

INTRODUCTION

Les déplacements sont le 1^{er} facteur d'émission de gaz à effet de serre de l'enseignement supérieur en Nord et Pas-de-Calais (Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre 2015 – ComUE LNF)

Suite à la mise en place d'un plan de déplacement inter-établissements à partir de 2014, la mission Développement Durable de la ComUE Lille Nord de France a renouvelé en 2017/2018 son diagnostic de la mobilité.

Après avoir étudié les déplacements étudiants (Rapport mobilité étudiante 2017), une enquête a été réalisée auprès des personnels, comprenant deux axes:

- Les déplacements domicile-travail, dont les principaux résultats sont présentés dans ce document ;
- L'organisation du travail: potentiel du télétravail et déplacements professionnels, dont les résultats sont présentés en parallèle dans un second document.

Ce diagnostic a une visée d'aide à la décision pour les établissements d'enseignement supérieur souhaitant réduire l'impact environnemental des déplacements de leur personnel. Les données ont par ailleurs été utilisées pour renouveler le bilan des émissions de gaz à effet de serre des établissements.

Sommaire :	1. Présentation de l'enquête	p 2
	2. Les pratiques modales	p 7
	3. Distances, temps et coûts	p 19
	4. Focus modaux	p 25
	5. Perceptions, motivations, contraintes	p 32

PARTIE 1

PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE



MÉTHODOLOGIE

Présentation de l'enquête

Elaboration de l'enquête

Cette enquête fait suite à une enquête similaire sur les déplacements réalisée en 2014. Le questionnaire de 2014 a été en partie repris ou retravaillé. Un ensemble de questions sur le télétravail et les nouvelles organisations de travail en lien avec la mobilité a été ajouté.

Le questionnaire comprenait une centaine de questions.

Diffusion de l'enquête

Formulaire en ligne relayé par les établissements (adresses mail des personnels, ENT, ...)

Enquête réalisée sur la base du volontariat

Total de réponses valides : 2567 soit un taux de réponse de 21,8%

Représentativité des résultats

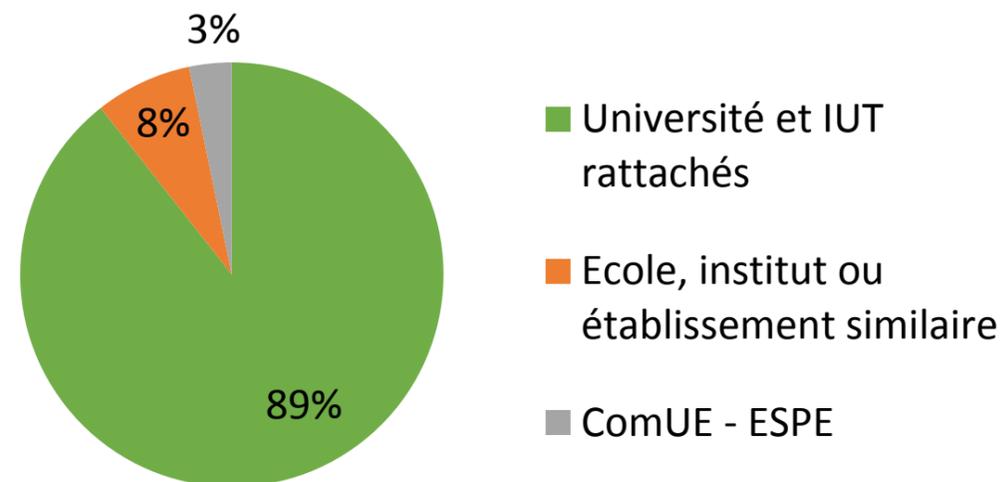
Pour assurer que les résultats soient représentatifs de la population enquêtée, une pondération a été appliquée aux données.

Méthode: calage sur marges à partir d'informations fournies par les établissements liées à la fonction, à l'âge, au sexe et à l'établissement d'appartenance.

CARACTÉRISTIQUES DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

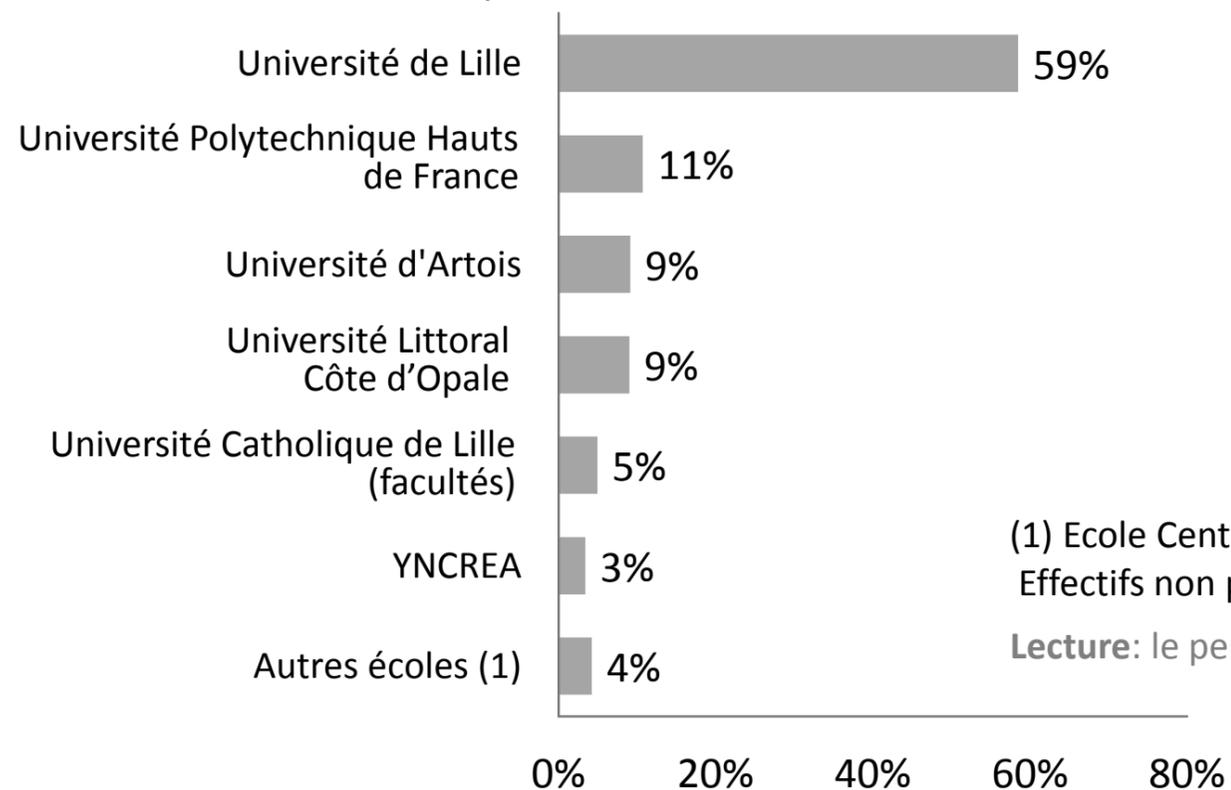
Présentation de l'enquête

RÉPARTITION PAR TYPE D'ÉTABLISSEMENT



Détail par établissement

Données pondérées selon ce critère

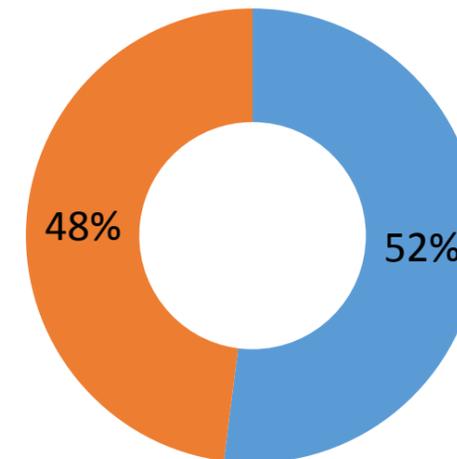


(1) Ecole Centrale de Lille, ENSCL, ENSIAME, IAE, IMT Lille Douai, Polytech Lille, Sciences Po Effectifs non pondérés – échantillons de réponses trop petits

Lecture: le personnel de l'Université de Lille représente 59% du périmètre d'étude

RÉPARTITION PAR FONCTION

Données pondérées selon ce critère



■ E&C : Personnel d'enseignement & de recherche

■ BIATSS : Personnel des services administratifs, techniques, bibliothèque

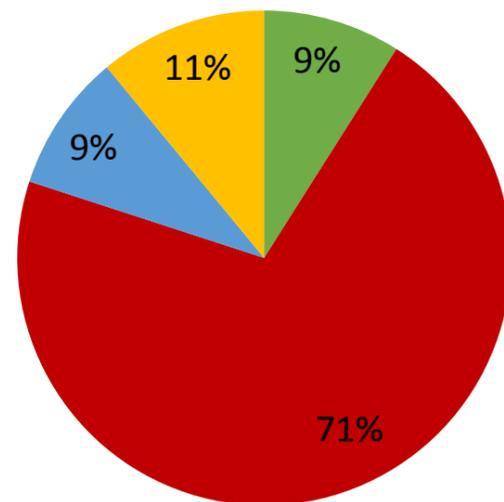
Lecture: le personnel affecté à l'enseignement et à la recherche représente 52% du périmètre d'étude.

PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE DE L'ENQUÊTE

Présentation de l'enquête

- Artois
- Métropole lilloise
- Littoral
- Valenciennois

Répartition géographique des effectifs



Lecture: 71% des personnels du périmètre d'étude travaillent en métropole lilloise

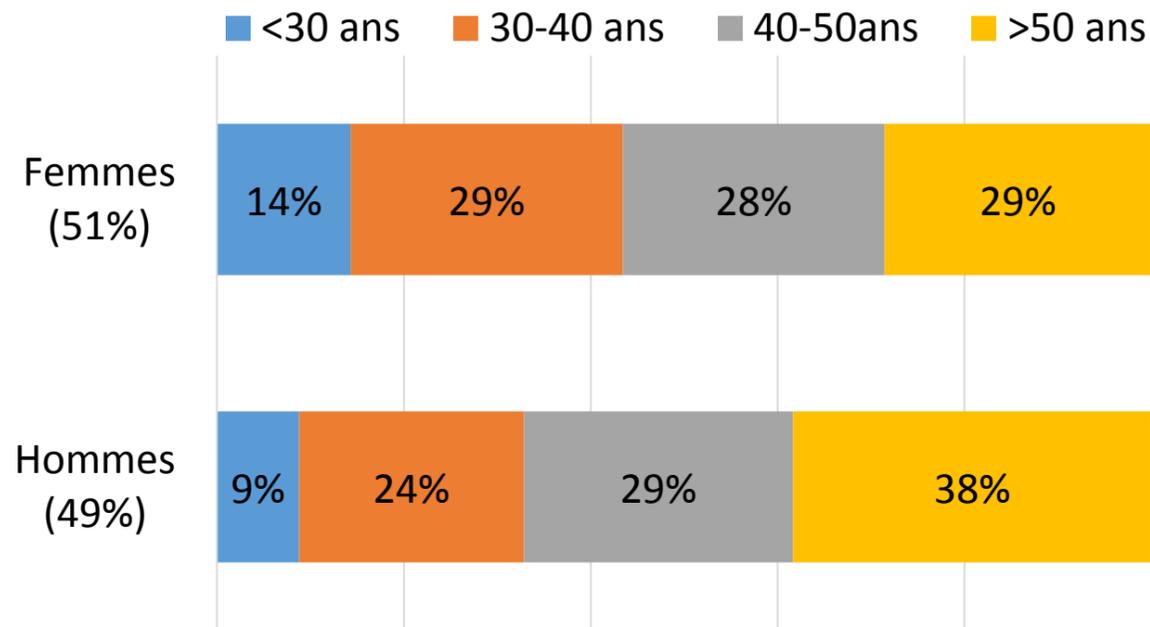


CARACTÉRISTIQUES DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Présentation de l'enquête

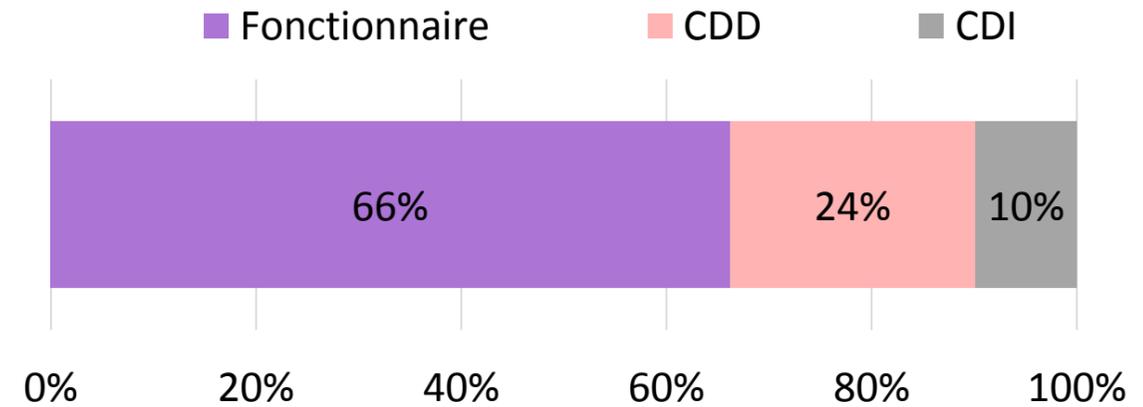
AGE ET SEXE

Données pondérées selon ces critères



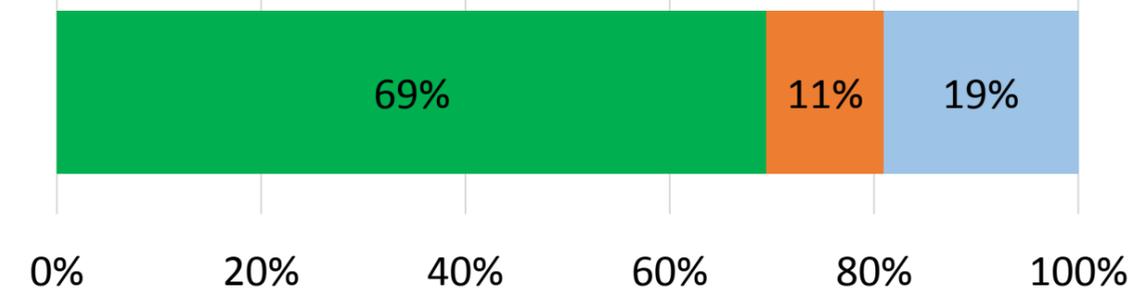
Lecture: les femmes représentent 51% du périmètre d'étude. 29% d'entre elles ont plus de 50 ans.

STATUT



Lecture: les fonctionnaires représentent 66% du périmètre d'étude

CATÉGORIE



Lecture: 69% des répondant·e·s sont de la catégorie A

PARTIE 2

LES PRATIQUES MODALES



DÉFINITIONS

Les pratiques modales

LES CATÉGORIES MODALES

- ⊙ **Mode unique:** un seul mode de transport est utilisé pour relier le domicile au lieu de travail
- ⊙ **Multimodalité:** plusieurs modes successifs sont empruntés au cours du même trajet (ex: train puis métro puis marche)
- ⊙ **Mode principal:** en cas de multimodalité, il s'agit du mode de déplacement avec lequel le/la répondant·e a parcouru le plus de distance.
- ⊙ **Mode secondaire:** en cas de multimodalité, il s'agit du ou des modes qui ne sont pas le mode principal
- ⊙ **Modes cumulés:** l'ensemble des modes utilisés pour se rendre sur le lieu de travail, que ce soit un seul mode (mode unique) ou plusieurs modes successifs (un mode principal et un ou plusieurs modes secondaires)

LES PARAMÈTRES D'ANALYSE

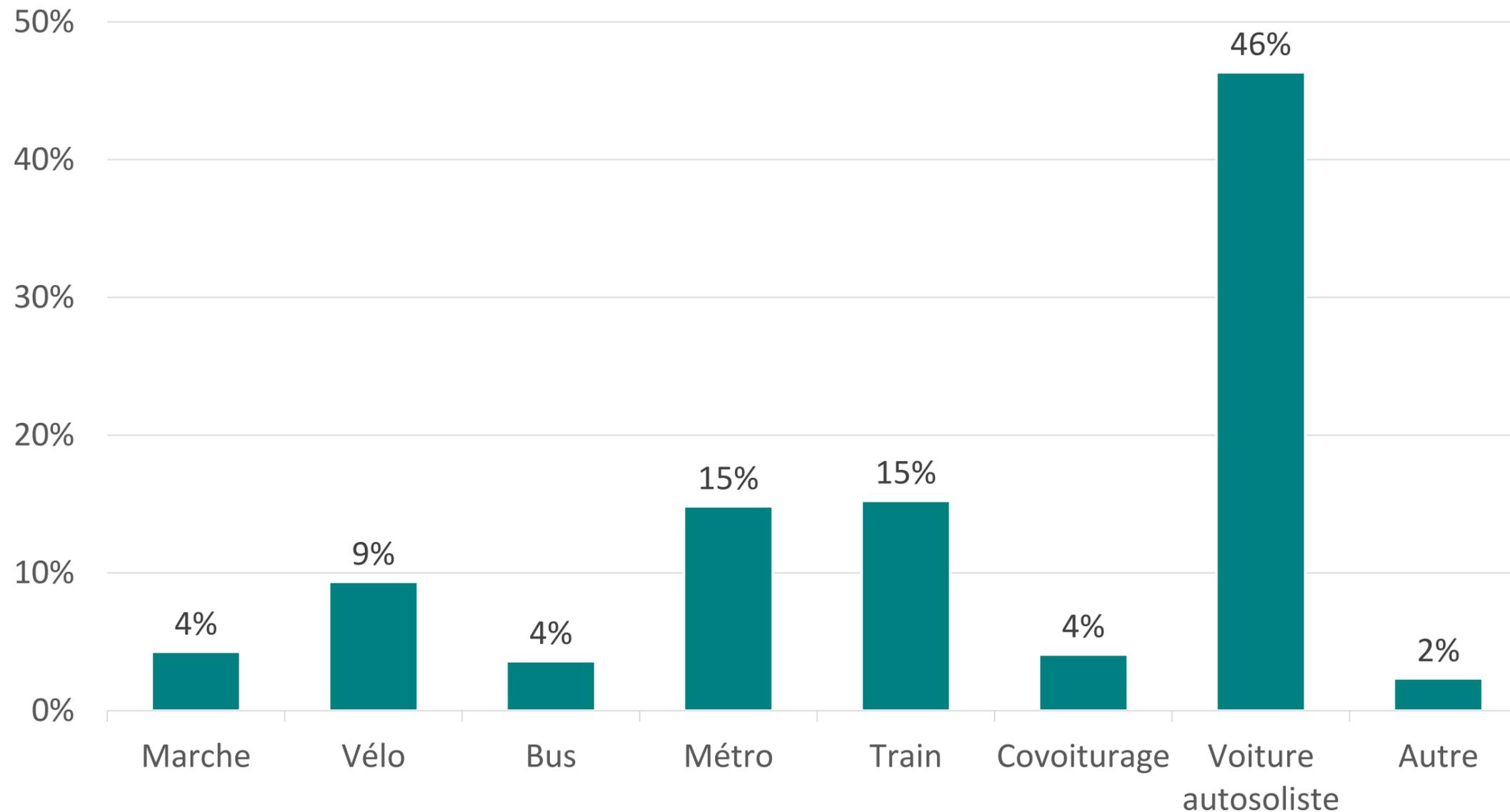
- ⊙ **E&C :** corps d'enseignement et de recherche : enseignant·e·s-chercheur·e·s et tout personnel affecté à la recherche et/ou à l'enseignement (chargé·e·s de recherche, enseignant·e·s non permanent·e·s, etc)
- ⊙ **BIATSS:** personnels des services administratifs, techniques et bibliothèques. Cette appellation issue de l'enseignement supérieur public est utilisée pour l'ensemble du périmètre, comprenant également des établissements privés
- ⊙ **Territoires:** 4 grandes zones géographiques ont été définies (voir Périmètre géographique de l'enquête p5) et sont utilisées régulièrement pour préciser les résultats

