

# Le Plan de Déplacements de l'Université Catholique de Lille

## L'évaluation 3 ans après...



*Université Catholique de Lille*



Aujourd'hui, avec le développement croissant des déplacements, le trafic motorisé est devenu l'une des principales nuisances pour l'environnement. Pour infléchir cette tendance, différentes démarches voient le jour et notamment celle que l'on nomme Plan de Déplacements d'Entreprise, aussi appelé Plan de mobilité. Les sites universitaires représentent quant à eux d'importants pôles générateurs de déplacements spécifiques, compte tenu du profil de leurs usagers.

## Qu'est ce qu'un Plan de déplacements d'Entreprise ?

Les plans de déplacements d'entreprise (PDE) s'inscrivent dans le cadre de la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) de 1996, qui institue l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants d'adopter un Plan de Déplacements Urbains. Par ailleurs, la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain) inscrit le plan de déplacements d'entreprise dans les plans de déplacements urbains et incite les entreprises à mettre en oeuvre des plans de mobilité pour favoriser les déplacements de leurs usagers.

L'Université Catholique de Lille, impliquée dans une politique de développement durable, s'est engagée dans la démarche de Plan de Déplacements en 2006 avec la naissance de l'Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR). Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) travaillait déjà sur les déplacements induits par l'Université notamment avec la mise en place d'un micro Plan de Déplacements Urbains du quartier Vauban Esquermes en 2003.

Le Plan de Déplacements de l'Université a ainsi été conduit grâce à différentes études. Tout d'abord, un diagnostic a permis de saisir la problématique de déplacements propres au Campus Vauban. Les principales conclusions de ce diagnostic ont permis d'élaborer un plan d'actions prenant effet entre 2006 et 2009. Un suivi annuel du PDE a été effectué par l'IDDR. En 2009, 3 ans après la mise en place du PDE, une évaluation a été réalisée afin de saisir ses impacts et de comprendre la réussite ou l'échec de certaines actions. L'évaluation a permis de répondre à différentes questions, notamment celles de savoir si les pratiques de déplacements ont évolué, si un report modal a été atteint, si l'accessibilité de l'Université a été améliorée, etc.

Présenté comme un véritable projet fédérateur, le PDE de l'Université affiche l'ambition de celle-ci de s'impliquer dans une politique volontariste de développement durable.

« Le Plan de Déplacements d'Entreprise est une démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à cette organisation. Des mesures concrètes sont ainsi prises pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site d'emploi ou d'activité et développer des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement. Le PDE s'intéresse aux déplacements des salariés et des autres usagers du site (clients, visiteurs, livreurs, stagiaires...) ». (ADEME)

### SOMMAIRE

<b>1. LE PDE EN QUELQUES MOTS</b> .....	<b>P 1</b>
1.1 Les étapes d'un PDE .....	P 1
1.2 Les mesures classiques d'un PDE.....	P 1
1.3 Les objectifs d'un PDE.....	P 1
<b>2. LE PDE A L'UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LILLE : HISTORIQUE ET CONTEXTE</b> .....	<b>P 2</b>
2.1 L'Université Catholique de Lille .....	P 2
2.2 Historique de la démarche .....	P 2
2.3 Carte d'identité du PDE .....	P 3
<b>3. LE BILAN DES ACTIONS ET L'EVOLUTION DE L'OFFRE ENTRE 2006 ET 2009</b> .....	<b>P 4</b>
3.1 Le plan d'actions proposé en 2006 .....	P 4
3.2 Les actions réalisées entre 2006 et 2009 .....	P 5
<b>4. LES EVOLUTIONS COMPORTEMENTALES : REPORTS MODAUX ET CHOIX RESIDENTIELS</b> .....	<b>P 9</b>
4.1 Les salariés : adeptes grandissants des modes doux..	P 8
4.2 Les étudiants : à pied, à vélo, ou en métro .....	P 10
4.3 Profil de mobilité des usagers de la Catho.....	P 11
<b>5. LES IMPACTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DU PDE</b> .....	<b>P 12</b>
5.1 Les usagers et l'image des moyens de transport.....	P 12
5.2 Quels impacts sur l'environnement ? .....	P 13
<b>6. VERS UN NOUVEAU PLAN D'ACTIONS</b> .....	<b>P 14</b>
6.1 Un bilan globalement positif .....	P 14
6.2 Quelques pistes d'amélioration.....	P 15

# 1. Le Plan de Déplacements (PDE) en quelques mots...

## 1.1 Les étapes d'un PDE

**Préparer et piloter le projet :** Il s'agit de définir la problématique déplacements et créer une équipe projet PDE.

**Réaliser le diagnostic :** Cela consiste à identifier les différents moyens d'accès au site, de connaître et de comprendre les déplacements des usagers.

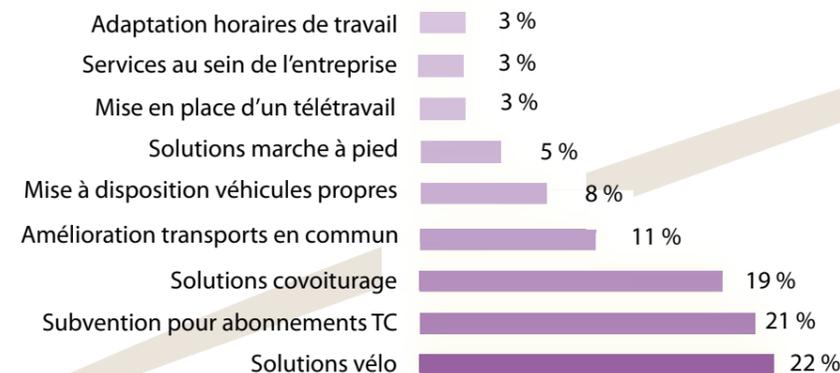
**Elaborer le plan :** Après concertation, un plan d'actions est élaboré sur la base des principaux résultats du diagnostic, des objectifs généraux et des améliorations attendues.

**Mettre en oeuvre et suivre le PDE :** Il faut régulièrement suivre les actions et informer continuellement de ce qui est réalisé.

