu de
travail

TEMPS DE TRAJET MOYEN PAR MODE (EN PART DE COLLABORATEURS)

		UEVE (n=1927)	ENSIIE (n=42)	IMT-BS & TSP (n=486)	CROUS (n=15)
ENTRE 20 et 80 KM	VOITURE Covoiturage	58%	63%	52%	27%
MOINS DE 45 MINUTES	TRANSPORTS EN COMMUN	32%	32%	31%	60%
MOINS DE 30 MINUTES	VÉLO	19%	22%	25%	33%
MOINS DE 30 MINUTES	MARCHE	9%	12%	12%	7%

**AU VU DE CES RÉSULTATS
QUELS SONT VOS RETOURS ?**



PREMIERS ENJEUX



**Un potentiel
de captation
des modes actifs
relatif**



**Des transports en
commun compétitifs**



**Un usage de la voiture
thermique individuelle à
optimiser en vue de son
potentiel d'utilisation
important**



03

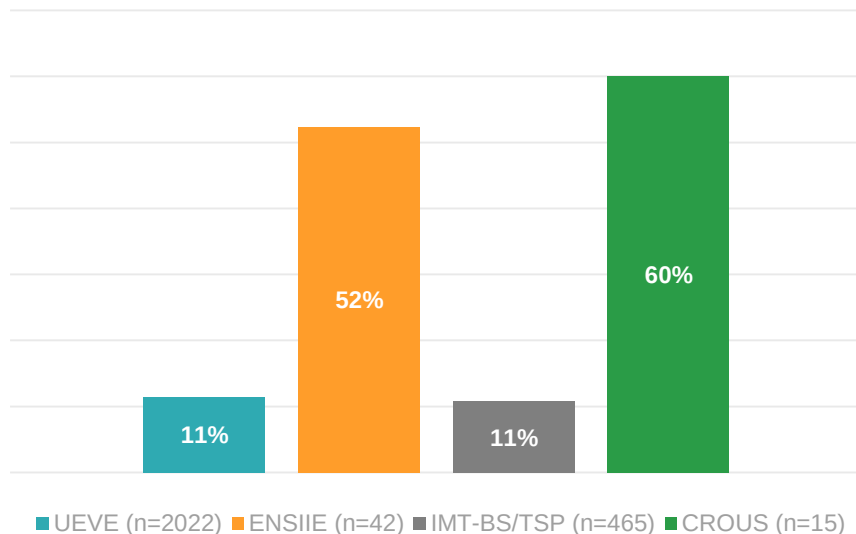


ANALYSE DES PRATIQUES ET ASPIRATIONS



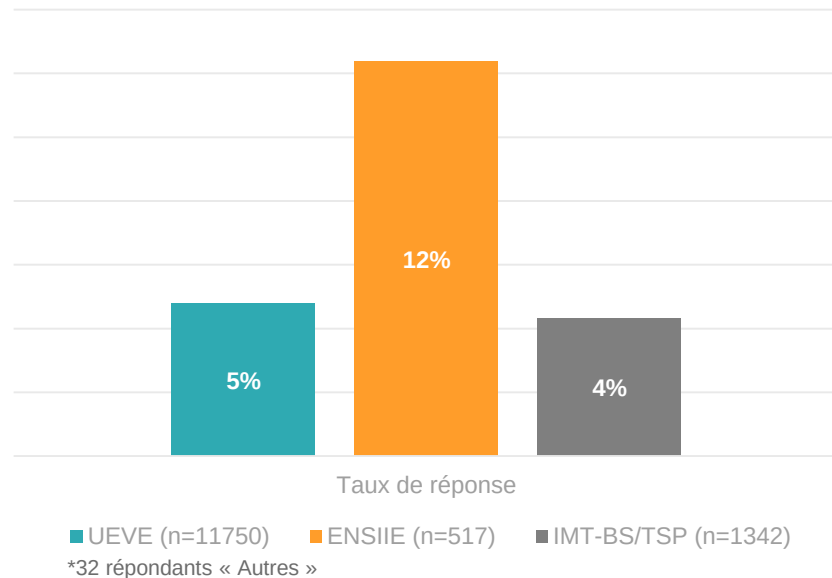
COLLABORATEURS

Taux de réponses par sites (n=313)



ÉTUDIANTS

Taux de réponses par site (n=715)



NB. La mention « n = » dans le titre correspond au nombre de répondants et dans la légende, au nombre total de personnes adressées par l'enquête. En raison du faible taux de participation, peu représentatif des effectifs globaux, notamment ceux de l'UEVE, il sera important de nuancer les résultats des enquêtes et de s'appuyer sur les éléments complémentaires du diagnostic (géolocalisation et accessibilité).

