

SCHEMA DIRECTEUR DE LA VIE ETUDIANTE – ALSACE
COMMISSION TRANSPORT
ANALYSE DE L'ENQUÊTE



Tous écomobilistes

Tous écomobilistes est un projet innovant porté par la Commission Transport du **Schéma Directeur de la Vie Etudiante – Alsace (SDVE-A)** qui réunit les 7 établissements du site universitaire alsacien.

Tous écomobilistes s'adresse à :

- 60 000 étudiants
- 10 000 personnels

Le **monde universitaire alsacien**, véritablement tourné vers l'avenir, s'investit dans le **développement durable**, conscient qu'il représente un **enjeu crucial pour la société**. Il œuvre ainsi à former des étudiants capables de **comprendre** les problématiques environnementales et d'agir en changeant leurs habitudes ou en s'engageant dans des actions concrètes. **Devenir « écomobiliste », c'est-à-dire choisir des modes de transports « doux », c'est avant tout une démarche éco-citoyenne.**

Qu'est-ce que le Schéma Directeur de la Vie Etudiante – Alsace ?

Le **Schéma Directeur de la Vie Etudiante – Alsace** a été créé dans le cadre du **Plan National de Vie Etudiante (PNVE)** conduit par le Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Le SDVE-A est constitué de 6 commissions :

- Vie associative et engagement étudiant
- Santé et aide sociale
- Logement et restauration
- Sport et culture
- Transport
- Handicap

Ces objectifs sont :

- offrir à chaque étudiant-e une vie étudiante riche et de qualité
- répondre à la diversité des besoins et des attentes en matière de vie étudiante
- faciliter les démarches et rendre accessibles les services
- éveiller le sentiment de citoyenneté et d'appartenance au site universitaire alsacien

Ces facteurs influent directement sur la réussite académique, sur l'insertion professionnelle et la confiance en l'avenir ainsi que sur l'attractivité de la région et de ses sites universitaires.

Quelle est la mission de la Commission Transport ?

La Commission Transport œuvre à :

- Améliorer les déplacements des étudiants et du personnel
 - En tant qu'usagers se déplaçant au quotidien de leur domicile à leur lieu d'études/travail
 - En tant que citoyens du monde en transition énergétique et donc éco-responsables
- Contribuer à l'attractivité de l'enseignement supérieur alsacien en facilitant les pratiques liées à l'écomobilité, c'est-à-dire écologiquement vertueuses et peu onéreuses.

Pour ce faire, la commission collabore avec **les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM ex-AOT)** (CTS, Soléa, TRACE...) et les associations d'usagers. **Les résultats de l'enquête présentée ici (réalisée en janvier-février 2017) permettront de recueillir des données fiables et complètes pour tendre vers des offres de service s'adaptant mieux aux besoins et contribuant à une démarche d'écomobilité.**

Définitions

Les chaines modales

Un mode de transport, ou moyen de transport, ou système de transport, c'est une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule utilisé, et par conséquent par l'infrastructure qu'il met en œuvre. Lorsque plusieurs modes de transport sont associés pour concourir à la réalisation d'une opération de transport, c'est le terme multimodalité ou **chaîne modale** qui est utilisé.

L'enquête prévoyait la description de la chaîne modale des sondés. Pour simplifier l'analyse, un regroupement thématique a été réalisé. Ainsi nous retrouverons les chaînes modales des :

- Modes doux
- Transport en commun (TC)
- Chaines motoristes*
- Co-voiturage
- Autosolisme

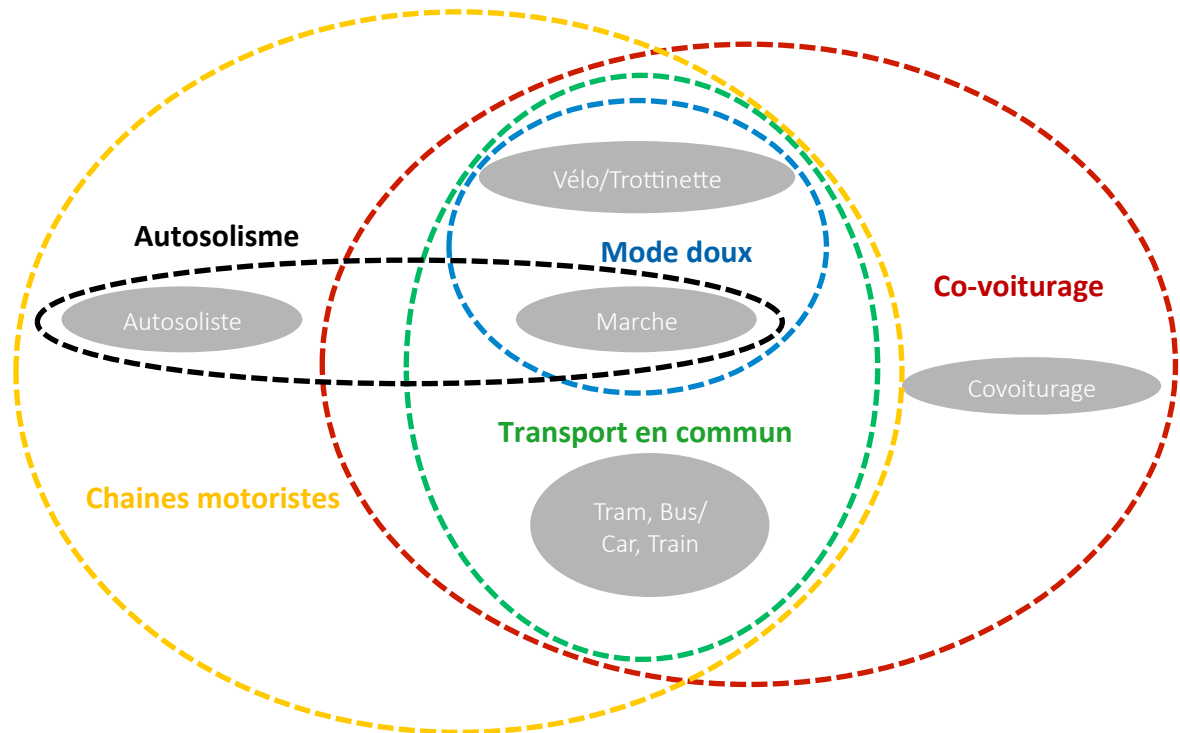
*Les chaînes motoristes concernent les chaînes modales contenant au moins une étape autosoliste.

* **Généralement**, comment vous rendez-vous à depuis votre lieu de résidence ? Veuillez indiquer les étapes successives de votre trajet : Exemple [ici](#)

⚠ Veuillez sélectionner au moins une réponse

	prends la voi- ture ou la moto	fais du vélo/trotinette	prends le tram	prends le bus/car	marche	prends le train	co-voiture	Suis arrivé-e
Je...	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Puis je...	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐
Puis je...	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
Puis je...	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Puis je...	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒

📌 Veuillez indiquer dans [l'ordre](#) les étapes de votre parcours



Zoom sur les chaines motoristes

Pour rappel, une chaine motoriste est une chaine modale contenant une étape autosoliste et au moins une autre étape en mode doux ou en transport en commun.

L'analyse des chaines motoristes montrent qu'environ 60% d'entre elles comprennent une étape en train (rouge). Ce mode de déplacement montre que la voiture est utilisée principalement comme moyen de rabattement sur une gare (l'étape en voiture ou moto précède celle du train).

Détail des principales chaines motoristes :

	Nombre	Nombre cumulé (représentant 80% de la totalité des chaines motoristes)
VL/2R,Train,Tram	234	234
VL/2R,Tram	84	318
VL/2R,Train,Velo/Trott	62	380
VL/2R,Train	54	434
VL/2R,Train,Bus/Car	30	464
VL/2R,Velo/Trott	20	484
VL/2R,Bus/Car,Tram	19	503
VL/2R,Bus/Car	18	521
Velo/Trott,VL/2R	7	528

VL : Voiture

2R : Deux roues motorisé (moto, scooter...)

Trott : Trottinette

La population et l'origine géographique

- La population sondée se décompose en 4 profils différents. Néanmoins, pour simplifier l'analyse, ces profils ont été regroupés en deux catégories :
 - Etudiants
 - Personnels : Chercheur, Enseignant-Chercheur, Enseignant/ Personnel administratif ou technique/ Extérieur (Vacataire, Intervenant extérieur, ...)
- Les lieux d'études ou de travail et de résidence ont été regroupés de la manière suivante :
 - Eurométropole de Strasbourg (EMS)
 - Colmar Agglomération (CA)
 - Communauté de communes de Sélestat (CCS)
 - Communauté de communes de la région de Haguenau (CCRH)
 - Mulhouse Alsace Agglomération (M2A)
 - Autres Alsace
 - Autres France
 - Autres Etranger
- Ce regroupement permet de mettre les résultats en relation avec les potentialités d'offre et de demande de transport. Par exemple, pour une personne habitant l'Eurométropole de Strasbourg et étudiant ou travaillant à l'Eurométropole de Strasbourg, les offres de transports en commun permettront plus facilement de répondre à leurs critères de choix modal qu'une personne étudiant dans l'Eurométropole de Strasbourg et habitant à l'extérieur.

* Vous répondez à ce questionnaire en tant que ...

☐ Etudiant
☐ Chercheur, Enseignant-Chercheur, Enseignant
☐ Personnel administratif ou technique
☐ Extérieur (Vacataire, Intervenant extérieur, ...)

CCRH

EMS

CCS

CA

M2A

Autres Alsace

Autres France

Autres Etranger

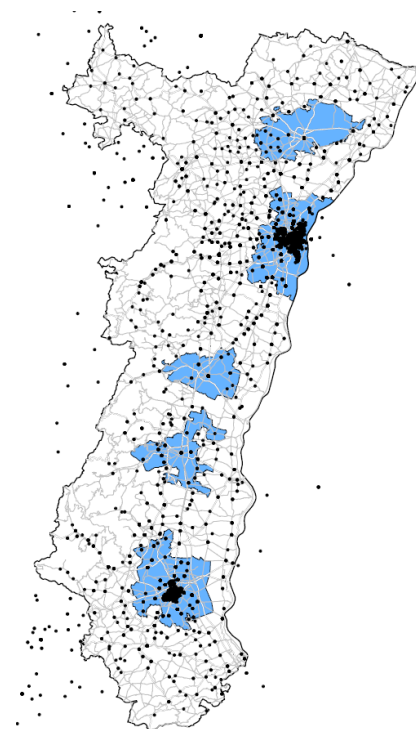
La répartition des répondants dans le territoire

L'origine géographique et la destination des répondants

Dans la suite de l'analyse, les colonnes 2 et 3 ne seront pas exploitées compte tenu de leur marginalité numérique. A savoir, les résultats concernant :

- La Communauté de Communes de la Région d'Haguenau
- La Communauté de Communes de Sélestat

