



Enquête *MOBILITÉ*

sur les déplacements des étudiant·es et personnels



Novembre 2023



Enquête coordonnée par la **Direction Développement durable et responsabilité sociale**
en partenariat avec l'Observatoire de la Direction des Formations et la Direction Communication de l'Université de Lille
Contact : **Antoine Delanoë**, Chef de projets Mobilité et déplacements durables - DD RS / antoine.delanoe@univ-lille.fr
Remerciements à Pablo Mousseau Fernandez et Delphine Pollet pour le traitement de l'enquête.

Une transition devant être globale et inclure les notions et les enjeux de genre, le rapport a été rédigé en langage égalitaire, en intégrant les recommandations du guide de l'Université de Lille « Aide pratique pour une communication égalitaire » (mars 2023).

© Université de Lille : couverture - p. 24 - 27 - 33 - 36 - 39 - 42 - 48
© INSPÉ Lille HdF - Université de Lille : p. 30
© Institut de la Communication, de l'Information et du Document - Université de Lille : p. 45
© IUT de Lille - Université de Lille : p. 51

SOMMAIRE

La mobilité et ses enjeux

Aspect central de nos vies (études, travail, courses, loisirs...), nos manières de nous déplacer impliquent certaines externalités négatives (pollution de l'air, accidentologie, artificialisation des sols...) faisant de la mobilité une thématique au carrefour de nombreux enjeux.

Nos déplacements émettent beaucoup de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, on estime à 31 % la part du secteur des transports dans les émissions globales de CO₂ eq¹ que la France émet. De plus, les transports sont l'un des seuls secteurs dont les émissions augmentent sur la période post-covid, notamment du fait des déplacements domicile-travail².

De manière plus précise, hors Ile-de-France, les trajets domicile-travail correspondent à 41 % des distances parcourues pour l'ensemble des déplacements quotidiens des actifs-ves en emploi, sachant qu'à l'échelle nationale 7 actifs-ves sur 10 déclarent aller travailler en voiture³.

Ces données interreliées démontrent l'enjeu important que sont les mobilités domicile-travail en matière de lutte contre le dérèglement climatique.

Un constat partagé à l'échelle régionale

À l'échelle des Hauts-de-France, 1,8 million de tonnes de CO₂ eq ont été émises par les 2 116 000 actifs-ves résidant dans la région et effectuant moins de 100 km pour rejoindre leur lieu de travail (soit 93 % de la population active)⁴. Un-e actif-ve de la région émet en moyenne 833 kg de CO₂ eq (7 % de plus que la moyenne des actifs-ves de province), soit « 42 % de l'objectif de deux tonnes de CO₂ par an et par habitant à l'horizon 2050, fixé en 2015 dans les accords de Paris », avec notamment « un-e actif-ve sur dix qui dépasse ce quota pour ses seules navettes domicile-travail ».

Bien que ce chiffre s'explique par des distances plus longues (129 km par semaine contre 114 km en province), si l'on rapporte ces émissions au nombre de km parcourus, les actifs-ves des Hauts-de-France sont les moins émetteurs-trices de province (124 g/km contre 131 g/km), en partie du fait d'un important maillage ferroviaire facilitant le recours aux transports en commun.

Le **Bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES)** est un diagnostic qui permet d'évaluer la quantité de gaz à effet de serre émise dans l'atmosphère sur une année par les activités d'une organisation ou d'un territoire.

Il existe trois types d'émissions de GES (appelés scope 1, 2 et 3) :

> **Scope 1** : les émissions directes (produites au sein de l'organisation comme la combustion de carburant de la flotte de véhicules ou du gaz des chaudières par exemple)

> **Scope 2** : les émissions indirectes liées à l'énergie (issues de la production et du transport d'énergie tels que l'électricité, la chaleur, les fuites de gaz frigorigènes par exemple)

> **Scope 3** : les émissions induites ou amont et aval (produites par les personnes et les marchandises entrantes et/ou sortantes de l'organisation comme les déplacements domicile-travail, l'achat de biens et services, les déchets par exemple)

Lorsque que l'ensemble des sources émissions ont été identifiées pour une année (récupération de données chiffrées comme des kilométrages ou des tonnages), elles sont converties en quantité de GES (exprimée en « équivalent CO₂ » qui est l'unité de référence) grâce à des facteurs d'émissions définis par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) puis agglomérées afin d'obtenir un bilan global sur l'année.

En France, comme dans la plupart des organisations présentes sur son territoire, les déplacements de personnes (domicile-travail, déplacements professionnels, déplacements des clients/visiteurs, etc.) représentent la première source d'émissions de GES avec 30 % environ du BEGES (source : CITEPA - rapport SECTEN 2023).

Le constat est encore plus marqué pour l'Université de Lille : en effet, les résultats de cette enquête montrent que les déplacements domicile-université représentent 47 % des émissions de GES de l'établissement. La part de l'utilisation de la voiture y est largement majoritaire avec plus de 61 % des émissions des déplacements.

1 Le dioxyde de carbone (CO₂) est le principal gaz à effet de serre mais il en existe d'autres (méthane, protoxyde d'azote...) qui ont de plus grands pouvoirs réchauffant. Créée par le GIEC, l'unité de mesure « CO₂ équivalent » permet de rendre comparable et de quantifier l'impact des différents gaz à effet de serre, en prenant le CO₂ comme référence.

2 Source : CITEPA.

3 Source : Fresque de la mobilité.

4 Source : Données INSEE 2019.

Autre point, la variation des parts modales en fonction de la distance. Les actif-ves de la région sont 37 % à se déplacer en modes actifs (faisant appel à la force musculaire de l'usager.ère) pour des distances de 2 km et moins, et 24 % à avoir recours aux transports en commun lorsque leur trajet excède les 50 km. Cette variation reste cependant bien moins prégnante pour la voiture individuelle, restant ainsi le mode de transport privilégié, indifféremment de la distance domicile-travail.

Une prépondérance de la voiture dans nos habitudes de déplacement...

En 2020, « les voitures particulières des ménages sont responsables de 53,5 % des émissions du transport routier » à l'échelle nationale⁵, soit 17 % des émissions de GES totales. Rien d'étonnant quand les données montrent que la voiture est pour 72 % des français-es le premier mode de déplacement⁶. Alors que 60 % des français-es ont recours à la voiture pour des distances inférieures à 5 km, dans le même temps, 55 % d'entre elles/eux estiment être contraint-es d'utiliser la voiture du fait du manque d'alternatives de proximité.

...qui a de nombreux effets négatifs

Outre son impact sur le dérèglement climatique par les émissions qu'elle émet, la voiture individuelle se retrouve au carrefour de plusieurs enjeux. Ainsi, en matière d'externalités négatives, nous pouvons parler de son impact sur :

- **La santé**, via les émissions de particules fines. Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime qu'environ « **40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines⁷** » et avec « une perte d'espérance de vie de près de 8 mois » pour cette même catégorie par l'exposition aux PM_{2,5}.
À cela s'ajoute également la pollution sonore, deuxième cause de morbidité environnementale⁸, qui peut avoir de graves conséquences sur le long terme : perte temporaire de l'audition, perturbation du sommeil, maladies cardio-vasculaires...
Par ailleurs, elle renforce le caractère sédentaire de nos modes de vie⁹.
- **L'accidentologie** : en France, selon le bilan de la sécurité routière 2022, **3 000 personnes sont mortes sur les routes cette même année¹⁰**
- **Le budget du foyer** : la mobilité est un poste de dépenses important et souvent contraint pour les ménages français. Or, on estime que **chaque ménage consacre en moyenne 6 000 euros par an à sa mobilité**, principalement du fait de l'usage de la voiture
- **L'aménagement de l'espace** : toutes les infrastructures attenantes à la voiture (axes routiers, parkings...) conduisent à une artificialisation des sols et donc à une imperméabilisation de ces derniers
- **La raréfaction des ressources** : outre la dépendance aux énergies fossiles, l'électro-mobilité tend à en accentuer une autre, celle aux métaux dont dépendent les batteries.
Or, ces métaux rares (lithium, cobalt...) sont extraits de façon souvent déplorable pour les personnes y œuvrant, en plus des conséquences directes sur l'environnement avec une dégradation des sols, des nappes phréatiques et de la biodiversité¹¹.

5 Source : Ministère de la transition écologique, Chiffres clés des transports - Édition 2022.

6 Source : Baromètre des mobilités du quotidien, ObSoCo, 2019.

7 PM_{2,5} : Particules – dont le diamètre est de 2,5 micron (µm) – principalement issues des phénomènes de combustion qui ont un impact négatif sur la santé (favorisant l'apparition de maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques).

8 Source : Site ministériel <https://www.notre-environnement.gouv.fr>

9 Source : ANSES (15 février 2022), Manque d'activité physique et excès de sédentarité : une priorité de santé publique.

10 Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (31 janvier 2023).

11 Source : ADEME - Octobre 2020 - Terres rares, énergies renouvelables et stockage d'énergie.

Les alternatives à la voiture individuelle

Malgré des parts modales en deçà de celle de la voiture, comme vu précédemment, la crise covid a permis de développer de nouvelles habitudes de déplacement, et notamment celles en lien avec les modes actifs.

En regard des externalités négatives citées précédemment pour la voiture individuelle, les externalités des modes doux et, en particulier actifs, sont bien souvent positives. Ainsi, le recours à des modes tels que les transports en commun, la marche ou encore le vélo participe notamment à une réduction importante des émissions de GES, limite la saturation de nos villes, la pollution sonore, la sédentarité et ses effets, et permet de nouvelles façons d'envisager la ville en redonnant de la place aux espaces de vie.

Pour ces différentes raisons, les politiques publiques tendent à favoriser les actions incitant à l'utilisation de modes de déplacements actifs, notamment via l'obligation réglementaire pour l'établissement de se doter d'un plan de mobilité.

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

L'outil du plan de mobilité (PDM) a été introduit par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), avec pour objectif de tendre vers des transports plus accessibles, plus propres et moins coûteux. Pour ce faire, elle se base sur 3 grands axes qui sont les transports du quotidien, le déploiement des alternatives à la voiture individuelle et leurs incitations (le forfait mobilité durable...) et des mobilités décarbonées avec pour objectif une diminution de 37 % des émissions d'ici à 2030 et une neutralité carbone en 2050.

Ce dernier axe s'accompagne également de différentes mesures incitatives (prime à la reconversion, zone à faibles émissions...).

Obligation réglementaire pour tout établissement de plus de 100 salarié·es sur un même site et implanté sur un territoire doté d'un Plan de déplacements urbains (PDU), le Plan de mobilité est un outil de management de la mobilité permettant de favoriser l'usage des mobilités douces et actives par les salarié·es de l'établissement en mettant en place des actions adaptées.

Pouvant traiter de thématiques très diverses, il prend place dans un process construit :

- Un diagnostic souvent via une enquête mobilité qui permet ainsi de recueillir les irritants et les freins à un usage des alternatives à la voiture individuelle. Il doit aussi permettre de faire le point sur les infrastructures, l'offre, les équipements de transports ainsi que l'accessibilité au(x) site(s), permettant ainsi une recontextualisation des données,
- Un volet relatif à l'animation afin de créer de l'échange entre les différent·es acteur·trices et parties et ainsi soutenir la dynamique au sein de l'établissement,
- Un plan d'actions coordonné et concerté avec une diversité de parties, sur des thématiques allant des aménagements aux actions de sensibilisation, en passant par les dispositifs incitatifs ou les procédures de télétravail.

Une opportunité pour l'établissement

Tout d'abord, d'après Pôle Emploi, « près d'un demandeur d'emploi sur cinq considère la proximité géographique comme le critère prioritaire de leur recherche d'emploi »¹².

Par les actions qui seront mises en place et les concertations fréquentes et variées impliquant une multitude d'acteurs, l'élaboration d'un plan de mobilité doit permettre de diminuer les coûts liés aux transports mais également d'améliorer la qualité de vie au travail par une plus grande accessibilité par exemple.

À noter qu'employeurs publics et organisations syndicales peuvent conclure des accords collectifs à une échelle nationale, locale ou à l'échelon de proximité et ce, dans divers domaines. Ces derniers peuvent comprendre le temps de travail, le télétravail, la qualité de vie au travail ou encore les conditions de déplacement entre le domicile et le lieu de travail¹³.

L'enquête mobilité : la première brique du PDM

L'enquête mobilité est à voir comme la première étape nécessaire à l'élaboration d'un plan de mobilité par la réalisation d'un diagnostic. En effet, elle permet d'identifier les pratiques de mobilité et, via la construction d'indicateurs de suivi, de rendre compte des évolutions et donc des effets des actions postérieures.

Elle peut permettre également de recueillir les attentes, voire les idées de la population concernée, et ainsi adapter les actions en conséquence.

¹² Source : Pole Emploi, La mobilité géographique des demandeurs d'emploi : freins et leviers, Avril 2019.

¹³ Source : Site de l'administration française, <https://www.service-public.fr>

Présentation de l'enquête

Mode de passation

Le questionnaire a été administré en ligne à l'aide du logiciel Limesurvey du 25/10/2022 au 25/11/2022. Deux versions ont été créées : une version à destination des étudiant·es et une autre pour les personnels de l'Université de Lille.

Le lien vers l'enquête a été publié sur l'intranet de l'ensemble des personnels et des étudiant·es, ainsi que dans la newsletter de l'université *Actu'Lille* (n° 96 - 10 novembre 2022).

Un mail a également été envoyé à toute la population et l'enquête a été relayée par le réseau des référent·es zéro carbone et certaines composantes.

 **Près de 10 % des étudiant·es et 35 % des personnels ont répondu à l'enquête**

Au total, nous avons reçu 9 584 réponses, soit un taux de retour de 11,9 %. Il faut néanmoins distinguer les deux sous-populations : 7 000 étudiant·es ont répondu, soit un taux de 9,6 % et 2 584 personnels, soit un taux de 34,7 %.

Nous n'avons pas conservé les questionnaires des personnes en télé-enseignement, l'enquête se focalisant sur les déplacements domicile-université au quotidien. Par ailleurs, les réponses des doctorant·e·s ont été classées dans la population étudiante.



Redressement

Considérant le taux de retour, et la multiplicité des paramètres impactant les mobilités, nous avons choisi de ne pas redresser le fichier d'enquête par pondération.

Les résultats présentés dans ce fichier correspondent donc aux répondant·es, et **ne peuvent être extrapolés à l'ensemble de la population.**

Présentation de l'échantillon

Pour préserver l'anonymat des répondant·es, et pour respecter les règles de protection des données personnelles (RGPD) en vigueur, nous n'afficherons pas les effectifs inférieurs à 5 personnes dans les tableaux, nous indiquerons « non significatif » (NS) à la place.

Taux de retour par sous-population et campus

	Étudiant-es			Personnels			Ensemble		
	population	répondant-es	Taux de retour	population	répondant-es	Taux de retour	population	répondant-es	Taux de retour
Arras	976	56	5,7%	43	10	23,3%	1 019	66	6,5%
Cambrai	206	9	4,4%	NS	NS	NS	206	9	4,4%
CHU - Loos	16 630	1 139	6,8%	1 408	378	26,8%	18 038	1 517	8,4%
Cité scientifique	16 747	2 129	12,7%	3 106	1 139	36,7%	19 853	3 268	16,5%
Douai	256	18	7,0%	21	4	19,0%	277	22	7,9%
Gravelines	203	8	3,9%	15	3	20,0%	218	11	5,0%
INSPE Villeneuve d'ascq	2 002	153	7,6%	146	55	37,7%	2 148	208	9,7%
Lille centre	3 494	97	2,8%	701	183	26,1%	4 195	280	6,7%
Moulin	8 784	635	7,2%	377	171	45,4%	9 161	806	8,8%
Outreau	188	8	4,3%	20	0	0,0%	208	8	3,8%
Pont de bois	15 132	2 036	13,5%	1 144	451	39,4%	16 276	2 487	15,3%
Recueil	786	27	3,4%	60	27	45,0%	846	54	6,4%
Ronchin	2 652	116	4,4%	99	28	28,3%	2 751	144	5,2%
Roubaix Euroté-léport	681	90	13,2%	172	10	46,5%	3 537	100	14,9%
Roubaix îlot gare	2 684	358	13,3%		70			428	
Tourcoing	1 147	117	10,2%	80	48	60,0%	1 227	165	13,4%
Valenciennes	504	4	0,8%	22	3	13,6%	526	7	1,3%
Wimereux	174	0	0,0%	35	2	5,7%	209	2	1,0%
Total	73 246	7 000	9,6%	7 450	2 584	34,7%	80 696	9 584	11,9%

Aide à la lecture : 56 étudiant-es du campus d'Arras ont répondu à l'enquête parmi les 976 inscrit-es de ce campus, soit un taux de retour de 5,7 %.

Taux de retour par sous-population et genre

	Étudiant-es			Personnels			Ensemble		
	population	répondant-es	Taux de retour	population	répondant-es	Taux de retour	population	répondant-es	Taux de retour
Hommes	28 033	1 959	7,0%	3 621	1 101	30,4%	31 654	3 060	9,7%
Femmes	45 213	5 041	11,1%	3 829	1 483	38,7%	49 042	6 524	13,3%
Total	73 246	7 000	9,6%	7 450	2 584	34,7%	80 696	9 584	11,9%

Aide à la lecture : parmi les 45 213 étudiantes inscrites à l'université, 5 041 ont répondu à l'enquête soit un taux de 11,1 %.



Présentation globale

18 sites interrogés

La répartition des répondant·es par campus diffère légèrement de la répartition de la population réelle. Par exemple, bien qu'étant le deuxième campus de l'Université de Lille avec 23 % des étudiant·es et 19 % des personnels, le campus Santé (CHU - Loos) ne représente que 15,8 % des répondant·es puisque son taux de retour n'est que de 6,8 %.

Aide à la lecture : 30,4 % des étudiant·es ayant répondu à l'enquête sont inscrit·es sur le campus de Cité Scientifique

Campus	Étudiant·es	Personnels	Total
Cité Scientifique	30,4	44,1	34,1
Pont de bois	29,1	17,5	25,9
CHU - Loos	16,3	14,6	15,8
Moulin	9,1	6,6	8,4
Roubaix îlot gare	5,1	2,7	4,5
Lille Centre	1,4	7,1	2,9
INSPE Villeneuve d'Ascq	2,2	2,1	2,2
Tourcoing	1,7	1,9	1,7
Ronchin	1,7	1,1	1,5
Roubaix Eurotéléport	1,3	0,4	1
Arras	0,8	0,4	0,7
Recueil Cousinerie	0,4	1	0,6
Douai	0,3	0,2	0,2
Cambrai	0,1	0,1	0,1
Valenciennes	0,1	0,1	0,1
Gravelines	0,1	0,1	0,1
Outreau	0,1	-	0,1
Wimereux	-	0,1	0,02
Total	100	100	100



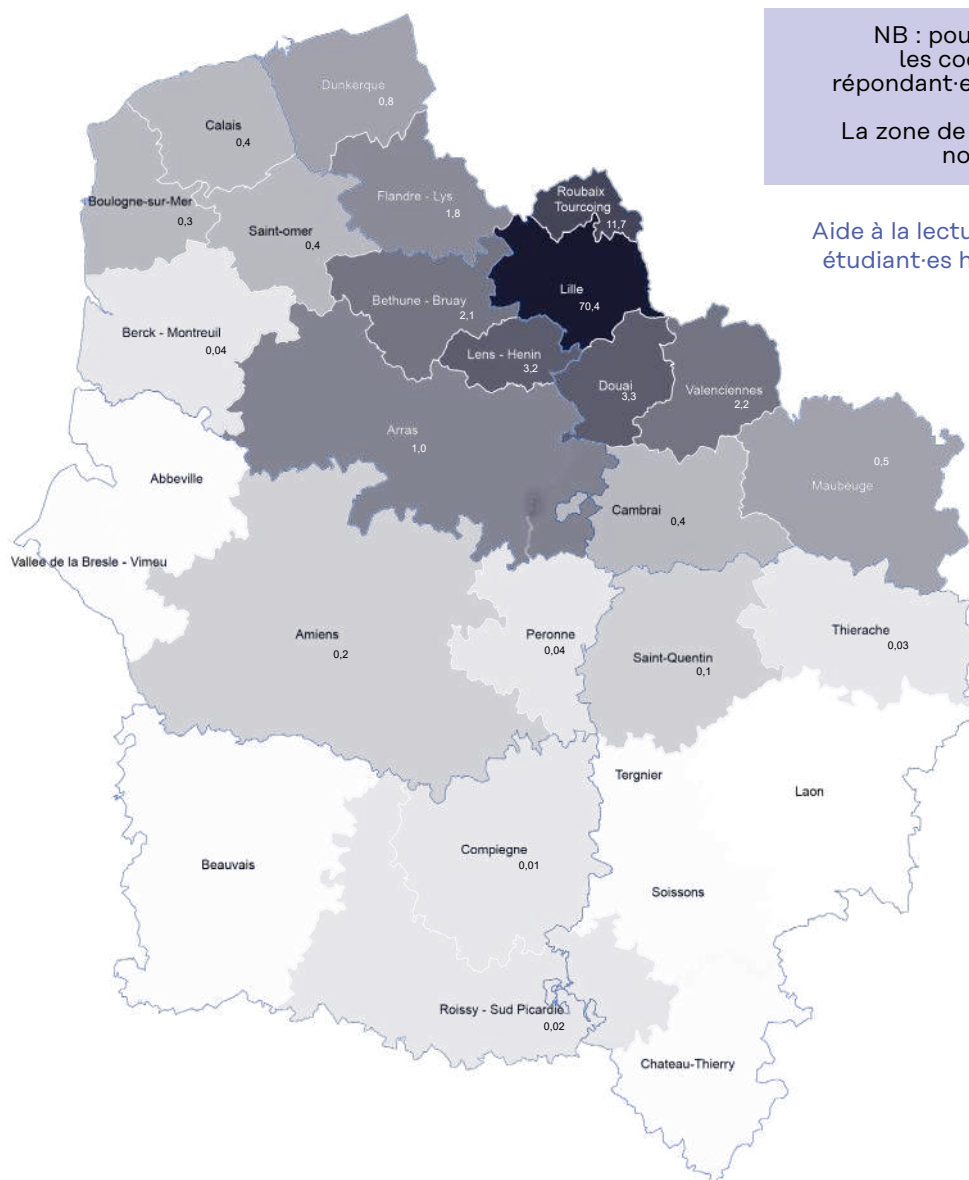
82 % des répondant·es habitent les zones de Lille et de Roubaix-Tourcoing

Répartition des zones d'habitation

La répartition des répondant·es par zone d'habitation diffère assez nettement de la répartition de la population réelle, en particulier concernant les étudiant·es. En effet, d'après Apogée, sur les zones où nous avons des réponses, 51 % des étudiant·es habitent la zone lilloise, contre 71 % de nos répondant·es. Il y a deux explications possibles à cela : le taux de réponse est peut-être beaucoup plus élevé que la moyenne sur cette zone ou les étudiant·es peuvent avoir donné l'adresse parentale au moment de leur inscription (faute d'avoir trouvé un logement à ce moment-là) et avoir déménagé ensuite.

82 % de nos répondant·es habitent dans les zones de Lille et Roubaix-Tourcoing, tandis que 98 % d'entre eux y travaillent ou étudient.

Carte des zones d'habitation



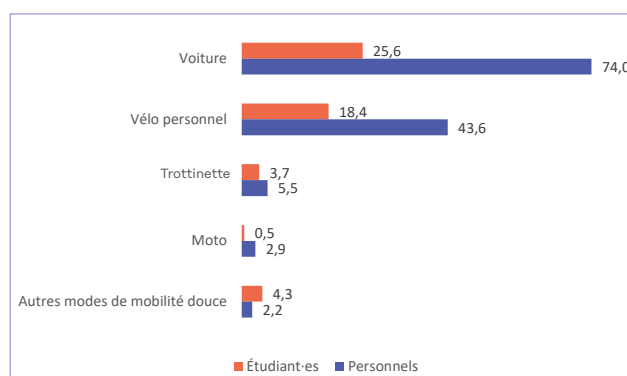
NB : pour le traitement de l'enquête, les codes postaux indiqués par les répondant-es ont été regroupés en zone d'habitation (INSEE). La zone de Lille est étendue, elle inclut notamment Villeneuve d'Ascq.

Aide à la lecture : 70,4 % des répondant-es étudiant-es habitent dans la zone de Lille.

Équipement des répondant-es

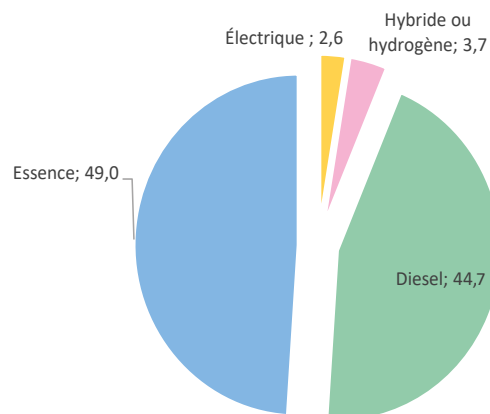
Sans surprise, les personnels répondants sont mieux équipés que les étudiant-es. Près de trois personnels sur quatre possèdent une voiture, contre un-e étudiant-e sur quatre.

Le vélo personnel est également très répandu chez les personnels avec près de 44 % alors que ces derniers ne sont que 16,5 % à l'utiliser pour le trajet domicile-université (voir page 14).



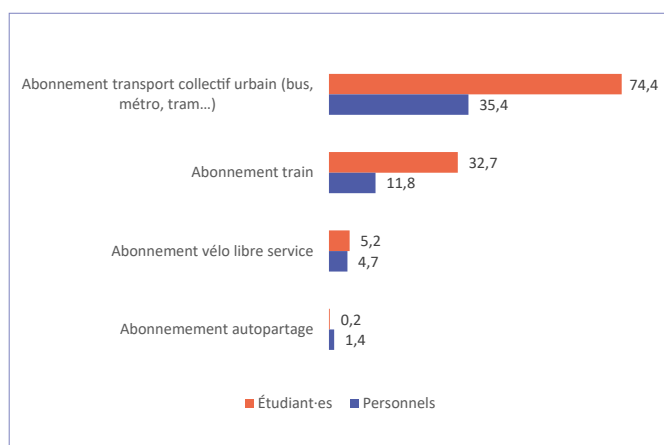
Types de voiture

Parmi les répondant·es possédant une voiture, 45 % ont une motorisation diesel, tandis que 6 % se déplacent en hybride ou en électrique.



Abonnements de transport

Trois étudiant·es sur quatre ont un abonnement de transport urbain (métro, bus,...) et un·e sur trois ont un abonnement de train.



Trajets domicile-université



52 % des répondant·es habitent à moins de 30 minutes de leur campus principal

Durée moyenne de déplacement

Près de 83 % des personnels ont un trajet d'une durée comprise entre 10 minutes et une heure, tandis que les étudiant·es sont moins de 75 % dans ce cas.

	Étudiant·es	Personnels	Total
Moins de 10 min	8,7	4,9	7,7
Entre 10 et 29 min	43,8	46,5	44,5
Entre 30 et 59 min	30,8	36,1	32,2
1h et plus	16,7	12,5	15,6
Total	100	100	100



46 % des répondant·es habitent à moins de 10 km de leur campus

Distances domicile-campus principal

On note encore des différences entre les étudiant·es et les personnels : 13 % des premier·ères habitent à moins de 2 km de leur campus contre 4 % des seconds ; à l'inverse, 63 % des personnels vivent à plus de 10 km de leur campus principal, tandis que les étudiant·es ne sont que 51 % dans ce cas.

	Étudiant·es	Personnels	Total
Moins de 2 km	13,4	3,9	10,8
Entre 2 et 5 km	9,4	10,6	9,8
Entre 5 et 10 km	26,3	22,5	25,3
Entre 10 et 15 km	25,9	36,4	28,7
Entre 15 et 20 km	5,4	6,5	5,7
Entre 20 et 40 km	6,4	6,4	6,4
Entre 40 et 60 km	8,3	7,5	8,1
Plus de 60 km	4,7	6,2	5,1
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de transport des répondant-es habitant à moins de 10 km

Les répondant-es habitant à moins de 10 km de leur campus utilisent beaucoup moins les transports en commun que l'ensemble des répondant-es (65 % vs 84 %), mais iels utilisent également moins souvent la voiture (15 % vs 21 %). Iels sont proportionnellement plus nombreux.ses à utiliser le vélo (+ 2 points) et surtout la marche (+ 9 points).

	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture	9,8	34,2	15,1
Covoiturage	1,2	1,5	1,3
Moto	0,1	0,5	0,2
Train	1,9	2,3	2,0
Bus	18,3	6,1	15,6
Métro/tram	52,9	27,3	47,4
Vélo	6,0	22,9	9,6
Marche (plus de 10 min)	32,4	12,7	28,1
Autres modes doux	0,6	0,8	0,6

Distances moyennes et modes de transport

De façon assez logique, les distances les plus grandes se font en train. On note également que les distances parcourues sont plus longues en covoiturage que seul-e en voiture.

Quel que soit le mode de transport utilisé, la distance parcourue est plus importante pour les personnels que pour les étudiant.es.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Aide à la lecture : la distance moyenne du trajet domicile-université en train des personnels répondants est de 87,9 km.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	13,8	15,2	14,6
Covoiturage	20,9	23,7	22,1
Moto	9,5	11,9	11,0
Train	46,6	87,9	55,5
Bus	4,9	5,7	5,0
Métro/tram	8,0	8,6	8,1
Vélo	5,7	6,9	6,4
Marche	1,1	1,3	1,2
Autres modes doux	4,5	6,6	5,4
Distance moyenne totale	15,9	22,0	17,6



¾ des déplacements sont réalisés via un mode de transport unique

77 % des personnes interrogées n'utilisent qu'un seul mode de déplacement pour effectuer leur trajet domicile-université. Néanmoins, plus de 26 % des étudiant-es utilisent deux ou trois modes de transport au cours du même trajet, tandis que les personnels ne sont que 14 % dans ce cas.

	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Un seul mode de transport	73,6	85,8	76,9
Deux modes de transport	17,4	8,6	15,1
Trois modes de transport	9,0	5,6	8,1
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement

Si les étudiant·es sont 62 % à prendre le métro au cours de leur trajet domicile-université, seulement un tiers des personnels sont dans ce cas.

Alors que 7 actif·ves sur 10 en France utilisent la voiture pour leurs déplacements domicile-travail, les personnels ne sont que 4 sur 10 dans ce cas, bien qu'elle reste le mode de transport privilégié.

On note également une différence significative sur l'utilisation du bus (resp. 5 % vs 19 %) de même que pour la marche (9 % vs 22 %). À l'inverse, seul·es 4 % des étudiant·es utilisent le vélo pour leur trajet contre 16,5 % des personnels.

Les 1 138 répondant·es utilisant le vélo évitent l'émission de 274 tonnes de GES de plus par an que si iels utilisaient la voiture.

Aide à la lecture : 62,1 % des étudiant·es prennent le métro ou le tramway au cours de leur trajet domicile-université. Les totaux sont supérieurs à 100 % car les répondant·es peuvent utiliser plusieurs modes de transport au cours du même trajet.