COLLABORATEURS

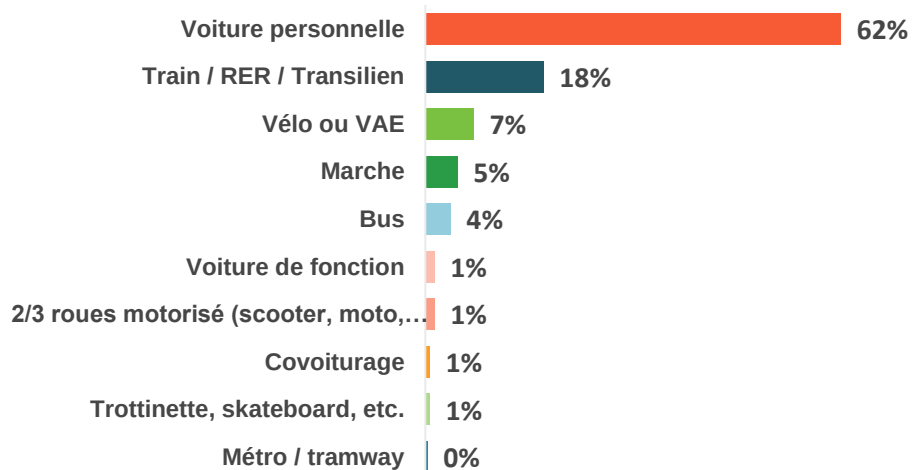


22,8 km de distance moyenne domicile-travail



36,5 minutes de durée moyenne de trajet

Parts modales actuelles (n=289)



ÉTUDIANTS

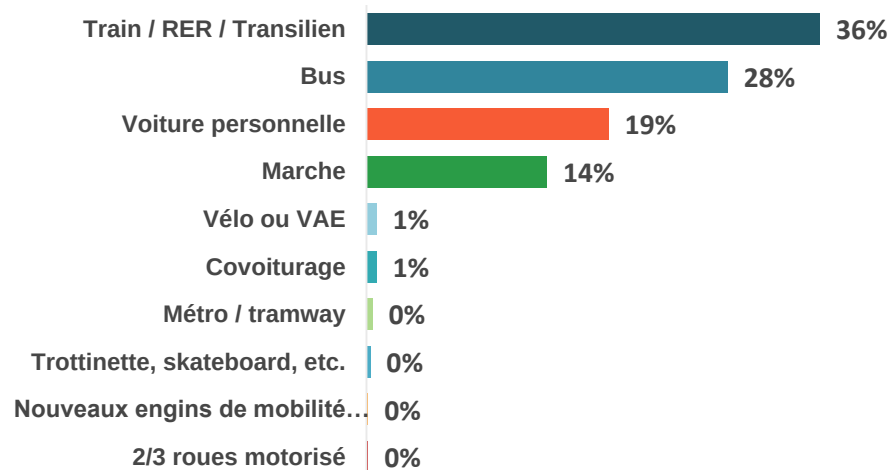


24,7 km de distance moyenne domicile-travail



47,5 minutes de durée moyenne de trajet

Parts modales actuelles (n=620)



45 %

(n=289)

utilisent occasionnellement
d'autres modes de transport pour
se rendre au travail, soit 158
répondants



43 répondants
viennent parfois en
voiture !



41 répondants
viennent parfois
en train/RER/transilien, dont
31 automobilistes !



40 répondants
viennent parfois en
bus, 25 5 automobilistes !



26 répondants
viennent parfois
à pied, dont 12
automobilistes !