• Population

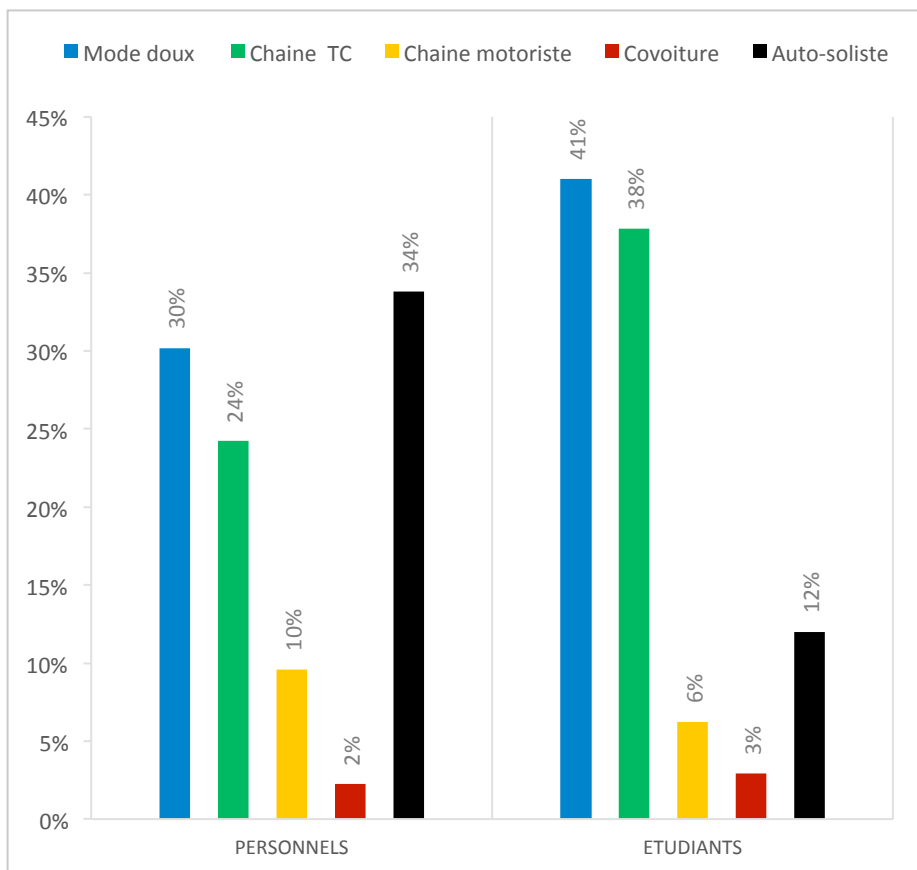


Regroupement intercommunal :

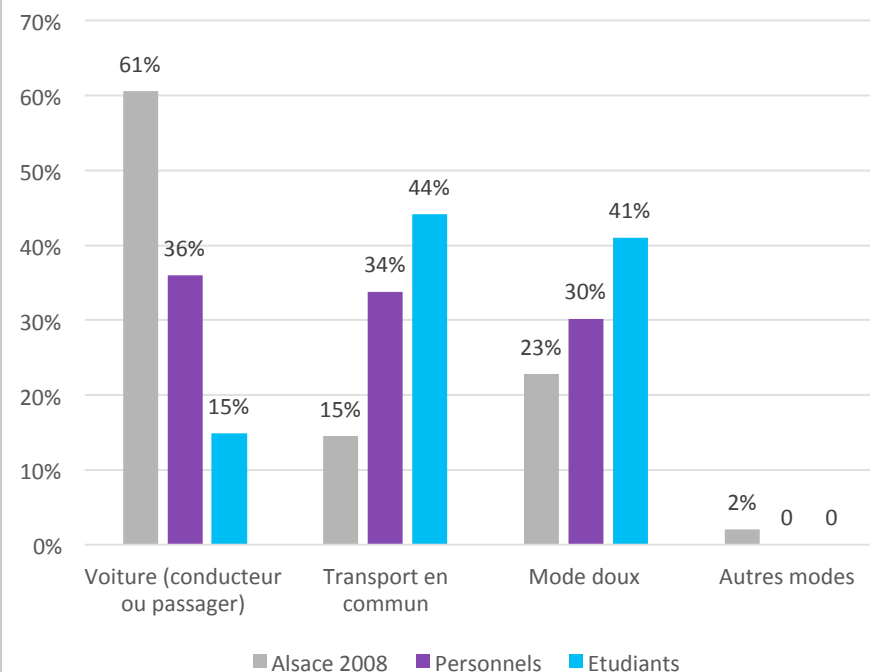
Origine\Destination	CA	CCRH	CCS	EMS	M2A
Autres Alsace	132	17	2	1140	367
Autres étranger	2	0	1	64	8
Autres France	49	1	0	452	172
CA	236	1	0	97	59
CCRH	3	11	0	84	2
CCS	7	0	3	70	13
EMS	27	7	3	4898	42
M2A	60	1	0	68	1039
Total	516	38	9	6873	1702

Les modes de déplacements

Généralement, comment vous rendez-vous à ... depuis votre lieu de résidence?



COMPARAISON DE LA POPULATION ENQUETEE A LA MOYENNE ALSACIENNE DE 2008 (ENTD : Enquête Nationale Transport et Déplacement)



Voiture (conducteur ou passager) : Covoiturage + Autosolisme

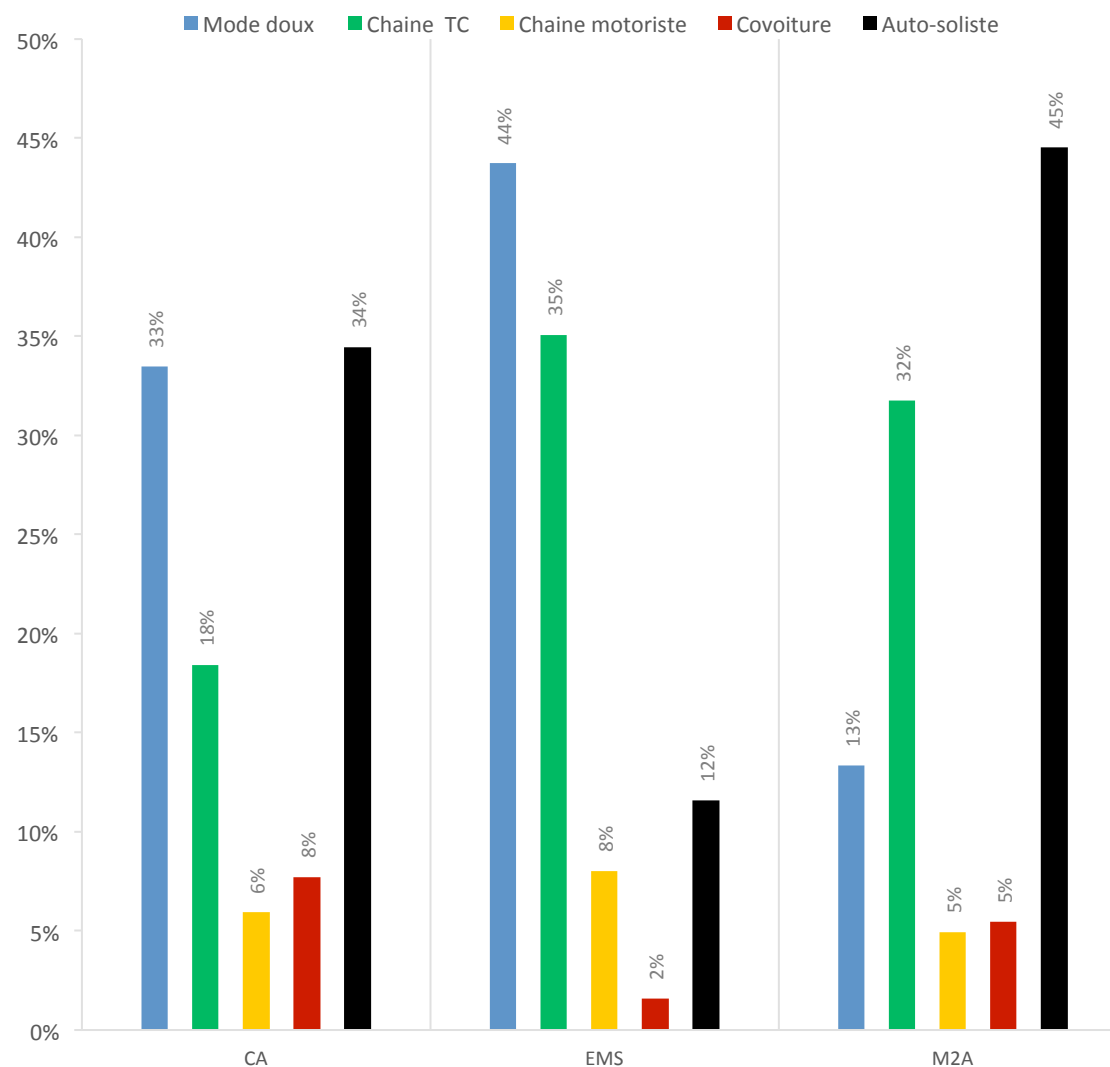
Transport en commun : Chaîne TC + Chaîne motoriste

A retenir :

La population répondante est plutôt vertueuse comparée à la moyenne alsacienne. Les modes doux et les transports en commun sont très majoritaires pour les étudiants (79%) et plutôt très bien représentés pour les personnels (54%) même si la place de l'autosolisme reste importante pour les personnels.

Généralement, comment vous rendez-vous à... depuis votre lieu de résidence?

- Le choix modal des acteurs universitaires (Etudiants et Personnels) n'est pas homogène sur le territoire alsacien. L'autosolisme est davantage pratiqué pour se rendre sur les sites universitaires de Mulhouse qu'à ceux de Colmar ou encore moins à ceux de l'Eurométropole de Strasbourg.
- La pratique des transports en commun l'emporte sur celle des modes doux à Mulhouse Alsace Agglomération, contrairement à Colmar Agglomération ou à l'Eurométropole de Strasbourg
- Les déplacements les plus vertueux sont pratiqués à l'Eurométropole de Strasbourg. Les modes doux et les transports en commun représentent 79% des modes.