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	14,1	40,6	21,2
Covoiturage	1,9	3,3	2,3
Moto	0,2	0,8	0,3
Train	16,8	12,2	15,5
Bus	18,6	4,9	14,9
Métro/tram	62,1	33,6	54,4
Vélo	4,4	16,5	7,7
Marche (plus de 10 min)	22,4	9,1	18,8

Nous avons demandé aux répondant·es pour quelles raisons iels ont choisi les modes de transport qu'ils utilisent :

	Pratique		Rapide		Écologique		Économique		Bon pour la santé	
	Étudiant·es	Personnels	Étudiant·es	Personnels	Étudiant·es	Personnels	Étudiant·es	Personnels	Étudiant·es	Personnels
Voiture	61,8	62,2	58,1	50,3	1,5	2	5	2,6	0,5	0,6
Covoiturage	54,9	51,6	45,4	30,1	15,1	22,7	25	41,2	0,7	1,1
Moto	74,2	71,7	73,4	92,2	6,2	10,7	21,2	34,5	0	0
Train	60,1	63	58,2	54,6	36	63,1	49,5	57,9	3	2,9
Bus	70,2	69,3	42,4	30,3	36,1	55,9	47,2	62,2	4,6	8,9
Métro/Tram	76,6	75,6	70,2	51	34,6	60,4	40,8	46,4	4,9	12,3
Vélo	42,9	30,3	43,7	27,7	58,4	71,8	38,7	41,3	53,7	71,1
Marche	3,8	3,5	25,5	19,1	45,2	50,2	40,5	40,9	66,4	80,1



Praticité et rapidité comme critères de sélection du mode de déplacement

Là encore on observe des différences entre les étudiant·es et les personnels. En effet, si l'aspect pratique est souvent cité par les deux sous-populations, il l'est toujours davantage par les étudiant·es, de même la rapidité semble plus importante pour ces dernier·es. À l'inverse, les raisons écologiques et économiques sont plus souvent citées par les personnels.

À noter, les personnels utilisant la voiture ont cité les contraintes familiales à 53 %, tandis que les adeptes du covoiturage ont mentionné la convivialité à 47 % pour les étudiant·es et 38 % pour les personnels. Quant aux utilisateur·trices de la moto, les autres raisons invoquées sont la fiabilité (47 %) et la ponctualité (29 %).

Distances effectuées en voiture

La majorité (56 %) des déplacements effectués en voiture individuelle font entre 5 et 15 km.

Parmi les répondant·es, plus de 20 % des étudiant·es et plus de 15 % des personnels effectuent moins de 5 km en voiture au cours de leur trajet domicile-université. Ces proportions montent respectivement à 49 % et 38 % si l'on prend en compte celles ou ceux faisant moins de 10 km en voiture ; 10 km étant le seuil au-delà duquel l'utilisation du vélo se fait plus rare.

Distance en voiture	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	2,3	0,8	1,5
Entre 2 et 5 km	18,4	14,7	16,4
entre 5 et 10 km	28,2	22,3	25,1
Entre 10 et 15 km	26,3	34,9	30,8
Entre 15 et 20 km	8,4	9,0	8,7
Entre 20 et 40 km	5,8	8,0	7,0
Entre 40 et 60 km	8,2	8,3	8,2
Plus de 60 km	2,3	2,0	2,2
Total	100	100	100

Aide à la lecture : 2,3 % des étudiant·es utilisant la voiture seul·es au cours de leur déplacement domicile-université font moins de 2 km avec celle-ci.

Ainsi, si les 607 répondant·es effectuant moins de 5 km en voiture choisissaient de prendre le vélo à la place, iels éviteraient 124 tonnes équivalent CO₂ par an. Pour les 1 356 répondant·es effectuant moins de 10 km, ce sont **533 tonnes CO₂ équivalent qui seraient évitées chaque année**.

Budget mensuel moyen

La voiture, un poste de dépense important

Un·e étudiant·e venant en voiture dépense près de 70 € de plus par mois qu'un·e étudiant·e se déplaçant uniquement en transport en commun. Chez les personnels, cette différence n'est que de 40 €.

Type de dépense	Budget mensuel en €	
	Étudiant·es	Personnels
carburant	108	113
recharge véhicules électriques	-	40
assurance véhicules	82	66
abonnements transports *	39	73

* Métro, tram, SNCF,...

Même si le coût des abonnements transport des étudiant·es peut paraître bas par rapport à celui des personnels, il reste important comparé au budget étudiantin. Beaucoup demandent une aide de l'université ou une négociation auprès d'Ilévia ou de la SNCF afin de faire baisser le coût des abonnements, notamment pour les étudiant·es hors métropole lilloise qui ne bénéficient pas des aides de celle-ci (voir Verbatim par campus p. 56).

Une partie des personnels demande également une aide financière pour leurs coûts de transport : certain·es pour l'achat de carburant, d'autres, plus nombreux·ses, une prise en charge supérieure à 50 % des frais de transport en commun (depuis le 21 août 2023, le décret n° 2023-812 porte à 75 % le taux de prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués à compter du 1^{er} septembre 2023 par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail).

Alternatives à la voiture



Les transports en commun : première alternative à la voiture individuelle...

Nous avons demandé aux personnes venant seules en voiture quelle serait leur première alternative en cas de remplacement de cette voiture ou de panne.

Les transports en commun sont les plus cités par les étudiant·es, mais également par les personnels.

76 % des étudiant·es venant en voiture pourraient la remplacer par un transport en commun (métro ou tram, train ou bus) pour leur trajet domicile-université, ainsi que 56 % des personnels.

Alternative à la voiture seule	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Métro/Tram	26,5	21,1	23,6
Train	28,6	17,0	22,3
Bus	21,4	17,6	19,4
Télétravail	-	22,8	12,3
Co-voiturage	14,0	8,6	11,1
Vélo	4,7	9,1	7,1
Marche (plus de 10 minutes)	3,1	2,3	2,7
Autres modes actifs (trotinette, skate, rollers...)	1,6	1,4	1,5
Total	100,0	100,0	100,0
Effectifs	831	975	1806

Aide à la lecture : 28,6 % des étudiant·es prenant leur voiture seul·es pourraient prendre le train en cas de panne de voiture

Les principaux freins évoqués pour remplacer la voiture par les transports en commun sont la distance ou la durée de trajet trop longues, les aléas (panne, grève...), notamment pour le train, et la fréquence de passage trop basse, en particulier pour le bus (voir ci-dessous).



...mais solution freinée par un temps de trajet jugé trop long et plus soumis aux aléas

Les freins aux alternatives à la voiture individuelle

Freins à l'alternative	Métro/tram		Train		Bus		Covoiturage		Vélo		Marche (plus de 10 mn)	
	Étudiant·es.	Personnels	Étu.	Perso.	Étu.	Per-so.	Étu..	Perso.	Étu..	Perso..	Étu.	Perso.
Sentiment d'insécurité	29,9	13,1	11,9	8,7	13,8	7,0	17,7	3,4	38,5	15,7	(11/26)	(1/22)
Risque d'accidents	1,4	-	0,8	0,6	0,6	-	4,0	1,1	30,8	37,1	(3/26)	(1/22)
Manque d'autonomie	19,5	21,4	31,7	36,4	38,7	37,8	50,8	56,2	-	2,0	(2/26)	(2/22)
Manque de confort	42,5	24,3	9,9	8,1	17,7	9,3	5,6	3,4	38,5	30,3	(9/26)	(5/22)
Coût économique	11,8	5,3	21,8	7,5	5,5	1,7	3,2	2,2	-	2,2	(1/26)	-
Temps/distance de trajet trop long.ue	74,2	68,0	58,0	52,6	79,0	66,3	28,2	14,6	33,3	33,7	(13/26)	(11/22)
Sujet aux aléas	47,1	36,9	54,3	49,7	29,3	21,5	8,9	5,6	38,5	40,4	(7/26)	(3/22)
Absence d'espace de stockage / de stationnement	1,8	1,9	3,7	1,2	1,7	1,2	0,8	1,1	15,4	11,2	(2/26)	(5/22)
Raisons de santé	3,6	6,8	2,1	6,9	2,2	4,1	0,8	2,2	12,8	2,2	(2/26)	(5/22)
Contraintes familiales et organisationnelles	9,5	37,4	16,5	39,3	9,4	32,0	46,8	48,3	12,8	47,2	(2/26)	(11/22)
Fréquences de passage	10,4	5,3	33,3	32,9	51,4	39,5	12,9	12,4	-	-	-	-

Aide à la lecture : 74,2 % des étudiant·es venant en voiture seul·es ne préfèrent pas le métro ou le tram à la voiture car iels jugent le temps ou la distance de ce trajet trop long.

Des freins propres à chaque mode

Les freins les plus souvent cités pour le covoiturage sont le manque d'autonomie (51 % pour les étudiant·es et 56 % pour les personnels), ainsi que les contraintes familiales ou organisationnelles (resp. 47 et 48 %).

Quant au vélo, le frein le plus important est le risque d'accident (31 % des étudiant·es et 37 % des personnels).

26,5 % des étudiant·es et 21,7 % des personnels se disent intéressé·es par le covoiturage. De nombreux commentaires demandent la mise en place d'une plateforme de mise en contact des étudiant·es et des personnels à cette fin.

Focus sur le « sentiment d'insécurité »

Un sentiment d'insécurité plus présent chez les femmes

Nous avons regardé de plus près les réponses indiquant un sentiment d'insécurité, notamment par genre.

Aide à la lecture : 25,6 % des femmes utilisant la voiture pour leur trajet domicile-université et pouvant la remplacer par le métro ou le tram, invoquent le sentiment d'insécurité comme un frein au changement

	Hommes	Femmes	Ensemble
Métro/tram	13,8	25,6	21,8
Train	6,1	12,6	10,6
Bus	6,5	12,2	10,5
Co-voiturage	7,5	13,7	11,7
Vélo	22,9	22,5	22,7
Marche	(0/14)	35,3	25,0
Autres modes actifs	(2/15)	(4/12)	(6/27)

Le sentiment d'insécurité est pratiquement deux fois plus élevé chez les femmes pour l'ensemble des modes de transports, à l'exception de la marche, où celui-ci est nul pour les hommes et de 35 % chez les femmes, et pour le vélo où les taux sont égaux.

Présence sur sites

Un présentiel important chez les étudiant·es...

Pour les étudiant·es

Aide à la lecture : les étudiant·es dont le campus principal est Arras, sont présent·es sur ce campus en moyenne 4,2 jours. 3,5 % des répondant·es disent avoir un campus secondaire, sur lequel ils passent au moins une journée par semaine. Ainsi, la présence moyenne des étudiant·es d'Arras sur leur campus principal ou secondaire est de 4,3 jours.

Pour des raisons statistiques, nous n'indiquons pas les pourcentages lorsqu'il y a moins de 30 répondant·es, nous les présentons sous la forme (x/y).

Campus principal	Présence sur le campus principal	Présence sur le campus principal et le campus secondaire	% des répondant·es ayant un campus secondaire
Arras	4,2	4,3	3,5
Cambrai	4,6	4,6	(0/9)
Cité Scientifique	4,6	4,7	3,7
Douai	3,7	3,9	(4/18)
Gravelines	4,8	4,8	(0/8)
INSPE Villeneuve d'Ascq	3,7	3,8	7,2
Lille Centre	3,7	3,8	6,2
Lille Moulins	4,5	4,6	5,7
Loos CHU	4,2	4,5	20,5
Outreau	4,4	4,4	(0/8)
Pont de Bois	4,1	4,2	11,8
Recueil Cousinerie	5,0	5,0	(1/27)
Ronchin	4,0	4,4	36,2
Roubaix Eurotéléport	4,2	4,6	27,8
Roubaix Îlot Gare	4,5	4,7	17,3
Tourcoing	4,6	4,6	1,7
Valenciennes	3,8	3,8	(0/4)
Total général	4,3	4,4	10,6

Les étudiant·es ont à se déplacer 5 jours par semaine en moyenne (4,4 jours de présence) pour venir sur un campus. Néanmoins, pour certains campus, l'INSPÉ Villeneuve d'Ascq ou Lille Centre, iels n'auraient à se déplacer que 4 fois par semaine (3,8 jours).

Lorsque l'on a demandé aux étudiant·es ce que l'on pouvait faire pour améliorer leurs déplacements (voir verbatim p. 56), beaucoup ont mentionné leur emploi du temps. Plusieurs ont proposé la possibilité de suivre une partie des cours (notamment les cours magistraux) en distanciel, surtout pour celles et ceux venant de loin. Cours en distanciel qui pourraient être regroupés sur une journée par exemple. D'autres demandent que les cours soient condensés, afin de venir une journée de moins par semaine, pour ne plus avoir à se déplacer pour deux ou trois heures seulement.



... et qui diffère en fonction des catégories chez les personnels

Pour les personnels

Campus principal	BIATSS A	BIATSS B	BIATSS C	Enseignants - chercheurs	Total	Part des personnels ayant un campus secondaire
Arras	4,0	5,0	4,0	4,2	4,3	(4/10)
Cambrai	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Cité Scientifique	3,9	4,1	4,2	4,4	4,2	1,8
Douai	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Gravelines	NS	NS	NS	NS	NS	NS
INSPE Villeneuve d'Ascq	4,2	4,0	3,9	3,0	3,9	7,3
Lille Centre	3,6	3,7	3,8	3,9	3,7	6,0
Lille Moulins	4,4	4,2	4,1	3,4	4,0	8,2
Loos CHU	4,5	4,3	4,5	4,5	4,5	2,4
Pont de Bois	4,1	4,0	4,2	3,1	3,7	6,2
Recueil Cousinerie		4,5	5,0	4,6	4,6	(2/27)
Ronchin	4,3	4,7	5,0	4,9	4,8	(1/28)
Roubaix Eurotéléport	4,0	5,0	5,0	3,7	4,5	(1/10)
Roubaix Îlot Gare	4,8	4,4	4,5	3,4	3,9	14,3
Tourcoing	4,0	4,7	3,8	3,6	3,9	14,6
Valenciennes	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Wimereux	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Total	4,0	4,1	4,2	4,0	4,1	4,5

Aide à la lecture : les répondant·es Biatss A du campus Cité scientifique sont présent·es 3,9 jours par semaine sur leur campus principal ou secondaire, soit moins de 4 allers-retours par semaine. De plus, 1,8 % des répondant·es de ce campus ont un campus secondaire sur lequel iels passent au moins une journée par semaine.

Dans ce tableau, nous parlons bien de jours de présence sur site, pas de jours de travail, les personnels pouvant avoir recours au télétravail ou être en temps partiel.

On note d'ailleurs que les personnels administratifs de catégories B et C sont plus souvent présents sur site que celles ou ceux de catégorie A ou les enseignant·es, leurs fonctions étant probablement moins adaptées au télétravail.

Télétravail

 **Le télétravail, une opportunité majoritairement saisie quand le poste est compatible**

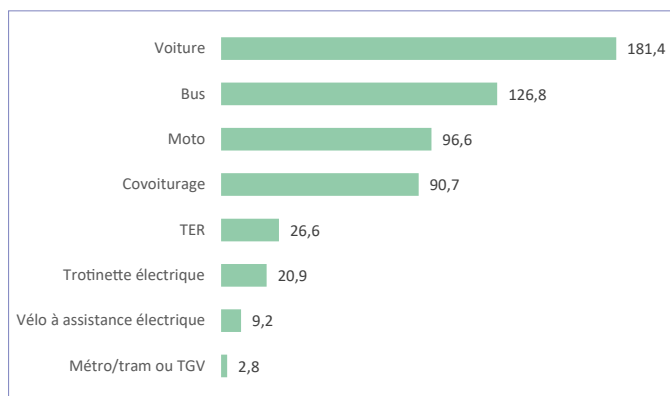
Parmi les 1 492 personnels administratifs (BIATSS) ayant répondu à l'enquête, 77,4 % déclarent avoir un emploi compatible avec le télétravail. Parmi eux, 76 % ont une procédure de télétravail.

L'efficacité du télétravail pour réduire les émissions de gaz à effet de serre varie en fonction de la distance domicile-travail mais également en fonction du mode de transport utilisé.

Ainsi un·e agent·e dont le trajet est de 10 km éviterait, en prenant une seule journée de télétravail par semaine, l'émission de 181 kg eq. CO₂ par an s'il utilise la voiture mais seulement 2,8 kg eq. CO₂ s'il utilise le métro.

Rappelons que 181 kg eq. CO₂ d'émissions de GES sur une année représentent 9 % du quota de 2 tonnes pour 2050 voté lors des accords de Paris en 2015.

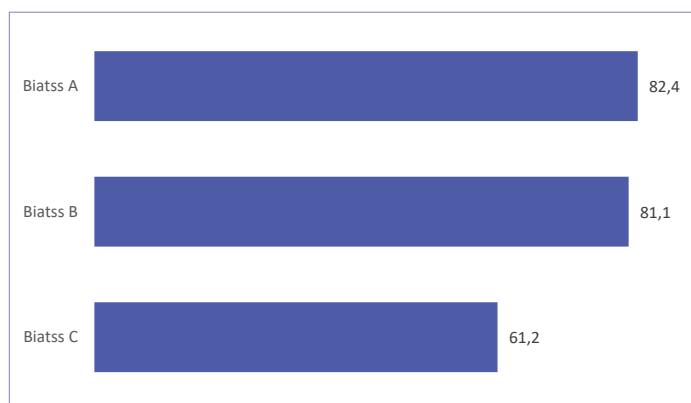
Émissions de GES évitées par une journée de télétravail (en kg eq. CO₂ par an) pour un trajet de 10 km



À noter : parmi les Biatss ayant une procédure de télétravail, 70 % n'en avaient pas avant le COVID.

 **... Mais une compatibilité au télétravail variant selon les catégories**

Postes compatibles avec le télétravail



Plus de 80 % des personnels administratifs de catégorie A ou B déclarent que leur poste est compatible avec le télétravail, tandis que les personnels de catégorie C ne sont que 61 % dans ce cas.



Le recours au télétravail, une balance entre le gain de temps et le manque de lien social

Principales motivations pour télétravailler

La principale motivation pour télétravailler est l'économie de temps (41,5 %), suivie de près par le fait d'avoir un environnement plus propice au travail (39,1 %).

Principale motivation	%
Économie de temps	41,5
Environnement de travail plus propice	39,1
Économie d'argent	7,5
Vie familiale	7,3
Raisons médicales	2,7
Souplesse en cas de grève, d'intempéries,...	1,6
Écologie	0,2

Raisons invoquées pour ne pas télétravailler

27,4 % des personnels administratifs ne télétravaillant pas alors que leur poste le permet invoquent le manque de convivialité.

Freins au télétravail	%
Manque de convivialité	27,4
Environnement de travail non propice	22,6
Missions ne permettant pas/plus de télétravailler	17,2
Pas assez d'ancienneté dans le poste	8
Demande en cours ou envisagée	7,6
Refus du supérieur	4,7

Campus secondaires : étudiant-es/personnels

Près de 11 % des étudiant-es et 4,5 % des personnels ont un campus secondaire

Par « campus secondaire », nous entendons campus différent du campus principal, sur lequel les étudiant-es ou les personnels passent au moins une journée complète par semaine.

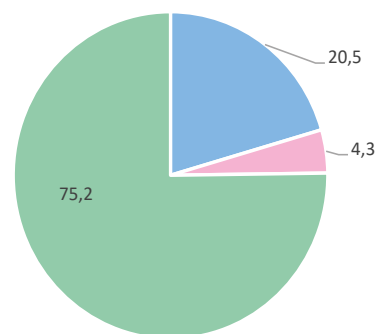
Répartition des étudiant-es ayant déclaré avoir un campus secondaire, sur lequel iels passent au moins une journée

Campus principal	Campus secondaire											Total
	Arras	Cité scientifique	INSPE Villeneuve d'Ascq	Lille Centre	Lille Moulins	Loos CHU	Pont de Bois	Ronchin	Roubaix Eurotéléport	Roubaix Îlot Gare	Tourcoing	
Cité Scientifique			13,9	12,7	2,5	30,4	39,2	1,3				100%
INSPE Villeneuve d'Ascq	(3/11)	(3/11)				(1/11)	(2/11)		(2/11)			11
Lille Centre		(2/6)				(2/6)	(1/6)	(1/6)				6
Lille Moulins		19,4		30,6		16,7	33,3					100%
Loos CHU		67,5	0,9	0,9			18,8	11,5			0,4	100%
Pont de Bois		63,8	7,1	3,3	2,9	7,9		0,4	4,2	7,1	3,3	100%
Ronchin		11,9	11,9			69,0	7,1					100%
Roubaix Eurotéléport		(1/25)		(1/25)		(1/25)	(22/25)					25
Roubaix Îlot Gare						1,6	98,4					100%
Tourcoing							NS	NS				NS
Total	0,9	44,2	5,0	4,3	1,2	11,2	23,8	4,2	1,7	2,3	1,2	100%

Aide à la lecture : parmi les étudiant-es du campus de Cité Scientifique déclarant avoir un campus secondaire (cf tableau p. 27), 13,9 % ont l'INSPE de Villeneuve d'Ascq pour campus secondaire.

Personnels ayant un campus secondaire

Les $\frac{3}{4}$ des personnels ayant un campus secondaire sont des enseignant·es ou enseignant·es-chercheur·ses. On notera qu'aucun·e répondant·e de catégorie C n'a de campus secondaire.



■ BIATSS A ■ BIATSS B ■ Enseignants/enseignants-chercheurs

Déplacements intersites



Un type de déplacement plus fréquent chez les personnels (28 %) que chez les étudiant·es (15 %)...

Les déplacements intersites sont des déplacements entre deux campus de l'université au cours d'une même journée (déplacement pour une réunion ou pour un cours par exemple).

	Étudiants	BIATSS A	BIATSS B	BIATSS C	Enseignants, chercheurs	Total
Pas de déplacement intersite	84,8	54,7	79,4	88,2	74,8	81,4
Une fois par semaine	12,2	36,3	19,4	9,7	19,2	14,9
Deux fois par semaine	2,3	5,6	0,8	0,9	3,2	2,5
Trois fois par semaine	0,5	2,4	0,4	0,6	1,9	0,8
Quatre fois par semaine	0,1	0,6	0,0	0,3	0,5	0,2
Cinq fois par semaine	0,2	0,3	0,0	0,3	0,3	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

15 % des étudiant·es ont à se déplacer entre deux campus de l'université afin de suivre un cours. Chez les personnels, cette proportion atteint près de 28 %, avec d'importantes variations selon les catégories de personnels. Les personnels administratifs de catégorie A sont celles et ceux qui se déplacent le plus souvent d'un campus à un autre : 45 % d'entre eux contre moins de 12 % des personnels de catégorie C et 25 % des enseignant·es-chercheur·ses ou chercheur·ses.

Fréquence des déplacements intersites



...une fois par semaine en majorité...

80 % des répondant·es ayant des déplacements intersites sont amené·es à se déplacer une fois par semaine.

	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Une fois par semaine	79,8	80,8	80,2
Deux fois par semaine	15,1	11,1	13,5
Trois fois par semaine	3,5	5,7	4,4
Quatre fois par semaine	0,5	1,5	0,9
Cinq fois par semaine	1,1	0,8	1,0
Total	100,0	100,0	100,0



Modes de déplacement utilisés pour les déplacements intersites

...qui s'effectuent à 91 % en transport en commun

Le métro ou le tram sont plébiscités pour les déplacements intersites (79 % des répondant-es), la voiture étant le deuxième mode de transport le plus utilisé avec près de 21 % des réponses.

Il est néanmoins intéressant de noter que 17 % des personnels déclarent utiliser le vélo pour se rendre sur un autre campus, contre seulement 4 % des étudiant-es.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Métro/Tram	85,3	69,4	78,9
Voiture seule	10,3	36,5	20,8
Marche	15,2	9,1	12,7
Bus	12,6	5,3	9,7
Vélo	4,2	17,0	9,4
covoiturage	6,3	7,7	6,9
Train	3,1	1,5	2,5
Autres modes	0,5	1,0	0,7
Moto	0,2	0,7	0,4

36,5 % des personnels utilisent une voiture pour se déplacer d'un site à l'autre. Il peut s'agir de leur voiture personnelle ou d'une voiture de la flotte universitaire. Il faudrait davantage communiquer sur le financement des déplacements intersites par l'université (tickets Ilévia), mais aussi sensibiliser les personnels sur le coût, certes économique mais également carbone, généré par leurs déplacements professionnels.

Émissions de gaz à effet de serre



Plus de 23 000 tonnes émises lors des déplacements domicile-université

Note : pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre (GES), calcul qui servira dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES), nous avons décidé de pondérer les réponses à l'enquête pour se rapprocher au plus près du « réel », sans limiter les poids à un seuil statistiquement acceptable.

Notre estimation des émissions de GES pour les déplacements domicile-université est donc basée sur une population de 61 707 étudiant-es et 6 981 personnels.

La pondération a été réalisée sur les variables population (étudiant-e/personnel), sexe, zone d'habitation, campus principal et catégorie pour les personnels.

Grâce aux données fournies par cette enquête, nous avons pu estimer les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements domicile-université des étudiant-es et personnels à **23 149 tonnes équivalent CO₂ par an**. **Près de 61% de ces émissions sont imputables à la voiture.**

Émissions de GES par mode de transport (multimodal)

Université	Étudiant-es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	891,6	4 108,2	931,5	4 915,1
Covoiturage	580,2	5 372,2	712,9	7 274,3
Deux roues motorisés	253,7	2 205,9	330,5	3 466,3
Train	312,0	15 138,6	224,5	22 978,5
Bus	203,1	1 345,2	247,6	1 915,5
Métro ou tram	7,0	2 125	7,9	2 844,6
Vélo à assistance électrique	22,0	2 020	23,6	2 581,6

Aide à la lecture : un-e étudiant-e utilisant la voiture au cours de son trajet domicile-université émet en moyenne 891,6 kg équivalent CO₂ par an, et effectue en moyenne 4 108,2 km par an.

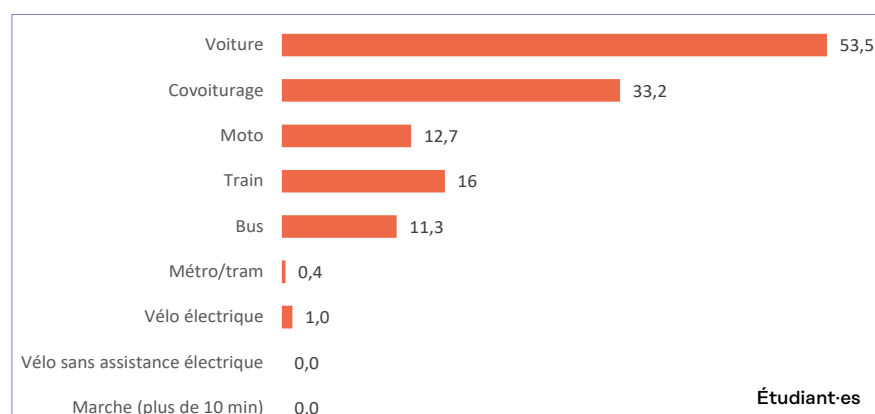
Sans surprise, les transports en commun sont les moins émetteurs de GES et la voiture est la plus émettrice. Le niveau des émissions de GES du covoiturage reste élevé, car les distances sont généralement importantes pour ce mode de transport.

Émissions de GES par mode de transport (pour les répondant-es n'utilisant qu'un seul mode de transport)

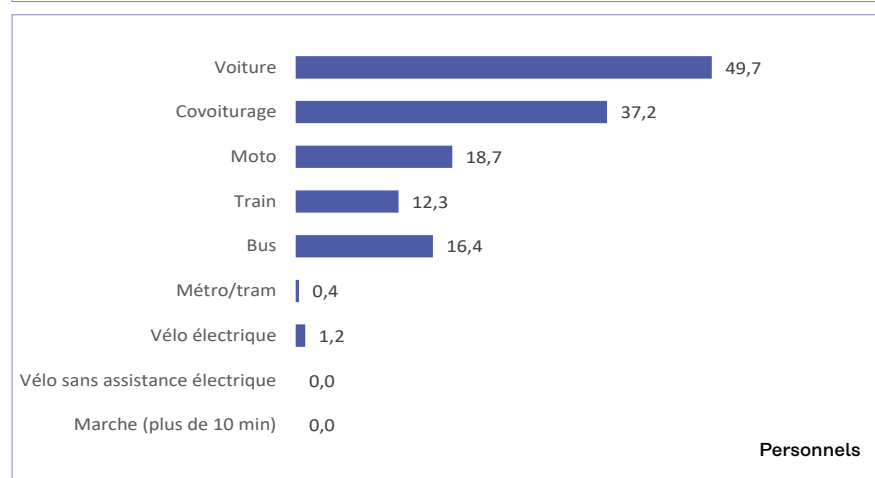
Université	Étudiant-es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	1 069,8	4 929,4	994,3	5 251,6
Covoiturage	663	6142	745	7 588,9
Deux roues motorisés	253,7	2 205,9	373,6	3 913,5
Train	320,7	15 537,6	245,5	14 843,7
Bus	225,6	1 494,1	328,1	2 550,3
Métro ou tram	7,2	2 181,7	8,4	3 010
Vélo à assistance électrique	20,9	1 913,5	23,3	2 568,6

Nous avons choisi de comparer les GES émises par nos étudiant-es et nos personnels (uniquement pour les personnes n'ayant qu'un seul mode de transport) aux 2 tonnes de GES prévues par individu à l'horizon 2050 par l'accord de Paris (2015).

Les étudiant-es ou les personnels n'utilisant que la voiture pour leurs déplacements domicile-université émettent environ la moitié du quota de 2 tonnes par an par personne prévu pour 2050 pour ces seuls déplacements. Il semble donc évident que s'ils veulent atteindre cet objectif de 2 tonnes, il leur faut absolument reconsidérer leur mode de déplacement.



Aide à la lecture : les étudiant-es venant uniquement en voiture à l'université émettent en moyenne 53,5 % des deux tonnes prévues par l'accord de Paris pour ces seuls déplacements.



Aide à la lecture : les personnels venant uniquement en voiture à l'université émettent en moyenne 49,7 % des deux tonnes prévues par l'accord de Paris pour ces seuls déplacements.

Focus par campus

Ayant eu trop peu de réponses des étudiant-es et personnels des campus de Wimereux, Cambrai, Arras, Douai, Valenciennes, Gravelines, Outreau et du Recueil, nous ne serons pas en mesure de les détailler dans cette partie.

Santé (CHU - Loos)

Le campus Santé se compose de la faculté de Médecine, de la faculté de Chirurgie dentaire, de la faculté de Pharmacie, du département de la faculté d'ingénierie et de management de la Santé (ILIS) ainsi que d'un pôle recherche. Ces différentes structures sont réparties autour des divers hôpitaux existants et composent ainsi un important complexe hospitalo-universitaire.

Desservi par l'A25, le campus Santé dispose d'une importante offre de places de stationnements **payantes** dont notamment 1 200 réservées aux usagers du CHU.



Outre l'A25, le campus est également délimité au nord par la voie ferrée Lille-Béthune desservie par la Gare Lille CHR, localisée à proximité de la Station de métro Oscar Lambret (Ligne 1). Une deuxième station de métro, CHU - Eurasanté, dessert le campus, en plus des nombreuses lignes de bus. Une troisième station de métro Porte des Postes, bien que plus éloignée, constitue un élément important pour la mobilité par son caractère de « plateforme multimodale ».

En termes de mobilités actives, certaines pistes et bandes cyclables existent, notamment le long de l'avenue Oscar Lambret et rue du Professeur Laguesse entre la faculté de Chirurgie dentaire et celle de Pharmacie, mais leur développement n'est pas uniforme à l'échelle de la cité hospitalière.

De plus, il existe une station V'Lille d'une capacité de 16 places, implantée devant la faculté de Médecine, rue Eugène Avinée.

Distance domicile-université



75 % de la communauté universitaire loossoise habite à moins de 10 km du campus dont la majorité (62 %) entre 5 et 10 km.

Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	16,6	3,7	13,4
De 2 à 5 km	0,8	-	0,6
De 5 à 10 km	58,8	70,9	61,8
De 10 à 15 km	0,9	1,3	1,0
De 15 à 20 km	7,3	4,8	6,7
De 20 à 40 km	7,5	7,9	7,6
De 40 à 60 km	5,2	9,3	6,2
Plus de 60 km	3,0	2,1	2,8
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport



Les répondant·es du campus Santé sont, en moyenne, celles et ceux qui ont la plus petite distance domicile-université avec **3,5 km de moins pour les étudiant·es et 8 km de moins pour les personnels** par rapport à l'ensemble des répondant·es.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant·es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	11,8	11,4	11,6
Covoiturage	15,5	24,4	17,9
Moto	-	-	-
Train	44,9	37,9	43,0
Bus	4,4	6,3	4,6
Métro/tram	6,4	6,1	6,3
Vélo	4,4	4,6	4,5
Marche	1,1	1,2	1,1
Autres modes doux	4,2	3,5	4,0
Distance moyenne totale	12,4	13,7	12,7

Aide à la lecture : les répondant·es étudiant·es qui utilisent la voiture au cours de leur trajet domicile-université parcourent en moyenne 11,8 km avec celle-ci.