**Evaluer le projet :** une évaluation doit être effectuée pour mesurer l'impact du PDE, et proposer des pistes d'amélioration.



## 1.2 Les mesures classiques d'un PDE



## 1.3 Les objectifs d'un PDE

### Des bénéfices pour l'entreprise:

- Réduction des coûts liés à la sécurité des déplacements domicile/travail.
- Réduction des coûts liés aux déplacements professionnels.
- Amélioration du climat social.

### Des bénéfices pour les salariés:

- Réduction du stress et de la fatigue .
- Projet fédérateur.
- Amélioration de la santé.
- Economie sur le budget individuel.

### Des intérêts pour la collectivité:

- Réduction de la congestion routière.
- Diminution de la pollution.
- Réduction des nuisances sonores.
- Valorisation d'une offre de transports collectifs ou modes doux.

### Contexte réglementaire

Le Plan de Déplacements s'inscrit dans le cadre réglementaire de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996 qui institue l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en oeuvre un plan de déplacements urbain.

La loi Solidarité et Renouveau Urbain inscrit le Plan de Déplacements d'Entreprise dans les plans de déplacements Urbains. Selon la loi SRU, les PDU encouragent « les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. »



Le quartier Vauban génère à lui seul des milliers de déplacements chaque jour

En 2006, l'accessibilité du campus, ainsi que l'offre en stationnement et en transport en commun ont fait l'objet d'un diagnostic. Une enquête est également effectuée auprès des salariés, des étudiants et des visiteurs par un questionnaire mis en ligne sur internet. 1350 réponses des étudiants et 700 réponses des salariés ont été récoltées.

L'analyse du diagnostic et le traitement des réponses des usagers permettent de constater les problèmes mais aussi les évolutions possibles dans le campus Vauban Esquermes. En effet, l'offre en stationnement et en transports en commun reste insuffisante pour satisfaire l'ensemble des usagers. La voiture reste le moyen de transport privilégié par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail.



Boulevard Vauban, Lille,

### En 2006, un contexte favorable au PDE

En 2006, il faut noter que 71% des salariés de l'Université Catholique de Lille utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. On observe donc une omniprésence de la voiture dans le quartier. L'accessibilité au campus n'était alors pas optimale. En plus d'une offre de stationnements totalement saturée, le campus ne dispose pas d'une desserte en transports en commun satisfaisante. En effet, on ne trouve pas de station de métro à moins de 10 minutes à pied du campus, l'Université ayant été «contournée» lors de la construction des lignes. De même, en 2006, aucune ligne de bus ne permet de joindre directement l'Université et la Gare. Les problèmes sont donc nombreux et aux vues de ces constats, un plan d'actions est proposé en 2006.

## 2. Le PDE à l'Université Catholique de Lille : historique et contexte

### 2.1 L'Université Catholique de Lille

L'Université Catholique de Lille, fédération de 6 facultés, 25 écoles et instituts, se situe dans le quartier Vauban à 20 minutes à pied du centre ville. L'Université Catholique est un campus urbain diffus dont le contexte d'implantation est fort différent d'une université de périphérie de ville. Avec près de 22 000 étudiants et 4000 salariés, elle est l'Université privée la plus grande de France. Du fait de sa localisation en centre ville, la problématique de l'accessibilité est primordiale. Vivant une croissance de 5% par an, les problèmes de stationnement interne ou sur la voie publique doivent être anticipés et en partie résolus par une diversification de l'offre de transports alternatifs. Des conflits d'usage existent entre les différentes personnes qui fréquentent aujourd'hui le quartier. Il y a bien entendu les étudiants et les salariés du campus mais il ne faut pas oublier l'ensemble des résidents du quartier qui sont confrontés quotidiennement aux difficultés de stationnement.

### 2.3 « Carte d'identité » du PDE

Type d'organisation	Université
Démarche	multi site
Site principal de la structure	Centre-ville
Effectifs concernés	20 000 étudiants 7 000 salariés
Niveau d'avancement du PDE	- Plan d'actions mis en œuvre en 2006 - Evaluation en 2009 - Nouveau plan d'actions 2009-2012
Type de déplacements abordés par la démarche	- Déplacements domicile/travail - Déplacements professionnels - Déplacements étudiants
Date de lancement du PDE	fin 2005-début 2006
Motivation de l'engagement dans une démarche PDE	- Problèmes de transport et d'accessibilité du site - Problématique de stationnement - Préoccupations environnementales - Réduction des coûts liés aux déplacements - Image de l'université
Objectifs	- Améliorer l'accessibilité du site pour tous quel que soit le moyen de transport - Limiter l'usage de la voiture pour le conducteur seul - Intégrer le PDE dans le management de chaque établissement
Méthodologie/ Portage de projet/ Communication	- Analyse de l'accessibilité - Enquête
Médias utilisés pour communication	- Journal interne/ Lettre d'info mensuel - Site internet/ intranet
Management de projet	- Formation d'un groupe en charge de la mise en place du PDE - Choix d'un responsable du PDE - Formations des correspondants

### Les objectifs de l'évaluation du PDE

En 2009, 3 ans après la mise en place de la démarche PDE, l'Université Catholique de Lille entame l'évaluation qui était prévue dès le départ de la démarche. Cette évaluation répond à différents objectifs : constater si l'accessibilité générale du site a été améliorée ; comprendre les évolutions des pratiques de mobilité ; enfin analyser les effets du PDE directs ou indirects afin de proposer des pistes d'amélioration pour un futur plan d'actions.

## 3.1 Le plan d'actions proposé en 2006

- A** Identifier et former le correspondant PDE de chaque établissement
- B** Sensibiliser le personnel, les étudiants et visiteurs aux modes alternatifs
- C** Inciter à se déplacer en vélo
- D** Favoriser la marche à pied
- E** Encourager l'utilisation des transports en commun
- F** Attribuer de façon équitable et raisonnée les parkings de l'Université
- G** Diminuer le recours au véhicule personnel pour les déplacements professionnels
- H** Inciter au covoiturage
- I** Motiver les étudiants et les salariés, partager les expériences et entretenir une dynamique

Le plan d'actions a été construit par l'IDDR en concertation avec certains salariés et étudiants, puis validé par la Présidence et le Conseil d'Université. Ce plan comprend 31 actions réparties dans les 9 thèmes ci-contre. Une fiche par action a été rédigée décrivant ainsi les détails de l'action, les ressources, l'échéance, etc.