PRÉCISIONS SUR CERTAINS MODES

- ⊙ **Voiture autosoliste:** voiture avec une seule personne adulte (le/la conducteur·trice)
- ⊙ **Marche :** est considérée comme un mode à partir de 5 min
- ⊙ **Vélo:** comprend les vélos personnels et libre-service, classiques ou électriques

LE MODE UNIQUE OU PRINCIPAL

Les pratiques modales



La voiture conducteur seul (46%) reste le mode de transport privilégié pour se rendre au travail

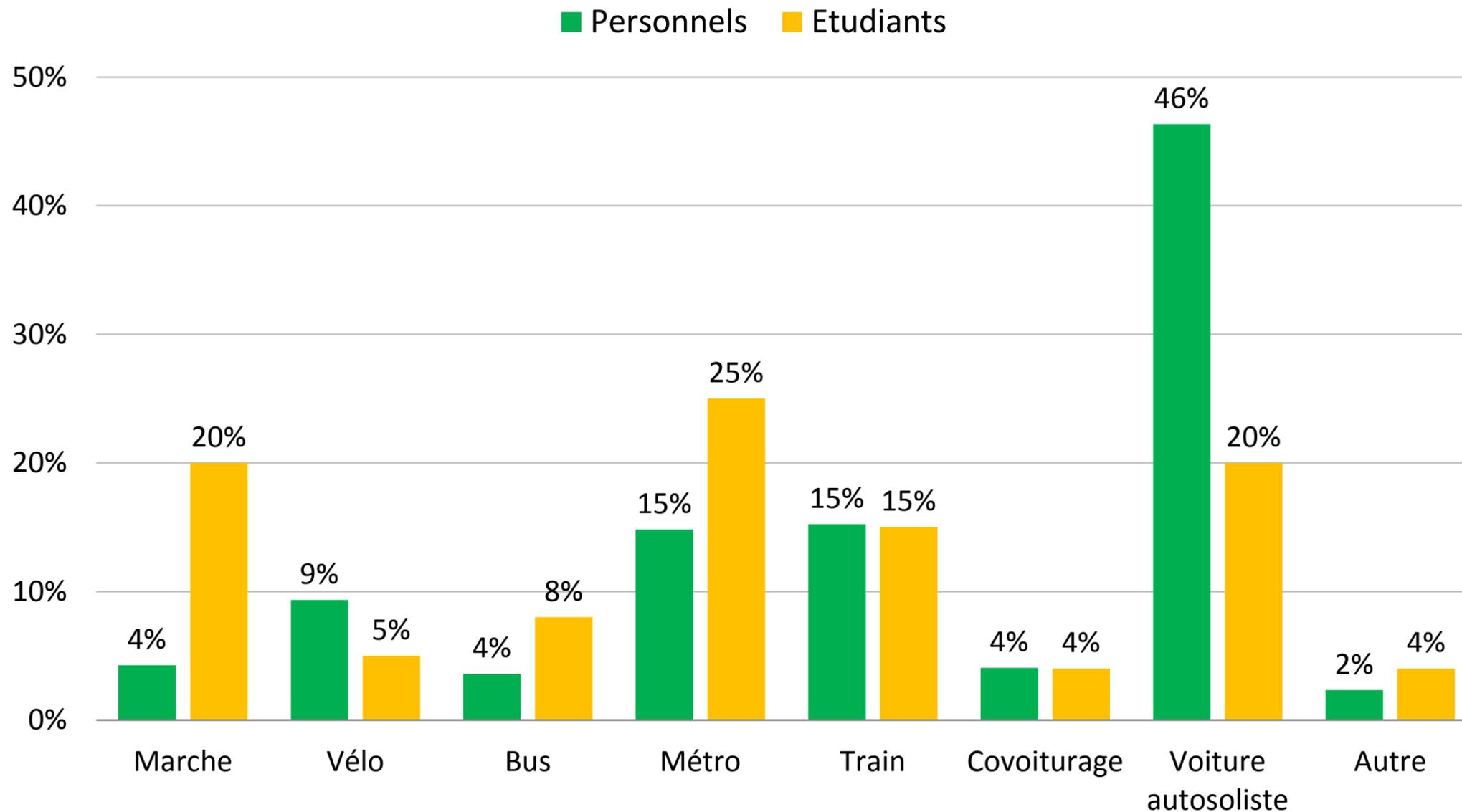
En dehors de la voiture, les personnels de l'enseignement supérieur se déplacent principalement en métro, en train ainsi qu'à vélo.

Lecture: 9% des personnels de l'enseignement supérieur vont au travail entièrement ou majoritairement à vélo

LE MODE UNIQUE OU PRINCIPAL

Les pratiques modales

COMPARAISON AVEC LA POPULATION ÉTUDIANTE



Des lieux de travail/d'études communs, des pratiques modales très différentes

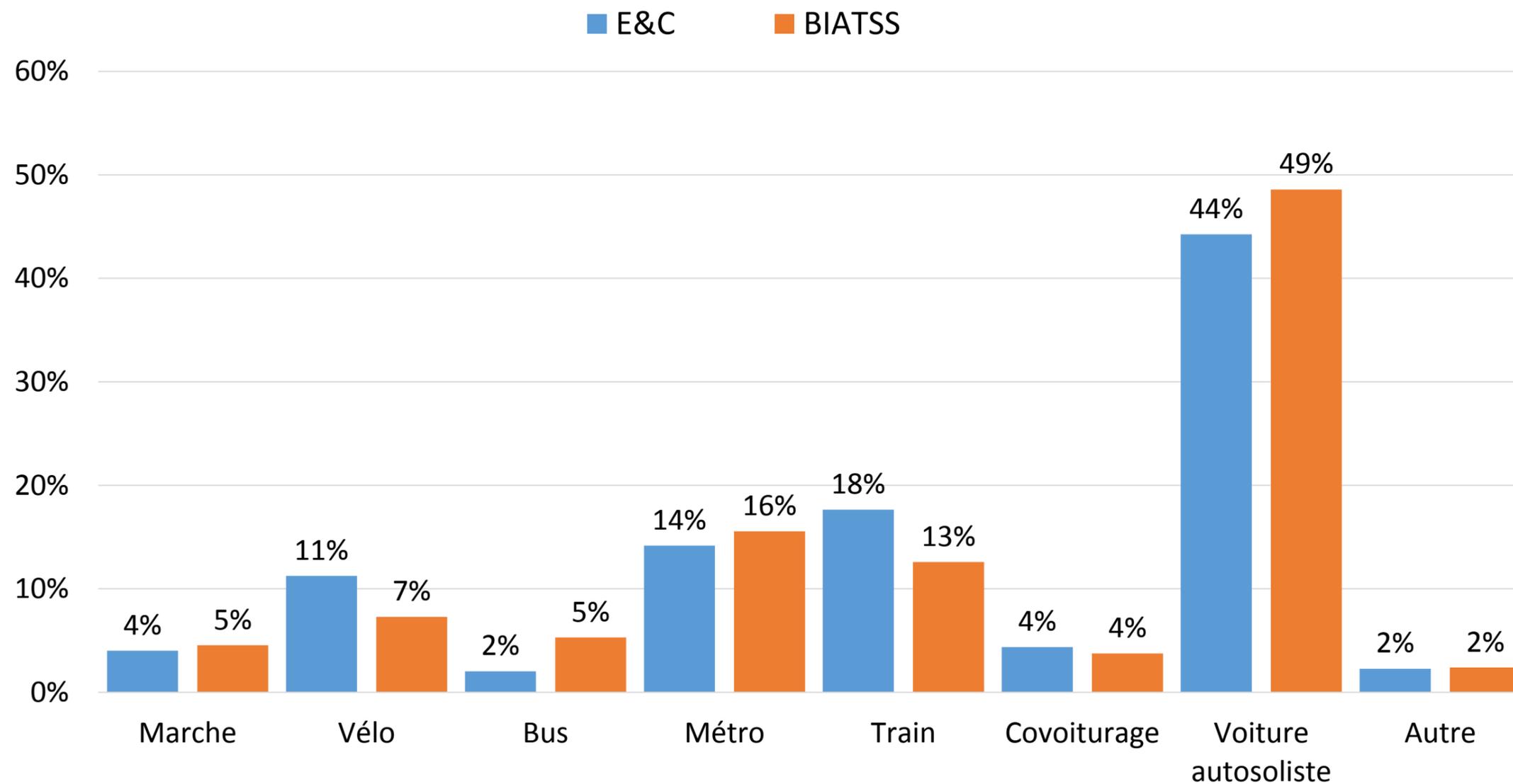
En nombre, les personnels ne représentent que 10% de la population étudiante, mais avec 2,3 fois plus d'automobilistes, l'impact environnemental issu de leurs déplacements domicile-travail particulièrement élevé.

Lecture: 25% des étudiant·e·s viennent totalement ou majoritairement en métro, contre 15% des personnels de l'enseignement supérieur

LE MODE UNIQUE OU PRINCIPAL

Les pratiques modales

SELON LA FONCTION



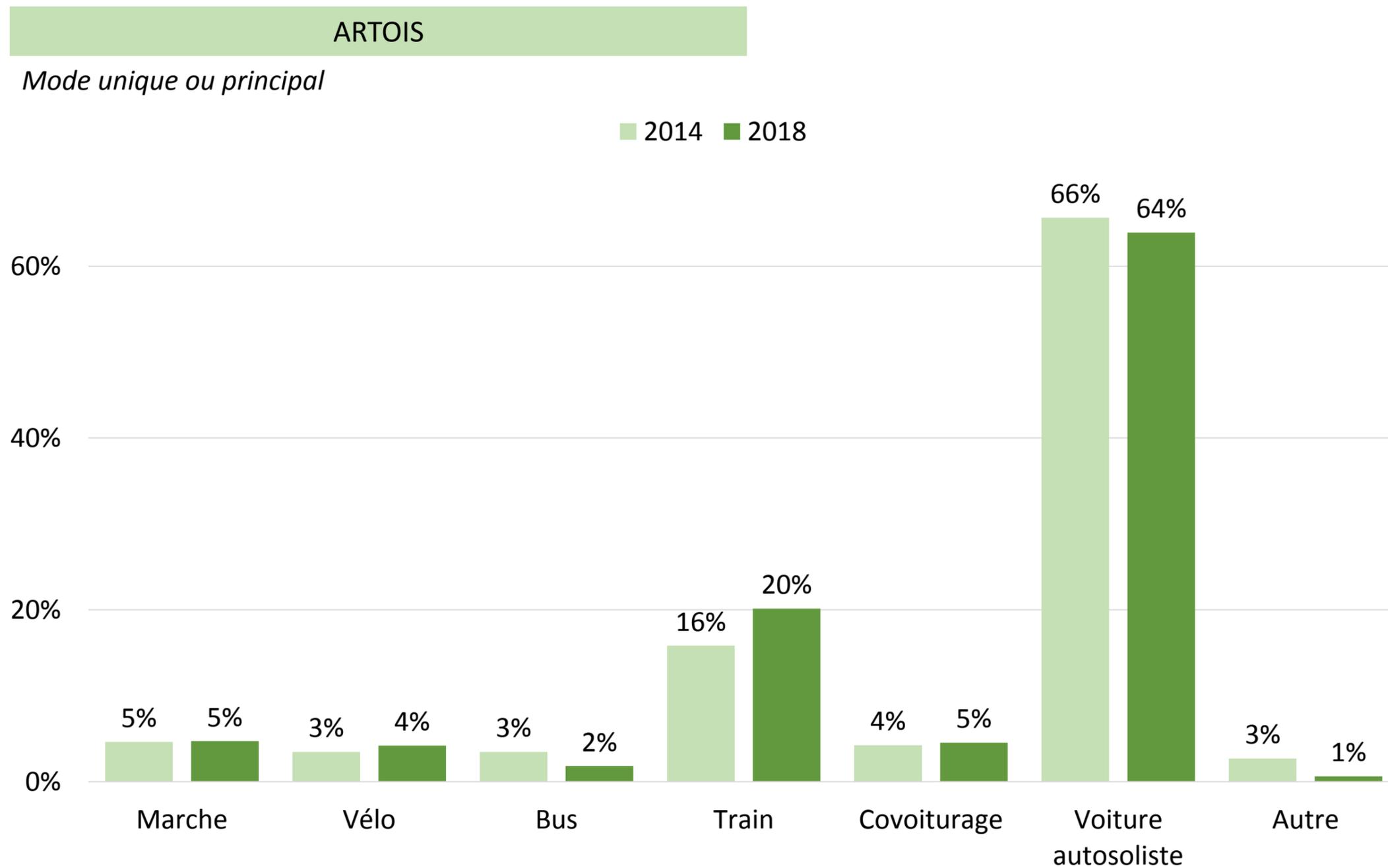
Lecture: 49% des BIATSS viennent au travail en voiture

Des pratiques relativement similaires selon la fonction

L'usage de la voiture est un légèrement plus élevé chez les BIATSS que chez les E&C (+5%), à l'inverse du train et du vélo (-5%)

EVOLUTIONS MODALES PAR TERRITOIRE

Les pratiques modales



Peu d'évolution hormis
une légère hausse du train

NB: depuis l'enquête, l'Université
d'Artois a lancé sa propre application
de covoiturage Covoit'Artois

Lecture: 20% du personnel de l'Artois se rendait au travail en train majoritairement ou principalement en 2018 contre 16% en 2014

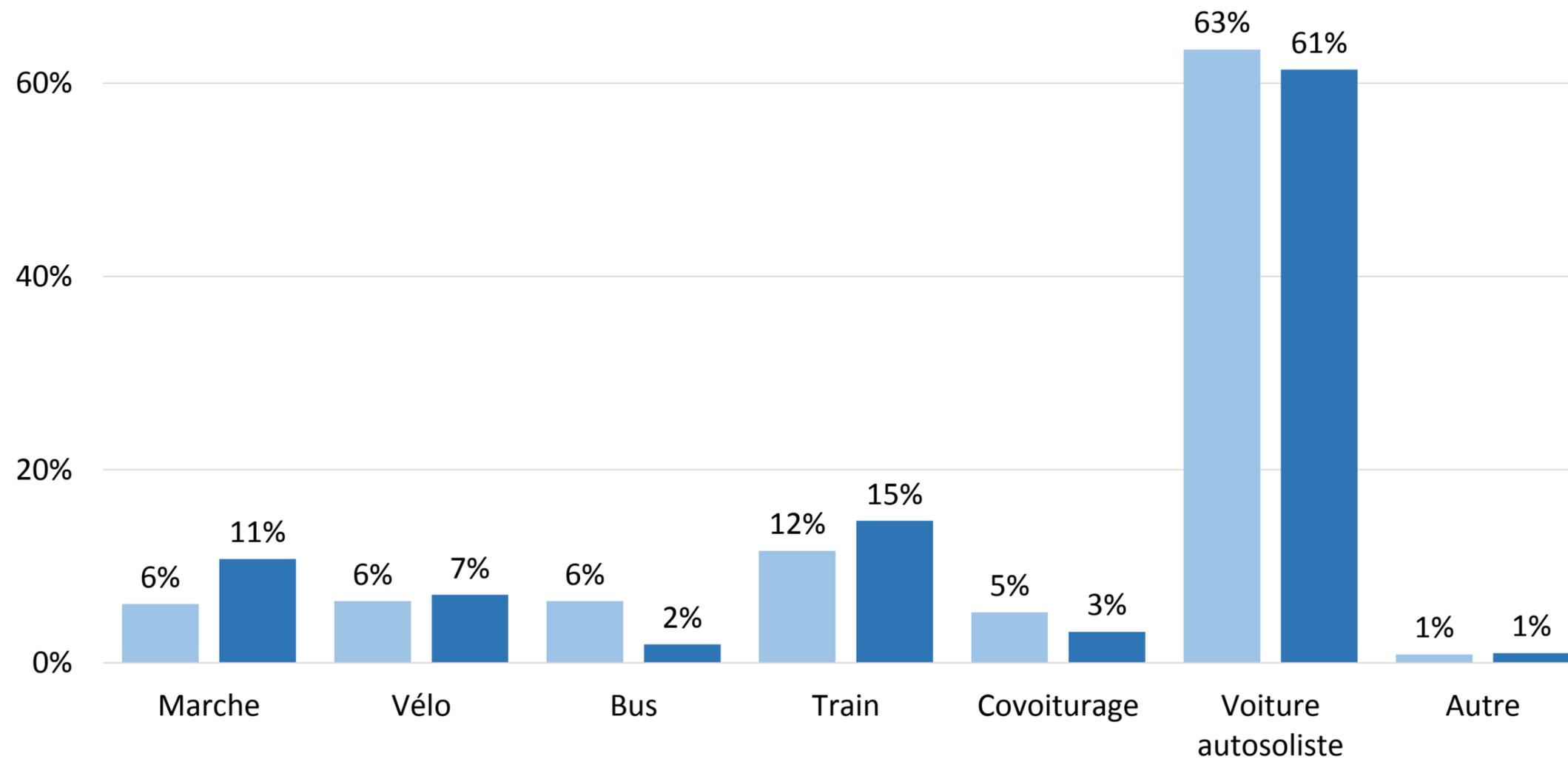
EVOLUTIONS MODALES PAR TERRITOIRE

Les pratiques modales

LITTORAL

Mode unique ou principal

■ 2014 ■ 2018



De légères évolutions :
augmentation de la marche et
du train, baisse du bus

NB : depuis l'enquête, la Communauté Urbaine de Dunkerque a instauré la gratuité de son réseau de bus, conduisant à une forte augmentation de la fréquentation