1

2

3

4

DES ÉTUDIANTS UTILISANT DES MODES DE TRANSPORT OCCASIONNELS



79 répondants
viennent parfois en
voiture, dont 75 usagers des
transports en commun !

1



70 répondants
viennent parfois en
bus, dont 16 automobilistes !

2



65 répondants
viennent parfois
en train/RER/transilien, dont
15 automobilistes !

3



42 répondants
viennent parfois en
covoiturage, dont 2
automobilistes !

4

41%

(n=620)

utilisent occasionnellement
d'autres modes de transport pour
se rendre sur leur lieu d'études,
soit 252 répondants

COLLABORATEURS



80%



20% (n=277)

- Automobilistes motivés par la **RAPIDITÉ** et insatisfaits par la **VARIABILITÉ DU TEMPS DE TRAJET**
- Usagers des transports en commun contraints par **L'ABSCENCE D'ALTERNATIVE** et insatisfaits par la **VARIABILITÉ DU TEMPS DE TRAJET**
- Usagers des modes actifs contraints par **L'ABSENCE D'ALTERNATIVE** et n'ont pas présenté de raison à leur insatisfaction

ÉTUDIANTS



65%

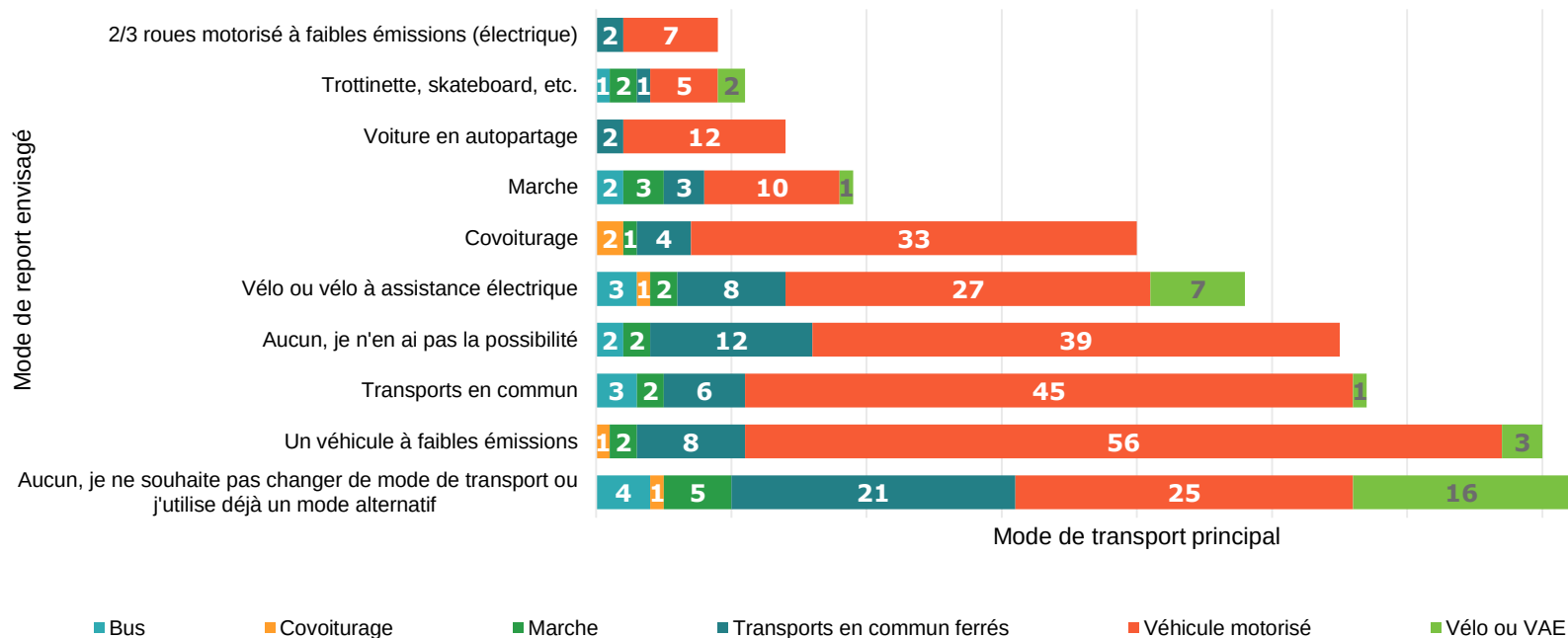


35% (n=595)