Les actions sont relayées par les correspondants PDE dans les différents établissements qui composent l'Université.

Ce plan comprend des actions de tronc commun, c'est-à-dire communes à l'ensemble de l'Université et des actions à l'initiative de chaque établissement.

### Les objectifs du Plan d'actions

1. Améliorer l'accessibilité du site pour tous, quel que soit le moyen de transport.
2. Limiter l'usage de la voiture, surtout pour les conducteurs seuls.
3. Intégrer le PDE au management de chaque établissement.

**Objectif quantitatif :** Atteindre un report modal de 15% entre 2006 et 2009

## 3. Le bilan des actions et l'évolution de l'offre entre 2006 et 2009

### 3.2 Les actions réalisées entre 2006 et 2009

#### ➤ Les aménagements

Parallèlement au PDE, les rues du centre du Campus ont été réaménagées. Par exemple la rue du Port, occupée par des stationnements voiture auparavant, est désormais beaucoup plus piétonne. Fleurie par des jardinières semi enterrées, agrémentée de bancs et d'arceaux vélos, la Rue du Port permet une traversée plus simple et sécurisée entre les bâtiments du campus. L'aménagement paysager de la rue a été fait en concertation avec les services de la ville de Lille et de la Communauté Urbaine. Il a également concerné les cours de certains bâtiments, notamment la cour intérieure de l'Hotel Académique.



La Rue du Port en 2006...



La Rue du Port en 2009...

#### ➤ La communication et l'information

A la suite du diagnostic de 2006, des fiches d'accessibilité ont été produites. Elles indiquent l'ensemble des moyens de transports possibles pour se rendre à l'Université ainsi que les tarifs et les horaires.

Un site internet a été créé et permet d'informer sur le projet du PDE: <http://iddr.icl-lille.fr>

Une news letter PDE est diffusée à l'ensemble des salariés et permet d'informer sur l'avancée du projet mais également sur des thématiques bien précises (le vélo, les bienfaits de la marche à pied, le covoiturage, etc.)

L'IDDR participe à différents événements tels que la semaine de la mobilité, la Journée Annuelle du Développement Durable, etc.




**PDE - Infos n°6**  
Université Catholique de Lille - La lettre du Plan de Déplacements Universitaire  
Lettre de l'Université Catholique de Lille

**Le constat**  
À l'issue du diagnostic de l'accessibilité à la Catho réalisé en 2006, le sous-utilisation du vélo s'est fortement fait ressentir (seulement 4% pour les salariés et 20% pour les étudiants). Les causes étaient nombreuses : manque d'équipements, problèmes de sécurité routière, vols, inconvénients... Depuis, des actions simples ont été mises en place pour permettre de développer son usage, qui présente par ailleurs de nombreux avantages lorsque la distance n'excède pas quelques kilomètres. L'évaluation de notre PDE en janvier prochain permettra certainement de confirmer cette évolution.

**Les actions réalisées**

- Les 200 vélos de (A&E) utilisés par les étudiants des résidences
- Opérations promotionnelles de marquage arrivés de vélo (Association Droit Au Vélo - Futuro)
- Création d'un parking souterrain sécurisé à l'ICL pour 60 vélos
- Sécurisation des cyclistes (fixation vélo - circulation...)
- Installation de 60 arceaux (pour 120 vélos) sur la voie publique (bd 'Narbon, Rue du Port, Rue de Toul et Rue Robert Segard)

**Quelques chiffres...**

- En ville, une voiture sur deux qui démarre va faire moins de 3 kilomètres
- Jusqu'à 5 kilomètres, le vélo est le mode de déplacement le plus rapide
- Pour l'utilisateur, le vélo coûte moins de 180€/an (sans compter achat, entretien, amortissement)
- Le coût d'un déplacement en voiture est 10 fois supérieur à celui en vélo
- Il y a plus de 450 kilomètres de pistes cyclables sur la métropole lilloise

**3 conseils simples pour éviter le vol de votre vélo**

- Utilisez un ancrage en « U ».
- Approchez toujours le cadre du vélo à un point fixe, si possible avec la roue avant.
- Faites graver votre vélo contre le vol.

**Et prochainement...**

- La mise à disposition de vélos de service par le Groupement de Services de l'Université

**En résumé, le vélo c'est**  
Rapide - efficace - économique - fiable - écologique - sain et agréable...

**Infos utiles :**  
• Association Droit Au Vélo - [www.droitaveilo.org](http://www.droitaveilo.org) - 03.20.86.17.25  
• Chat Vélo - [www.chat-velo.fr](http://www.chat-velo.fr) - 03.28.53.07.49  
• Véloquie - [www.veloque.fr](http://www.veloque.fr) - 0.820.42.40.49

### 3. Le bilan des actions et l'évolution de l'offre entre 2006 et 2009

#### ➤ Les stationnements vélo



Arceaux vélo, Rue de Toul

L'une des premières actions a été la multiplication des stationnements vélo. Le choix des arceaux vélo et de leur emplacement a été effectué avec l'aide de l'ADAV (Association pour le Droit au Vélo). Le diagnostic de 2006 montrait un manque significatif d'arceaux vélos.

Ainsi, entre 2006 et 2009, leur nombre a été multiplié par deux pour atteindre une capacité de presque 900 stationnements, ce qui semble cependant encore insuffisant.

Dans le campus Vauban, on compte 140 arceaux sur voirie et 280 arceaux à l'intérieur des établissements.