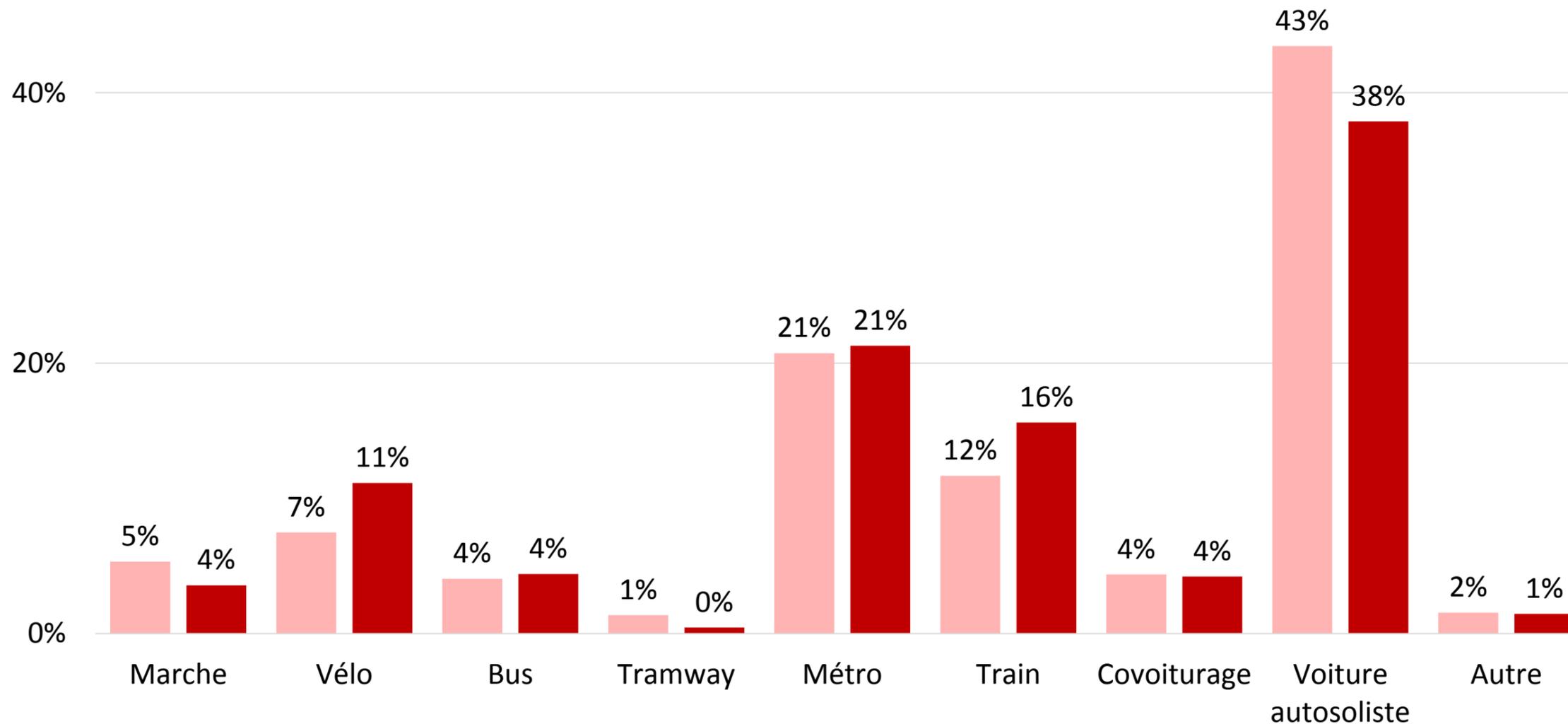
EVOLUTIONS MODALES PAR TERRITOIRE

Les pratiques modales

METROPOLE LILLOISE

Mode unique ou principal

2014 2018



L'usage de la voiture autosoliste a légèrement baissé, au profit du train et du vélo

La métropole lilloise se distingue par son métro bien sûr, associé au problème connu d'encombrement routier qui permet de diminuer le recours à la voiture. La pratique du vélo, plus élevée que sur le reste du territoire, est également à signaler.

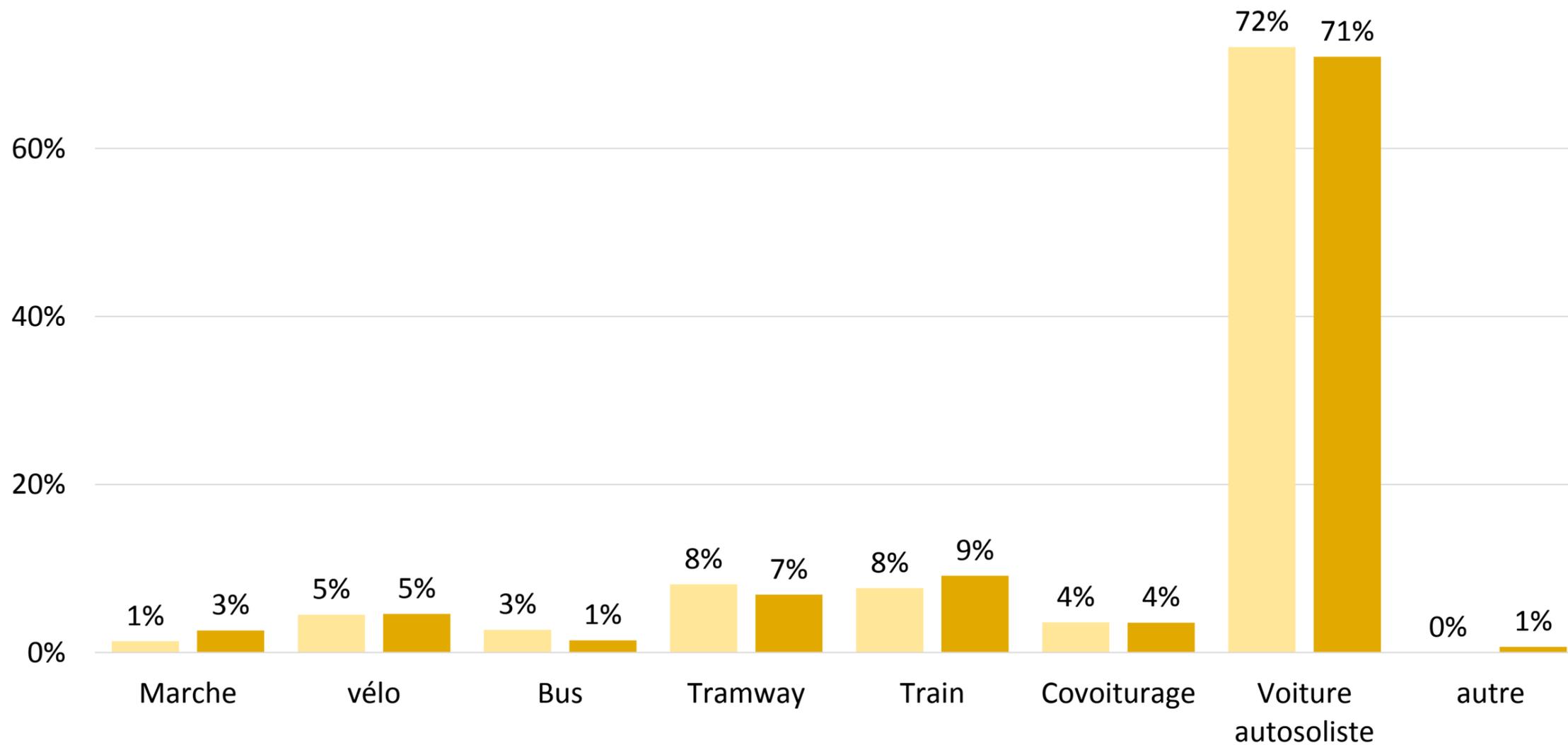
EVOLUTIONS MODALES PAR TERRITOIRE

Les pratiques modales

VALENCIENNOIS

Mode unique ou principal

2014 2018



Les pratiques modales sont restées homogènes sur la période

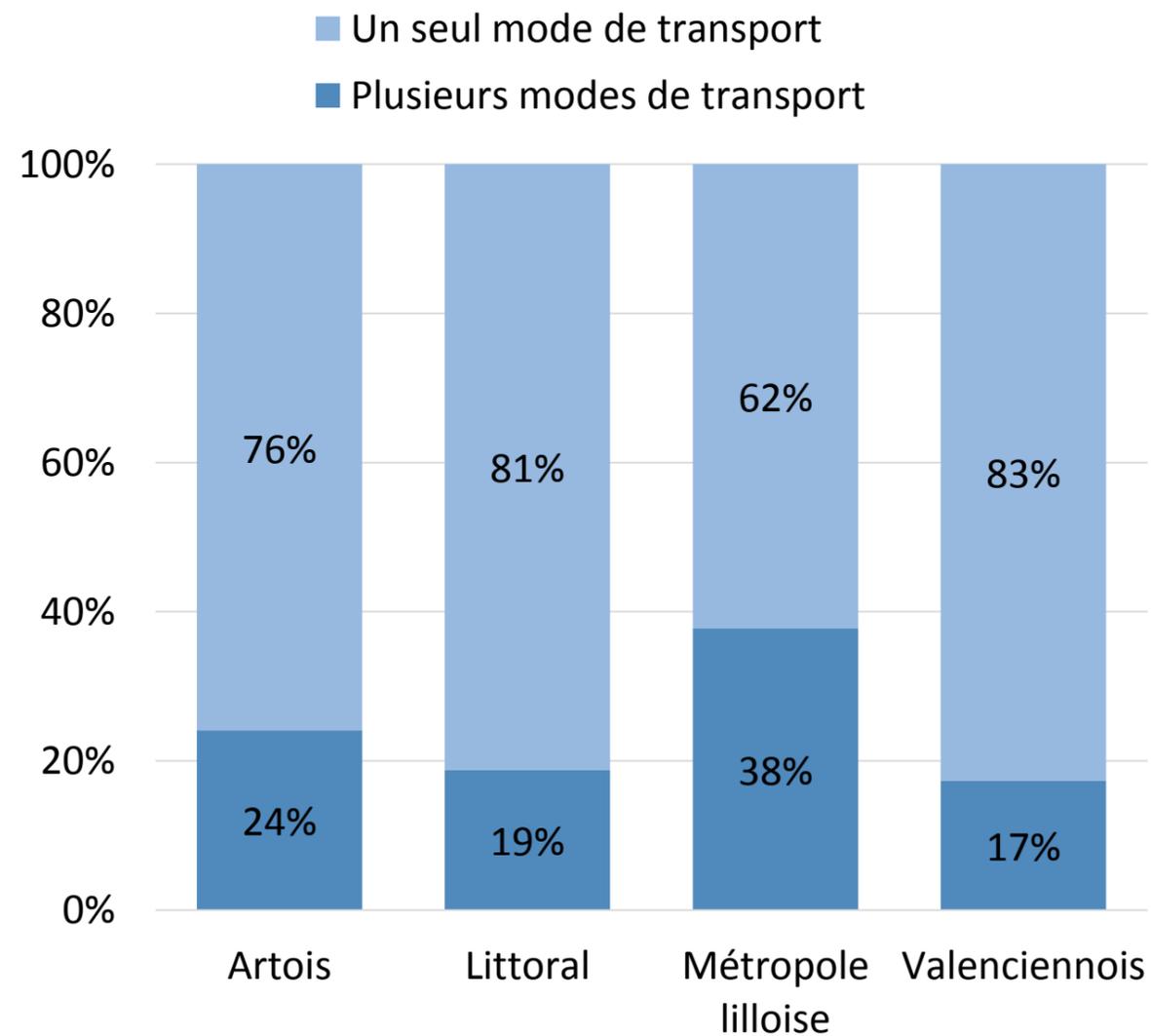
La présence du tramway sur le campus principal ne favorise pas particulièrement le recours aux transports, sans commune mesure avec le métro lillois.

Le Valenciennois se distingue aussi par un taux de voiture plus élevé que les autres territoires, au détriment du train

LA MULTIMODALITÉ

Les pratiques modales

Part multimodale: combien de personnels enchainent plusieurs modes de transport ?



Lecture: 38% du personnel de la métropole lilloise enchainent plusieurs modes de transport

Les 5 combinaisons multimodales les plus fréquentes⁽¹⁾

	Artois	Littoral
Vélo Train	22%	Marche Train 16%
Marche Train	19%	Marche Métro Train 10%
Marche Métro Train	12%	Marche Voiture 8%
Marche Bus	9%	Marche Vélo Train 8%
Marche Voiture	6%	Marche Bus 7%
	Valenciennois	Métropole lilloise
Marche Tramway	17%	Marche Métro 19%
Marche Bus Tramway	16%	Marche Métro Train 15%
Marche Tramway Train	9%	Marche Bus Métro 13%
Marche Métro Train	9%	Métro Train Voiture 6%
Marche Métro Tramway Train	7%	Marche Métro Train Voiture 6%

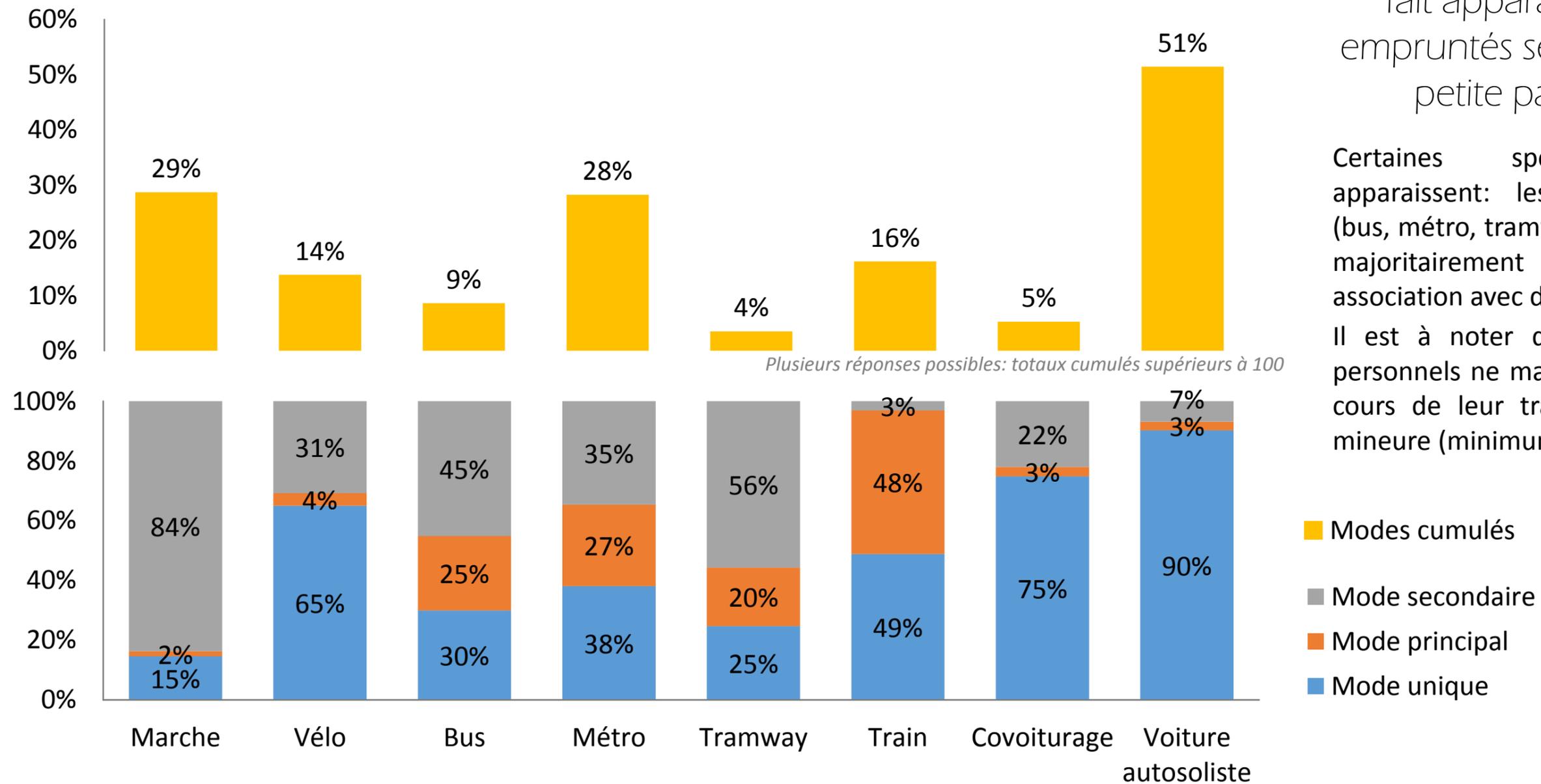
Lecture: sur le territoire de l'Artois, 22% des personnels enchainant plusieurs modes de transport prennent le train et le vélo

(1) Les modes ne sont pas rangés par ordre d'utilisation.

LA MULTIMODALITÉ

Les pratiques modales

MODES CUMULÉS & TYPES D'USAGE



L'étude des modes cumulés fait apparaître les modes empruntés seulement sur une petite partie du trajet

Certaines spécificités modales apparaissent: les transports urbains (bus, métro, tramway) sont par exemple majoritairement empruntés en association avec d'autres modes.

Il est à noter que plus de 2/3 des personnels ne marchent pas du tout au cours de leur trajet, même de façon mineure (minimum 5 min).