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



La répartition du nombre de modes de transport utilisés au cours d'un même trajet par les répondant·es du campus Santé est assez similaire à celle de l'ensemble de la population.

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	73,9	83,1	76,2
Deux modes	19,5	10,8	17,3
Trois modes	6,6	6,1	6,5

Durée du trajet



Les répondant·es du campus Santé habitant en moyenne plus près de leur campus que les autres répondant·es, il était prévisible de constater qu'ils sont **plus nombreux à avoir des temps de trajets inférieurs à 30 min (près de 58 % vs 52 % pour l'ensemble des répondant·es)**.

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	9,2	3,7	7,9
Entre 10 et 29 min	50,8	46,9	49,8
Entre 30 et 59 min	27,2	39,0	30,1
1h et plus	12,8	10,3	12,2

Zone d'habitation des répondant·es



Près de **78 % des répondant·es du campus Santé habitent la zone de Lille**, soit 8 points de plus que l'ensemble des répondant·es.

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	78,3	76,2	77,8
Roubaix Tourcoing	8,5	5,3	7,7
Lens Hénin	2,9	4,0	3,2
Béthune-Bruay	2,5	3,2	2,7
Douai	1,8	2,6	2,0
La Flandre-Lys	1,3	4,0	2,0
Valenciennes	1,7	1,6	1,6
Arras	0,5	1,6	0,8
Maubeuge	0,8	0,3	0,7
Dunkerque	0,4	0,3	0,4
Autres zones	1,2	1,1	1,2
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés



Iels sont également moins nombreux·ses à utiliser le métro ou le tram (48 % contre 54 % pour l'ensemble des répondant·es) mais plus nombreux·ses à utiliser le bus (resp. 19.8 % vs 14.9 %) ainsi que le vélo (resp. 9.1 % vs 7.7 %) et la marche (24 % vs 18.8 %).

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant·es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	16,0	38,1	21,5
Covoiturage	2,6	2,6	2,6
Moto	-	-	-
Train	13,8	14,3	13,9
Bus	24,0	7,4	19,8
Métro/tram	54,1	31,2	48,4
Vélo	5,9	18,8	9,1
Marche (plus de 10 min)	28,6	10,8	24,0
Autres modes doux	0,4	0,5	0,5

Émissions de gaz à effet de serre¹⁴



Les émissions de GES du campus Santé sont assez semblables à celles de l'ensemble de l'université, à l'exception de celles émises par les **personnels utilisant la voiture individuelle** (- 226 kg/an en moyenne) résultant logiquement d'une distance plus faible également (- 1 227 km/an).

Santé	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	892,3	4 104,7	705,3	3 687,8
Covoiturage	526,4	4 874,4	729,9	7 459,2
Deux roues motorisés	-	-	-	-
Train	319,1	14 907,3	294,3	10 860,3
Bus	184,6	1 222,3	320,3	2 439,5
Métro ou tram	5,8	1 775,5	7,3	2 615,8
Vélo à assistance électrique	16,0	1 464,5	16,4	1 890

Santé (* vs autres campus)



75 % habitent à moins de **10 km** du campus



Étudiant·es : - **3,5 km** / Personnels : - **8 km** *



58 % répondant·es : - de **30 mn** de trajet



78 % habitent la zone de Lille



48 % utilisent le métro ou le tram



Émissions des personnels venant en voiture : - **226 kg eq CO₂/an** *

¹⁴ Voir note page 22.

Cité Scientifique

Créée en 1964, la Cité Scientifique s'étale sur pas moins de 120 hectares et se compose de 81 bâtiments. Située à proximité d'axes structurants (A1, A23 et A27) et disposant d'environ 3 000 places de stationnement gratuites, cette configuration ainsi que cette localisation font de la Cité Scientifique un territoire propice à l'usage de la voiture individuelle.

En matière de transports en commun, elle est desservie par une douzaine de lignes de bus et dispose de deux dessertes de métro (Ligne 1 - Cité Scientifique Professeur Gabillard et 4 Cantons Stade Pierre Mauroy) assurant une connexion avec la Gare Lille-Flandres en un peu plus de 10 minutes.

Pour ce qui est des modes actifs et notamment du vélo, on compte environ 650 places de stationnement vélo ainsi qu'une Maison du vélo proposant notamment des services d'aide à l'auto-réparation. De plus, il existe un bon maillage cyclable aux abords du campus Cité Scientifique bien que certaines zones soient encore imparfaites notamment le cœur de campus. À noter que la Cité Scientifique ne dispose pas de stations V'Lille.



Distance domicile-université

Les distances moyennes domicile-université des répondant-es de Cité Scientifique sont proches de la moyenne totale, à l'exception des **personnels, qui habitent 2,6 km plus près** que l'ensemble de leurs homologues.



Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	12,9	2,6	9,3
De 2 à 5 km	1,2	0,3	0,9
De 5 à 10 km	0,4	0,1	0,3
De 10 à 15 km	61,9	68,7	64,3
De 15 à 20 km	9,0	10,0	9,3
De 20 à 40 km	5,8	8,5	6,7
De 40 à 60 km	5,8	5,3	5,6
Plus de 60 km	3,1	4,5	3,6
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport

On note une différence notable des distances effectuées **en vélo : les répondant-es de Cité Scientifique font en moyenne 2,6 km de plus** que l'ensemble des répondant-es (resp. 9 km vs 6,4 km).



NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	14,4	16,8	15,9
Covoiturage	20,7	27,1	25,0
Moto	10,7	14,3	12,9
Train	48,5	69,6	54,1
Bus	5,5	7,5	5,8
Métro/tram	10,0	10,4	10,0
Vélo	8,3	9,4	9,0
Marche	1,1	1,3	1,1
Autres modes doux	6,0	9,2	7,5
Distance moyenne totale	16,0	19,4	17,2

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Les répondant-es du campus Cité Scientifique sont proportionnellement **plus nombreux-ses que la moyenne (4 points de plus)** à n'utiliser qu'un seul mode de transport au cours de leur trajet domicile-université.

Nombre de modes	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Un mode	76,8	88,3	80,8
Deux modes	16,4	7,3	13,2
Trois modes	6,8	4,4	5,9

Durée du trajet



La distance moyenne domicile-université des répondant-es de Cité Scientifique étant légèrement inférieure à la moyenne, il est logique de constater que **les durées de trajet sont également plus basses, notamment 3 points de moins chez les personnes ayant une heure et plus de transport.**

Durée de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	8,8	5,5	7,7
Entre 10 et 29 min	47,6	47,7	47,7
Entre 30 et 59 min	29,8	36,2	32,0
1h et plus	13,7	10,6	12,6

Zone d'habitation des répondant-es



88% des étudiant-es de Cité Scientifique ayant répondu à l'enquête habitent dans les zones de Lille ou Roubaix-Tourcoing, soit 5 points de plus que la moyenne et 2 points de plus chez les personnels.

Zone d'habitation	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Lille	78,4	72,5	76,4
Roubaix Tourcoing	9,7	10,4	9,9
Douai	2,1	4,3	2,8
Lens Hénin	2,2	3,2	2,5
Valenciennes	2,0	2,2	2,1
La Flandre-Lys	1,9	1,3	1,7
Béthune-Bruay	1,0	0,9	1,0
Arras	0,5	1,1	0,7
Dunkerque	0,5	0,7	0,6
Grande couronne Paris	0,2	0,5	0,3
Autres zones	1,5	2,8	1,9
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés



Si les répondant-es du campus Cité Scientifique utilisent davantage la voiture individuelle que l'ensemble des répondant-es (23 % vs 21 %), iels sont aussi **plus nombreux-ses à utiliser le métro (1 point de plus), ainsi que le vélo (près de 2 points de plus)**. A contrario, moins de 11 % utilisent le train (vs 15.5 %) et seulement 9 % prennent le bus (vs 15 %).

Utilisateurs	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture	13,2	41,6	23,1
Covoiturage	1,1	3,9	2,1
Moto	0,3	1,1	0,6
Train	12,2	8,3	10,8
Bus	12,4	3,2	9,1
Métro/tram	67,2	33,9	55,6
Vélo	5,1	17,7	9,5
Marche (plus de 10 min)	20,3	6,4	15,5
Autres modes doux	0,3	0,4	0,3

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant-es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre



Sur ce campus, plus propice à l'usage de la voiture, il n'est pas étonnant de constater que les émissions de GES moyennes dues à la voiture sont supérieures à la moyenne (+ 267 kg et 1 233 km pour les étudiant·es, + 168,5 kg et 919 km pour les personnels).

Cité Scientifique	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	1 159,0	5 341,6	1 100,0	966
Covoiturage	669,7	6 201,3	850,8	8 434,7
Deux roues motorisés	296,9	2 581,5	435,1	4 572
Train	308,2	18 769,1	252,9	22 053,4
Bus	264,9	1 754,2	302,6	2 463,7
Métro ou tram	9,5	2 895,2	10,0	3 570
Vélo à assistance électrique	32,2	2 952,4	33,6	3 665,1

Cité Scientifique (* vs autres campus)



Les personnels habitent plus près : - **2,6 km ***



Distances en vélo : + **2,6 km ***



Durées de trajet : - **3 pts** (personnes ayant 1h et + de transport) *



88 % des étudiant·es habitent la zone de Lille / Roubaix-Tourcoing



1 seul mode de transport : + **4 pts** / Métro : + **1 pt** / Vélo : + **2 pts ***



Émissions : + **267 kg** eq CO₂/an (étudiant·es) / + **168,5 kg** eq CO₂/an (personnels) *

Flers Château (INSPÉ Villeneuve d'Ascq)

Le campus Flers Château est desservi par la A22-N227 et dispose de plusieurs parkings et places de stationnement publiques aux alentours.

Néanmoins, hormis les dessertes de bus assurées par la Liane 6 et la desserte directe par la ligne 13, l'accessibilité à l'INSPÉ Villeneuve d'Ascq par les transports en commun n'est pas aisée. En effet, les arrêts de métro les plus proches, à savoir Fort de Mons (Ligne 2) et Pont de Bois (Ligne 1), sont distants d'environ 25 min de marche.

Pour ce qui est des mobilités actives, une station V'Lille de 18 places est implantée rue Jules Guesde, soit à 5 min de marche du campus.



Distance domicile-université



Les étudiant·es de l'INSPÉ Villeneuve d'Ascq sont **deux fois plus nombreux·ses que la moyenne à habiter à plus de 40 km de leur campus (26,2 % vs 13 %).**

Distance	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	3,9	1,8	3,4
De 2 à 5 km	0,7	1,8	1,0
De 5 à 10 km	54,2	60,0	55,8
De 10 à 15 km	7,2	18,2	10,1
De 15 à 20 km	2,0	1,8	1,9
De 20 à 40 km	5,9	5,5	5,8
De 40 à 60 km	14,4	10,9	13,5
Plus de 60 km	11,8	-	8,7
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport



À l'inverse, les personnels répondant·es de ce campus habitent environ 8 km plus près de leur campus que la moyenne des répondant·es. Les étudiant·es de l'INSPÉ sont ceux qui ont la plus grande distance domicile-université avec 10 km de plus que la moyenne.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant·es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	19,7	14,9	17,8
Covoiturage	26,5	-	26,5
Moto	9,0	-	9,0
Train	56,2	45,5	55,6
Bus	5,3	3,6	5,0
Métro/tram	7,5	7,5	7,5
Vélo	7,6	8,3	7,9
Marche	1,5	2,0	1,6
Autres modes doux	-	10,0	10,0
Distance moyenne totale	25,7	14,2	22,6

Nombre de modes de transport utilisés par trajet

Les étudiant·es répondant·es du campus de l'INSPÉ à Villeneuve d'Ascq sont celles et ceux qui utilisent le plus de modes de transport pour venir sur le campus : **près de 46 % d'entre eux prennent deux à trois modes de transport** pour leur trajet.

Quant aux personnels, ils sont près de deux fois plus nombreux à utiliser deux modes de transport que la moyenne des personnels répondant·es.

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	54,2	81,8	61,5
Deux modes	30,7	16,4	26,9
Trois modes	15,0	1,8	11,5

Durée du trajet

Sur l'ensemble des étudiant·es ayant répondu à l'enquête, 52 % ont une **durée de trajet inférieure à 30 minutes**. Pour les étudiant·es de l'INSPÉ de Villeneuve d'Ascq, cette proportion n'est que de **33 %** (près de 8 points de plus pour les trajets de 30 à 59 minutes et 12 points de plus pour les trajets d'une heure et plus).

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	5,2	7,3	5,8
Entre 10 et 29 min	27,5	45,5	32,2
Entre 30 et 59 min	38,6	38,2	38,5
1h et plus	28,8	9,1	23,6

Zone d'habitation des répondant·es

Seulement **70,6 % des étudiant·es de ce campus habitent à proximité, dans les zones de Lille ou Roubaix-Tourcoing** (12 points de moins que la moyenne), ce qui confirme les données précédentes (distance plus grande et durée de trajet plus longue). À l'inverse, les personnels sont proportionnellement plus nombreux que la moyenne à vivre dans ces zones (+ 8 points).

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	64,1	72,7	66,3
Autres zones	12,4	3,6	10,1
Roubaix Tourcoing	6,5	16,4	9,1
Douai	4,6	3,6	4,3
Valenciennes	4,6	1,8	3,8
Lens Hénin	3,9	1,8	3,4
Béthune-Bruay	3,9	0,0	2,9
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés

Le campus de l'INSPÉ de Villeneuve d'Ascq étant moins bien desservi en transports en commun que d'autres campus, il est peu surprenant de constater que ses répondant·es sont beaucoup **plus nombreux·ses que les autres à prendre la voiture (34 % vs 14 % pour les étudiant·es et 60 % vs 41 % pour les personnels)**.

Ils sont également proportionnellement **plus nombreux à covoiturer et à prendre le train ou le vélo, mais surtout le bus (35 % vs 15 %)**, puisque celui-ci dessert le campus.

Les modes de transport qu'ils utilisent moins que la moyenne sont le métro et la marche (resp. - 12 et - 13 points).

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	34,0	60,0	40,9
Covoiturage	4,6	-	3,4
Moto	0,7	-	0,5
Train	21,6	3,6	16,8
Bus	39,9	20,0	34,6
Métro/tram	51,0	18,2	42,3
Vélo	7,2	12,7	8,7
Marche (plus de 10 min)	6,5	3,6	5,8
Autres modes doux	-	3,6	1,0

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant·es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre

Les étudiant·es de l'INSPÉ Villeneuve d'Ascq habitent plus loin que leurs homologues et sont également plus nombreux à utiliser plusieurs modes de transport ce qui peut donc expliquer qu'ils font moins de km en voiture que l'ensemble des étudiants (- 480 km par an et 110 kg équivalent CO₂ de moins).



Flers Château	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	781,2	3 627,4	872,4	4 368
Covoiturage	356,6	3 302	-	-
Deux roues motorisés	256,7	2 232	-	-
Train	314,6	13 911	171,2	13 818
Bus	177,5	1 175,7	135,5	958,2
Métro ou tram	6,7	2 033,5	7,6	2 604
Vélo à assistance électrique	12,2	1 116	22,5	2 484

Flers Château (* vs autres campus)



26,2 % des étudiant·es habitent à **+ 40 km**



46 % des étudiant·es prennent **2 à 3** modes de transport



33 % des étudiant·es ont une durée de trajet inférieure à **30 mn**



70,6 % des étudiant·es habitent la zone de Lille / Roubaix-Tourcoing



34 % viennent en voiture / **35 %** prennent le bus



Émissions : - **110 kg** eq CO₂/an (étudiant·es) *

Université de Lille - Siège (Lille centre) / IAE

En plus d'une infrastructure routière importante, le siège de l'université dispose d'une importante offre de transport à forte desserte. Ainsi, à proximité des arrêts de métro Mairie de Lille et Lille Grand Palais (5 min de marche), il est possible de rejoindre les gares de Lille Flandres et Lille Europe avec des temps de trajet respectifs d'environ 10 min et 15 min de marche

En ce qui concerne le vélo, de nombreuses bandes cyclables existent, offrant un maillage important et permettant ainsi une bonne continuité cyclable. Le siège dispose d'un garage à vélos de 20 places partagé avec le centre social tout proche.

Outre le siège, il faut également prendre en compte l'IAE, localisé avenue du Peuple Belge. Bordé au nord par le boulevard Robert Schuman qui assure la jonction avec l'autoroute A1 ainsi que les gares via la M651, l'IAE dispose d'un parking rue des Bateliers garantissant un accès automobile simplifié au site.

La desserte par les transports en commun est surtout assurée par bus (4 lignes), les arrêts de métro les plus proches étant Lille Flandres (Lignes 1 et 2) et Rihour (Ligne 1), tous deux à environ une vingtaine de minutes de marche.

Pour ce qui est des mobilités actives, les aménagements et équipements cyclables sont peu présents aux abords du site bien que quelques places de stationnement soient implantées dans la cour de l'établissement. En revanche, le réseau V'Lille aux alentours est plus que satisfaisant. En effet, on dénombre pas moins de 3 stations : Saint Sébastien (28 places), Halle aux Sucres (19 places) et Pont Neuf (20 places), respectivement à 1, 3 et 4 minutes de marche.



Distance domicile-université



Les étudiant·es du campus Lille centre sont proportionnellement trois fois plus nombreux·ses à vivre à moins de 5 km de leur campus que leurs homologues (74,3 % vs 22,8 %). Les personnels sont quatre fois plus nombreux dans ce cas (63,4 % vs 14,5 %).

Distance	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	25,8	7,7	13,9
De 2 à 5 km	48,5	55,7	53,2
De 10 à 15 km	10,3	14,8	13,2
De 15 à 20 km	2,1	1,1	1,4
De 20 à 40 km	2,1	1,6	1,8
De 40 à 60 km	7,2	13,1	11,1
Plus de 60 km	4,1	6,0	5,4
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport



Les répondant·es du campus Lille centre ont une distance moyenne domicile-université inférieure à la moyenne totale : **5 km de moins pour les étudiant·es et 4 km de moins pour les personnels**. Les trajets effectués en covoiturage et en train sont néanmoins plus longs que la moyenne.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant·es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	8,3	12,2	11,4
Covoiturage	43,3	14,0	22,8
Moto	-	2,0	2,0
Train	44,8	67,5	60,8
Bus	2,1	2,1	2,1
Métro/tram	5,6	5,3	5,4
Vélo	1,8	2,6	2,4
Marche	1,2	1,2	1,2
Autres modes doux	-	1,5	1,5
Distance moyenne totale	10,8	18,1	15,6

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Les répondant·es du campus Lille centre sont celles et ceux qui utilisent **le moins de modes de transport différents pour leur déplacement domicile-université** (12 points de plus n'utilisent qu'un seul mode pour les étudiant·es et plus de 4 points de plus pour les personnels).

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	85,6	90,2	88,6
Deux modes	10,3	7,1	8,2
Trois modes	4,1	2,7	3,2

Durée du trajet



La distance moyenne domicile-université des répondant·es du campus de Lille centre étant inférieure à la moyenne, il semble logique de constater que les durées de trajet le sont également : **près de 57 % ont moins de 30 minutes de trajet contre 52% pour l'ensemble des répondant·es**.

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	12,4	4,9	7,5
Entre 10 et 29 min	52,6	47,3	49,1
Entre 30 et 59 min	22,7	34,6	30,5
1h et plus	12,4	13,2	12,9

Zone d'habitation des répondant·es



Près de 87 % des étudiant·es de ce campus habitent dans les zones à proximité (Lille et Roubaix-Tourcoing), soit 4 points de plus que la moyenne.

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	74,2	63,9	67,5
Roubaix Tourcoing	12,4	16,4	15,0
Lens Hénin	4,1	4,9	4,6
Béthune-Bruay	4,1	1,6	2,5
Douai	0,0	3,8	2,5
Autres zones	5,2	9,3	7,9
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés

Les répondant-es du campus Lille centre sont **26 % à utiliser le métro ou le tram** lors de leur trajet domicile-université, tandis que pour l'ensemble des répondant-es, cette proportion est de 54 %. Ils sont néanmoins proportionnellement **deux fois plus nombreux-ses à utiliser le vélo**, et chez les étudiant-es, on peut observer qu'ils pratiquent **la marche plus souvent** que leurs homologues des autres campus (10 points de plus).



NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant-es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Utilisateurs	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture	15,5	35,0	28,2
Covoiturage	3,1	3,8	3,6
Moto	-	0,5	0,4
Train	13,4	16,9	15,7
Bus	16,5	6,0	9,6
Métro/tram	25,8	25,7	25,7
Vélo	14,4	17,5	16,4
Marche (plus de 10 min)	32,0	9,8	17,5
Autres modes doux	-	0,5	0,4

Émissions de gaz à effet de serre

Université de Lille - Siège	Étudiant-es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	284,4	1 306,2	636,7	3 206,3
Covoiturage	828,2	7 668,9	349,1	3 232
Deux roues motorisés	-	-	77,3	672
Train	232,6	9 123,9	257,1	11 698,1
Bus	81,6	540,2	89,6	593,6
Métro ou tram	4,4	1 332,8	5,4	1 804
Vélo à assistance électrique	-	-	10,6	1 096,1

Très logiquement, les répondant-es habitant plus près de leur campus, effectuent moins de kilomètres et émettent donc moins de gaz à effet de serre que leurs homologues des autres campus.



Seul le covoiturage des étudiant-es a un volume d'émission supérieur à la moyenne de 248 kg/an, pour près de 2 300 km supplémentaires par an.

Université de Lille - Siège (* vs autres campus)



Iels habitent plus près : **-5 km** (étudiant-es) / **-4 km** (personnels) *



1 mode de transport : + 12 pts (étudiant-es) *



Près de **57 %** ont moins de **30 mn** de trajet



Près de **87 %** des étudiant-es habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



26 % utilisent le métro ou le tram / Ils utilisent **2 fois plus** le vélo *



Émissions : **+ 248 kg** eq CO₂/an pour le covoiturage étudiant *

Lille Moulins (site Moulins)

Le site dispose d'une bonne desserte routière notamment via l'A25 passant au sud. L'offre de stationnement automobile est principalement basée sur les places de stationnement qui sont sur la voie publique.

Tout comme le siège de l'université, le campus Moulins est facilement accessible de par l'offre de transport importante à proximité. En effet, la station de métro Porte de Douai (Ligne 2) n'est distante que de 5 min en marchant et propose une desserte via 6 lignes de bus.

De plus, la station Porte des Postes non loin permet le changement entre les 2 lignes de métro ainsi que les lignes de bus.



Des aménagements cyclables ainsi que des équipements cyclistes existent, notamment en matière de stationnements et de stations V'Lille, bien que leur présence soit moindre que dans le centre.

Distance domicile-université



Comme pour le campus Lille centre, les étudiant-es du campus Moulins sont proportionnellement trois fois plus nombreux que la moyenne à vivre à moins de 5 km de leur campus (76,1 % vs 22,8 %) et les personnels quatre fois plus nombreux-ses (63,2 % vs 14,5 %).

Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	26,3	12,3	23,3
De 2 à 5 km	49,8	50,9	50,0
De 5 à 10 km	0,2	0,0	0,1
De 10 à 15 km	6,1	9,9	6,9
De 15 à 20 km	2,0	2,3	2,1
De 20 à 40 km	8,2	7,0	7,9
De 40 à 60 km	3,9	5,3	4,2
Plus de 60 km	3,5	12,3	5,3
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport



Les étudiant-es du campus Moulins font en moyenne 4,4 km de moins pour se rendre sur leur campus que l'ensemble des étudiant-es ayant répondu à l'enquête.

À l'inverse, les personnels ont un trajet plus long que leurs homologues de 6 km, notamment pour les trajets effectués en train, en moyenne 20 km plus longs.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	11,4	16,0	13,9
Covoiturage	19,1	4,3	13,2
Moto	2,0	4,0	3,0
Train	49,4	108,4	63,9
Bus	3,5	3,6	3,5
Métro/tram	3,6	5,5	3,9
Vélo	1,8	1,9	1,9
Marche	1,2	1,2	1,2
Autres modes doux	2,0	2,0	2,0
Distance moyenne totale	11,5	27,9	15

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Si les étudiant·es du campus Moulins sont proportionnellement **plus nombreux·ses que la moyenne à n'avoir qu'un seul mode de transport** à prendre pour leur trajet domicile-université (+ 3 points), ce n'est pas le cas pour les personnels (- 7 points).

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	76,8	78,4	77,1
Deux modes	14,5	15,2	14,7
Trois modes	8,7	6,4	8,2

Durée du trajet



Près de **63 % des étudiant·es de ce campus ont moins de 30 minutes de trajet, soit 10 points de plus** que la moyenne des répondant·es.
Près de 55 % des personnels sont dans ce cas, soit 3 points de plus que la moyenne.

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	13,4	6,5	11,9
Entre 10 et 29 min	49,3	48,2	49,1
Entre 30 et 59 min	23,9	28,2	24,8
1h et plus	13,4	17,1	14,2

Zone d'habitation des répondant·es



Plus de 86 % des étudiant·es habitent dans les zones de Lille et Roubaix-Tourcoing, soit 4 points de plus que la moyenne ; a contrario, seuls 76 % des personnels sont dans ce cas, soit près de 5 points de moins que la moyenne.

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	78,3	64,3	75,3
Roubaix Tourcoing	8,2	11,7	8,9
Lens Hénin	2,5	3,5	2,7
Béthune-Bruay	2,7	2,3	2,6
Douai	2,4	1,8	2,2
Valenciennes	1,1	2,3	1,4
Arras	1,1	0,6	1,0
La Flandre-Lys	0,8	1,8	1,0
Paris	0,5	2,9	1,0
Autres zones	2,5	8,8	3,8
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés

Si les répondant·es du campus Moulins **utilisent légèrement moins le métro** que ceux ou celles des autres campus (- 4 points), iels utilisent encore **moins la voiture individuelle** (- 8 points).



A contrario, iels sont **28 % à marcher plus de 10 minutes au cours de leur trajet contre 19 %** pour l'ensemble des répondant·es, faisant de Moulins le campus où l'on marche le plus.

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	7,7	33,9	13,3
Covoiturage	1,3	2,3	1,5
Moto	0,2	0,6	0,2
Train	15,4	18,7	16,1
Bus	17,8	4,1	14,9
Métro/tram	53,9	39,2	50,7
Vélo	6,3	15,2	8,2
Marche (plus de 10 min)	31,0	17,5	28,2
Autres modes doux	0,2	0,6	0,2

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant·es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre



On note une différence importante par rapport à l'ensemble des personnels sur les trajets en covoiturage, en effet les personnels de Moulins font **en moyenne 1 680 km en covoiturage, soit 5 910 km de moins et près de 600 kg équivalent CO₂ de moins par an** que leurs homologues.

Lille Moulins	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	541,3	2 507,2	899,7	4 841,3
Covoiturage	445,5	4 125	168,5	1 680
Deux roues motorisés	71,3	620	28,5	336
Train	287,2	16 530,8	210,8	29 050,8
Bus	186,3	1 233,7	268,8	1 809,5
Métro ou tram	4,4	1 338,3	5,5	2 017,7
Vélo à assistance électrique	5,3	485,7	7,3	672

Lille Moulins (* vs autres campus)



Iels habitent plus près : **- 4,4 km (étudiant·es) / + 6 km (personnels) ***



1 mode de transport : - 7 pts (personnels) *



Près de **63 %** des étudiant·es ont moins de **30 mn** de trajet



Plus de **86 %** des étudiant·es habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



28 % des répondant.es marchent **10 mn** au cours de leur trajet



Les personnels covoiturent moins : en moyenne **1 680 km/an**

Pont de Bois

Délimité par la N227, le campus de Pont de Bois dispose d'une bonne infrastructure routière ainsi que d'une offre de places de stationnement automobile importante (760). Concernant les transports en commun, le campus est bien desservi par la station de métro Pont de Bois (Ligne 1) située à 5 min de marche, où se trouvent également les arrêts d'une dizaine de lignes de bus.

Les aménagements cyclables sont présents sur les grands axes (boulevard de l'Ouest, avenue de Pont de Bois) avec néanmoins des différences dans l'état de la chaussée.

En termes d'équipements, des stationnements vélos sécurisés et non sécurisés sont implantés en cœur et périphérie de campus. De plus, une station V'Lille d'une capacité de 30 vélos est implantée à l'entrée de la station de métro.



Distance domicile-université

Les répondant-es du campus Pont de Bois habitent **plus loin de leur campus que l'ensemble des répondant-es (2,7 km de plus pour les étudiant-es, et près de 12 km pour les personnels).**



Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	8,9	2,4	7,7
De 2 à 5 km	1,1	-	0,9
De 5 à 10 km	53,2	63,6	55,1
De 10 à 15 km	10,6	10,2	10,5
De 15 à 20 km	1,1	0,9	1
De 20 à 40 km	5,4	1,6	4,7
De 40 à 60 km	12,2	9,3	11,7
Plus de 60 km	7,5	12	8,3
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport

Pour ces dernier-es, cette différence peut s'expliquer en partie par la longueur des déplacements en train (près de 60 km de plus que la moyenne).



NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	14,7	15,1	14,9
Covoiturage	25,3	20,3	23,9
Moto	-	10,0	10,0
Train	47,1	147,1	60,7
Bus	5,8	5,8	5,8
Métro/tram	6,6	7,0	6,7
Vélo	6,4	6,1	6,2
Marche	1,1	1,3	1,1
Autres modes doux	6,6	7,2	6,8
Distance moyenne totale	18,6	33,9	21,4

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



La proportion de répondant-es utilisant **trois modes de transport différents** pour leur trajet domicile-université est plus importante pour le campus de Pont de Bois qu'en moyenne (+ 3,6 points).

Nombre de modes	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Un mode	70,0	84,3	72,6
Deux modes	17,6	7,1	15,7
Trois modes	12,3	8,6	11,7

Durée du trajet

Les étudiant-es et les personnels de ce campus ont des **durées de trajet supérieures à la moyenne des répondant-es**.



47,4 % d'entre eux ont moins de 30 minutes de trajet, soit près de 5 points de moins que la moyenne, avec une proportion de trajets de plus d'une heure supérieure de 4 points à la moyenne.

Durée de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	7,0	3,3	6,4
Entre 10 et 29 min	40,1	44,8	41,0
Entre 30 et 59 min	32,3	35,2	32,8
1h et plus	20,5	16,7	19,8

Zones d'habitation des répondant-es



77,4 % des répondant-es du campus Pont de Bois habitent dans les zones de Lille ou Roubaix-Tourcoing, soit 5 points de moins que la moyenne. Ceci explique les distances et les temps de trajet plus importants.

Zone d'habitation	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Lille	66,0	66,5	66,1
Roubaix Tourcoing	11,4	10,9	11,3
Douai	4,8	3,8	4,6
Lens Hénin	3,6	2,9	3,5
Valenciennes	3,3	1,3	3,0
Béthune-Bruay	3,2	1,3	2,9
La Flandre-Lys	2,2	0,7	1,9
Dunkerque	1,2	0,7	1,1
Paris	0,0	5,8	1,1
Arras	1,0	1,1	1,0
Maubeuge	0,7	0,2	0,6
Saint-Omer	0,6	0,2	0,6
Cambrai	0,5	0,4	0,5
Calais	0,4	0,4	0,4
Autres zones	0,9	3,8	1,4
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés



Les répondant-es du site de Pont de Bois sont parmi celles et ceux qui **utilisent le plus souvent le métro (près de 63 % vs 54 % pour l'ensemble des répondant-es)**. Ils **utilisent également davantage le train et le bus (respectivement 6 et 2 points de plus)**, et sont proportionnellement moins nombreux-ses à utiliser la voiture et le vélo (- 3 points chacun).