- Automobilistes motivés par l'**AUTONOMIE** et insatisfaits par l'**IMPACT NÉGATIF SUR L'ENVIRONNEMENT**
- Usagers des transports en commun contraints par **L'ABSCENCE D'ALTERNATIVE** et insatisfaits par la **VARIABILITÉ DU TEMPS DE TRAJET**
- Usagers des modes actifs motivés notamment par **L'IMPACT POSITIF SUR LA SANTÉ** et insatisfaits par un trajet **NON SÉCURISÉ**

REPORT MODAL ENVISAGÉ : 58% DES COLLABORATEURS PRÊTS À CHANGER OU CONSERVER UN MODE ÉCOLOGIQUE

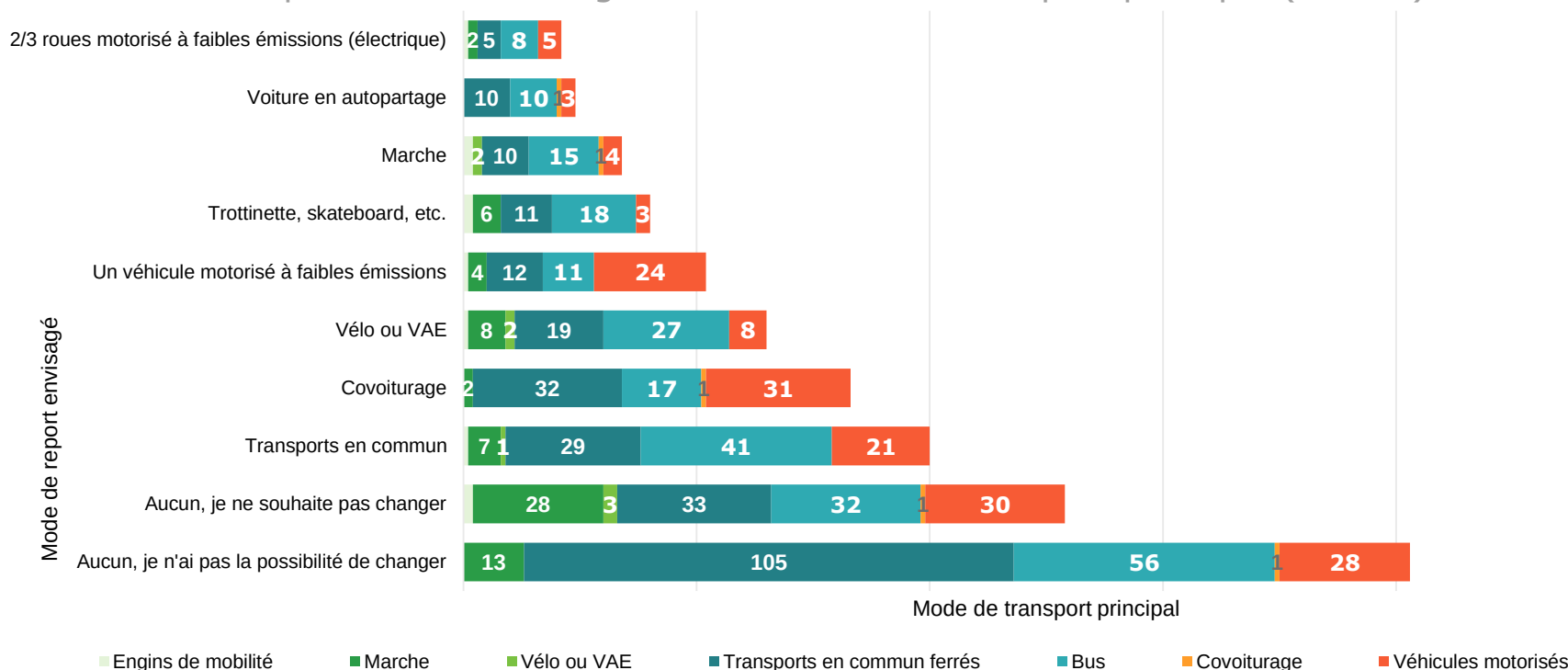
Report modal envisagé selon le mode de transport principal (n=273)