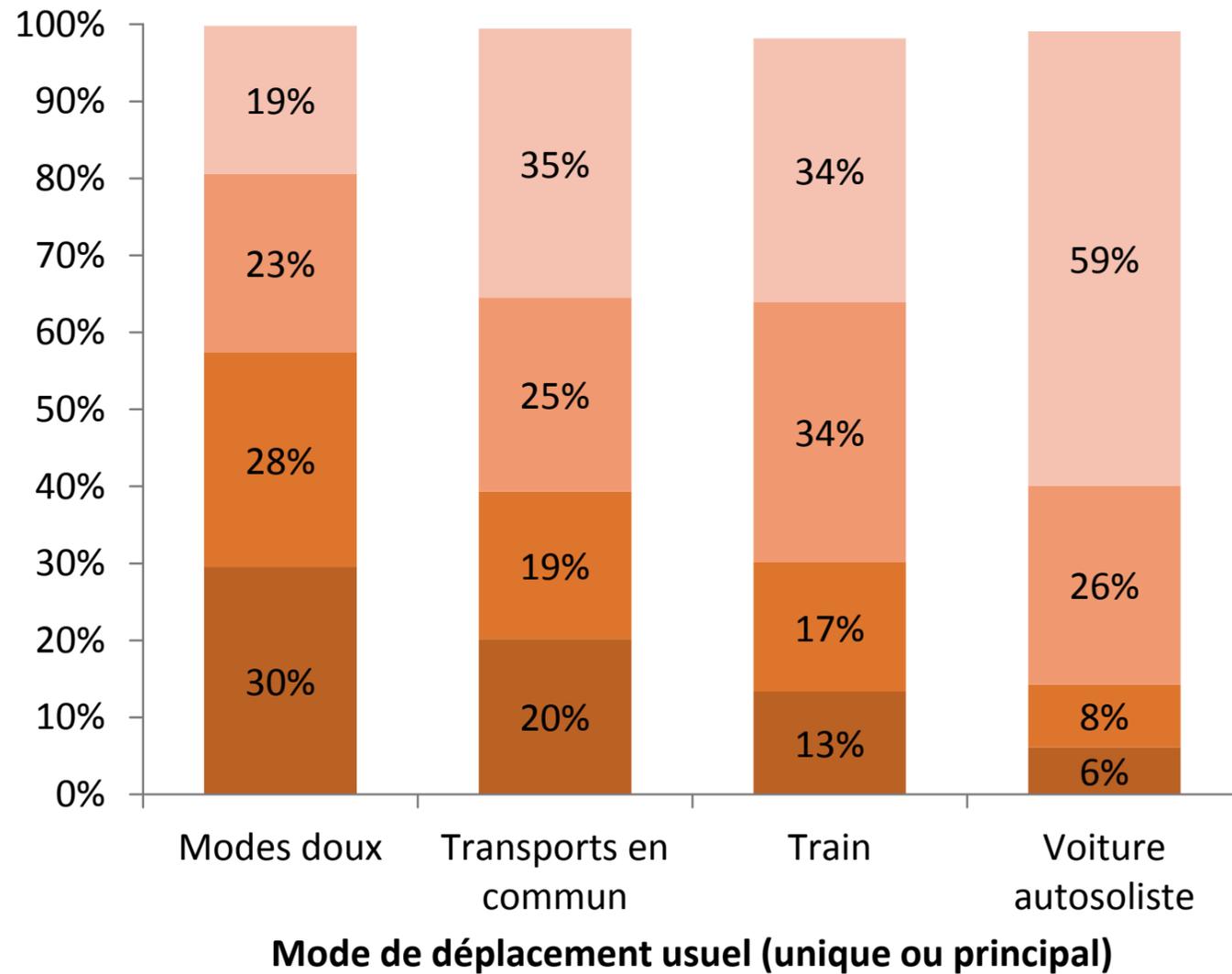
Lecture: 14% des personnels prennent le vélo pour leur trajet domicile-travail (que ce soit leur seul moyen de transport ou un moyen parmi plusieurs au cours du même trajet). Pour 31% d'entre eux, il s'agit d'un mode secondaire.

HABITUDES MODALES

Les pratiques modales

Vous arrive-t-il d'utiliser occasionnellement d'autres moyens de déplacement pour votre trajet domicile-travail?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois
- 1 à 4 fois par mois
- 1 à 2 fois par semaine



Lecture: 59% des automobilistes autosolistes n'utilisent jamais d'autre moyen de transport pour aller au travail.

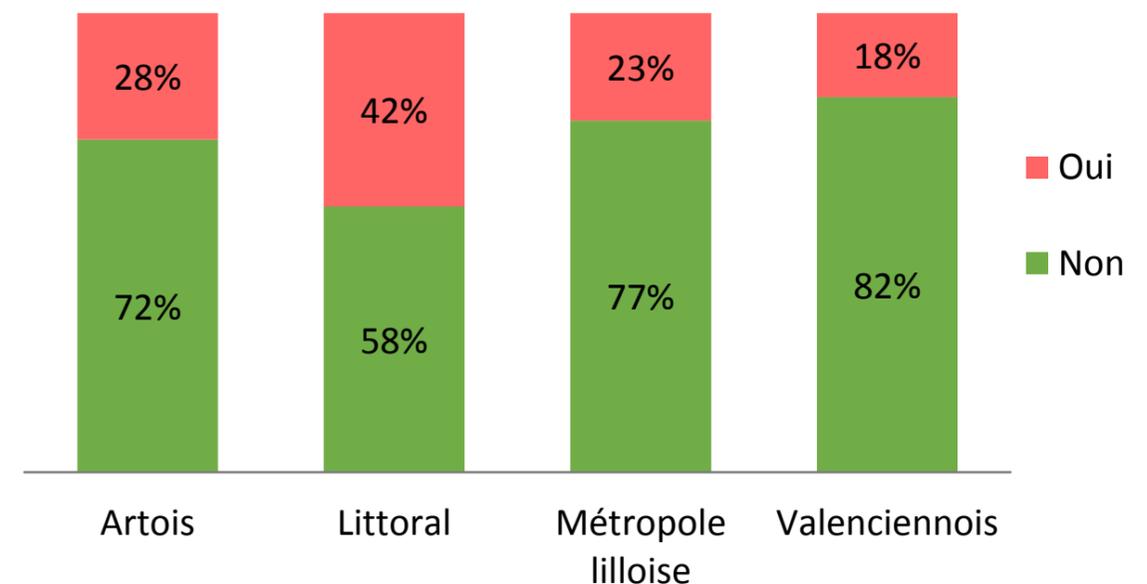
Les automobilistes sont les plus réguliers dans leurs habitudes modales. Par routine ou par manque d'alternative?

Il est à noter que l'enquête porte sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail principal.

Or 25% des personnels ont signalé avoir un, voire plusieurs lieux de travail secondaires, parfois éloignés de leur lieu de travail principal (ex: Valenciennes-Maubeuge, Boulogne-Dunkerque). Le personnel d'enseignement et de recherche du Littoral est particulièrement concerné : 63% ont plusieurs lieux de travail.

Les habitudes modales peuvent donc en être impactées.

Avez-vous un lieu de travail secondaire?



PARTIE 3
DISTANCES, TEMPS, COÛTS

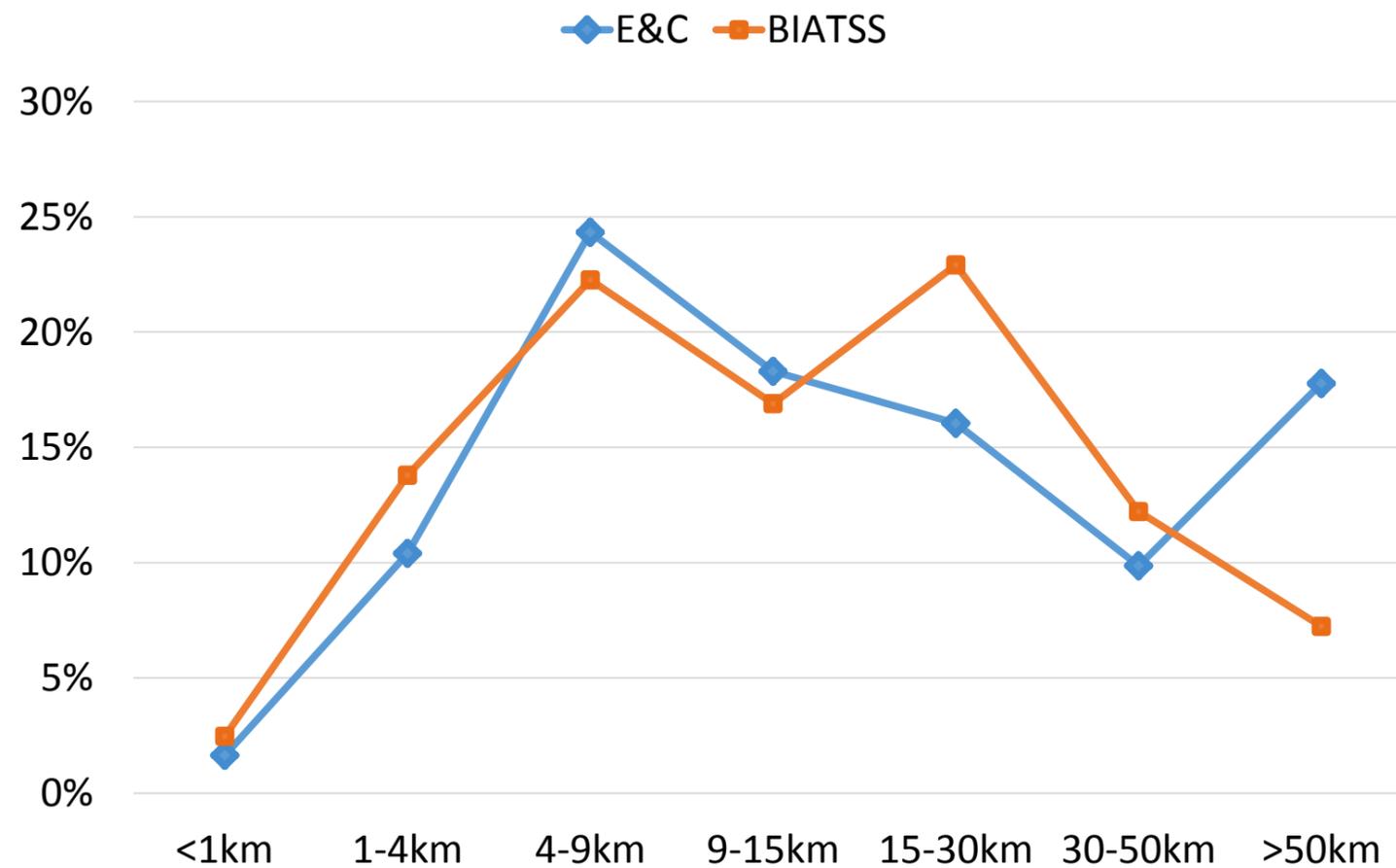


DISTANCES ET TEMPS DE TRAJET

Distances, temps, coûts

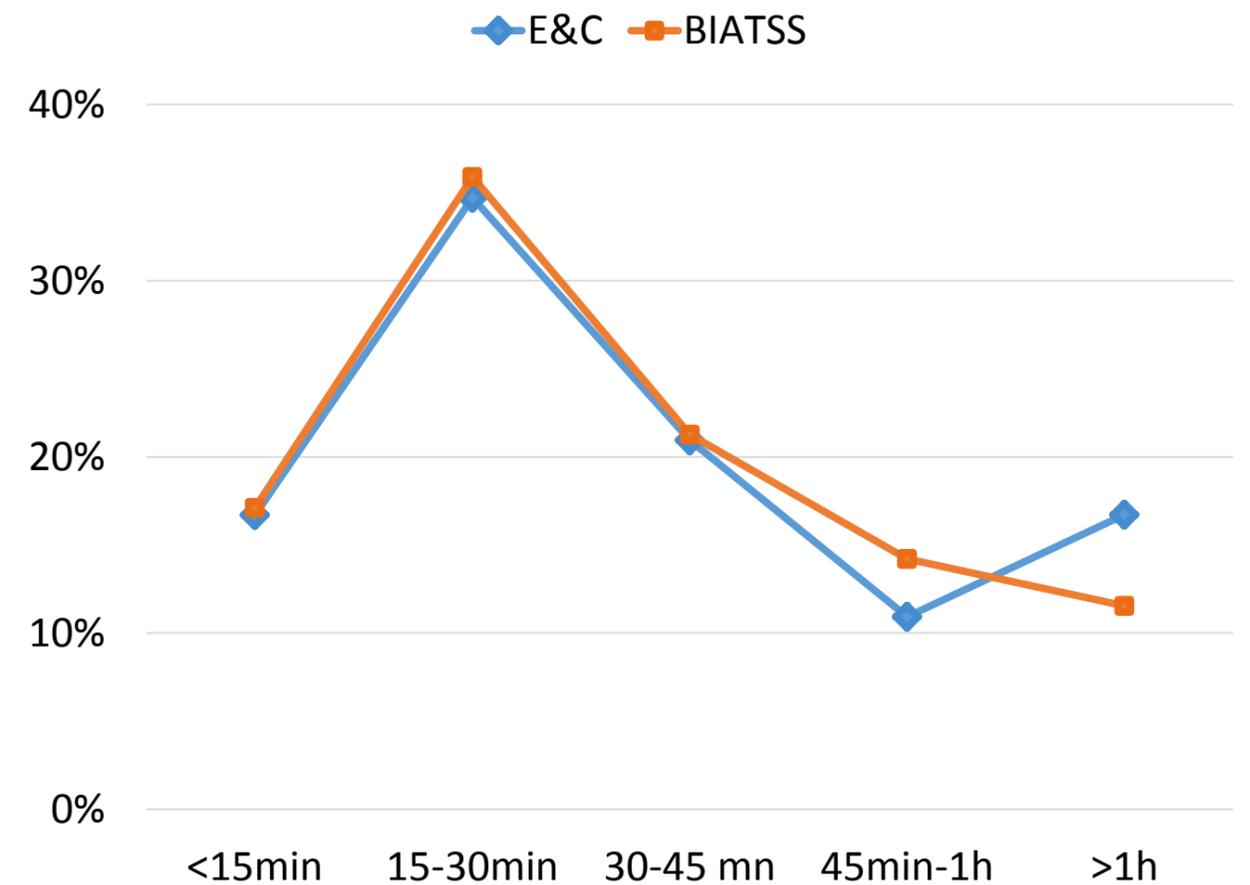
SELON LA FONCTION

Distance domicile-lieu de travail



Lecture: 24% des BIATSS habitent entre 15 et 30 km de leur lieu de travail

Temps de trajet



Lecture: 14% des BIATSS ont entre 45 min et 1h de trajet

Des distances et temps similaires entre E&C et BIATSS

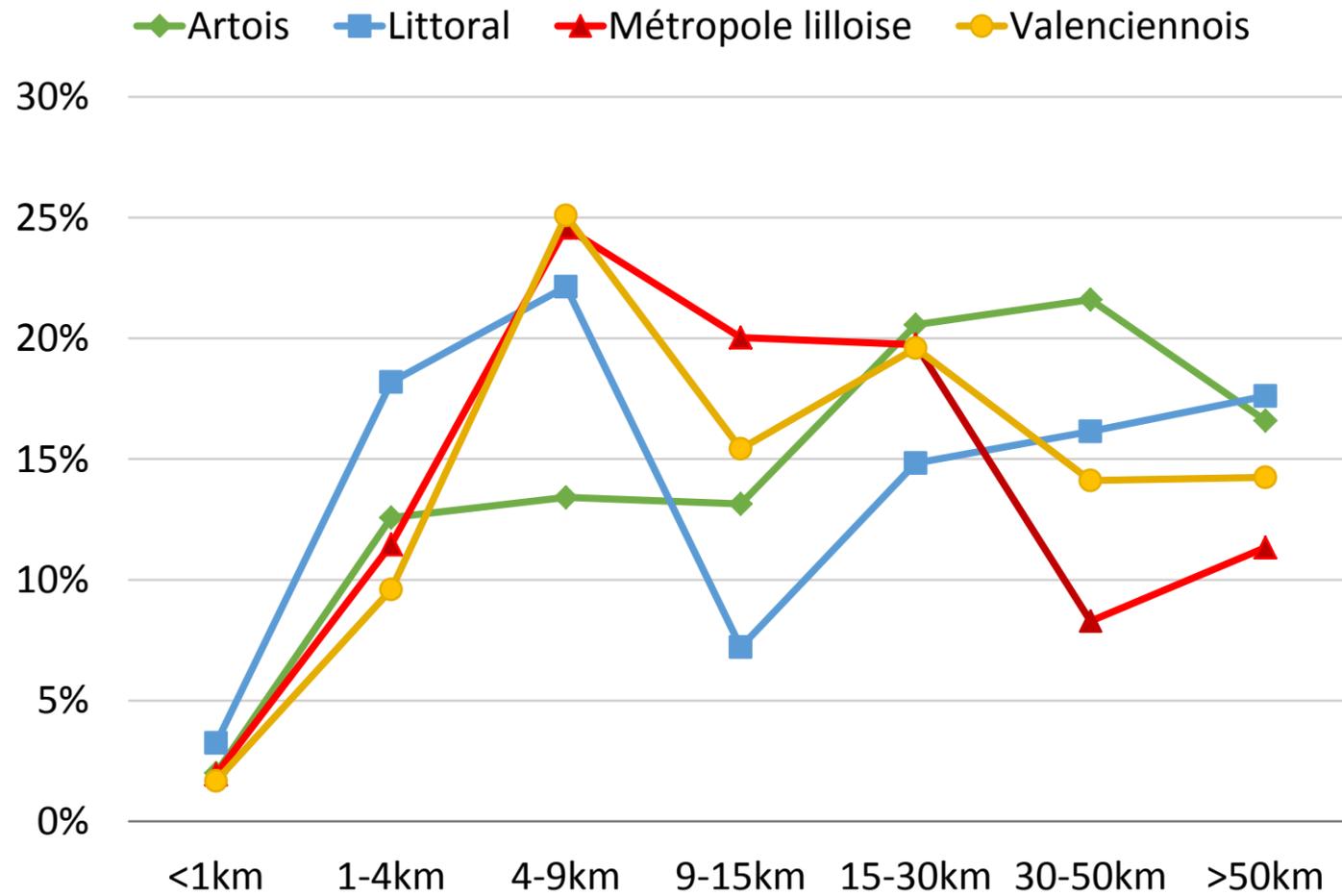
Les personnels de l'enseignement et de la recherche sont cependant 2 fois plus nombreux à résider à plus de 50km de leur lieu de travail. Parmi ceux-ci, une petite partie réside en région parisienne (5% de l'ensemble des E&C)

