

LA MOBILITÉ ÉTUDIANTE

Etude des déplacements domicile-campus en 2017
Nord et Pas-de-Calais



Juin 2019

Mission
Développement Durable

ComUE
Lille Nord de France

Etude réalisée par la mission Développement Durable de la Communauté d'Universités et Etablissements Lille Nord de France (ComUE LNF)

En partenariat avec l'Observatoire Régional de l'Enseignement Supérieur de la ComUE LNF

En partenariat avec les établissements d'enseignement supérieur : Université d'Artois, Université de Lille, Université du Littoral Côte d'Opale, Université Polytechnique Hauts-de-France, Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, Ecole Centrale de Lille, Ecole Nationale Supérieure de Chimie de Lille, École Supérieure du Professorat et de l'Éducation

Contact :

ComUE LNF - Développement durable

365 bis rue Jules Guesde

Bât A – BP 50458

59658 Villeneuve d'Ascq

03 20 79 87 26

lenaig.lijeour@cue-Inf.fr

TABLE DES MATIÈRES

Synthèse	4
I. Contexte de l'enquête	7
II. Méthodologie et caractéristiques de l'échantillon	9
1. <i>Méthodologie d'enquête</i>	9
2. <i>Caractéristiques de l'échantillon</i>	10
3. <i>Utilisation complémentaire des données</i>	13
III. Pratiques modales étudiantes	14
1. <i>Modes de déplacement cumulés</i>	14
2. <i>Mode de déplacement unique ou principal</i>	19
3. <i>Evolution 2017/2014 des habitudes modales</i>	22
4. <i>Représentation des flux de déplacement</i>	25
5. <i>Distances et durées des trajets</i>	27
IV. Analyses complémentaires	34
1. <i>Influence du type de logement</i>	34
2. <i>Influence du niveau de diplôme</i>	38
3. <i>Influence du type d'établissement</i>	40
4. <i>Influence de la mobilité réduite</i>	44
V. Conclusion	46
Annexes	51
<i>Questionnaire</i>	51
<i>Le Développement Durable à la ComUE Lille Nord de France</i>	57

SYNTHÈSE

Les chiffres essentiels

Les déplacements quotidiens sont un enjeu majeur de changement climatique, de qualité de l'air et de santé. En 2014, les **déplacements domicile-campus** représentaient près de **60% des émissions de gaz à effet de serre¹** des établissements d'enseignement supérieur du Nord et du Pas de Calais.

Trois ans plus tard, quelles sont les pratiques modales étudiantes ?

En 2017, **7 500 étudiant-es du Nord et du Pas de Calais** ont répondu à une enquête sur leur mobilité quotidienne. Le périmètre étudié est réparti en 4 territoires : l'Artois, le Littoral, le Valenciennois et la Métropole lilloise, cette dernière représentant 72% de la population étudiante enquêtée.

Les habitudes modales des étudiant-es

L'étude de l'ensemble des modes de transport utilisés au cours du trajet montre ainsi que :



La marche

1 étudiant-e sur 2 marche au cours de son trajet domicile-campus
1 étudiant-e sur 5 fait le trajet entièrement ou presque à pied



Les transports en commun

1 étudiant-e sur 2 prend le métro en métropole lilloise, 1 sur 5 le tramway dans le Valenciennois



La multimodalité

40% enchaînent plusieurs modes de déplacement : la très grande majorité marche et prend les transports en commun.



La voiture

1 étudiant-e sur 4 prend sa voiture, sans passager (autosoliste)
6% font du covoiturage

La voiture autosoliste est le 1^{er} moyen de transport dans tous les territoires hors métropole lilloise. Pour les 2/3 des automobilistes, le trajet se fait entièrement en voiture.



Le train

17% des étudiant-es prennent le train, un taux variable selon les territoires qui monte jusqu'à 1/3 des étudiant-es de l'Artois.



Le vélo

7% se déplacent tout ou partie en vélo

¹ Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre 2015, ComUE LNF

2017 vs 2014 : peu d'évolution en 3 ans

Cette enquête fait suite à une précédente enquête menée en 2014, suivie de la mise en place d'un plan d'actions. La méthodologie et le panel de répondant-es des deux enquêtes étant légèrement différents, une comparaison stricte des résultats est peu fiable. L'observation de l'évolution des tendances montre néanmoins qu'il n'y a pas eu de changement significatif des habitudes modales en 3 ans, malgré les projets mis en place par les établissements pour favoriser les mobilités durables. Au contraire, une légère augmentation de la place de la voiture est observée.

L'influence de la localisation du logement

La distance et la durée sont deux paramètres essentiels pour comprendre la diversité des trajets à parcourir pour rejoindre les campus.

A proximité 10% vivent tout près du campus (moins d'1 km)
50% résident dans la ville ou une ville voisine du lieu d'études (1 à 9 km)
25% des automobilistes ont moins de 15 min de trajet

Très éloigné Hors métropole lilloise, de plus grandes distances : sur le Littoral ou l'Artois, 30% habitent à plus de 30 km de leur lieu d'études
1 étudiant-e sur 4 a plus de 45 min de trajet. En train, c'est le cas de 3 voyageurs sur 4.

Des choix modaux liés à la distance domicile-campus

Moyen de transport	Distance de prédilection
Marche →	moins d'1 km
Vélo →	1-4 km
Transports en commun →	4-15 km
Voiture autosoliste →	plus de 9 km
Covoiturage →	plus de 15 km
Train →	plus de 30km

L'influence de la décohabitation

Le fait d'habiter ou non (décohabitation) au domicile parental durant les études a une influence très importante sur l'éloignement par rapport au lieu d'études et sur les modes de déplacement utilisés pour s'y rendre.

→ 40% des étudiant·es résident au domicile parental

En décohabitation 50% vivent à moins de 4 km de leur lieu d'études
75% ont moins de 30 min de trajet

En cohabitation parentale 44% ont plus de 45 min de trajet
2 fois plus de voiture et 4 fois plus de train que les décohabitant·es

L'influence du type d'études

La population étudiante a été répartie en 3 catégories selon le niveau de diplôme visé : bac+2/+3, bac+4/+5, supérieur à bac+5.

Au fil des études Plus de voiture autosoliste et de vélo, moins de train et de bus
Jusque bac + 3 : une majorité hors métropole lilloise
Après bac + 3 : augmentation de la décohabitation

La population étudiante a été répartie en 3 catégories selon l'établissement d'inscription : universités (facultés, 77% du périmètre), IUT, et écoles supérieures (ou instituts).

IUT Une majorité hors métropole lilloise (moins de métro)
IUT vs universités : des habitudes modales peu différentes

Ecoles supérieures Décohabitation importante + logement proche du campus
→ 30% des étudiant·es se déplacent à pied
Des situations néanmoins très diverses d'une école à l'autre

I. CONTEXTE DE L'ENQUÊTE

Les déplacements quotidiens, un enjeu de qualité de l'air, de changement climatique et de santé

La mobilité quotidienne est un enjeu essentiel du développement durable et de la responsabilité sociétale (DD&RS).

Les transports sont l'un des premiers leviers pour **réduire la pollution de l'air** et le premier secteur émetteur d'oxydes d'azote (Nox). L'impact de l'exposition chronique à la pollution de l'air est substantiel : le poids des particules fines en Hauts de France représente ainsi 6 500 décès évitables et 19md€ par an¹.

Le secteur des transports est également responsable d'un tiers des émissions nationales de CO₂, dont plus de la moitié est imputable aux voitures.² Les émissions issues du transport de voyageurs ont augmenté de 8% entre 1990 et 2016, alors que tous les autres secteurs montrent

une baisse, même légère. En cause, la hausse du volume de déplacements associée à la baisse du taux d'occupation des véhicules, malgré des véhicules un peu moins consommateurs en énergie fossile.³

Dans l'enseignement supérieur, l'impact des transports est encore plus fort puisqu'en 2014 en Nord Pas de Calais, **60% des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenaient des déplacements domicile-campus**⁴.

Enfin, outre les risques pour la santé liés à la pollution de l'air, la mobilité est également un **facteur de qualité de vie**. Pour les étudiant-es, de longs trajets, des bouchons, des retards peuvent générer du stress et de la fatigue avec un **impact sur la réussite universitaire**.

¹ « [Quelle qualité de l'air en 2017 ?](#) » Bilan régional Atmo Hauts-de-France

² « [Chiffres clés du climat France, Europe et Monde Edition 2018](#) » Commissariat général au Développement durable

³ « [Les facteurs d'évolution des émissions de CO2 liées à l'énergie en France entre 1990 et 2016](#) » Commissariat général au Développement durable

⁴ « [Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre 2015](#) » ComUE LNF

Le plan de mobilité, une exigence réglementaire

L'approche la plus courante pour favoriser la mobilité durable est la réalisation d'un plan de mobilité, ou plan de déplacement, constitué d'un diagnostic et d'un plan d'actions.

Plusieurs réglementations locales et nationales imposent ou préconisent la mise en place d'une telle démarche :

- **Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte** (2015) : obligation pour les

agglomérations, les entreprises et les administrations publiques de réaliser un plan de déplacement

- **Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord-Pas-de-Calais** (2014) : obligation identique pour les entreprises, les administrations et les établissements d'enseignement de plus de 250 salarié.e.s et/ou élèves
- **Plan Vert** (Grenelle 2009) : préconisation d'un plan de déplacement Campus pour les établissements d'enseignement supérieur

Mobilité Urbaines Campus, un plan de déplacement au périmètre inédit

Dès 2014, les établissements de la ComUE Lille Nord de France se sont unis pour élaborer un **plan de déplacement interuniversitaire** d'une ampleur inédite sur le territoire français.



Mobilités Urbaines Campus c'est :

- 150 000 étudiant-es, 5 000 personnels administratifs et techniques, et 4 600 enseignant-es-chercheuses,
- 20 villes universitaires, comprenant un ou plusieurs campus.

En 2014/2015, la mission Développement Durable de la ComUE LNF¹ et le CEREMA² ont réalisé un **diagnostic complet de la mobilité étudiante et salariée**, grâce à un financement de la DREAL³.

¹ Voir présentation en Annexe 56

² Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

³ Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Un état des lieux exhaustif de la mobilité des étudiant-es et personnels : habitudes, perceptions, organisations, ... a été dressé à partir d'entretiens, d'une grande enquête et d'ateliers thématiques.

Le poids considérable des déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre de l'enseignement supérieur a pu être mesuré à cette occasion.

Suite à l'étape de diagnostic, **un plan d'actions 2015-2019** a été défini. Constitué de 11 actions innovantes, mené par la ComUE ou par un établissement, il a pour vocation d'expérimenter des actions favorisant la mobilité durable et pouvant être essaimées. Il ne se substitue cependant pas au plan d'actions propre à l'établissement, qui ne peut être mené qu'à échelle locale en concertation avec les collectivités locales, les autorités de transport, le quartier, ...

En 2017, dans le cadre du renouvellement triennal du Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES), le ComUE et ses établissements ont renouvelé le diagnostic de la mobilité étudiante et des personnels de l'enseignement supérieur.

Deux populations, deux enquêtes

Pour ce nouveau diagnostic, il a été décidé de conduire deux enquêtes distinctes :

- **Pour les étudiant-es : une enquête courte d'environ 10 questions**

Une enquête beaucoup plus importante sur les conditions de vie étudiante conduite par l'Observatoire Régional des Etudes Supérieures (ORES) était en préparation (lancement en février 2019).

Malgré sa brièveté, cette enquête est riche en enseignements puisque le nombre réduit de questions permet d'approfondir l'analyse multifactorielle.

- **Pour les personnels : une enquête longue d'environ 90 questions**, qui fera l'objet d'un second rapport d'analyse.

L'une des actions du Plan d'actions Mobilités Urbaines Campus était l'étude du potentiel de télétravail et la possibilité de tiers-lieux universitaires. L'enquête sur la mobilité des personnels accorde donc une large place aux nouveaux modèles d'organisation du travail.

II. MÉTHODOLOGIE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉCHANTILLON

1. Méthodologie d'enquête

Questionnaire de l'enquête

Le diagnostic de la mobilité des étudiant·es présenté dans ce document a été réalisé à partir des réponses à une enquête menée entre novembre 2017 et janvier 2018 sur la population étudiante des départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Cette enquête est constituée d'un questionnaire numérique comprenant une dizaine de questions selon les modalités de réponses. Ce questionnaire (joint en Annexe p51) a été rédigé par la mission Développement Durable la ComUE LNF et l'Observatoire Régional des Etudes Supérieures (ORES) via le logiciel LimeSurvey. Il reprend en partie le questionnaire de 2014 portant sur la mobilité des étudiant·es et des personnels de l'enseignement supérieur.

Les établissements concernés par l'étude

Le champ de cette enquête porte sur l'ensemble des étudiants d'enseignement supérieur de l'Académie de Lille (ancienne région Nord-Pas-de-Calais) entrant dans le périmètre de la ComUE Lille Nord de France. Il comprend les universités et écoles supérieures, mais pas les formations portées par les lycées (BTS et CPGE), ni les IFSI (formations soins infirmiers).

Chaque établissement a relayé l'enquête par différents moyens : adresses mail étudiantes, réseaux sociaux, intranet, ...

Seuls les établissements bénéficiant d'un taux de réponses suffisant ont été intégrés à l'analyse des résultats. En particulier, les écoles ayant moins d'une dizaine de réponses n'ont pas été retenues.

Etablissements constituant le périmètre d'analyse des résultats

Universités (facultés et IUT)	Villes
Université d'Artois	Arras, Béthune, Douai, Lens, Liévin
Université de Lille	Lille, Loos, Roubaix, Ronchin, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq, Wimereux, Cambrai
Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)	Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque, Longuenesse
Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF)	Valenciennes, Aulnoy-lez-Valenciennes, Maubeuge, Cambrai
Institut Catholique de Lille (facultés de la FUPL)	Lille, Lomme

Ecoles supérieures	Villes	Ecoles supérieures	Villes
Centrale Lille	Villeneuve d'Ascq, Lens	ICAM	Lille
ENSAIT	Roubaix	IESEG	Lille
ENSCL	Villeneuve d'Ascq	IFP	Lille, Arras ⁽¹⁾
ENSIAME	Aulnoy-lez Valenciennes	IMT Lille Douai	Lille, Douai ⁽¹⁾
ESPE	Villeneuve d'Ascq, Arras, Douai, Gravelines, Outreau, Valenciennes	Pôle 3D	Roubaix
ESPOL	Lille	Polytech Lille	Villeneuve d'Ascq
IAE	Lille, Valenciennes	SKEMA Business School	Lille
		YNCREA	Lille

⁽¹⁾ ville non représentée dans les réponses

2. Caractéristiques de l'échantillon

Taux de réponses

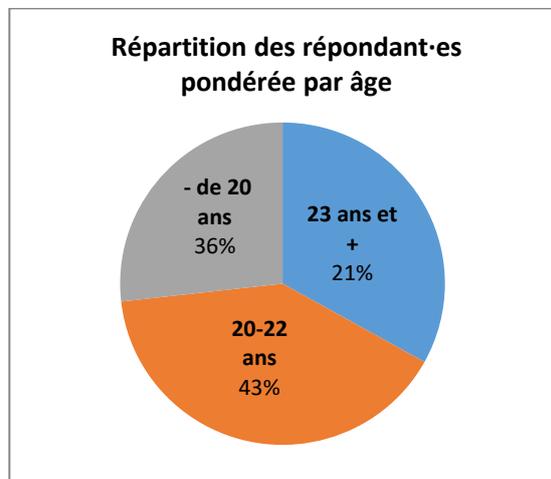
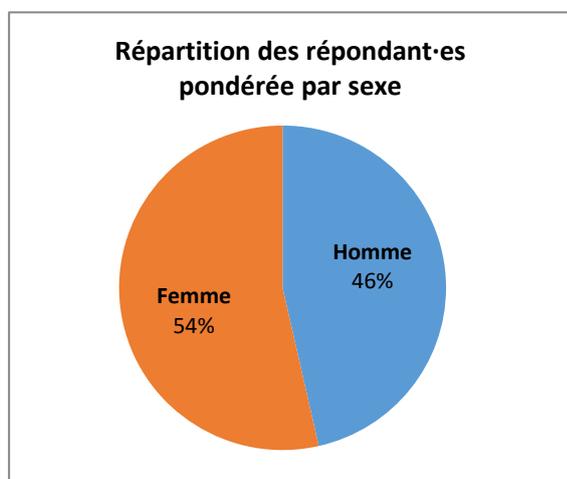
Réponses validées *	7524
Population étudiante des établissements représentés	115 000
Taux de réponses	6.5%
Population totale Universités et écoles supérieures Académie de Lille 2017-2018	154 000

* suffisamment complétées pour exploitation

Le taux de réponses est tout à fait suffisant pour que les résultats soient statistiquement pertinents. Toutefois, les réponses à l'enquête étant volontaires, il n'est pas possible d'assurer que les résultats sont parfaitement représentatifs de l'ensemble de la population étudiante.

Pondération de l'échantillon

Pour que l'échantillon soit plus représentatif de la population étudiée, les données ont été pondérées selon trois paramètres : établissement d'inscription, tranche d'âge et sexe.



Remarques

- Les IUT ont été pondérés de façon distincte des universités en vue d'un approfondissement thématique.
- Pour les écoles et instituts : le nombre de réponses ne permettait pas une pondération pour chaque établissement. La pondération a été réalisée sur la base des ratios âge/sexe de la population étudiante cumulée des écoles répondantes.
- Certaines écoles (ENSIAME, Polytech Lille) ou instituts (IAE) relèvent administrativement d'une université, comme les IUT. Ils ont néanmoins été traités de la même façon que les écoles supérieures indépendantes.

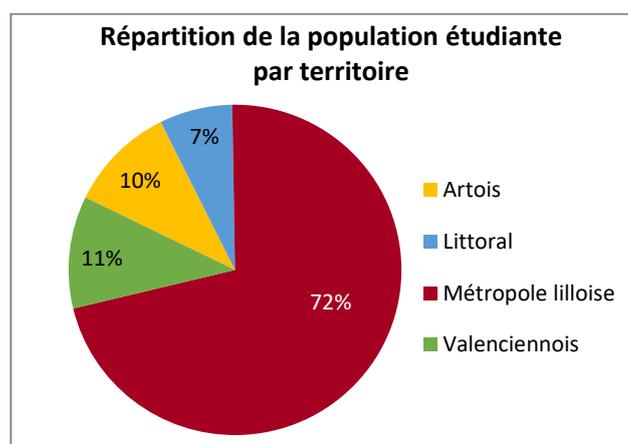
Maillage territorial

La répartition territoriale des pôles universitaires de l'ex Nord-Pas-de-Calais présente deux caractéristiques qui ont un impact important sur l'analyse des déplacements étudiants :

- Un **maillage universitaire dense** avec un, voire plusieurs pôles d'enseignement supérieur dans la plupart des agglomérations régionales,



- Un **pôle prédominant, la métropole lilloise**: qui représente 77% de la population étudiante globale, 72% sur le périmètre d'enquête retenu (la plupart des écoles qui ne sont pas représentées dans les réponses sont situées en métropole lilloise).



Les résultats de l'enquête sont globalement dominés par le poids de la métropole lilloise, dont le réseau de transport collectif est particulièrement développé par rapport aux autres territoires. Les résultats globaux ont donc

tendance à refléter les comportements modaux de la métropole lilloise plutôt que ceux de l'ensemble du périmètre étudié.

Pour nuancer les résultats obtenus et permettre des interprétations, les données sont analysées dans la plupart des cas pour l'ensemble des répondants puis détaillées selon 4 territoires : l'Artois, le Littoral, la Métropole lilloise et le Valenciennois.

Chacun de ces territoires regroupe un ensemble de villes universitaires, qui ont chacune leurs spécificités : localisation du campus, desserte en transports en commun et en train, ...

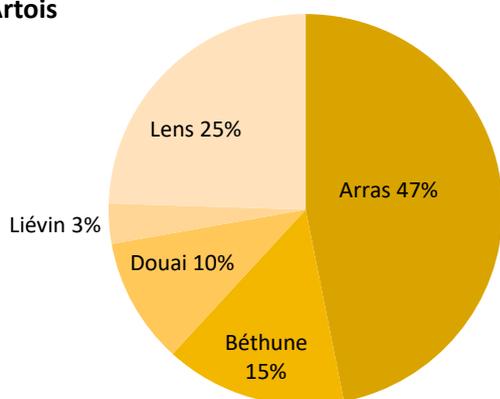
Le nombre de réponses ne permet pas toujours une analyse détaillée ville par ville, mais la

répartition des réponses sur chaque territoire permet une mise en contexte supplémentaire pour l'interprétation des résultats présentés dans ce document.

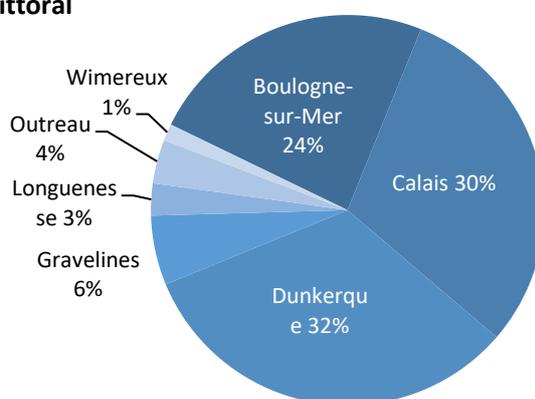
La ville d'études indiquée est toutefois à utiliser avec précaution en cas de proximité géographique : certaines villes sont fréquemment assimilées à une ville limitrophe de taille plus importante. Par exemple, Aulnoy-lez-Valenciennes (campus du Mont Houy) et Valenciennes, Loos/Ronchin et Lille.

Répartition des répondant-es par ville

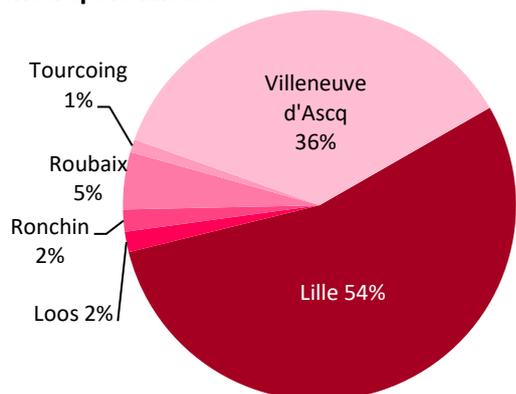
Artois



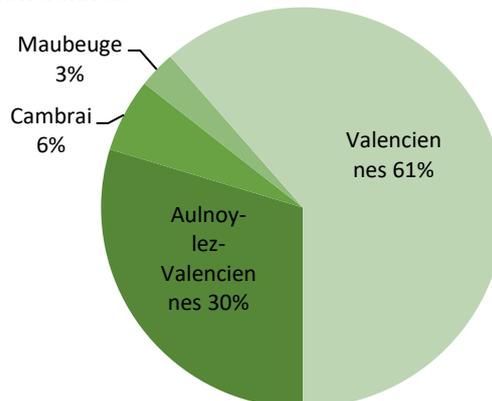
Littoral



Métropole lilloise



Valenciennois



3. Utilisation complémentaire des données

Bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES)

Les résultats de cette enquête, couplés aux résultats de la seconde enquête portant sur les déplacements domicile-travail des personnels, va servir de base pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre issus des déplacements domicile-campus. Les résultats seront publiés courant 2019.

En 2015, sur la base des données 2014, les déplacements domicile-campus ont représenté 60% du BEGES de la ComUE (8 établissements).

La ComUE et ses établissements se sont fixés un objectif de réduction de 10% des émissions en 2020.

Cependant, compte tenu des marges d'erreur possibles (voir *Précautions de comparaison p22*), il sera certainement difficile de conclure à une augmentation/diminution des émissions.