Clé de lecture : 56 utilisateurs d'un véhicule motorisé envisagent d'utiliser un véhicule à faibles émissions

REPORT MODAL ENVISAGÉ : 45% DES ÉTUDIANTS PRÊTS À CHANGER OU CONSERVER UN MODE ÉCOLOGIQUE

Report modal envisagé selon le mode de transport principal (n=245)



Clé de lecture : 21 utilisateurs d'un véhicule motorisé envisagent d'utiliser les transports en commun

**AU VU DE CES RÉSULTATS
QUELS SONT VOS RETOURS ?**



LES TROIS LEVIERS POUR AGIR SUR LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

1

JE LIMITE MES DÉPLACEMENTS

2

**JE PASSE À D'AUTRES MODES,
SI JE PEUX ET QUAND JE PEUX**

3

J'UTILISE LA VOITURE AUTREMENT

4 AXES de travail à privilégier

INCITER À L'USAGE DES MODES ACTIFS

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT EN TRANSPORTS EN COMMUN

RÉDUIRE L'IMPACT DE LA VOITURE

METTRE EN PLACE DES MESURES ORGANISATIONNELLES

QUELS LEVIERS DU CHANGEMENT ? MESURES PROPOSÉES PAR LES RÉPONDANTS

COLLABORATEURS

- Plus grande fréquence de passage, desserte optimisée et transports directs
- Transports plus fiables (ponctuels, sans perturbations et sécurisés)



74

- Incitations à l'usage de véhicules électriques (aides, bornes)
- Facilitation du covoiturage



31

- Chemins piétons et pistes cyclables sécurisées
- Places de stationnement vélos et trottinettes
- Ateliers de réparation sur sites



23

- Avoir des horaires flexibles pour éviter les heures de pointe
- Augmenter les jours de télétravail



17

ÉTUDIANTS

- Plus grande fréquence de passage, desserte optimisée et transports directs
- Transports plus fiables (ponctuels, sans perturbations et sécurisés)
- Meilleure connexion inter-sites



144

- Bénéficier d'aides financières (notamment au logement)
- Avoir plus de cours en distanciel
- Limiter les changements de bâtiments



39

- Parkings réservés aux étudiants, gratuits et ouverts plus tôt
- Moins d'embouteillages



37

- Mise à disposition ou aides à l'achat de vélo/VAE ou trottinettes
- Chemins piétons et pistes cyclables sécurisées
- Kits vélo