Utilisateurs	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture	13,1	39,9	17,9
Covoiturage	1,7	2,9	1,9
Moto	-	0,4	0,1
Train	22,6	16,0	21,4
Bus	20,0	4,9	17,2
Métro/tram	68,5	37,5	62,9
Vélo	2,5	13,7	4,5
Marche (plus de 10 min)	19,5	10,2	17,8
Autres modes doux	0,3	0,7	0,4

NB : Les totaux sont supérieurs à 100, les répondant-es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre

Pont de Bois	Étudiant-es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	914,4	4 218,5	873,0	4 353
Covoiturage	700,5	6 486,2	474,0	5 500,4
Deux roues motorisés	-	-	445,1	4 200
Train	334,2	13 910,9	157,0	33 319
Bus	218,5	1 447,1	244,6	1 970,2
Métro ou tram	5,7	1 744,3	4,8	1 766,2
Vélo à assistance électrique	30,6	2 806,9	19,1	2 226



Les personnels de Pont de Bois utilisant le train font en moyenne **10 340 km de plus par an** que leurs homologues, tandis que les **émissions de GES** dues à ce mode de transport sont **inférieures à la moyenne (- 67 kg/an)**. Cela résulte de la présence importante d'enseignant-es vivant en région parisienne, se déplaçant donc en TGV, dont les émissions de GES sont dix fois moins importantes que celles du TER (voir les coefficients en annexe page 83).

Pont de Bois (* vs autres campus)



Iels habitent plus loin : **+ 2,7 km (étudiant-es) / + 12 km (personnels) ***



3 modes de transport : + 3,6 pts *



47,4 % ont moins de **30 mn** de trajet



77,4 % des répondant.es habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



63 % des répondant.es utilisent le métro



+ 10 340 km/an en train pour les personnels : **- 67 kg eq CO₂/an ***

Lille Moulines (site Ronchin)

Délimité par l'A25 et l'A1, le site de Ronchin dispose d'une bonne desserte via les transports en commun mais qui n'est pas de la plus grande proximité. En effet, la gare Porte de Douai est située à 10 min de marche, la station de métro Porte de Douai (Ligne 2) est quant à elle à environ 20 min de marche. Néanmoins, le grand axe adjacent, à savoir la rue du Faubourg de Douai, est desservi par 4 lignes de bus.

Pour le vélo, les dessertes cyclables sont principalement implantées au niveau de la rue du Faubourg de Douai bien qu'une piste cyclable existe rue de l'Université permettant une jonction rapide vers Fives. En termes d'équipements cyclistes, le campus bénéficie d'un espace de stationnement sécurisé pour les vélos.



Distance domicile-université



Les étudiant-es répondant-es du campus de Ronchin ont une distance domicile-université moyenne inférieure de près de 2 km à celle de l'ensemble des étudiant-es ayant répondu à l'enquête. Cette différence est de 5 km pour les personnels.

Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	12,1	-	9,7
De 2 à 5 km	44,0	(17/28)	47,2
De 5 à 10 km	11,2	(1/28)	9,7
De 10 à 15 km	2,6	-	2,1
De 15 à 20 km	10,3	(2/28)	9,7
De 20 à 40 km	9,5	(4/28)	10,4
De 40 à 60 km	6,9	(3/28)	7,6
Plus de 60 km	3,4	(1/28)	3,5
Total	100,0	(28/28)	100,0

Distance moyenne par mode de transport



Seules les distances effectuées en voiture ou en covoiturage sont supérieures à la moyenne.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	14,3	17,0	15,4
Covoiturage	17,4	50,0	22,8
Moto	16,0	4,0	10,0
Train	31,7	36,8	32,4
Bus	4,9	-	4,9
Métro/tram	6,3	4,2	6,1
Vélo	3,4	4,0	3,6
Marche	1,1	1,8	1,2
Autres modes doux	2,0	-	2,0
Distance moyenne totale	14,2	17,1	14,8

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Seulement **68 %** des étudiant·es du campus Ronchin ayant répondu à l'enquête n'ont qu'un **seul mode de transport** à utiliser pour effectuer leur trajet domicile-université, soit 5 points de moins que l'ensemble des étudiant·es.

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	68,1	85,7	71,5
Deux modes	23,3	3,6	19,4
Trois modes	8,6	10,7	9,0

Chez les personnels, cette proportion est égale à la moyenne. Néanmoins, la part de celles et ceux utilisant trois modes de transport est supérieure de 4 points à la moyenne.

Durée du trajet



57 % des étudiant·es du campus de Ronchin ont **plus de 30 minutes de trajet**, soit **10 points de plus** que la moyenne des répondant·es, dont près de 8 points pour les seuls trajets de plus d'une heure.

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	9,6	0,0	7,7
Entre 10 et 29 min	33,0	55,6	37,3
Entre 30 et 59 min	33,0	29,6	32,4
1h et plus	24,3	14,8	22,5

Chez les **personnels**, bien qu'aucun·e n'habite à moins de dix minutes du campus, iels sont quand même proportionnellement **plus nombreux·ses que l'ensemble des répondant·es à se trouver à moins de 30 minutes de leur lieu de travail** (près de 56 % vs 52 %).

Zone d'habitation des répondant·es



71,4 % des personnels habitent les zones de Lille ou de Roubaix-Tourcoing, c'est la proportion la plus faible sur l'ensemble des campus, 9 points en dessous de la moyenne.

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	68,1	64,3	67,4
Roubaix Tourcoing	13,8	7,1	12,5
Douai	6,9	10,7	7,6
Autres zones	11,2	17,9	12,5
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés

Le campus de Ronchin n'étant pas directement desservi par le métro, ses répondant·es utilisent moins celui-ci (10 points de moins que l'ensemble des répondant·es). Par contre iels sont **plus nombreux·ses à utiliser le train et le bus** (respectivement 4 et 8 points de plus).



Iels sont légèrement **plus nombreux·ses à marcher plus de 10 minutes (+ 1 point)**, à **prendre la voiture individuelle (+ 2 points)**, et utilisent **près de deux fois plus souvent le vélo**. On notera que ce campus est celui sur lequel le **covoiturage est le plus utilisé**, avec près de 5 % des trajets.

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	18,1	46,4	23,6
Covoiturage	5,2	3,6	4,9
Moto	0,9	3,6	1,4
Train	20,7	14,3	19,4
Bus	28,4	-	22,9
Métro/tram	49,1	21,4	43,8
Vélo	11,2	25,0	13,9
Marche (plus de 10 min)	21,6	14,3	20,1
Autres modes doux	3,4	-	2,8

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant·es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre

Lille Moulins - site Ronchin	Étudiant-es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	748,2	3 460	705,2	3 885
Covoiturage	421,6	3 903,7	2 268,0	21 000
Deux roues motorisés	228,2	1 984	193,2	1 680
Train	217,4	9 036,9	226,5	10 846,5
Bus	196,8	1 303,2	-	-
Métro ou tram	5,9	1 795,4	5,0	1 518,5
Vélo à assistance électrique	-	-	13,5	1 680



Les répondant-es du campus Ronchin ayant des distances inférieures à la moyenne, il est logique de constater que leurs émissions de GES sont plus faibles que la moyenne, notamment pour les utilisateur-trices de voiture (- 143 kg par an pour les étudiant-es et - 226 kg/an pour les personnels).

Lille Moulins - site Ronchin (* vs autres campus)



Iels habitent moins loin : **- 2 km** (étudiant-es) / **- 5 km** (personnels) *



1 seul mode de transport : **68 %** des étudiant-es



57 % ont plus de **30 mn** de trajet (étudiant-es)



71,4 % des personnels habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



5 % des trajets se font en covoiturage



Utilisateur-trices de voiture : **- 143 kg** eq CO₂/an (étudiant-es) et **- 226 kg** eq CO₂/an (personnels) *

Roubaix - Tourcoing (site Eurotéléport)

Le campus Roubaix Eurotéléport est aux abords de grands boulevards structurants qui assurent une liaison avec Lille par la M656, ainsi qu'à proximité de grandes surfaces dédiées aux stationnements automobiles de par le centre commercial tout proche.

Véritable aire d'échanges multimodale à environ 5 min de marche du campus, la station Roubaix Eurotéléport garantit un accès au campus par le métro (Ligne 2), par le tram (Ligne R) et par pas moins d'une douzaine de lignes de bus.

Ce lieu propose également une station V'Lille d'une trentaine de vélos bien que cette zone soit quelque peu dépourvue d'équipements et d'infrastructures cyclables. En effet, quelques bandes cyclables existent en bord de bâtiment, notamment sur les rues du Coq Français et Winston Churchill, et un nombre de places de stationnement vélo qui semble insuffisant.



Distance domicile-université

Si 25 % de l'ensemble des étudiant-es répondant-es à l'enquête habitent à plus de **15 km de leur campus**, les étudiant-es du campus Roubaix Eurotéléport ne sont que **12 %** dans ce cas.



Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	16,7	-	15,0
De 2 à 5 km	18,9	(2/10)	19,0
De 10 à 15 km	52,2	(7/10)	54,0
De 15 à 20 km	1,1	-	1,0
De 20 à 40 km	1,1	(1/10)	2,0
De 40 à 60 km	7,8	-	7,0
Plus de 60 km	2,2	-	2,0
Total	100,0	(10/10)	100,0

Distance moyenne par mode de transport

En moyenne, les répondant-es du campus Roubaix Eurotéléport **habitent à moins de 14 km de leur campus**, soit 2 km de moins que la moyenne pour les étudiant-es et près de 9 km de moins pour les personnels.



Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	7,3	6,3	7,0
Covoiturage	-	-	-
Moto	3,0	-	3,0
Train	41,7	19,0	39,8
Bus	2,5	2,0	2,5
Métro/tram	11,3	12,8	11,5
Vélo	-	13,0	13,0
Marche	1,1	-	1,1
Autres modes doux	2,0	-	2,0
Distance moyenne totale	13,9	13,2	13,9

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Les répondant·es de ce campus sont proportionnellement **plus nombreux·ses à utiliser deux modes de transports** (4 points de plus).

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	74,4	(8/10)	75,0
Deux modes	20,0	(1/10)	19,0
Trois modes	5,6	(1/10)	6,0

Durée du trajet



Près de **57 % des étudiant·es du campus Roubaix Eurotéléport vivent à plus de 30 minutes de trajet** de leur campus, soit 10 points de plus que l'ensemble des répondant·es.

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	11,1	-	10,0
Entre 10 et 29 min	32,2	(2/10)	31,0
Entre 30 et 59 min	41,1	(8/10)	45,0
1h et plus	15,6	-	14,0

Zone d'habitation des répondant·es



91 % des répondant·es de ce campus vivent dans les zones de Lille ou Roubaix-Tourcoing, soit 7 points de plus que la moyenne. Hors ces deux zones, les autres répondant·es ne viennent que de six autres zones.

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	54,4	(8/10)	57,0
Roubaix Tourcoing	35,6	(2/10)	34,0
Autres zones	10,0	-	9,0
Total	100,0	(10/10)	100,0

Modes de déplacement utilisés



Le campus de Roubaix Eurotéléport est celui dont **les répondant·es utilisent le moins souvent la voiture** (8 points de moins que l'ensemble des répondant·es).

C'est également l'un des deux campus (avec Roubaix Ilôt gare) où le **métro est le plus utilisé (près de 14 points de plus)**, mais également un de ceux où le vélo est le moins utilisé (près de 6 points de moins).

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	11,1	(3/10)	13,0
Covoiturage	-	-	-
Moto	1,1	-	1,0
Train	12,2	(1/10)	12,0
Bus	23,3	(2/10)	23,0
Métro/tram	68,9	(6/10)	68,0
Vélo	-	(2/10)	2,0
Marche (plus de 10 min)	23,3	-	21,0
Autres modes doux	1,1	-	1,0

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant·es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre

Les trajets en voiture des répondant·es du campus Roubaix Eurotéléport sont **nettement plus courts** que ceux de l'ensemble des répondant·es (- 2 223 km par an pour les étudiant·es et - 1 186 km pour les personnels), ce qui explique qu'ils émettent respectivement 50 % et 31 % de GES via ce mode de transport.



On notera à l'inverse qu'ils émettent **plus de GES en utilisant le métro (+ 3 kg/an et + 993 km/an pour les étudiant·es et + 5 kg et 1 744 km/an pour les personnels)** ; probablement parce que la station de métro Eurotéléport est plus éloignée du centre de Lille que d'autres comme Pont de Bois ou Cité Scientifique.

Roubaix - Tourcoing (site Eurotéléport)	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	412,5	1 884,8	636,9	3 729,6
Covoiturage	-	-	-	-
Deux roues motorisés	242,4	2 108	-	-
Train	325,2	13 814,4	253,0	7 980
Bus	120,5	798,2	120,8	840
Métro ou tram	10,3	3 118,5	13,2	4 588,5
Vélo à assistance électrique	-	-	-	-

Roubaix - Tourcoing (site Eurotéléport) (* vs autres campus)



Étudiant·es et personnels habitent à moins de **14 km** en moyenne



2 modes de transport : **+ 4 pts ***



57 % des étudiant·es ont plus de **30 mn** de trajet



91 % habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



Iels utilisent davantage le métro : **+ 14 pts ***



Pour celles et ceux qui utilisent le métro : **+ 3 kg eq CO₂/an** (+ 993 km pour les étudiant·es) **+ 5 kg eq CO₂/an** (+ 1 744 km pour les personnels) *

Roubaix - Tourcoing (site Ilôt Gare)

Le campus de Roubaix Ilôt gare se compose de l'UFR des Langues Étrangères Appliquées, de l'IUT C ainsi que de l'IAE de Roubaix.

Ces trois entités sont longées par l'avenue d'Alsace qui permet de rejoindre Tourcoing et Lille via la M656. Implantées dans un milieu urbain dense, elles disposent de places de stationnement sur la voie publique mais pas d'importants espaces de parking.

Les transports en commun constituent une part prépondérante de la desserte de ce campus, de par la gare ferroviaire de Roubaix, associée à l'arrêt de métro « Gare Jean Lebas » et des 4 lignes de bus y faisant arrêt. Tout cela à une distance d'à peine 5 min de marche.

En matière de vélo, des bandes cyclables existent en bordure de bâtiment notamment le long de la rue de l'Alma amenant à la gare. De plus, des places de stationnement dans l'enceinte de l'IUT permettent la sécurisation de quelques vélos mais ces dernières sont en nombre insuffisant. Autre équipement à noter, une station V'Lille de 17 vélos est implantée en bord de gare.



Distance domicile-université



Les trois quarts des répondant-es du campus Roubaix Ilôt gare habitent à moins de 15 km de leur campus (46 % pour l'ensemble des répondant-es). À noter : chez les personnels de ce campus, la proportion des personnes habitant à plus de 60 km est deux fois plus élevée que pour la moyenne.

Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	9,2	5,7	8,6
De 2 à 5 km	22,9	28,6	23,8
De 10 à 15 km	43,0	42,9	43,0
De 15 à 20 km	5,0	1,4	4,4
De 20 à 40 km	4,2	1,4	3,7
De 40 à 60 km	11,5	7,1	10,7
Plus de 60 km	4,2	12,9	5,6
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport



Les personnels répondants du campus Roubaix Ilôt gare sont celles et ceux dont la **distance domicile-université moyenne est la plus élevée avec 36,8 km, soit près de 15 km de plus que la moyenne.** On note que **leurs trajets en train font 40 km de plus qu'en moyenne et les déplacements en voiture 5 km de plus.**

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	12,5	20,2	15,4
Covoiturage	5,0	-	5,0
Moto	-	14,0	14,0
Train	39,6	127,4	53,6
Bus	3,5	5,5	3,5
Métro/tram	12,4	13,2	12,5
Vélo	7,8	6,7	6,9
Marche	1,3	1,5	1,3
Autres modes doux	4,0	7,8	6,5
Distance moyenne totale	18,0	36,8	21,1

NB : Sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Les répondant·es de ce campus sont proportionnellement **plus nombreux·ses à utiliser trois modes de déplacement** pour se rendre sur leur campus (+ 3 points).

Nombre de modes	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Un mode	71,8	82,9	73,6
Deux modes	15,9	8,6	14,7
Trois modes	12,3	8,6	11,7

Durée du trajet



C'est sur ce campus que les répondant·es ont les temps de trajet les plus longs. En effet, **65 % des étudiant·es (soit 17,5 points de plus que la moyenne) et 57 % des personnels (près de 9 points de plus que la moyenne) ont plus de 30 minutes de trajet** ; un·e répondant·e sur 5 a plus d'une heure de déplacement entre son domicile et son campus.

Durée de déplacement	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	5,6	1,4	4,9
Entre 10 et 29 min	29,4	41,4	31,4
Entre 30 et 59 min	43,7	38,6	42,9
1h et plus	21,3	18,6	20,8

Zone d'habitation des répondant·es



84 % des répondant·es vivent dans les zones d'habitation à proximité des campus (Lille et Roubaix-Tourcoing).

Zone d'habitation	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Lille	52,5	44,3	51,2
Roubaix Tourcoing	32,1	34,3	32,5
La Flandre-Lys	3,6	0,0	3,0
Lens Hénin	2,8	2,9	2,8
Douai	2,2	4,3	2,6
Valenciennes	2,2	1,4	2,1
Béthune-Bruay	2,0	1,4	1,9
Autres zones	2,5	11,4	4,0
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés



Le campus Roubaix Ilôt gare est celui dont les répondant·es **utilisent le plus le métro (avec près de 14 points de plus que l'ensemble des répondant·es).**

Iels sont **également plus nombreux·ses à utiliser le train et le bus** (respectivement 2 et 3 points de plus). S'ils sont moins nombreux·ses à prendre la voiture (- 3 points), iels sont aussi les moins nombreux·ses à utiliser le vélo pour leur trajet (- 6 points).

Utilisateurs	Étudiant·es	Personnels	Ensemble
Voiture	13,1	41,4	17,8
Covoiturage	1,4	-	1,2
Moto	-	1,4	0,2
Train	17,9	17,1	17,8
Bus	21,2	2,9	18,2
Métro/tram	72,3	47,1	68,2
Vélo	0,6	8,6	1,9
Marche (plus de 10 min)	20,7	12,9	19,4
Autres modes doux	0,3	2,9	0,7

NB : Les totaux sont supérieurs à 100, les répondant·es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre



On sait que les personnels de ce campus font en moyenne 15 km de plus par trajet que leurs collègues des autres campus. Cela se confirme notamment pour la **voiture** : **+ 3 900 km par an et par utilisateur·trice**, ce qui conduit à l'émission d'une demi-tonne de GES supplémentaire.

Roubaix - Tourcoing (site Ilôt gare)	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	712,9	3 259,7	1 441,0	8 811,2
Covoiturage	124,6	1 154,2	-	-
Deux roues motorisés	-	-	499,1	5 880
Train	304,5	12 423,4	164,5	24 578,4
Bus	134,1	888,3	184,8	1 323
Métro ou tram	10,4	3 159	9,0	3 507,8
Vélo à assistance électrique	-	-	-	-

Roubaix - Tourcoing (site Ilôt Gare) (* vs autres campus)



Distance domicile-Université = **36,8 km** en moyenne (personnels)



3 modes de transport : + 3 pts *



65 % des étudiant·es et **57 %** des personnels sont à plus de **30 mn**



84% habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



Iels utilisent davantage le métro : **+ 14 pts ***



Utilisateur·trices de voiture : **+ 3 900 km/an** soit **+ 500 kg eq CO₂/an ***

Roubaix - Tourcoing (site Tourcoing)

L'IUT B et le pôle Arts plastiques de la faculté des Humanités sont deux sites proches mais quand même géographiquement distincts.

Tous deux peuvent accéder au boulevard Gambetta permettant de rejoindre Roubaix et la M656 en direction de Lille. Alors que l'IUT dispose d'un parking sécurisé d'une trentaine de places, les places de stationnement pour le pôle de la faculté des Humanités sont sur la voie publique.

En matière de transports en commun, tous deux sont distants d'une quinzaine de minutes de marche de la gare ferroviaire de Tourcoing et moins d'une dizaine de minutes de la station de métro Colbert et celle de Tourcoing centre. Cette dernière constitue également un arrêt pour le tram (Ligne T) et 13 lignes de bus.

Enfin, pour le vélo, hormis une portion de bande cyclable rue de la cloche pour l'IUT, le degré d'équipement et d'aménagement cyclables peut sembler insuffisant pour ces deux entités. À noter quand même : les stations V'Lille de Tourcoing centre (20 places) et Colbert (18 places).



Distance domicile-université



45 % des répondant-es du campus Tourcoing habitent à moins de 5 km, cette proportion n'est que de 21 % pour l'ensemble des répondant-es.

Distance	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 2 km	19,7	6,3	15,8
De 2 à 5 km	29,1	29,2	29,1
De 10 à 15 km	0,9	2,1	1,2
De 15 à 20 km	29,9	47,9	35,2
De 20 à 40 km	2,6	6,3	3,6
De 40 à 60 km	14,5	2,1	10,9
Plus de 60 km	3,4	6,3	4,2
Total	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne par mode de transport

La distance domicile-université moyenne des répondant-es du campus Tourcoing est légèrement plus élevée que la moyenne totale.



En effet, si la **distance moyenne effectuée en voiture est inférieure de 5 km** à la distance moyenne de l'ensemble des répondant-es, celle effectuée **en métro est la plus longue (4 km de plus)**, ce campus étant le plus éloigné de la gare de Lille en métro.

NB : sont indiquées ici les distances réalisées avec chaque mode de transport au cours du trajet, les répondant-es pouvant en utiliser plusieurs au cours de ce trajet. La distance moyenne totale correspond à la moyenne des distances domicile-université.

Mode de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture individuelle	9,3	9,4	9,4
Covoiturage	-	-	-
Moto	-	-	-
Train	39,1	88,9	51,1
Bus	3,2	6,0	3,6
Métro/tram	11,5	13,8	12,1
Vélo	1,5	3,0	2,4
Marche	1,3	1,2	1,2
Autres modes doux	2,3	3,0	2,6
Distance moyenne totale	16,6	24,1	18,8

Nombre de modes de transport utilisés par trajet



Plus de 30 % des répondant-es du campus Tourcoing utilisent deux à trois modes de transport différents au cours de leur trajet domicile-université.

Nombre de modes	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Un mode	68,4	70,8	69,1
Deux modes	18,8	18,8	18,8
Trois modes	12,8	10,4	12,1

Durée du trajet



Les étudiant-es de ce campus sont à la fois les plus nombreux-ses proportionnellement à avoir moins de 10 minutes de trajet (11 points de plus que la moyenne), et les plus nombreux-ses proportionnellement à avoir plus d'une heure de trajet (12 points de plus que la moyenne).

Durée de déplacement	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Moins de 10 min	19,7	8,7	16,6
Entre 10 et 29 min	23,9	41,3	28,8
Entre 30 et 59 min	27,4	32,6	28,8
1h et plus	29,1	17,4	25,8

On observe le même phénomène, dans une moindre mesure, chez les personnels : iels ont le plus haut pourcentage de trajet de moins de dix minutes (près de 4 points de plus que la moyenne), et la deuxième place pour la proportion de trajet de plus d'une heure (+ 5 points).

Zone d'habitation des répondant-es



81 % des étudiant-es de ce campus ayant répondu à l'enquête vivent dans les zones de Lille ou Roubaix-Tourcoing, tandis que les personnels sont près de 92 % dans ce cas, soit la plus forte proportion sur l'ensemble des campus.

Zone d'habitation	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Roubaix Tourcoing	48,7	35,4	44,8
Lille	32,5	56,3	39,4
Lens Hénin	6,0	0,0	4,2
Autres zones	12,8	8,3	11,5
Total	100,0	100,0	100,0

Modes de déplacement utilisés



Les répondant-es du campus Tourcoing sont proportionnellement beaucoup plus nombreux-ses à marcher plus de 10 minutes au cours de leur trajet (+ 7 points par rapport à l'ensemble des répondant-es), et même 10 points de plus chez les personnels. Iels sont également deux fois plus nombreux-ses à utiliser le bus (respectivement 10,4 % vs 4,9 % pour l'ensemble des personnels).

Utilisateurs	Étudiant-es	Personnels	Ensemble
Voiture	13,7	41,7	21,8
Covoiturage	0,9	-	0,6
Moto	-	-	-
Train	18,8	14,6	17,6
Bus	19,7	10,4	17,0
Métro/tram	60,7	47,9	57,0
Vélo	1,7	6,3	3,0
Marche (plus de 10 min)	28,2	20,8	26,1
Autres modes doux	1,7	4,2	2,4

NB : les totaux sont supérieurs à 100, les répondant-es pouvant indiquer jusqu'à trois modes de déplacement.

Émissions de gaz à effet de serre



Le trajet moyen en voiture des répondant·es du campus de Tourcoing étant inférieur de 5 km à celui de l'ensemble des répondant·es, il est cohérent de constater que **les émissions de GES dues à la voiture sont inférieures à la moyenne (- 413 kg pour les étudiant·es et - 304 kg pour les personnels).**

De même, la distance en métro étant supérieure de 4 km à la moyenne, les émissions GES dues à ce mode de transport sont supérieures de 4 kg par an et par étudiant·e et de 2,4 kg par an et par agent·e.

Tourcoing	Étudiant·es		Personnels	
	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an	GES moyen annuel en kg eq CO ₂	Nombre moyen de km par an
Voiture	478,8	2 191,6	627,4	3 517,2
Covoiturage	133,9	1 240	-	-
Deux roues motorisés	-	-	-	-
Train*	360,4	11 367,9	130,4	13 876,8
Bus	140,2	928,2	88,3	651
Métro ou tram	11,1	3 379,1	10,3	3 941,7
Vélo à assistance électrique	-	-	8,2	756

Tourcoing (* vs autres campus)



Distance moyenne effectuée en métro : **+ 4 km ***



+ de 30 % des répondant·es utilisent **2 à 3** modes de transport



Étudiant·es : trajet **< 10 mn = + 11 pts** / Trajet **> 1 h = + 12 pts ***



81 % des étudiant·es habitent Lille / Roubaix-Tourcoing



Marchent **+ de 10 mn : + 7 pts ***



Utilisateur·trices de voiture : **- 413 kg eq CO₂/an (étudiant·es)**
- 304 kg eq CO₂/an (personnels) *

Conclusion

Contrairement aux idées reçues, si la voiture reste le mode de transport privilégié par les personnels, elle n'est pas majoritaire (41 % l'utilisent au cours de leur trajet) tandis que, pour ces trajets, les actif·ves français·es sont 70 % dans ce cas¹⁵. Côté étudiant·es, la voiture n'est utilisée que par 14 % d'entre eux ; iels privilégient le métro (62 %).

23 149 tonnes* par an, c'est l'estimation du volume de gaz à effet de serre (en équivalent CO₂) émis par les trajets domicile-université de nos étudiant·es et personnels, soit le premier poste d'émissions de GES de notre établissement (47 %).

La voiture représente 61 % de ces 23 149 tonnes et reste le premier mode de transport chez les personnels. Les alternatives à la voiture envisagées par les répondant·es sont principalement les transports en commun (76 % chez les étudiant·es et 56 % chez les personnels), mais les freins aux changements sont importants : distance et/ou durée de trajet trop longues, aléas (panne, grève...), fréquence de passage des transports en commun trop faible...

Pour ces différentes raisons, et conformément aux politiques publiques, l'université imagine comment réduire l'utilisation de la voiture pour ces déplacements domicile-université, en se concentrant tout d'abord sur les 46 % de répondant·es vivant à moins de 10 km de leur campus, et pour qui le changement pourrait être plus accessible. Diverses pistes sont envisagées : facilitation du covoiturage, déploiement de garages à vélos ou trottinettes sur les campus universitaires, optimisation des emplois du temps des étudiant·es...

Concernant le télétravail, souvent cité comme solution pour réduire les émissions de GES, et qui n'est pas possible pour toutes les fonctions, ce n'est vrai que pour les personnes ayant de longs trajets domicile-travail. Or, l'on sait que les personnels de catégorie B et C sont ceux qui habitent le plus loin (pour des raisons économiques probablement (prix de l'immobilier notamment)) - voir Annexe 3 p. 82. Néanmoins, iels sont également celles et ceux pour lesquelles le télétravail est le moins adapté à leurs missions. 61% des personnels de catégorie C déclarent avoir un poste compatible avec le télétravail, tandis que les autres personnels administratifs sont plus de 80 % dans ce cas. De plus, pour une partie d'entre eux, le travail en horaires décalés ne leur permet pas d'emprunter les transports en commun. Il faudra donc se pencher sur cette population afin d'envisager des solutions efficaces.

Un autre enjeu est celui du volume de déplacements intersites qui concernent près de 19 % des répondant·es. Ainsi, les émissions de GES des 15 % d'étudiant·es concerné·es sont estimées à 173 tonnes par an.

L'Université de Lille a organisé cette enquête mobilité auprès de ses étudiant·es et de ses personnels afin de faire un diagnostic des déplacements domicile-université, préalable indispensable à la mise en place d'un plan de mobilité. Outre l'obligation réglementaire que représente ce dernier, il est également un outil de management de la mobilité permettant de favoriser l'usage des mobilités douces et actives, s'inscrivant ainsi pleinement dans le Plan de Transition Écologique (2023-2033) voté par l'université en juin 2023.

L'élaboration du Plan de Mobilité est prévue courant 2024, et l'université réitérera cette enquête de façon régulière afin de lui permettre de vérifier l'efficacité de ce plan.

* Hors déplacements intersites

¹⁵ Source : La Fresque de la mobilité.

Propositions d'amélioration des répondant-es



- Décaler les horaires de fin de cours sur Cité Scientifique et Pont de Bois pour fluidifier l'accès au métro
- Condenser les emplois du temps pour limiter le nombre de déplacements par semaine - des étudiant-es, mais également des enseignant-es
- Proposer éventuellement une journée de cours en distanciel pour celles et ceux qui habitent loin par exemple, et en présentiel pour celles et ceux qui le souhaitent
- Éviter les déplacements intersites pour les étudiant-es. Voir s'il est possible de faire déplacer l'enseignant-e plutôt que tout un groupe de TD. Éventuellement en rassemblant les cours de cet-te enseignant-e sur la journée sur ce campus
- Organiser la diffusion, ou l'enregistrement des cours les jours de grève de transport en commun.
- Prévoir des groupes de TD par origine géographique : pour adapter l'emploi du temps aux horaires de train par exemple, pour permettre le covoiturage...
- Créer une application de covoiturage sur l'ENT à destination des personnels et des étudiant-es.
- Rendre le télétravail plus accessible aux personnels, sensibiliser les managers, autoriser le télétravail pour les nouveaux agents dès la fin de la période d'essai
- Mettre à disposition des vélos pour les personnels et les étudiant-es afin de se rendre sur d'autres campus, ou pour se déplacer sur un campus (exemple Cité Scientifique)
- Mettre à disposition des véhicules partagés pour les personnels devant se déplacer avec du matériel, avec un système de réservation
- Créer des garages à vélos sécurisés sur tous les campus, et même si possible devant chaque bâtiment
- Donner un accès à l'ensemble des garages à vélos sécurisés de l'ensemble des campus à celles et ceux qui le demandent : cela leur permettra de prendre leur vélo pour aller sur un autre site, sans s'inquiéter de savoir où le stationner
- Installer des casiers pour le matériel des cyclistes
- Prévoir des vestiaires pour les cyclistes : pour se changer après un trajet sous la pluie, ou prendre une douche
- Partager une carte des pistes cyclables reliant les différents campus, en indiquant les passages sécurisés ou au contraire dangereux

Autres propositions d'amélioration des répondant-es plus complexes à mettre en place

- Financer les abonnements de transport des étudiant-es, notamment pour les étudiant-es hors métropole lilloise
- Négocier avec Ilevia et la SNCF pour faire baisser les coûts des abonnements de transport pour les étudiant-es
- Augmenter le taux de remboursement des abonnements transport des personnels
- Envisager la semaine de 4 jours pour les personnels dont le poste n'est pas « télétravaillable ».