CA : Colmar Agglomération

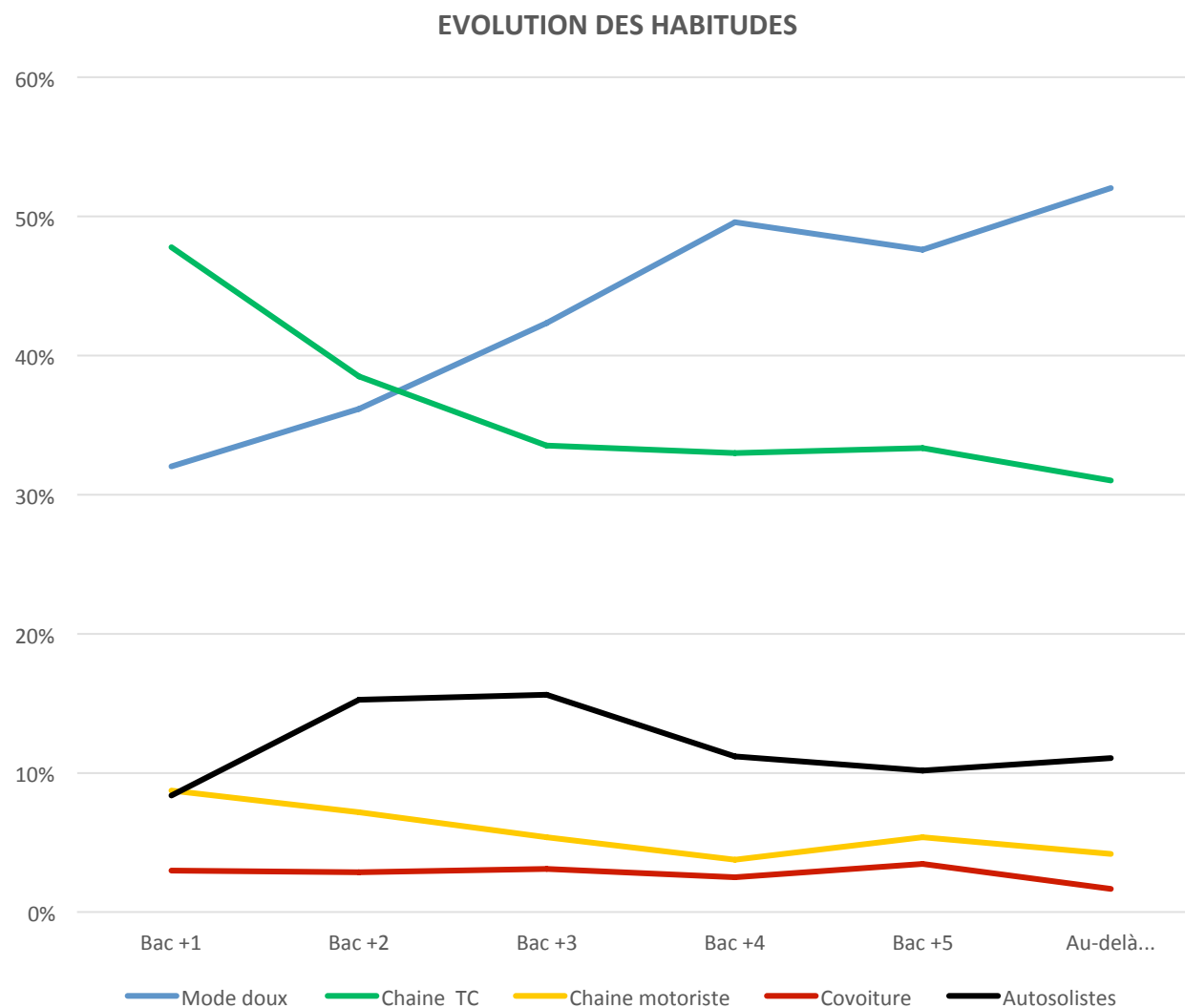
EMS : Eurométropole de Strasbourg

M2A : Mulhouse Alsace Agglomération

Généralement, comment vous rendez-vous à... depuis votre lieu de résidence?

Le mode de déplacement des étudiants en sortie du lycée sont majoritairement les transports en commun. Cependant cette habitude se perd (48% à 38%) dès la deuxième année au profit des modes doux (de 32% à 38%) et d'autre part dans une moindre mesure vers l'autosolisme même si l'on observe un tassement à partir de la 4^{ème} année. Les deux derniers modes restent faibles (moins de 5%).

Ceci nous donne à penser que les bonnes habitudes doivent être mises en œuvre dès le début de la première année.



Analyse de la sobriété énergétique

Au total, combien de kilomètres parcourez-vous en voiture ou à moto lors de ce déplacement vers votre site universitaire ?

Les résultats ci-contre visent à déterminer la sobriété des chaînes modales comprenant un trajet motorisé soliste (voiture ou moto), en fonction de leurs origines et destinations.

Sur l'ensemble de cette population l'impact kilométrique des autosolistes est le plus important.

Pour les étudiants :

Les indices de sobriété les plus faibles concernent les étudiants résidant en Alsace qui se rendent vers les sites universitaires de Mulhouse ou de l'Eurométropole de Strasbourg. Ensuite ce sont les trajets réalisés à l'intérieur de Mulhouse Alsace Agglomération et de l'Eurométropole de Strasbourg

Pour les personnels :

Les indices de sobriété les plus faibles concernent majoritairement les personnels résidant en Alsace qui se rendent vers l'Eurométropole de Strasbourg puis ceux qui résident et travaillent dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Impact kilométrique annuel des modes de déplacement en véhicule :

	Km/an	%
Chaîne motoriste	1 622 169	17%
Covoiturage	905 139	10%
Autosolisme	6 995 043	73%

Indice de sobriété en fonction des origines et destinations :

Pour les Etudiants

	CA	EMS	M2A
Autres (Alsace)	73	30	0
Autres (étranger)	99	98	99
Autres (France)	92	85	69
CA	97	98	88
EMS	96	70	99
M2A	88	98	57

Pour les personnels

	CA	EMS	M2A
Autres (Alsace)	93	0	74
Autres (étranger)	100	99	99
Autres (France)	98	94	81
CA	98	98	96
EMS	100	56	98
M2A	98	97	79

CA : Colmar Agglomération

EMS : Eurométropole de Strasbourg

M2A : Mulhouse Alsace Agglomération

Calcul de l'indice = $1 - \frac{(\text{km annuel de l'origine/destination})}{\text{Max(km annuel des origines/destinations)}} \times 100$

Les raisons

Quelles sont les principales raisons qui vous ont fait adopter les différents modes de déplacement décrits précédemment ?

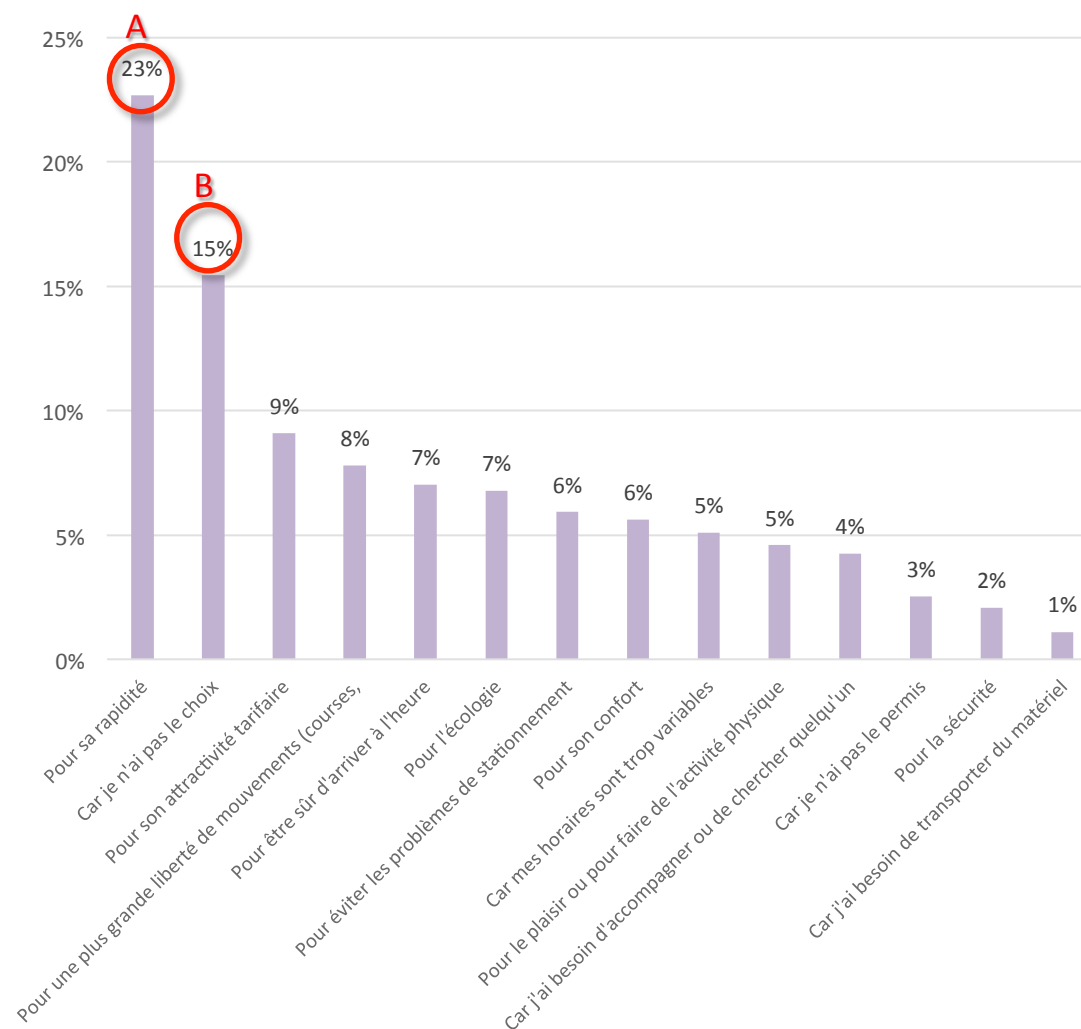
Pour l'ensemble des répondants (étudiants et personnels) c'est la rapidité de déplacement qui détermine le choix modal dans 23% des cas.

A La rapidité du trajet est la raison principale du choix modale.

B Le « je n'ai pas le choix » exprimé en deuxième raison s'explique par une répétition quotidienne du choix, qui induit un automatisme comportemental. Cet automatisme engendre une faible :

- conscience du choix,
- capacité d'évaluation objective,
- motivation à chercher des informations et à comparer les alternatives.

Ensuite, les autres raisons se suivent progressivement sans qu'une tendance ne se dégage.



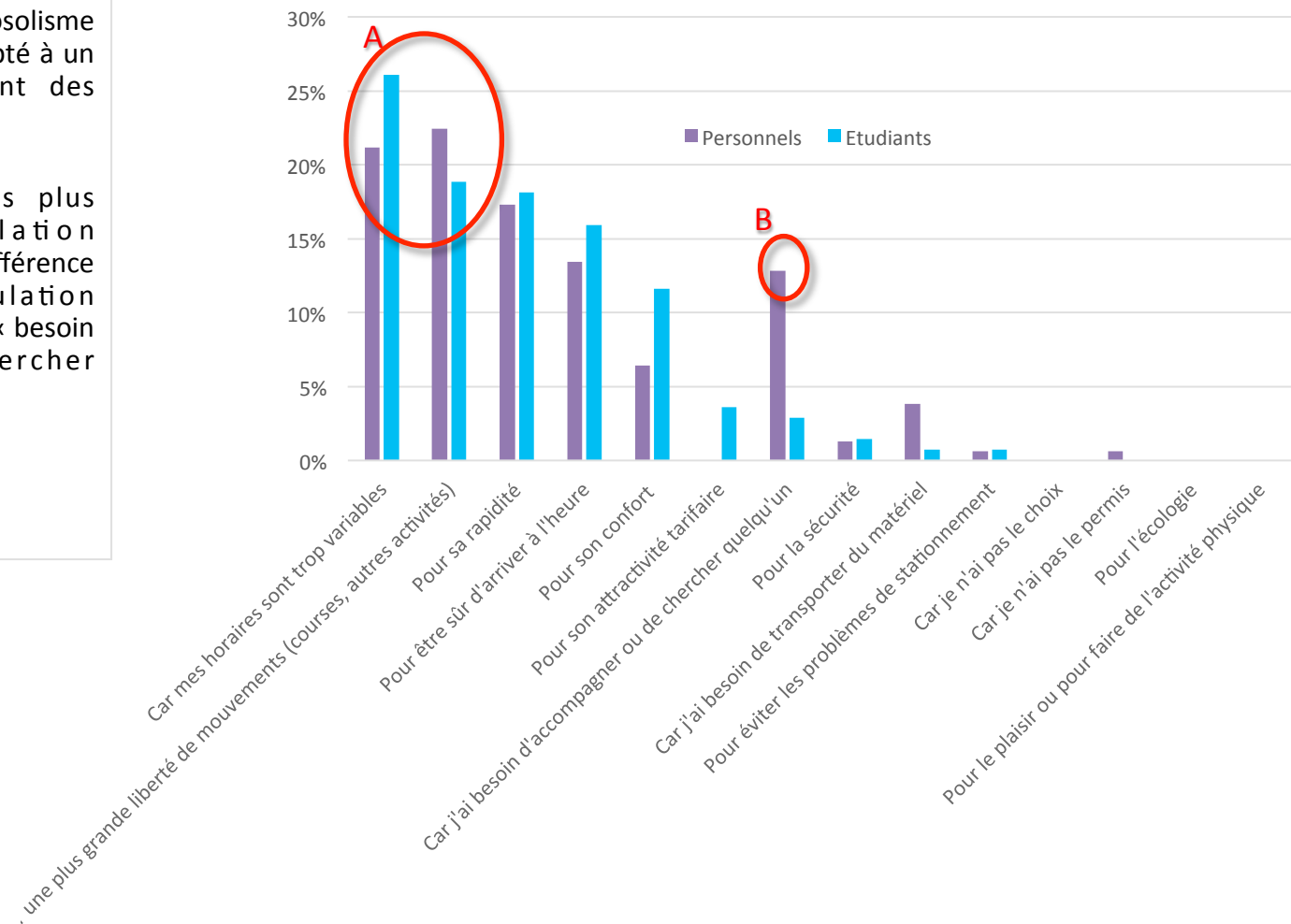
Quelles sont les principales raisons qui vous ont fait adopter les différents modes de déplacement décrits précédemment ?