21

04



PISTES D'ACTION

LE CALCUL

Distance domicile-
travail de chaque
collaborateur et étudiant

+

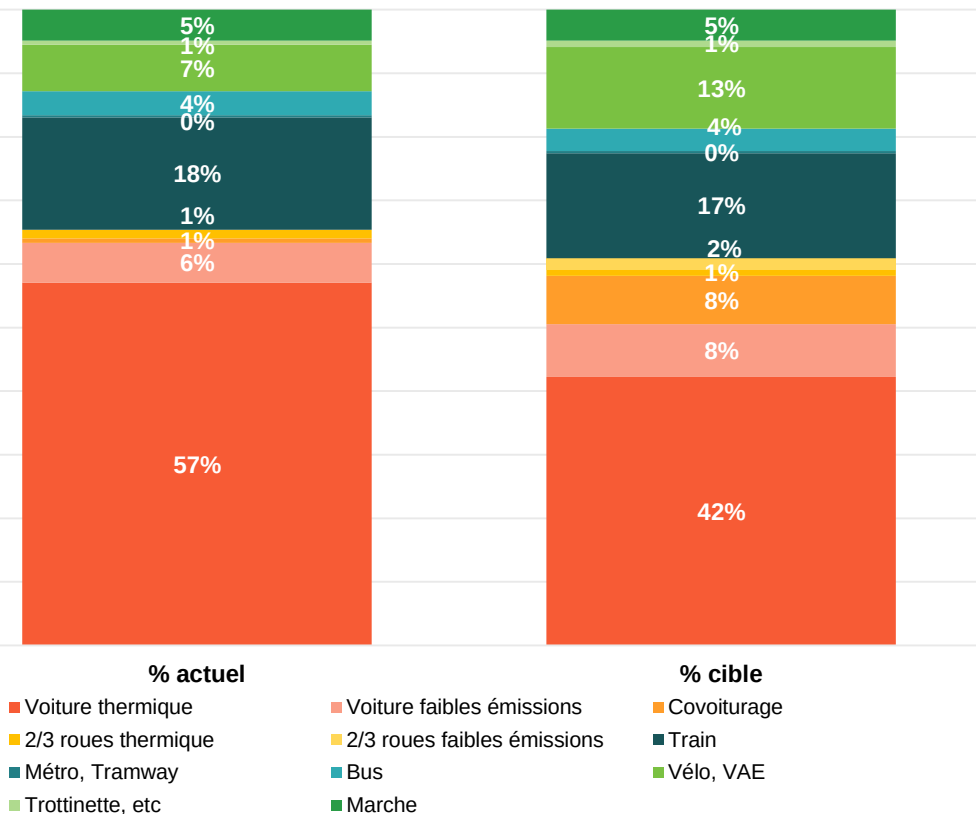
Souhait de report modal
des collaborateurs et
étudiants

+

Infrastructures à proximité
des domiciles des
collaborateurs et étudiants

REPORT MODAL ESTIMÉ À 3 ANS A PARTIR DES CHOIX DES RÉPONDANTS (PERSONNELS)

Evolution estimée de la part modale des collaborateurs - modes détaillés

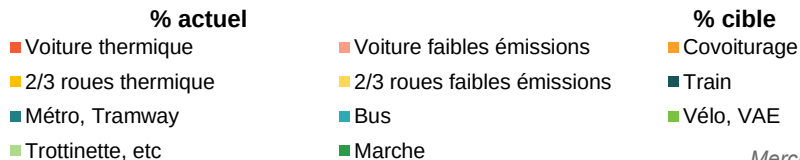
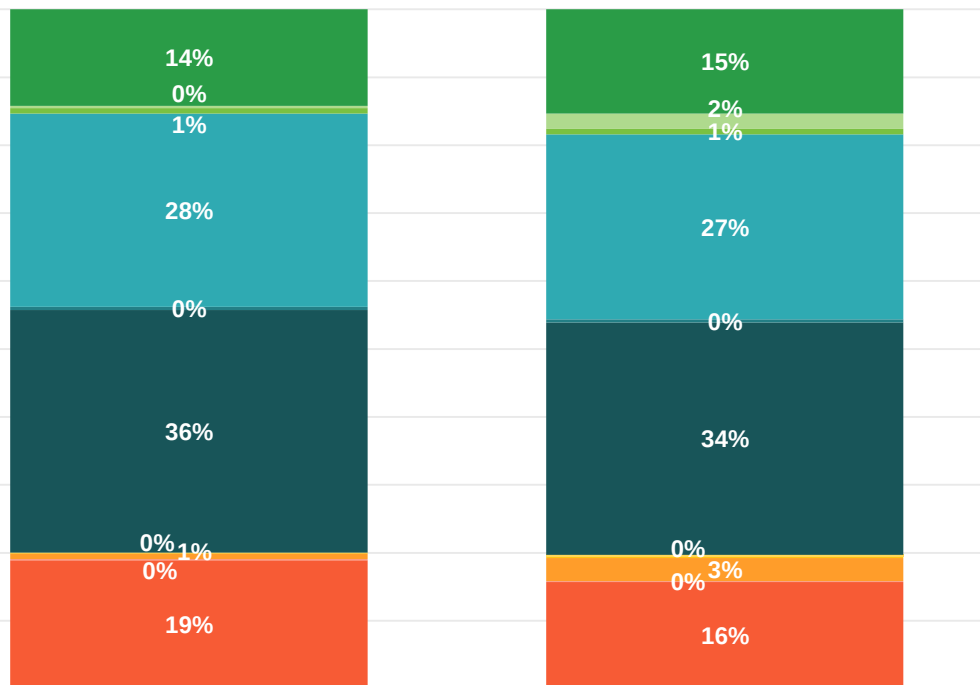