Depuis le 21 août 2023, le décret n° 2023-812 porte à 75 % le taux de prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués à compter du 1^{er} septembre 2023 par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Annexes

Annexe 1 : Verbatim par campus

Réponse à la question : " Qu'est-ce que l'Université pourrait faire ou mettre en place afin de faciliter vos déplacements ? "

Arras

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Etudiant.es : 14 commentaires
Favoriser les journées de cours commençant à 9h30 pour permettre une meilleure liaison entre les correspondances
Donner l'accès au parking des INSPE. Mettre en place des cours en visio
Un site d'espace de co-voiturage Train gratuit ou aide pour le train
Participer financièrement à la location de vélo électrique avec Artis arras pour les Étudiant-es
créer un service de navettes desservant l'université avec de nombreux arrêts
plus de places de parking mettre plus en avant le service de covoiturage à la fac car certaines personnes ne savent pas qu'il y a un onglet "covoiturage" sur l'ENT
Il faudrait essayer de mieux respecter les binômes de co-voiturage notamment pour nos modules de consolidations en demi-groupe nous ne sommes pas dans les mêmes groupes donc nous n'avons pas cours en même temps alors que nous avons fait exprès de choisir les mêmes.
Des bus
Des cours en Visio lorsqu'il n'y a qu'une demi journée de cours qui nécessite 3h45 de train aller-retour
Navette gare-Inspé
Agrandir le parking de l'université et éventuellement mettre en place des cours à distance (pour les cours "facultatifs" ou "secondaires")
Rendre les transports gratuits pour tous les Étudiant-es. Adapter les horaires des cours pour ne pas terminer trop tard, et par conséquent, ne rentrer trop tard. Mettre en place une plateforme pour prévenir les professeurs d'un éventuel retard.
Éviter les cours à 8h pour les Étudiant-es qui prennent le train, préférer commencer à 8h30 ou 9h minimum. Pour l'INSPE d'Arras, voir pour un partenariat avec le réseau de bus pour le trajet de la gare jusqu'à l'établissement. Pour l'INSPE de Villeneuve-d'Ascq, voir pour mieux desservir l'établissement depuis la gare de Lille Flandres (métro ou bus mais pas les deux à la suite). Plus de places de stationnement.
Augmenter le nombre de places de parking. Laisser l'option du distanciel pour les cours magistraux.
Personnels : 3 commentaires
Limiter le nombre de réunion. Prendre davantage en compte les origines géographiques des participants. Ne pas nous faire déplacer pour des réunions d'une heure qui représentent bien souvent 5 heures de temps (en incluant le déplacement)
Donner à l'enseignant le choix de pouvoir mener certains cours (ou partie de cours) en distanciel.
Manque de stationnement vélo sur le campus. Juste 2 abris de 6 places chacun. Avant cela suffisait mais il y a de plus en plus de trottinettes.

Cambrai

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Etudiant.es : 3 commentaires
Frais
La possibilité d'un tarif réduit pour les transports en commun
Si il est possible de rappeler à la ville de Cambrai la nécessité d'un réseau de transports viable (en ravivant l'ancienne ligne de tramway par exemple ou en donnant lieu à des bus qui passent plus d'une fois toutes les deux heures), cela serait fort agréable. En effet, les voitures règnent actuellement en ville, et elles roulent vite (bien au-delà des limitations imposées), y compris sur les trottoirs, se garent n'importe où (forçant ainsi les piétons, les utilisateurs de fauteuils roulants, les porteurs de gros sacs... à marcher au milieu de la route) et constituent un réel danger sans la présence d'une option secondaire permettant de réguler le trafic. Sinon, si la possibilité de faire revenir certaines filières (tel que le Droit) sur le campus de Lille Moulins est envisageable, celle-ci serait majoritairement bien accueillie, notamment par les Étudiant-es. Actuellement, la majorité des Étudiant-es en logement individuel habitent en centre-ville de Cambrai, à une distance de plus de 2km du Centre Universitaire La Forêt et de son Restaurant Crous (30mins de marche), à 2km du Centre Hospitalier, à +2km des supermarchés et près de 4km de toute zone commerciale. Cette distance complique les tâches habituelles de la vie estudiantine, notamment les jours de pluie/d'orage, et isole les Étudiant-es
Personnels : pas de commentaire

Étudiant-es (636 commentaires)

- 5 % des répondant-es à la question se déclarent satisfait-es de leur trajet domicile-université
- Près de 22 % des commentaires demandent que l'université négocie avec Ilevia pour obtenir des tarifs d'abonnement plus abordables pour les étudiant-es, ou les prenne en charge. De plus, 6 % souhaitent que l'université fasse pression sur Ilevia pour qu'elle augmente la fréquence des métros et bus – ainsi qu'auprès de la SNCF pour la fréquence des trains –, qu'elle fasse des réparations sur le réseau de métro pour réduire le nombre de pannes et agrandisse enfin les rames de métro
- 12 % mentionnent le manque de garages à vélo et à trottinettes, sécurisés et abrités, et si possible devant les bâtiments
- Des modifications d'emplois du temps sont suggérées par 11 % des répondant-es : décaler les heures de début et de fin de cours entre les différentes promotions, afin de ne pas créer d'afflux massif sur les quais du métro ; il est également demandé de ne pas faire commencer les cours trop tôt ou finir trop tard : les trains n'étant pas toujours disponibles pour ces horaires ; ainsi que d'éviter les journées « à trous », de concentrer les cours sur le moins de jours possibles ; et enfin de les regrouper géographiquement pour ne pas avoir à changer de campus dans la journée, ou à traverser le campus de CS
- 10 % souhaitent la mise à disposition (ou la location à tarif bas) de vélos et de trottinettes sur le campus, pour se rendre d'un bâtiment à un autre. Et sur le même sujet, 5 % demandent l'installation de stations Vllille sur le campus. Et 4 étudiant-es demandent une aide financière à la mobilité douce : aide à l'achat de trottinette, prime vélo, ...
- 7 % suggèrent la mise en place de navettes, bus réservés aux étudiant-es depuis la gare Lille Flandres, ou passant dans plusieurs villes autour du campus, ou encore pour circuler dans l'enceinte du campus
- 6 % souhaitent la mise en place d'une application permettant d'organiser le covoiturage entre les étudiant-es, ou entre étudiant-es et personnels
- Près de 6 % des étudiant-es répondant-es à cette question demandent que davantage de places de parking soient mises à leur disposition, et même qu'on leur donne accès aux parkings réservés aux personnels. Et 2 % souhaitent que les parkings soient sécurisés, par la mise en place de vidéo surveillance notamment, afin de limiter les vols et bris de glace
- 5 % demandent plus de pistes cyclables, plus sécurisées, plus visibles. Toujours dans un souci de sécurisation, 2 % demandent le marquage de passages piétons, et 8 répondant-es mentionnent l'absence d'éclairage public le soir et tôt le matin ne leur permettant pas de se sentir en sécurité
- Près de 4 % des répondant-es souhaitent davantage d'arrêts de bus à Cité Scientifique, plus de zones desservies pour venir jusqu'au campus, mais aussi des métros plus fréquents, plus fiables...
- Plus de 2 % ont mentionné la difficulté à obtenir un logement universitaire sur leur campus, et le nombre insuffisant de ces logements
- 13 répondant-es ont regretté l'absence de cours en visio, notamment pour les CM, lesquels pourraient être regroupés sur une même journée afin d'éviter un déplacement
- 9 étudiant-es proposent que le campus soit piétonisé, ou au moins en partie, que les voitures soient repoussées vers les parkings extérieurs...
- 7 répondant-es souhaiteraient que l'université finance des permis de conduire
- 5 répondant-es aimeraient une meilleure signalétique sur le campus, notamment pour les piétons et les cyclistes
- 5 autres demandent l'accès à des douches, vestiaires ou casiers pour leur permettre de venir en vélo sereinement

Voici les autres commentaires, nous n'avons conservé que ceux en lien avec le sujet de l'enquête :

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Rien, mais peut-être ajouter une option "retard" dans le système d'appel, car dépendant entièrement des transports en communs (plusieurs consécutifs) il m'est complexe d'assurer une ponctualité sans faille, et de surcroît de fournir des justificatifs pour les absences engendrées
Aide au carburant pas forcément que pour les boursiers
Badge pour accéder au campus
Faciliter les déplacements en voiture à l'intérieur du campus.
Retirer les chicanes au niveau de Centrale
Rénovation des parkings
It could be nice to have some financial aid to maintain the scooter. As an employee, I have aid only if I use public transportation which I prefer not to use because it is far from home.
Pas grand choses , juste que les prof soit plus indulgent avec les retard car des fois on a pas trop le choix que d'attendre a lille flandres quand il y a littéralement 150 personnes a attendre pour le métro
Limiter la vitesse à 10 partout ? J'en sais rien moi, c'est déjà assez dérangeant que n'importe qui puisse venir en voiture au milieu du campus.
Zone de covoiturage.

Pas d'examen les samedis car moins de transport à disposition et beaucoup plus d'insécurité notamment dans le métro (régulièrement des gens alcoolisés dans le métro à 7h) Cours qui finissent en décalé (certains finissent à 14h30 et d'autres à 15h par exemple) afin d'éviter la foule
Un partenariat avec un fabricant de vélos pour avoir des prix par exemple
Faciliter l'accès au cours même avec un retard du à un retard de métro
Je voudrais bénéficier d'un aide de transport personnelle (petite voiture) comme prêt. / vélo .
Plus d'infrastructures pour déjeuner. 4 cantons est déjà assez excentré si en plus on doit prendre le métro pour manger le midi on fait beaucoup de déplacements.
arrêter de faire les interros en début d'heure en cas de retard, parce que si il y a un bug de métro on a 0
Proposer des espaces au chaud pour les étudiant.e.s arrivant avant l'ouverture des bâtiments
Eviter de mettre des DS à 20h
Proposer des horaires d'ouverture étendus pour la maison des vélos de la cité scientifique.
diminuer le nombre de parking pour moins inciter les gens à prendre leurs voitures.
Plus d'heures de pause
Ajouter une barrière avec badge notamment au parking en face du C15 pour éviter le skat
laisser l'accès au ascenseur
indiquez les différents endroits pour mettre son vélo (il faut les trouver nous-même)
Une aide financière ponctuelle pour le déplacement
mettre des banc a 4 cantons parce que j'ai mal aux dos en restant debout a attendre le bus
Avenue Paul Langevin à la sortie du passage vers le stade Pierre Mauroy, retirer 1 a 2 places de stationnement devant OnCovet afin de créer un dégagement et laisser une visibilité suffisante pour se réengager à vélo sur la route en sécurité.
Meilleur aménagement au niveau de l'école Centrale ainsi que pour l'accès au parking devant M1
un métro sur la ligne 2
rénover certains parkings (nid de poule)

Personnels (558 commentaires)

- 5 % des répondant-es à la question se déclarent satisfait-es de leur trajet domicile-université
- 27 % des 558 commentaires demandent la création de davantage de places de stationnement pour vélo, essentiellement des garages fermés et sécurisés, avec éventuellement des places pour les vélos cargo ou allongés. Plusieurs suggèrent que l'on prenne des places de stationnement voiture pour y installer ces garages. Et certains évoquent la possibilité d'y réparer son vélo (station de gonflage...)

Voici quelques-uns de ces commentaires :

Plus grand garage à vélo (le garage du M3 à la cité scientifique par exemple est victime de son succès) - Pouvoir faire l'entretien de son vélo sur le campus (comme pour le garagiste auto : on le dépose sur rendez-vous le matin, on le récupère le soir "entretenu"). Je n'ai pas forcément un après midi pour apprendre à le faire moi-même

Améliorer la circulation des vélos sur le campus (voies dédiés, double sens dans les rues en sens interdit) Augmenter le nombre et la capacité des abris vélos protégés et accessible par badge. Avoir des arceaux (dans des abris) et non des coincez roues pour se garer et attacher son vélo. Avoir une ou plusieurs stations de (self-)réparation : les routes et voies étant peu entretenues, on crève souvent en vélo. Avoir un ou plusieurs endroits judicieusement répartis (dans des abris vélos ?) avec un gonfleur, des démontes pneus, et éventuellement quelques rustines serait super.

garage à vélo sécurisé pour chaque bâtiment accueillant un nombre minimum de 10 personnes

- Près de 17 % des commentaires souhaitent la création de pistes cyclables sécurisées sur le campus, mais aussi depuis leur domicile. Ils mentionnent également la nécessité d'un plan de circulation, par exemple autoriser le sens interdit pour les vélos autour de Lilliad, ainsi que les difficultés engendrées par les bordures de trottoir :

des pistes cyclables sécurisées là où c'est son domaine de compétence (par exemple pour doubler l'anneau Langevin avec une piste cyclable à l'intérieur de l'anneau), - un stationnement adapté à tout type de vélos (les nouveaux points de fixation pour vélos sont inadaptés à certains vélos et peuvent voiler des roues) - assurer une traversée en sécurité de l'anneau langevin pour les vélos (et piétons) au niveau de la passerelle du stade (au niveau de la clinique Oncovet) : les voitures circulent trop vite à ce niveau et la visibilité est réduite par les voitures en stationnement et la légère courbe de la route.

Amenager des pistes cyclables sur le campus. En particulier, les chicanes qui sont sur l'axe reliant la clinique vétérinaire à 4 cantons sont particulièrement dangereuses (pour tout le monde)

Faire la demande à la MEL de pistes cyclables séparées pour se rendre sur les campus (et pas qu'à Lille, également dans les communes limitrophes) et prévoir des trajets qui ne passent pas par Lille (exemple relier Wattignies à Cité scientifique est dangereux sur de nombreuses portions)

- 8,4 % des répondant-es à la question demandent une prise en charge supérieure à 50 % des coûts d'abonnement de transports en commun, voire une prise en charge totale. Et parfois même la prise en charge des tickets unitaires pour ceux ou celles ne prenant les transports en commun qu'occasionnellement :

Développer des partenariats avec Ilevia pour réduire coûts de transport en métro (abonnement mensuel trop cher, achat régulier de tickets --> une formule entre-deux serait satisfaisante : un ticket de type : utilisation à volonté 6 à

8 jours par mois). - Accentuer la fréquence des métros ligne 1 aux horaires de prise des cours (entre 7h45 et 8h25), la ligne 1 desservant 2 campus (PdB et CS) qui fonctionnent, le matin, avec les mêmes créneaux horaires. Les métros sont surchargés et il faut souvent en laisser passer plusieurs avant de pouvoir monter dedans. - Mettre en place des remboursements sur les billets de train domicile-travail pour inciter l'usage du train plutôt que de la voiture - Offrir des emplacements sécurisés (et abrités) pour garer son vélo sur C.S.

En l'état actuel, un remboursement total ou à 75% des titres de transports (ilévia), à noter cependant que le remboursement à 50% est déjà un plus. Hormis cela, mon mode de déplacement est d'avantage lié à des facteurs extérieurs à l'université, social (coût du véhicule trop important, raisons écologiques) & structurel (tissus de transport en commun assez dense sur le territoire de la métropole, et hormis les pannes plutôt bien desservi).

- La même proportion, 8,4 %, souhaitent la mise à disposition gratuite pour les personnels de vélos (le plus souvent électriques), de trottinettes, scooters ou encore voitures électriques, afin de circuler sur le campus mais aussi vers d'autres campus, ou encore pour effectuer des missions (prélèvements, visites de stages ...):

En effet je suis plutôt satisfait de ma situation niveau transport et je n'ai pas besoin de dispositifs particuliers. Cependant l'Université pourrait fournir à certains personnels/Étudiant-es de vélos pour faciliter leur déplacement. Je voudrais souligner que le seul moyen de transport public pour rejoindre le campus de cité scientifique en venant de Lille est le métro. Il n'y a pas de bus alternatifs et s'y rendre à pied ou en vélo, surtout pendant l'hiver ou pendant une journée de pluie, n'est pas envisageable. Il pourrait être intéressant de mettre en place un dispositif (ex. sur l'ENT) de covoiturage Domicile-Travail entre les personnels/Étudiant-es de l'Université. J'ai vu qu'il y a l'appli BlaBlacar Daily mais je ne l'ai jamais essayé personnellement. Il faudrait voir combien de personnels/Étudiant-es l'utilisent et éventuellement faire un partenariat avec BlaBlacar ? Je vous laisse réfléchir.

L'achat et l'utilisation d'une voiture m'est imposé pour répondre aux nécessités de mon travail (déplacement sur le terrain pour prélèvements, déplacement de matériel...). La possibilité d'utiliser des voitures d'une flotte U-Lille me permettrait de revendre ma voiture personnelle et de ne pas avoir à faire des aller retour à l'université avec mon véhicule. La mise en place de garages à vélo abrités et sécurisés, proches de chaque bâtiment, serait vraiment un plus. Sur la cité scientifique, les aménagements routiers sont faits pour les voitures et les piétons mais rien n'est vraiment mis en place pour les vélos. Traverser le campus en vélo se fait donc souvent sur les trottoirs (notamment autour de la BU) ce qui aux horaires de pointe n'est pas très pratique. Réfléchir à la place du vélo lors des prochains aménagements serait intéressant.

- 8,2 % demandent la création d'une application permettant de mettre en relation les personnels et les étudiant-es afin d'organiser un système de covoiturage. Certains mentionnent l'utilité de cette application pour les jours de grève ou de panne de métro. Certains nuancent néanmoins leur adhésion à cette application du fait de leurs horaires non fixes
- 6,6 % des répondant-es demandent que l'université fasse pression sur Ilevia et la SNCF pour mettre en place plus de lignes de bus, de trains, qui desserviraient plus de villes et villages, mais aussi pour plus de fiabilité des transports en commun (ponctualité, trains annulés...)
- 5,6 % souhaitent que l'on laisse plus de place au télétravail, qu'il soit autorisé également pour les enseignant-es et qu'il soit plus généralisé (moins à l'appréciation du chef de service). Certains proposent de pouvoir télétravailler quelques heures dans la journée afin d'éviter les heures de pointe le matin par exemple :

Imposer plus de télétravail. Il est toujours au bon vouloir de directeur de la composante (Université, CNRS ou autre). Même si la direction de l'université incite toujours à mettre en télétravail quand cela est possible, c'est toujours le directeur de la composante qui décide. En plus de l'aspect économique (pas de transport), écologique (moins de véhicule sur la route) il y a aussi un côté financier en jeu. Pas besoin d'avoir autant de bureaux administratifs à disposition. Bureaux qui pourrait servir à accueillir plus de personne qui n'ont pas accès au télétravail.

Nous constatons depuis plusieurs années une diminution des possibilités pour se garer, notamment avec l'augmentation du nombre d'Étudiant-es se rendant à l'université en voiture. Aussi, si un projet de fermeture à la circulation d'une partie des campus (notamment CS) est à l'étude, ceci pourrait engendrer de grosses difficultés pour les personnels se déplaçant en voiture (par choix ou par obligation) de se rendre sur site. L'université n'a pas la possibilité de rendre la route plus fluide (ce qui est le principal problème de nombreux automobilistes) ou d'améliorer les conditions de transport en commun de la MEL et leur fiabilité. En revanche, l'université peut rendre les déplacements moins fréquents, en laissant la possibilité aux directeurs de services d'appliquer les nouveaux quotas de jours de télétravail affichés et signés sur le papier afin d'être en conformité, mais non autorisés dans les faits. Par ailleurs, l'université pourrait rendre le télétravail plus souple en termes de jours choisis en semaine. Il arrive très souvent que des réunions soient placées sur le/les jour(s) fixe(s) de télétravail et il n'est pas prévu que l'on puisse modifier ce jour. A contrario, il peut arriver qu'un agent se retrouve seul dans le service car les collègues sont souffrants ou en déplacement. Dans ce cas, proposer qu'un des jours de télétravail s'effectue à ce moment là, afin d'éviter des situations de travail isolé et des déplacements inutiles sur site pour un agent qui va se trouver seul au bureau toute la journée. Peut-être proposer un nombre de jour de télétravail maximum et laisser le manager et l'agent s'accorder sur les modifications nécessaires des journées de télétravail selon les besoins de service.

- De même, 5,6 % demandent une amélioration de l'aide à la mobilité douce (pour rappel, l'enquête a été réalisée avant que le forfait mobilité ne soit augmenté et couplé avec l'abonnement de transports en commun). Certains souhaitent également une aide à l'achat d'un vélo, électrique ou non, d'une voiture électrique, ou même une prime au covoiturage
- 4,7 % demandent l'accès à une douche après leur trajet en vélo, ainsi qu'à un vestiaire pour se changer les jours de pluie notamment, et à des casiers pour y laisser leurs équipements de sécurité par exemple
- 4,1 % souhaitent que des stations VLille soient implantées sur le campus
- 3,8 % demandent davantage de bornes de recharges, pour les voitures électriques, mais aussi pour les vélos ou trottinettes électriques, qui pourraient être implantées dans les garages sécurisés. Plusieurs mentionnent néanmoins l'importance de ne pas laisser les voitures branchées toute la journée sur la borne afin de permettre à d'autres de l'utiliser
- 3,4 % aimeraient que l'université participe à leurs frais de carburant, parfois uniquement pour les personnes n'ayant pas d'autres solutions, puisque l'université aide les personnes venant en transport en commun ou en vélo
- 3,2 % des commentaires évoquent les difficultés liées au métro et demandent que l'université fasse pression sur Ilévia pour les problèmes de panne, le doublement des rames, l'augmentation de la fréquence des métros et des bus aux heures

de pointe, mais aussi pour réduire les problèmes de sécurité dans le métro. 4 personnes mentionnent également le besoin d'une fréquence plus importante de trains

- 3 % des commentaires souhaitent davantage de places de stationnement pour les voitures, ou du moins que l'on n'en supprime plus. Plusieurs mentionnent des portails cassés qui permettent aux étudiant·es de se garer sur les parkings réservés aux personnels, ne leur laissant plus de place :

Ne pas nous embêter. tous est bien ainsi. je me gare au plus pres de mon batiment car, malheureusement, pas le droit à la carte handicapé. Peur de me retrouver à me garer plus loin

Certains bâtiments ont des places de stationnements fermées par des barrières et limitées au personnel travaillant dans ces bâtiments. Ce serait juste de généraliser cette mesure et donner priorité au personnel

- 3 % demandent la création de navettes dédiées aux personnels et parfois aux étudiant·es également, depuis Lille notamment les jours où le métro est en panne, mais également depuis d'autres villes : Lezennes, ...
- De même, 3 % des commentaires évoquent l'interdiction du campus aux véhicules motorisés, pour que les piétons et les cyclistes y soient prioritaires et puissent circuler en sécurité. Plusieurs proposent que les voitures soient repoussées sur les parkings en périphérie du campus :

Développement d'itinéraires vélos sur le campus cité scientifique : Le 30 à l'heure n'y est que peu respecté. Mis en place de double sens cyclables avec marquage au sol sur tout le campus (Obligatoire de facto pour les zones 30), et en particulier sur l'anneau qui fait le tour de Lilliad. Limiter le stationnement au centre du campus, et garder les voitures en périphérie. Mise à disposition de vélo cargos aux personnels pour le déplacement de matériel sur le campus.

Installer des douches à disposition dans les bâtiments pour permettre l'utilisation effective du vélo - réinstaller les passages couverts entre bâtiments pour permettre circulation au sec en période de mousson chti - condamner l'accès des véhicules non autorisés à l'intérieur du campus et repousser les voitures à l'extérieur de l'anneau Langevin pour tous les usagers (hors personnels de l'Université).

- 2,7 % mentionnent des problèmes de sécurité : dus à la vitesse excessive des voitures, au manque d'éclairage public le soir et le matin, à l'absence de piste cyclable...
- 2,5 % des commentaires évoquent des problèmes liés aux emplois du temps : ceux ou celles des enseignant·es qui se déplacent parfois pour 2h, ceux ou celles des étudiant·es qui sortent tout·es en même temps de cours et créent un afflux trop important sur les quais du métro, ou même les horaires décalés des personnels qui ne leur permettent pas toujours de prendre les transports en commun. Trois personnes mentionnent la possibilité de faire des semaines de 4 jours, notamment pour celles ou ceux ne pouvant pas télétravailler
- 6 commentaires (1,1 %) proposent la mise en place d'espaces de coworking, soit loin des campus pour éviter les centres-villes, soit dans chaque campus

Voici les autres commentaires :

Une prise de recharge vers l'UFR de géographie, comment l'utiliser? Je ne vois qu'une voiture connectée, la prise est-elle commune ou privative?
Faire en sorte que TOUS les équipements de vidéoprojection soient fonctionnels (ce qui éviterait de devoir transporter du matériel de secours) et que TOUTES les salles d'enseignement soient équipées d'un ordinateur avec accès à un réseau sur lequel nous pourrions déposer nos fichiers de travail. Cela allégerait mon fardeau quotidien (je transporte quotidiennement 1 vidéoprojecteur -personnel-, 1 ordinateur en plus des documents papiers dont j'ai besoin pour faire cours, ainsi que mon repas du midi -dans un sac isotherme- => pour cette raison, en plus des nombreux retards de la SNCF, il m'est impossible de prendre le train désormais: j'ai bien trop de matériel à transporter
Pour les petits salaires, un prêt pour changer de véhicule vers un véhicule moins polluant.
L'Université pourrait faire en sorte de ne pas augmenter mon temps de trajet. Un déménagement sur le campus de Roubaix est envisagé pour notre composante, qui augmenterait d'environ trois quarts d'heures mon temps de trajet aller, sans compter les frais de déplacements et la fatigue supplémentaires, soit environ 3h30 de trajet aller-retour journalier ! Avant de prendre des décisions qui impacteront l'ensemble des personnels, il faudrait que l'université prenne en compte la situation de chacun
Problème plus global. Comme à Paris, les trajets "banlieue-banlieue" passent par Lille. Halluin est vraiment excentré, sans possibilité d'accéder à Villeneuve-d'Ascq hormis un périple de 1h30.
Renégociez sont contrat avec la société des portails car le notre est toujours endommagé . Il y a toujours des problèmes électriques . 1 porte sur 2 qui s'ouvre
Ne pas déplacer la FASEST sur Roubaix car cela serait très compliqué.
Des horaires plus malléables. Qu'on puisse avoir un plage horaire que l'on peut varier selon les jours de travail chargé ou non pour adapter notre temps de travail par jour, tout en faisant notre cota d'heures à la semaine (par exemple : pour une semaine de 37h30, le lundi faire 8h - 16h30 car moins de monde sur la route et le mardi 7h-15h30, ou pouvoir faire une demi journée au bureau et le reste de la journée en télétravail). Pouvoir mixer plus facilement.
Le seul moyen pour ne pas perdre trop de temps dans la circulation matin et soir et de travailler en décalé ; ce que je fait en partant au plus tard vers 7h15 le matin de chez moi et 16h30 le soir du travail pour éviter les bouchons de sortie de bureau. Je ne prends pas les transport en commun car j'ai du Bus ET du metro, c'est bcp trop long par rapport à la voiture Se déplacer pour aller travailler est une vraie perte de temps au final...
Travail en décalé (avec arrivée très tôt le matin ou départ très tard le soir pour éviter les embouteillages à la sortie du campus, direction A1 ou A25
des tickets de métro
Faciliter les déplacements au sein du Campus Cité Scientifique, notamment quand on doit changer de bâtiment sur la journée. Pourquoi pas envisager des passerelles couvertes, de façon à se protéger de la pluie. Pour la circulation en voiture, tailler les arbres sur la portion devant l'école centrale. Cette partie de l'avenue Paul Langevin est devenue obligatoire pour la circulation en voiture du fait de la fermeture du portail de Polytech. Or le passage est rendu étroit par les arbres et la circulation alternée, les camions ont cassée certaines branches et d'autres gênent.

Me payer un abonnement internet à domicile
Impact carbone de mon télétravail est identique à l'impact carbone de mon déplacement journalier. Le télétravail dépend donc de beaucoup de facteurs et n'est pas la solution pour tout le monde.
Le feu sortie 4 Cantons est vert 10 secondes. A moduler en fonction du trafic.
Augmenter les salaires pour pouvoir se loger correctement plus prêt...
une carte abonnement hebdomadaire Transpole pour les personnels se déplaçant. La contrainte d'achat et de disposer de billets pour des déplacements pros est trop contraignante car pas réactive et les remboursements de frais sont trop tardifs et lourds administrativement.
Pour les déplacements inter-sites depuis la Cité Scientifique, notamment avec transport de matériel ou d'équipements, qu'il y ait une flotte de voitures ULille commune pour l'ensemble des services (DIL, DGDNum...) avec un système de réservation horaire pratique (exemple : par agenda zimbra).
avoir un parc de véhicule plus disponible à l'ensemble des agents
L'état a changé les modalités de la prime vélo (elle n'ai plus cumulable avec l'abonnement annuelle transport véolia) L'université de Lille a appliqué bêtement sans proposer une alternative. Avec l'autonomie des universités s'est très facile de contourner ce dysfonctionnement 1 en comptabilisant le nombre de personnes qui ont été purgées de la prime vélo (200 euros par an, prix pour une révision annuelle pour rouler en sécurité) 2 passer par action social pour rétablir cette prime vélo et dire qu'on fait de la recherche!
compagnie de taxi ponctuelle et adaptée augmenter le kilométrage entre le domicile et le lieu de travail pour que la prise en charge du taxi des Personnes à Mobilité Réduite soit complète prendre en charge entièrement l'abonnement de train et de métro tenir compte du retard des transports en commun proposer des logements modernes et adaptés pour ses agents au loyer abordable et à proximité du lieu de travail
faire en sorte d'avoir des trottoirs dignes de ce nom pour les marcheurs Idem pour les éclairages inexistant sur certaines parties du campus remettre des protections contre la pluie entre les bâtiments du campus des séparations claires pour protéger les marcheurs des cyclistes sur le campus et sur les accès au campus (passerelles notamment)
sécuriser la circulation des piétons
Je viens à pieds le matin mais aucun dispositif mis en place par l'Université ne favorise cela (pour les transports en commun il y a le remboursement de 50% de l'abonnement, une prise en charge des frais pour les usagers venant à vélo ou en covoiturage...). Pourtant, venir à pieds demande aussi des équipements, par mauvais temps il faut de quoi se couvrir par exemple, un bon sac à dos pour transporter ses affaires, je dois aussi très régulièrement racheter des baskets puisqu'elles s'usent à marcher 7 km par jour...
Permettre de se rendre au travail en toute sécurité. Les abords immédiats du bâtiment sont occupés par les caravanes de la population Room. Il n'est pas normal que l'on doive se frayer un passage entre les caravanes pour entrer et sortir du bâtiment
une prime de remplacement de chaussure
Installation de d'îlot/borne de petite réparation pour vélo (gonflage, outils, etc...) - Petits consommables (chambre à air, rustine, gilet fluo) dans des distributeurs automatiques
il serait pratique de simplifier les démarches pour les transports via le métro entre les différents sites pour ceux ou celles qui ne disposent pas de titre de transport.
Pouvoir bénéficier du remboursement à 50% des abonnements TER hebdomadaire en cumulant le forfait vélo. Je prends le train et le vélo l'hiver pour des raisons de sécurité afin de ne pas faire une partie du trajet en vélo qui se fait de nuit sur une route sans voie cyclable et non éclairée.
J'aimerais pouvoir accéder à un poste sur l'Université du Littoral (Boulogne sur mer) compatible avec mes fonctions actuelles, et me permettant de réduire mon temps de trajet (environ 2h45 par jour)
Mieux sécuriser les cheminements piétons "naturels" sur le campus
Un campus mieux aménagé pour les piétons, avec de vraies allées et non des traversées de parkings
Poursuivre une politique sans voiture au sein du campus
Depuis 2013 je mets une partie de mes cours sur l'internet, Je pense que l'université de Lille devrait être plus en avance pour une conversion systématique vers l'enseignement en ligne. On devrait convertir les maquettes pédagogiques en versions numériques. Ce n'est pas seulement l'enregistrement des cours traditionnels mais de voir les tailles des vidéos, de faire plusieurs vidéos par professeur pour expliquer les mêmes contenus à différents types d'étudiants, de faire un graphe des dépendances entre les modules et entre les modules, profiter de l'opportunité des sites web (en coopération entre les professeurs et les développeurs des sites web pour améliorer l'utilisabilité des contenus des cours, partager les cours excellents entre plusieurs domaines, plusieurs universités, plusieurs pays, etc. Avec un tel programme, on peut ajuster le mouvement de la masse principale des gens à l'université : les étudiants !
On pourrait repousser les lieux de parking voiture loin des bâtiments pour motiver les utilisateurs à ne pas prendre leur voiture - disposer des stations de réparation/gonflage de vélo
Atelier et aide à la réparation de vélos (emplois de personnels qualifiés pour cette tâche)
Accès aux ascenseurs pour monter les étages des bâtiments d'enseignement avec le vélo pliant.
Supprimer la circulation voiture au sein du campus Cité Scientifique. Rajouter des ralentisseurs sur les axes de circulation où la suppression ne sera pas possible (les limitations ne sont pas respectées).
Faciliter la demande de forfait mobilité durable en avertissant qu'elle existe et à quelle date elle doit être demandée
Protéger les cyclistes et les piétons des livreurs sur le campus (qui conduisent comme des chauffards) : en appliquant des sanctions ou en menaçant les entreprises qui font appel à ces prestataires de ne plus leur passer de commandes.
faciliter les déplacements entre le site cité scientifique et le recueil pour ne pas devoir utiliser une voiture
Me muter sur un site plus proche de chez moi.
faire en sorte qu'il y ait un lieu d'accès aux voitures de CITIZ qui pratique l'autopartage à des coûts raisonnables, sur le campus (par exemple, cité scientifique est loin de tout ...). Je dois dire que je suis abonnée à l'autopartage depuis 6 ans, quand j'ai décidé de lâcher la voiture. Ces bornes CITIZ devraient éventuellement servir aux transports professionnels: pourquoi l'université ne s'intéresserait-elle pas à y ouvrir un abonnement pour éviter de passer des contrats de location sans doute plus coûteux ou réduire les coûts d'achat / entretien de son parc automobile ... Sans compter que c'est bon pour la planète

Inciter à une campagne de sécurité routière vers tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons...) pour un partage serein des voies et une vigilance nécessaire Retirer de mon champ de vision les projets et les actions climaticides ou délétères (qui portent atteinte à l'environnement, c'est à dire qu'ils modifient un environnement actuellement encore viable pour une grande majorité du vivant vers un environnement qui compromet les chances d'un grand nombre de survivre et d'une manière la plus agréable possible)

Prendre en charge les déplacements ponctuels inter-campus (je n'ai pas d'abonnement métro/bus), car je bénéficie de la prise charge de mes déplacements en train de mon domicile à l'université.