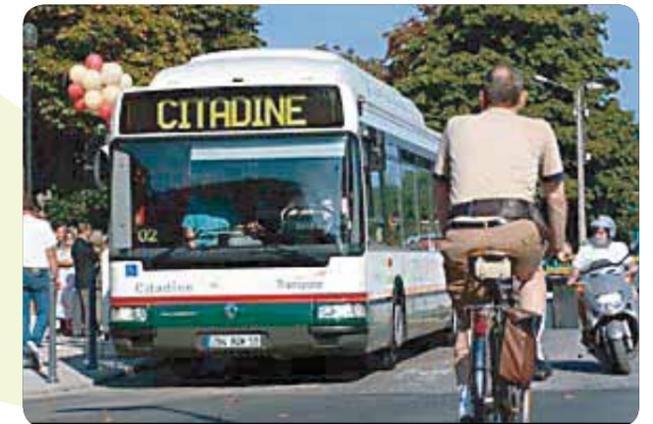
#### ➤ Les transports en commun

**La Citadine :** En 2006, l'Université a joué un rôle important dans le choix définitif du tracé de la Citadine, permettant ainsi d'installer un arrêt en plein centre du campus, Boulevard Vauban. Cette ligne circulaire, attendue depuis longtemps, propose une boucle complète dans les deux sens, ponctuée de nombreux arrêts. Elle répond totalement aux déplacements de l'Université vers le Centre ville, la gare ou certaines stations de métro. L'arrêt «Université Catholique» représente environ 700 montées et 700 descentes par jour.

**La vente de titres Transpole :** Un distributeur automatique de titres de transports en commun a été installé dans l'enceinte de l'établissement.

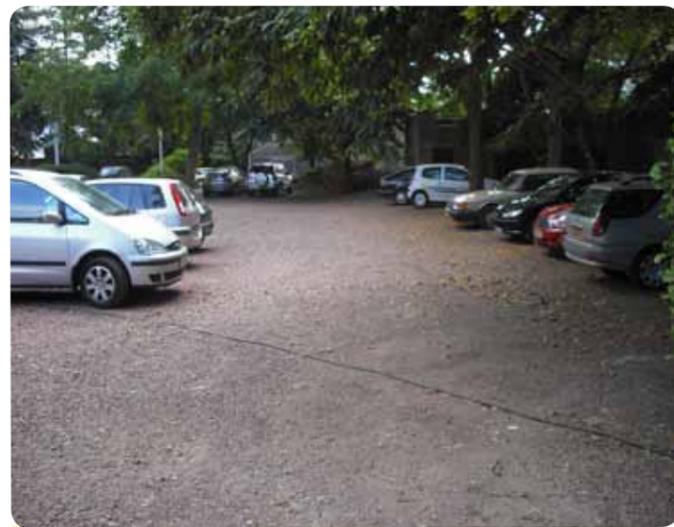
**La prise en charge du coût de l'abonnement aux TC :** Depuis le 1er janvier 2009, les entreprises sont obligées de prendre en charge 50% du coût de l'abonnement des transports en commun. Cette loi a donc bien été appliquée à l'Université et en juin 2009, une centaine de salariés bénéficiaient de cette offre.

Aujourd'hui le bus et les 3 stations de métro situées à proximité de l'Université constituent les principaux transports publics collectifs dans le quartier. Les stations de métro Gambetta, Port de Lille et Cormontaigne sont toutes trois situées à 10 minutes à pied environ du Campus Vauban. Ce temps de trajet pour rejoindre une station de métro peut dissuader beaucoup d'usagers. On compte 3 lignes de bus dont la Citadine et la Liane. Cette dernière a été mise en place en 2008 et constitue la première ligne de bus à haut niveau de service en provenance du nord de l'Agglomération lilloise.



#### ➤ Les parkings voiture

Aujourd'hui, l'Université Catholique de Lille compte a peu près 1400 emplacements voiture internes aux établissements. Les parkings sont répartis dans tout le campus et sont accessibles grâce à des badges fournis aux salariés. Une mutualisation des parkings de l'Université a été entamée en 2006, un groupement de services gérant un peu plus de 330 places de parking.

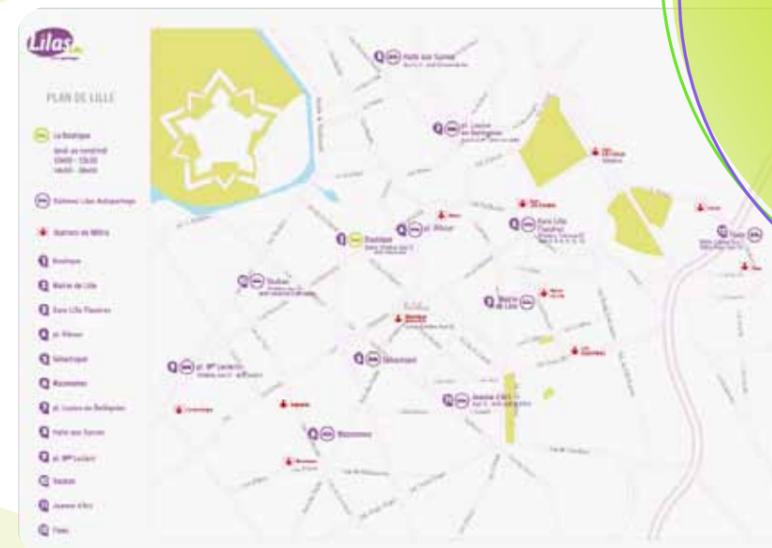


Parking voiture, Faculté Libre de Médecine

En 2006, 71% des salariés utilisaient la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et parmi eux la grande majorité (près de 90 %) disposait d'une place de parking au sein de leur établissement.

#### ➤ L'autopartage

Lilas Autopartage propose un service de voitures partagées en libre service disponible 24h/24 et 7j/7. 11 stations existent dans Lille. Une nouvelle station implantée Boulevard Vauban a été inaugurée en septembre 2009 dans le cadre d'un partenariat entre l'Université et Lilas.



- **Pour l'employeur:** plutôt que d'acheter un nouveau véhicule de service, l'autopartage se présente comme une alternative simple et séduisante déchargeant l'entreprise de toute charge de maintenance et de suivi.

- **Pour les salariés:** l'autopartage permet aux salariés de disposer d'un véhicule pour un déplacement professionnel de courte durée, leur évitant ainsi de devoir prendre la voiture lorsqu'ils ont une réunion dans la journée.

- **Pour les étudiants:** beaucoup d'étudiants se rendent en voiture vers leur lieu d'étude, cependant très peu l'utilisent pendant dans la semaine. L'autopartage est alors une solution plus avantageuse pour les étudiants.