Exploitation par établissement

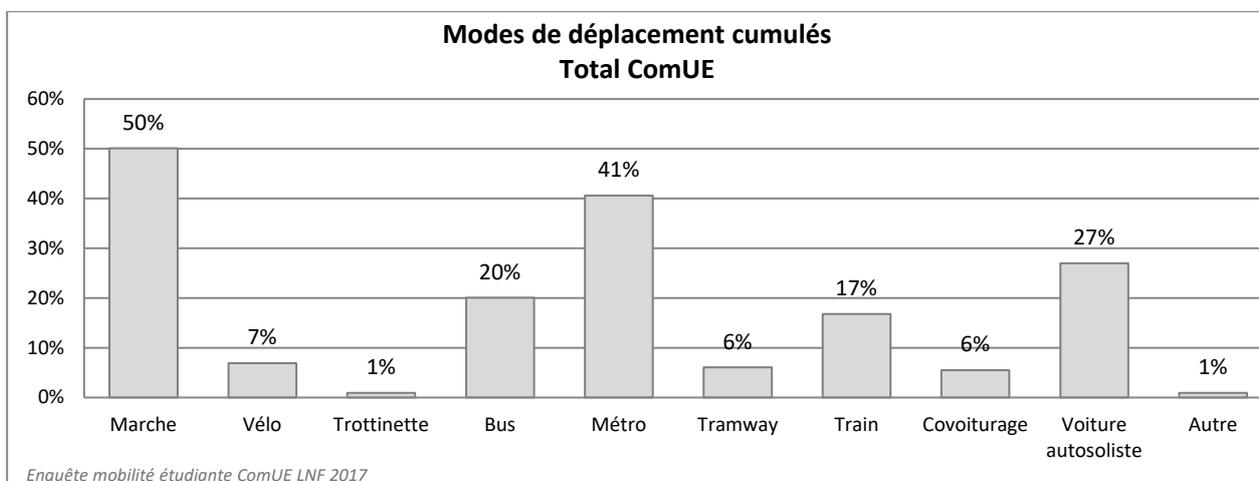
Cette étude est réalisée sur l'ensemble du périmètre de la ComUE, c'est-à-dire les territoires du Nord et du Pas de Calais. Les données propres à chaque établissement leur ont été transmises afin que chaque université ou école puisse, si possible, réaliser une analyse plus fine à l'échelle de son établissement.

III. PRATIQUES MODALES ÉTUDIANTES

1. Modes de déplacement cumulés

Modes cumulés : L'ensemble des modes de déplacement utilisés pour se rendre sur le lieu d'études, que ce soit un seul mode (monomodalité) ou plusieurs modes successifs au cours du même trajet (multimodalité, par exemple train puis métro puis marche). Les totaux dépassent 100%.

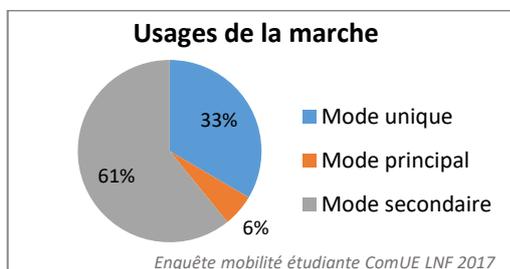
Mode principal : en cas de multimodalité, il s'agit du mode de déplacement avec lequel le/la répondant-e a parcouru **le plus de distance**. Les autres modes sont appelés modes secondaires.



Détail par territoire en p17

1 étudiant-e sur 2 marche au cours de son trajet domicile-campus

Le mode de déplacement le plus plébiscité est la marche avec 50% des étudiant-es l'utilisant comme mode de déplacement unique, principal ou secondaire (minimum 5 min).



Présente sur tous les territoires, la prépondérance de la marche reflète principalement deux cas de figure : d'une part les étudiant-es qui peuvent rejoindre directement le campus à pied depuis leur domicile, et d'autre part celles et ceux qui viennent avec d'autres moyens de transport (en commun, train, ...) pour lesquels la marche

permet de compléter certaines portions du trajet (voir Zoom sur la multimodalité p18).

L'efficacité du métro de la métropole lilloise

Les deux lignes de métro desservent une grande partie des campus universitaires de la métropole lilloise, éventuellement en association avec un mode complémentaire pour certains sites.

La rapidité et la fréquence d'un métro sont bien plus élevées que d'autres types de transport en commun. Depuis Lille, où résident 54% des étudiant-es vivant dans la MEL¹, il s'agit souvent du mode de déplacement le plus pratique pour rejoindre un campus.

Comme 72% de la population observée étudiée en métropole lilloise, il est peu surprenant d'observer que le métro est emprunté par 2

¹ [Le logement des étudiants dans la métropole lilloise \(ADULM 2018\)](#)

étudiant-es sur 5 (1 étudiant-e sur 2 sur le seul territoire de la métropole).

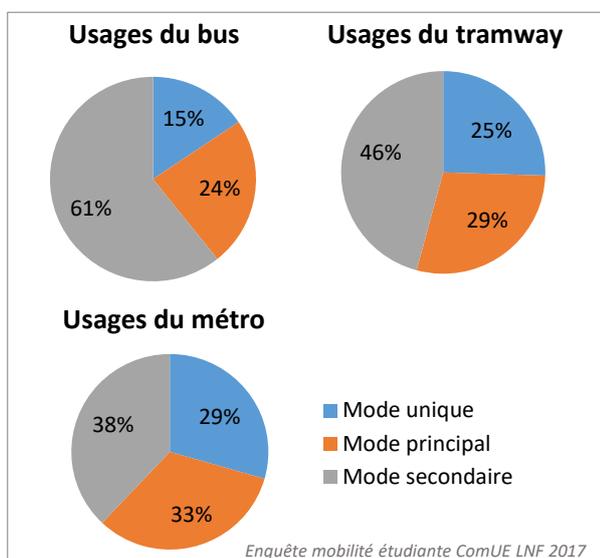
Il est à noter qu'une proportion mineure mais bien présente (entre 2% et 4%) d'usagers et usagères utilisent quotidiennement le métro alors qu'ils étudient sur un territoire n'en ayant pas.

Sur les autres territoires, le tramway ou le bus sont également largement empruntés par la population étudiante, mais en proportion moindre.

Le bus, un mode complémentaire

Les usages sont diversifiés. Utiliser uniquement le métro, le bus et le tramway pour un trajet porte à porte (monomodalité) n'est pas le cas le plus fréquent. Un ou plusieurs autres modes de transport sont généralement empruntés : il peut s'agir aussi bien de la marche, d'un autre transport en commun, ou d'autres modes.

Le bus en particulier est majoritairement un mode secondaire, il vient donc en complément d'un autre moyen de déplacement permettant de parcourir une plus grande distance.



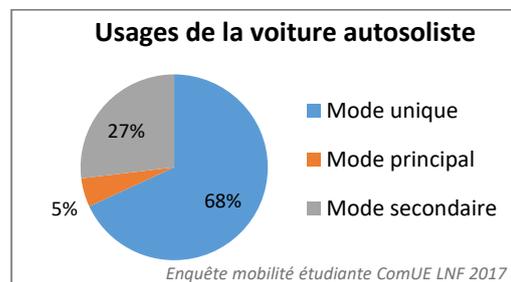
1 étudiant-e sur 4 prend sa voiture

La voiture autosoliste, c'est-à-dire sans passager, reste l'un des premiers modes de déplacement de la population étudiante. La métropole lilloise est moins touchée par ce constat que les trois autres territoires.

Il s'agit du mode le plus émetteur de gaz à effet de serre et de polluants. Développer la mobilité

durable, c'est donc en premier lieu comprendre l'usage de la voiture pour le réduire.

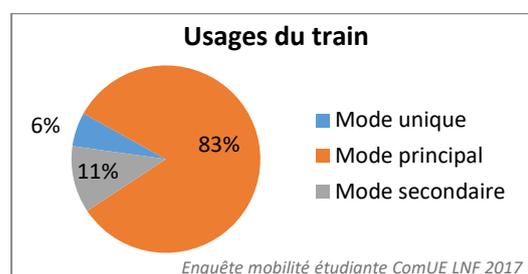
Pour 1/4 des automobilistes, la voiture est en réalité un mode secondaire, la majorité du trajet étant réalisée avec un autre mode (train, métro).



En ce qui concerne la pratique du covoiturage, elle reste minoritaire mais s'est tout de même bien implantée sur le Littoral avec 13% des répondant-es.

Le train, plébiscité par les étudiant-es

17% des étudiant-es prennent le train quotidiennement, généralement en association avec d'autres moyens de transport secondaires. Ce taux grimpe même jusqu'à 33% sur l'Artois.

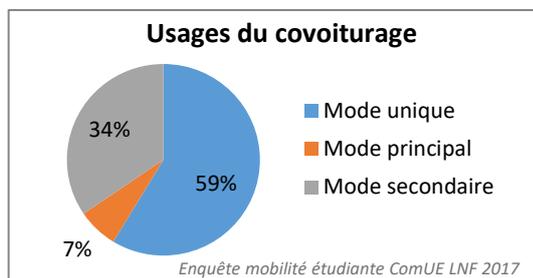


Le réseau ferré du Nord et du Pas de Calais est dense et permet de rejoindre quasiment toutes les villes universitaires. Toutefois, la praticité de ce mode dépend des conditions : fréquence des trains, absence de correspondance ou encore présence d'une gare à proximité du campus ou du domicile.

Le covoiturage, relativement peu répandu

Avec 6% d'usager-ères, contre 27% pour la voiture individuelle, le covoiturage est encore peu pratiqué par les étudiant-es. Solution de prédilection pour réduire l'empreinte carbone de celles et ceux ne pouvant recourir aux transports en commun ou aux modes doux, nombre d'établissements ont cherché à faciliter le développement du covoiturage par divers moyens (dernier exemple en date : l'application

Covoit'Artois) avec un succès mitigé. Ce phénomène n'est pas étonnant, le covoiturage quotidien peine à se développer en France malgré le succès du covoiturage longue distance (en particulier avec Blablacar).



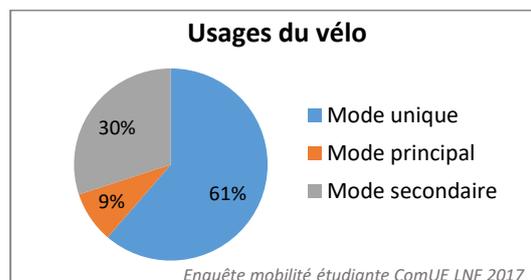
Le covoiturage est souvent envisagé comme un mode de transport direct domicile-campus, en réalité la multimodalité est fréquente. Le covoiturage est principalement associé aux transports en commun (métro, bus) et/ou au train, ce qui laisse supposer soit le recours aux parkings relais, soit le dépôt d'une personne à une station/gare en cours de trajet.

7% se déplacent tout ou partie en vélo

Plutôt adaptés aux courtes distances, les modes doux, appelés également modes actifs, sont un maillon central de la mobilité durable, en tant que

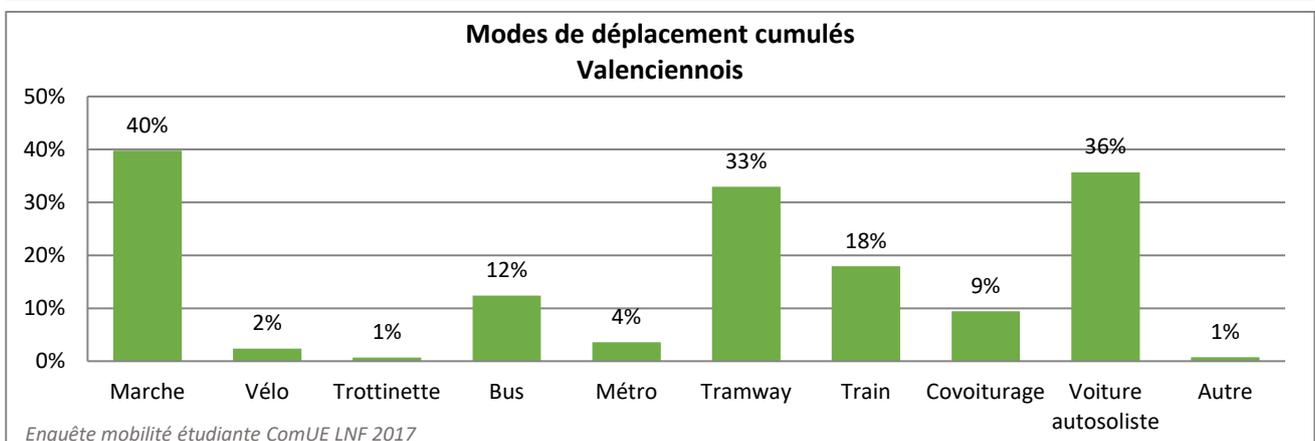
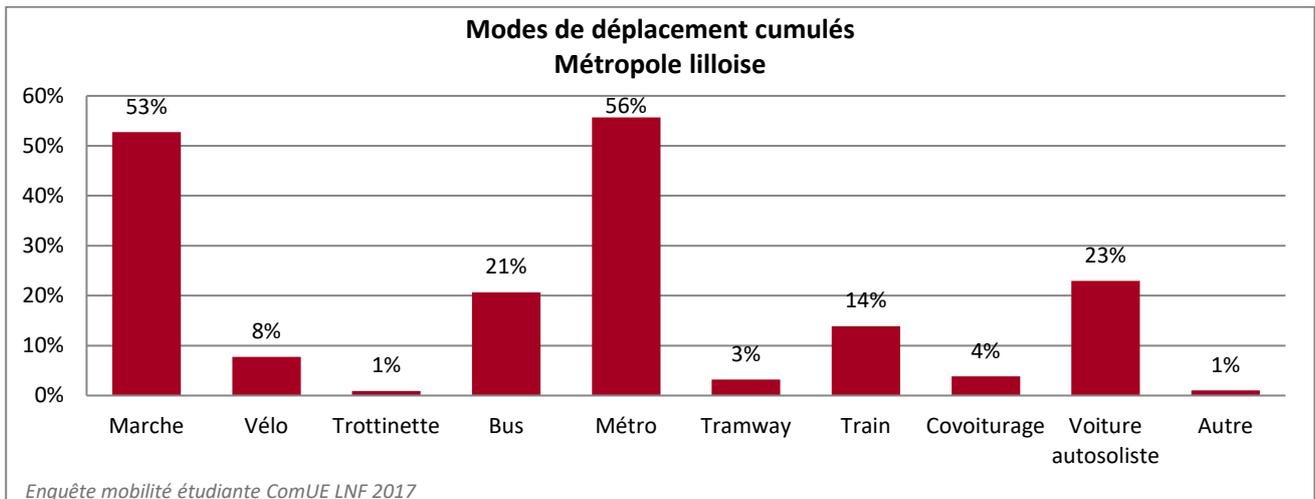
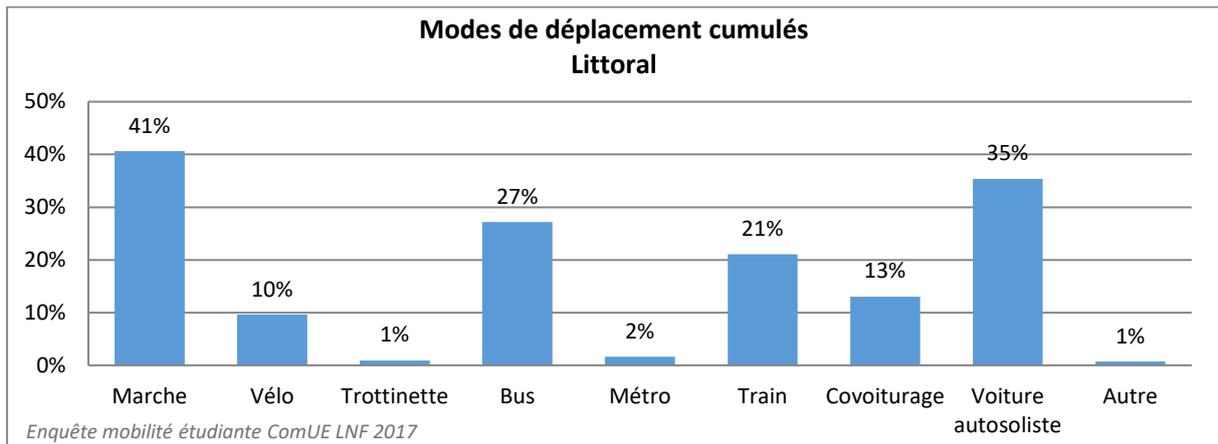
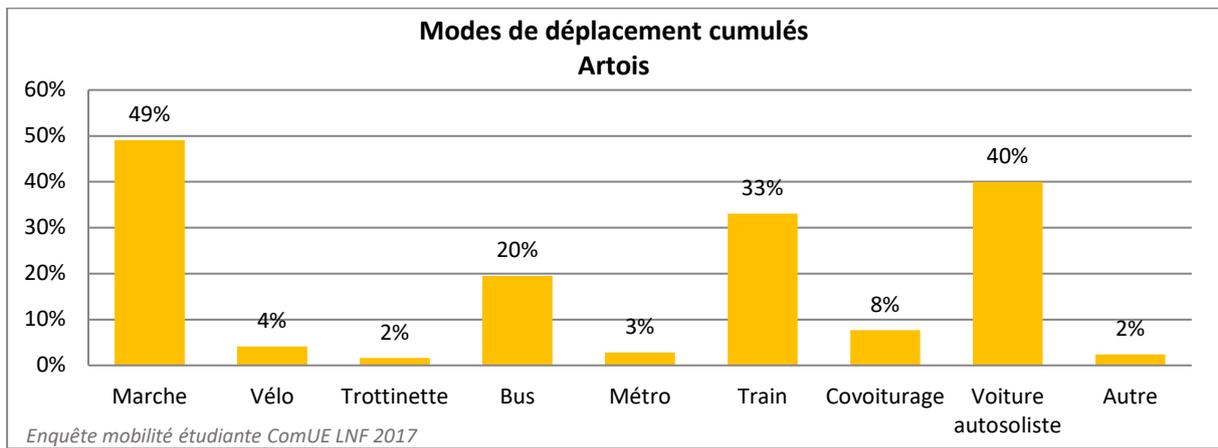
moyen de transport principal ou complémentaire. Mais mise à part la marche, ils sont relativement peu représentés.

Le vélo est tout de même utilisé par 7% des usager-ères, dont 39% en multimodalité. Ce chiffre pourrait être plus élevé, d'autant que tous les territoires n'ont pas le même bilan, avec par exemple seulement 2% de cyclistes dans le Valenciennois.



La trottinette n'est quant à elle utilisée que par une très faible proportion des usagers (0,9%), suivie par le skateboard (0,2%).

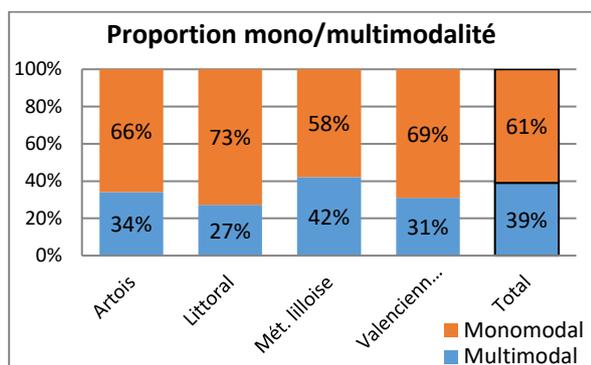
Avec 0,4% des réponses, la population étudiante n'affectionne pas les deux-roues motorisés tels que les scooters et motos.



Zoom sur la multimodalité

2 étudiant-es sur 5 enchaînent plusieurs modes de transport

La multimodalité est une caractéristique essentielle de la mobilité durable. Or certaines contraintes générées par l'enchaînement de plusieurs modes de transport peuvent avoir une importance forte sur les choix de mobilité : horaires et correspondances, possibilité de prendre avec soi son vélo (pliant ou non) dans le train ou les transports en commun, contraintes météorologiques, ...



85% des multimodaux marchent au cours de leur trajet

En multimodalité, la marche est presque inévitable. Entre les correspondances et l'éloignement plus ou moins important entre le dernier mode de transport (station de métro, de bus, de V'lille, ...) et le bâtiment d'enseignement, la limite minimale de 5 min de marche imposée pour constituer un mode de transport est rapidement dépassée.

89% des multimodaux prennent les transports en commun

La multimodalité est en premier lieu une caractéristique liée aux transports en commun de ville, puisque la quasi-totalité des multimodaux prennent le métro, le bus et/ou le tramway.

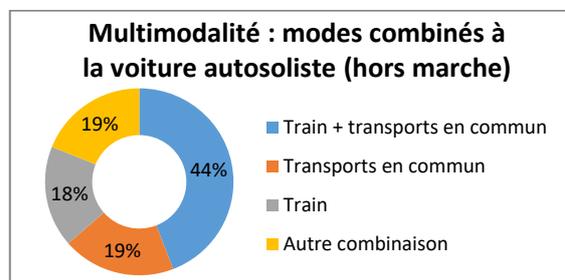
Pour autant, la multimodalité n'est pas réservée aux étudiant-es résidant dans la ville de leur campus ou dans une ville proche, puisque 41% d'entre eux prennent le train.

D'ailleurs, les multimodaux tendent à résider plus loin : 29% des multimodaux résident à plus de 30 km de leur campus contre 10% des monomodaux.

Voiture et multimodalité

22% des multimodaux utilisent la voiture (hors covoiturage) parmi leurs moyens de transport.

Utilisée en multimodalité, la voiture semble le plus souvent utilisée pour relier le domicile à la gare ou dans une moindre mesure une station de transport en commun, avec peut-être l'utilisation d'un parking relais.



Quelles sont les combinaisons multimodales les plus fréquentes ?

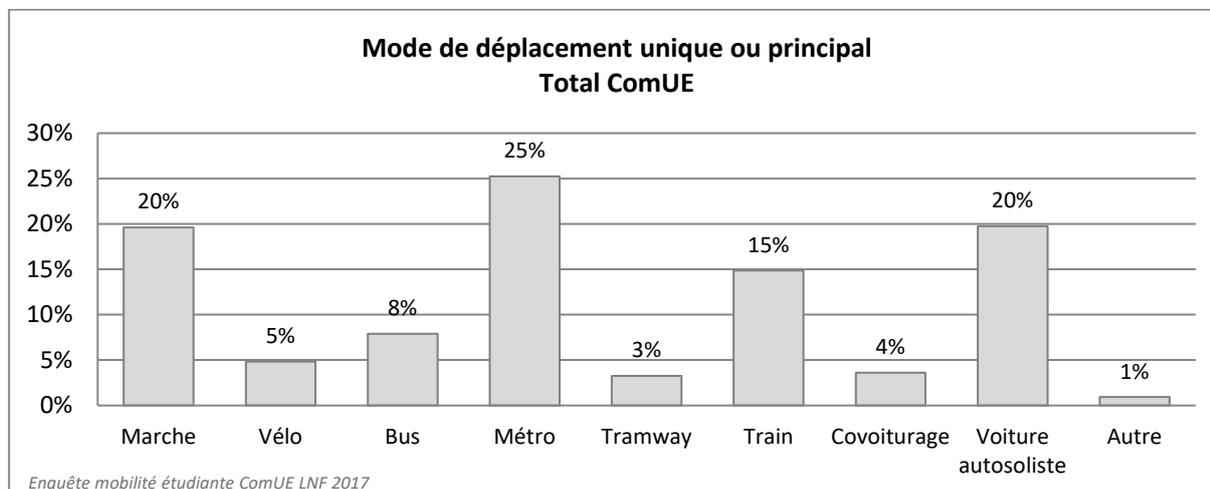
Les pratiques de multimodalité sont extrêmement diversifiées : sur les 183 combinaisons modales recensées dans les réponses à l'enquête, 70% sont pratiquées par moins de 10 répondant-es.

Les 5 combinaisons modales les plus fréquentes

Région	Rang	Combinaison	Proportion (%)
Artois	1	Marche Bus Train	22%
	2	Marche Train Voiture	17%
	3	Marche Train	13%
	4	Marche Bus	9%
	5	Marche Bus Train Voiture	4%
Mét. lilloise	1	Marche Métro	21%
	2	Marche Bus Métro	21%
	3	Marche Métro Train	7%
	4	Marche Métro Train Voiture	7%
	5	Marche Bus Métro Train	5%
Littoral	1	Marche Bus	13%
	2	Marche Bus Train	12%
	3	Marche Train Voiture	11%
	4	Marche Train	10%
	5	Marche Vélo Bus Train	6%
Valenciennoi	1	Marche Tramway	14%
	2	Marche Bus Tramway	12%
	3	Marche Tramway Train	8%
	4	Marche Train	8%
	5	Marche Train Voiture	6%

2. Mode de déplacement unique ou principal

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



Détail par territoire en p 19

Un outil d'analyse multifactorielle

Le mode de déplacement unique ou principal apporte une autre information, en s'affranchissant des modes parfois peu significatifs par rapport à la totalité du trajet.

On observe en particulier que la marche, qui correspond majoritairement à un mode secondaire, perd sa première place.