Pour le déplacement à pieds sur les campus : par exemple à Cité Scientifique, les espaces verts ne sont pas pensés pour un déplacement à pieds. Les chemins tracés ne sont pas directs et nous amènent à couper à travers les gazons parfois les haies (ce qui les abime malheureusement) mais nous n'avons pas le loisir/temps de suivre tous les contours... Il serait intéressant de répertorier les passages "d'usure" et de les aménager pour qu'ils soient de vrais passages piétons. Idem pour les accès extérieurs, les abords des campus et notamment Pont de Bois.

Douai

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Etudiant.es : 6 commentaires
aide carburant pour les Étudiant-es boursiers
Parking sécurisé - Plus de place de parking - Prévoir un parking vélo et moto sécurisé
Parking
le distancie
Parking privé
Mettre à disposition une liste des personnes avec leur lieu de résidence pour promouvoir le covoiturage, les intéressés n'aurait qu'à cocher oui. Puis organiser une petite réunion un midi pour créer ces connections entre "co-voitureurs." - afficher quelque part les horaires des bus qui amènent à des arrêts proche de la fac, depuis la gare par exemple, ou depuis des parking qui pourrait être loin
Personnels : 2 commentaires
Rien je le crains, le site INSPE de Douai est loin de tout
La possibilité d'un financement de plusieurs abonnements (Métro/tram + Train/Ter)

Gravelines

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Etudiant.es : 5 commentaires
Mettre certains cours en distanciel pour éviter de nous faire déplacer pour seulement 2h ou 3h.
peut-être se mettre en communication avec la société DKbus pour une ligne directe Dunkerque-Gravelines, car si nous prenons le bus nous devons changer de bus à 2 reprises et le trajet est extrêmement long dû aux nombreux arrêts (1h30 de bus pour un trajet en voiture de 30mn)
Arrêter de nous faire venir pour 2/3h de cours par jour.
Aide pour payer le carburant
Des cours en visio ou rassembler les cours et ne pas nous faire venir pour plusieurs demi-journées dans la semaine pour limiter les déplacements
Personnels : 2 commentaires
Rien, j'habite en zone rurale isolée non desservie par les transports en commun. Il me faut au moins 1/2h à pied pour rejoindre le 1er arrêt de bus
Rapprocher le site INSPE de Gravelines d'une gare bien desservie.

INSPE Villeneuve d'Ascq (Flers Château)

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (72 commentaires)

- 51 % des commentaires des étudiant-es de l'INSPE Villeneuve d'Ascq demandent des places de parking qui leur soient réservées, éventuellement l'accès au parking des personnels. Plusieurs mentionnent avoir reçu des amendes pour stationnement gênant, ou le fait que le parking de Décathlon n'ouvre qu'à 9h alors que leurs cours commencent à 8h30
- 15 % demandent une aide ou une réduction de leurs forfaits de transport en commun

- 13 % souhaitent un métro, ou un arrêt de bus plus proche de l'INSPE, et des bus plus fréquents, ou même une station Vllille à proximité
- 8 % demandent que les cours, ou du moins une partie, se fassent en distanciel pour ne pas avoir à se déplacer pour quelques heures

Voici les autres commentaires :

Un petit centre médical/infirmier serait intéressant sur le campus de l'INSPE afin d'éviter de multiplier les déplacements pour raisons de santé (il y a de quoi faire !). Une plateforme pour les personnes (Étudiant-es et/ou personnels) proposant ou cherchant des co-voiturage pour se rendre en cours.
PARKING Plate-forme ou application au sein de l'INSPE pour permettre au usager de proposer du co-voiturage. Les participants intéressés renseigne leur ville de résidence, le campus, et les horaires.
Veiller à ne pas mettre au planning sur une même journée : un déplacement sur le campus et un déplacement sur le lieu de stage. (Beaucoup de trajets pour une demie-journée passée sur chaque site)
Une station de train.
Rassembler les cours dans une même journée car quand je viens pour 2h ou 3h de cours alors que j'ai 30 minutes de voiture puis 50 minutes de train, 10 minutes de métro, 10 minutes de bus et 10 minutes à pieds jusqu'à la fac ça fait beaucoup
Demander des pistes cyclables dignes de ce nom à la MEL il n'y en a pas partout à Villeneuve d'Ascq et à Lille !!!
mieux connecter le campus au centre-ville avec des pistes cyclables sécurisantes et pratique
Entrée vélo pas sur le trottoir piéton
Agrandir l'abri vélo Assurer une fluidité et une continuité sécurisée entre la chaussée et l'abri vélo Proposer une station de pompage pour regonfler ses pneus
L'université pourrait s'impliquer plus dans la politique de mobilité de la ville pour mettre en place des infrastructures vélo sécurisées. Il n'y a aucune piste cyclable qui mène à l'INSPE Villeneuve d'Ascq.
Plus d'emplacements vélos car ils sont rapidement tous remplis.
prime chaussure prime vélo ou trottinette électrique (très cher pour des Étudiant-es qui non pas les moyens de se déplacer autrement que à pied, les transports en commun ont malheureusement encore augmenté et sont chers) Avec 250 euros par mois pour vivre, on comprend vite que marcher ne coûte rien.
Éviter les cours à 8h pile le matin car le métro est bondé.
Quota carbone imposé aux Étudiant-es pour leur diplomation. Des Étudiant-es viennent chaque jour seul avec leur véhicule (issu de milieux naturellement plus favorisés). C'est inacceptable dans le contexte actuel quand des Étudiant-es pour des raisons économiques ou écologiques, font deux heures aller de transports en commun et n'en tirent aucun privilège autre que de la fatigue.
Me permettre d'étudier dans l'INSPE le plus proche de chez moi..... A savoir celui d'Outreau.
Ouvrir la mention Encadrement éducatif du master MEEF dans le département 62 (Outreau)
Faire en sorte que les étudiant-es de l'INSPE Arras aient uniquement cours à l'INSPE Arras : en effet, en tant que fonctionnaire stagiaire, si j'avais cours 2 fois par semaine à l'Inspe Arras (et non un jour à Arras, un jour à VdA), d'une part je serais moins fatiguée (car l'INSPE Arras se trouve tout près de la gare d'Arras) et d'autre part, cela me coûterait beaucoup moins cher en transport puisque je pourrais prendre un abonnement SNCF 10 trajets Boulogne-Arras. Le fait de devoir aller sur deux sites différents dans deux villes différentes deux jours par semaine m'empêchent d'avoir accès à des tarifs SNCF avantageux et ces frais de déplacement me coûtent 200 euros par mois sur mon traitement de stagiaire (l'IFF ne compense pas ces 200 euros).

Personnels (26 commentaires)

- Près d'un commentaire sur 4 demande la mise en place d'une application de covoiturage
- 8 commentaires mentionnent les difficultés de rejoindre l'INSPE en transports en commun, un arrêt plus proche, une navette aux heures de pointe ou une station Vllille à proximité sont les solutions proposées
- 1 commentaire sur 5 évoque le manque de stationnements pour vélos et trottinettes
- 3 commentaires demandent la mise à disposition de vélos pour les étudiant-es ou les personnels
- 4 commentaires demandent la mise en place de bornes de rechargement pour voitures ou vélos électriques

Voici les autres commentaires :

une aide financière pour les frais de véhicule perso
Avoir la possibilité de télétravailler le matin afin d'éviter les bouchons
L'utilisation de mon véhicule personnel est un choix assumé et pratique. Le coût n'est pas ma priorité car mon véhicule consomme très peu. Le véhicule électrique n'est pas une solution sur le long terme même si c'est ce qu'on veut nous faire croire. Mon inquiétude très forte est la mise en place de ZFE en 2024 qui m'obligera à me séparer de ma vieille voiture. Les transports en commun en plus de me rallonger mon temps de trajet (3h en moyenne par jour), n'est pas une option car j'ai les transports en horreur. C'est presque devenu une phobie. Alors je ne sais pas si l'Université pourra faire quelque chose pour moi mais sans voiture, ma seule option sera le vélo 1h30 aller/retour par jour.
Pouvoir accéder aux parkings réservés aux personnels lors des réunions ou formations sur autres sites (Pont de bois, cité scientifique, moulin...)
Par rapport à mon lieu de résidence je ne vois pas ce que l'université pourrait mettre en place pour faciliter mes déplacements.
faire en sorte que les transports en commun soient efficaces : - je dois prendre un bus+ métro+bus pour parvenir à mon lieu de travail = 1H15 à 1H30 ajoutons les changements qui nécessitent des horaires de passages précis et respectés de la part du transporteur, ce qui n'est pas le cas - L'INSPE de Villeneuve compte de nombreux usagers, personne n'a jamais pensé : - à placer un arrêt de bus au plus près, - à mettre en place une navette aux heures de pointe entre la station de métro Pont de bois et l'INSPE entre la station de métro Fort de Mons et l'INSPE - Les pistes cyclables ne sont pas fiables et pas interconnectées entre elles = certains lieux sont à hauts risques d'autant plus aux heures de pointe la nuit (matin vers 7h00 et soir vers 17h30)
Aider et soutenir les associations d'usagers du vélo pour sécuriser les routes lilloises sur lesquelles chaque trajet reste encore souvent dangereux. Le partage des voies avec les bus ne convient pas (mettre sur la même voie les plus gros et les plus petits). Des feux de croisement piste cyclable / route sont extrêmement dangereux pour les vélos car rarement respectés par les voitures tournant à droite ou à gauche. Les voies cyclables le long des voitures en stationnement avec les cyclistes qui se prennent les portières qui s'ouvrent. etc. De nombreux pays scandinaves, la Belgique ou les Pays-Bas par exemple, ont su réduire le risque pour les cyclistes et leur construire des pistes sécurisées qui encouragent les déplacements à vélo. Enfin, pour soutenir le faible impact des cyclistes sur l'environnement, une idée chouette pourrait être de leur fournir un masque anti-pollution. Car nous la respirons plus que tous les autres usagers lorsque l'on attend au feu rouge, lorsque l'on passe au-dessus une grande voie, lorsque nous sommes dans les bouchons, et lorsque nous roulons derrière les voitures de manière générale. Merci pour votre initiative !

Lille centre (Université de Lille - Siège / IAE)

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (33 commentaires)

- Plus d'un étudiant sur 3 demande un accès à un parking, éventuellement payant, mais moins cher que le stationnement en rue
- Près d'un étudiant sur 5 demande de faire baisser ou de prendre en charge tout une partie des abonnements de transport
- 5 commentaires évoquent la création d'une application de covoiturage, ou le financement du covoiturage
- 4 étudiant-es souhaitent une modification des emplois du temps : plus compact, prenant en compte les horaires de train. En voici deux exemples :
 - *L'université pourrait proposer des horaires de cours adaptés aux horaires de train en fin de journée. Par exemple si je finis les cours à 20H30 (M2 MASC) le seul train que j'ai pour rentrer est à 21H39 ! JE pense que les fins de cours à 20H15 permettrait d'avoir plus de marges de manoeuvre en cas d'annulation de train. Merci !!*
 - *Ajuster les planning : Par exemple en privilégiant des journées entières de cours (matin et après-midi) plutôt que des demi-journées séparées. - Ajuster les horaires : Par exemple en décalant les heures de début et/ou de fin des cours pour éviter les heures de pointe. - créer un service hôtelier permettant de louer une chambre "basique" à la nuit sur le campus.*
- 4 étudiant-es demandent une station Vllille à proximité

Voici les autres commentaires :

J'aimerais prendre le train pour éviter la voiture pour des raisons écologiques mais ce n'est pas du tout pratique. Le train, un seule par heure, est souvent en retard. Faut-il également alterner entre le train et le bus qui fait un temps énorme pour le rendre à mon établissement.
Améliorer la sécurité des espaces de stationnement vélo (je me suis fais voler le mien je dois maintenant marcher). Négocier une augmentation des V'lille disponibles au niveau des entrées des campus veiller à ce qu'il existe des aménagements sécurisés pour arriver jusqu'aux campus (arriver en vie c'est mieux)
Plus de cours en visio
Le distanciel
Plus de lieux de rangement de vélo dans le campus du VieuxLille
Mettre un RU à l'IAE de Lille pour ne pas à aller à celui de science po
Réparer la chaussée devant l'établissement (dangereux). Obtenir des places de parking Étudiant-es gratuites.
Ce n'est pas à l'université de faire cela selon moi mais plus de voie et piste cyclable sécurisé Un garage à trotinette électrique sécurisé et à l'abri (les batteries supportant mal les températures très basses et très hautes de façon prolongée)

Pour l'IAE Vieux-Lille : - pousser auprès de la MEL pour une station de V'Lille sur le trottoir (et non à 250m comme actuellement) - pousser auprès de la commune pour obtenir la gratuité de quelques rues supplémentaire pour le stationnement des véhicules (ou une vignette gratuite/ peu chère pour les Étudiant-es tel qu'il existe une vignette pour les résidents)

Personnels (77 commentaires)

- Près de 20 % des répondant-es demandent la mise à disposition de vélos, trottinettes, voitures électriques pour les personnels, notamment pour effectuer les déplacements inter-sites. Un autre suggère la mise en place d'une navette entre les différents campus. Par exemple :
Mon métier m'amène à me déplacer régulièrement sur tous les campus de l'Université avec du matériel (10-15kg). J'ai donc régulièrement recouru aux véhicules de service. Je ne pense pas avoir besoin d'un véhicule attitré, mais j'aimerais bcp que la procédure de réservation soit simplifiée... Réservation en ligne, visibilité sur l'ensemble du parc...etc. La plupart des trajets faisant moins de 50 km, peut-être que l'Université aurait intérêt à investir dans une flotte de petits véhicules électriques...
- 17 % des répondant-es souhaitent davantage de places de stationnement pour vélos ou trottinettes, dans des locaux couverts et sécurisés. Par exemple :
Cumul possible entre forfait mobilité durable et remboursement abonnement transport (TC en hiver, vélo le reste de l'année) Harmonisation des procédures d'accès aux garages à vélos entre tous les sites (la carte CMS pourrait donner accès à tous les garages vélos de l'Université pour faciliter les transports inter-sites) Accès à des vestiaires pour cyclistes (casiers, zones de séchage, petit matériel de réparation, éventuellement douche) Accès à une flotte de vélos de service pour les déplacements inter-sites Politique sociale d'encouragement des agents choisissant les modes actifs (bons d'achat de matériel, plateforme d'achats groupés, goodies ULille spécifique cyclistes, bourse d'échange de matériels, d'itinéraires...) Mise en place de formations pour re-apprendre à faire du vélo en ville, à attacher son vélo, à se signaler. Tutorat entre anciens et néo-cyclistes. Rendre payant (même symboliquement) le droit d'accès à un parking pour les voitures personnelles. Mettre sous contrôle d'accès (carte CMS) et payant l'accès aux bornes de recharges des véhicules électriques Offrir systématiquement, à chaque personnel, un abonnement annuel aux transports en commun, pris en charge à 100%, sans en faire la demande. Offrir systématiquement, pour les invités (enseignants, chercheurs, personnels), un ticket de transport en commun journalier.
- 14 % des commentaires souhaitent une meilleure prise en charge, voire une prise en charge totale, des abonnements de transports en commun
- 10 % des répondant-es demandent plus de places de parking
- 7 répondant-es demandent de faciliter davantage le télétravail et de regrouper les réunions en présentiel le même jour
- 7 répondant-es demandent davantage d'aide à la mobilité douce : aide à l'achat d'un vélo électrique, prime déplacement durable...
- 6 commentaires concernent le déploiement de bornes de recharges, pour voiture électrique, mais aussi pour vélos ou trottinettes électriques. Certains mentionnent une méconnaissance des procédures d'utilisation (bornes réservées à certains services par exemple).

Voici les autres commentaires :

Prendre en charge des déplacements voiture lors de plus longues distances aller/retour.
En voiture, temps de transport entre 30 et 45 mn en heure de pointe, 20 mn en dehors. En transports en communs (Bus + métro) : problèmes de fréquence de passage du bus et manque de fiabilité sur le passage du bus aux horaires indiqués, pas ou peu compatible avec les contraintes de mon métier. Temps de transport > 1h ==> pas compatible. Choix partiel : Voiture + Tram + marche, temps env. 1h. Au vu des horaires qui diffèrent presque chaque jour, le covoiturage, essayé à moment, ne fonctionne plus. Ceci est renforcé par les jours de télétravail différents ...
Obtenir une participation financière au coût du transport. Je n'ai ni train, ni métro, ni tramway dans ma commune et très peu de bus. Je n'ai pas d'autres choix que de prendre mon véhicule.
Venant de l'IDF, placer mes heures de cours l'après-midi
Rapprocher les campus ! Je ne vois pas de solution dans mon cas, en fonction des services que je vois, j'ai besoin de me déplacer souvent.
Me rapprocher de mon domicile !
Avoir à disposition plus facilement des cartes de transport en commun Ilévia par service pour les déplacements inter-sites
Mardi prochain par exemple, je serai en réunion à Cité Scientifique de 9h à 11h puis en permanence libre à la fac de médecine de 12h à 14h puis en perm sur rdv en fac de droit de 14h30 à 17h. Sachant que je dois également déposer et ramener mes enfants de l'école matin et soir, je ne vois pas comment faire autrement qu'avec une voiture. L'université ne pourrait rien faire je pense. Le fait de se déplacer sur les différents sites au cours d'une même journée est nécessaire et tient compte des contraintes des collègues et des Étudiant-es. Si on arrêta, on y perdrait vraiment en terme de service à l'étudiant je pense.
Octroyer des tickets de métro pour des déplacements inter-sites occasionnels
Avoir accès à un lieu pour se doucher et se changer quand on se déplace à vélo
Ce qui me faciliterait les déplacements serait de développer le travail en site distanciel, avec la possibilité de disposer de bureaux de passages sur d'autres sites que mon site de travail principal
plate-forme de covoiturage avec priorité sur les parkings Prise en charge partielle des transports même sans abonnement, sur justificatif
Pour mes déplacements quotidiens je ne vois rien que l'université pourrait faire car je suis "un cas particulier" (j'habite à 115km de mon lieu de travail) Par contre pour quelques déplacements occasionnels, l'université pourrait entièrement dématérialiser les procédures RH. On me demande parfois de venir sur le campus santé juste pour signer des documents alors que je travaille sur le campus de l'institut Pasteur. Bien cordialement

Créer une application qui permettrait de voir les places de parking disponibles et de réserver une place pour un jour donné, si c'est possible. Cela serait utile à certains moments de l'année, par exemple lors de la semaine pédagogique de la Toussaint.
mettre en place une application pour réserver une place de parking quand un agent n'en a pas besoin. Compter le travail effectué dans le train dans les horaires de travail (contrôle du travail fait via VPN). Semaine de 4 jours.
Mettre en place une cartographie des mobilités vélos entre les différents sites de l'université
Sur Lille Centre (Siège), l'attribution des quelques places de parking reste très obscure. Elle pourrait sans doute être revue, peut-être pour encourager le co-voiturage et/ou le "co-stationnement" (tenir compte des jours télétravaillés pour partager une ou plusieurs places entre plusieurs personnels). Permettre l'accès automatique à tous les espaces sécurisés pour les vélos éviterait également de devoir se poser la question, avant de se rendre sur un autre site que celui auquel on est principalement rattaché, de savoir si on pourra y laisser notre vélo en sécurité.
Continuer de consulter les usager.ère.s sur leurs besoins de mobilité, notamment de mobilité douce & active : - Afin de garantir un meilleur plan de mobilité et de favoriser les déplacements domicile-travail & inter sites à vélo/à pied/métro... - Mettre davantage d'arceaux vélo - Se poser la question des cassiers & des douches pour personnel et étudiant.è.s ! - Inclure sur le site ULille / des facultés et composantes un plan et routes d'accès en mobilité douce : notamment pour le vélo, pour que les routes plus sécurisées soient visibles
Valoriser la mobilité en transport en commun
Plus de télétravail pour les trajets long domicile/travail fatigant + covoiturage pour aller plus vite entre collègues.
Si cela est possible, des tickets de transports faciles d'accès (demande via une appli, retrait à l'accueil par exemple?) quand nous devons nous déplacer de site à site et que nous n'avons pas d'abonnement transports. Bien entendu moyennant justification d'une réunion ou d'un motif de déplacement dans un autre campus.

Lille Moulins (site Moulins)

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (186 commentaires)

- 22 % des commentaires concernent le manque de places de stationnement voiture aux alentours du campus, et demandent un parking réservé aux étudiant-es, et si possible sécurisé
- De même, 22 % des étudiant-es demandent une aide ou une prise en charge complète de leurs abonnements de transports en commun
- 17 % des commentaires évoquent le besoin de garages à vélos, sécurisés
- 17 % des commentaires mentionnent les emplois du temps : cours commençant trop tôt ou se terminant trop tard par rapport aux horaires de train, trous dans l'emploi du temps ne leur permettant pas de rentrer chez eux, déplacement pour un cours parfois, engorgement du métro... De plus, 6 étudiant-es souhaitent que leurs cours soient concentrés sur un même lieu au cours d'une même journée. Par exemple :

-Une meilleure organisation de l'emploi du temps pour les personnes venant de loin, création d'un parking, prendre en compte les retard et absence lors de TD lorsque l'étudiant dépend des transport, ne pas faire partir les. étudiant à la même heure pour désengorger le métro, parfois plus de 30 minutes de queue car certains jour grande affluence des Étudiant-es qui terminent à la même heure. éviter les cours à 20H10 pour le étudiant venant de loin, car par exemple 3 jours dans la semaine je rentre chez moi à 22H à cause des transports.

-Étant usager du train, il est plus confortable pour moi de ne pas commencer trop tôt le matin et finir trop tard le soir (il est par exemple compliqué d'arriver à l'heure en commençant à 8h avec les transports en commun). Aussi, il faut éviter de mettre dans la même journée des cours en distanciel et en présentiel (ou alors prévoir un intervalle suffisant, soit 2h). Enfin, il est essentiel de prévenir le plus rapidement possible de tout changement d'emploi du temps pour m'organiser au mieux.

-Peut être faire un questionnaire (au moins pour les master) afin de comprendre qui prend le train, bus ou métro pour ajuster les horaires de cours notamment le samedi matin, heure à laquelle pas tout le monde a accès au train, pareil à 20h car certains n'ont pas de train avant 23h etc. Ce questionnaire pourrait permettre de créer un emploi du temps un peu plus adapté à l'étudiant je pense. Puis pourquoi pas proposer une aide au transport, notamment aux personnes qui vivent loin et qui prennent le train

-La principale chose est de réagencer les cours, en effet, on peut le comparer à un gruyère. Par exemple le jeudi je fais 7h50-9h20 et 17h-20h10, je ne peux pas me permettre de rentrer chez moi car souvent personne n'est là pour venir me chercher à la gare. Ce qui fait que je me lève à 5h45 pour commencer à 7h50 et quand on finit à 20h10 je rentre chez moi il est entre 21h30 et 45, sachant que une journée comme ça est interdit dans le monde professionnel, et que les responsables finissent leur journée à 16h je ne vois pas pourquoi les Étudiant-es feraient des journées pareilles. De plus, on est quasiment jamais prévenue des absences de professeur d'amphi mais surtout des chargés de TD plusieurs fois le samedi matin où je n'ai qu'un TD je viens pour finalement recevoir un mail de l'administration à 7h45 où il dise que le ou la chargé(e) ne sera pas présent. Cela est arrivé vraiment pas mal de fois sur mes 3 années. Pour moi, il y a vraiment un gros travail à faire sur l'emploi du temps et sur les informations à relayer par rapport aux absences des différents professeurs. Je me doute que cela ne va pas changer mdr mais merci de m'avoir lu et désolé d'être aigri. Que celui ou celle qui lis mon message passe une bonne journée :) (histoire de dire que je ne fais pas que râler comme un bon français mdr).

-Demander aux Étudiant-es comment ils veulent étudier. Personnellement, je suis fatiguée physiquement et moralement. Lorsque je commence à 7h50, je me réveille à 4h30. Lorsque je termine à 20h10, je rentre chez moi vers 22h. J'aimerais pouvoir suivre mes cours en distanciel, au moins les cours magistraux. Si les cours restent à 100% en présentiel, je serai encore obligée de choisir entre aller en cours et utiliser deux tickets de métro ou ne pas me déplacer juste pour 1h30

de cours et économiser deux tickets de métro parce que je n'ai pas d'argent pour recharger ma carte. Ne plus dire aux Étudiant-es que puisqu'ils ont un problème de transport, ils doivent mieux organiser leur temps pour assister à l'heure au cours. Nous sommes dépendants d'un ou plusieurs transports en commun et ce n'est pas un plaisir, loin delà surtout en ce moment.

-L'université pourrait réunir un maximum de cours sur une même journée, éviter de mettre des cours le samedi (peu de transports) et faciliter le changement de cours pour les élèves qui le demandent car ils n'ont pas de transports. Je suis à la faculté des sciences juridiques politiques et sociales de Lille et j'ai moi même demandé à changer de cours car je n'avais pas de transport pour pouvoir m'y rendre, ce qui m'a d'ailleurs été refusé en faisant valoir qu'en tant qu'étudiant nous avons fait le choix de réaliser nos études dans cette faculté et que c'est donc à nous d'en assumer les responsabilités. Je dois donc constamment trouver une personne qui puisse m'y déposer.

- 11 % souhaitent l'ouverture d'une entrée plus proche de la station de métro pour ne pas avoir à faire le tour du bâtiment
- 7 % demandent une utilisation plus importante des cours en distanciel, afin d'éviter des déplacements
- 8 étudiant-es souhaitent davantage de places pour les Villes devant la fac, et 6 demandent la mise à disposition, ou la location, de vélos par l'université
- 8 étudiant-es aimeraient que l'université développe une application de covoiturage
- 7 étudiant-es demandent davantage de tolérance pour les retards dus aux transports en commun. Par exemple :

Je pense surtout que l'Université devrait justifier les absences en TD pour problèmes de transport: lorsque je n'ai pas de train, à cause des grèves par exemple, je ne manque pas les cours par envie mais parce que je n'ai pas le choix. Je ne peux pas me déplacer à pieds jusqu'à mon lieu d'études, je n'ai pas de voiture à ma disposition et mes parents travaillent. Un peu plus de compréhension serait déjà un avancement. Je pense également que le lieu d'habitation devrait être prit en compte dans l'emploi du temps, notamment pour les groupes de TD, avant de parvenir à changer de groupe de TD, je me déplaçais le jeudi pour 1h30 de TD de 18h40 à 20h10, ce qui me faisait rentrer chez moi à 21h45. Je comprends que cela puisse être compliqué en terme d'organisation mais les transports devraient être une raison valable pour pouvoir changer de groupe de TD.

- 8 répondant-es souhaiteraient davantage de bus à destination du campus
- 4 étudiant-es aimeraient une aide à la mobilité douce : achat de vélo, vente de vélos peu chers...