AVANTAGES



## L'ENQUETE

Méthodologie d'étude : Début 2009, une enquête d'une quarantaine de questions a été mise en ligne sur internet, en direction des étudiants et des salariés. Une première partie permettait de constituer un profil général des usagers. Ensuite plusieurs questions concernaient les habitudes et pratiques de déplacements pour définir les parts modales de chaque moyen de transport. Enfin, toute une partie du questionnaire concernait les effets directs ou indirects du PDE, la perception des différents moyens de transport par les usagers, etc.

L'étude et l'analyse des résultats ont permis de saisir les évolutions de mobilité et de choix résidentiels des usagers de la Catho. Les traitements statistiques aident à comprendre les impacts du PDE et permettent ainsi de l'évaluer pour proposer de nouvelles pistes d'amélioration.

### 4.1 Les salariés : adeptes grandissants des modes doux

#### ➤ Profil

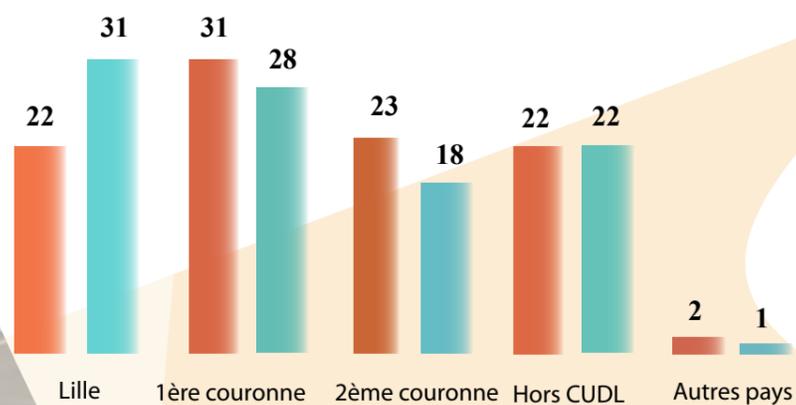
- 734 salariés ont répondu au questionnaire soit 22% de taux de retour.
- 58 % sont des femmes
- 44 % sont des personnels administratifs



#### ➤ Lieux de résidence

On constate une évolution des lieux de résidence parmi les répondants entre 2006 et 2009. En effet, la part des salariés habitant Lille a augmenté au détriment de la première et de la deuxième couronne. Ces constats sont similaires à ceux effectués par le CETE ( Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Nord Picardie) dans le cadre de l'évaluation nationale des Plans de Déplacements d'Administration. On observe un rapprochement général des salariés de leur lieu de travail.

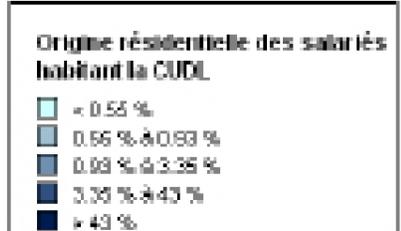
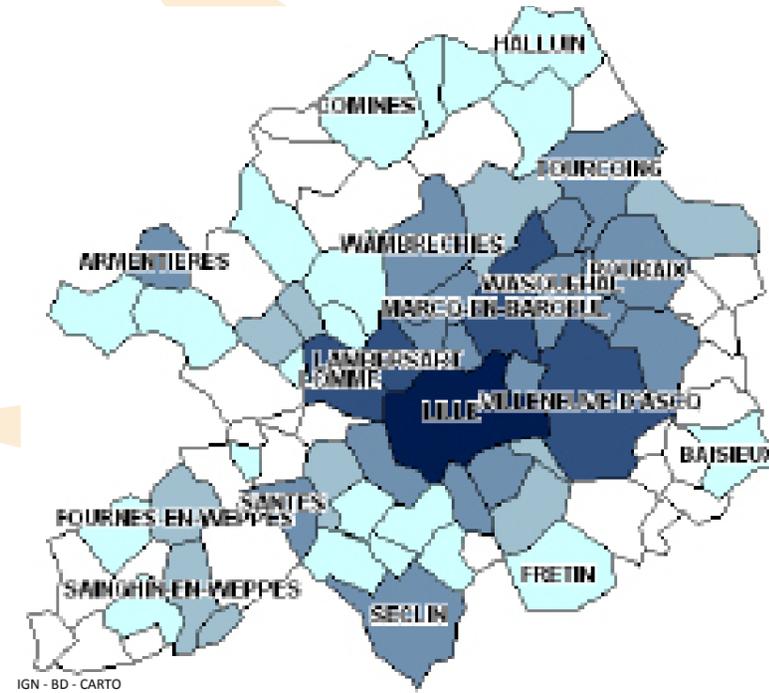
Evolution des lieux de résidence des salariés entre 2006 et 2009, en %



## 4.

## Les évolutions comportementales : reports modaux et choix résidentiels

### Origine résidentielle des salariés de l'Université Catholique de Lille dans la Communauté Urbaine de Lille



En 2009, parmi les salariés qui habitent Lille, 44 % habitent le quartier Vauban Esquermes et 16 % le quartier Gambetta Wazemmes.

30 % des salariés répondants déclarent avoir changé de domicile ces trois dernières années dont 19 % pour se rapprocher du lieu de travail. On observe une prise en compte grandissante des contraintes induites par les déplacements.

#### ➤ Les pratiques de mobilité

Avec 57 %, la voiture est le mode le plus utilisé par les salariés, alors qu'en 2006 ils étaient 71 % à l'utiliser. On observe donc un report modal de 20 % principalement en faveur des modes doux (marche et vélo).

Les modes doux ont quant à eux fortement augmenté entre 2006 et 2009. Ce résultat peut être corrélé avec l'origine résidentielle des salariés, lesquels sont plus nombreux à habiter Lille.

L'utilisation des transports urbains (métro/tram/bus) ne semble pas avoir évolué entre 2006 et 2009. Le report modal s'étant principalement effectué de la voiture vers les modes doux.

Les fréquences plus importantes de certaines lignes de train ont permis une augmentation de sa part modale qui passe ainsi de 6 % en 2006 à 10 % en 2009.