Pour les autres moyens de transport, les tendances observées sont relativement similaires à l'étude de l'ensemble des modes cumulés : importance du métro et de la voiture, le vélo et le covoiturage peu développés...

Au-delà de ces constats, le mode unique ou principal est un outil qui simplifie les réponses multiples et a permis de réaliser les analyses multi-variables présentées dans la suite de ce document.

La voiture, mode de déplacement principal dans 3 territoires sur 4

En ne tenant pas compte des modes de déplacement secondaires, la voiture est le 1^{er} moyen de transport étudiant sur les territoires de l'Artois, du Littoral et du Valenciennois. La métropole lilloise est l'exception, grâce à la combinaison d'une offre de transport en commun

importante et d'un environnement globalement moins favorable à la voiture (embouteillages, stationnement).

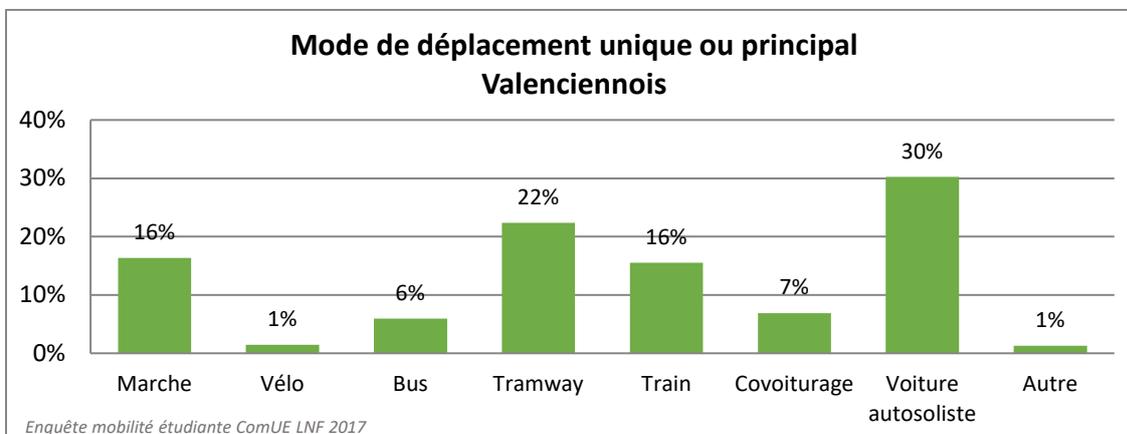
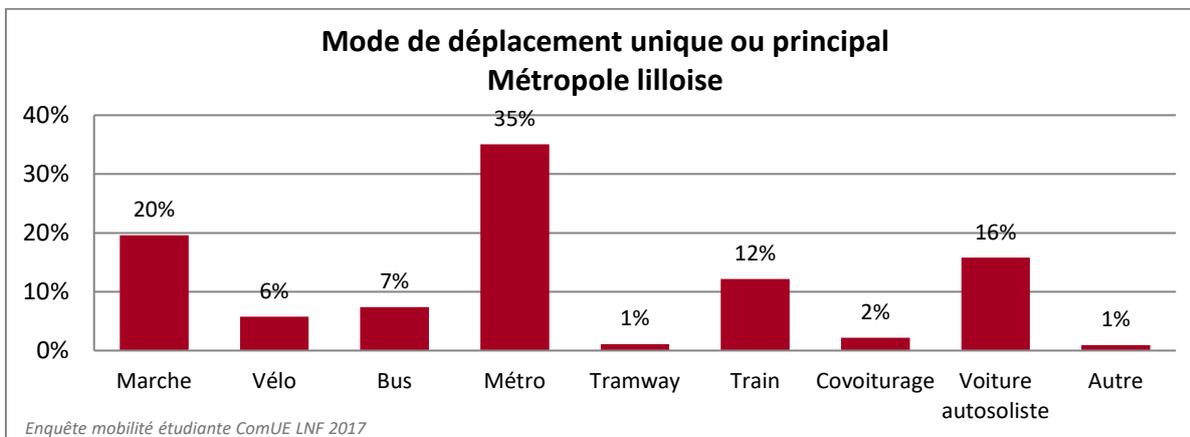
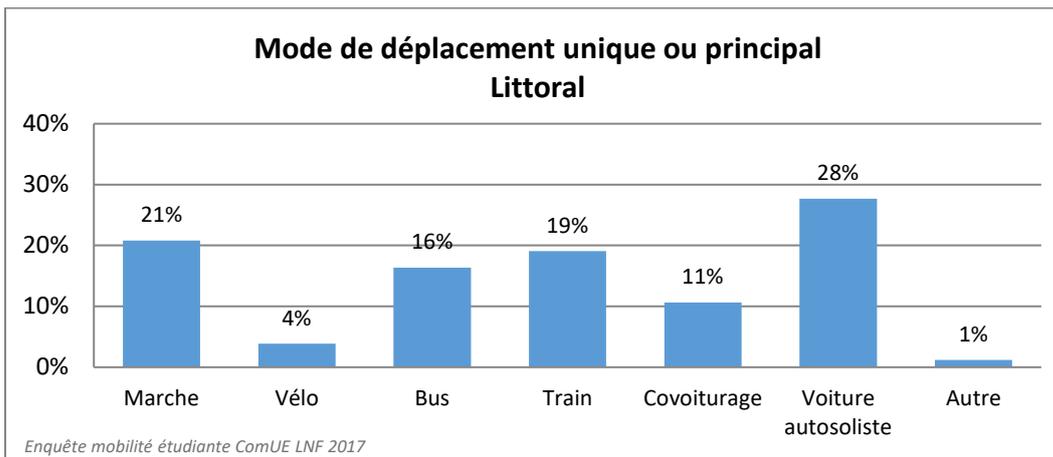
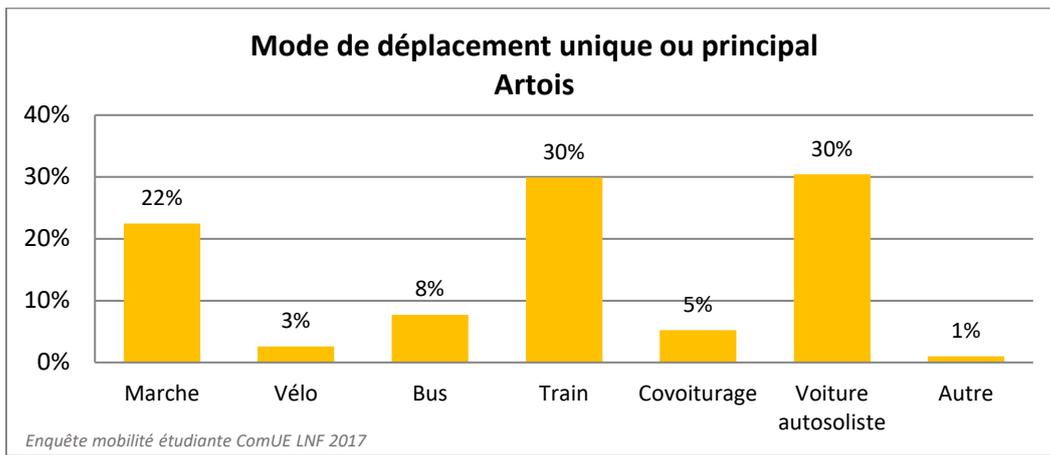
Avec 20% d'autosolistes, la population étudiante se déplace toutefois beaucoup moins en voiture que les personnels de l'enseignement supérieur (50% d'autosolistes en 2014).

1 étudiant-e sur 5 fait le trajet à pied

Il s'agit des étudiant-es résidant à proximité directe de leur lieu d'études. La part de marche en tant que mode de déplacement principal est quasiment constante d'un territoire à l'autre, pouvant signaler une offre de logement autour des campus équivalente (résidence étudiante publique ou privée).

Le train, pour les trajets plus longs

Selon les territoires, la part d'étudiant-es dont le mode principal est le train est située entre 10 et 20%, et atteint même 30% sur l'Artois. Le train régional permet de parcourir de grandes distances, et si ce choix modal plutôt que la voiture est encourageant pour la mobilité durable, il peut également être signe d'un éloignement important et de temps de trajet conséquents.



Zoom sur le vélo et le covoiturage

Quelques questions complémentaires ont été posées aux usagers et usagères dont le vélo ou le covoiturage est le mode de déplacement unique ou principal, afin d'apporter des précisions sur les usages.

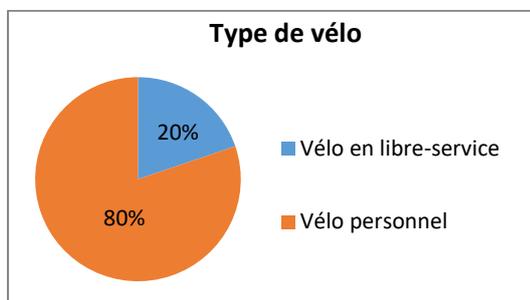
Nouveaux modes électriques

Le vélo électrique est adapté aux distances moyennes, alors que le vélo classique dans un usage quotidien est plutôt réservé aux distances courtes. L'essor du vélo électrique est assez récent et il est clair qu'il n'a pour l'instant pas touché la population étudiante avec seulement 3 réponses positives.

Aucune réponse n'a mentionné non plus de trottinette électrique, ni de monoroue et autre hoverboard, malgré la mise en lumière de ces nouveaux modes de transport ces dernières années.

Vélo personnel / libre-service

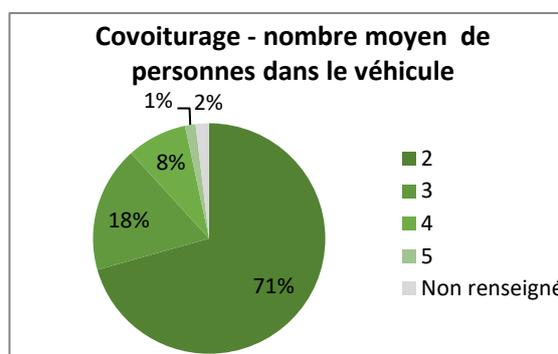
Les cyclistes dont le vélo est le seul ou le principal mode de déplacement utilisent en grande majorité leur vélo personnel, ce qui peut rapidement soulever l'enjeu du stationnement.



Seules la métropole lilloise et les villes de Dunkerque et Calais sont équipées d'un réseau libre-service. De plus, plusieurs grands campus de la métropole lilloise ne sont pas ou peu équipés de stations V'lille à proximité. Le taux de 20% utilisant un vélo libre-service n'est donc pas si modeste, d'autant que les modes secondaires n'ont pas été pris en compte dans cette question.

Covoiturage : souvent 1 seul passager

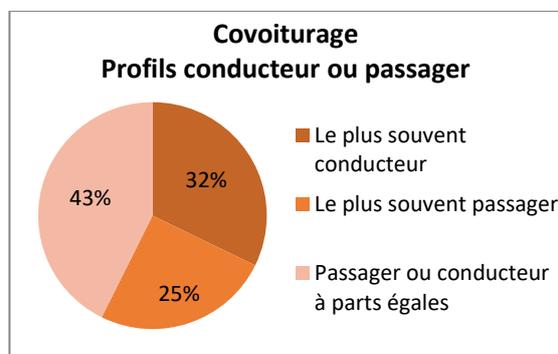
La pratique du covoiturage ne vise pas forcément le remplissage de la voiture : les 2/3 ne sont que 2 par voiture, soit un ou une passager-ère. Une hypothèse pour l'expliquer est que sans mise en relation spécifique, la probabilité de connaître plus d'une personne ayant les mêmes horaires et résidant dans un même voisinage n'est peut-être pas si élevée.



Covoiturage : qui conduit ?

L'alternance des conducteur-trices est la règle pour 43% des répondant-es. Dans le cas contraire, il peut aussi bien s'agir d'un choix contraint (absence de permis, de voiture) que d'un simple arrangement.

Une enquête plus approfondie pour comprendre comment ces covoitureur-ses se sont trouvés et s'organisent au quotidien serait intéressante pour identifier les leviers et freins au développement de ce mode de déplacement.



3. Evolution 2017/2014 des habitudes modales

Précautions de comparaison 2014/2017

Cette enquête est le renouvellement d'une première enquête qui avait été menée en 2014 à la même période de l'année.

Avec un périmètre et un taux de réponses très similaires, il est particulièrement intéressant de pouvoir observer l'évolution des habitudes de déplacement en 3 ans.

Toutefois, il est nécessaire de prendre des **précautions importantes avant de comparer les résultats** des deux enquêtes.

Questionnaire

En 2014, il s'agissait d'une enquête plus exhaustive comprenant plusieurs dizaines de questions ; en 2017 il a été décidé de réaliser une **enquête beaucoup plus courte d'une dizaine de questions**. De plus, certaines questions communes aux deux questionnaires ont été reformulées : clarté de l'énoncé, réduction du nombre de propositions, ... Les réponses sont susceptibles d'en avoir été légèrement affectées.

Pondération

En 2014, les données ont été pondérées selon une seule variable : le nombre d'étudiants par territoire. En 2017, pour des résultats plus statistiquement représentatifs, les données ont été pondérées par établissement, âge et sexe.

Aussi, la pondération a été réalisée sur l'ensemble des établissements répondants, et non sur la population étudiante totale comme en 2014. Cela conduit à un poids un peu moins important de la métropole lilloise (72% du périmètre contre 77% en 2014).

Taux de réponses

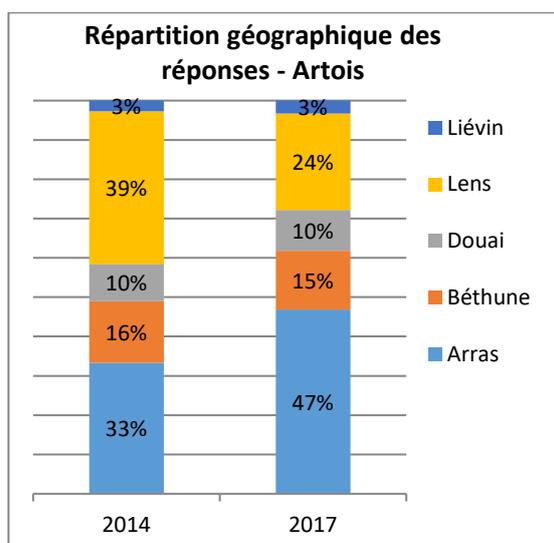
Le nombre de réponses est assez similaire en 2014 et en 2017, sauf pour le territoire du Valenciennois, qui a eu un taux de réponses particulièrement élevé (3,6 fois plus de réponses

étudiantes par rapport à 2014). Ce cas particulier est susceptible d'avoir un impact sur les chiffres obtenus.

Répartition géographique des réponses

Ce rapport distingue différents territoires, mais comprendre la mobilité peut demander une analyse beaucoup plus locale. Chaque territoire contient plusieurs villes universitaires, une analyse plus fine devra donc être directement réalisée par les établissements.

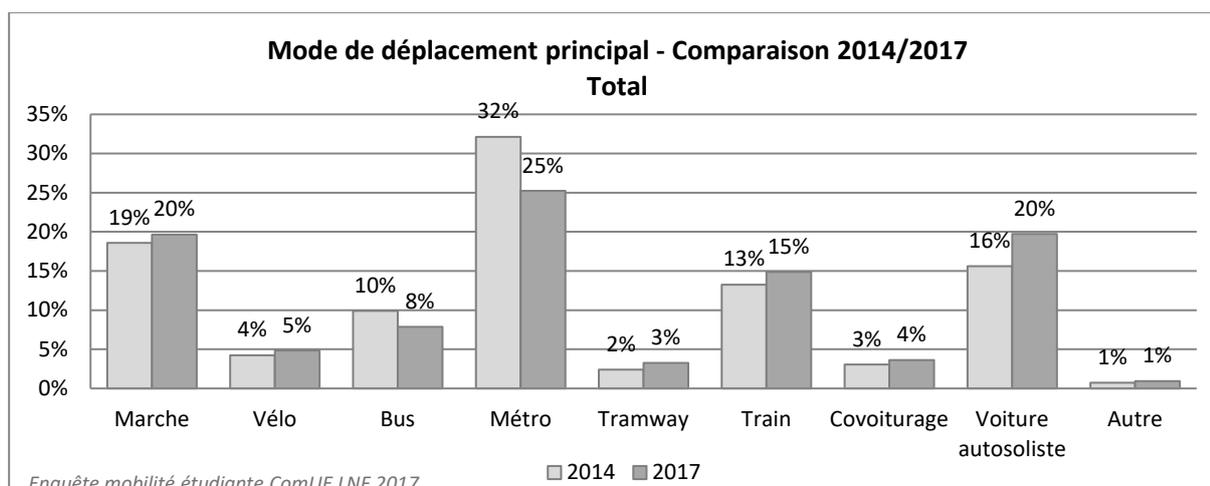
Il est à noter que la répartition géographique des réponses au sein des territoires est très proche entre 2014 et 2017 pour le Littoral, la Métropole lilloise et le Valenciennois, mais qu'elle est sensiblement différente pour l'Artois et les villes de Lens et Arras.



Des tendances d'évolution plutôt qu'une comparaison

La comparaison des résultats obtenus en 2014 et 2017 est donc donnée à titre indicatif ci-après. Elle met en évidence certaines évolutions qui sont à mettre en perspective, puisque qu'une légère baisse ou hausse peuvent être liées au panel de répondant·es plutôt qu'à une évolution des pratiques.

Comparaison 2017/2014



Détail par territoire en p 24

Pas d'évolution significative en 3 ans

En comparant les modes de déplacements déclarés en 2014 et 2017, la première observation est qu'il n'y a pas d'évolution significative vers des modes de transport plus durables. La marche, le vélo, la plupart des transports en commun, le covoiturage sont utilisés dans les mêmes proportions, à 1 ou 2% près. Certaines évolutions plus importantes, détaillées ci-après, montrent au contraire une mobilité moins durable qu'en 2014, même s'il est difficile de savoir si ces tendances sont significatives ou non.

Légère baisse du métro

La part d'utilisateurs du métro a diminué de 5% sur la métropole lilloise, représentant une baisse de 7% tous territoires confondus, suffisante pour peut-être révéler une tendance.

Un élément d'explication peut éventuellement être la nouvelle tarification du réseau de transport urbain Transpole qui a conduit à une hausse des tarifs pour certaines catégories étudiantes (ex : boursier-ères niveau 0, étudiant-es résidant hors MEL), même si d'autres catégories ont au contraire vu leur tarif baisser. D'autres explications peuvent être envisagées : plus d'étudiant-es logeant à proximité des campus par exemple.

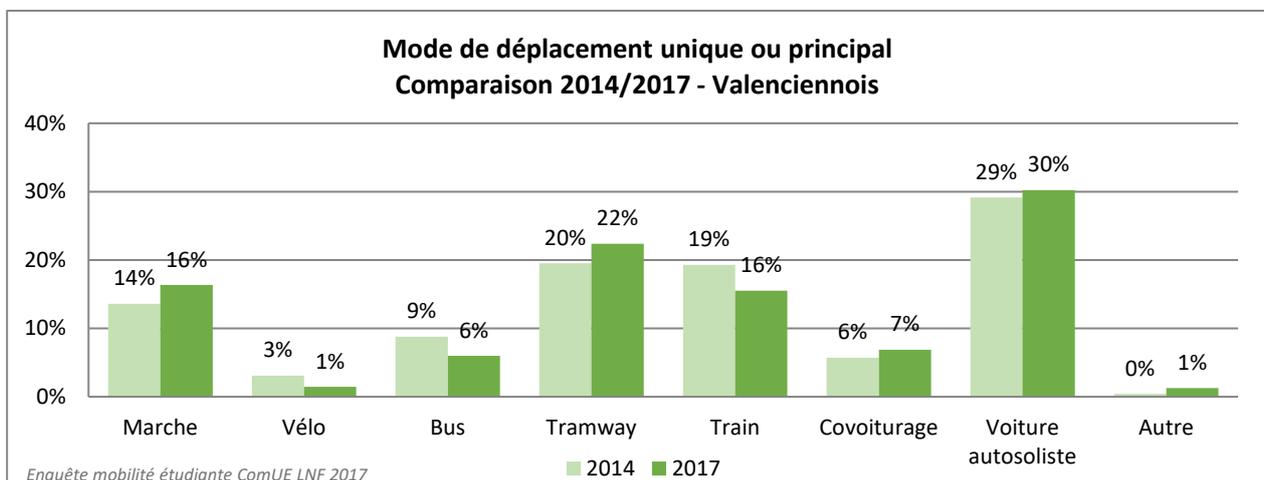
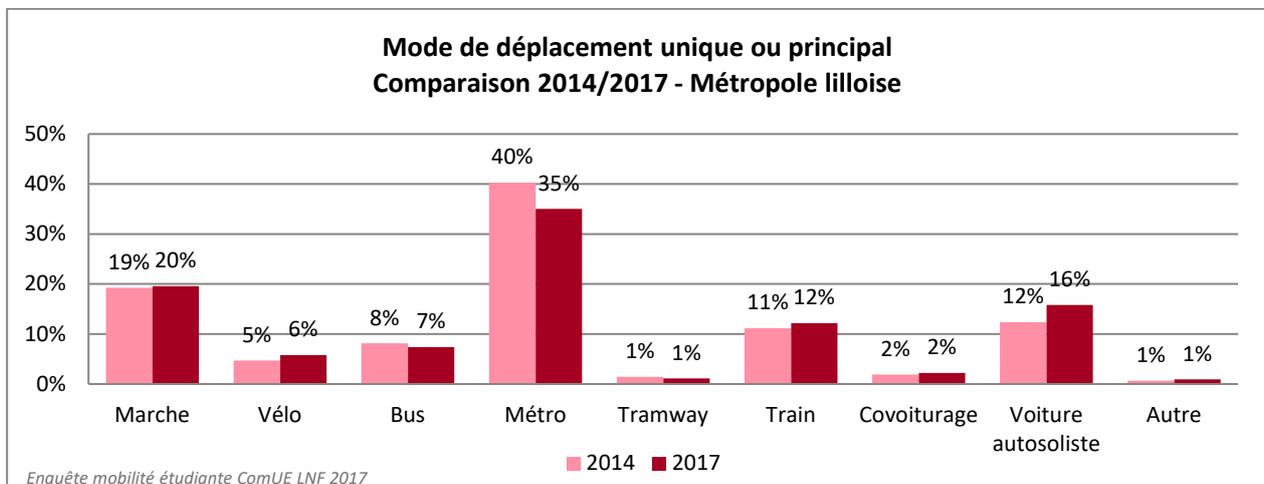
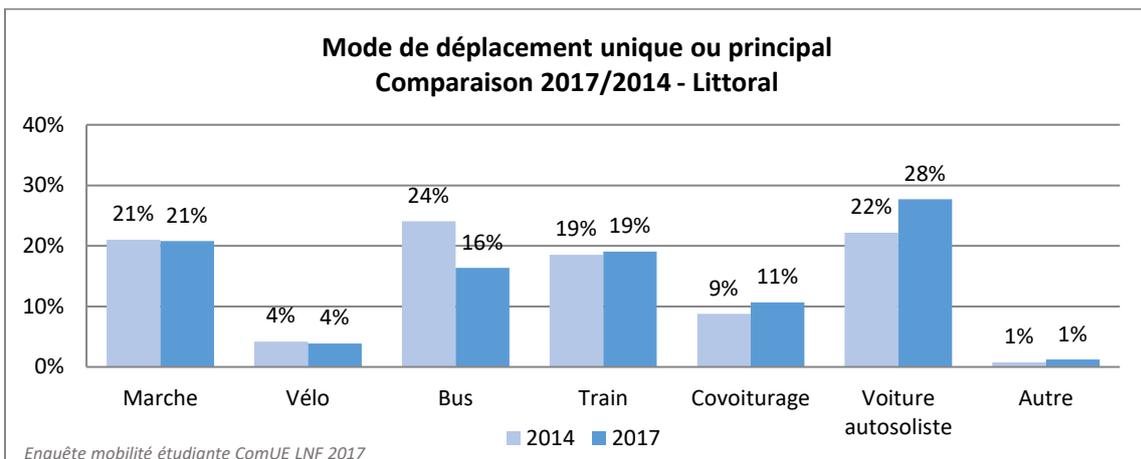
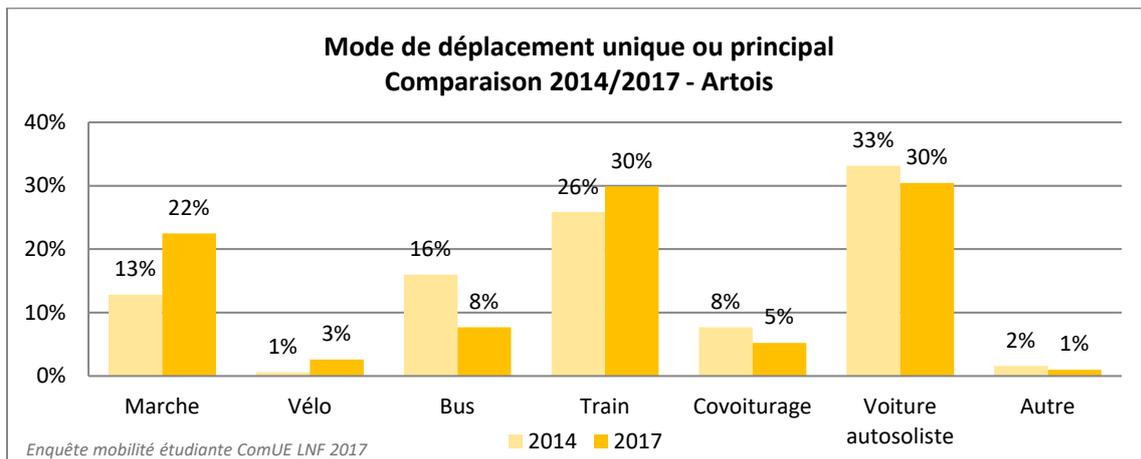
En réponse à cette baisse de fréquentation du métro, la part de la voiture individuelle a augmenté de 4% sur la métropole lilloise, mais d'autres modes ayant également augmenté d'1 ou 2%, les biais possibles sur des évolutions si faibles ne permettent pas de pousser l'analyse plus loin.