Pour la population (étudiants et personnels) autosoliste qui a déclaré ne pas avoir le choix.

A Ce résultat montre que l'autosolisme semble être le mode le plus adapté à un emploi du temps comprenant des horaires trop variables.

B Les contraintes familiales plus marquées de la population « Personnels » engendre une différence importante avec la population « Etudiants » dans le frein lié au « besoin d'accompagner ou de chercher quelqu'un ».

Analyse des auto-solistes qui ont répondu ne pas avoir le choix en principale raison



Quelles sont les principales raisons qui vous ont fait adopter les différents modes de déplacement décrits précédemment ?

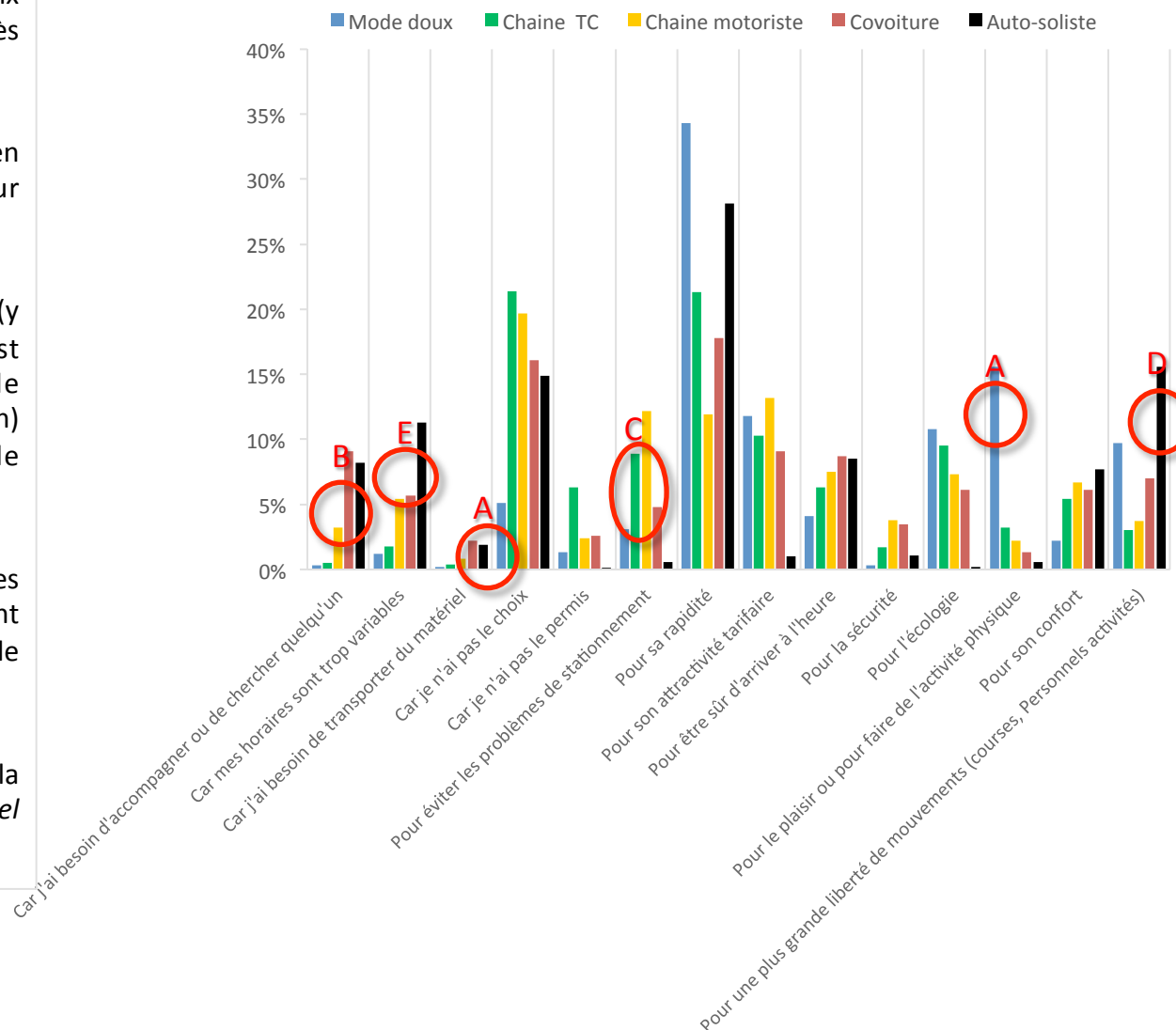
A L'utilisation des modes doux est un choix affirmé avec une démarche écologique très forte contrairement aux autres modes.

B L'utilisation de la voiture (autosolisme ou en covoiturage) est fortement utilisé pour véhiculer des personnes.

C La pratique des transports en commun (y compris les chaînes motoristes qui est principalement une chaîne modale de rabattement sur les transports en commun) semble l'alternative aux problèmes de stationnement.

D La voiture apporte plus de flexibilité dans les mouvements et les horaires. Il est également plus facile de covoiturer (probablement le transport des enfants pour le personnel)

E La variabilité des horaires a un impact sur la pratique de l'autosolisme. « *il est plus naturel de prendre sa voiture pour 2h de cours...* »



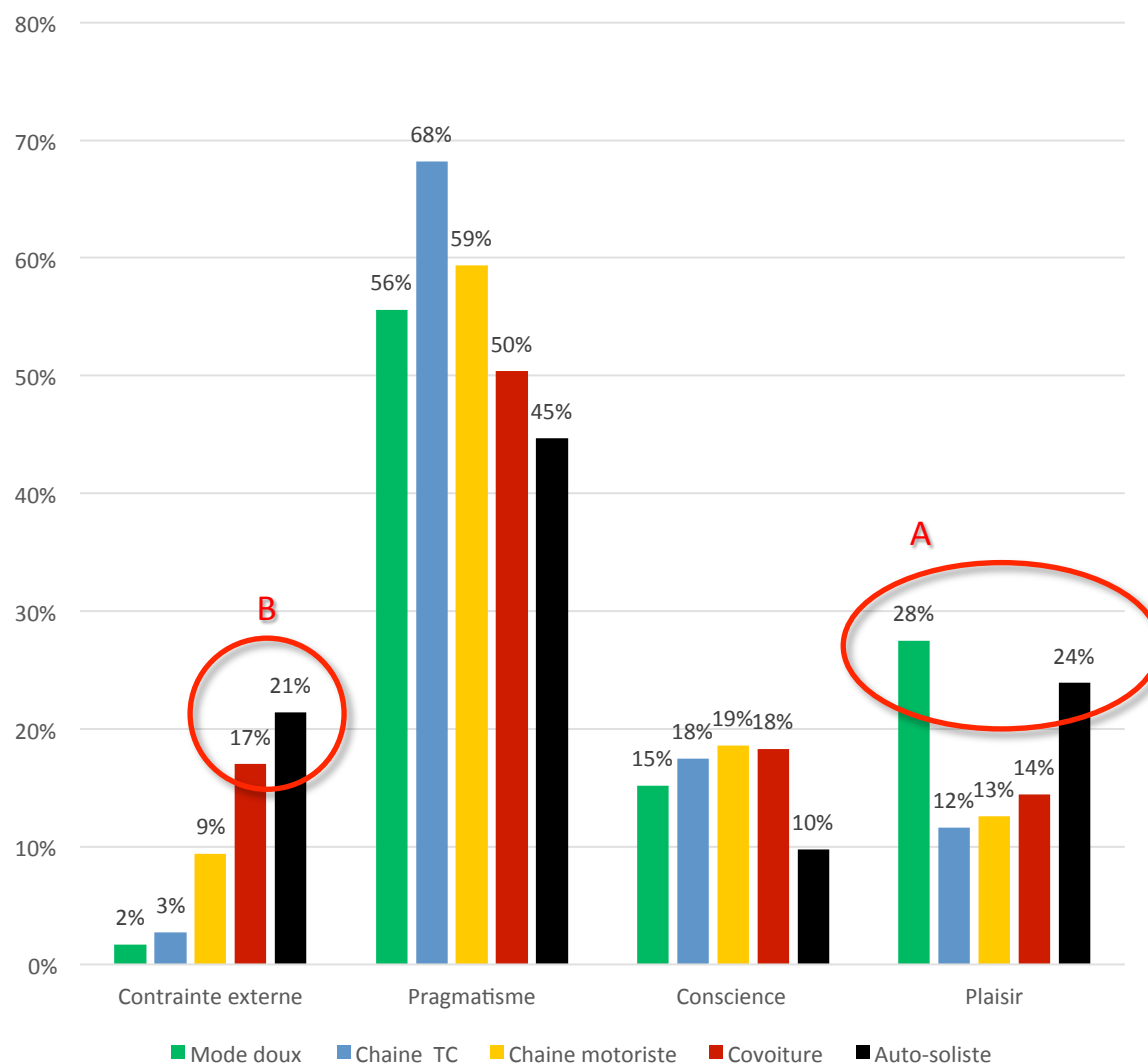
Quelles sont les principales raisons qui vous ont fait adopter les différents modes de déplacement décrits précédemment ?

Pour l'ensemble de la population, le choix modal est avant tout pragmatique.

A La notion de plaisir dans le déplacement concerne d'avantage les modes solistes (modes doux et autosolistes) qui apportent plus de liberté, de confort.

B Les contraintes externes favorisent naturellement l'usage des véhicules motorisés.