Voici les autres commentaires :

Mettre à disposition des transports en commun ponctuels et sécurisés. Habitant Faches Thumesnil, après avoir dû à plusieurs reprises aller à l'université à pied faute de place dans les bus ou faute de ponctualité de ilévia, je dois maintenant prendre la voiture pour assurer ma présence en cours. Cependant comment financer le véhicule, une assurance et l'essence ? Me trouver un travail... Cependant j'aimerais accorder ce temps à ma réussite scolaire et non à travailler pour pouvoir aller en cours. En effet, en plus de la ponctualité et de la super sécurité des transports ilévia (non), il y a maintenant des travaux jusqu'en juin... Comment alors aller en cours ? L'hiver arrivant, vélo comme skateboard sous la pluie ne sont pas les moyens de transports les plus plaisants. En gros un bus ponctuel sans travaux sur la route serait parfait... mais je ne pense pas que l'université puisse faire quoi que ce soit à ce niveau.
Des tarifs préférentiels pour garer sa voiture aux alentours de la fac en cas de nécessité
Pas grand chose malheureusement. Le problème se trouve plutôt au niveau des loyers de Lille qui sont trop chers et qui nous force à nous éloigner. Puisqu'on est plus loin, le trajet en métro est très long (40 minutes) alors que si on peut prendre la voiture la durée du trajet est beaucoup plus courte (12 - 15 minutes).
L'Université de Lille pourrait assurer un partenariat avec la Mairie pour promouvoir une meilleure conception et exécution des pistes cyclables dans la Métropole de Lille.
Mettre en place des arrêts de métros/bus/route à pied à des endroits plus stratégiques
ME PAYER UN APPARTEMENT SUR LILLE
Indemnité écologique pour l'achat et l'entretien du vélo et pour l'achat du matériel de protection (casque, lumières). -Atelier de réparation cycle (libre service) sur le campus + formation à l'entretien de son vélo sur les campus OU borne de réparation à proximité du parc vélo (sur le modèle de ce qui est proposé à la gare Lille Flandre)
c'est pas mal en vrai, peut être pousser pour plus de voies cyclables auprès de la mairie
Il serait extrêmement pratique que les Étudiant-es qui se rendent à la faculté des sciences juridiques et sociales campus moulin à Lille Sud en voiture comme moi puisse avoir accès au parking souterrain de la faculté, cela enlèverai un gros stress le matin en arrivant et serai un gain de temps considérable. Certain matins je roule une demie heure dans le quartier pour trouver une place libre; parfois assez loin de l'entrée de la faculté.... Ce qui me vaut des arrivés en retard à mes premiers cours de la journée, ou je dois prévoir de partir encore plutôt de chez moi.... Je pars déjà plus d'une heure et demie avant le début demi cours de chez moi, j'aimerais bien n'avoir au moins plus à angoisser de savoir où je vais me garer en arrivant.
aides carburant

Personnels (67 commentaires)

- 25 % des répondant-es souhaitent une prise en charge plus importante, voire totale, de leurs abonnements de transports en commun, y compris l'abonnement au VILLE
- 16 % des commentaires souhaitent davantage d'aide aux mobilités douces : kit de sécurité, financement de vélos, aide à l'entretien...
- 8 commentaires concernent le manque de garages à vélos sécurisés, ou le fait que ceux-ci devraient ouvrir grâce à la carte CMS et non une clé

- 6 répondant-es aimeraient que l'université négocie pour une amélioration de la fiabilité des transports en commun, bus qui ne passent pas, trains annulés, ponctualité...
- 5 personnes mentionnent des problèmes d'emploi du temps : saisie tardive, horaires compliqués. Par exemple :
-Ouvrir une crèche sur mon campus (Lille Moulins). Je dois en effet déposer mon enfant à la crèche de la cité scientifique -> beaucoup de temps et d'énergie perdus! -Revoir les horaires d'enseignements : 7h50 : trop tôt pour les déposes enfants et fin TD 20h10 le soir (je ne rentre pas à pied chez moi à cette heure là)
- 5 commentaires évoquent la mise en place d'une application de covoiturage
- 4 répondant-es demandent davantage de bornes de rechargement électriques
- 4 autres souhaitent augmenter le recours au distanciel, pour des réunions ou des cours
- 4 répondant-es proposent d'encourager le télétravail encore davantage
- 3 personnes demandent une participation aux frais de carburant
- 3 répondant-es souhaitent la mise à disposition de vélos, éventuellement cargo pour le transport de matériel. Deux autres mentionnent le manque de bornes Vville devant la fac

Voici les autres commentaires :

OUVERTURE DU PARKING AVANT OU A 7H
des navettes à heures fixes entre les campus et les sites tous les jours.
Le souci se situe plus au niveau des pouvoirs publics : réseau de transport qui existe mais avec trop peu d'horaires (fréquences), un manque de place de stationnement clair sur les parkings relais (pleins dès 7h30 du matin), un temps de transport important et peu agréable (sombre, peu sécurisé, très bruyant); un tramway aérien avec une fréquence élevée pourrait être intéressant mais il faut généralement habiter près des centres villes pour y avoir accès. Sur l'université : prévoir une entrée du campus de Moulins du côté de l'entrée métro (bât T) au lieu de l'entrée unique place Déliot serait déjà plus adapté que de devoir faire le tour (aller -retour) pour accéder à la faculté depuis le métro (perte de temps évidente, peu compatible avec les obligations privées); mais cela ne suffit pas si les pouvoirs publics ne fournissent pas les alternatives décentes permettant de vivre sans allonger de 20 à 30 minutes minimum le temps de trajet, ce temps n'étant pas du temps productif, loin de là (impossible de faire quoi que ce soit dans le métro, sinon attendre et se méfier des autres);
Demander un sens de circulation logique à la sortie du garage de la rue Fenelon. Le boulevard se trouve désormais sur une seule voie. 30 minutes sont parfois nécessaires pour arriver 1er feu rouge du boulevard. Si la portion de rue de la rue Fenelon était en sens inverse, cela réduirait considérablement le temps perdu à devoir attendre pour pouvoir quitter son lieu de travail. La rue Fenelon et la parallèle sont en sens unique et dans le même sens, ce qui n'est pas très logique.
Dans le garage à vélos du campus Lille Moulins, installer une station de gonflage des pneus
Me permettre d'utiliser mon "compte formation" pour financer mon permis de conduire.
encourager le recours au télétravail. développer le recours aux réunions téléphoniques et visioconférences. mettre à disposition des douches
La possibilité de pouvoir louer un logement de fonction sur la métropole, afin de me permettre d'éviter le Cambrai-Lille tous les jours Pouvoir rembourser les billets de train pris chaque jour au moins à moitié, et pas que l'abonnement (240€/mois juste pour venir en train)
L'université devrait rembourser à 100% et non à 50% les frais de déplacements de ses employées. Elle devrait proposer des logements de fonction à ses employées vivant à plus de 60 km de leurs lieux de travail.
bonjour, merci pour ce questionnaire. je me déplace en vélo et mon principal problème est le trafic des voitures et motos. cela rend le déplacement en vélo souvent très dangereux et mauvais pour la santé, car je respire beaucoup de gaz d'échappement. L'université pourrait s'engager pour un centre ville sans voitures, comme il existe déjà dans beaucoup de grandes villes. notre qualité de vie s'améliorera considérablement! cordialement
Me rembourser l'intégralité des frais de transport/ me permettre de travailler près de mon domicile
Me rapprocher de mon domicile. Payer mes déplacements
Paieement des transports de manière plus régulière
Installer des douches et vestiaires sur les campus, pour pouvoir se laver et/ou changer sur le lieu de travail pour ceux ou celles qui viennent en vélo sous la pluie ou fortes chaleures.
Améliorer l'accessibilité PMR de ses campus et demander aux collectivites d'adapter ses abords (bandes de guidage, limitation des obstacles...)
J'hésite entre regrouper toute l'équipe de mon service dans un même lieu central accessible à tous les Étudiant-es de toutes les composantes, et mettre à notre disposition des bureaux dans chaque composante, chaque campus pour assurer des permanences reconnues et bien identifiées par les Étudiant-es et les équipes pédagogiques.
Affréter des navettes (bus électrique par exemple). Proposer des abonnements gratuits au Vville pour les déplacements inter-site pas trop éloignés. Passer aux semaines de travail de 4 jours.

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (274 commentaires)

- 27 % des étudiant-es demandent une prise en charge partielle ou totale de leurs abonnements de transport, ou une négociation avec Ilevia et la SNCF afin d'obtenir des tarifs moins onéreux, y compris pour les étudiant-es de plus de 26 ans. 5 répondant-es demandent une aide ou le remboursement de leurs frais de carburant. 4 étudiant-es mentionnent le non remboursement des frais de déplacement liés aux stages
- 26 % des répondant-es demandent un parking accessible à l'ensemble des étudiant-es, pas uniquement ceux ou celles de médecine, mais aussi aux étudiant-es de première année de médecine
- 8 % des étudiant-es demandent la mise en place d'une application de covoiturage entre étudiant-es et personnels de l'université, et certains mentionnent la possibilité de réserver des places de stationnement aux covoitureurs-euses
- 7 % souhaitent davantage de places de stationnement pour vélos, notamment des garages sécurisés
- 7 % demandent davantage de cours en distanciel, et même de façon automatique les jours de grèves de transport
- 7 % des répondant-es suggèrent la mise en place de navettes réservées aux étudiant-es, soit entre le campus et la station de métro la plus proche, soit depuis les zones péri-urbaines
- 6 % des étudiant-es demandent un aménagement des horaires pour correspondre aux horaires de train, notamment le soir et le samedi ; éviter les trous dans les emplois du temps serait également apprécié. L'un d'entre eux signale qu'il est problématique de mettre des cours pendant les périodes de stage
- 6 % des répondant-es se plaignent du manque de fiabilité des transports en commun (Ilevia, SNCF), des horaires de bus peu adaptés, du manque de desserte...
- 4 % des répondant-es souhaitent que l'université mette à leur disposition ou leur prête des vélos, des trottinettes, ou des voitures. La même proportion d'étudiant-es demandent plus de vélos disponibles aux bornes Vllille existantes, et même davantage de stations Vllille. Et 3 % des étudiant-es demandent la mise en place de vraies pistes cyclables autour du campus
- 7 répondant-es demandent davantage de souplesse concernant les retards, souvent dus à des problèmes de transport dont ils ne sont pas responsables.
- 5 étudiant-es souhaitent davantage d'aides à la mobilité douce : achat de vélos...

Voici les autres commentaires :

Faire que les profs de pont de bois se déplace au CHU à l'école de sage femme plutôt que faire déplacer tous les Étudiant-es
Avoir toutes les activités sur le même campus
Organiser l'emploi du temps pour ne pas avoir à changer de campus entre 12 et 14?
Un équipement sécurisé pour les cyclistes Une application avec des trajets sécurisée pour rouler sereinement sur Lille jusqu'à notre campus
Agrandir la bu de médecine pour ne plus avoir à me déplacer dans d'autre bu. Il y'a bien trop de monde pour trouver une place où manger ou travailler.
étant donné que je ne suis pas Lilloise je ne peux avoir un abonnement métro (si je le prends je dois payer une certaine somme que je ne peu payer en plus de mon essence), de plus quand je suis à Pôle recherche aucun stationnement disponible pour les Étudiant-es (obligée d'arriver à 7h pour avoir une place de parking et être en cours pour 9h) alors que nous avons une carte étudiante qui peut être magnétisée afin d'avoir accès au parking gratuit du CHU ou autre parking sécurisé. De même pour Institut Pasteur (3h de cours pour 15euros d'horodateur). ça serait bien que comme l'Université collabore avec les instituts de recherche que les Étudiant-es venant de loin et n'ayant pas les moyens d'arriver en métro aient un accès avec leur carte étudiante aux parkings des différents lieux de recherche. Pour ma part c'est déjà le cas pour Pole formation mais quand je dois être à IPL/pole recherche cela devient très compliqué quand on n'a pas d'abonnement mensuel ILEVIA (qui coute beaucoup plus cher pour les non Lillois). en espérant que cela soit pris en compte car je ne suis pas la seule à être dans ce cas. Merci.
Indemnisation du déplacement pour aller en stage
Proposer des logements. Pas tous possède l'accès au train et nous sommes donc obligé d'utiliser la voiture pour certains vu la distance.
proposition de chambre pour la semaine de cours lorsqu'on est en alternance
un bus qui va du pas de Calais jusqu'à l'université dans le nord
Des bornes de recharge électrique seraient un argument en plus pour posséder un véhicule électrique
Une coursive abrité entre le métro et la fac...
Informé davantage les Étudiant-es sur les dispositifs de remboursement des frais de transport pour aller en stage
Avoir un internat
des caméras pour dissimuler les vols

améliorer accès des routes pour arriver devant la faculté (embouteillages journaliers qui retardent en plus les bus) * mettre en place système de parrain/ marraine pour ceux ou celles qui ont une voiture et qui ont accès au parking pour co-voiturer en fonction des lieux de résidence des Étudiant-es * une personne pourrait réguler les flux de personnes qui traversent pour laisser les voitures et bus passer afin de limiter les embouteillages et faire traverser les Étudiant-es en meme temps. -> fluidifié la route *parking pour les premières années meme s'il est plus loin
Se rapprocher de mon lieu de vie :) 45/50 minutes de transport c'est pas pratique surtout en études de médecine où le temps compte. Je sais que cela n'est pas possible. Je ne sais pas
Aide tarifaire pour le métro pour les personnes n'habitant pas dans la MEL (70 euros par mois pour un abonnement métro pour les Étudiant-es n'habitant pas dans la MEL avec 45 euros d'abonnement TER (une fois déduit l'offre étudiant) c'est un sacré budget pour nous surtout qu'il n'y a que très peu d'autres solutions pour arriver à la faculté) Mettre en place des cours en Visio (annulation de train à la dernière minute, grève SNCF, perturbation du trafic TER qui est un vrai enfer pour les utilisateurs au quotidien avec au minimum 2 trains d'annulé par semaine à la dernière minute (mise au courant à 6h00 pour un train à 6h34)) Mise en place d'amphithéâtre ouvert pour les retardataires (j'ai du plusieurs fois prendre le cours assise par terre devant la porte car le train était annulé, pour venir je dois alors emprunter l'A25 (très engorgé dès 6h du matin et je met parfois plus de 1H30 pour arriver à la faculté et l'amphithéâtre est fermé).
S'adapter aux transports lors de pannes
L'université peut encourager les déplacements verts en mettant à disposition davantage de locaux sécurisés (accès fermé par badge, surveillance caméra..) et envisager par exemple de travailler avec la MEL pour offrir des équipements de sécurité (casque, antivols..) à ses Étudiant-es. Étant étudiant à l'ILIS, l'accès à la faculté se fait uniquement via la route, ce qui est dangereux (même pour les piétons venant de la rue Ambroise Paré. Mes déplacements sont simples et efficaces, cependant les horaires ne correspondent pas bien. Bien souvent, nous avons des cours toute la journée avec des plages horaires libres de plusieurs heures (parfois même 7h) ce qui encourage les Étudiant-es à faire le trajet deux fois plus dans la journée, ce qui est deux fois plus coûteux et deux fois moins écologiques si ces transports ne sont pas verts.
Circulation piétonne facilitée aux alentours de la faculté de médecine
Faire un accès piéton rue du faubourg des postes à la faculté de pharmacie, qu'on puisse ouvrir avec notre badge.
Simplifier et diffuser les informations sur les documents nécessaires pour accéder aux parking dès université
Rallonger le métro pour qu'il arrive devant la fac de médecine.
Du au fait que j'habite très loin de Lille, et n'ayant cours environ qu'une semaine par mois je n'ai pas de logement fixe sur Lille, par conséquent j'aimerais être prévenu à l'avance des semaines et heures de cours et que celles ci évitent de changer en permanence.
Étant étudiant à la Faculté de Médecine, je dois bien admettre que ce campus bénéficie d'une relative bonne accessibilité pour tout type de transport. En effet, empruntant à la fois le vélo, la voiture et les transports en commun pour me rendre à la Faculté, je n'ai aucun problème particulier à signaler relativement à la facilité d'accès, et au stationnement des moyens de transport (donc vélo et voiture).
Pour les Étudiant-es venant de loin, maximiser les possibilité de contrôle à distance (ex : nous avons des contrôles continus dans ma faculté qui sont prévus sur 1h mais faisable en largement moins de 30 min puisque ce sont de petites évaluations résultat il m'est arrivé de faire plus d'une heure de trajet pour faire seulement 15 min de contrôle continu sans rien après et donc j'ai pu rentrer mais il n'y a pas des trains à disposition ! Résultat presque 3h sur la route pour 15 min de contrôle ...) Cela va avec le fait de maximiser les plannings des groupes d'Étudiant-es (exemple : si je fais partie du groupe D, l'idéal serait que si plusieurs TP ou ED sont possibles sur une même après midi alors de les organiser sur cette même après midi / matinée / journée)
Je trouve le trajet à pied de la gare Lille CHR à la fac de médecine d'Henri Warenburg et la fac l'ibis très agréable et conviviale. certes, je pourrais prendre les transports en commun pour réaliser ce trajet, mais je trouve la marche pratique et agréable pour la planète. donc la fac n'a pas réellement de chose à mettre en place.
Au niveau de la faculté de pharmacie, la majorité des déplacements est facilité (places de parking suffisantes, métro proche de la fac, local pour le rangement des vélos, ...)

Personnels (141 commentaires)

- 18 % des répondant-es évoquent le besoin de garages à vélos sécurisés, potentiellement avec des stations de réparation des vélos (gonflage, crevaillon...)
- Près de 16 % des personnels évoquent leurs difficultés à utiliser les transports en commun : pas assez de trains, pas assez de bus en fréquence et en destination, allongement de la ligne 1...
- Près de 13 % des répondant-es aimeraient la mise à disposition de vélos, trottinettes, ou voitures électriques pour les déplacements inter-sites notamment
- 11 % des personnels souhaitent une prise en charge plus importante, voire totale des abonnements de transports en commun, ou une négociation auprès d'Ilevia ou de la SNCF afin de faire baisser leurs coûts
- 10 % des commentaires demandent davantage d'aides à la mobilité : aide à l'achat de vélos, de trottinettes électriques, kits de sécurité...
- 9 % des répondant-es demandent l'installation de bornes de rechargement électriques
- 8 % des commentaires proposent la création d'une application permettant le rapprochement des étudiant-es et des personnels afin de leur permettre de covoiturer
- De même, 8 % des répondant-es souhaitent la création de pistes cyclables sécurisées
- 7 % des personnels demandent l'installation de douches, vestiaires ou casiers afin de leur permettre de venir en vélo plus sereinement
- Près de 6 % des répondant-es souhaitent un système de navettes entre les différents campus, ou entre le métro et le campus
- La même proportion demande un déploiement accru du télétravail, certains évoquent des formations ou sensibilisations pour les N + 1 qui ont parfois une mauvaise image de cette pratique
- 5 personnes demandent plus de places de stationnement pour les personnels

- 5 répondant-es souhaitent davantage de stations Vllle aux abords des campus, avec davantage de vélos disponibles

Voici les autres commentaires :

mettre en place du coworking à Lille centre, noeud de communication et d'accès intéressant
un tarif forfaitaire de déplacement (comme pour le télétravail).
des stages de conduite.
Travailler 4 jours sur 5 avec le même nombre d'heures par semaine.
Au niveau régional, que l'université intercède avec la région pour mettre en place des espaces de rangement vélo dans les rames de métro ou de tram pour un transport mixte vélo/métro ou vélo/tram...vélo/bus
aménagé les horaires ...
Plus de réunion en distanciel et mieux organisé, serait super.
Sécuriser l'accès aux campus, par exemple mettre en place une barrière d'accès en Faculté de Pharmacie comme en faculté de Médecine pour éviter les intrusions extérieures. Augmenter le nombre de place de stationnement, notamment celles réservées aux agents et permettre aux agents d'accéder aux parkings de tous les établissements de l'Université.
A qui s'adresser pour les questions d'abonnement et de remboursements d' abonnements de train ou de tickets de train ou métro?
Concernant la circulation au sein du site du CHR, entre 17 et 18h, l'affluence de voitures est telle sur le campus qu'il est parfois plus rapide de prendre les transports en commun. Il m'a déjà fallu 20-30 minutes uniquement pour quitter le site du CHR. Le problème, c'est que les voitures, les bus et les piétons empruntent tous les mêmes voies. A l'entrée/la sortie du parking de l'université, il faudrait un rond-point à l'intersection et élargir le passage pour les bus qui n'ont pas toujours la possibilité de tourner s'il y a des voitures en sens inverse. Peut-être aussi prévoir une passerelle pour les piétons afin d'éviter que les flux d'Étudiant-es ne bloquent le passage trop longtemps. Et aménager des trottoirs dignes de ce nom partout. Enfin, la circulation est également problématique au niveau de la station de métro (terminus) car tout se télescope également : bus, voitures, piétons. Il faudrait des entrées/sorties du métro sur les trottoirs d'en face, comme à Paris. Les piétons passeraient soit en souterrain, soit en aérien pour rejoindre le métro.
réduire le nombre d'Étudiant-es se garant sur le parking personnel
Mettre à dispositions des tickets de métro dans les structures de recherches que l'on récupérerai sous présentation de convocation à des instances ou des réunions sur les différents campus de l'Université. Éviterai l'usage de la voiture et un coût financier supplémentaire pour ceux ou celles et celles qui n'ont pas d'abonnement Ilévia. Pour ma part, travaillant sur Loos je dois me déplacer en voiture sur la Cité scientifique pour pouvoir aller chercher des tickets de métro afin de participer à des instances au siège de l'université. Ce qui est aberrant.
Faciliter les procédures de prise en charge des frais
Parking de covoiturage
Une augmentation de salaire car on ne s'en sort plus. Les fins de mois sont difficiles. On se serre la ceinture. cordialement.
m offrir le permis de conduire
les règles de circulation sont rarement respectées (par méconnaissance ou inhabitude je pense), rendant difficile la cohabitation entre cyclistes eux mêmes mais également avec les piétons et voitures. Il serait peut être intéressant de proposer des cours de déplacement en vélo type BSR, des rappels de code de la route notamment avec la généralisation de la signalisation M12 du code de la route ou une note d'informations mentionnant les montants des amendes pour non respect de la signalisation, l'utilisation des écouteurs en vélo, les règles de bonne conduite... ou même pour aller plus loin des campagnes de sensibilisation choc sur le risque lié à la circulation en vélo. La mise en place d'une appli ENT type blablacar pour le covoiturage ou le co-trajet en vélo. Je pense que les cyclistes se sentiraient plus en sécurité en faisant leur trajet à minima en binôme, l'un veille sur l'autre et peut porter secours en cas d'incident (lié à une fiche réflexe "conduite à tenir en cas d'accident de la route pour un cycliste"). De la même façon, il me semblerait intéressant de proposer une check list "cyclistes" afin d'accompagner les personnels qui souhaite s'y mettre mais hésite encore (bombe anti crevaillon, casque, vêtements de pluie, lumière, antivol...) Une étude sur les trajets sécurisés me paraît également intéressante. En échangeant avec certains collègues qui vivent dans la même commune ou commune voisine, la question du trajet est redondante, la question étant "quel est le trajet le plus sécurisé et/ou confortable", avant même d'évoquer le temps de trajet. Cela me semble un élément intéressant pour mener une étude sur les axes disposants de pistes (plus ou moins sécurisées) et créer une carte de la métropole avec des axes vert, jaune, orange et rouge en fonction de leur dangerosité, de leur facilité de cohabitation cyclistes/autres usagers (piétons, voitures, motos, trottinettes...), ou même proposer des trajets complets (peut être même à la demande) pour les personnels cyclistes.
Une amélioration du passage des piétons sur le carrefour avant le pont de la cité serait souhaitable (feu extrêmement long..., au moins un mort déjà...)
Proposer un kit de réparation de pneu crevé et une pompe (compatible valves presta et shraeder à l'accueil de chaque faculté / service.). C'est démoralisant et chronophage de devoir rentrer à pied lorsque l'on se retrouve face à un pneu crevé en fin de journée !
Proposer des services de réparations simples de vélo (chambres à air/ freins etc...) sur un créneau dédié dans les campus avec un partenariat
Promouvoir (comme à Amsterdam) la conception de parkings silos à plusieurs entrées de la ville pour les entrants, près de transports en commun, et limiter drastiquement l'accès à la ville pour les véhicules particuliers (hors livraison, riverains, véhicules de services/police/secours
1. Abaisser les trottoirs d'accès aux parkings universitaires, en particulier l'entrée de celui de la faculté de Médecine rue Eugène Avinée, qui m'a valu plusieurs crevaisons. 2. L'accès à la piste cyclable de la rue A. Paré grâce à un passage piéton en face de l'entrée de l'ILIS n'a jamais été résolu en 20 ans. La vitesse maximum autorisée a été abaissée de 70 à 50km/h par pétition du personnel en 2015 suite à plusieurs accidents dont un mortel, mais rien n'a été fait pour traverser en sécurité.
Proposer des ateliers de remise en état des vélos. Proposer un site de vente de mode de déplacement doux entre les personnels de l'université. (un site plus global serait même idéal! ex: leboncoin de l'Univ)
Sécurisation des trajets piétons et cyclistes autour du campus hospitalo-universitaire
Pouvoir me faire rembourser mes déplacements inter-sites en métro. La procédure actuelle est trop compliqué et surtout trop longue.
Le moyen de transport en bus est pratique et économique (25 euros par mois) avec un remboursement à 50% donc de mon côté pas de solution à proposer car celle ci me convient:)

1/ Réduire considérablement (*1/3) les places des parking, transformer les terrains disponibles en résidence pour Étudiant-es pauvres (tarifs abordables) 2/ Basculer toutes les réunions en visio et une partie des cours. 3/ Harmoniser les horaires entre les campus (Pont de bois et Cité scientifique) pour limiter les charges sur le métro 4/ Développer une restauration efficace sur le campus
Prendre enfin des contacts sérieux avec la métropole afin de sécuriser les abords élargis de l'ensemble des campus de l'université. Réduire la place anormalement élevée encore dédiée au stationnement automobile.
fournir les tickets de métro lors des déplacements inter-site (chu-pont de bois/FST)
Poursuivre la prime à la mobilité douce Organiser des sensibilisations sur ces types de mobilité
Une souplesse dans les adaptations horaires (pour les mêmes raisons > des collègues quasi voisin.e.s qui n'ont pas les mêmes horaires à cause de contraintes fortes dans les emplois du temps [situation particulière du SCD concernant les horaires "demandés" au personnel...] ne peuvent pas "co-se-déplacer"...
A la suite de la pandémie, la généralisation des réunions en visio a permis de les limiter. Il est crucial de continuer. Améliorer les outils de travail collaboratif (différent de NextCloud ou mieux paramétré) serait utile et apprécié. .
horaire plus flexible en cas de grève ou de problème de transport
Actions de sensibilisation aux besoins à vélo, notamment dans le noir : montrer des photos de cyclistes "invisibles" et, à l'inverse, bien équipés pour faire prendre conscience - Via partenariat ou en interne, proposer des cours de vélo école pour mieux savoir circuler sur la chaussée - Recueillir les trajets à vélo (qui sont effectués ou juste potentiels) des personnels, leur demander les points noirs et faire remonter à la MEL pour les aménagements cyclables - Proposer des ateliers/formations d'aide au réglage/entretien/réparation des vélos : apprendre à changer un pneu/chambre à air, réparer une crevaison, régler les vitesses, régler les freins ... sur tous les campus (peut être sur recueil des besoins pour organiser)
Révision vélo : Avoir quelques dates pour faire réviser ou réparer son vélo pendant la journée de travail. Par exemple on laisse son vélo le matin et on revient à midi ou à 17h...
Permettre le forfait développement durable pour celles et ceux ou celles qui viennent à pied.... et non qu'en vélo...

Pont de Bois

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (567 commentaires)

- 34 % des étudiant-es demandent une prise en charge totale ou partielle des abonnements de transports en commun, notamment pour celles ou ceux ne résidant pas dans la MEL, ou pour celles ou ceux ayant plus de 25 ans
- Plus de 18 % des commentaires concernent les emplois de temps : trop de trous dans les emplois du temps, avec des jours où ils ne se déplacent que pour une heure ou deux, plages horaires trop étendues, horaires ne leur permettant pas de prendre le train le matin ou le soir, cours qui se terminent en même temps pour de nombreuses promos qui se retrouvent tous sur les quais du métro, temps trop court entre deux cours éloignés géographiquement...
- 11 % des répondant-es souhaitent davantage de places de parking, et certains évoquent même des réparations nécessaires sur le parking côté Kino Ciné. Plusieurs mentionnent également un manque de sécurité sur ces parkings
- 10 % des étudiant-es demandent que l'université fasse pression sur Ilevia ou la SNCF afin d'augmenter la fréquence des métros ou des trains, mais aussi de créer de nouvelles lignes de bus, ou de trains, de doubler le nombre de rames dans le métro, et de réduire le nombre de pannes ou de trains annulés
- 8 % des répondant-es souhaitent la mise en place d'une application de covoiturage entre les étudiant-es et les personnels. De plus, 9 étudiant-es proposent que les groupes de TD soient constitués en fonction de l'origine géographique des étudiant-es, soit pour leur permettre de covoiturer, soit pour prévoir un emploi du temps spécifique pour celles ou ceux qui ont beaucoup de temps de trajet
- 7 % des commentaires mentionnent la mise en place de navettes, entre les campus de l'université pour faciliter les déplacements inter-sites, depuis la gare Lille Flandres, notamment les jours de grève, ou même d'examen ; ou même depuis les petits villages mal desservis
- 6 % des étudiant-es demandent une aide financière pour couvrir leurs frais de carburant
- 6 % des étudiant-es demandent que certains cours soient réalisés en distanciel, notamment les jours où ils n'ont qu'une ou deux heures de cours. Plusieurs souhaiteraient également que les cours soient disponibles en vidéo s'ils les ont ratés, mais aussi les jours de grèves
- 4 % des étudiant-es souhaitent plus de garages à vélos sécurisés, avec station de gonflage
- 3 % des étudiant-es demandent à avoir tous les cours d'une même journée sur un même campus, afin de ne pas avoir à se déplacer entre deux cours, notamment pendant la pause déjeuner
- 3 % des répondant-es souhaitent que l'université mette à leur disposition des vélos ou des trottinettes
- 3 % aimeraient avoir un logement plus proche de leur campus, et regrettent le manque de logements CROUS
- 3 % également demandent plus d'indulgence de la part des enseignant-es pour les retards dus aux transports en commun, notamment les jours d'examen
- 13 étudiant-es font part de leur sentiment d'insécurité sur le campus, et notamment entre le métro et le campus s'ils doivent rester tard à la BU ou terminer les cours après 18h. L'absence d'éclairage extérieur le long de bâtiment A est également mentionnée

- 6 étudiant-es évoquent la nécessité de pistes cyclables sécurisées. 6 autres étudiant-es demandent d'autres stations Vville, et/ou plus de vélos disponibles à ces stations
- 5 autres aimeraient que l'université installe des bornes de rechargement électriques pour les voitures mais aussi pour les vélos
- 4 étudiant-es demandent des aides à la mobilité douce : achat de vélos, aide au covoiturage, vente de vélos d'occasion...
- 4 étudiant-es ont demandé une meilleure prise en compte des PMR : stationnement à proximité du PC sécurité, cours à distance, accès secondaires

Voici le reste des commentaires :

Permettre aux élèves ayant des impératifs horaires notamment pour se rendre à la gare de quitter le cours quelques minutes avant la fin et de ne pas tenir compte des grèves de transport en commun
Mettre en place une étiquette pour le stationnement gratuit dans les rues, quand nous sommes faces à une salle de sport universitaire ou un campus ou un bâtiment annexe.
avoir minimum 1h30 le midi quand on doit changer de campus entre 12h et 13h
Faciliter l'accès au garage à vélos du Campus Pont-de-Bois. L'adresse mail pour y demander une place ne fonctionne plus...
Le 34 qui a son terminus à Roubaix gare Jean Lebas au lieu d'euroteleport
Proposer une assurance vélo
Sortie des cours à l'heure :)
Mettre plus de panneau et d'indication pour trouver les bâtiments à cité scientifique
Me dépanner de l'argent pour acheter un moto si c'est possible.
Simplifier le trajet entre la station de Métro Pont de Bois et le campus (notamment l'accès via le parking prof)
Un transport en commun par zone
Des solutions en cas grève des transports en commun.
passer par les résidences universitaires même quand on habite pas dedans
Acceptation des Étudiant-es sur le parking des sports derrière les Bâtiments G
Distribuer des itinéraires vélos sécurisés aux Étudiant-es
Réparer la pompe à vélo du hangar sous le BAT A. Sinon l'Université est très qualitative sur le point des transports.
améliorer le parcours entre le métro et le campus Pont de bois
Rétablir les poignées extérieures aux portes qui donnent sur le parc de façon à pouvoir les ouvrir, pour ne pas à faire une randonnée autour et à travers l'Université pour accéder à une salle positionnée toute proche d'une porte d'accès existante. Exemple ce matin pour me rendre à mon cours d'allemand dans le bâtiment B5, au lieu d'y accéder directement au pied du bâtiment la meilleure solution qui s'offrait à moi était d'emprunter une porte ouvrable située à l'autre bout du bâtiment B4 ce qui rallonge sensiblement le trajet à pied jusqu'à ma salle
Installer des casiers dans les abris à vélo.
me payer un uber
Ne pas fermer les grilles à 20h, plutôt 21h (Kino)
venir au centre de Lille même plutôt que Villeneuve d'Asc
Prévoir des adaptations des cours/examens en cas de panne des transports en commun.
Proposer des équipements de sécurité (lampes, cadenas) pour les personnes désirant se rendre sur le campus à vélo
Une aide pour le passage du permis pour ceux ou celles qui habitent loin
Des bons de réduction pour les Étudiant-es en stage ou alternance dans des villes hors de la région et qui doivent payer des frais autres que les abonnements d'Ilevia
Finir les cours à l'heure pile pour éviter de rater le TER