Légère augmentation de la voiture

Tous territoires confondus, on observe une augmentation de 4% de l'usage de la voiture autosoliste.

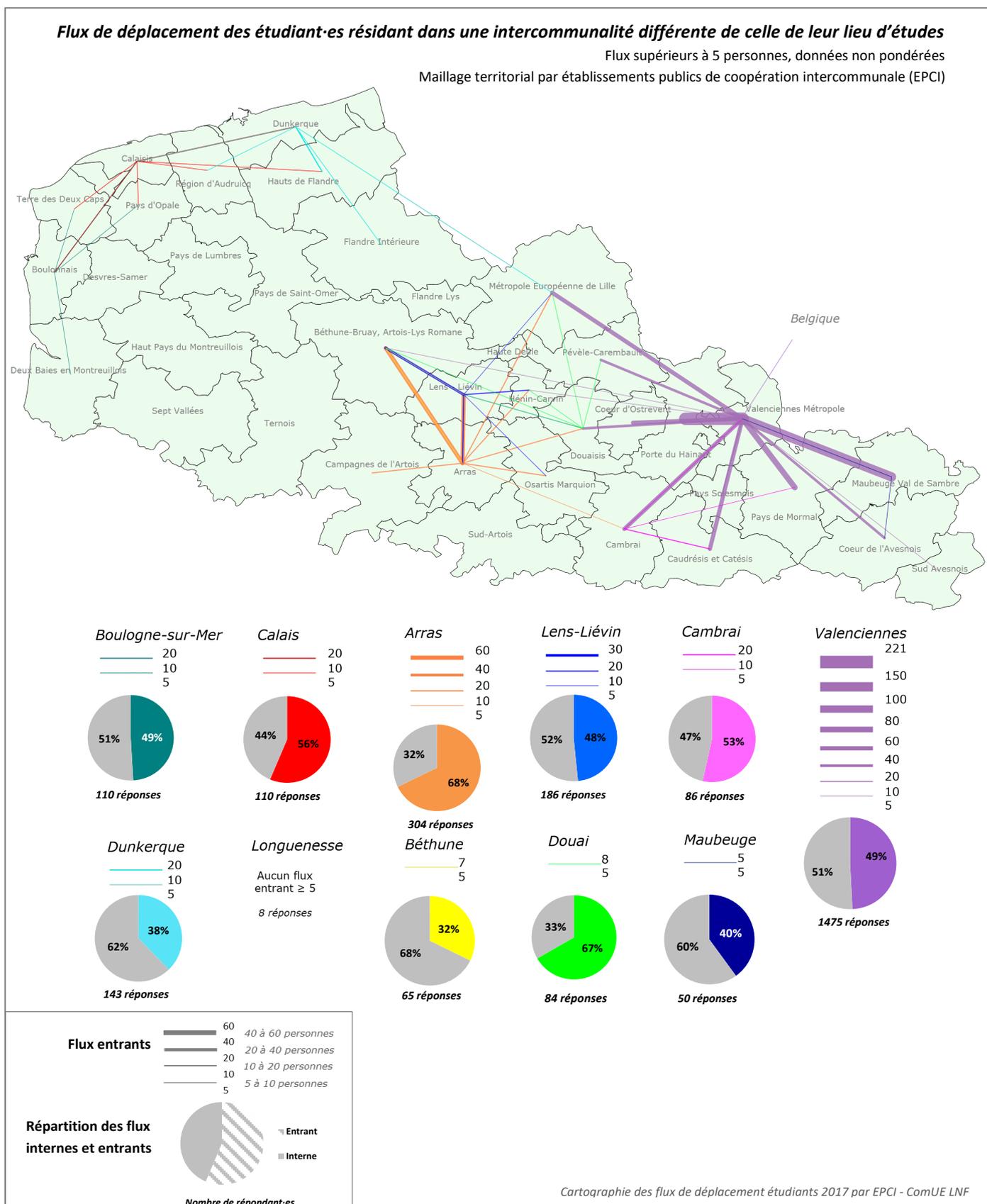
Le Littoral est le territoire sur lequel cette augmentation est la plus forte (6%), au détriment du bus essentiellement (-8%).

En revanche sur l'Artois, l'usage de la voiture a baissé de 3%. Sur ce territoire des différences notables sont observées sur tous les modes de déplacement : moins de bus et de voiture, plus de train et de marche. L'interprétation est complexe au vu de la diversité des sites universitaires et des différences dans la répartition géographique des réponses (voir page précédente).

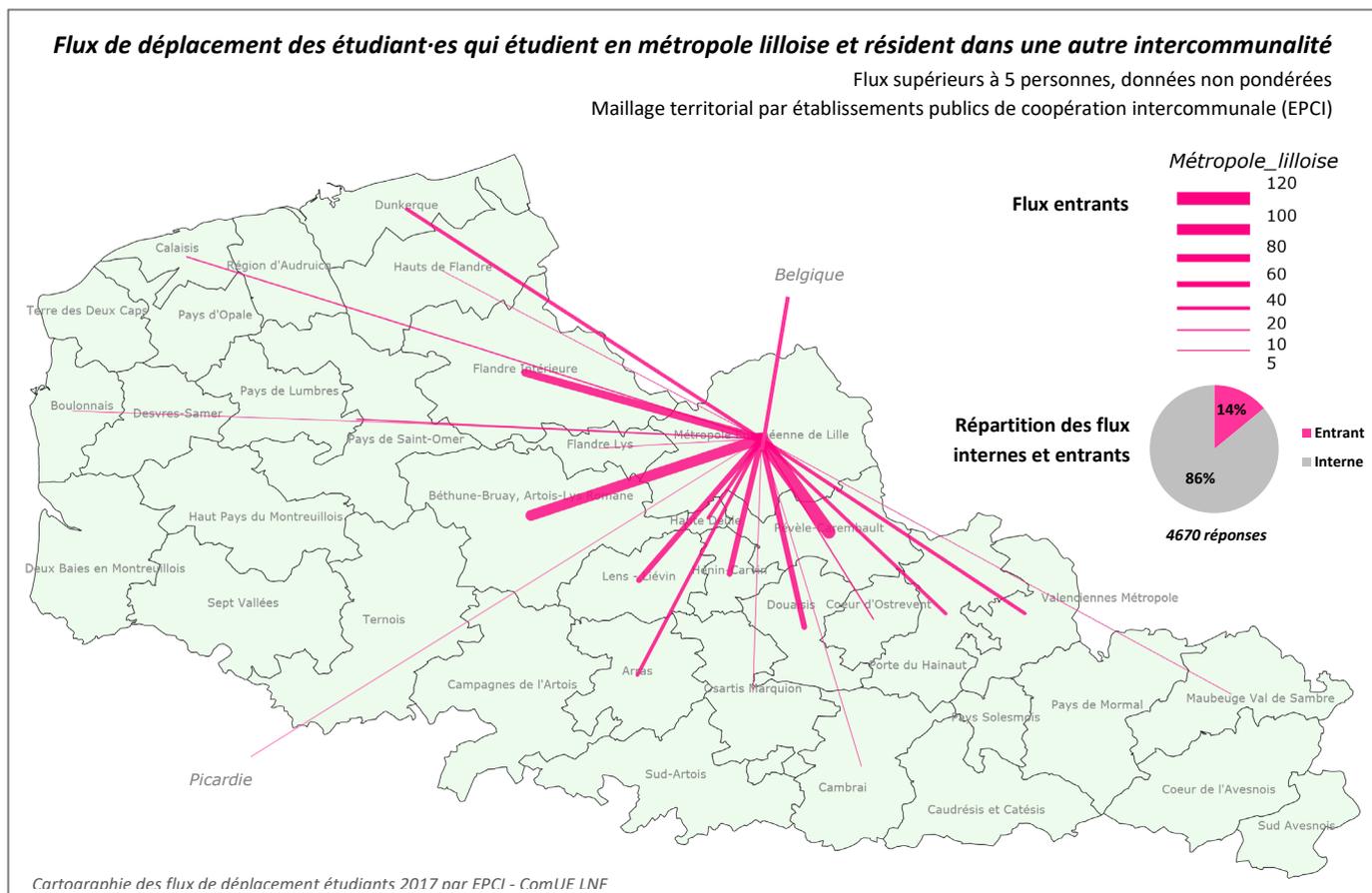


4. Représentation des flux de déplacement

Carte 1 : Représentation des flux domicile-campus Hors métropole lilloise



Carte 2 : Représentation des flux domicile-campus Métropole lilloise



Des cartes indicatives, non représentatives

Le nombre de réponses ne permet pas une précision ville par ville, l'étude des flux de déplacements a donc été réalisée par EPCI (communautés de communes, communautés d'agglomérations, ...).

La plupart des EPCI n'hébergent qu'une ville universitaire, sauf la MEL¹ et la communauté d'agglomérations de Lens-Liévin.

Cependant, pour certaines villes universitaires, l'échantillon de réponses est trop petit pour permettre une représentativité et la pondération (par effectif, âge, sexe) n'a plus de pertinence. C'est pourquoi, ces cartographies ont été réalisées avec les données brutes, qui ne sont représentatives que des répondant-es à l'enquête.

Il est à noter que sans pondération, le nombre de réponses particulièrement élevé de Valenciennes a un impact sur la représentation de la carte 1.

¹ Pour un travail cartographique plus fin au sein de la MEL, voir le [rapport « Le logement des étudiants dans la métropole lilloise »](#) (ADULM, 2018)

Des flux entrants hétérogènes

Selon les villes universitaires, la part des étudiant-es résidant hors de l'EPCI de leur lieu d'études est très variable, allant de 14% pour la métropole lilloise jusque 68% pour Arras. Ce constat est à corrélérer avec l'analyse des distances domicile-lieu d'études présentée dans la partie suivante.

Parmi les étudiant-es qui n'habitent pas dans l'intercommunalité de leur lieu d'études, 81% résident chez leurs parents.

Pour la plupart des villes universitaires, on observe que les flux principaux sont issus des agglomérations voisines. Certains flux sont particulièrement marqués, comme Pévèle-Carembault-Métropole lilloise ou Porte du Hainaut-Valenciennes.

Une attention particulière pourrait être portée sur ces trajets réalisés par un grand nombre d'étudiant-es, afin de renforcer l'offre de train ou de covoiturage par exemple. Pour certains de ces flux, l'étude des modes de déplacement révèle en effet un manque au niveau de l'offre de transport.

Répartition des modes de transport unique ou principal des 4 flux domicile-campus les plus importants

Lieu d'études / domicile	Transports urbains	Train	Voiture	Covoiturage
Métropole Européenne de Lille				
Pévèle-Carembault	13%	23%	45%	3%
Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	15%	35%	37%	2%
Valenciennes Métropole				
Porte du Hainaut	40%	8%	41%	8%
Maubeuge Val de Sambre	2%	62%	25%	10%

5. Distances et durées des trajets

Un éloignement très variable

L'étude des distances et des temps de trajet domicile-lieu d'études (*page suivante*) montre une très grande variabilité. Certaines spécificités locales ressortent, avec par exemple un continuum des distances sur la métropole lilloise alors que l'on observe une rupture très nette entre les lieux de résidence à courte distance et à longue distance sur le Littoral, rupture assez marquée également sur l'Artois et le Valenciennois. Mais de manière générale, les étudiant-es de l'ex Nord-Pas-de-Calais habitent à toute distance, toute durée de leur lieu d'études.

1 étudiant-e sur 10 vit tout près du campus

La part d'étudiant-es résidant à proximité directe du campus (< 1km) est quasi identique pour trois des territoires étudiés, de l'ordre de 12%, et un peu plus faible pour le Valenciennois (8%).

Pour cette catégorie, le choix de logement a permis de s'affranchir de l'enjeu de mobilité, du moins pour les trajets domicile-campus.

Ces chiffres sont bien sûr à corrélérer avec l'offre en logement près des campus, en particulier les résidences étudiantes publiques et privées.

1 étudiant-e sur 2 réside dans la ville ou la ville voisine de son lieu d'études

La moitié (49%) de la population étudiante réside à moins de 9km, ce qui correspond globalement à la ville universitaire ou à une ville limitrophe.

Par contre, cette tendance se vérifie moins sur l'Artois : les étudiant-es sont 35% à résider à moins de 9km de leur campus contre 44 à 53% sur les autres territoires

1 étudiant-e sur 4 a plus de 45 min de trajet

Les temps de transport importants peuvent avoir un impact sur la santé et sur la réussite des études qui ne doit pas être négligé. Heureusement, une majorité (59%) est à moins de 30 min de son campus, soit une durée acceptable de temps de transport.

Mais la part d'étudiant-es résidant à plus de 45 min, voire plus d'1h est élevée et doit être considérée, en particulier sur l'Artois, où 19% des étudiant-es ont plus d'1h de trajet.

Un tel temps de transport est souvent lié au fait de résider chez ses parents (*voir Influence du type de logement p34*).

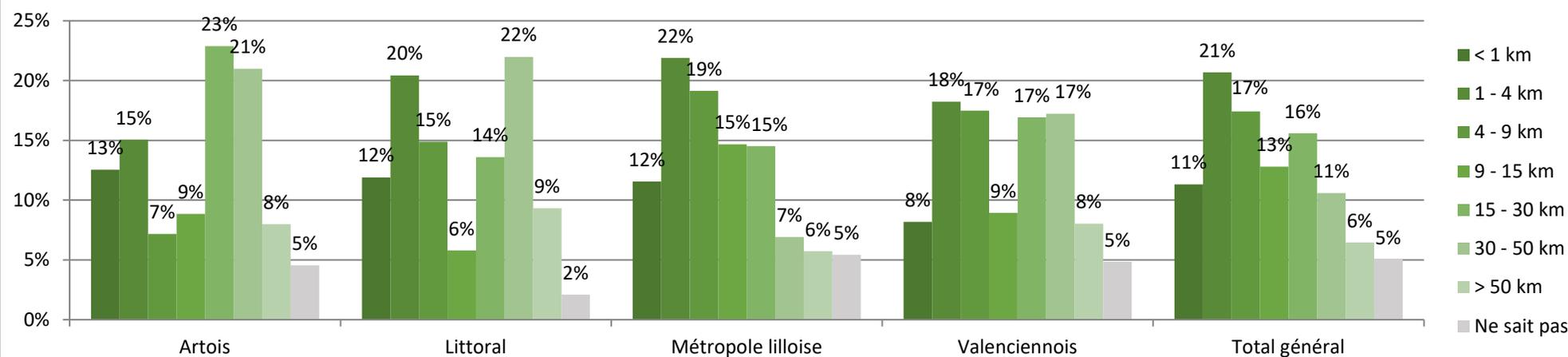
Longues distances, long trajets?

En métropole lilloise, la part de la population étudiante habitant très loin est bien plus faible que sur le reste du périmètre : seulement 13% des étudiant-es sont à plus de 30km, contre 25 à 31% sur les autres territoires.

Cette tendance ne se répercute pas directement sur les temps de trajet. Les étudiant-es de l'Artois ont effectivement des trajets plus longs, mais la répartition des temps de transport du Valenciennois et du Littoral est identique à celle de la métropole.

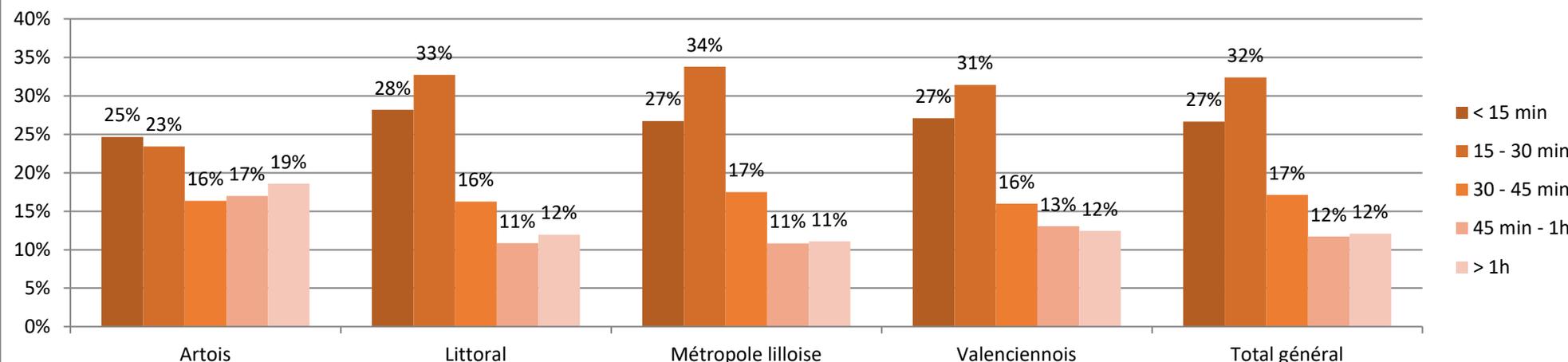
Le temps de trajet n'est pas corrélé qu'à la distance. Il peut dépendre d'autres facteurs pouvant allonger le temps des trajets de courte ou moyenne distance : dessertes et fréquence des transports en commun / du train, nombre de changements, distance de marche, embouteillages pour les voitures, ...

Distance parcourue domicile-campus



Enquête mobilité étudiante ComUE LNF 2017

Temps de trajet domicile-campus



Enquête mobilité étudiante ComUE LNF 2017

Des choix modaux liés à la distance

Une distance privilégiée pour chaque mode

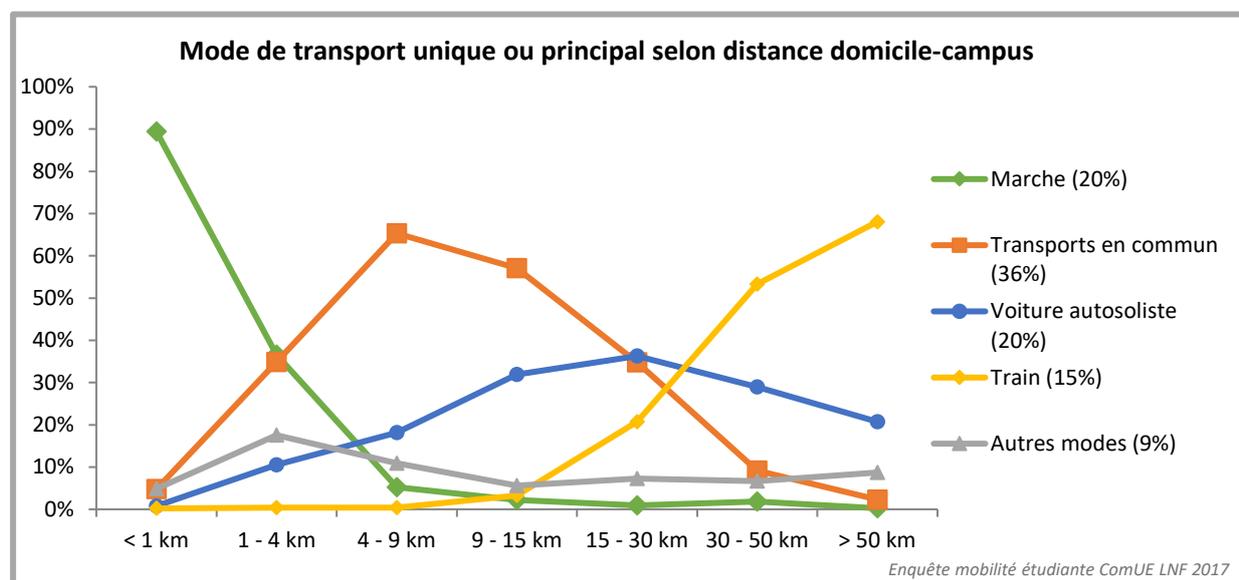
L'étude des modes de déplacement principaux (p19) montre que 4 moyens de transport se détachent nettement : la marche, le métro, la voiture autosoliste et le train. Si l'on regroupe les différents transports en commun urbains, le groupe métro/bus/tramway représente même 36% des usages.

En corrélant ces cinq catégories modales à la distance domicile/lieu d'études, on observe nettement des préférences modales en fonction de la distance et des pics d'utilisation successifs pour les différents moyens de transport.

Il n'est pas surprenant que la marche soit largement privilégiée pour les trajets courts et le train pour les trajets longs.

La part de recours à la voiture autosoliste est progressive selon les intervalles de distances, et atteint son maximum entre 15 et 30 km. Par contre ce pic arrive plus rapidement sur les territoires du Valenciennois (entre 9 et 15 km), de l'Artois et du Littoral (entre 4 et 9 km).

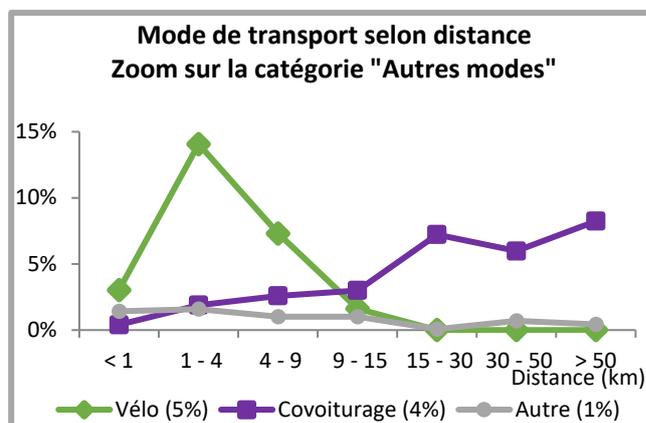
Quant aux transports en commun, un pic d'utilisation important est observé entre 4 et 15 km, présent globalement sur l'ensemble des territoires.



Lecture du graphique : parmi les étudiant-es résidant entre 4 et 9 km de leur lieu d'études, 65% prennent uniquement ou majoritairement les transports en commun, 18% la voiture, 11% d'autres modes (vélo, covoiturage, ...), 5% la marche et 0% le train.

Pour plus de lisibilité, les modes les moins répandus ont été regroupés sous « Autres modes ». Parmi ces modes minoritaires, le vélo présente un pic entre 1 et 4 km, cet intervalle étant effectivement idéal pour ce moyen de transport.

A l'inverse, le covoiturage semble plutôt concerner les moyennes et longues distances, avec une densité de domicile étudiant moins élevée qu'à proximité du campus. 63% des covoitureur-ses font ainsi un trajet de plus de 15 km, dont la moitié de plus de 30 km.



Il est ainsi possible de lier chaque mode de déplacement étudié à une distance de prédilection. De manière générale, cela montre que **la mobilité ne peut être abordée de la même manière selon la distance parcourue** et que cette réflexion doit être prise en compte dans les actions en faveur de la mobilité durable.