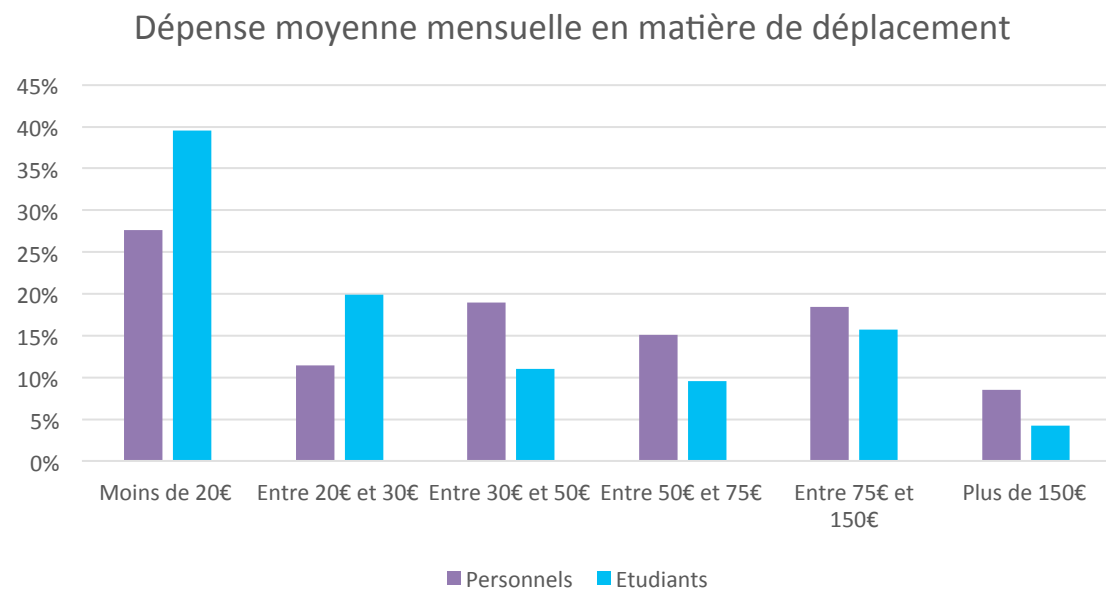
Contrainte externe	Car j'ai besoin d'accompagner ou de chercher quelqu'un
	Car mes horaires sont trop variables
	Car j'ai besoin de transporter du matériel
Pragmatisme	Car je n'ai pas le choix
	Car je n'ai pas le permis
	Pour éviter les problèmes de stationnement
Conscience	Pour sa rapidité
	Pour son attractivité tarifaire
	Pour être sûr d'arriver à l'heure
Plaisir	Pour la sécurité
	Pour l'écologie
	Pour le plaisir ou pour faire de l'activité physique
Plaisir	Pour son confort
	Pour une plus grande liberté de mouvements
	(courses, Personnels activités)



Quelle est votre dépense moyenne mensuelle en matière de déplacement domicile/travail ou lieu d'études?

D'une manière globale la dépense moyenne mensuelle des étudiants est de 43 € et de 56 € pour le personnel.

Cette dépense est faible comparée à la moyenne nationale qui est de 169 € en 2016 (Sofincope). Ce résultat s'explique par l'utilisation importante des modes doux et des transports en commun des répondants.



Profil	Coût moyen
Etudiants	43 €
Personnels	56 €

Les déplacements occasionnels

Occasionnellement, comment vous rendez-vous à votre lieu d'études ou de travail depuis votre lieu de résidence ?

Pour l'ensemble de la population. Ce résultat s'interprète de la manière suivante :

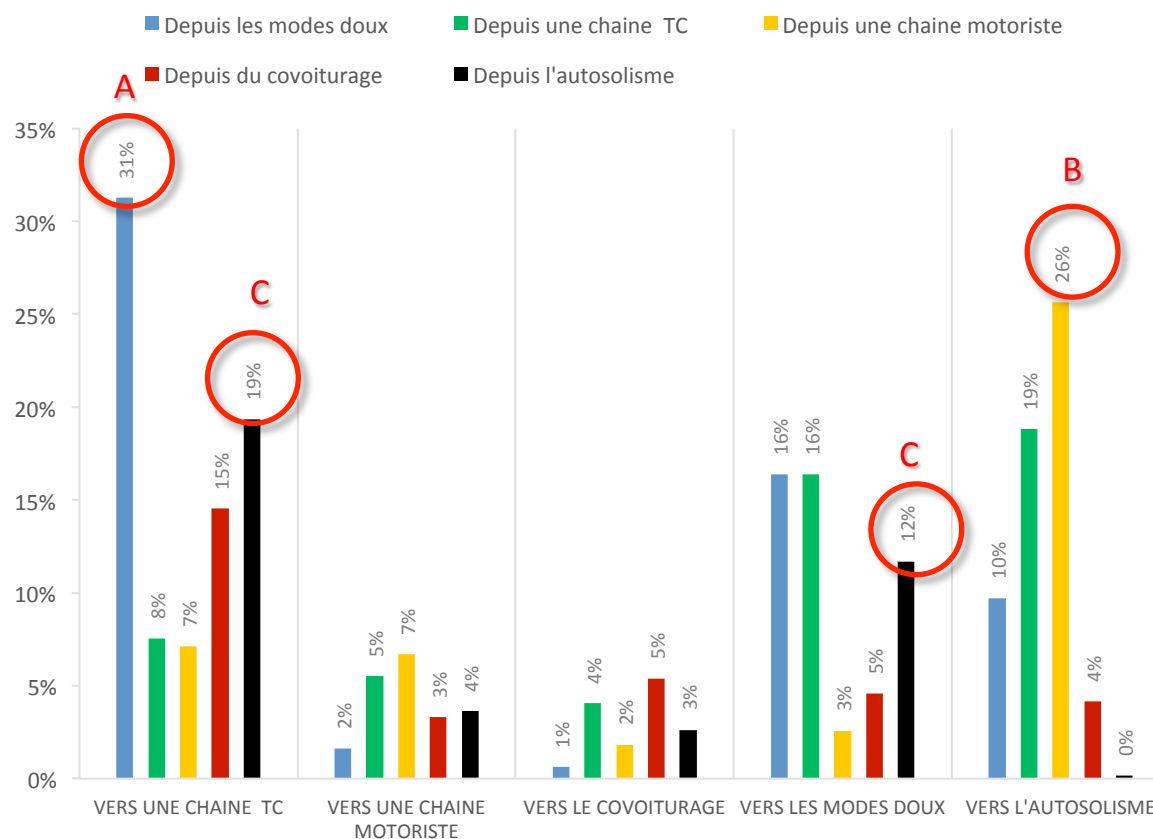
Si je me déplace généralement via une chaîne de transport en commun, je me reporte occasionnellement à 8% vers une alternative de chaîne de transport en commun (bus au lieu de tram, vélo au lieu de marche...), vers une chaîne motoriste à 5%, vers le covoiturage à 4%, vers les modes doux à 16% et vers l'autosolisme à 19%.

A La population qui utilise généralement les modes doux se reporte majoritairement (31%) sur les transports en commun.

B Les chaînes motoristes (déplacements composés principalement de rabattement autosoliste vers le train). Ce résultat montre qu'occasionnellement ce trajet se réalise intégralement en autosolisme.

C Il est intéressant de noter que 19% des autosolistes utilisent occasionnellement les transports en commun et 12% les modes doux (c'est-à-dire 31% vers des modes plus vertueux)

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES CHAINES DE DÉPLACEMENT OCCASIONNELS EN FONCTION DU MODE DE DÉPLACEMENT GÉNÉRAL



Pourquoi les autosolistes qui utilisent occasionnellement les transports en commun ou le vélo ne les utilisent pas régulièrement ?

Pour les autosolistes, étudiants et personnels, qui utilisent occasionnellement les transports en commun ou le vélo.

Pour les transports en commun :

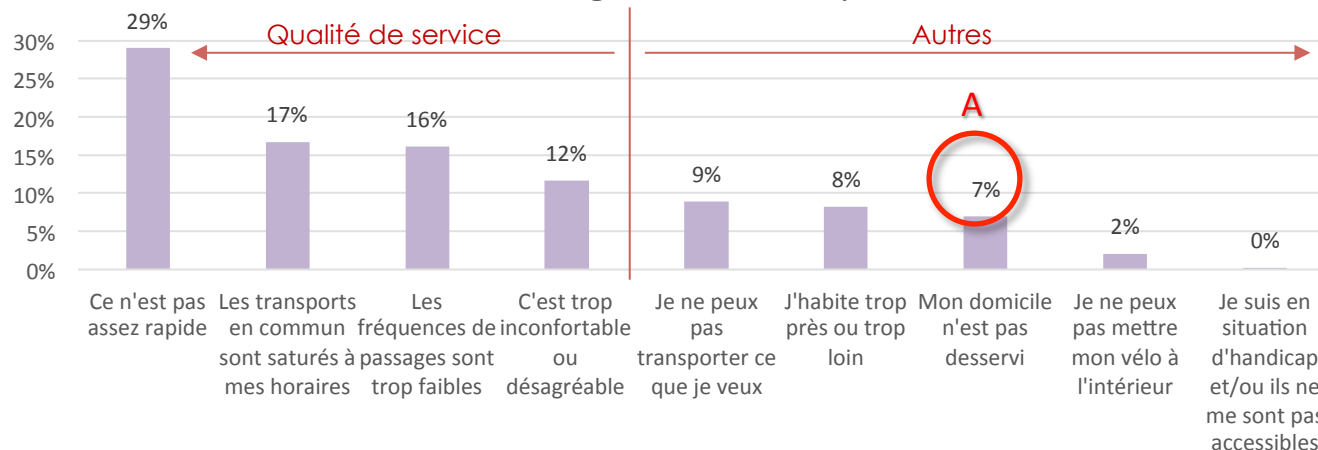
La qualité de service des transports en commun ne semble pas suffisante pour être crédible dans le choix modal régulier.

A En revanche, la qualité de la desserte du territoire n'est pas un frein notable.

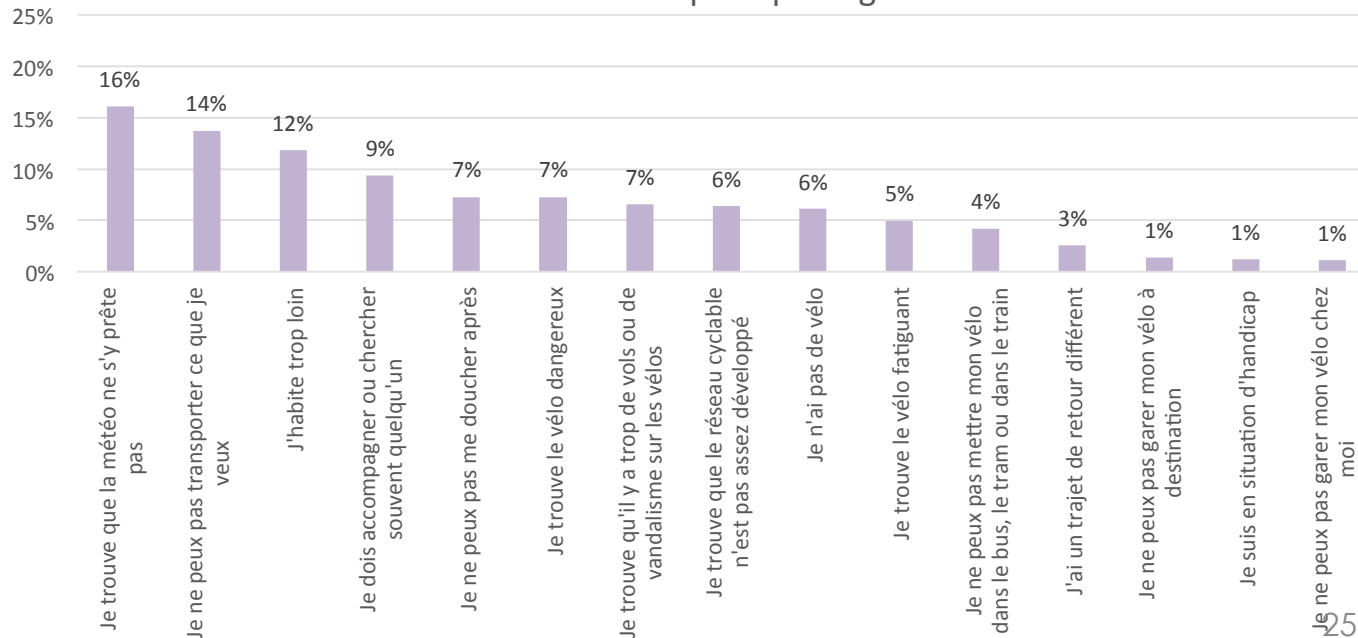
Pour le vélo :

Le frein principal est lié au transport (23% - 9% pour les personnes et 14% pour le matériel). Ensuite nous trouvons le frein météorologique (16%) et la distance (12%).