Orientations proposées par ekodev :

- Maintenir la part de la **marche**
- Doubler la part modale du **vélo**
- Maintenir la part des **transports en commun**
- Développer la pratique de **covoiturage**
- Accompagner la passage aux **véhicules à faibles émissions**
- Réduire significativement (environ 25%) l'utilisation de la **voiture thermique seul**

REPORT MODAL ESTIMÉ À 3 ANS A PARTIR DES CHOIX DES RÉPONDANTS (ETUDIANTS)

Evolution estimée de la part modale des étudiants - modes détaillés



Orientations proposées par ekodev :

- Maintenir, voire augmenter la part de la **marche**
- Initier une culture **vélo** et accompagner le développement de l'usage de la trottinette
- Maintenir la part des **transports en commun**
- Développer (tripler) la pratique du **covoiturage**
- Réduire l'utilisation de la **voiture thermique seul**

LES TROIS LEVIERS POUR AGIR SUR LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

1

JE LIMITE MES DÉPLACEMENTS

2

**JE PASSE À D'AUTRES MODES,
SI JE PEUX ET QUAND JE PEUX**

3

J'UTILISE LA VOITURE AUTREMENT

QUELLES SONT LES ACTIONS QUE NOUS PRESSENTONS À CE STADE ?

PAR MODE DE DÉPLACEMENT



Transports en commun



Covoiturage



Véhicules à faibles émissions



Vélo

COLLABORATEURS

ÉTUDIANTS

Plaidoyer pour un renforcement de l'offre en transports en commun sur le territoire (notamment l'offre en bus), communiquer sur les aides relatives au remboursement des transports

Faciliter la mise en relation entre les collaborateurs et étudiants, dédier des places de stationnement aux collaborateurs

Installation de bornes de recharge, communication sur les aides à la conversion existantes

Mise en place de stationnements sécurisés, communication sur les aides à l'achat d'un VAE, installation de casiers et mise à disposition de douches, déploiement/renforcement d'une flotte de vélos pour les déplacements professionnels et inter-sites

ACTIONS TRANSVERSES



- ✓ Communication : enjeux autour de la mobilité, dispositifs en place comme le FMD



- ✓ Aides financières : aides à l'achat de VAE (pour les étudiants et personnels via un rappel des aides existantes)



- ✓ Pilotage et suivi du Plan de Mobilité : capitaliser sur l'existence du groupe projet PDIE et renforcer les échanges entre établissements



- ✓ Faciliter la démobilité et les déplacements professionnels: recours à la visioconférence et à des outils adaptés



04



PROCHAINES ÉTAPES



PROCHAINES ÉTAPES



**ATELIERS DE CO-
CONSTRUCTION DU
PLAN D'ACTION**



**TRAVAIL SUR UNE 1^E
PROPOSITION DU
PLAN D'ACTION**



**VALIDATION &
RÉDACTION DES
FICHES ACTIONS**



Janvier
2023

Février
2023

Mars 2023

PLANIFICATION

Réunion de COPIL de présentation du diagnostic et des lignes directrices du plan d'action :

- ✓ **6 janvier de 10h30 à 12h**



Ateliers de co-construction du plan d'action (un personnel et un étudiant) :

- ✓ **25 janvier**
- ✓ 2 ateliers consécutifs (2h) sur une même journée, organisés sur place



Réunion de COPIL de validation du plan d'action :

- ✓ **9 février de 10h30 à 12h**



CHEMINONS ENSEMBLE VERS UNE MOBILITÉ PLUS ACTIVE ET MOINS CARBONÉE !

Pour plus d'information sur ces sujets contactez

mbrigelegros@ekodev.com

cfalentin@ekodev.com

Réalisé en partenariat avec