DISTANCES ET TEMPS DE TRAJET

Distances, temps, coûts

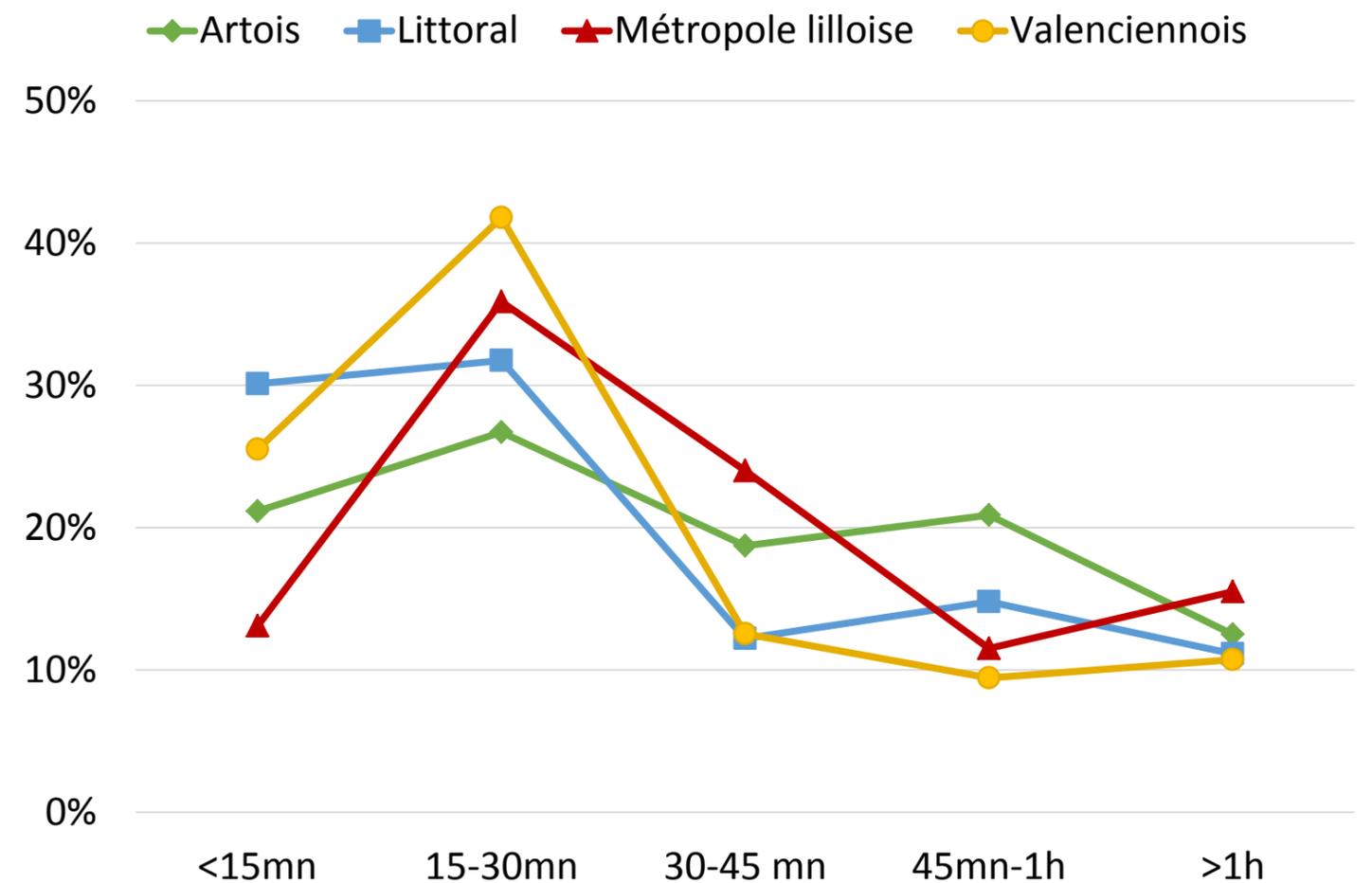
SELON LE TERRITOIRE

Distance domicile-lieu de travail par territoire



Lecture: 14% des personnels de l'Artois habitent entre 4 et 9 km de leur lieu de travail

Temps de trajet selon le territoire



Lecture: 27% des personnels de l'Artois habitent entre 15 et 30 min de leur lieu de travail

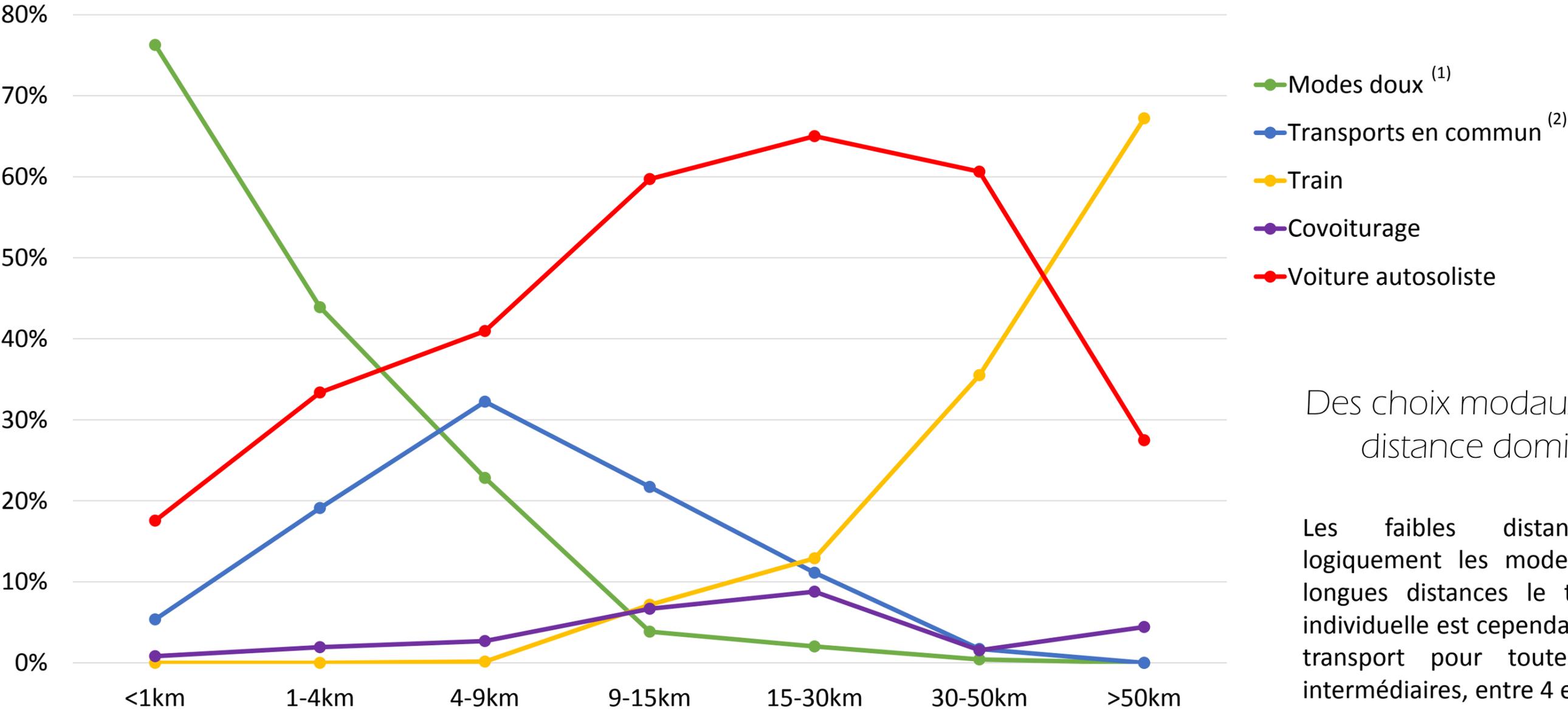
Des distances domicile-travail plus importantes dans l'Artois

La répartition des distances domicile-travail présente des spécificités territoriales, par exemple une densité plus faible dans un rayon de 4-9km pour l'Artois ou dans un rayon de 9-15km pour le Littoral. Tous territoires confondus, 52% des personnels ont moins de 30min de trajet.

MODE DE TRANSPORT SELON LA DISTANCE

Distances, temps, coûts

Mode unique ou principal selon la distance domicile-travail



Des choix modaux corrélés à la distance domicile-travail

Les faibles distances favorisent logiquement les modes doux, les très longues distances le train. La voiture individuelle est cependant le 1^{er} mode de transport pour toutes les distances intermédiaires, entre 4 et 50km.

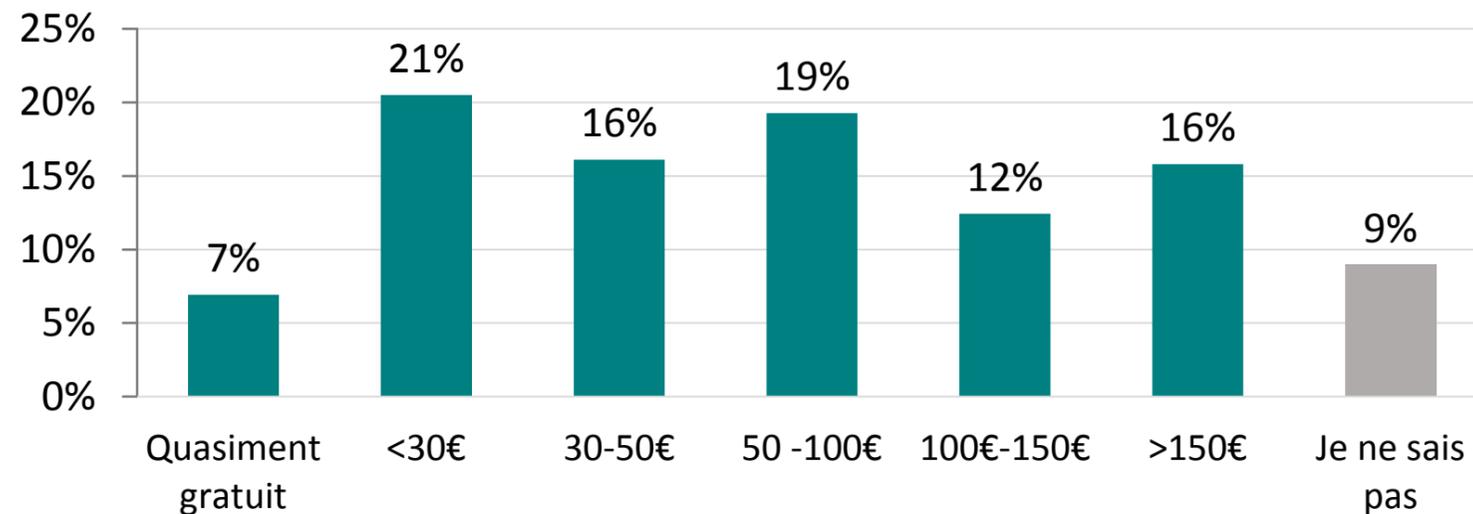
Lecture: 65% des personnels habitant entre 9 et 15 km de leur lieu de travail viennent en voiture autosoliste

(1) Modes doux : marche, vélo, trottinette
 (2) Transports en commun: bus, métro, tramway

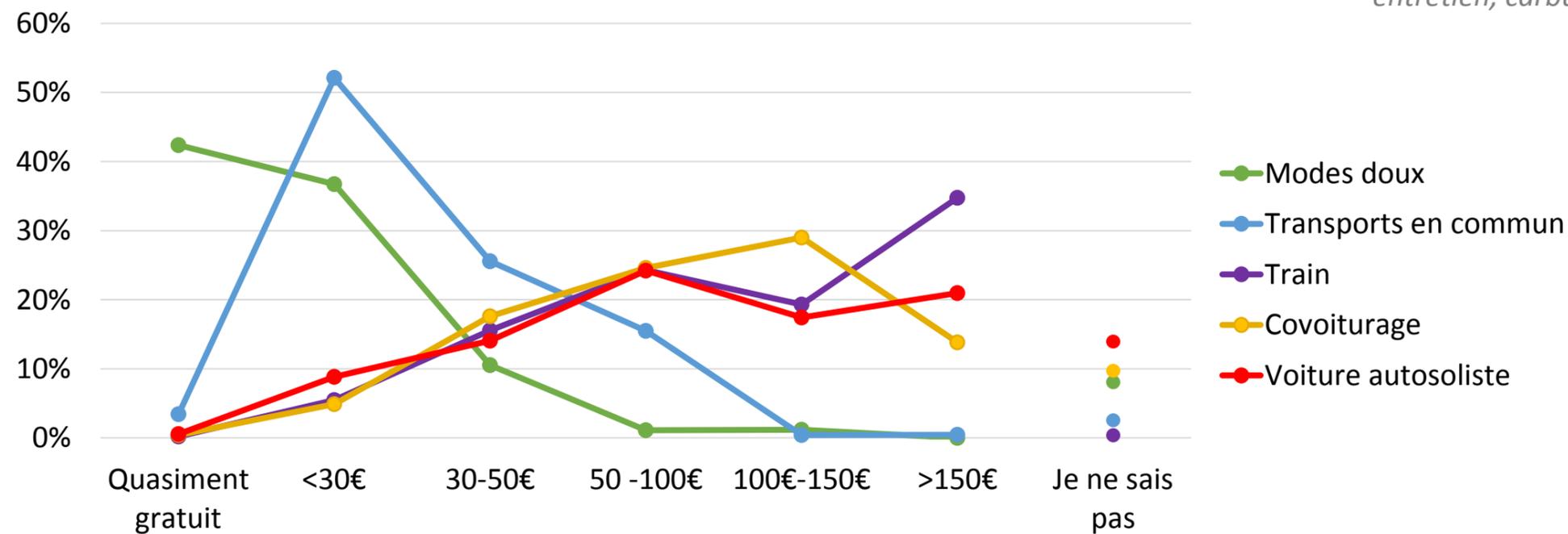
COÛT MENSUEL DU TRANSPORT

Distances, temps, coûts

Estimation du budget transport mensuel⁽¹⁾ pour se rendre sur le lieu de travail



Budget⁽¹⁾ mensuel selon le mode de transport



La voiture autosoliste est quasiment aussi coûteuse que le train

Les automobilistes sont également les plus nombreux à ne pas savoir combien leur coûtent leurs déplacements (14%). Le covoiturage ne semble pas avoir d'impact notable sur le coût de la mobilité

(1) Après déduction des éventuelles aides (prise en charge partielle par l'employeur, ...) et en tenant compte les frais annexes (assurance, entretien, carburant, ...)

Coût moyen par mode

Modes doux - 13 €
 Transports en commun - 32 €
 Covoiturage - 100 €
 Voiture autosoliste - 103 €
 Train - 119 €

Lecture: 16% des personnels dépensent plus de 150€ par mois pour leurs déplacements domicile-travail. Parmi les automobilistes, 21% dépensent plus de 150€

IMPACT DU TEMPS DE TRAJET & PRISE EN CHARGE DU BUDGET TRANSPORT

Distances, temps, coûts

Temps de trajet

« Jusqu'à il y a 6 mois, j'utilisais les transports en commun (train, bus) mais le temps de trajet était multiplié par 2 dans le meilleur des cas. Les retards permanents des transports en commun, ou la suppression constante des trains, fait qu'il m'arrivait fréquemment de rentrer chez moi après 20h en terminant à 17 h ou d'être en retard le matin au moins 1 fois par semaine. »

« Le temps de trajet indiqué est en fait très variable en fonction de la fluidité du trafic routier. Mon temps de trajet en condition optimale est de 22 minutes mais il est doublé le matin voire triplé régulièrement. C'est avant tout cette incertitude qui est stressante. »

« Je suis complètement épuisée par ce long temps de trajet (1h30 matin + 1h30 soir), et cela se ressent énormément sur mon état de fatigue et de ce fait sur l'efficacité du travail. »

« Le trajet en voiture me permet de gagner plus de 1h30 par jour. et c'est 1h30 de temps en plus avec ses enfants »

Coût

« Je souhaiterais, compte tenu de la spécificité de ma mission d'enseignement dans une université multi sites que mes déplacements internes nécessitant l'usage de mon véhicule personnel soient pris en compte : assurance + contrepartie financière puisque chaque déplacement inter cours me coûte en essence et en temps de travail. »

« Pourquoi, les personnels ayant un abonnement de transport peuvent être remboursés pour notre employeur alors qu'il n'y a aucune prise en charge pour les frais kilométriques pour les personnels étant OBLIGES (pas de transport) de prendre leur véhicule ? »

« Le remboursement de 50% des frais de transport domicile-travail est plafonné à 80 euros dans la fonction publique, ce qui est incompréhensible. »

« Je viens déjà à vélo mais je serai plus que ravie de pouvoir bénéficier de l'IKV car venir à vélo comporte un coût (entretien du vélo, équipement...) »

« L'Université ne prend pas en charge les abonnements de train Paris-Lille »

PARTIE 4
FOCUS MODAUX

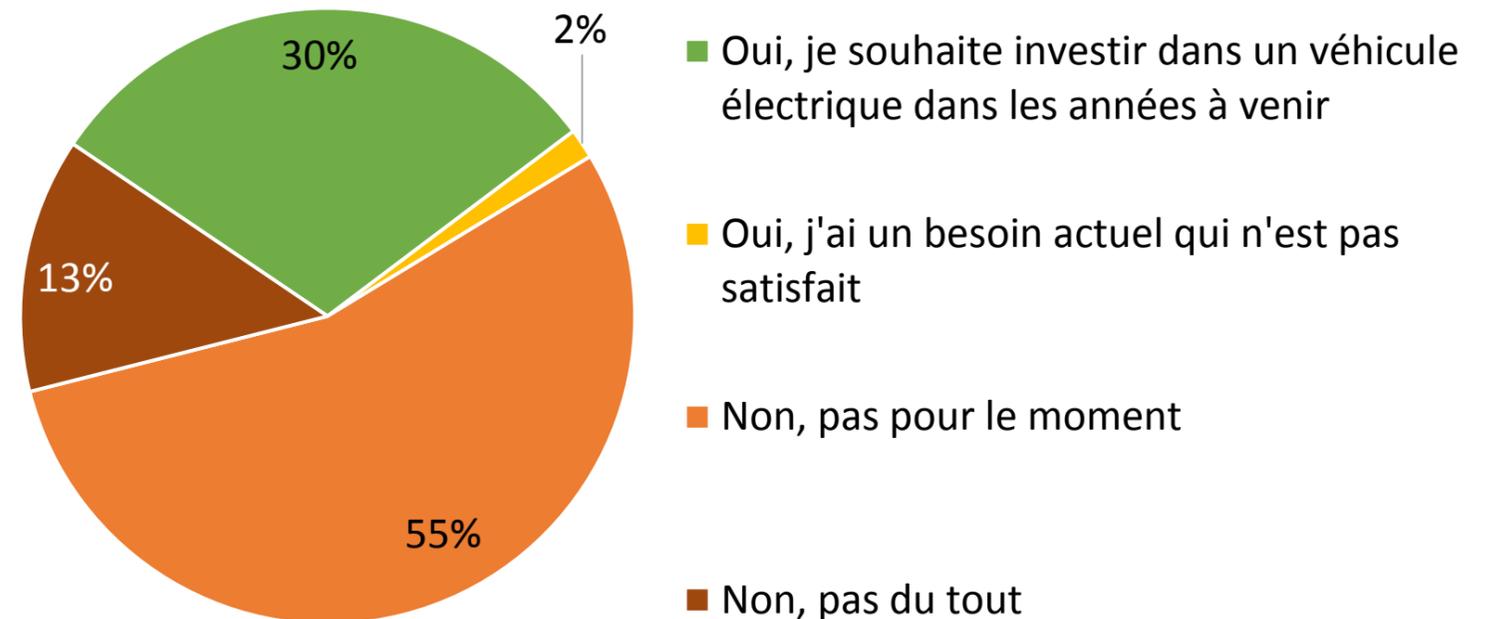
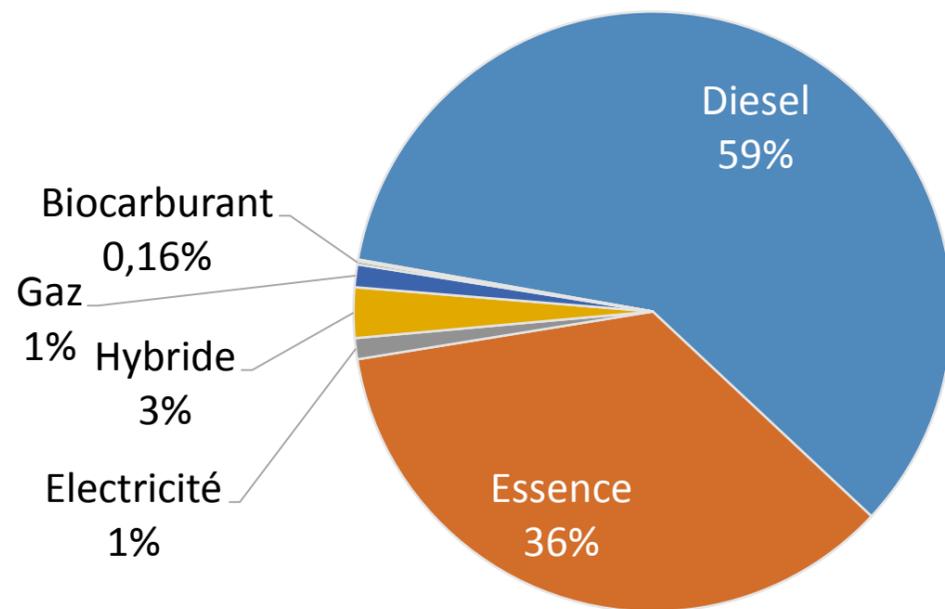


ENERGIE DES VOITURES

Focus modaux

Quel est le type d'énergie de votre voiture⁽¹⁾?