Freins à l'utilisation régulière des transports en commun



Freins à une pratique régulière du vélo



Appréciation des modes alternatifs à la voiture

Ma ville d'études ou de travail n'est PAS pratique pour l'usage ...

Pour l'ensemble de la population.

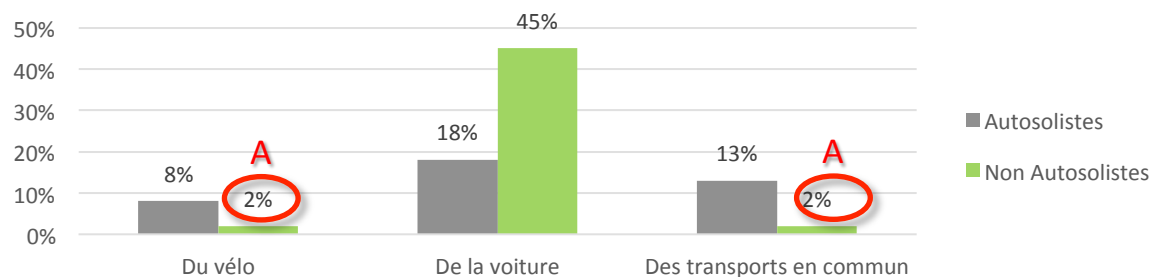
Les usagers ont une appréciation différente selon leur pratique (l'autosolisme ou non). Ce résultat peut se justifier par un manque d'expérience des autres modes.

A La pratique du vélo et des transports en commun bénéficie d'une très bonne appréciation à l'Eurométropole de Strasbourg (2% d'insatisfaits).

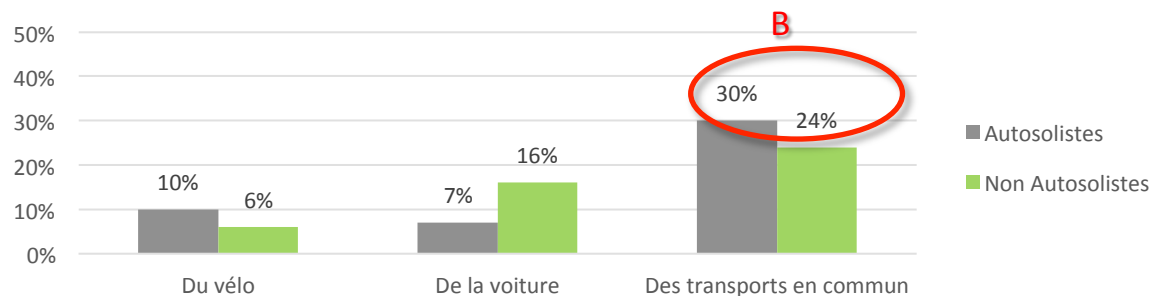
B Les transports en commun de Colmar Agglomération n'ont pas « bonne presse » pour l'ensemble de la population enquêtée.

C Au regard de l'Eurométropole de Strasbourg et de Colmar Agglomération, l'usage du vélo à Mulhouse Alsace Agglomération n'est « pas pratique » notamment selon les autosolistes. La situation en dénivelée du campus colline peut-elle justifier ce résultat?

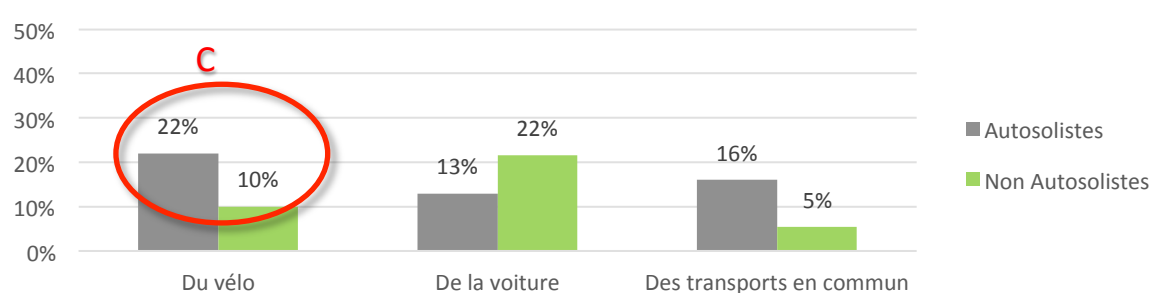
A l'Eurométropole de Strasbourg



A Colmar Agglomération



A Mulhouse Alsace Agglomération



Analyse des freins

Quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous ne prenez pas le vélo?

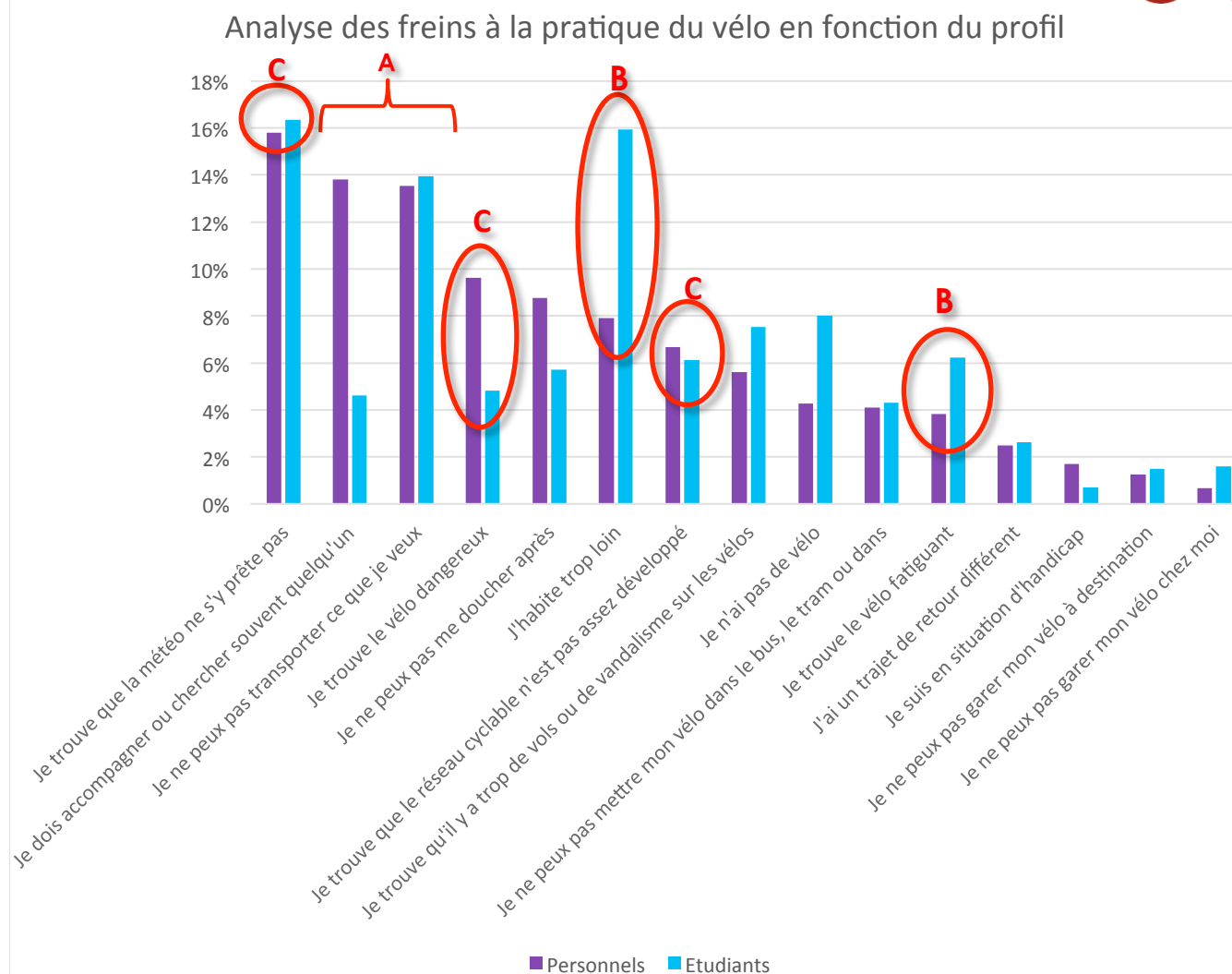


Pour l'ensemble de la population ayant déclaré une étape motorisée de moins de 10 km pour se rendre sur leur lieu d'études ou de travail depuis leur lieu de résidence.

A Le premier frein concerne le transport (de personnes ou de matériel) notamment pour le personnel.

B L'appréciation de la distance est très différente entre les étudiants et le personnel. Cette appréciation peut être mise en parallèle de l'effort physique (« Je trouve le vélo fatiguant »).

C Ensuite viennent la contrainte météorologique et le manque de développement du réseau cyclable dans le cas où ce frein est regroupé avec le sentiment d'insécurité « Je trouve le vélo dangereux ».



Quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous ne prenez pas le vélo?

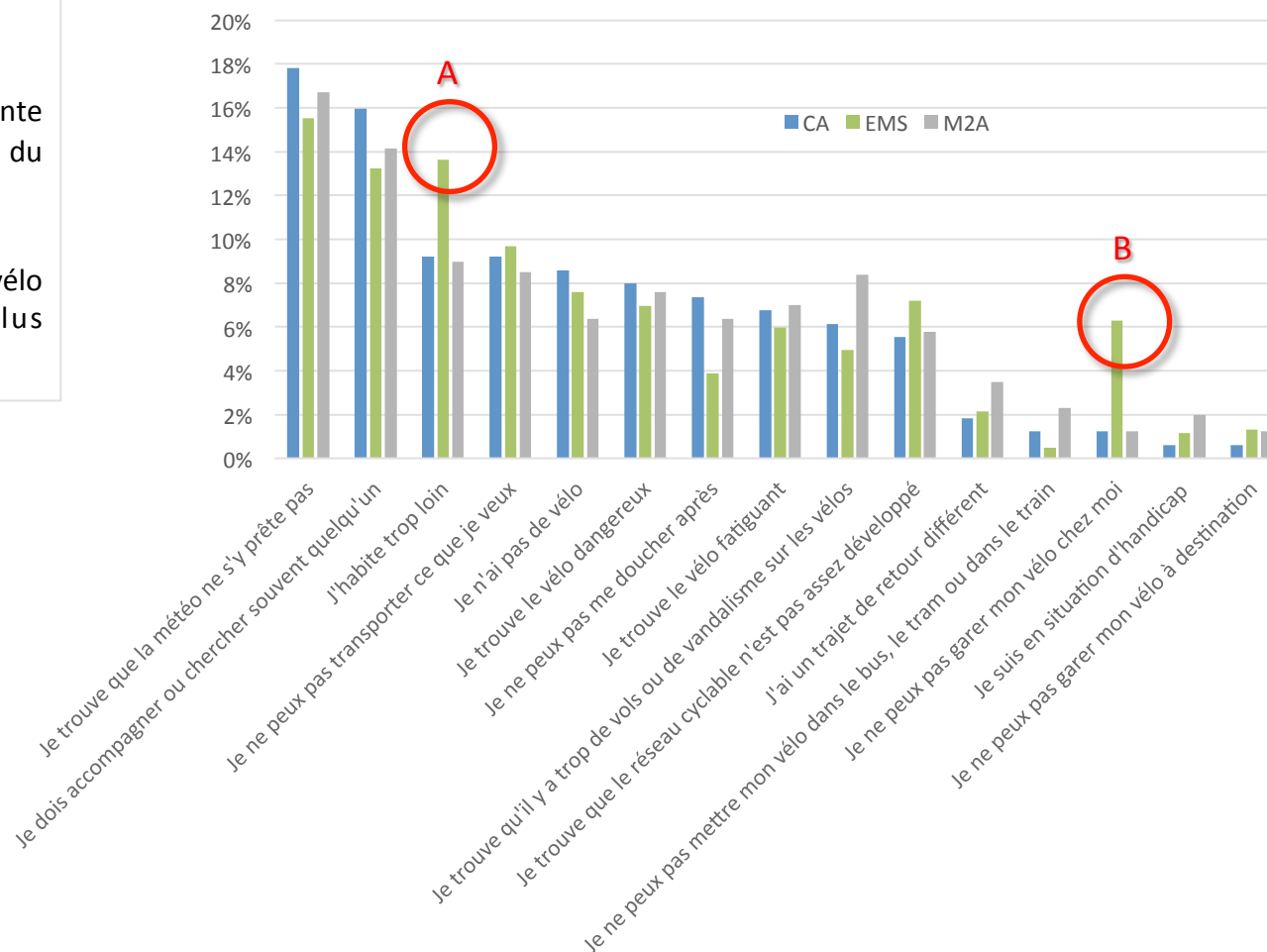


Pour l'ensemble de la population ayant déclaré une étape motorisée de moins de 10 km pour se rendre sur lieu d'études ou de travail depuis leur lieu de résidence.