Moyen de transport	Distance de prédilection
Marche	moins d'1 km
Vélo	1-4 km
Transports en commun	4-15 km
Voiture autosoliste	plus de 9 km
Covoiturage	plus de 15 km
Train	plus de 30km

Deux angles de réflexion et d'action peuvent être envisagés avec ces informations :

- Travailler sur le paramètre modal en **ciblant des intervalles de distance spécifiques**. Par exemple, en développant les alternatives sur le périmètre où la voiture est choisie en priorité (15-30 km du campus), ou au contraire, en agissant plus particulièrement sur un périmètre où la voiture est minoritaire, ce qui suppose des alternatives préexistantes et une marge de progression moins élevée mais peut-être plus facile à atteindre (entre 1 et 4 km par exemple).
- Travailler sur le paramètre de distance en facilitant par exemple **le logement étudiant dans les intervalles de distance favorables à la mobilité durable**

Relation distance/choix modaux : des spécificités territoriales

Ces observations reflètent en réalité des situations bien différentes d'un territoire à l'autre.

Les graphiques présentés dans les pages suivantes mettent en évidence **la manière dont s'organise la répartition spatiale modale sur chaque territoire**, même si elle est probablement spécifique à chaque ville.

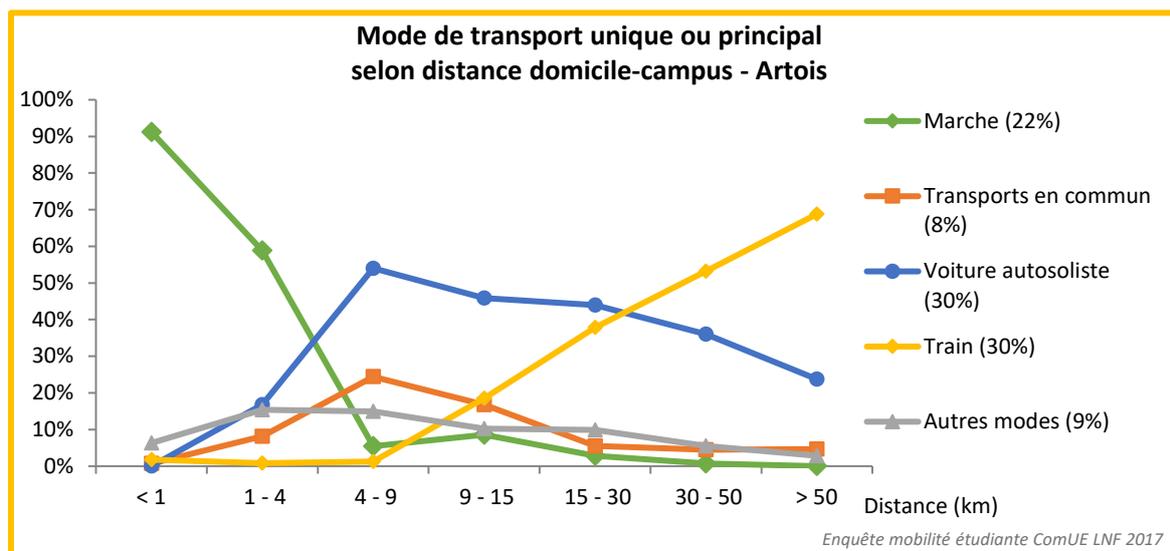
Le choix de la marche à pied et du train selon la distance se fait en proportions similaires sur tous les territoires, en revanche de nouveaux enseignements peuvent être tirés pour les transports en commun, la voiture individuelle ou le covoiturage.

Artois

La corrélation entre distance et moyen de transport semble mettre en évidence un réel déficit en transports en commun pour l'Artois. Quelle que soit la distance, le bus n'est jamais le premier choix : entre 1 et 4 km, le report modal se fait sur la marche, entre 4 et 15 km sur la voiture autosoliste.

En revanche, l'Artois se démarque également pour son usage du train, qui représente une option modale significative dès 9km et empruntée autant que la voiture entre 15 et 30km, ce qui n'est pas le cas sur les autres territoires.

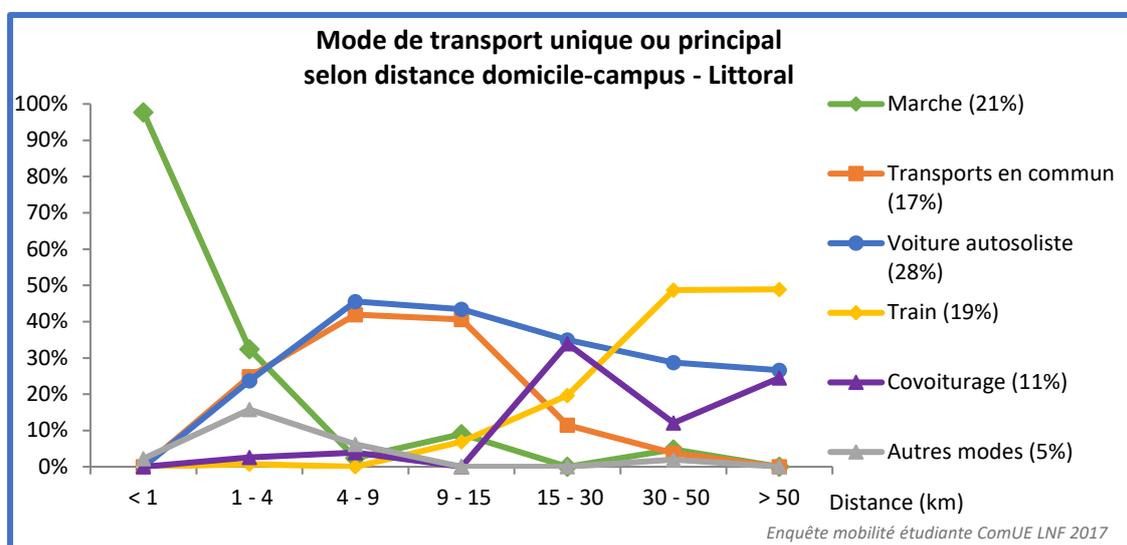
Etudier la question ville par ville — localisation de chaque campus, réseau de bus, desserte en train — peut apporter des éléments de compréhension sur ces particularités territoriales.



Littoral

Le réseau de bus semble suffisamment dense pour concurrencer la voiture jusque 15km de distance, mais pas au-delà. Mais même à courte distance, la voiture a un poids significatif : par exemple 46% des étudiant-es vivant entre 4 et 9 km viennent en voiture seul-es. NB : l'enquête a été réalisée avant la mise en place de la gratuité des transports du réseau de Dunkerque.

Le poids du covoiturage est très encourageant sur le Littoral. Il apparait que ce mode est choisi majoritairement sur de longues distances, une information qui peut influencer les mesures d'incitation au covoiturage. Il semble cependant que cela impacte d'avantage l'usage du train que la voiture autosoliste.

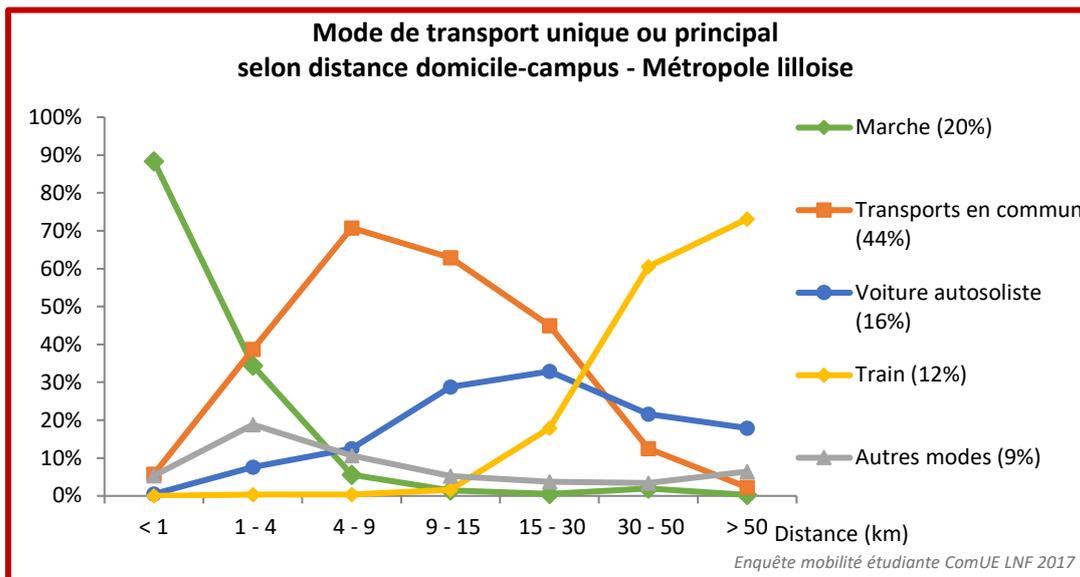


Métropole lilloise

En métropole lilloise, où le réseau urbain est le plus dense, les transports en commun sont largement majoritaires jusque 30km. A moins de 9km, la part de voiture est même mineure. Au-delà de 30km, il s'agit surtout du train qui prend le relais sur les transports urbains.

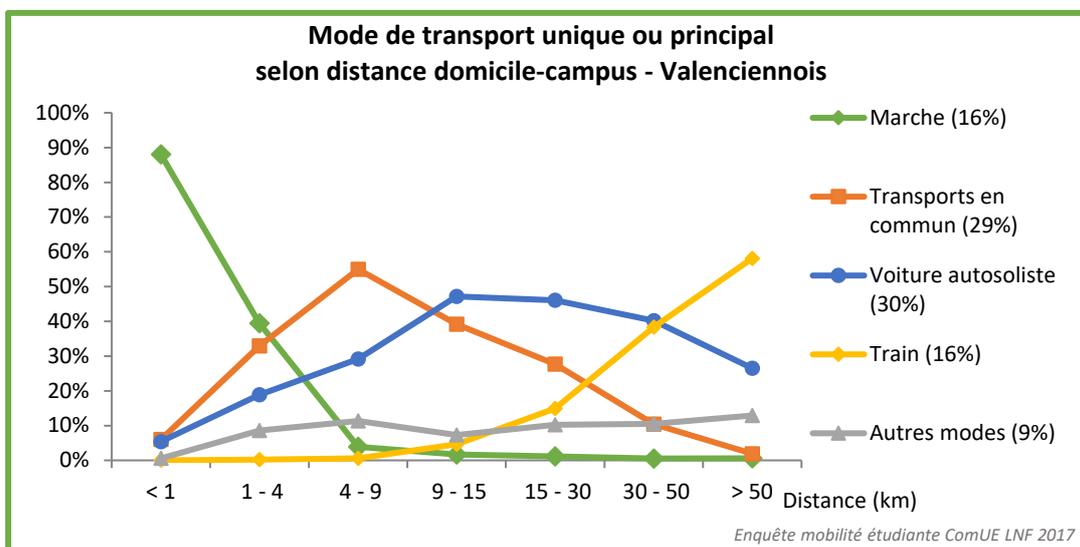
Cela est probablement dû à une combinaison de facteurs avantageux pour les transports en commun (rapidité du métro, fréquence des trains) et désavantageux pour la voiture (congestion du trafic au cœur urbain comme en périphérie, stationnement).

Toutefois, l'usage de la voiture individuelle ne doit pas être négligé à partir de 9km, et il serait intéressant d'interroger les motivations du choix de la voiture sur ces intervalles, pour identifier les lacunes dans le maillage en transports du territoire.



Valenciennois

L'impact de la présence d'un tramway sur la réduction de la voiture se manifeste clairement entre 4 et 9km. Au-delà, le réseau de transports en commun continue d'apporter une alternative modale notable mais la voiture reprend néanmoins la primauté. Sur les moyennes à longues distances, le train s'impose difficilement face à la voiture.



Temps de trajet et choix modal

Le temps de transport est l'un des premiers facteurs de choix lorsque deux options modales existent. En moyenne, combien de temps de trajet ont les étudiant-es selon leur mode de déplacement principal ?

La marche et les autres modes doux (vélo, trottinette, ...) sont adaptés aux trajets courts, y compris en temps. Au-delà d'1/2 heure, voire d'1/4 d'heure, d'autres modes sont privilégiés.

1 automobiliste sur 4 à moins de 15 min

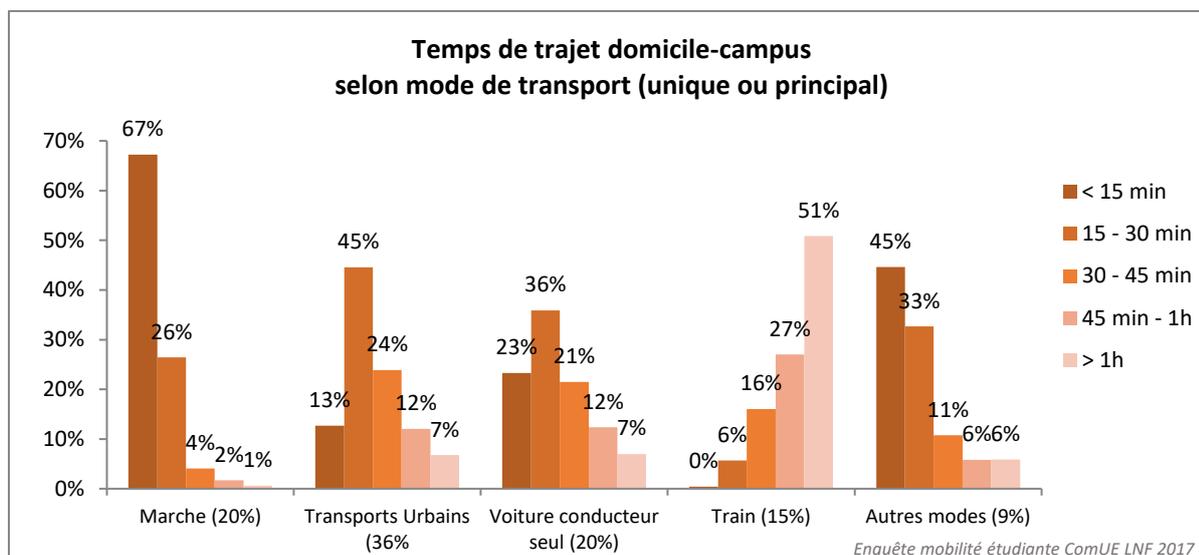
Sauf embouteillage, les transports en commun sont plus chronophages que la voiture : alors que la voiture autosoliste correspond dans l'ensemble à des distances plus longues que les transports en commun, la répartition des durées est proche. 58% des personnes en transport en commun et 59 % des automobilistes ont moins d'1/2 heure de trajet.

23% des automobilistes ont même moins de 15 min de trajet, et dans ce cas il est probable qu'aucun autre moyen de transport ne soit aussi rapide. L'incitation à une mobilité plus durable doit alors solliciter d'autres arguments : sport et santé (en vélo), réveil en douceur et lecture (dans le bus), moins de stress liés aux bouchons, etc.

En train, 3 voyageur-ses sur 4 à plus de 45 min

Les étudiant-es venant en train sont les plus susceptibles de subir de la fatigue du fait de leur mobilité, puisque la moitié a plus d'1 heure de trajet.

Le temps de trajet de ces étudiant-es comprend aussi le temps pour rejoindre la gare de départ puis le lieu d'études, quel que soit le mode, mais aussi le temps d'attente, l'ensemble pouvant être plus long que le seul trajet en train.



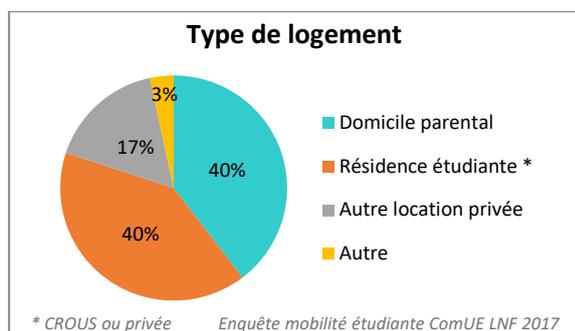
IV. ANALYSES COMPLÉMENTAIRES

1. Influence du type de logement

2 étudiant-es sur 5 vivent chez leurs parents

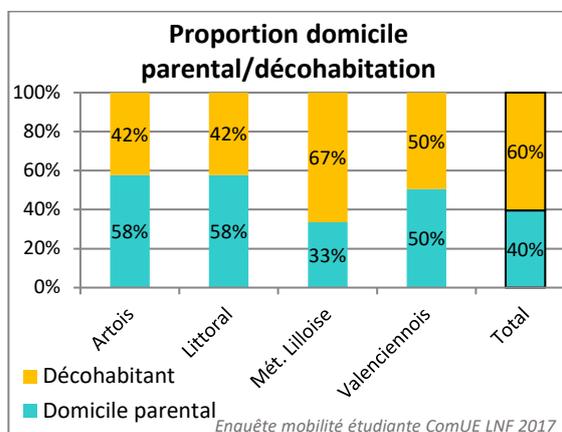
L'enjeu de la mobilité est étroitement lié à celui du logement. Pour la population étudiante, un paramètre majeur entre en jeu : prendre un logement (décohabitation), ce qui suppose d'en avoir les moyens, ou rester au domicile parental, quitte à réaliser de longs trajets.

En ex-Nord-Pas-de-Calais, 40% des étudiant.e.s résident chez leurs parents, avec des disparités importantes selon le lieu d'études. Pour comprendre ces différences, il serait intéressant d'étudier plus en profondeur les facteurs sociologiques influençant ce choix, ou ce non-choix selon les cas : ressources économiques notamment parentales, coût des loyers, origine géographique, etc.



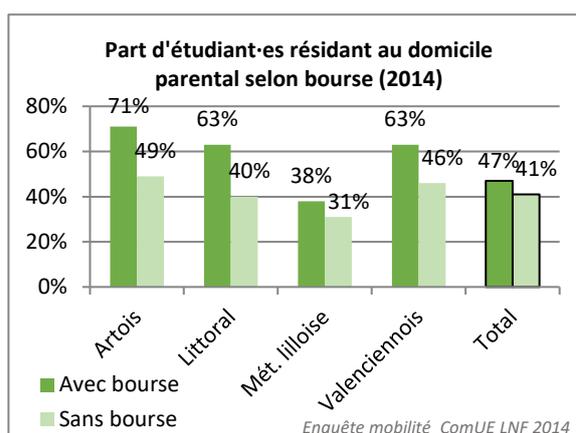
Une décohabitation plus forte en métropole lilloise

Ainsi, alors que les loyers sont plus élevés sur la métropole lilloise que dans les autres villes universitaires, 2/3 des étudiant-es y ont leur propre logement, une proportion qui s'inverse presque pour l'Artois ou le Littoral. Est-ce parce qu'elles et ils sont plus souvent originaires de ce même territoire ? La mobilité intra et extra régionale peut être un élément différenciant entre les universités dites « de proximité » et les établissements métropolitains.



Corrélation bourse et logement

1 étudiant-e sur 3 est boursier ou boursière en ex-Nord-Pas de Calais. En 2014, le questionnaire sur les déplacements étudiants demandait de préciser l'obtention d'une bourse sur critères sociaux, question qui n'a pas été repoussée en 2017. Cette information avait montré que les étudiant-es bénéficiaires d'une bourse sont bien plus nombreux-ses à rester au domicile parental, sauf en métropole lilloise où le taux de décohabitation est relativement proche entre boursiers et non boursiers.

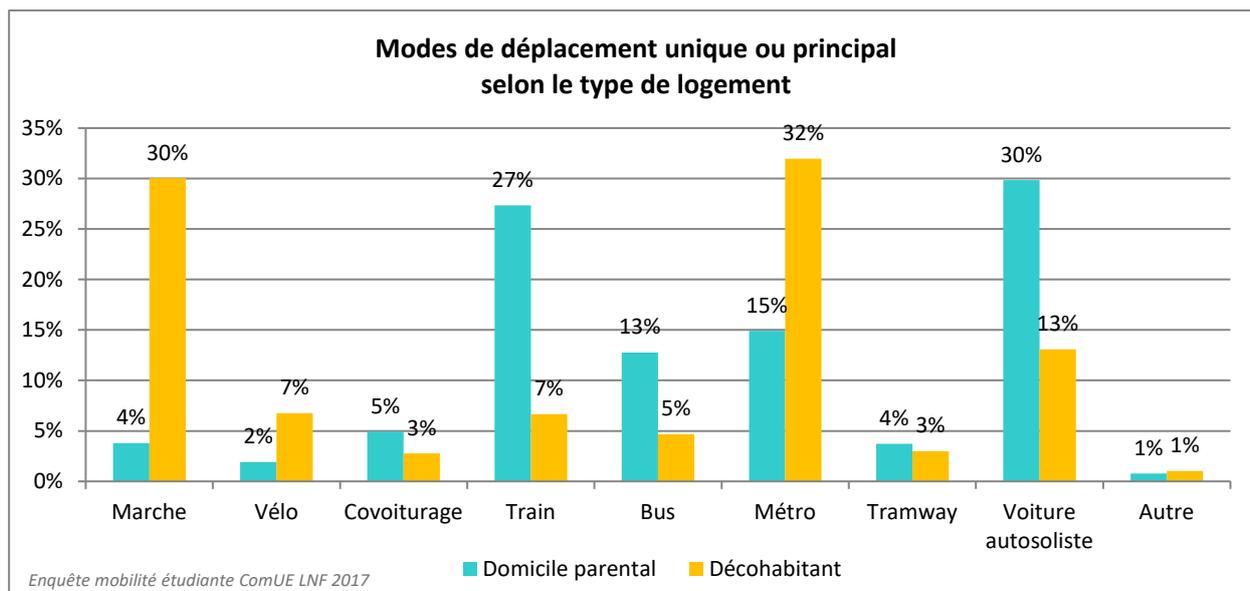


Les retours au domicile

Les déplacements du week-end et des vacances sortent du champ du périmètre étudié, mais la décohabitation implique bien souvent des

retours réguliers au domicile parental qui sont

parties intégrantes de la mobilité étudiante.



Détail par territoire en p36

2 fois plus de voiture depuis le domicile parental

On observe une différence nette des pratiques modales selon le type de logement, et plus particulièrement selon si l'étudiant-e réside chez ses parents ou non.

Le train et le bus sont ainsi respectivement utilisés 4 et 3 fois plus par les étudiant-es en cohabitation parentale. Le train correspond aux longs trajets et était attendu comme choix modal privilégié des étudiant-es résidant chez leurs parents. Le poids du bus, en tant que mode unique ou principal est plus étonnant, d'autant qu'il est partagé sur tous les territoires.

Surtout, la voiture autosoliste est le 1er moyen de déplacement des étudiant-es résidant chez leurs parents, avec une part modale 2 fois plus élevée que chez les décohabitant-es. Déjà identifié en 2014, la décohabitation est un levier de mobilité durable qu'il faut continuer à explorer.

Voiture et décohabitation

En réalité, ce phénomène n'est pas systématique. Le détail par territoire montre en effet que la différence d'usage de la voiture entre décohabitant-es et cohabitant-es est par exemple quasi inexistante sur le Littoral.