Si des bornes de recharge pour véhicule électrique étaient mises à disposition sur votre lieu de travail, seriez-vous intéressé·e ?



30% des personnels se déplaçant actuellement en voiture souhaitent se tourner vers l'électrique

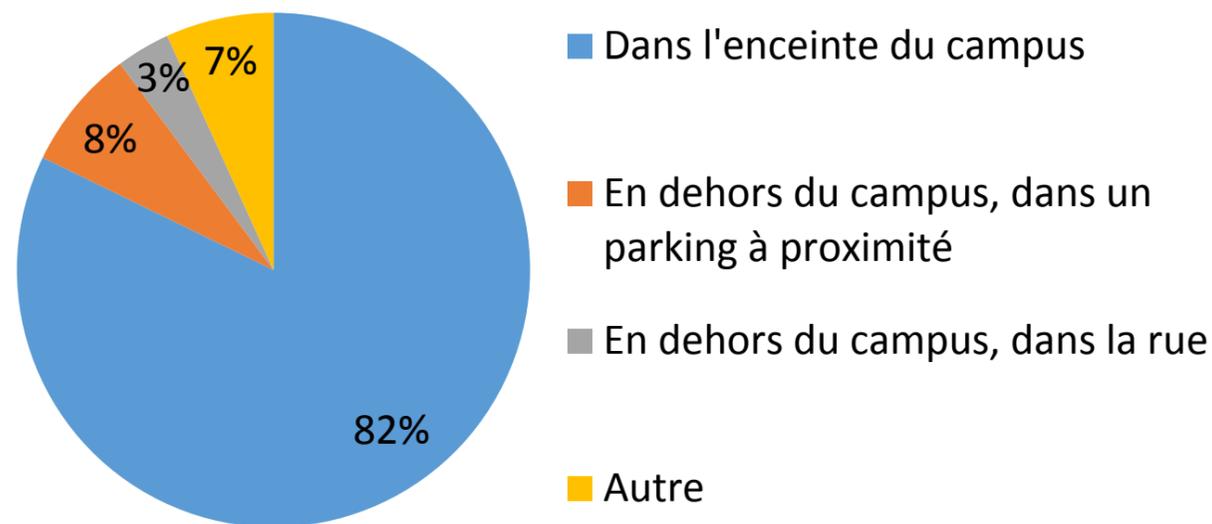
Les carburants alternatifs au diesel et au gasoil restent rares. L'offre en bornes électriques sur les campus peut être un levier incitatif. Il est à noter que si les véhicules électriques permettent de lutter contre la pollution de l'air, leur impact environnemental (provenant principalement de leur fabrication) peut être aussi élevé que celui des voitures thermiques.

⁽¹⁾Voiture autosoliste et covoiturage

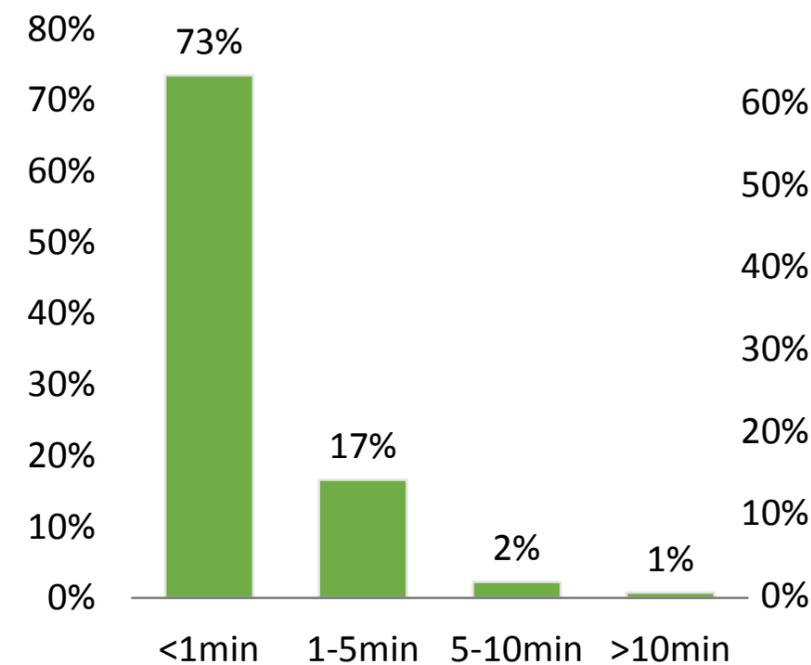
STATIONNEMENT DES VOITURES

Focus modaux

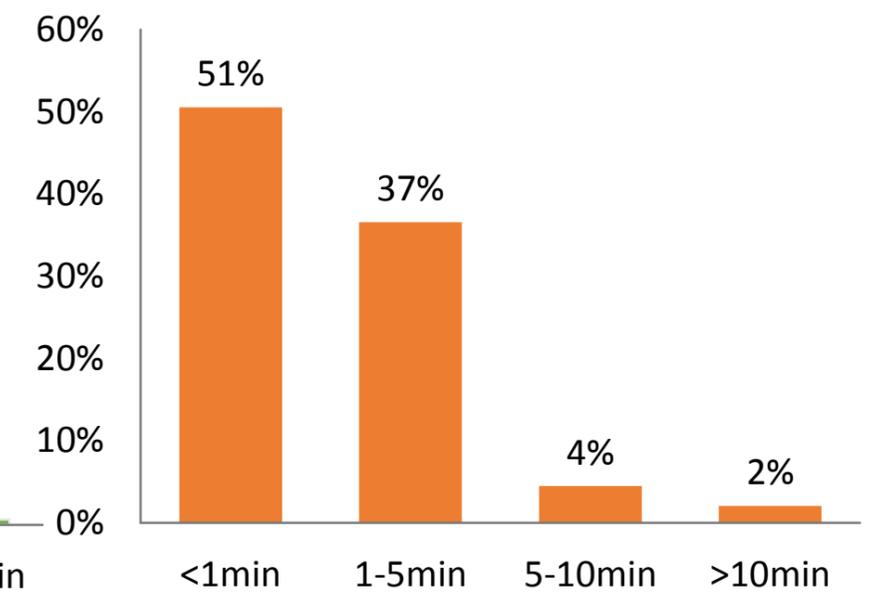
Lieu de stationnement



Temps moyen pour trouver une place de parking



Temps moyen pour se rendre du stationnement au lieu de travail



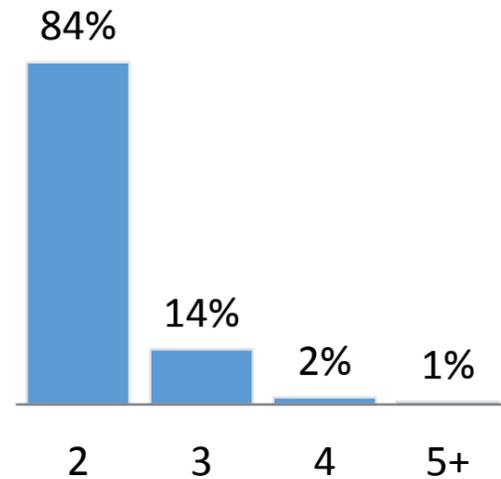
La quasi totalité des personnels n'a aucune difficulté de stationnement.

A noter que seul le campus de Dunkerque ne propose pas de parking à son personnel, qui doit se garer aux alentours. Certains campus situés dans le centre de Lille cherchent également à revoir la politique de stationnement pour leur personnel.

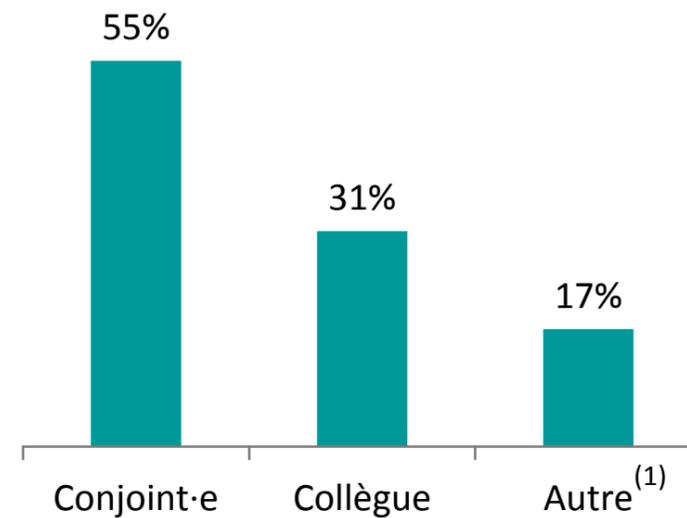
TYPOLOGIE DE COVOITURAGE ET DE VÉLO

LE COVOITURAGE

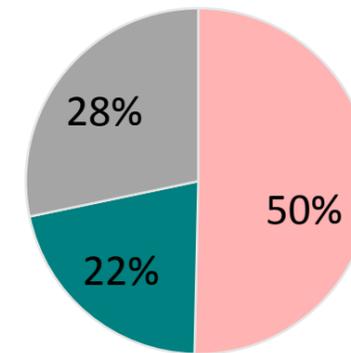
En général, combien y a-t-il de personnes dans la voiture?
(conducteur·trice compris)



De qui s'agit-il?



Etes-vous :

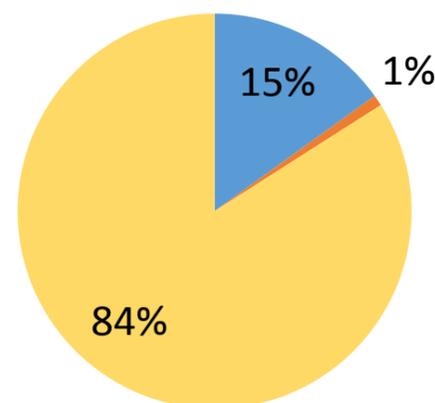


- Le plus souvent conducteur·trice
- Le plus souvent passager·ère
- Passager·ère ou conducteur·trice à parts égales

(1) étudiant·e·s, autres membres de la famille, personnes rencontrées avec une application de covoiturage, ...

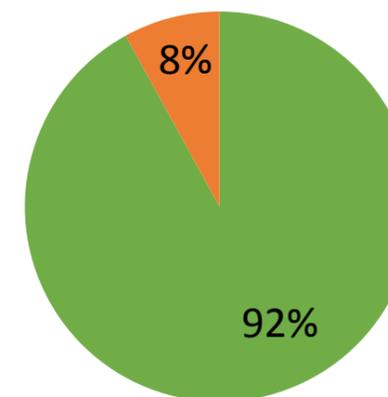
LE VÉLO

De quel type de vélo s'agit-il?



- Vélo en libre-service
- Vélo en location longue durée
- Vélo personnel

S'agit-il d'un vélo électrique?

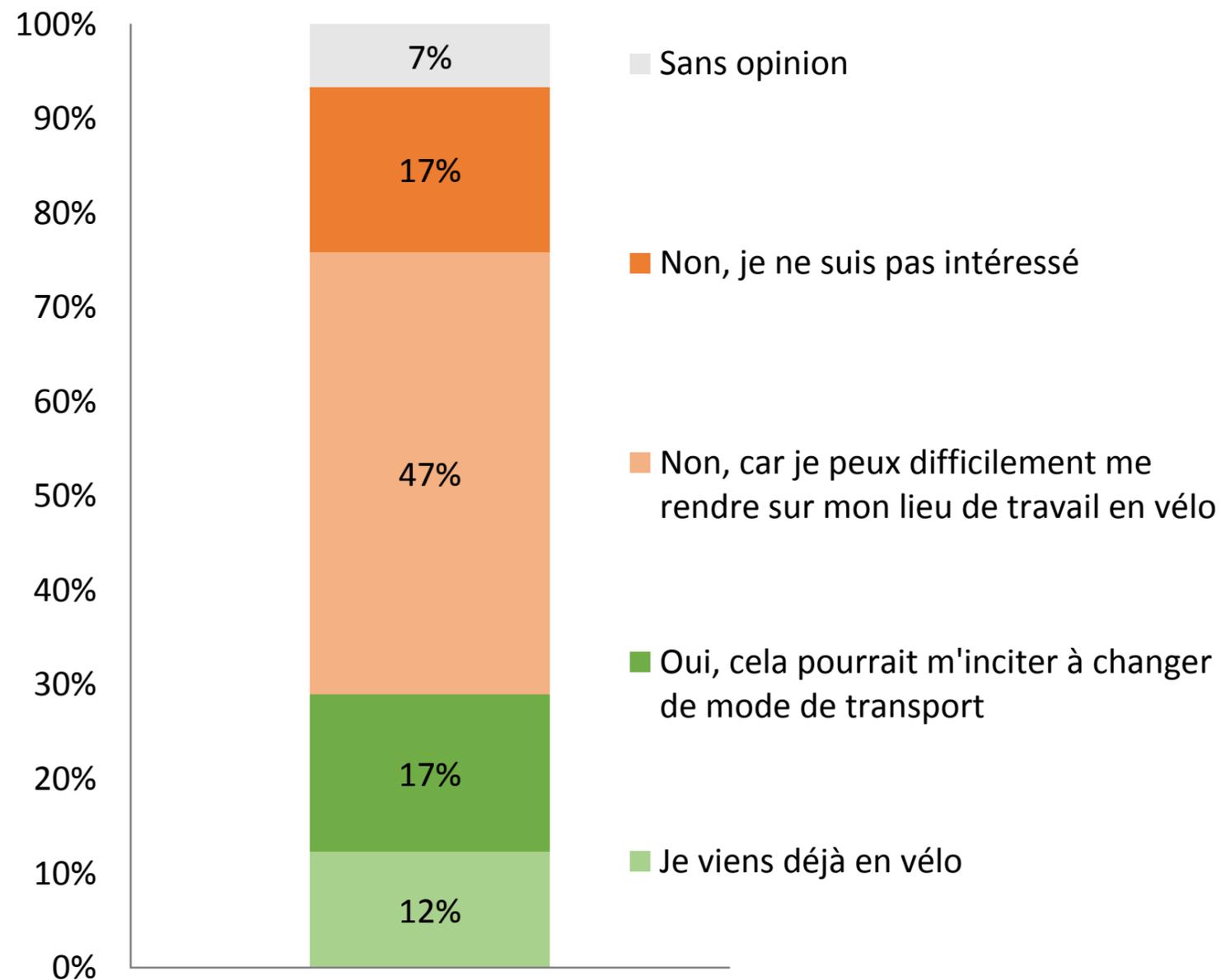


- Vélo classique
- Vélo électrique

L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO

Focus modaux

Une aide financière de type IKV⁽¹⁾ peut-elle vous inciter à venir à vélo?