A La notion de distance est plus importante dans l'Eurométropole ce qui est logique du fait de la surface du territoire.

B La problématique du stationnement vélo sur le lieu de résidence est plus problématique à l'Eurométropole.

Analyse des freins à la pratique du vélo en fonction de la localité d'études ou de travail



Quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous ne prenez pas les transports en commun ou le train?



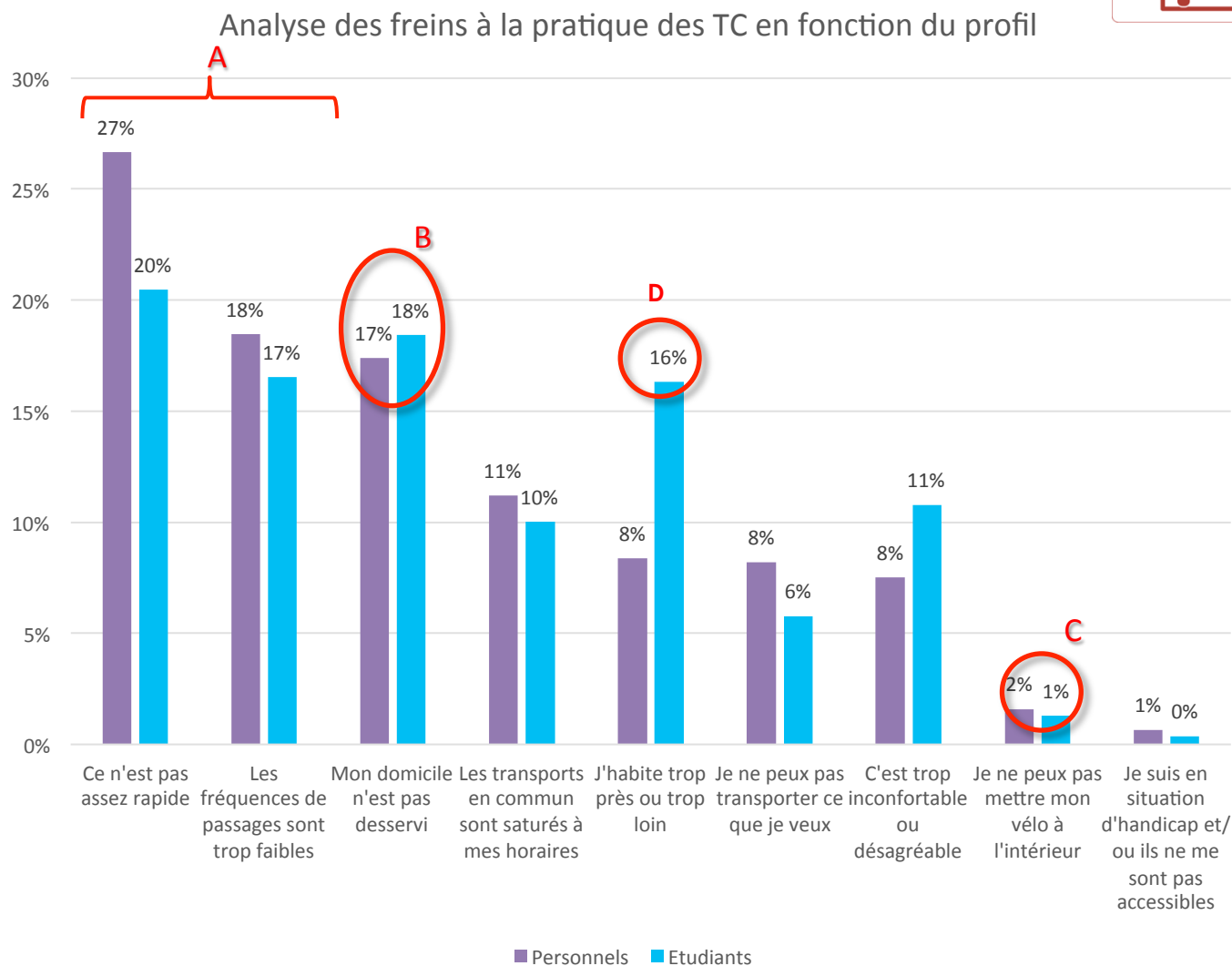
Pour l'ensemble de la population ayant déclaré une étape motorisée pour se rendre sur lieu d'études ou de travail depuis leur lieu de résidence.

A Ce sont les freins liés à la qualité de service qui sont majoritaires (« pas assez rapide », « fréquences de passage trop faibles », « saturés à mes horaires », ...)

B Moins de 20% des freins sont représentés par un manque de desserte, ce qui est finalement peu.

C L'intermodalité en transportant son vélo dans les transports en commun n'est pas un frein notable.

D Comme pour les freins liés à la pratique du vélo, l'appréciation de distance à parcourir est encore plus importante chez les étudiants



Quelles sont les principales raisons pour lesquelles vous ne prenez pas les transports en commun ou le train?



Pour l'ensemble de la population ayant déclaré une étape motorisée pour se rendre sur lieu d'études ou de travail depuis leur lieu de résidence.

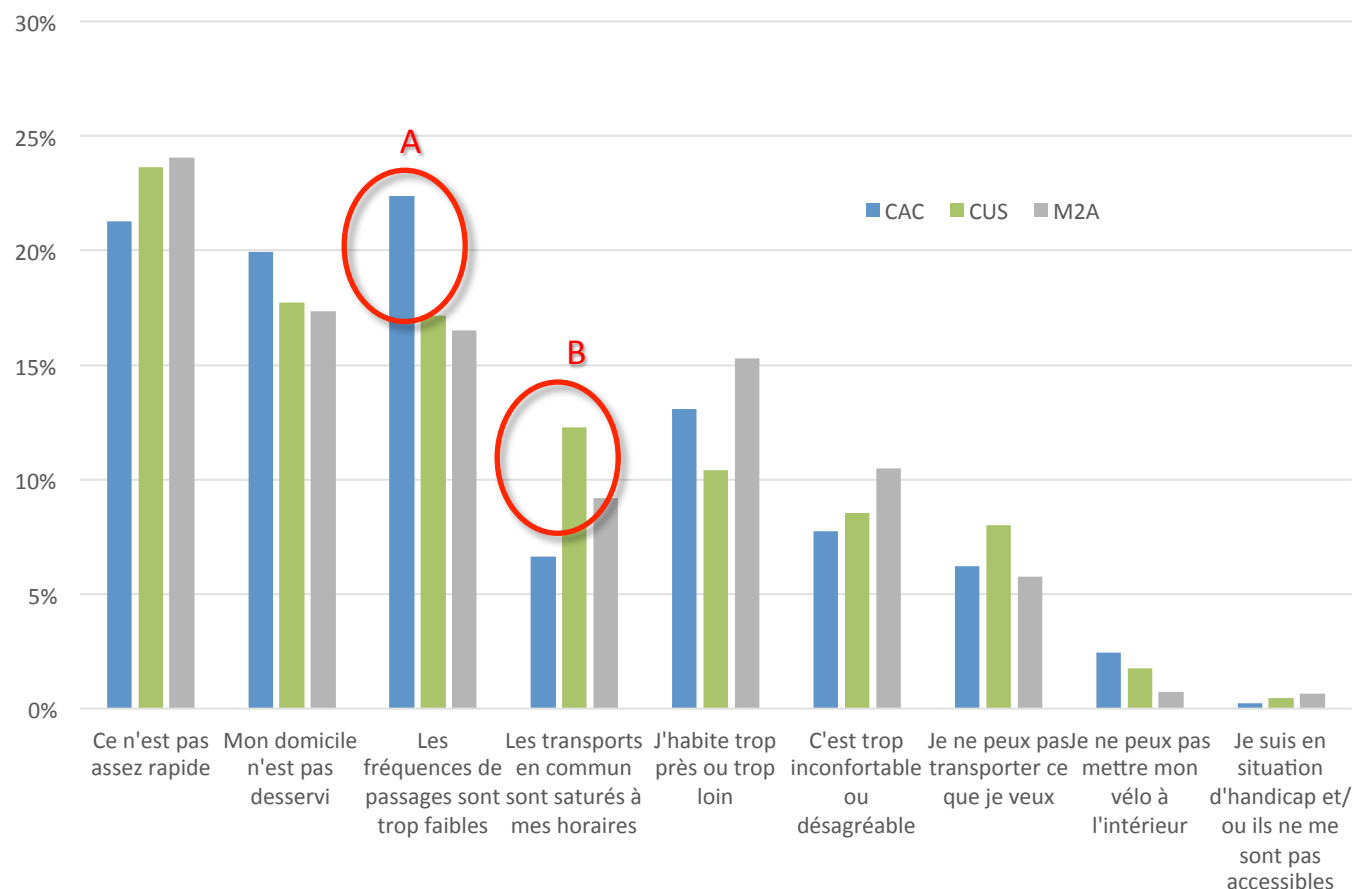
Il y a peu de disparité en fonction des localités d'études ou de travail.

On peut cependant identifier

A le manque de service en particulier sur les fréquences de passage à Colmar

B une saturation plus forte à l'Eurométropole.

Analyse des freins à la pratique des transports en commun en fonction de la localité d'études ou de travail



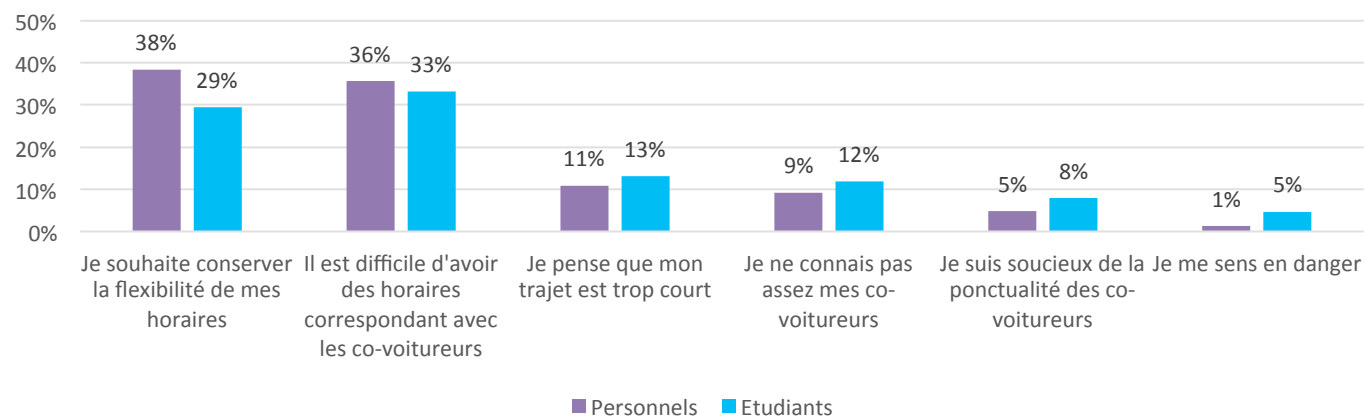
Quelles sont les principales raisons pour ne pas co-voiturer?