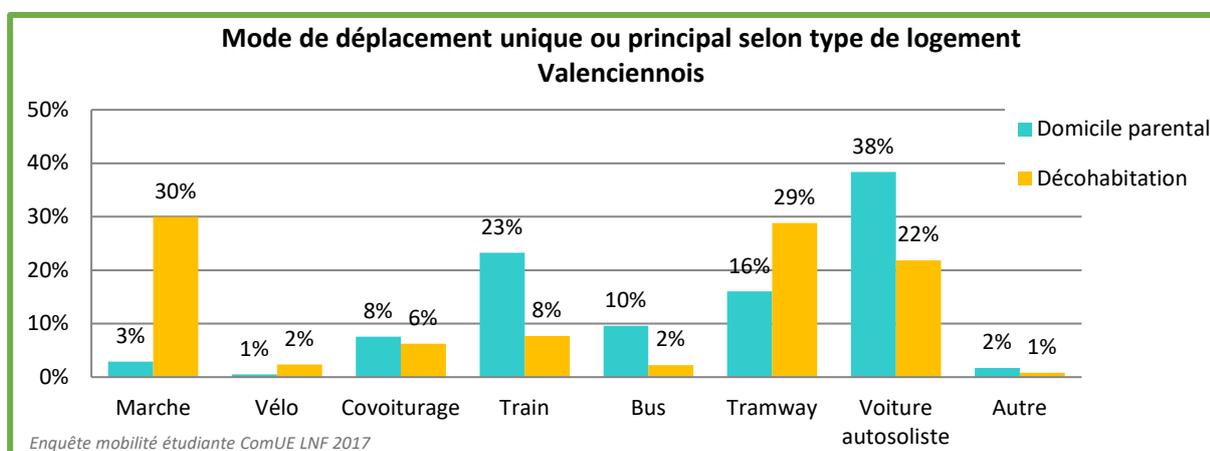
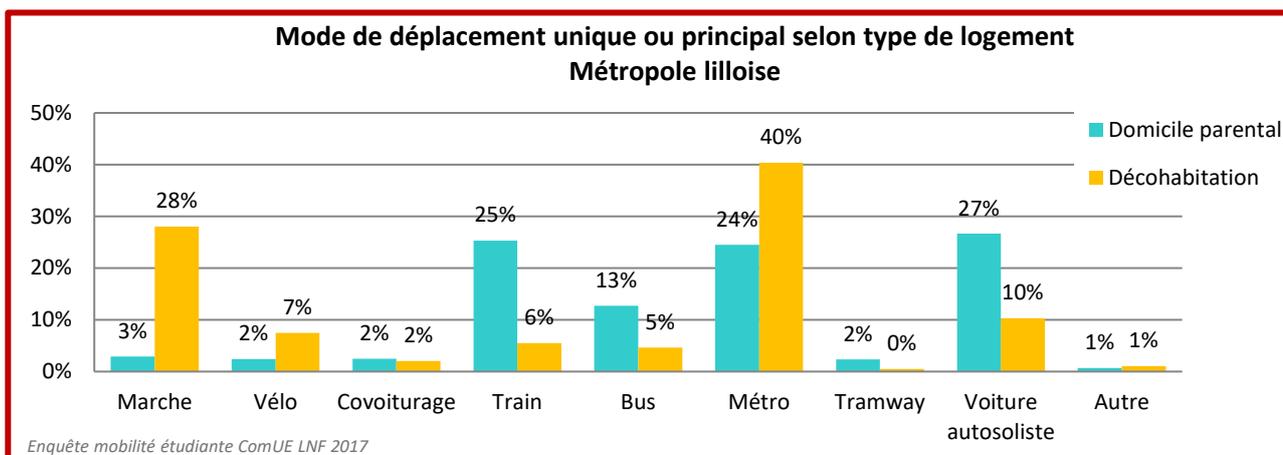
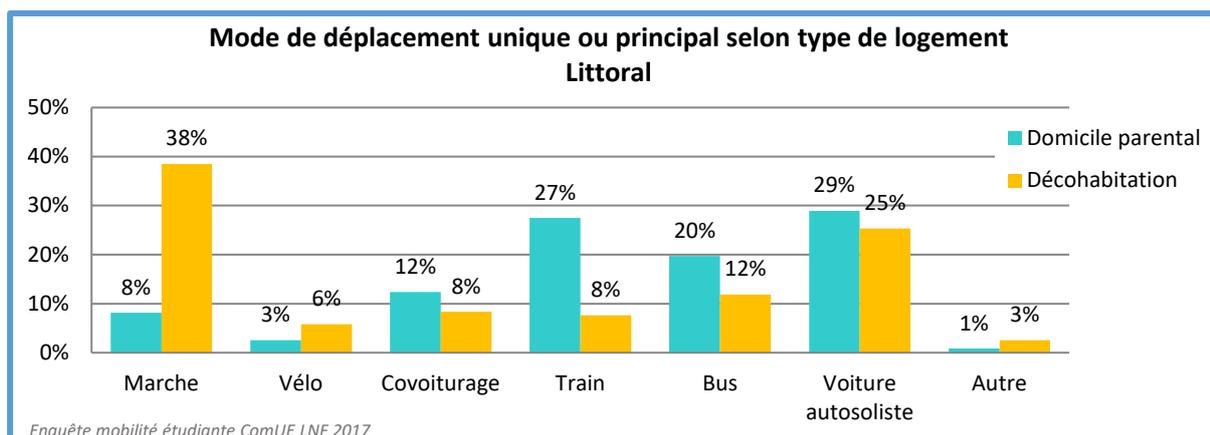
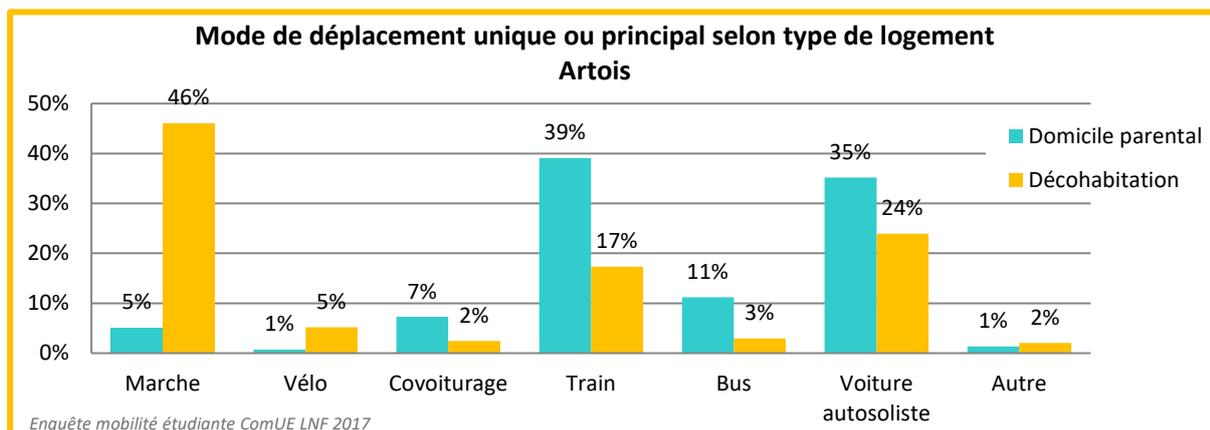
Au total, 13% des étudiant-es décohabitant-es viennent ainsi en voiture. Il serait intéressant

d'interroger les choix de localisation du logement et de mobilité de cette population. Est-ce que la question de ne pas réaliser les trajets en voiture s'est posée lors du choix du logement ? Ou bien est-ce dû à un logement contraint ou sélectionné avec des critères autres que la facilité d'accès au campus ? Par exemple : logement prêté par un membre de la famille, proximité avec le lieu de travail dans le cas d'une alternance, ...

La marche, spécificité de la décohabitation

Le choix d'un logement se fait classiquement en fonction de la proximité avec l'établissement, d'autant qu'il existe souvent des logements étudiants très proches des campus. Il n'est donc pas surprenant que la population venant à pied (ou dans une moindre mesure à vélo) soit considérablement plus élevée en ayant quitté le domicile parental.

Côté transports en commun, alors que le bus semble plutôt être un marqueur de cohabitation parentale, le métro lillois ainsi que le tramway valenciennois sont particulièrement empruntés par les étudiant-es ayant leur propre logement. La présence d'un transport urbain ferré semble donc avoir un impact notable sur la mobilité des décohabitant-es, qui sont moins nombreux-ses à se déplacer en voiture sur ces deux territoires.



Vivre au domicile parental : des trajets longs

Les étudiant-es vivant au domicile parental sont souvent éloigné-es des lieux d'études : 60% d'entre eux résident à plus de 15 km, dont la moitié à plus de 30 km.

Les temps de trajet sont d'autant plus longs, avec 44% des étudiant-es à plus de 45 min, contre 10% pour celles et ceux ayant quitté le foyer familial.

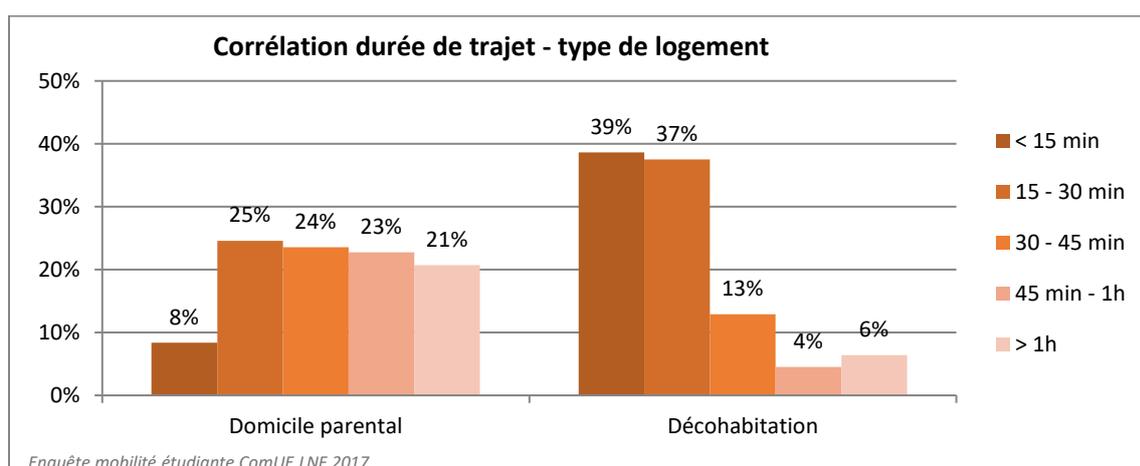
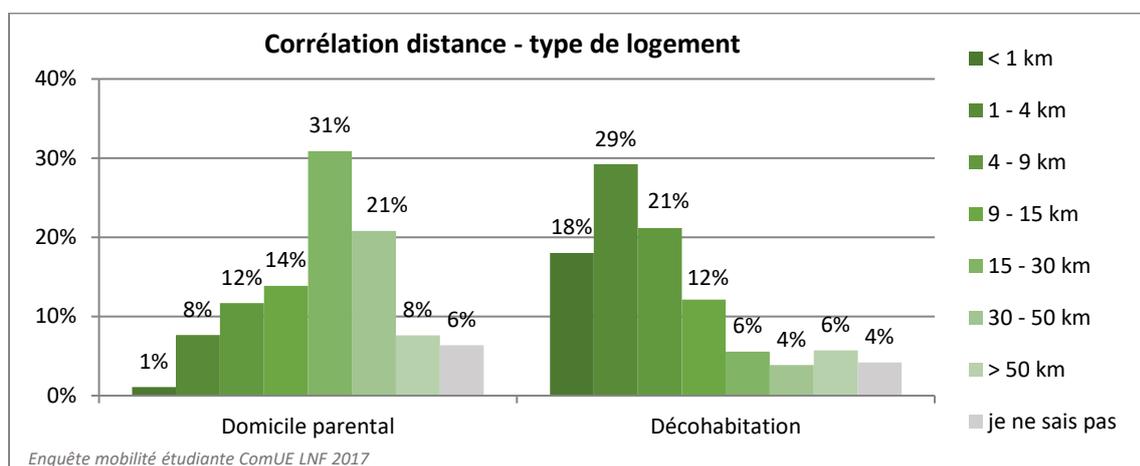
Néanmoins, il est intéressant d'observer que le profil de répartition des temps de trajet des décohabitant-es n'est pas du tout similaire au profil de répartition des distances. Cette catégorie est ainsi équitablement répartie dans les différents intervalles de temps, hors trajets très courts (<15min).

1 étudiant-e sur 2 ayant quitté le domicile parental vit à moins de 4 km de son campus

La décohabitation permet à l'inverse de réduire considérablement la distance entre le domicile et le lieu d'études.

Lorsque les étudiant-es ont la possibilité de prendre un logement, il semble logique que la localisation de leur lieu d'études soit un des premiers facteurs de choix du logement pour la plupart.

Les temps de trajet associés sont cohérents : 76% des décohabitant-es sont situé-es à moins de 30 min du campus, dont la moitié à moins de 15 min.

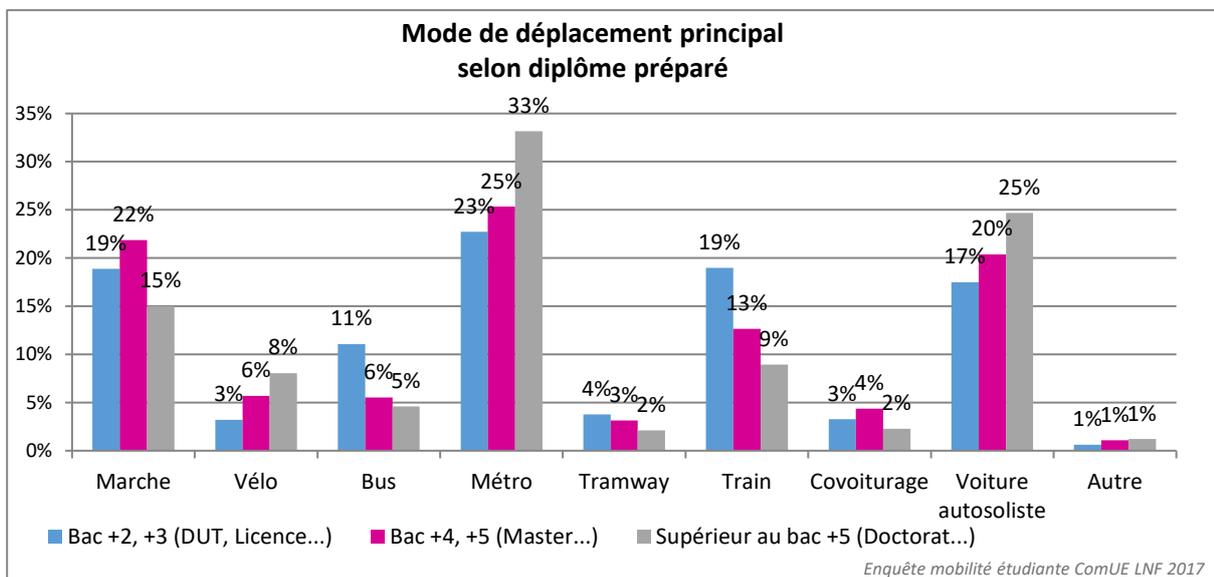
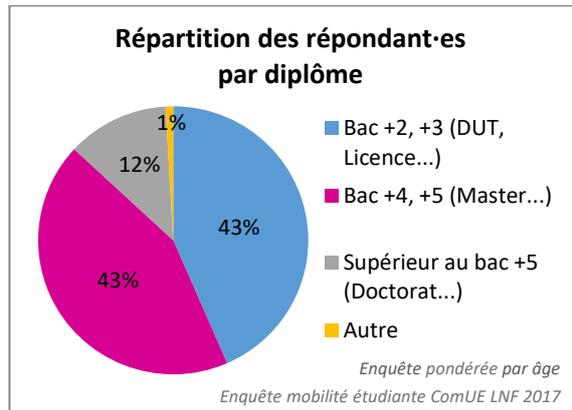


2. Influence du niveau de diplôme

Parmi les différents facteurs pouvant influencer la mobilité quotidienne, le niveau d'études mérite de s'y attarder.

Le niveau de diplôme préparé, étroitement corrélé à l'âge, peut laisser supposer une évolution des conditions de vie : émancipation du domicile parental, achat d'une voiture, ...

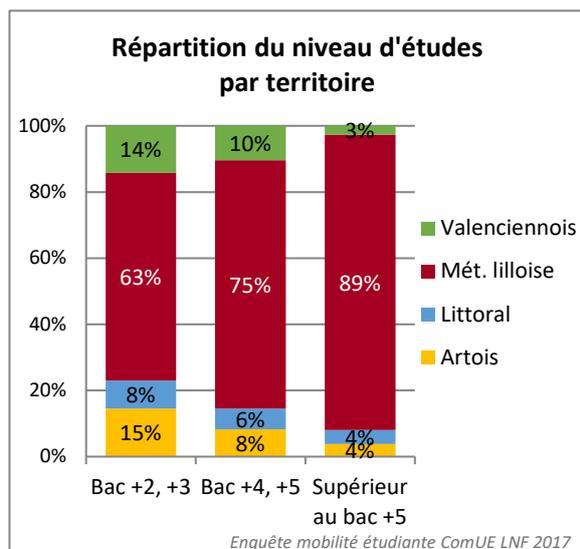
Les résultats de l'enquête ayant fait l'objet d'une pondération par âge, la distribution par diplôme préparé est donc proche de la réalité.



Etudes longues, plus de métro, plus de voiture ?

A l'échelle de l'ex-Nord Pas de Calais, plusieurs tendances s'observent nettement : avec l'augmentation du niveau de diplôme préparé augmente l'usage du métro et de la voiture, mais aussi du vélo, et à l'inverse diminue le recours au train et au bus.

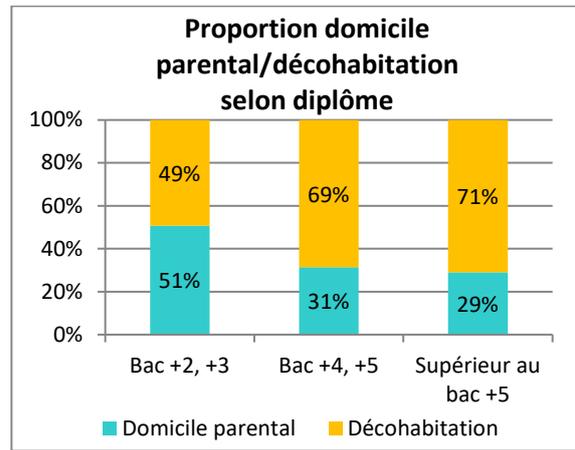
Ces tendances sont-elles dues à l'évolution du mode de vie avec l'âge, ou au fait que les étudiant-es préparant un diplôme de plus haut niveau sont proportionnellement plus nombreux sur la métropole lilloise, avec les usages modaux associés ? (cf graphique ci-contre)



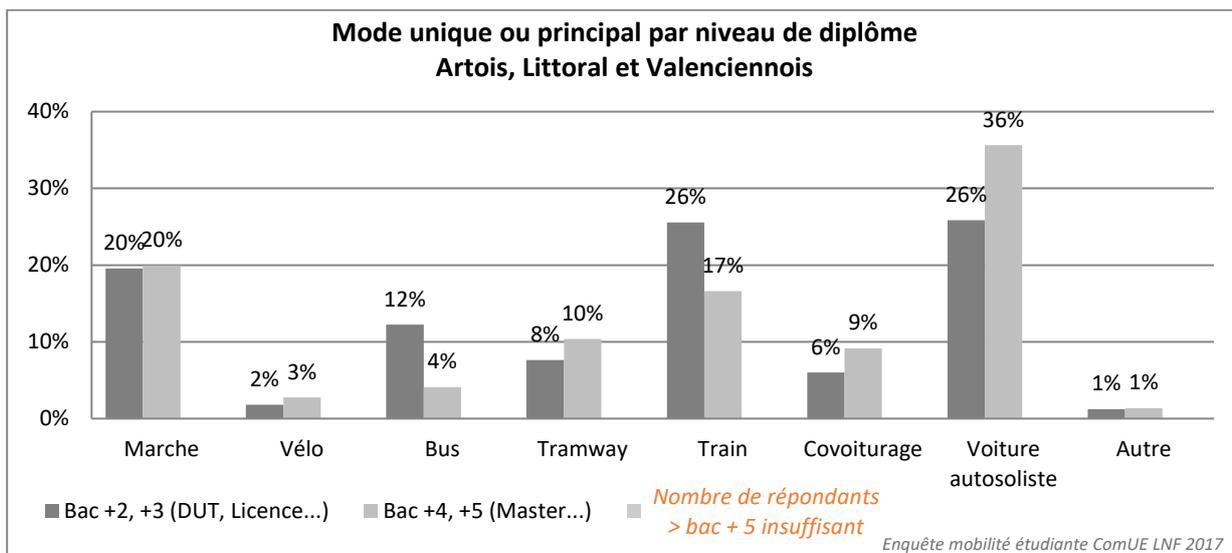
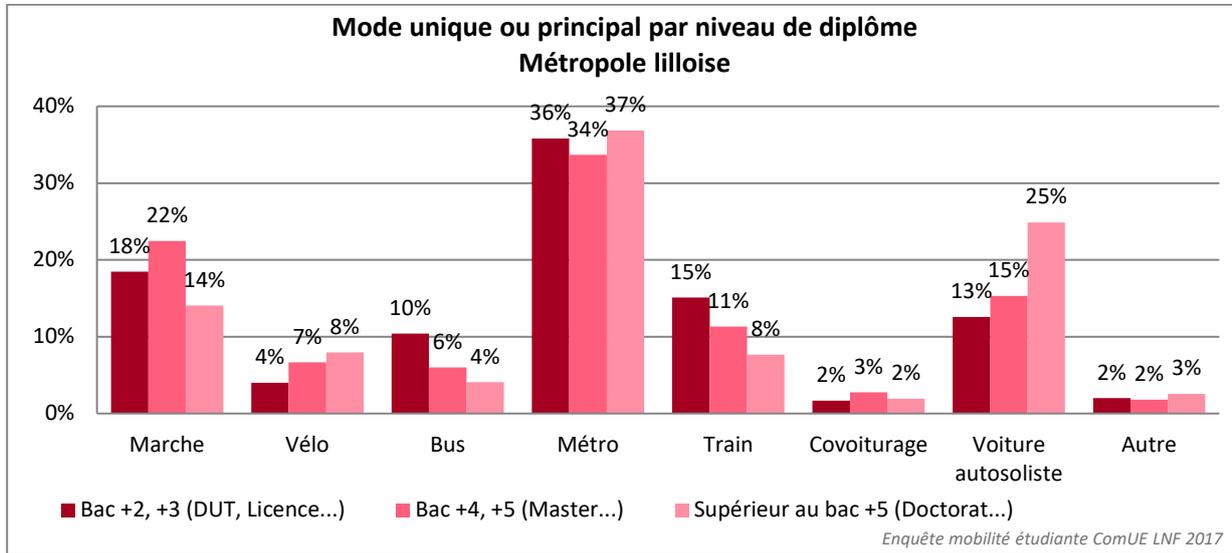
En dissociant la métropole lilloise des autres territoires dans les graphiques ci-dessous, le taux de recours au métro en métropole n'évolue quasiment pas. L'augmentation globale de l'usage du métro avec le niveau de diplôme semble due au report géographique, et donc purement mécanique.

En revanche, quel que soit le territoire, nombreux sont celles et ceux à faire le choix de la voiture au fil de leur études, y compris dans la métropole lilloise saturée.

Tous les territoires montrent également une baisse du train, pouvant indiquer l'achat d'une voiture, ou une décohabitation et un rapprochement du campus. Cette dernière hypothèse pouvant peut-être expliquer la baisse du bus et la hausse du vélo.



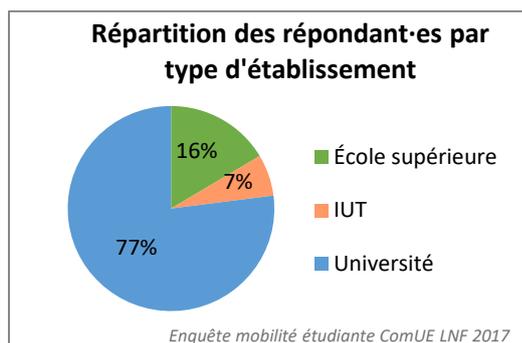
Il est à noter qu'effectivement, la part de décohabitation augmente significativement au-delà de Bac+3.



3. Influence du type d'établissement

L'université prédominante

Les universités regroupent la population étudiante la plus importante, les résultats obtenus sont donc surtout représentatifs de leurs usager·ères. Les pratiques modales étudiantes sont-elles différentes dans d'autres types d'établissements, ici les écoles supérieures et les IUT ?



Spécificités des écoles et IUT

Plusieurs facteurs d'influence sur les déplacements quotidiens ont été envisagés, en comparaison avec les universités.

Pour les écoles de commerce et d'ingénieur :

- certaines écoles recrutent sur un périmètre principalement national,
- certaines écoles ont des résidences étudiantes dédiées à proximité,
- diplôme bac +5, la plupart recrutant à bac+2 ou 3.

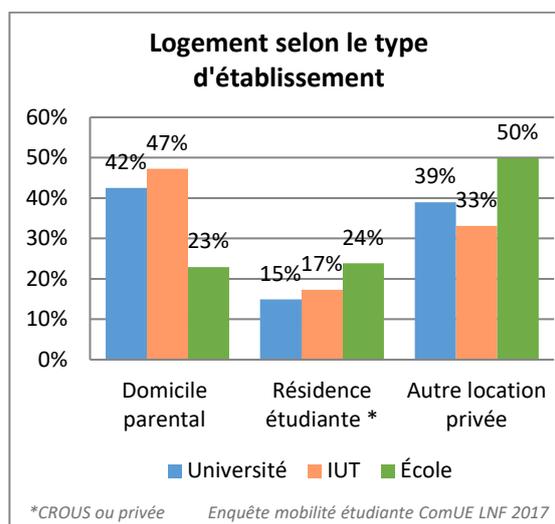
A l'inverse les IUT proposent uniquement des formations courtes (bac+2).