L'IKV peut être une mesure incitative efficace : jusqu'à 17% de report modal

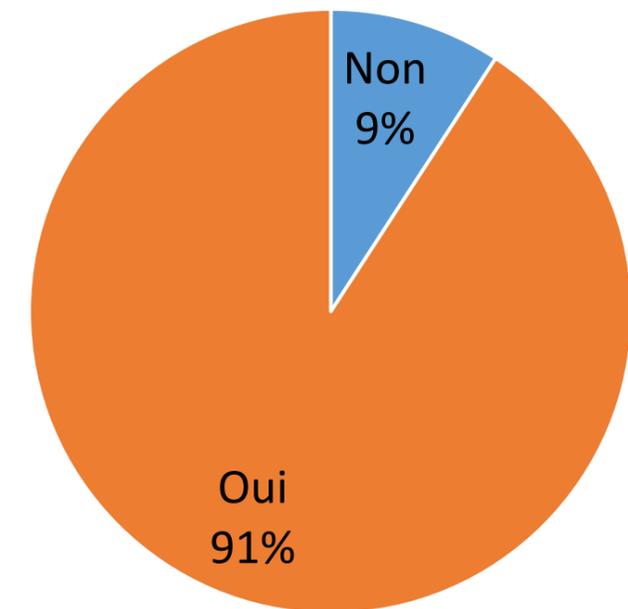
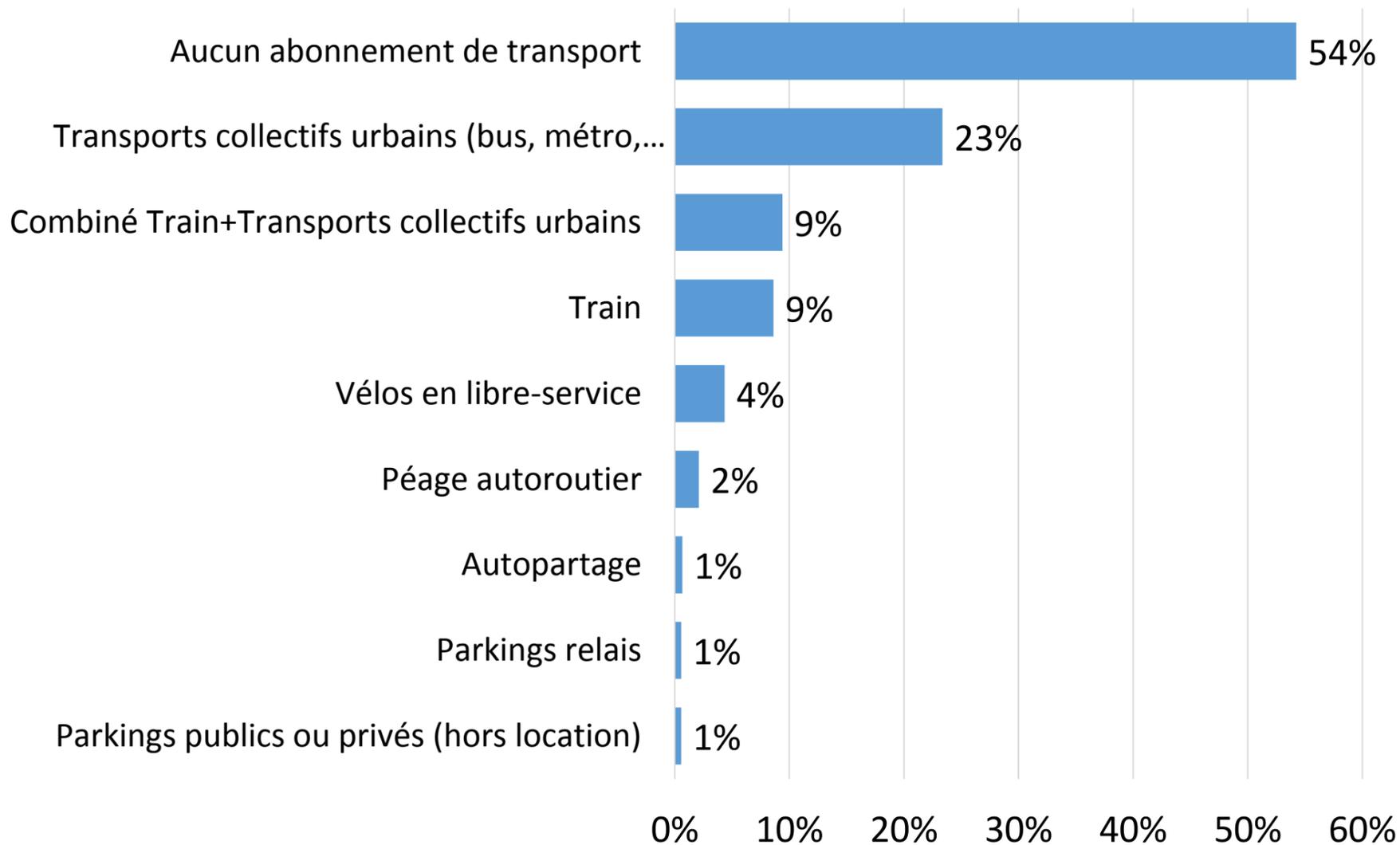
(1) L'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV), d'un montant de 0,25€/km, correspond à la prise en charge par l'employeur d'une partie des frais liés à l'achat, à l'entretien et à l'usage d'un vélo, pour les trajets domicile-travail.

LES ABONNEMENTS DE TRANSPORT

Focus modaux

Possédez-vous un ou plusieurs abonnements liés au transport ?

Etes vous au courant de la prise en charge par l'employeur des frais de transport en commun à hauteur de 50%⁽¹⁾?



(1) Secteur public (plafonné à 86,16€): [Décret n°2010-676 du 21 juin 2010](#)

Secteur privé : [Code du travail : articles R3261-1 à R3261-10](#)

Focus modaux

« Pour faire tous les jours le trajet domicile-travail à vélo en traversant Lille, il est beaucoup trop dangereux de rouler dans Lille à vélo, il faut commencer par sécuriser les pistes vélo si l'on veut vraiment développer ce mode de transport »

« Faire le trajet domicile - travail aller-retour en vélo me plairait. Mais le manque d'entretien de la piste cyclable existante sur une partie du trajet, et l'absence de cette piste sur l'autre partie, rendent ce moyen de transport trop dangereux. »

« Durant plus de 5 ans, je me suis rendu au travail exclusivement en vélo-train-vélo grâce aux wagons des TER dédiés. Ces wagons sont progressivement remplacés par de nouveaux équipement beaucoup moins pratiques (difficile d'y installer plus de deux vélos) surtout dans un train bondé de passagers. »

« Le campus manque cruellement d'espaces dédiés aux vélos : arceaux, locaux sous verrous, pistes cyclables... A contrario, tout est fait pour les accès en voiture,

« un intranet du type "blablacar" permettrait de favoriser le co-voiturage via l'ENT par exemple »

« Nous sommes encouragés à utiliser les transports en commun mais certaines zones géographiques sont mal desservies, ce qui crée des inégalités. »

« Mauvaise qualité de la desserte par transports en commun des communes plus petites aux alentours de Villeneuve d'Ascq obligeant l'emploi de la voiture pour se déplacer. »

« J'aimerais prendre plus souvent les transports en commun mais les horaires des bus ne sont pas vraiment respectés et la fréquence de passage pas assez importante. »

« Si le tram était gratuit sur les 3 stations du campus de l'Université de valenciennes, peut être que des personnes l'utiliseraient au lieu de prendre leurs voitures. Personnellement, dans le campus, je marche. »

« J'ai abandonné le train, il y a quelques années à cause de la diminution du nombre de train, l'augmentation du temps de trajet et des retards. »

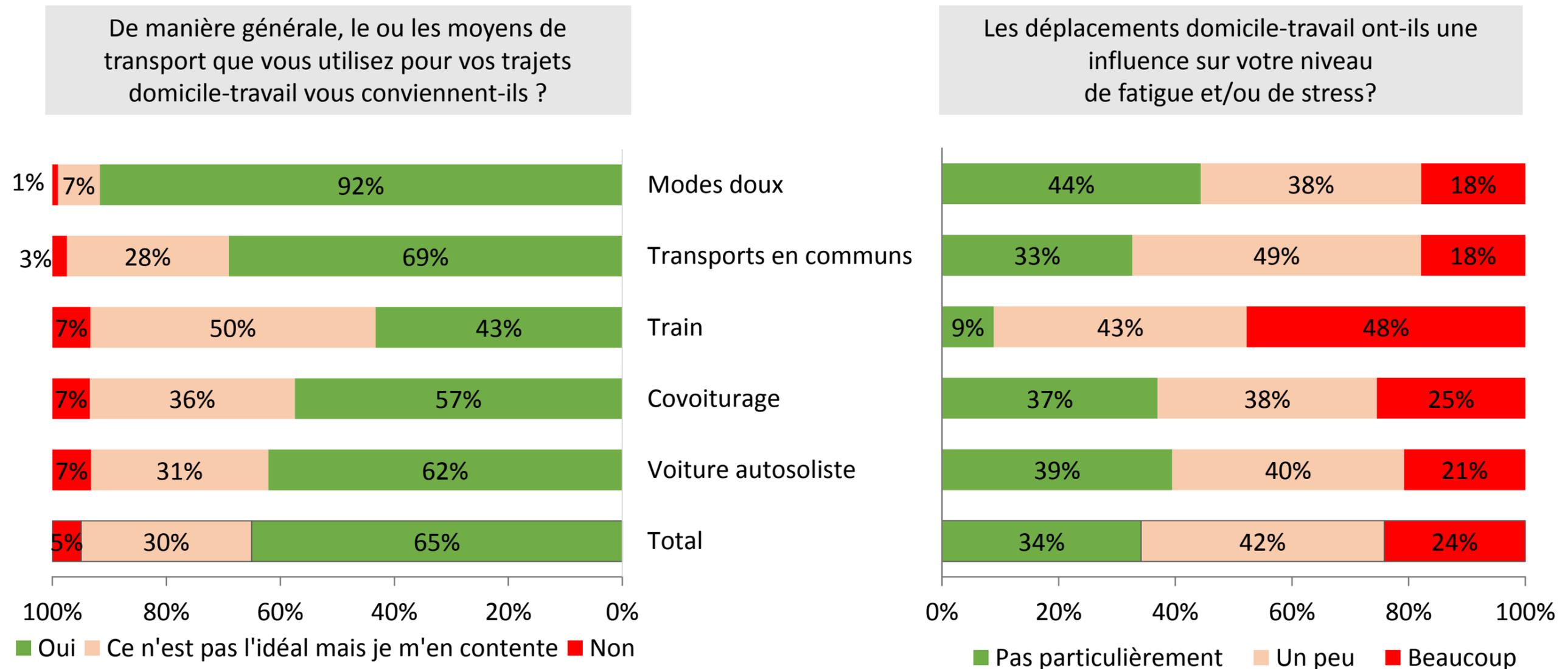
« Le maillage des transports en commun est très mal pensé. Si je voulais aller au travail en transports en commun, je devrais prendre le bus + train + métro + bus (ou vélo).

**PARTIE 5:
PERCEPTION, MOTIVATIONS,
CONTRAINTE**



APPRÉCIATION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Perception, motivations, contraintes



Lecture: parmi les usager·ère·s du train, 50% estiment que ce mode de transport n'est pas idéal, 48% estiment que leurs trajets influencent beaucoup leur fatigue/stress

Ce sont les utilisateur·trices du train qui ressentent le plus d'insatisfaction, de stress et de fatigue.

En train et transports en commun, les raisons principales d'insatisfaction sont liées aux contraintes horaires (temps de trajet, fréquence, correspondances, ...) et/ou à la fiabilité des transports (ponctualité, pannes, grèves, ...)

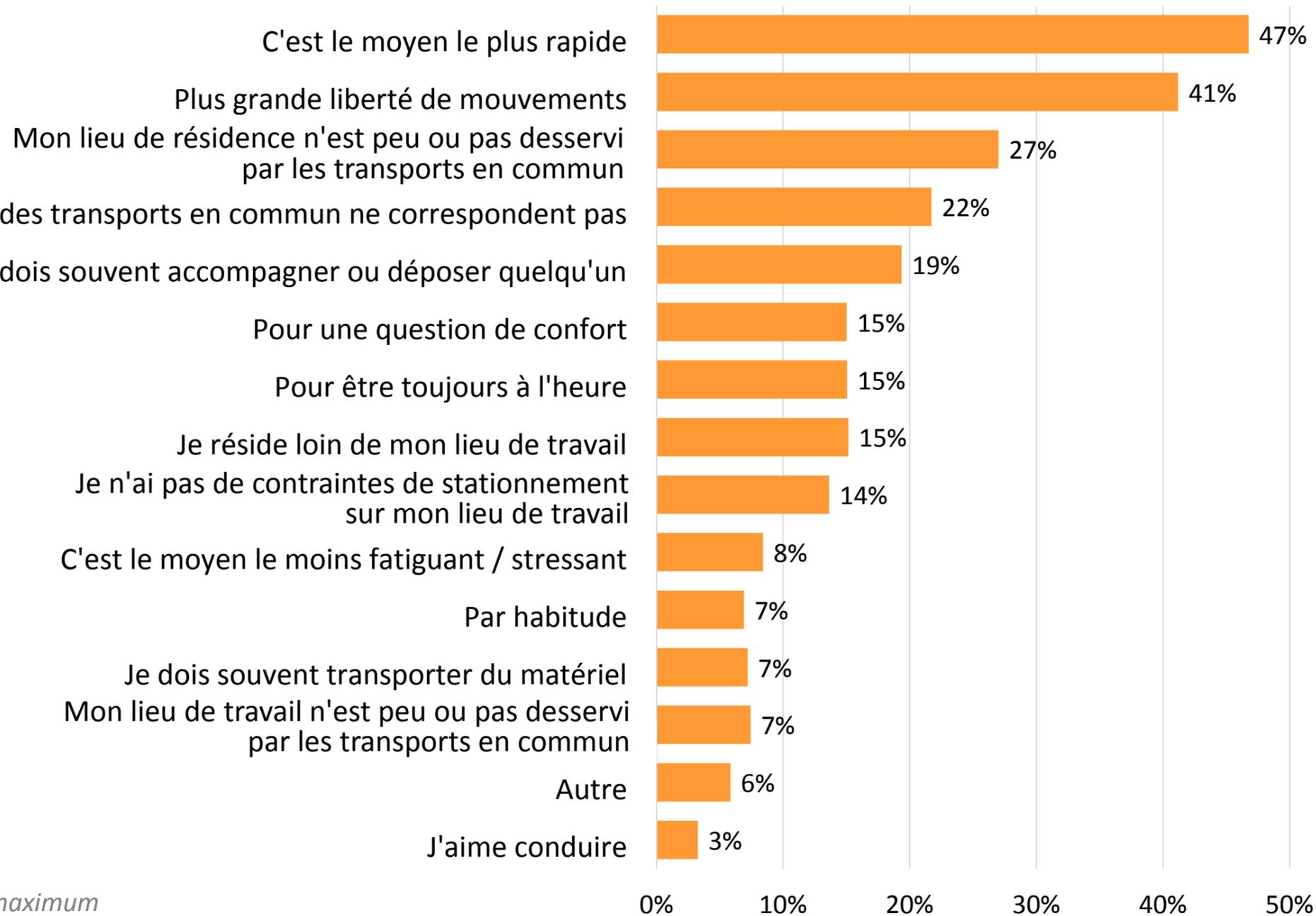
La circulation (28%) et l'impact environnemental (27%) sont les 1ères causes d'insatisfaction des automobilistes.

RAISONS DU CHOIX DE LA VOITURE

Perception, motivations, contraintes

La voiture est privilégiée pour la rapidité et la liberté qu'elle offre

Sélection de commentaires



« Se déplacer en voiture, c'est être indépendant, bénéficier d'un temps à soi entre le domicile et le travail et inversement... »

« En utilisant un véhicule personnel sur le trajet domicile-travail, je gagne au minimum une heure par jour par rapport à l'utilisation des transports en commun. »

« J'ai fait un essai très décevant pendant un mois de transport par train TER pour le travail. Le temps de trajet beaucoup plus longs, les nombreuses perturbations liées aux retards des trains, le manque de confort, la dépendance aux horaires m'ont fait renoncer. »

3 réponses maximum

RAISONS DU CHOIX DU MODE DE TRANSPORT (HORS VOITURE)

Perception, motivations, contraintes

L'impact environnemental est le 1^{er} facteur de choix des modes de transport autres que la voiture

Sélection de commentaires



« J'estime que prendre les transports en commun pour effectuer le trajet domicile-travail est moins fatiguant que la voiture et que c'est un mode de transport plus respectueux de l'environnement, mais il comporte des inconvénients parfois en terme de perte de temps »

« L'utilisation de la voiture ou des transports en commun ont autant d'avantages/inconvénients. Ils sont différents. L'un est souple, l'autre est moins fatiguant. »

« Le trajet domicile-lieu de travail en métro est un temps de transition. Il permet d'avancer considérablement sur ses lectures en cours (je suis une grande lectrice) et de passer de l'un (travail) à l'autre (maison) de manière moins stressante. »

3 réponses maximum

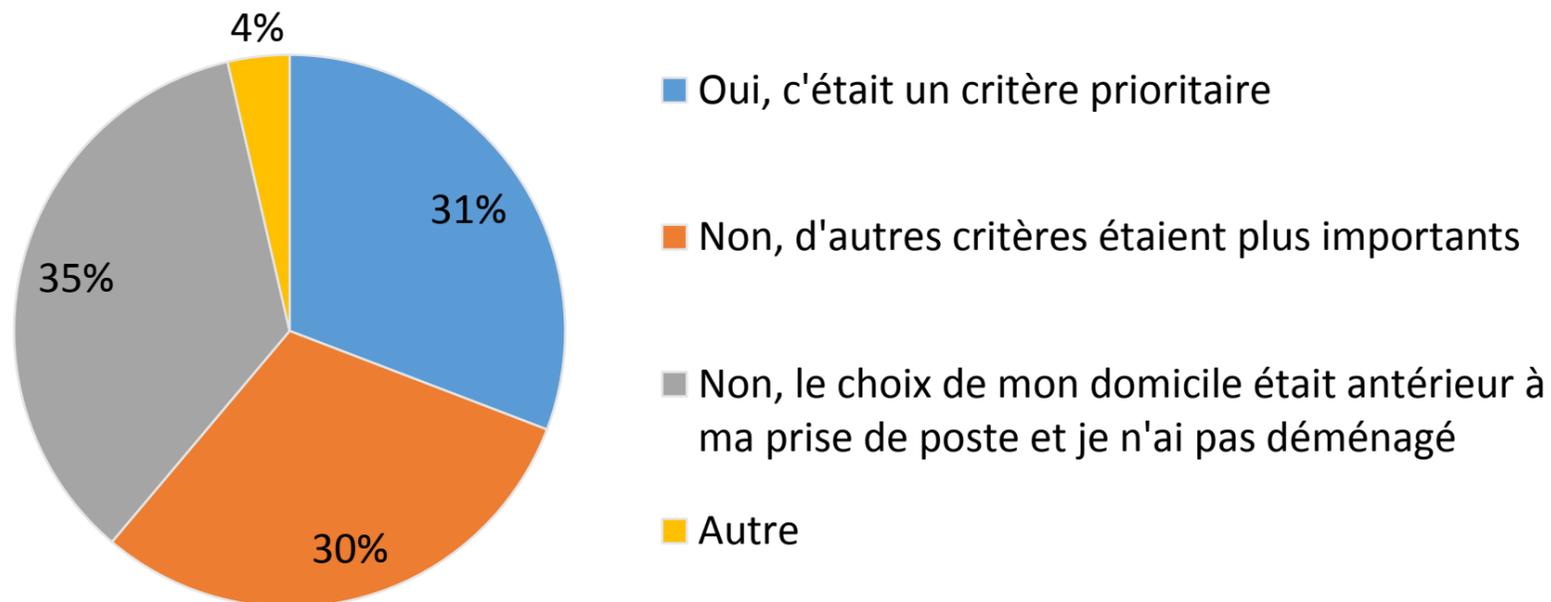
CHOIX DE LA LOCALISATION DU DOMICILE

Perception, motivations, contraintes

Sélection de commentaires

Les pratiques modales dépendent fortement de la localisation du domicile. Seuls 30% des personnels ont choisi leur domicile en fonction de leur lieu de travail.

Avez-vous choisi la localisation de votre domicile en fonction de votre lieu de travail actuel?