#### Evolution des parts modales

	2006	2009
Voiture	72 %	57 %
Covoiturage	1 %	3 %
Modes doux	12 %	21 %
Transports urbains	9 %	9 %
Train	6 %	10 %

#### ➤ Les nouveaux services

	Connaissance		Utilisation	
	Oui	Non	Oui	Non
Lilas Autopartage	45 %	55 %	2 %	98 %
La Citadine	79 %	21 %	33 %	67 %

On constate que les usagers de la Catho ont généralement connaissance des services à la mobilité qui leur sont proposés mais ne les utilisent pas pour autant.

Néanmoins, 33 % des salariés déclarent utiliser la Citadine régulièrement. Depuis sa mise en service, la Citadine rencontre un franc succès. L'arrêt Boulevard Vauban est idéalement situé pour les usagers de la Catho.

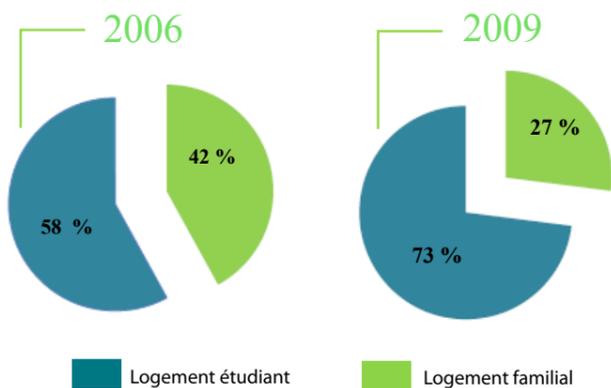
## 4.2 Les étudiants, à pied, à vélo, ou en métro!

### ➤ Profil

- 1305 étudiants ont répondu au questionnaire sur un total d'environ 18 000 étudiant soit un taux de réponse de 7,2 %
- La moitié des répondants sont des hommes
- 94 % des répondants ont entre 19 et 25 ans

### ➤ Lieux de résidence

Répartition des étudiants : logement étudiant / logement familial



Entre 2006 et 2009, on constate une augmentation de 26 % de la part des étudiants qui habitent en logement étudiant la semaine. Ce constat peut s'expliquer par le renouvellement des étudiants qui ont fait le choix d'habiter à proximité de leur lieu d'étude.

Lors de l'enquête 2009, 95 % de ces logements étudiants se situent à Lille dont 53 % dans le quartier Vauban Esquermes.



### ➤ Pratiques de mobilité

Evolution des parts modales		
	2006	2009
Voiture	25 %	11 %
Covoiturage	3 %	2 %
Modes doux	51 %	66 %
Transports urbains	15 %	18 %
Train	5 %	3 %
Moto scooter	1 %	< 1 %

Si la voiture est utilisée par 11 % des étudiants en 2009, les modes doux restent les plus utilisés avec 66 %. Entre 2006 et 2009 on constate une baisse notable de la voiture au profit des modes doux dont la part modale a été multipliée par 1,3.

Cette évolution dans les pratiques de mobilité peut en partie s'expliquer par l'évolution des lieux de résidence. Les étudiants sont en effet plus nombreux qu'en 2006 à habiter en logement étudiant la semaine. Ils sont donc pour la grande majorité à proximité directe de leur lieu d'étude et n'ont pas d'intérêt à utiliser d'autres modes que la marche à pied et le vélo.

Les nombreux aménagements cyclistes au sein du campus ont également incité les étudiants à utiliser davantage le vélo.

*Sur les 1306 étudiants, 170 n'ont pas répondu aux questions concernant les moyens de transport. Les parts modales ont donc été calculées sur un échantillon de 1136 étudiants.*

## 4.

## L'enquête : Comment se déplacent les usagers de la Catho?

### Les automobilistes

	PERSONNEL	ETUDIANT
<b>PART MODALE</b>	57 % des salariés viennent en voiture sur leur lieu de travail.	12 % des étudiants utilisent la voiture comme moyen de transport principal.
<b>LIEUX DE RESIDENCE</b>	65 % des salariés automobilistes habitent la communauté urbaine de Lille.	83 % des automobilistes habitent au logement familial qui se trouve principalement dans la Communauté Urbaine de Lille.
<b>ABONNEMENT TC</b>	66 % des salariés automobilistes connaissent les offres en TC mais seulement 7 % ont un abonnement ou tarif préférentiel.	64 % des étudiants automobilistes déclarent avoir une bonne connaissance de l'offre en TC mais 32 % possèdent un abonnement aux TC.
<b>TEMPS DE TRAJET</b>	La majorité des salariés et des étudiants automobilistes met entre 15 et 30 minutes pour venir travailler.	

### 4.3 Profil de mobilité des usagers de la Catho



### Les piétons et cyclistes

	PERSONNEL	ETUDIANT
<b>PART MODALE</b>	20 % des salariés utilisent les modes doux pour venir travailler.	65 % des étudiants utilisent les modes doux pour venir sur leur lieu d'étude.
<b>LIEUX DE RESIDENCE</b>	92 % des salariés qui utilisent les modes doux habitent Lille.	94 % des étudiants utilisant les modes doux habitent en logement étudiant la semaine.
<b>CRITERES DE SATISFACTION</b>	80 % des cyclistes et piétons déclarent être pleinement satisfaits de leur moyen de transport.	70 % des étudiants qui utilisent les modes doux déclarent être pleinement satisfaits de leur moyen de transport.
<b>TEMPS DE TRAJET</b>	En moyenne les piétons et cyclistes mettent moins de 15 minutes pour venir sur leur lieu de travail.	83 % des étudiants piétons et cyclistes mettent moins de 15 minutes pour se rendre sur leur lieu d'étude.