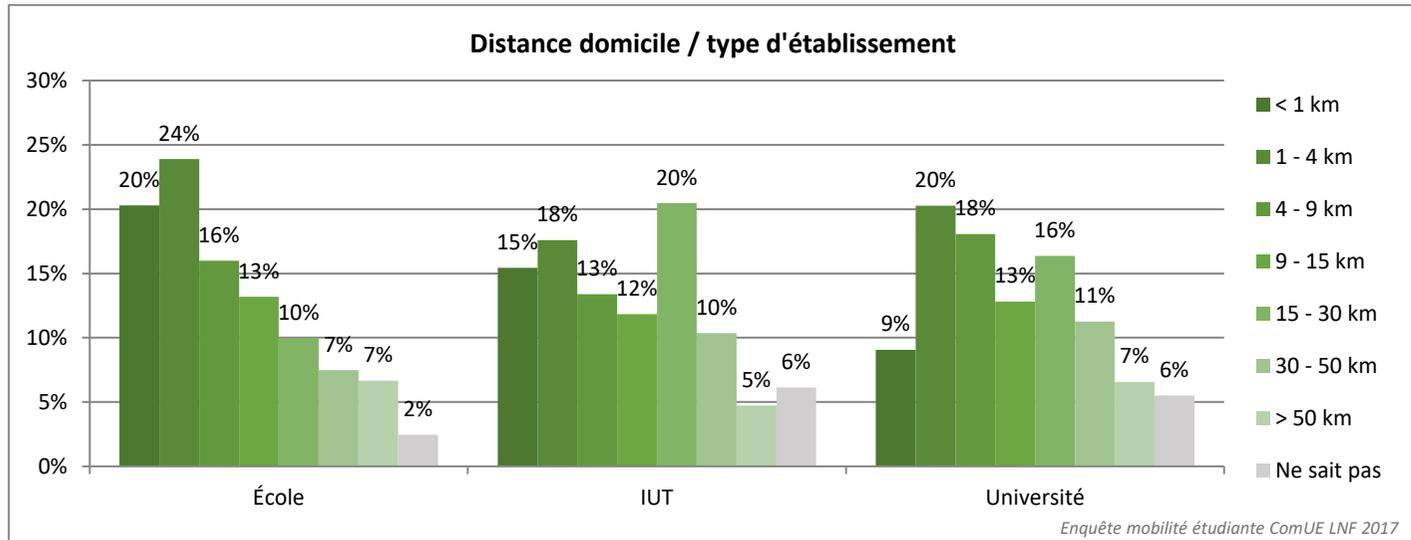
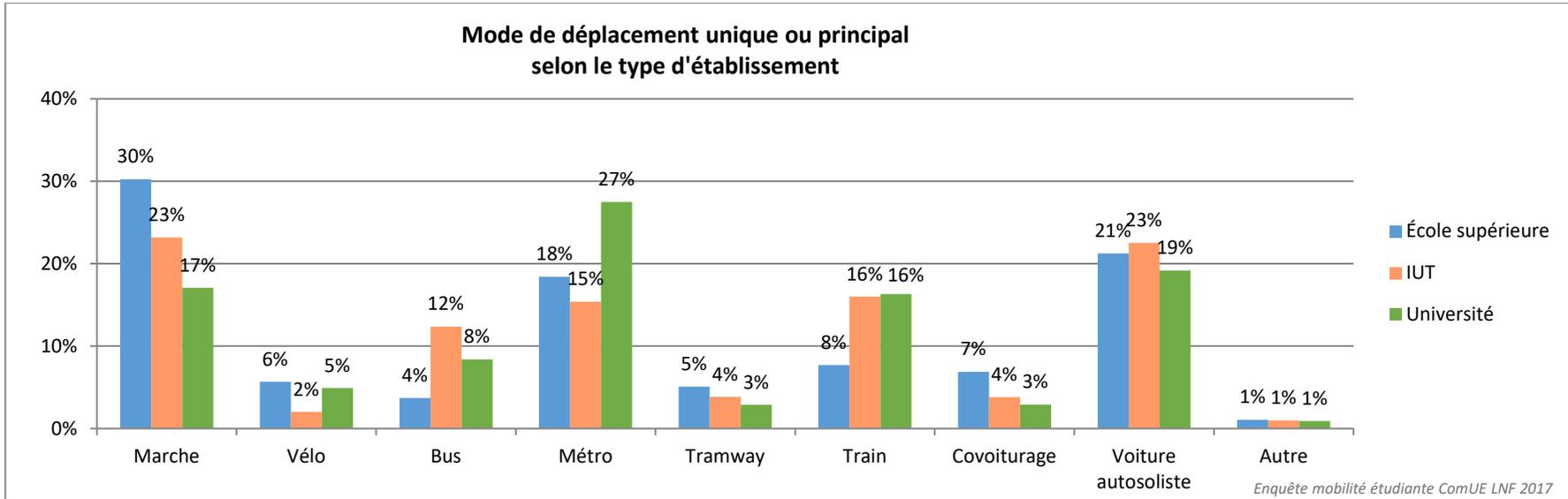
D'autres paramètres jouent certainement sur les déplacements domicile/campus de ces établissements, par exemple l'origine sociale, mais cette donnée n'a pas été étudiée en 2017.

Plus de décohabitation dans les écoles

Ces facteurs se traduisent effectivement par une décohabitation importante dans les écoles, qui se reporte sur les résidences étudiantes, souvent à proximité directe des campus, et sur la location individuelle classique.

Par contre, les étudiant·es d'IUT ne sont pas plus nombreux·ses à vivre chez leurs parents, puisque les profils de logement sont assez similaires aux universités.

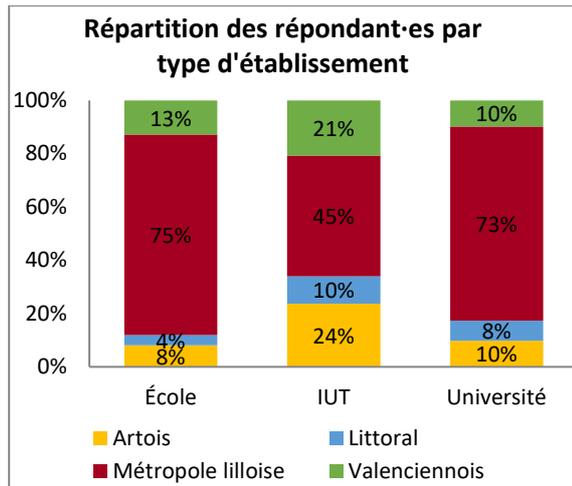




Pratiques modales dans les IUT

Les étudiant·es d'IUT moins présent·es en métropole

Par rapport aux universités, le public des IUT prend plus le bus que le métro, et se déplace plus à pied. Ces variations ne traduisent cependant pas forcément des comportements différents et doivent être nuancées par la répartition géographique du public des IUT.



Contrairement aux deux autres populations, les étudiant·es des IUT sont en effet majoritairement localisé·es en dehors de la métropole lilloise.

Un zoom sur la métropole montre des fréquentations du métro identiques pour le public des facultés et des IUT. La baisse de fréquentation du métro sur l'ensemble du périmètre est donc due au simple fait que les étudiant·es d'IUT sont moins nombreux·ses en métropole.

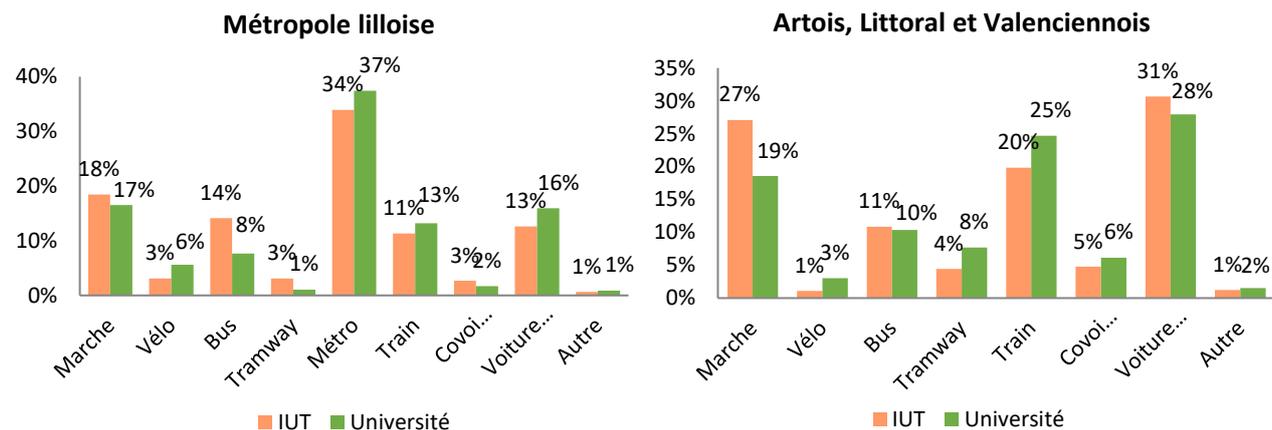
En revanche, la hausse d'utilisation du bus provient bien de la métropole. Les trois IUT de l'Université de Lille étant situés à relative proximité d'un métro, il s'agit d'un résultat étonnant.

Des domiciles plus proches

Hors métropole, la marche reste le mode de transport le plus remarquable sur les trois territoires de l'Artois, du Littoral et du Valenciennois territoire : +8% pour les IUT.

En faire son mode de déplacement principal suppose un logement très proche. Effectivement, si le taux de décohabitation est similaire entre les IUT et les universités, la part des étudiant·es résidant à moins d'1km est plus élevée pour les IUT que pour les facultés (15% vs 9% pour l'ensemble des territoires).

Mode de transport unique ou principal – IUT/ Universités



Pratiques modales dans les écoles supérieures

Ecoles supérieures : plus de marche, autant de voiture ?

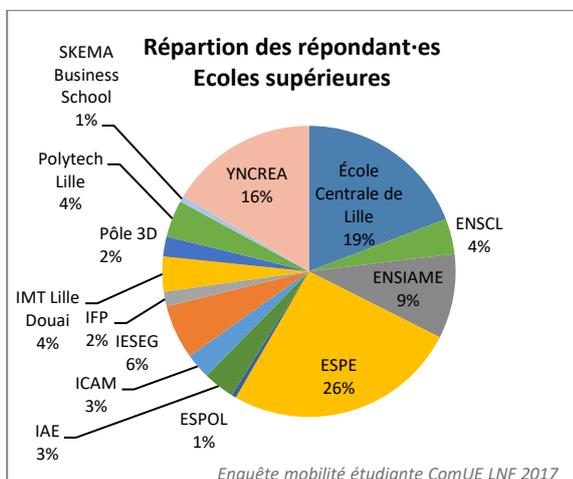
Les transports en commun (métro, bus mais aussi train) sont moins empruntés en faveur de la marche, largement plébiscitée comme mode principal (30%). Ce choix est facilité par une forte proximité : 20% résident à moins d'1km de leur école.

Néanmoins, la proportion d'étudiant-es venant en voiture est significative (20%) et identique aux autres types d'établissements.

L'échantillon de répondant-es n'est en réalité pas homogène, et certaines écoles sont plus représentées que d'autres. Un grand nombre d'entre elles se situent en métropole lilloise, mais ce n'est pas le cas de toutes. La localisation des campus de chaque école est indiquée en page 9.

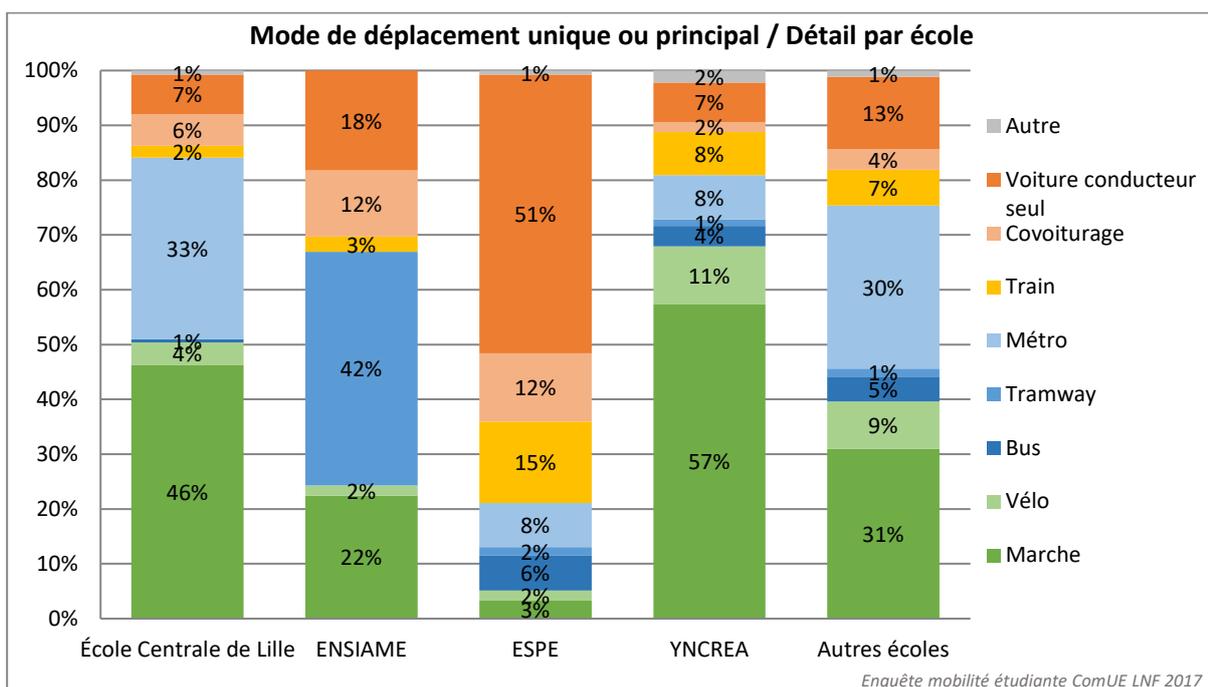
Les données observées sont-elles représentatives de l'ensemble des écoles ou seulement de celles les plus représentées dans l'enquête ? La mise en relief des établissements prépondérants apporte plusieurs éclairages :

Des disparités importantes entre les écoles



- la prédominance de la marche n'est pas généralisée, avec l'exemple ici du tramway à l'ENSIAME (campus Mont Houy à Valenciennes),
- l'ESPE (Ecole Supérieure du Professorat et de l'Education) montre un profil de mobilité étudiante très différent avec un recours très fort à la voiture (51%), qui pèse sur les résultats globaux. L'ESPE demande une analyse dédiée tenant compte du profil très spécifique de ses étudiant-es et de ses différentes localisations.

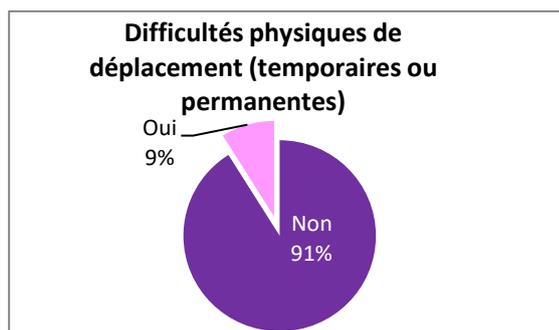
Les étudiant-es des écoles supérieures ont-ils une mobilité différente des universités et IUT ? Difficile de conclure en s'appuyant sur l'échantillon de cette enquête, hormis pour reconnaître des variations fortes d'une école à l'autre.



4. Influence de la mobilité réduite

1 étudiant-e sur 10 à mobilité réduite

Le taux de personnes ayant indiqué avoir une mobilité réduite est identique à 2014. Qu'elle résulte d'un handicap, d'un état de santé temporaire ou permanent, ou d'autres causes, la mobilité réduite recouvre une diversité de situations (essoufflement, posture debout difficile, déplacement en fauteuil roulant ...).



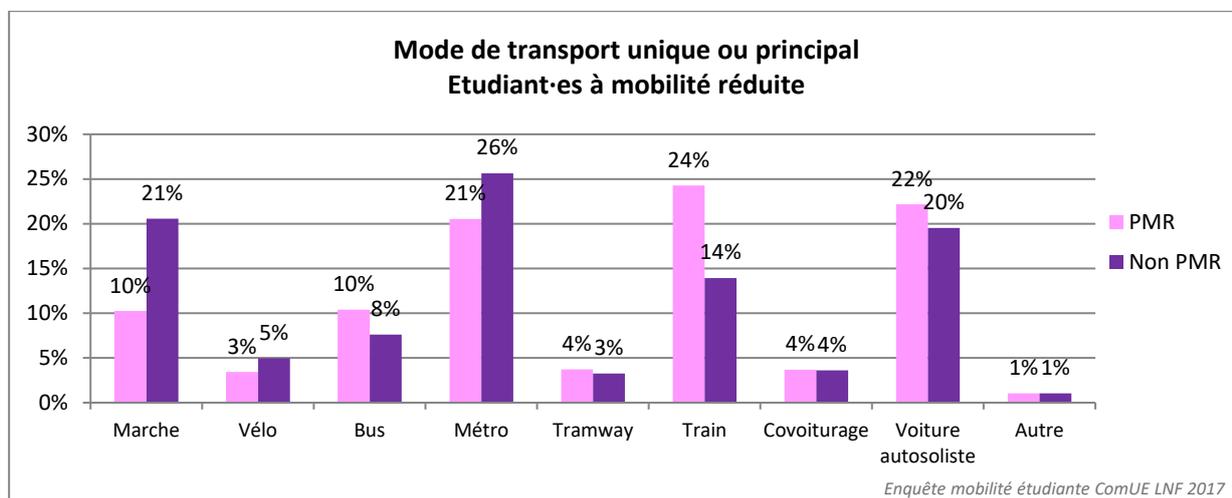
En 2014, 7% des étudiant-es ayant des difficultés pour se déplacer avaient déclaré être en situation de handicap non temporaire (détail non précisé en 2017), soit 0.7% de la population totale.

S'intéresser à l'accessibilité des campus pour les étudiant-es à mobilité réduite est d'abord un enjeu d'équité dans l'accès aux études, mais les problématiques et solutions sont en réalité souvent bénéfiques pour tous et toutes : facilité de circulation piétonne, signalétique, etc.

Pourtant, parmi les personnes ayant signalé une mobilité réduite et apporté un commentaire libre en fin de questionnaire, rares sont celles qui ont fait référence à cette difficulté supplémentaire sur leur mobilité quotidienne.

Plus de train, moins de marche avec une mobilité réduite

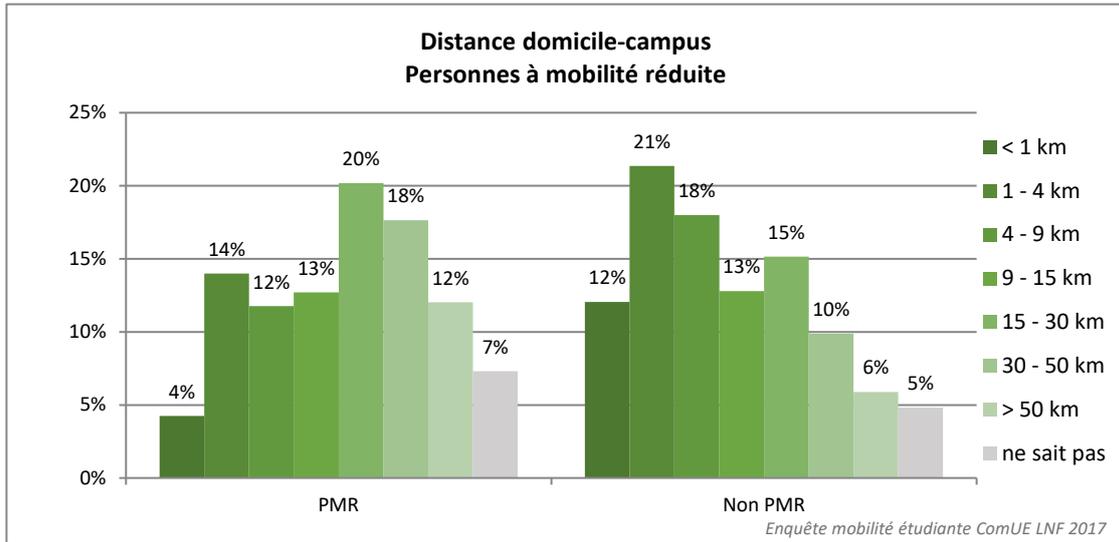
Il existe des différences notables dans les pratiques de mobilité, puisque les personnes à mobilité réduite sont moitié moins à se rendre à pied sur leur campus, légèrement moins en métro (-5%), et presque deux fois plus à prendre le train. La part de voiture individuelle n'est par contre pas plus importante.



Des PMR plus éloignés des campus

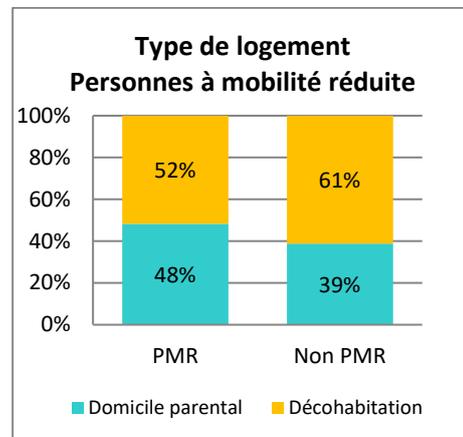
Les modes piéton et train sont des indicateurs de proximité ou d'éloignement du domicile. Et en effet, plus qu'une adaptation des choix modaux liée à la difficulté de se déplacer, il semble que ces profils de mobilité soit le résultat d'un éloignement bien plus important des personnes en situation de mobilité réduite. 30% résident

ainsi à plus de 30 km du campus contre 15% des étudiant-es valides, seulement 4% sont à proximité immédiate du lieu d'études (12% des étudiant-es valides). Ils et elles ont par conséquent des trajets bien plus longs : 24% sont à plus d'1h, contre 11% des non PMR.



La décohabitation est effectivement moins fréquente pour les PMR, mais pas de façon suffisante pour expliquer ces chiffres. La problématique de l'offre en logement accessible au handicap peut être une piste, même si cela ne concerne qu'une petite part des étudiants ayant des difficultés à se déplacer.

L'enquête réalisée n'aborde cette question que de façon superficielle, une enquête qualitative serait pertinente pour avoir une meilleure connaissance de la diversité des situations et comprendre les choix de logement et de mobilité associée.



V. CONCLUSION

L'enjeu de la mobilité étudiante

Cette étude présente un état des lieux de la mobilité étudiante du Nord et du Pas-de-Calais et s'inscrit dans une volonté de favoriser les déplacements durables. Avec plus de 150 000 étudiant·es se rendant chaque jour sur un nombre circonscrit de pôles universitaires, il s'agit d'une problématique de gestion des flux de déplacement urbains et régionaux.

La mobilité de la population étudiante est surtout un enjeu particulièrement fort car elle esquisse les **évolutions de la société de demain en termes de mobilité**. Les comportements actuels des étudiant·e.s préfigurent leurs habitudes de mobilité dans leurs vies citoyennes et professionnelles futures. De plus, la période des études correspond souvent à la première expérience d'autonomie et est donc idéale pour que s'ancrent des comportements durables.

L'analyse des 7 500 réponses de cette enquête montre que **les pratiques modales n'ont que peu évolué en 3 ans**. La marche, les transports en commun, le train ont beau être très utilisés par les étudiant·es, la voiture conserve toujours une place aussi importante. Les diverses actions mises en place (incitations au vélo, plateformes covoiturage) n'ont pour l'instant eu que peu de répercussions à l'échelle régionale.

Comment favoriser les comportements de mobilité durable et un report modal massif ? Sur quels leviers un établissement d'enseignement supérieur peut-il agir ?

Comment favoriser la mobilité durable ?

Les exemples de plans d'actions suite à un diagnostic mobilité sont nombreux, les retours d'expériences aussi, s'en inspirer est la première marche à suivre. Même si l'enseignement supérieur n'a pas la compétence pour agir sur l'ensemble des leviers de la mobilité, de nombreuses actions faciles à identifier et à mettre en œuvre sont encore possibles dans la plupart des établissements. Cela suppose cependant d'y allouer **des ressources humaines dédiées**.

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique, l'enjeu majeur est de diminuer les trajets en voiture autosoliste. Cependant, ce rapport montre qu'il existe une grande diversité de situations, ce qui implique qu'il n'existe pas une solution unique.