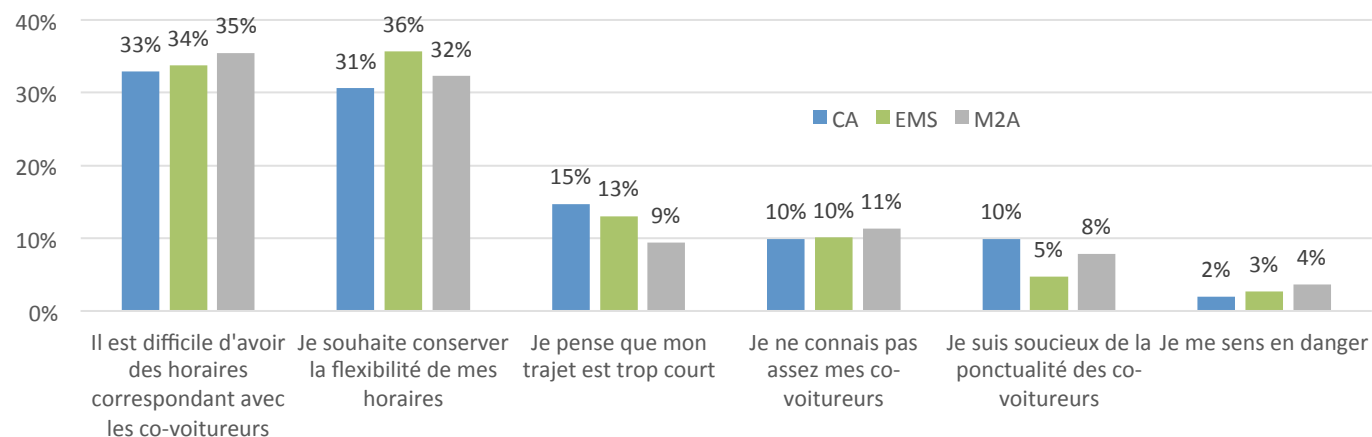
L'analyse des freins montre qu'ils sont indépendants du profil ou de la localité d'études ou de travail.

Le manque de liberté et le caractère trop prévisible du covoiturage sont les freins majeurs.

Analyse des freins à la pratique du co-voiturage en fonction du profil



Analyse des freins à la pratique du covoiturage en fonction de la localité d'études ou de travail



Synthèse

La mobilité actuelle

Les modes de déplacement	• Pour cette population vertueuse comparée à la moyenne alsacienne, l'autosolisme concerne seulement 12% des étudiants et 34% du personnel • Une mobilité hétérogène sur le territoire alsacien : la voiture particulière est davantage utilisée dans le bassin mulhousien, les transports en commun sont moins utilisés pour se rendre sur les sites universitaires de Colmar que sur les autres sites alsaciens. L'utilisation des modes doux et des transports en commun est très majoritaire pour se rendre sur les sites universitaires de l'Eurométropole • Les habitudes de déplacement sont acquises dès la deuxième année d'études
La sobriété énergétique	• Le nombre de kilomètre annuel est réalisé principalement par la population qui se rend sur les sites universitaires depuis l'extérieur ou l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg ou de Mulhouse Alsace Agglomération
Les raisons du choix modal	• La raison principale du choix modal est la rapidité de déplacement • L'expression forte du 'manque de choix' s'explique par une répétition quotidienne du choix, qui induit un automatisme comportemental bloquant le transfert modal. • L'attractivité tarifaire (9%) l'emporte de peu sur la démarche écologique (7%) • Les transports en commun sont souvent utilisés par défaut • L'utilisation des modes doux est un choix affirmé contrairement aux autres modes • La politique de stationnement a un impact direct sur l'utilisation des transports en commun • L'utilisation de la voiture est fortement choisie pour le transport de personne ou de matériel • La variabilité des horaires engendre une pratique plus importante de l'autosolisme • La recherche de plaisir et de liberté est importante dans le critère du choix modal. L'utilisation des modes « solistes » répondent à ces critères que ce soit les modes doux ou l'autosolisme contrairement aux modes partagés (transports en commun et covoiturage)

La mobilité actuelle

Les déplacements occasionnels	• Le principal mode utilisé occasionnellement est le transport en commun • Sur l'ensemble des autosolistes, 12% utilisent occasionnellement les modes doux et 20% les transports en commun • Les autosolistes n'empruntent pas régulièrement les transports en commun car la qualité de service ne justifie pas une utilisation régulière (pas assez rapide, lignes saturées, fréquences trop faibles...) • Les autosolistes n'utilisent pas régulièrement le vélo car il ne peuvent pas transporter quelqu'un ou quelque chose ; viennent ensuite le freins' météo' et 'distance'
L'appréciation des modes alternatifs à la voiture dans la ville d'études ou de travail	• Appréciation opposée des autosolistes et des autres, manque d'expériences sur les autres modes ou d'informations ? • Les transports en commun de Colmar Agglomération n'ont pas bonne presse • L'utilisation du vélo n'est pas pratique à Mulhouse Alsace Agglomération comparée à l'Eurométropole de Strasbourg et à Colmar Agglomération

Les principaux freins au transfert modal

Les freins

A la pratique du vélo pour la population réalisant une étape en voiture de moins de 10 km dans leur déplacement	• Le frein principal est lié au transport de personnes et de matériel, en particulier pour le transport de personnes pour le personnel • L'appréciation de la distance est différente entre les étudiants et le personnel : qualité du matériel ? • Un frein se dégage en regroupant le manque de développement du réseau cyclable et le sentiment de danger sans qu'un site (Eurométropole, Colmar agglomération,...) ne se démarque de manière significative • A Mulhouse Alsace Agglomération le défaut d'équipements est plus important que sur l'Eurométropole et Colmar Agglomération (les habitants de Colmar bénéficient d'un soutien à l'achat d'un vélo par la ville à hauteur de 100 €)
A l'utilisation des transports en commun	• Ce sont les freins liés à la qualité de service qui sont majoritaires (« pas assez rapide », « fréquences de passage trop faibles » en particulier pour Colmar, « saturés à mes horaires », ...) • Moins de 25% des freins sont représentés par un manque de desserte, ce qui est finalement peu. • L'intermodalité en transportant son vélo dans les transports en commun n'est pas un frein notable • L'appréciation de la distance est encore plus forte chez les étudiants (cf. freins liés à la pratique du vélo)
A la pratique du covoiturage	• L'analyse des freins montre qu'ils sont indépendants du profil ou de la localité d'études ou de travail • Le manque de liberté et le caractère trop prévisible du covoiturage sont les freins majoritaires

Vers une mobilité plus vertueuse

Le report modal :

D'après le CNFPT (Centre National de la Fonction Publique Territoriale) :

« Il y a report modal lorsqu'il y a changement du choix de mode de transport. On pourra parler, par exemple, d'un report modal du bus vers le tramway, de la voiture particulière vers la marche à pied.

Il n'en demeure pas moins qu'il ne peut y avoir transfert modal que lorsque le choix est – ou devient – possible. L'expérience prouve que dans leur très grande majorité, les voyageurs font des choix pertinents qu'il est difficile de remettre en cause : ainsi, par exemple, pour 92 % des automobilistes franciliens et pour 85 % des automobilistes lyonnais, un transfert modal se traduirait par une perte de temps inacceptable. »

Objectifs :

Formuler des pistes d'actions afin de lever les freins vers un report modal plus vertueux.

D'après le résumé de thèse : « *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs* » décembre 2010 :

« Le recours à la contrainte (suppression du stationnement, ...) dans un contexte de faible contrôle décisionnel (perçu par l'utilisateur) induit un sentiment d'injustice et tend probablement à favoriser l'opposition plutôt que l'adhésion au changement. Inversement, les processus cognitifs et comportementaux montrent une piste de promotion de l'adhésion : Agir « à la source » du comportement, par des stratégies d'information ou de relation publiques visant à augmenter la capacité de choix individuel et valoriser l'évaluation de la concurrence entre les modes. »

Les actions proposées ci-après répondent à une démarche positive et non de contrainte.

En vrac...

Développer, mutualiser, généraliser un évènementiel pour la mobilité :

- En début d'année (prendre tout de suite les bonnes habitudes pendant l'été indien)
- A destination des étudiants et du personnel
- Multimode : vélo, transports en commun, covoiturage, nouvelles technologies (applications, moyens de transports).
- Pour les deux roues il faut essayer, amener du plaisir. Faire découvrir les alternatives en faisant venir des loueurs, des représentants :
 - Vélo électrique
 - Vélo cargo
 - Scooter électrique (permet de transporter des personnes et du matériel) : pas de plein, pas de révision etc...
 - Voiture électrique
- Réaliser des interviews : pourquoi avez-vous changé de mode ?
- Organiser des boucles en vélo pour faire découvrir le réseau cyclable, évoquer les bons comportements pour l'amélioration de sa sécurité.
- Bourse aux vélos (amélioration de la qualité)
- Ateliers de réparation
- Evoquer les aides à l'achat
- Relayer les actions nationales sur la mobilité

Accompagner le changement, être plus près de la mobilité :

L'intérêt pour les établissements de proposer des solutions d'écomobilité est d'avoir un contact permanent avec les utilisateurs pour comprendre et analyser leur besoin :

- Location pour les étudiants de vélo à l'année
- Autopartage d'une flotte de vélos/vélos électriques/voitures électriques pour les déplacements inter-sites pour le personnel
- Location de vélo électrique/vélo cargo à la semaine pour prendre contact avec le matériel
- Possibilité d'utiliser le vélo électrique pour la pause méridienne

Faire vivre l'écomobilité toute l'année :

- Publication d'une interview de l'écomobiliste du mois/de la semaine: détail de son changement d'habitude...
- Plan avec les différentes douches pour les cyclistes
- Casiers pour les casques à destination du personnel
- Ateliers de réparation
- Consolidation des aides à l'achat



Application de court-voiturage pour les Etudiants et personnels des universités d'Alsace :

Dans le même principe que Karos a été développé pour HEC, une application spécifique basée sur ViaAlsace, qui a un calculateur multimodal avec les 10 AOM, pourrait être utilisé en ajoutant une couche supplémentaire avec les trajets en covoiturage proposé par les étudiants et personnels des établissements d'Alsace. Les algorithmes apprennent les habitudes de déplacement des court-voitureurs et permettront d'analyser leur besoin plus finement pour un travail commun avec les AOM.

Ce calculateur serait mis à disposition de l'internaute dans le site « Tous écomobilistes »

Organisation des emplois du temps :

L'analyse de l'enquête a montré que le rapport entre le temps de présence à l'université par jour et le temps de transport avait un impact sur le choix modal. Le regroupement des heures pour avoir des journées « cohérentes » permettrait de rendre crédibles les transports en commun ou les modes doux.

En vrac :

Améliorer le stationnement sécurisé pour les vélos près des zones de résidences.



ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

10 rue des Bonnes Gens

68 004 COLMAR Cedex

Tél : 03 89 24 60 88