### Les usagers des transports urbains

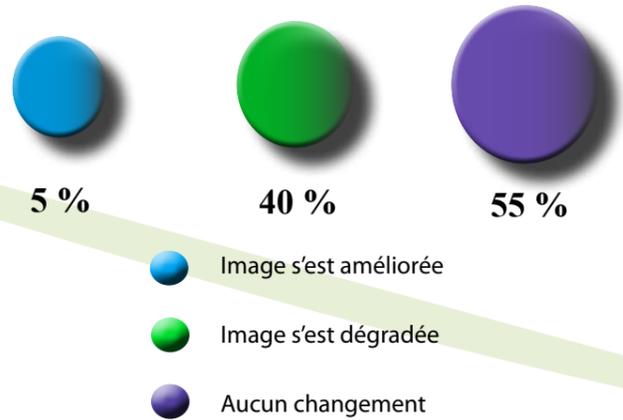
	PERSONNEL	ETUDIANT
<b>PART MODALE</b>	9 % des salariés utilisent les transports urbains pour se rendre sur leur lieu de travail.	18 % des étudiants utilisent les transports urbains pour venir à l'Université.
<b>LIEUX DE RESIDENCE</b>	74 % des salariés qui utilisent les transports urbains habitent dans la Communauté urbaine de Lille.	62 % de ces étudiants habitent en logement familial qui se trouve majoritairement dans la communauté urbaine (58 %).
<b>ABONNEMENT TC</b>	91 % des salariés qui utilisent les TU connaissent les offres en transports en commun et 67 % possèdent un abonnement.	83 % ont une bonne connaissance des transports en commun. 76 % de ces étudiants ont un abonnement ou tarif préférentiel aux TC.
<b>TEMPS DE TRAJET</b>	La moitié des salariés usagers des transports urbains mettent entre 30 et 45 minutes pour venir sur leur lieu de travail.	1/3 de ces étudiants mettent entre 15 et 30 minutes pour venir sur leur lieu d'étude.



Transports urbains = métro, bus, tramway

5.1 Les usagers et l'image des moyens de transport

Evolution de l'image de la voiture chez les salariés



Le Plan de Déplacements semble avoir eu des effets plus ou moins directs sur la perception des moyens de transport par les usagers mais également sur la compréhension des politiques de déplacements.

L'un des objectifs du PDE était de faire évoluer les mentalités, de faire tomber les aprioris qu'ont les usagers sur les différents moyens de transport.

Le PDE accompagné par la politique globale de déplacements de la Métropole Lilloise fait évoluer l'image que les usagers ont des différents moyens de transport.

Ainsi près de la moitié des salariés déclarent avoir une meilleure opinion de la pratique du vélo en ville et que des transports en commun.

La moitié des étudiants ont une meilleure opinion de la pratique du vélo en ville ainsi que des transports urbains. Les étudiants sont en effet beaucoup plus nombreux que les salariés à utiliser les modes doux.



Changement de mode pour venir travailler ou étudier

Evolution des perceptions

Test d'un autre mode

Compréhension des politiques

45 % des étudiants déclarent que l'opinion qu'ils avaient de la marche s'est améliorée alors que 37 % déclarent que l'opinion de la voiture s'est dégradée

5.2 Quels impacts sur l'environnement ?



	Emissions avant le PDE 2006		Emissions en 2009
CO2	7257 t	- 40 %	4391 t
CO	110 t	- 50 %	56 t
COv	10 t	- 40 %	6 t
NOx	24 t	- 37,5 %	15 t
Particules	2.4 t	- 45 %	1.3 t

Emissions liées aux déplacements domicile-travail des salariés

L'évaluation environnementale est fondée sur l'estimation des consommations énergétiques, des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions sont calculées grâce à une méthodologie de l'ADEME. Les calculs ont été réalisés en 2006 avant la mise en oeuvre d'actions puis en 2009, uniquement pour les déplacements domicile-travail des salariés automobilistes.

Toutes les émissions ont diminué entre 2006 et 2009. Ces résultats s'expliquent par le report modal estimé à 20 %, de la voiture vers d'autres moyens de transport, en particulier les modes doux.



## 6.1 Un bilan globalement positif

### Un bilan positif

- Partenariat constructif : La mise en place du PDE a permis de construire différents partenariats entre l'Université, LMCU, Transpole, Lilas Autopartage...
- Report modal : On observe un report modal important de la voiture vers d'autres modes de transport.
- Impacts sociaux : Le PDE a influencé de manière positive l'image des transports alternatifs et la compréhension des politiques liées aux déplacements.

### Quelques lacunes

- En termes de communication
- Au niveau des déplacements professionnels et de la gestion du stationnement : Un gros travail reste à effectuer sur les déplacements professionnels ainsi que sur la mutualisation des parkings internes à l'Université.
- Une implication inégale des établissements de l'Université

### Les leviers

La réussite d'un plan de déplacement passe avant tout par **l'implication et l'engagement prononcé de la direction** dans la démarche. L'évaluation montre une grande disparité entre les établissements, principalement due au manque d'implication des dirigeants.

En second lieu, il est indispensable de communiquer sur le plan de déplacements, de donner les raisons pour lesquelles on entreprend telle ou telle action (suppression d'un parking voiture par exemple) sur le site. Il est en effet délicat de « bousculer » les habitudes des usagers sans expliquer les raisons et sans proposer de solutions alternatives.

Les **incitations financières** constituent un levier important d'un Plan de Déplacements. L'exemple de la prise en charge de 50 % du coût de l'abonnement pour les TC en est un exemple concret.

La fermeture de parkings ou la suppression de places de stationnements sur voirie a sans doute amené des **contraintes** pour les usagers ; néanmoins, celles-ci ont contribué d'une part à l'évolution des pratiques de mobilité et d'autre part à l'amélioration du cadre de vie au sein du campus.

Enfin, **les actions visibles** constituent un critère de réussite indéniable.

### Les freins

L'un des principaux freins à la mise en place de ce plan de déplacements est le **manque de relais dans l'implication de certains établissements**. Rappelons que l'Université est une fédération d'une trentaine d'établissements, chacun étant plus ou moins engagé dans une politique de développement durable. Il faut ensuite citer le poids des habitudes qui n'est pas sans conséquences. C'est effectivement pour cette raison qu'il faut inévitablement travailler sur la sensibilisation et la communication. Il faut pouvoir donner la possibilité aux usagers de tester de nouvelles pratiques.

**L'attachement des usagers à certains privilèges** (place de parking réservée etc.) semble être également un frein important pour le déploiement plus poussé de ce Plan de Déplacements.