Il peut ainsi être pertinent de développer un panel d'actions permettant de **cibler spécifiquement différentes catégories de population** : les étudiant·es résidant chez leurs parents, celles et ceux qui ont un trajet relativement court et qui viennent tout de même en voiture, ... **A chaque établissement de prioriser** les angles de travail à fort potentiel en fonction des caractéristiques de sa propre population étudiante mais aussi du contexte urbain de son ou ses campus.

Deux approches principales peuvent ainsi être envisagées :

1. **Agir sur les pratiques modales sans modifier le point de départ**, avec des leviers différents selon les modes et la localisation du logement,

2. **Agir sur le trajet lui-même** : en facilitant par exemple la décohabitation, en particulier sur des périmètres où des alternatives modales durables sont déjà accessibles.

Le covoiturage



L'un des axes prioritaires est de développer le covoiturage. Il s'agit d'un levier qui présente un **potentiel de croissance important** et qui demande relativement peu d'investissement (par rapport au développement de nouvelles lignes de transports ou d'aménagements vélo par exemple, même si l'aménagement d'aires de covoiturage est un facilitateur).

Dans le cas de l'enseignement supérieur, ce mode peut tout particulièrement s'imposer en **alternative viable pour les trajets moyens à longs, où la voiture autosoliste est prédominante** mais où le train n'a pas encore pris l'avantage. Des bassins de domiciles étudiants peuvent ainsi peut-être être identifiés et ciblés en priorité.

La principale action mise en place par les établissements d'enseignement supérieur de toute la France, comme les collectivités, est le développement d'une plateforme numérique de covoiturage. Ce type d'application, externe ou interne, publique ou privée, s'est démultiplié, sans que le taux de covoiturage courte / moyenne distance n'augmente significativement.

Si le modèle miracle n'est pas encore identifié, il est certain qu'une solution technique de mise en relation n'est pas suffisante en tant que telle. Cela n'est pas spécifique à l'enseignement supérieur : si le covoiturage longue distance s'est désormais bien installé dans les usages, le marché du covoiturage quotidien de manière générale est encore balbutiant et de nombreux acteurs cherchent à s'implanter.

Pour établir un plan d'action efficace, il est important de **s'appuyer sur les retours d'expérience** au niveau régional et national ainsi que sur les études existantes, telle que [Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance](#) (ADEME, 2017). Quels sont les freins ? Les incitations ? Les paramètres à prendre en compte, techniques mais surtout humains ? Quels moyens de promotion, de communication ? Quelles sont les particularités de la population étudiante sur ce sujet ? Est-il pertinent de les cibler spécifiquement ou de s'inscrire dans une démarche territoriale, permettant peut-être d'atteindre plus facilement une masse critique ?

Les transports en commun

Lorsqu'une offre de transport efficace est disponible, les chiffres montrent que **la population étudiante a une forte propension à y recourir**, bien plus que la population active (les personnels de l'enseignement supérieur par exemple). Mais pour une partie significative des autosolistes, le réseau actuel de transport train/urbain n'est apparemment pas adapté, peut-être parce qu'il rallonge excessivement le temps de trajet, ou que leur lieu de résidence n'est simplement pas desservi. A cela s'ajoutent parfois d'autres freins : coût jugé trop élevé ou sentiment d'insécurité par exemple.

Toutes les agglomérations universitaires ou presque ont un réseau de transport en commun, mais l'enseignement supérieur n'a évidemment pas



les compétences pour aborder ce sujet seule. Elle doit obligatoirement travailler en concertation avec la collectivité locale et l'autorité de transport locale, éventuellement interurbaine (Arc-en-Ciel) ou ferrée (TER – conseil régional / SNCF).

A ce titre, les établissements ont intérêt à localiser et quantifier les concentrations de besoins étudiants non satisfaits, en s'appuyant sur cette étude et sur d'éventuelles études complémentaires. Plusieurs établissements travaillent déjà de cette façon sur certains points identifiés, par exemple avec la mise en place récente d'une nouvelle navette entre la gare du Poirier-Université et le campus du Mont Houy à Aulnoy-lez-Valenciennes. Cependant, chaque partenaire a des priorités différentes et un besoin étudiant peut en réalité ne pas être suffisant, ou pas assez concentré pour que la mise en place d'un détour voire d'une nouvelle ligne de bus, soit rentable ou pertinente.

Pour cerner ces besoins, il serait intéressant **d'étudier plus précisément la catégorie de population qui vient en voiture et qui réside dans la zone du réseau de transports urbains**, par exemple à moins de 10 km du lieu d'études, et ce pour chaque agglomération étudiante concernée par une part significative d'étudiant-es dans cette situation. Cela permettrait de comprendre pourquoi les alternatives (bus notamment) ne leur conviennent pas, et peut-être d'identifier des lacunes dans le maillage du réseau urbain existant.

En observant les distances domicile-campus, il apparaît que la voiture prend surtout de l'ampleur lorsque le recours aux transports en commun diminue, soit au-delà du périmètre du réseau de transports urbains, qui a des dimensions variables selon les agglomérations. Dans ce cas, améliorer l'accessibilité en transports en commun peut selon les situations géographiques signifier aussi bien travailler sur le réseau interurbain, dont le maillage est forcément moins fin, que sur l'accès au train.

Le vélo



La pratique du vélo reste peu fréquente, même sur les trajets courts. Il s'agit du **mode que les établissements d'enseignement supérieur travaille le plus à développer** : en renforçant les stationnements vélo, en proposant des vélos à la location ou à la vente, en direct ou via une association, des ateliers de réparation, etc.

Il est d'ailleurs recommandé de s'appuyer sur ces retours d'expérience, dans l'enseignement supérieur mais pas seulement, ainsi que sur les services et bonnes pratiques recommandés par les organismes spécialisés comme l'Association Droit au Vélo, par exemple pour assurer la sécurité des abris à vélo à coût raisonnable, identifier un modèle viable pour la mise à disposition de vélos, etc.

Les bénéfices du vélo ne sont plus à démontrer et ces actions sont à poursuivre sur tous les campus. Pour aller plus loin, il est possible d'impulser une réflexion auprès des collectivités et agences d'urbanisme sur les questions d'aménagement de voies cyclables, de réduction des discontinuités et zones dangereuses, en particulier aux abords des campus.

Il est important d'observer que le vélo est plutôt adapté aux distances courtes, où la voiture autosoliste est relativement peu présente. Une augmentation de la part modale du vélo peut n'avoir qu'un faible impact sur les émissions de gaz à effet de serre, puisque le report modal se fait mécaniquement plutôt depuis les transports en commun ou la marche. Dans certains cas, la trottinette peut d'ailleurs suffire à remplacer un trajet à pied suffisamment long pour être vu comme contraignant.

L'incitation au vélo peut tout de même aider à réduire la part, non négligeable sur certains territoires, des étudiant-es autosolistes habitant à proximité du lieu d'études et peut-être sur la voiture utilisée en multimodalité sur une partie mineure du trajet.

Par ailleurs, le vélo électrique peut représenter une autre alternative plausible à la voiture. Complémentaire au vélo classique, il permet en effet de réaliser des trajets plus longs. Les vélos électriques sont cependant plus coûteux, des incitations financières associées à des aménagements plus sécurisés peuvent permettre de favoriser ce mode de transport.

La décohabitation

Un des moyens de changer les habitudes modales est de **favoriser la décohabitation**. De manière générale, la décohabitation implique des trajets plus courts, et une utilisation moindre de la voiture.

L'enseignement supérieur, sauf exception, n'a pas la gestion de cette compétence qui relève d'un ensemble d'acteurs hétérogène : CROUS, collectivités, agences d'urbanisme et offices publics de l'habitat, promoteurs immobiliers, etc. Une réflexion a été amorcée sur cette question par la Métropole Européenne de Lille, car le sujet est complexe : coût des loyers, offre en petits logements, développement des logements alternatifs (y compris colocation), etc.



Côté université, une grande enquête est en cours sur les conditions de vie étudiante sur le périmètre Nord et Pas de Calais qui permettra de mettre en avant les facteurs sociaux et économiques facilitant ou freinant la décohabitation.

Les étudiant-es résidant chez leurs parents se déplacent principalement en voiture et en train. Augmenter la décohabitation signifie également diminuer le nombre de trajets en train. Cela a peu d'impact sur les émissions de gaz à effet de serre, cela peut avoir des conséquences bénéfiques sur les conditions de vie étudiante (fatigue, réussite des études, ...) puisque 1 étudiant-e sur 2 prenant le train a plus d'1 heure de trajet.

Les rythmes universitaires

Ce sujet n'a pas été étudié précisément dans cette enquête mais la question des rythmes universitaires peut avoir une influence importante sur les déplacements, même si de manière indirecte.

Les rythmes quotidiens, c'est-à-dire les heures de début et de fin des cours, la pause méridienne, ou encore la concentration des cours sur les mêmes jours de la semaine ont **un effet sur les engorgements routiers et sur la saturation des transports en commun aux heures de pointe**. La gestion des emplois du temps de milliers d'étudiant-es est un équilibre complexe, intégrer de nouveaux paramètres d'étalement des horaires n'est pas évident. Mais cette problématique mérite d'être approfondie, car elle soulève d'autres enjeux du développement durable, par exemple l'optimisation de l'utilisation des bâtiments.

Sensibilisation et accompagnement personnalisé

Quel que soit le public cible, le type de mode que l'on souhaite promouvoir, la sensibilisation est indispensable.

Même si les étudiant-es prennent par exemple assez facilement les transports en commun, cela n'est pas forcément fait de façon consciente et ils/elles sont encore nombreux-ses à ne jamais avoir réellement réfléchi à leur mobilité. Le réflexe voiture peut alors facilement revenir une fois sorti du contexte étudiant, si ce n'est pas déjà le cas.

Au-delà des aménagements, les établissements d'enseignement supérieur doivent donc également **mettre l'accent sur la sensibilisation et les échanges avec la population étudiante**. Cela peut se manifester par des campagnes de sensibilisation intelligentes qui prennent en compte la diversité des situations, une newsletter d'information, un stand mobilité lors des journées portes ouvertes, une permanence mobilité régulière, une animation sur les parkings, etc.

ANNEXES

Questionnaire



Vos études

[A1] En 2017/2018, dans quel type d'établissement d'enseignement supérieur êtes-vous inscrit ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Université
- IUT
- École
- Autre ou double cursus, précisez :

[A2a] Dans quelle université ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Université' à la question '1 [A1]' (En 2017/2018, dans quel type d'établissement d'enseignement supérieur êtes-vous inscrit ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Université Artois
- Université Lille 1
- Université Lille 2
- Université Lille 3
- Université Catholique de Lille - facultés
- ULCO
- UVHC
- Autre

[A2a|l2] Dans quelle faculté étudiez-vous ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Université Lille 2' à la question '2 [A2a]' (Dans quelle université ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Faculté de droit
- Faculté de santé
- Faculté de sport
- Autre

[A2c] Dans quel IUT ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'IUT' à la question '1 [A1]' (En 2017/2018, dans quel type d'établissement d'enseignement supérieur êtes-vous inscrit ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> IUT A de Villeneuve d'Ascq - Université Lille 1 | <input type="radio"/> IUT de Dunkerque - ULCO |
| <input type="radio"/> IUT B de Tourcoing - Université Lille 3 | <input type="radio"/> IUT de Lens - Université d'Artois |
| <input type="radio"/> IUT C de Roubaix - Université Lille 2 | <input type="radio"/> IUT de Saint-Omer - ULCO |
| <input type="radio"/> IUT de Béthune - Université d'Artois | <input type="radio"/> IUT de Valenciennes Cambrai Maubeuge - UVHC |
| <input type="radio"/> IUT de Boulogne sur Mer - ULCO | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> IUT de Calais - ULCO | |

[A2b] Dans quelle école ou quel autre établissement ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'École' à la question '1 [A1]' (En 2017/2018, dans quel type d'établissement d'enseignement supérieur êtes-vous inscrit ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | | |
|---|---------------------------------------|---|
| <input type="radio"/> École Centrale de Lille | <input type="radio"/> ESJ Lille | <input type="radio"/> Polytech Lille |
| <input type="radio"/> EDHEC | <input type="radio"/> ESPE | <input type="radio"/> Sciences Po |
| <input type="radio"/> ENSAIT | <input type="radio"/> IAE | <input type="radio"/> SKEMA Business School |
| <input type="radio"/> ENSAM | <input type="radio"/> ICAM | <input type="radio"/> YNCREA |
| <input type="radio"/> ENSAP Lille | <input type="radio"/> IESEG | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> ENSCL | <input type="radio"/> IMMD-LEA | |
| <input type="radio"/> ENSIAME | <input type="radio"/> IMT Lille Douai | |

Liste non exhaustive

[A3] Dans quelle ville se situe votre principal lieu d'études ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | | |
|---|-----------------------------------|---|
| <input type="radio"/> Arras | <input type="radio"/> Dunkerque | <input type="radio"/> Outreau |
| <input type="radio"/> Aulnoy-lez-Valenciennes | <input type="radio"/> Gravelines | <input type="radio"/> Ronchin |
| <input type="radio"/> Béthune | <input type="radio"/> Lens | <input type="radio"/> Roubaix |
| <input type="radio"/> Boulogne-sur-Mer | <input type="radio"/> Liévin | <input type="radio"/> Tourcoing |
| <input type="radio"/> Calais | <input type="radio"/> Lille | <input type="radio"/> Valenciennes |
| <input type="radio"/> Cambrai | <input type="radio"/> Lomme | <input type="radio"/> Villeneuve d'Ascq |
| <input type="radio"/> Croix | <input type="radio"/> Longuenesse | <input type="radio"/> Wimereux |
| <input type="radio"/> Douai | <input type="radio"/> Maubeuge | <input type="radio"/> Autre |

[A4] Quel diplôme préparez-vous ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Bac +2, +3 (DUT, Licence...)
 Bac +4, +5 (Master...)
 Supérieur au bac +5 (Doctorat...)
 Autre

[A5] En général, combien de jour(s) par semaine vous déplacez-vous sur votre lieu d'études ?

Votre réponse doit être comprise entre 0 et 7. Seul un nombre entier peut être inscrit dans ce champ.

Veillez écrire votre réponse ici : jour(s)

Indiquez "0" si vous êtes en formation à distance



Vos déplacements quotidiens

[B1]Le plus souvent, pour le trajet entre votre domicile et votre lieu d'études, vous utilisez :

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Un seul mode de transport pour un même trajet
 Plusieurs modes de transport à la suite pour un même trajet (*exemple : trottinette puis train puis métro*)

[B2a1]Quel est ce mode de transport ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Un seul mode de transport pour un même trajet' à la question '9 [B1]' (Le plus souvent, pour le trajet entre votre domicile et votre lieu d'études, vous utilisez :)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | |
|-----------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Marche | <input type="radio"/> Train |
| <input type="radio"/> Vélo | <input type="radio"/> Voiture conducteur seul |
| <input type="radio"/> Trottinette | <input type="radio"/> Covoiturage |
| <input type="radio"/> Bus | <input type="radio"/> Deux-roues motorisé : scooter, moto... |
| <input type="radio"/> Métro | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> Tramway | |

[B2b1]Parmi ces différents modes de transport, quels sont ceux que vous utilisez pour votre trajet domicile-études ? Merci de cocher l'ensemble des modes de transport utilisés (*exemple : marche, métro, bus*)

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Plusieurs modes de transport à la suite pour un même trajet (*exemple : trottinette puis train puis métro*)' à la question '9 [B1]' (Le plus souvent, pour le trajet entre votre domicile et votre lieu d'études, vous utilisez :)

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Marche (<i>minimum 5 minutes</i>) | <input type="checkbox"/> Train |
| <input type="checkbox"/> Vélo | <input type="checkbox"/> Voiture conducteur seul |
| <input type="checkbox"/> Trottinette | <input type="checkbox"/> Covoiturage |
| <input type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> Deux-roues motorisé : scooter, moto... |
| <input type="checkbox"/> Métro | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> Tramway | |

[B2b1autre]Merci de préciser de quel autre mode de transport il s'agit :

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question '11 [B2b1]' (Parmi ces différents modes de transport, quels sont ceux que vous utilisez pour votre trajet domicile-études ? Merci de cocher l'ensemble des modes de transport utilisés (*exemple : marche, métro, bus*))

Veillez écrire votre réponse ici :

[B2a2] Parmi les différents modes de transport cochés ci-dessus, avec lequel parcourez-vous la distance la plus importante pour votre trajet domicile-études ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Covoiturage' ou 'Voiture conducteur seul' ou 'Train' ou 'Bus' ou 'Vélo' ou 'Deux-roues motorisé : scooter, moto...' ou 'Marche (minimum 5 minutes)' ou 'Métro' ou 'Tramway' ou 'Trottinette' ou 'Autre' à la question '11 [B2b1]' (Parmi ces différents modes de transport, quels sont ceux que vous utilisez pour votre trajet domicile-études ? Merci de cocher l'ensemble des modes de transport utilisés (exemple : marche, métro, bus))

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Marche (minimum 5 minutes) | <input type="radio"/> Train |
| <input type="radio"/> Vélo | <input type="radio"/> Voiture conducteur seul |
| <input type="radio"/> Trottinette | <input type="radio"/> Covoiturage |
| <input type="radio"/> Bus | <input type="radio"/> Deux-roues motorisé : scooter, moto... |
| <input type="radio"/> Métro | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> Tramway | |

Si vous utilisez plusieurs modes de transport sur des distances équivalentes, indiquez celui qui prend le plus de temps

[B2a4] Est-ce une trottinette électrique ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Trottinette' à la question '10 [B2a1]' (Quel est ce mode de transport ?) OU La réponse était 'Trottinette' à la question '13 [B2b2]' (Parmi les différents modes de transport cochés ci-dessus, avec lequel parcourez-vous la distance la plus importante pour votre trajet domicile-études ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui
 Non

[B2a3] De quel type de vélo s'agit-il ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Vélo' à la question '10 [B2a1]' (Quel est ce mode de transport ?) OU La réponse était 'Vélo' à la question '13 [B2b2]' (Parmi les différents modes de transport cochés ci-dessus, avec lequel parcourez-vous la distance la plus importante pour votre trajet domicile-études ?)

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Un vélo personnel
 Un vélo en libre-service

[B2a2] Est-ce un vélo électrique ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Vélo' à la question '10 [B2a1]' (Quel est ce mode de transport ?) OU La réponse était 'Vélo' à la question '13 [B2b2]' (Parmi les différents modes de transport cochés ci-dessus, avec lequel parcourez-vous la distance la plus importante pour votre trajet domicile-études ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui
 Non

[B2a5] Êtes-vous :

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Covoiturage' à la question '10 [B2a1]' (Quel est ce mode de transport ?) OU La réponse était 'Covoiturage' à la question '13 [B2b2]' (Parmi les différents modes de transport cochés ci-dessus, avec lequel parcourez-vous la distance la plus importante pour votre trajet domicile-études ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Le plus souvent conducteur
- Le plus souvent passager
- Passager ou conducteur à parts égales

[B2a6] En général, combien de personnes se trouvent dans le véhicule, vous compris (*conducteur + passager(s)*) ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Covoiturage' à la question '10 [B2a1]' (Quel est ce mode de transport ?) OU La réponse était 'Covoiturage' à la question '13 [B2b2]' (Parmi les différents modes de transport cochés ci-dessus, avec lequel parcourez-vous la distance la plus importante pour votre trajet domicile-études ?)

Votre réponse doit être au moins 2

Seul un nombre entier peut être inscrit dans ce champ.

Veillez écrire votre réponse ici :

[B3] Combien de temps environ dure votre trajet pour venir étudier ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- moins de 15 minutes
- de 15 à moins de 30 minutes
- de 30 à moins de 45 minutes
- de 45 minutes à moins d'une heure
- une heure ou plus

[B4] A combien de kilomètres environ estimez-vous votre trajet pour venir étudier ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- moins de 1 km
- de 1 à moins de 4 km
- de 4 à moins de 9 km
- de 9 à moins de 15 km
- de 15 à moins de 30 km
- de 30 à moins de 50 km
- plus de 50 km
- je ne sais pas



Quelques infos en plus sur vous

[C1] Avez-vous des difficultés physiques, temporaires ou permanentes, pour vous déplacer ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui
 Non

[C2] Où habitez-vous en semaine ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Au domicile parental (ou du tuteur légal)
 En résidence étudiante (résidence Crous ou résidence privée)
 Dans un autre logement du parc locatif privé
 Autre

[C3] En semaine, quelle est votre ville de résidence ? Merci d'indiquer le code postal. Si vous résidez à l'étranger (par exemple en Belgique), merci d'indiquer "99".

Veillez écrire votre réponse ici :

Code postal en 5 chiffres

[C4] Merci de préciser le pays et la ville de résidence :

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était '99' à la question '23 [C3]' (En semaine, quelle est votre ville de résidence ? Merci d'indiquer le code postal. Si vous résidez à l'étranger (par exemple en Belgique), merci d'indiquer "99".)

Veillez écrire votre réponse ici :

[C5] Vous êtes :

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Une femme
 Un homme

[C6] Quel âge avez-vous ?

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Moins de 20 ans
 Entre 20 et 22 ans inclus
 23 ans et plus

Commentaires

[D1] Si vous souhaitez apporter un commentaire (*sur vos trajets domicile-études, vos moyens de transport, autre...*), vous pouvez le faire ci-dessous :

Veillez écrire votre réponse ici :

Le Développement Durable à la ComUE Lille Nord de France

Qui sommes-nous ?

La ComUE Lille Nord de France est une structure de mutualisation de l'enseignement supérieur et de la recherche sur les territoires du Nord et du Pas-de-Calais. Les universités, grandes écoles et organismes de recherche qui constituent son périmètre représentent **150 000 étudiant-es et 20 000 personnels**. Parmi ses différentes thématiques, elle porte une mission dédiée au développement durable.

Le rôle clé de l'enseignement supérieur dans le développement durable

L'enseignement supérieur a un rôle triple dans la transition environnementale et sociétale :

- A travers sa **mission d'enseignement**, elle apporte les connaissances, les compétences, mais aussi les valeurs du développement durable pour préparer les étudiant-es au monde de demain,
- La **recherche universitaire** imagine et construit les nouveaux modèles, les technologies futures mais apporte également des clés pour répondre aux enjeux humains et sociaux
- les campus sont des lieux de travail et d'études, de vie et de passage de milliers de personnes. Avec une échelle proche d'un quartier ou d'une petite ville, l'établissement d'enseignement supérieur a une responsabilité dans la **gestion du campus** aussi bien dans sa gestion énergétique, de la mobilité, des déchets, ... avec un rôle d'exemplarité en accord avec les enseignements. S'y ajoute le rôle crucial de la **vie de campus**, qui est un lieu d'intelligence collective, de débats, d'initiative étudiante et d'innovation.

Les étudiants et étudiantes en attente de développement durable

La consultation nationale 2017 du REFEDD (Réseau Français des Etudiants pour les Développement Durable) a montré que :

- **56%** des étudiant-es pensent que leur établissement n'intègre pas le DD **dans son fonctionnement**,
- **55%** des étudiant-es pensent que leur établissement n'intègre pas le DD **dans les formations**,
- alors que **81%** des étudiant-es souhaitent que **le dd soit présent dans leur futur métier**.

Ce constat s'est vu renforcé par le lancement en octobre 2018 du Manifeste étudiant pour un réveil écologique (30 000 signataires).

L'action de la ComUE Lille Nord de France

Deux particularités distinguent le territoire en matière d'enseignement supérieur et de développement durable :

- Un tissu d'enseignement supérieur particulièrement dense, comprenant plusieurs universités, porté par une **volonté de travailler collectivement** sur ces sujets
- La dynamique régionale **Rev3**, à la croisée de la transition énergétique, de l'innovation numérique et des nouveaux modèles économiques et visant une économie décarbonée en 2050

L'objectif de la mission DD de la ComUE LNF est de faire vivre cet engagement commun à différents degrés : du simple **partage d'expérience** aux grands programmes comme **Campus Zéro Carbone**, ensemble de projets visant à faire des campus des démonstrateurs de la ville durable, ou **Mobilités Urbaines Campus**, plan de déplacement universitaire unique à cette échelle, en passant par de multiples **groupes de travail thématiques** (alimentation, achat durable, ...) ou par la réalisation d'un **bilan des émissions de gaz à effet de serre commun**.

La formalisation de cette mise en réseau s'est récemment renforcée avec la signature en octobre 2018 du **protocole d'accord Unirev3**, qui regroupe 32 signataires à l'échelle des Hauts-de-France.