« Si on veut avoir une certaine qualité de vie, notamment vivre en dehors des villes, il faut forcément s'éloigner des zones de travail qui elles, sont majoritairement en ville.

Les campagnes, même proches, ne sont pas très bien desservies par les transports en commun. On est donc souvent obligés de prendre son véhicule. »

« J'ai choisi d'habiter à -4km de mon lieu de travail pour ne pas dépendre de la voiture. Je suis ravi de ce choix. Par contre si du télétravail était possible, je reconsidérerais ce choix »

« Nous travaillons dans la fonction publique et ne choisissons pas toujours notre lieu de travail (affection, poste suite à un concours...) »

« Prendre en compte le lieu d'habitation et le coût d'achat en métropole et en campagne. Acheter son habitation dans une grande agglomération n'a pas le même prix qu'en rase campagne éloignée »

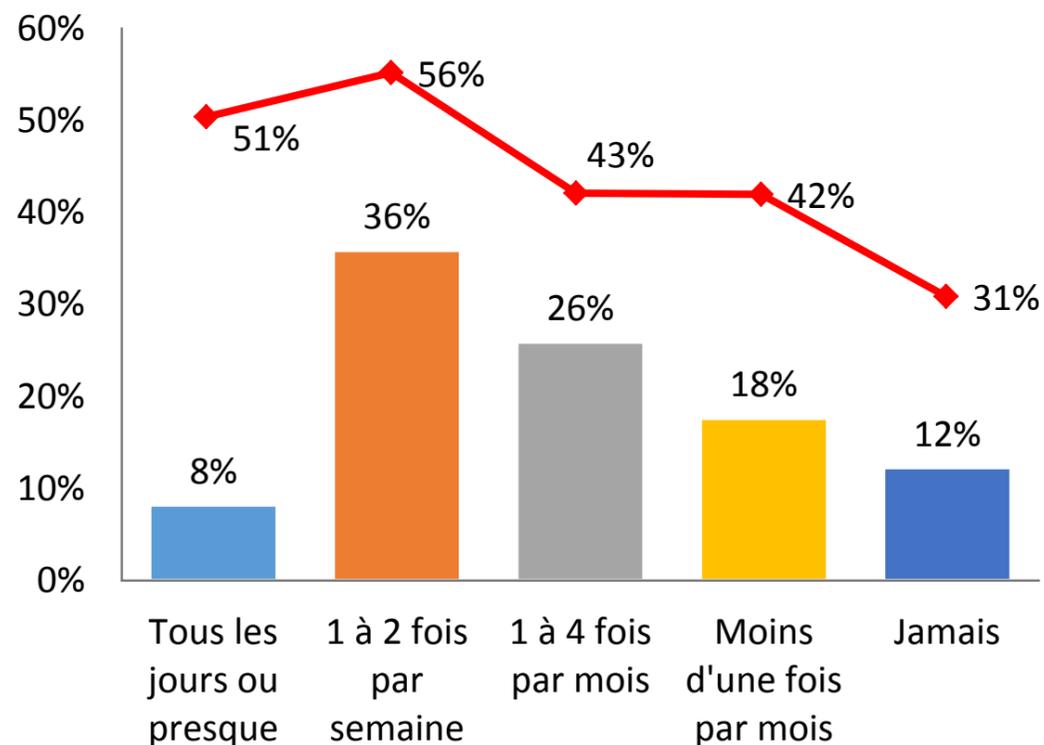
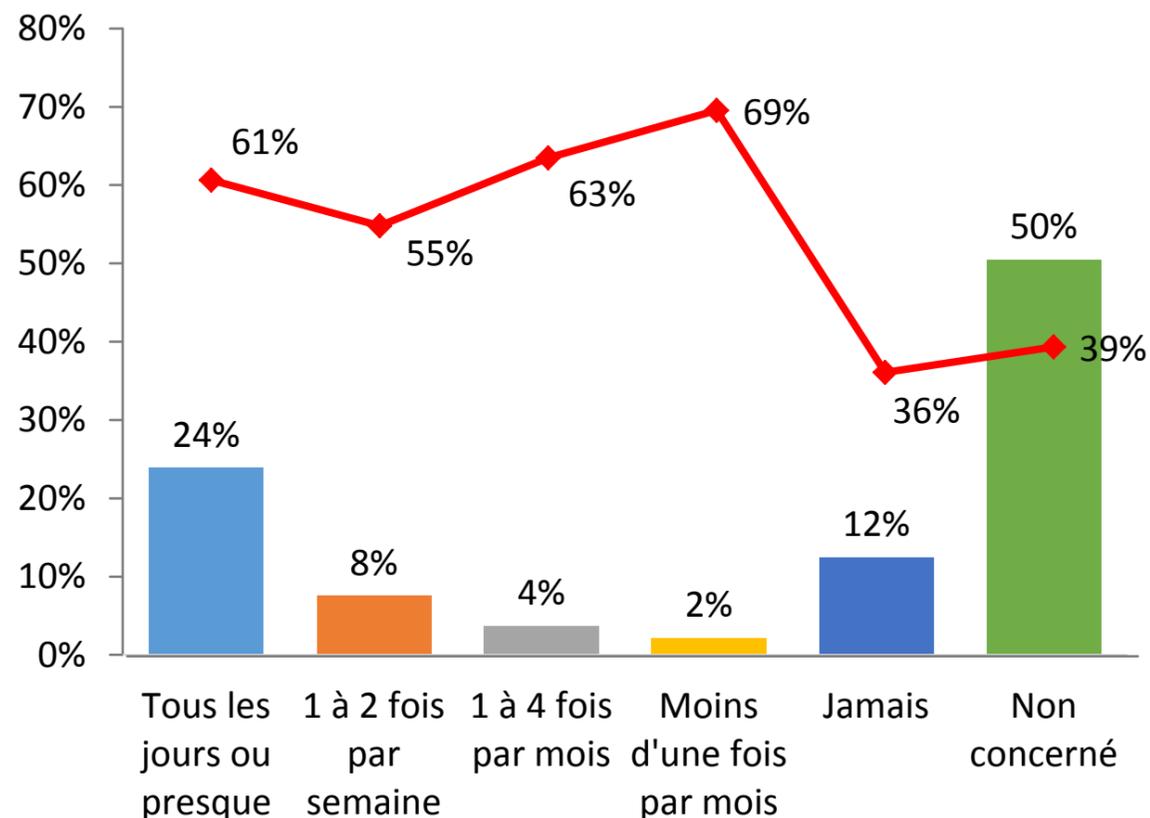
ORGANISATION PERSONNELLE

Perception, motivations, contraintes

Lors de vos trajets pour aller et/ou revenir de votre lieu de travail, vous arrive-t-il :

de conduire un ou plusieurs enfants à l'école
(ou crèche, assistante maternelle, ...)

de faire un arrêt ou un détour pour
effectuer des activités ou démarches
(courses, sport, banque, ...)



◆ Mode unique ou principal = voiture autosoliste

◆ Mode unique ou principal = voiture autosoliste

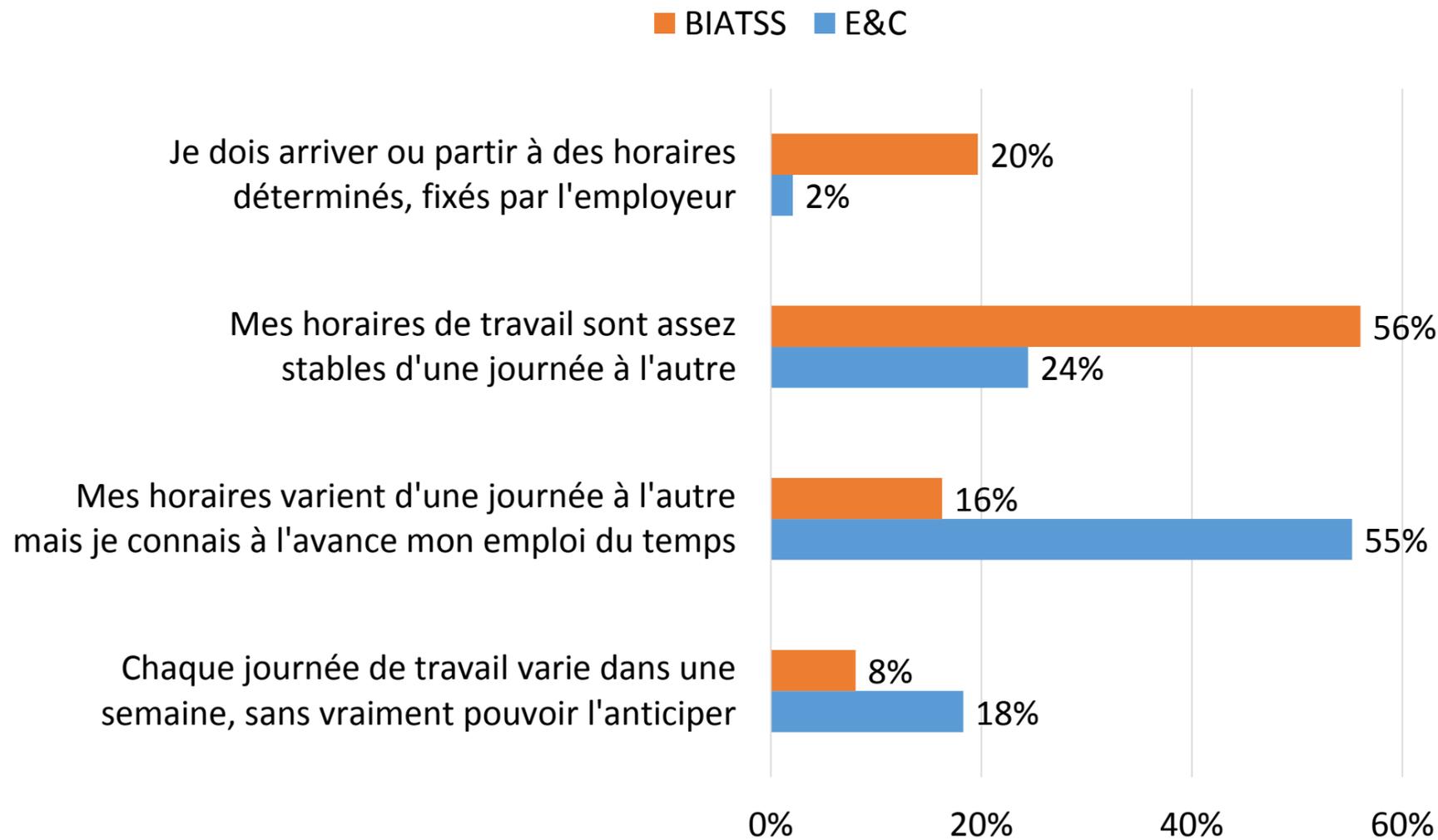
Les personnels qui ont des enfants et/ou effectuent des démarches lors du trajet domicile-travail se déplacent plus en voiture

Lecture: 24% des personnels conduisent leurs enfants à l'école tous les jours. Parmi eux, 61% sont automobilistes

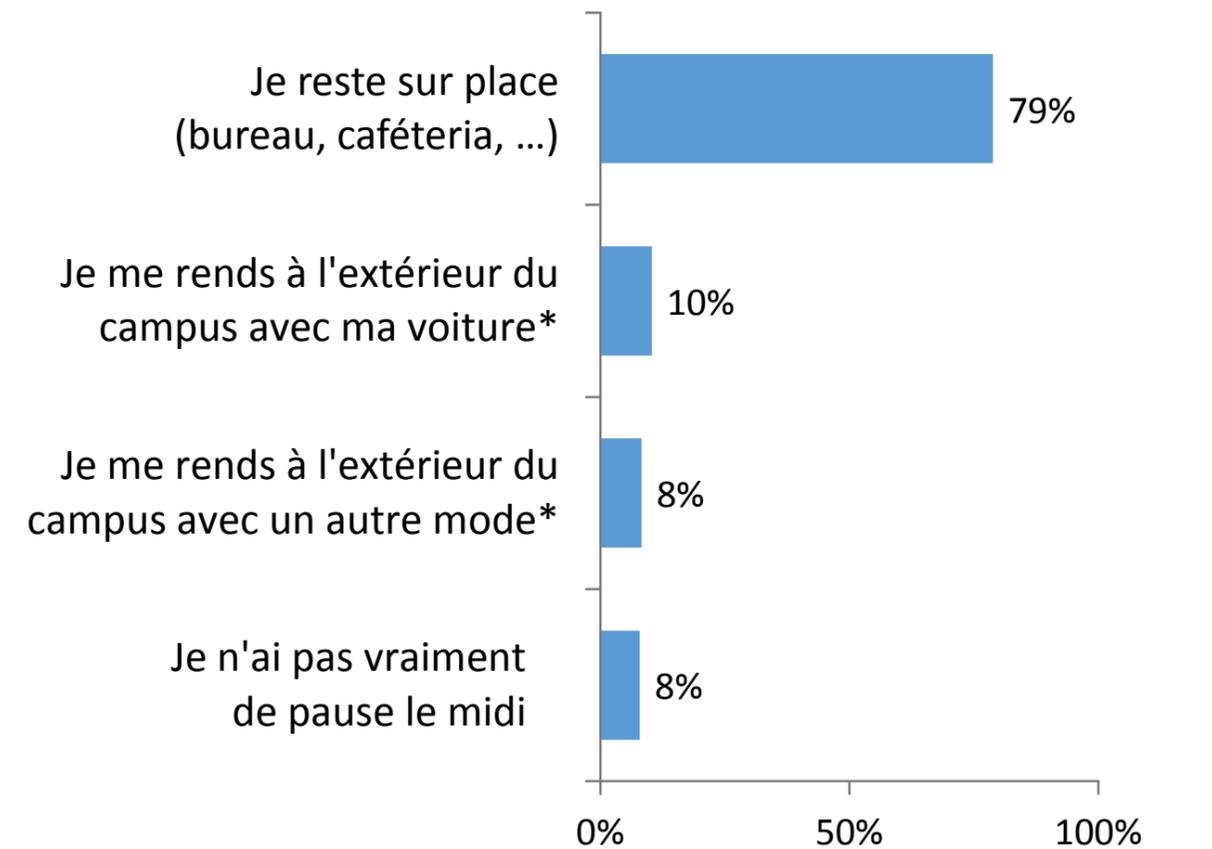
RYTHMES PROFESSIONNELS

Perception, motivations, contraintes

LES HORAIRES DE TRAVAIL



LES HABITUDES LORS DE LA PAUSE DU MIDI



Plusieurs réponses possibles: totaux cumulés supérieurs à 100

*retour au domicile, déjeuner dans un restaurant, sport, courses, ...

La flexibilité horaire et la stabilité horaire ont une incidence sur les déplacements domicile-travail

CONTRAINTES ORGANISATIONNELLES

Perception, motivations, contraintes

Contraintes personnelles

« Pour le trajet, je préférerais grandement venir en transport en commun, sauf que cela impacterait mon temps de transport et la gestion avec mes enfants »

« Après avoir pris les transports en commun pendant plusieurs années, j'ai dû revenir au choix de la voiture pour gérer plus facilement la conduite des enfants. »

« J'ai déjà pensé à du covoiturage, mais le soir j'ai toujours une course à faire et donc le covoit limiterait cette liberté. »

« J'utilise mon vélo s'il ne pleut pas et si je n'ai pas de courses ou de RDV. »

Horaires

« La rigidité de la gestion du temps de travail augmente le stress lors de trajets domicile-travail, malgré un système de badgeage permettant des horaires plus flexibles. »

« Le travail universitaire n'est pas celui d'un posté, les horaires sont très variables ce qui limite les possibilités de covoiturage. »

« Les horaires décalés pourraient être une solution intéressante. »

Etablissement multipolaire

« Alors qu'on demande à un enseignant chercheur de faire son enseignement et sa recherche sur 3 sites, je ne vois pas comment, il pourrait se passer de son véhicule personnel. »

« Si on a un lieu de travail secondaire (Dunkerque dans mon cas) (...) il y aurait beaucoup à dire sur l'absence de transports en commun (TER en l'occurrence) efficace entre Boulogne et Dunkerque, d'où l'utilisation obligatoire de la voiture sur une autoroute surchargée. »

« Les réponses données ne peuvent tenir compte des particularités d'enseignement sur plusieurs sites distants : un site proche du domicile et les 2 autres à env. 40km. »

« Les décideurs locaux ont choisi d'implanter une université multipolaire sur 4 sites Boulogne Calais Dunkerque St Omer parfois distant de plus de 100km en garantissant "la main sur le coeur" que les transports en commun seraient adaptés.

15 ans plus tard plus de bus BCD (Boulogne Calais Dunkerque), toujours pas d'interconnexion rapide par le train (Il faut plus de temps entre Dunkerque et Boulogne que pour venir de Paris à Dunkerque !). (...).

Au bout de 15 ans toutes les externalités négatives de ce choix de multipolarité que les politiques s'étaient engagé à prendre en charge sont dans les faits la charge quotidienne des personnels et des étudiants »

CONCLUSION

L'analyse des résultats de l'enquête 2018 sur les déplacements domicile-travail du personnel de l'enseignement supérieur du Nord et Pas-de-Calais montre qu'il y a peu d'évolution entre 2014 et 2018 : la voiture autosoliste reste le mode de transport le plus utilisé par le personnel sur tout le territoire.

Le constat est variable selon le territoire : la métropole Lilloise se distingue notamment du reste du périmètre d'étude par son système de transport. En revanche, les corps enseignants/recherche et administratifs/techniques ont des profils de mobilité relativement similaires.

Nombreux sont les personnels à avoir des contraintes familiales et/ou professionnelles qui influencent de façon consciente les choix modaux. Le temps de trajet et la flexibilité sont les principaux critères qui opposent la voiture individuelle aux autres modes, en particulier pour les personnels habitant dans des endroits mal desservis. La localisation du domicile et la distance domicile-travail sont décisives pour les choix de mobilité, et des mesures d'incitation ciblées en fonction de ce paramètre peuvent être pertinentes.

Les déplacements domicile-travail sont un enjeu important pour l'activité professionnelle, avec un impact notable sur la fatigue qui peut être renforcé par la multiplicité des lieux de travail d'une partie du personnel.

Pour favoriser la mobilité durable, les établissements d'enseignement supérieur n'ont pas la compétence pour agir directement sur l'ensemble des leviers identifiés comme les réseaux de transports urbains et de TER ou la localisation des lieux de résidence. Ils gagneraient cependant à renforcer les actions d'aménagement du campus, de sensibilisation, d'incitation aux modes doux, aux transports collectifs et au covoiturage, déjà entamées par la plupart des établissements. Cette étude a également mis en évidence le potentiel d'autres axes d'action: la mise en place de l'IKV et de bornes de recharge électriques et plus encore le déploiement du télétravail (voir rapport dédié).