**Le manque de certains aménagements** empêche l'évolution des comportements. On peut par exemple citer le manque de garages à vélos surveillés (à l'intérieur des établissements, des logements étudiants), de pistes cyclables, etc. Les usagers ont encore quelques idées fausses ou une méconnaissance des moyens de transport alternatifs.

## 6.2 Quelques pistes d'amélioration

### La gestion du PDE

L'évaluation du PDE a pour objectif de cerner les lacunes et les difficultés afin de proposer de nouvelles actions. Elle nous a permis de comprendre l'échec de certaines mesures établies en 2006.

Ainsi au regard des résultats de l'évaluation, plusieurs pistes sont proposées :

- La communication : l'évaluation a révélé que cet élément était indispensable à la réussite d'un PDE. Néanmoins elle constitue une des lacunes du PDE. Il faudra absolument travailler sur la diffusion des informations et ceci dans tous les établissements. Un correspondant PDE ne doit pas simplement être la personne à qui s'adresser lorsqu'on évoque le PDE mais c'est elle qui doit veiller à la mise en place des actions dans les établissements. Les correspondants doivent être avant tout sensibilisés à la question du développement durable et volontairement engagés dans la mise en place des mesures et du suivi du PDE dans l'établissement. En d'autres termes, il faut redéfinir les fonctions du correspondant PDE.

### La politique cyclable

On remarque que les modes doux ont progressé ces trois dernières années et que les aménagements mis en place au sein du campus ont répondu aux attentes des utilisateurs. Cela dit, les stationnements vélo sont encore trop peu nombreux comme le montre leur saturation et le stationnement encore sauvage de vélo accrochés à des barrières. Il faut donc nécessairement continuer de travailler sur la politique cyclable.

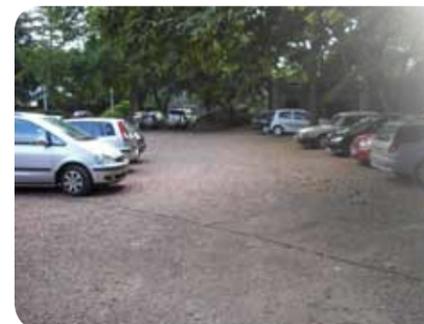
Pour se faire il sera nécessaire de proposer à nouveau, dans chaque établissement, des vélos de services. De nouveaux arceaux vélo doivent être installés à l'intérieur des établissements et sur voirie en partenariat avec la Ville de Lille et l'Association du Droit au Vélo.



### La gestion des parkings

Le stationnement constitue une dimension cruciale du PDE. Elle ne fut pas l'objet primordial du premier plan d'actions si ce n'est de ne pas augmenter le nombre de places. Le but est aujourd'hui d'améliorer le stationnement en optimisant la surface dédiée et en mutualisant son utilisation.

- Créer un outil de gestion des parkings (affichage dynamique en temps réel).
- Redéfinir les règles d'accès au stationnement.
- Réhabiliter certains parkings pour optimiser l'espace (marquage au sol, signalisation).



### Les déplacements professionnels

Les déplacements professionnels représentent un des points faibles du premier plan d'actions. Les résultats montrent que les usagers n'ont pas constaté d'évolutions concernant les déplacements professionnels, alors qu'ils entraînent des coûts économiques et environnementaux élevés.

- Créer un outil d'aide à la décision pour les déplacements professionnels.
- Renforcer le partenariat avec Lilas Auto partage et de la communication sur les offres de Lilas Auto partage.



## L'Institut du Développement Durable et Responsable... en charge du suivi du PDE



L'Institut du Développement Durable et Responsable (iddr) a vu le jour en 2006 par la volonté de l'équipe de présidence d'impulser une dynamique de développement durable au sein du campus. L'iddr porte alors le Plan de déplacements depuis le diagnostic initial jusqu'à son évaluation, en développant des partenariats avec différents acteurs.

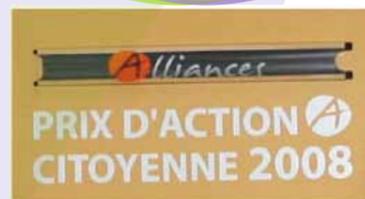
### L'iddr a ainsi diverses missions :

- Il rassemble des enseignants-chercheurs dans différentes disciplines : éthiciens, économistes, juristes, sociologues, environnementalistes, écologues, géographes.
- Il coordonne la formation, la recherche et des études au service à la société, favorisant les échanges et le développement de partenariats avec les entreprises, collectivités, universités et institutions.
- Il anime la mise en œuvre d'une démarche responsable de développement durable au sein de l'Université Catholique de Lille en favorisant l'émergence et la réalisation d'opération transversales au sein des 6 facultés, des 20 grandes écoles et du Groupe Hospitalier.

### Les partenaires de l'iddr



Le 10 décembre 2008, l'Université Catholique de Lille reçoit le Prix d'Action Citoyenne Alliance pour son PDE



### Les partenaires du PDE



Contact  
Benoit BOUREL  
Directeur de l'IDDR  
Université Catholique de Lille  
60, boulevard Vauban  
BP 109 - 59046 Lille Cedex  
Tél. 03 20 13 41 44  
benoit.bourel@icl-lille.fr  
<http://iddr.icl-lille.fr/>

## Le PDE, un outil pédagogique puissant...

« La promotion d'un campus universitaire durable et responsable a été décidée par l'Université Catholique de Lille voici 5 ans et a été inscrite parmi les axes stratégiques prioritaires de notre développement. Le Plan de Déplacements mis en oeuvre s'est révélé être un puissant outil pédagogique pour les personnels et les étudiants, qui ont modifié depuis leur perception des moyens de transport, et changé de comportement, en privilégiant les alternatives à la voiture particulière. Le PDE qui s'est construit avec de nombreux partenaires est aussi un moyen de rassembler les membres de la communauté universitaire sur des objectifs concrets de développement durable. Il nous appartient maintenant de poursuivre cette dynamique positive... »



**Thérèse Lebrun**  
**Président Recteur**  
**de l'Université Catholique de Lille**