Personnels (178 commentaires)

- 18 % des personnels demandent une prise en charge plus importante, voire totale de leurs abonnements de transports en commun
- Près de 15 % des répondant-es demandent davantage de stationnement pour les vélos : des arceaux dans le parking souterrain, ou des garages sécurisés aux entrées des bâtiments. La possibilité de pouvoir réparer son vélo sur place est également évoquée à plusieurs reprises. Et près de 6 % des répondant-es demandent un vestiaire, une douche et/ou des casiers pour ranger leur matériel. La même proportion demande la mise à disposition de vélos ou trottinettes pour les personnels et les étudiant-es
- 10 % des commentaires concernent une meilleure prise en compte financière des déplacements doux : aide à l'achat de vélos, mensualisation de l'indemnité kilométrique, ...
- 9 % des personnels demandent la mise en place de pistes cyclables sécurisées pour accéder au campus, ou pour se rendre jusque Lille

- Près de 9 % des répondant-es mentionnent les difficultés liées aux transports en commun : doublement des rames toujours en attente, fréquence insuffisante, manque de fiabilité...
- La même proportion indique vouloir davantage de télétravail, une sensibilisation des responsables de service, et une harmonisation des pratiques entre les services (deux ont cité les semaines sur 4,5 jours)
- 8 % des personnels souhaitent la mise en place d'une application de covoiturage
- Près de 7 % des répondant-es demandent l'installation de bornes de rechargement électrique, pour voiture mais aussi pour vélo
- Près de 6 % des personnels demandent la prise en charge de leurs frais de carburant
- 5 % des répondant-es mentionnent les problèmes liés aux emplois du temps : décaler les horaires des étudiant-es, plus de souplesse pour commencer ou terminer en dehors des heures de pointe, adapter les horaires aux horaires de trains...
- Contrairement aux autres campus, seuls 5 personnels mentionnent le manque de places de parking, notamment pour le campus de Roubaix
- 4 répondant-es évoquent leur sentiment d'insécurité aux abords du campus, surtout le soir
- 3 personnels mentionnent la possibilité de donner les cours en distanciel, notamment les jours de grève de transport, mais aussi le recours au distanciel pour les réunions
- 2 personnels proposent la mise en place de navettes pour les déplacements inter-sites ou depuis la gare
- 2 autres personnels se disent intéressés par la mise en place de la semaine de 4 jours

Voici les autres commentaires :

faciliter le rapprochement domicile "mutation"
Une mutation
Mieux faire connaître les dispositifs de mobilité active existantes que ce soit par mail, par la newsletter, dans les actus RH ou santé également Disposer d'un plan des infrastructures existantes : cartographie des garages à vélos, arceaux...
Faciliter/mettre en place une mobilité des agents entre les sites pour leur permettre de travailler sur un site plus proche de chez eux. Surtout quand leurs activités leur permettent de travailler de n'importe où. Accéder autant que possible systématiquement à la demande de mobilité de l'agent dans un tel cas de figure.
Une prime mensuelle de déplacement pour les catégorie C en cas de long trajet.
sécurisé l'accès de la station gare pont de bois au campus
Un peu d'équité entre les sites pour l'accès au parking. Si certains sites obligent à un paiement, je trouverais normal que chaque personnel ayant un accès à un parking doive payer, ne serait-ce qu'une somme symbolique qui permettrait de prendre en charge les abonnements payants. Personnellement je paie 49 euros par mois pour mon parking. Je l'accepte puisqu'en même temps je peux recharger mon véhicule mais j'ai du mal à accepter ces différences.
Pour sortir des bâtiments à Pont de bois, c'est facile mais pour y rentrer un peu moins (anti terrorisme). Peut être que certaines portes pourraient être à double sens
journée mobilité durable avec différents stands (différent mode de déplacement) avec une distribution kit vélo (gilet fluo/lumière rechargeable....) et stand de réparation vélo sur l'ensemble des campus
Mettre plus de places handicapé au sous sol parking, mettre en place des meilleurs structures pour vélo et séparer les Étudiant-es des administrateurs
Lors de journées avec des mouvements de grève, de gros bouchons sur le trajet, à cause des conditions météo (neige, verglas, canicule) par ces exemples, il m'arrive d'arriver en retard, l'université pourrait elle autoriser de faire des journées sans pause méridienne, des journées en continue sur le poste de travail. Cela permettrait de rattraper le retard et de partir quand même à la même heure en fin de journée. Dans un souci d'éviter les bouchons et les temps de trajet qui sont parfois interminables pour certaines journées.
campagne de sensibilisation à l'utilisation des mobilités douces, au covoiturage par exemple, une journée "sans voiture" (dans la limite de ce qui est possible pour les personnes donc pas de caractère coercitif) développer un partenariat avec les acteurs publics et privés pour permettre au plus grand nombre d'utiliser un vélo particulier ou locatif (par exemple, en favorisant un abonnement peu coûteux au vélo, caractère incitatif de la pratique)
Augmenter les salaires.
Stations VLille sur les campus
permettre au personnel d'utiliser les points CPF pour passer le permis de conduire
Il existe une maison du vélo cité scientifique. C'est bien. Mais peut-être peut-on aller plus loin car la réparation de vélos coûte chère et dissuade parfois de faire ce qu'il faut ou bien nous oblige à abandonner ce mode de transport. Plus on facilite l'entretien et la réparation sur place, plus on continue de rouler.
Pour le train: la réponse: 'parce qu'il n'y a pas d'autre moyen' n'est pas disponible, je n'ai donc pas renseigné cette partie Le train grève très lourdement le budget mensuel (400 euros environ) ; l'idée de basculer en distanciel pour l'enseignement aussi bien que pour les réunions me semble une mauvaise piste. Dernière remarque, le voyage en première classe en train n'est pas un luxe ni un caprice pour certains, mais un besoin professionnel pour pouvoir continuer de travailler un peu mieux qu'en seconde, globalement, dans ce qui constitue l'un des lieux de travail les plus fréquentés: le train, pour les 'turbo profs' qui travaillent dans le train (4 à 6h par semaine pour deux à trois allers retours par semaine vers Paris par exemple). Si l'on comprend parfaitement que l'établissement ne rembourse pas la différence entre seconde et première, il est absurde en revanche de refuser de dédommager un transport dès qu'il est effectué en première classe. La différence entre prix du billet en seconde et en première est d'ailleurs devenue souvent minime, parfois inversée, et le gain de productivité pour l'enseignant est (en ce qui me concerne du moins) maximal. Ce choix personnel de payer de sa poche pour une modalité de transport qui soutient la capacité de travailler doit être respecté, laissé libre et non pas découragé. Je prends le train depuis vingt ans et la donnée de l'usure physique est importante. Je le prends très tôt ou très tard pour diminuer les couts, ce qui entraîne un surcroît de fatigue. Pardon pour ces plaintes! Bon traitement des réponses.

Supprimer les dos d'âne à Pont de Bois devant le parking administratif, ou aménager un passage pour les vélos. Mettre davantage de place de vélos dans le parking. Mais sinon, c'est super ! Merci :)
faciliter le franchissement des barrières automatiques pour rentrer dans les parkings en vélo : le fait de devoir s'arrêter pour sortir / puis ranger la carte est pénible lorsqu'on est équipé pour se déplacer en vélo.
que tous les garages à vélo s'ouvrent avec la carte CMS. Il faut parfois des codes pour mettre le vélo dans un parking sécurisé (sur Cité scientifique par exemple) et quand on travaille sur plusieurs campus (c'est mon cas), c'est impossible de tout retenir. Il faudrait aussi mettre des affiches dans les parkings à vélo informant qu'il est possible de demander l'indemnité kilométrique vélo (ou équivalent), tout le monde n'est pas au courant :)
Regrouper mes activités sur un seul et même campus, ce qui était le cas avant la catastrophe de la fusion.
borne V-Lille à Cité Scientifique?
Mettre à disposition des agents régulièrement amenés à se déplacer sur un autre campus un carnet de tickets, moyennant justificatif d'utilisation bien sûr, plutôt que d'obliger à aller chercher un ticket à la fois.

Recueil

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Etudiant.es : 10 commentaires
Un abri pour Les trottinettes électriques
Optimiser l'accès à l'ut du recueil ou le supprimer
Supprimer le campus du recueil et y mettre les formations proposées dans un campus plus facile d'accès (et dans des bâtiments plus récents)
Sécuriser les accès cyclistes sur le campus cité scientifique. Augmenter les zone de stationnement cyclistes (en libre accès)
Mettre en place un garage à vélo au recueil mais si je sais que le recueil va fermer dans 2 ans environ donc il ne sera jamais construit ou installer
Les lignes de bus en direction des universités à tarif réduit
Se dépêcher dans la construction du nouveau bâtiment situé à cité scientifique
rien de spécial , elle s'adapte déjà assez aux transport mais elle est juste trop excentré des stations de métro
Passage des cours de 2 heures à 1 heure 50 pour faciliter le déplacement en transport en commun
Mettre les But présent au campus Recueil à la Cité scientifique.
Personnels : 9 commentaires
Le site ne dispose pas de transport en commun adapté (recueil). Mon véhicule est souvent utilisé sur le trajet retour pour faire une course
Multiplier les bornes de recharge. Demander à la MEL d'accélérer la mise en place de pistes cyclables sécurisées
Un parking à vélos sécurisé.
a) déjà un remboursement équitable des frais. pour une voiture électrique, charge gratuite au lieu de travail. Les autres ne recoivent RIEN! b) pourquoi ne pas proposer une navette cité scientifique - recueil? c) mettre à dispo un vélo électrique par exemple...
Rationaliser les accès au campus en vélo, se mettre d'accord entre la MEL et la voirie interne au campus pour que les pistes cyclables soient continues et logiques pour les cyclistes. Par exemple, l'avenue Jean Perrin est dangereuse pour les cyclistes et il manque donc un accès dédié aux vélos entre le rond-point des fusillés et la cité scientifique (accès pour tous les habitants du nord de Villeneuve d'Ascq par la piste cyclable de la rue du 8 mai.
Le forfait mobilité est égal quelque soit la distance parcourue ! Je fais 25 km A/R par jour, cela représente environ 2700km annuel pour mes trajets ! Le forfait mobilité est insuffisant me concernant pour participer de façon significative à l'entretien, aux changements d'équipements, à l'achat de vêtements haute visibilité, contre la pluie.....
Un peu plus de places vélo pour inciter personnels et Étudiant-es à utiliser le vélo. Echanger avec la MEL pour favoriser accès vélo aux campus
accès plus facile aux parking vélo avec la carte multiservices sur l'ensemble de l'Université... Augmenter le nombre de stationnement vélo de manière drastique (point d'accroche même non couvert) Faciliter les mobilités douces sur les campus (sur cité scientifique, il manque des aménagements sur le contournement pour sécuriser les cyclistes)
Rembourser les abonnements mensuels . Seuls les abonnements annuels avec prélèvements sont remboursés. Pour toutes les réunions proposer la visioconférence.

Ronchin (Lille Moulins)

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (33 commentaires)

- Près d'un-e étudiant-e sur 3 demande une aide financière pour payer son abonnement de transport en commun, ou une négociation avec Ilevia pour faire baisser les tarifs. Trois étudiant-es demandent une aide pour financer leurs frais de carburant

- La même proportion demande plus de places de parking, et un parking plus pratique et sécurisé
- 4 étudiant-es évoquent les problèmes de transports en commun : horaires non respectés, trains supprimés, manque de correspondances, faire passer un bus à proximité. Trois autres étudiant-es souhaiteraient la mise en place de navettes depuis « les campagnes », ou depuis les arrêts de métro à proximité
- 4 étudiant-es demandent une station Ville plus proche de la FSSEP
- Trois étudiant-es mentionnent des problématiques d'emplois du temps : éviter de les faire se déplacer pour une ou deux heures de cours, éviter les trous dans les emplois du temps, commencer les cours plus tard pour permettre aux personnes venant de loin d'arriver à l'heure. Deux autres étudiant-es souhaitent que leurs cours se fassent sur le même campus sur une même journée
- Deux répondant-es souhaitent que l'université mette à disposition, ou prête des vélos aux étudiant-es
- Deux autres évoquent la mise en place d'une plateforme de covoiturage, et éventuellement des groupes de TD par origine géographique.

Voici les autres commentaires :

Permettre de suivre les cours de moins de 2h en visio Prévenir lorsqu'un professeur est absent pour éviter le déplacement
Augmenter le nombre de place de parking vélo abritée pour les trottinettes
Prendre en charge les frais de transport lorsque l'on doit aller dans un autre campus que celui dans lequel nous sommes inscrit Prendre en charge les frais d'abonnement aux transports
accès vélo plus large Parking vélo plus grand

Personnels : 7 commentaires
Installation de bornes de recharge pour véhicules électrique accessibles aux agents sur les campus. Passage à la semaine de 4 jours pour les agents qui ne peuvent pas télétravaillé. mise en place d'une aide à la mobilité unique pour tous les agents de l'université. (j'habite trop loin pour prendre mon vélo, j'ai des horaires incompatibles avec le train, j'utilise mon véhicule personnel par obligation et non par choix).
des vélos électriques disponibles sur les campus et non pas à distance des campus.
Offrir des avantages voir la gratuité des transports en commun compensant les contraintes et les délais de déplacement qu'ils engendreraient
Ayant beaucoup de kilomètres et un travail avec des horaires tôt le matin où tard le soir, la voiture diesel correspond le mieux à mes besoins. Cependant, s'il y avait des bornes électriques de disponible sur mon lieu de travail, j'envisagerai de changer de véhicule pour passer en électrique. Merci pour ce questionnaire
A l'instar de certaines entreprises, proposer des "vélos de fonction"
Renforcer le par de vélos électriques en nombre suffisant et avec un système d'entretien Majorer la participation financière à l'abonnement
Des places de parking vélo sécurisées

Roubaix Eurotéléport

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (29 commentaires)

- Plus du tiers des répondant-es demandent une aide pour payer leurs abonnements de transports en commun ou de négocier avec Ilévia pour faire baisser les tarifs
- 6 étudiant-es demandent des places de parking gratuites et sécurisées
- 4 étudiant-es souhaitent la mise en place de navettes pour se déplacer vers les autres campus, ou récupérant les étudiant-es dans leur commune de résidence,...
- 3 répondant-es aimeraient pouvoir suivre certains cours en distanciel pour ne pas avoir à se déplacer
- 2 étudiant-es demandent la mise à disposition de vélos ou de trottinettes

Voici les autres commentaires :

Prendre position auprès de la MEL pour l'ouverture d'une ligne de métro entre 4cantons et Roubaix. (Ambitieux mais nécessaire et mobilisatrice pour de nombreux acteurs autre que l'Univ Lille) Proposer une aide à la mobilité, un chèque pour les Étudiant-es qui en font la demande (sur étude de dossier mais pas uniquement pour les boursiers pour comprendre les Étudiant-es exilés et les non boursiers
des pompes à vélos et des outils pour les vélos (comme à la citadelle)
possibilité de prendre en charge partiellement l'abonnement au parking payant (notamment à Roubaix Infocom)
Mes problèmes de transport pour aller à l'université sont liés au métro (blocage des portes, changement difficile à Lille Flandres, retard, heures de pointe). A Rennes, l'abonnement de vélo libre service Star était compris dans mon abonnement de bus/métro, alors qu'ici c'est payant en plus. Donc je ne prends pas souvent de vélo car cela me coûte 1,75 euros, alors que si j'avais un abonnement j'en utiliserai souvent.

Rien, mais tenir compte des grèves de transports et que ça soit un motif d'absence valable pour les examens.
Ce n'est peut-être pas vraiment du ressort de l'Université, mais il manque cruellement d'une ligne de bus/métro/tram entre Roubaix et Cité Scientifique (15-20 min en moto/voiture VS environ 1h en métro).
Durée de pause le midi à augmenter
Aménagement des emplois du temps, rassembler les cours : uniquement le matin ou l'après-midi.
Démarrer les heures de cours à 9h. Peut être mettre en place une aide budgétaire pour ceux ou celles le méritant.
Me faciliter la tâche afin de trouver un chambre Crous (ma situation en tant qu'étranger n'a pas été prise en considération "le crous principalement"). Ma réponse autrement: Faire des partenariats avec l'organisme du transport afin de mettre en place des forfaits encore plus intéressant et moins chers.
aménager les horaire aux trains et enfin justifier les retards de trains

Personnels : 6 commentaires
mutation
Nous permettre de faire du télétravail.
Participation financière aux frais de déplacement pour les voitures
-1) En tant qu'acteur important de la région, faire du lobbying vis-à-vis la MEL afin qu'elle améliore les pistes cyclables : plus des pistes et plus sûres (ne pas partager la voie avec les voitures/bus). 2) Mettre à disposition plus de vélos électriques pou le personnel : honnêtement cela m'aiderai à arriver à mon lieu de travail plus rapidement que dans mon vélo classique.
prévoir des sanitaires avec vestiaires pour se changer après le vélo et déposer les vêtements de pluie, prévoir des recherche de batterie électrique
un véhicule électrique (genre minibus) qui ferait la navette au quotidien entre les différents campus.

Roubaix Ilôt Gare

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (95 commentaires)

- 36 % des étudiant-es demandent un accès à un parking sécurisé, et gratuit ; ou la prise en charge de l'abonnement de stationnement
- 25 % des répondant-es demandent une aide pour payer leurs abonnements de transports en commun, ou une négociation avec Ilévia. Deux étudiant-es demandent une aide pour financer leur carburant
- 14 % des commentaires font référence aux emplois du temps : laisser plus de temps sur la pause déjeuner quand il faut se déplacer vers un autre campus, éviter les emplois du temps à trous, éviter les heures de pointe pour le début et la fin des cours, horaires correspondants aux horaires de train... De plus, 4 étudiant-es demandent à ne pas changer de campus au cours d'une même journée de cours
- 9 % des répondant-es souhaitent la mise en place d'un système permettant le covoiturage entre étudiant-es et personnels
- 8 % des étudiant-es demandent la mise en place d'un système de navettes entre les différents campus, notamment Pont de Bois
- 5 répondant-es aimeraient pouvoir suivre certains cours en distanciel, notamment pour éviter de se déplacer sur un autre campus
- De même, 5 étudiant-es demandent la création de places de stationnement pour les vélos ou les trottinettes, si possible sécurisées
- Deux étudiant-es souhaiteraient pouvoir bénéficier de logement à proximité de leur campus

Voici les autres commentaires :

Plus de sécurité dans le metro
correspondance des trains (car plus d'une heure d'attente entre les trains car mauvaise correspondance)
des vestiaires à l'arrivée pour laisser en sécurité tout le barda protection nécessaire en velo(casque, gilet jaune, tenue de pluie...
Construire une fac plus proche de lille
S'arranger avec la SNCF pour changer les horaires de train sur Roubaix et que les horaires s'accordent avec l'heure à laquelle les cours terminent
Un système de compréhension si je suis en retard ou si je dois partir plus tôt d'un cours si j'ai pas de train avant longtemps

Personnels (22 commentaires)

- 6 répondant-es demandent une participation plus importante au coût des abonnements de transport en commun
- 3 personnels demandent la mise à disposition de places de stationnement gratuites. Et trois autres demandent la mise en place d'un système de navettes, notamment vers Villeneuve d'Ascq
- Deux personnes souhaitent la mise en place d'une plateforme pour le covoiturage
- Deux autres demandent plus de bornes de rechargement électrique pour les voitures
- À nouveau deux personnes demandent la mise à disposition de vélos ou de trottinettes électriques

Voici les autres commentaires :

Contraindre les administrations locales à la prise en compte des distances et temps de parcours dans la gestion des plannings.
faire en sorte que ce ne soit pas toujours sur les mêmes sites principaux. (pont de bois, cité scientifique ou autres)
Des moyens de transports adaptés inter-sites pour les personnels en situation de handicap. Une priorité pour le personnel en situation de handicap pour les places de parking.
Interdire aux motos de monopoliser les places pour les vélos à l'UFR LEA à Roubaix. Construire beaucoup plus de places parking pour les vélos. Donner à ceux ou celles qui viennent à vélo des subventions comme c'est le cas pour le métro et la voiture.
Faire pression sur la Région et les transporteurs (SNCF/SNCB, Ilévia) pour retrouver un trafic normal sur les différentes lignes de bus ou de trains. C'est un véritable plan de bataille à élaborer pour prévoir de rentrer chez soi lorsqu'on termine le travail à 18h30 ou 19h.
Participer également à l'abonnement VLILLE.
Télétravail pour certains cours
Etat des lieux des communes de résidence des personnels et Étudiant-es Pousser les réseaux de transports à accroître les lignes et fréquences des transports vers les communes les moins desservies. (Arc en ciel a par exemple supprimé sa ligne Cysoing - Roubaix alors que le besoin existe ; pour avoir pratiqué le stop, beaucoup d'automobilistes font ce trajet) Action de "lobby" donc auprès des pouvoirs publics et réseaux de transports. Mise en place de navettes spécifiques sur les zones non desservies par la MEL et les communautés de communes et qui montrent une haute densité de résidents Mise en place d'un réseau de covoiturage Participer significativement, avec un bonus financier, à ceux ou celles qui viennent à vélo. La participation existante étant peu attirante.

Tourcoing

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Étudiant-es (33 commentaires)

- Près de 61 % des répondant-es demandent une aide pour payer leurs abonnements de transports en commun
- 3 étudiant-es demandent un accès à un parking gratuit. Et trois autres à un garage à vélo sécurisé. Encore trois autres souhaiteraient la mise en place d'un système de navettes
- De même, trois étudiant-es aimeraient avoir accès à des logements CROUS à proximité du campus
- Trois autres étudiant-es mentionnent des problèmes liés aux emplois du temps : deux heures de cours sur la journée, horaires ne coïncidant pas avec ceux des trains, plages horaires trop importantes

Voici les autres commentaires :

L'université ne peut absolument rien faire, à part éviter de nous délocaliser à l'autre bout de la France et nous isoler dans un établissement qui utilise le parking du théâtre de la commune et qui ne possède aucun point de restauration à part des jolies micro-ondes
En dehors des trajets campus > maison, il y a aussi les trajets pour aller jusqu'aux musées, appartenant au cours de visite réflexive des musées. On nous demande par moment de payer des tickets de train et de faire de long trajets entre les cours, il serait pratique pour nous de trouver un moyen de baisser ces prix
Peut être un moyen de location de vélos type ilévia. Il y aurait une caution sur le vélo que l'on devra ramener dans un temps limité. Cela inciterait sûrement plus de jeunes à utiliser le vélo et c'est pratique puisque ilévia a souvent des problèmes de bus.
Pour ma part rien de plus, il faudrait améliorer les pistes cyclables de Tourcoing!

Développer des lignes d'urgences lors d'incidents de transport (grève, maintenance, etc) afin de permettre à tous les Étudiant-es longues distances de ne plus dépendre des fluctuations du trafic (principalement concernant le bus, le tram et le train). Exemple Taxi Ulille ou micro bus à destination des Étudiant-es
favoriser les voies de circulation aux abords des universités proposer des gilets fluo pour vélo
Personnels : 16 commentaires
Le télétravail me paraîtra propice pour réduire mes longs trajets souvent soumis à l'aléatoire du climat (grand froids, neige, etc.) ou des grèves parfois à répétition.
Mettre en place des navettes entre les différents campus.
Agrandir le parking du campus. Installer plus de stationnements sécurisés pour vélos. Mettre à disposition des vélos électriques.
Alerter la MEL sur la nécessité de poursuivre la mise en place de l'éclairage de la piste cyclable du canal de Roubaix entre la Goguette (restaurant Whasquehal) et Roubaix Le Fresnoy..
mieux regrouper les horaires afin de m'éviter de me déplacer pour 2 h de cours !!
J'ai utilisé le bus durant 7 années afin de me rendre sur mon lieu de travail à Tourcoing. J'y ai renoncé au bout de ces années car : - Durée de trajet trop longue : 1h15- 1h30 par trajet soit entre 2h30 à 3h00 par jour .
Manque de bus sur la ligne - Bus trop souvent en retard ou sans passage et de ce fait bondés. J'aimerais pouvoir venir en vélo électrique mais la configuration de la ville de Tourcoing n'est absolument pas bien pensée pour les cyclistes.
Le problème est le manque de transport rapide et pratique entre le campus de Pont de Bois et le Pôle Arts plastiques de Tourcoing, mais cela relève sans doute davantage de la MEL ou de la Région....
PROPOSER UNE PLATEFORME DE CO VOITURAGE PAR SITE
Ce qui faciliterait mes déplacements n'est pas du ressort de l'université d'autant que les 2 campus sont facilement accessibles par transport en commun; par contre prendre le train est une galère à quasi chaque déplacement (retards, suppressions), aucune fiabilité.
Augmenter mon remboursement de trajets (dans le privé, c'est minimum 50%, l'Université ne me rembourse que 86 euros sur 243 euros de dépenses mensuelles).
Travaillant et habitant sur la même commune, je ne rencontre aucune difficulté. Néanmoins, peut-être que davantage d'espace pour les vélos serait un plus..
Mettre une interface dans l'ent pour faciliter le covoiturage.
La principale amélioration ne concerne pas directement l'Université : il s'agirait de remédier à l'encombrement du métro...
la mise à disposition sur site d'une recharge pour véhicule électrique.
Il peut être intéressant que l'Université prenne en charge une partie de l'abonnement transport en commun.
Les transports en commun ne sont pas fonctionnels. Les temps de déplacement sont très longs. Mais l'université n'y peut rien

Valenciennes

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

Etudiant.es : 1 commentaire
L'université pourrait mettre les heures de cours décaler en fonction des heures de pointes sur la route. (30 min/1h de décalage). Essayer de regrouper tout les cours sur le même campus. Essayer de regrouper un maximum de cours sur une seule journée afin d'éviter de venir que pour 2h de cours. Je préfère personnellement avoir une grosse journée de 6h à 8H de cours dans la journée que venir pour 2h. Car le temps de trajet est long et coûte cher donc je ne veux pas me déplacer pour rien. Aujourd'hui, si j'ai que 2 heures de cours, j'ai décidé de ne peut pas me déplacer car je passe plus de temps dans les transports.
Personnels / 2 commentaires
parc de voiture électrique : pour les déplacements dans le cadre du travail (visite d'Étudiant-es)
Prendre en charge une partie de mes déplacements que j'effectue en voiture depuis septembre 2010. La distance A/R entre mon domicile et mon lieu de travail principal est de 100 km.

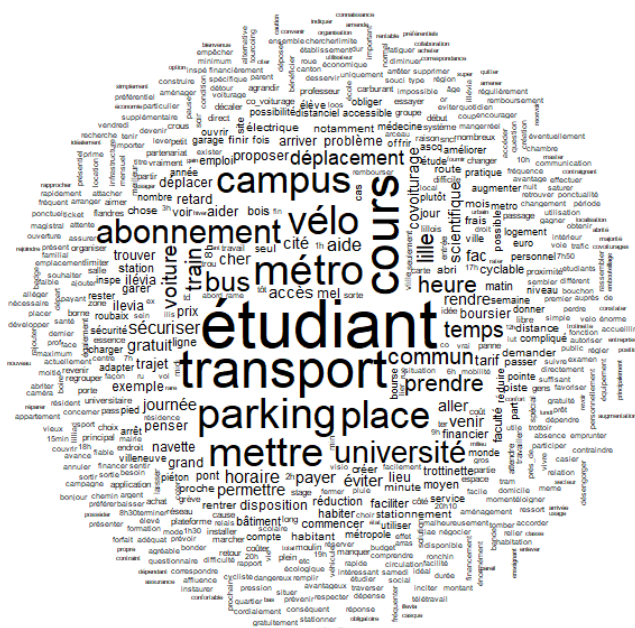
Wimereux

Les réponses recensées ci-dessous ne sont pas corrigées, sauf si elles permettent d'identifier une personne.

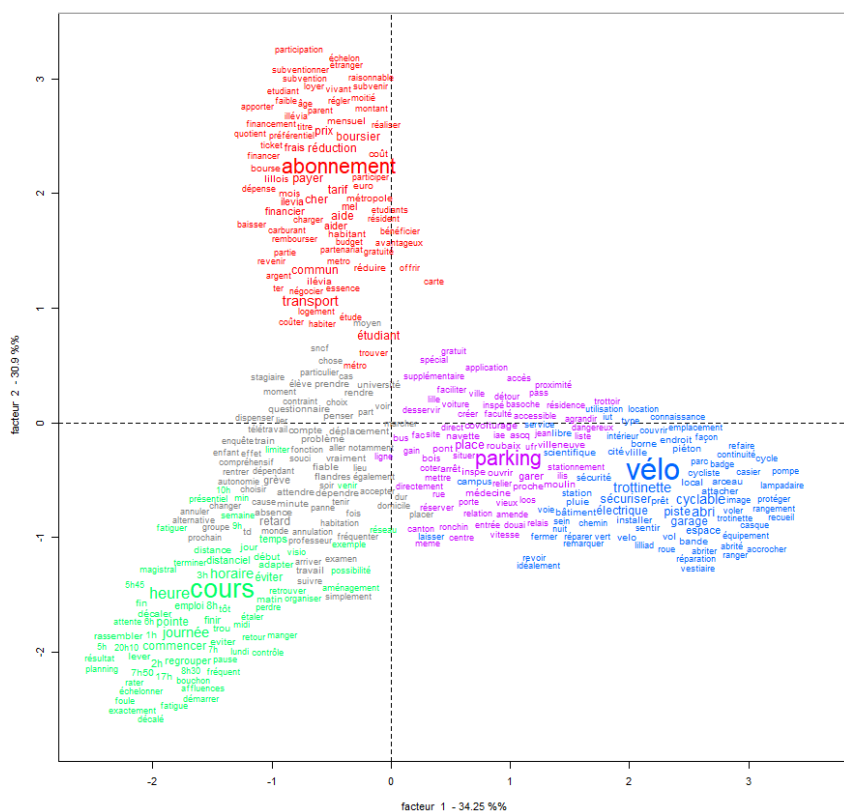
Personnels : 1 commentaire
Appuyer nos demandes auprès de la Région pour que la gare de Wimille Wimereux soit de nouveau correctement desservie (en plus du personnel, de nombreux Étudiant-es aimeraient pouvoir utiliser le train comme mode de transport - les trains passent mais ne s'arrêtent plus en gare de Wimille). De même, faire correspondre (comme cela a été le cas pendant de nombreuses années) les arrivées et départs des grandes lignes (Dunkerque - Calais et Calais - Boulogne) pour éviter des attentes variant de 45 min à plus d'1 h en gare de Calais (nous ne pouvons nous permettre de perdre, en plus du temps de transport ce temps précieux matin et soir)

Analyse des réponses des étudiant-es

2 064 étudiant-es ont répondu à la question, voici le nuage de mots correspondant à leurs réponses. Plus la taille d'un mot est importante, plus celui-ci a été mentionné.



L'analyse textuelle a consisté en la réalisation d'une Analyse en Correspondances Multiples (ACM) qui, dans ce cas, explique la variance entre les groupes de mots à 65.2 %, les réponses sont donc plus « dispersées ». Elle a regroupé les commentaires des étudiant-es en cinq classes :



La classe 1, en rouge, correspond aux commentaires liés à l'aspect économique et aux transports en commun.

La classe 2, en gris, correspond aux commentaires mentionnant les retards des transports, aux grèves.

La classe 3, en vert, correspond aux commentaires sur les emplois du temps et l'organisation du cours.

La classe 4, en bleu, correspond aux commentaires sur la mobilité douce (vélo, trottinette...). Les hommes, étudiant à Cité Scientifique et, là encore, habitant à moins de 10 km, sont les plus représentés dans cette classe.

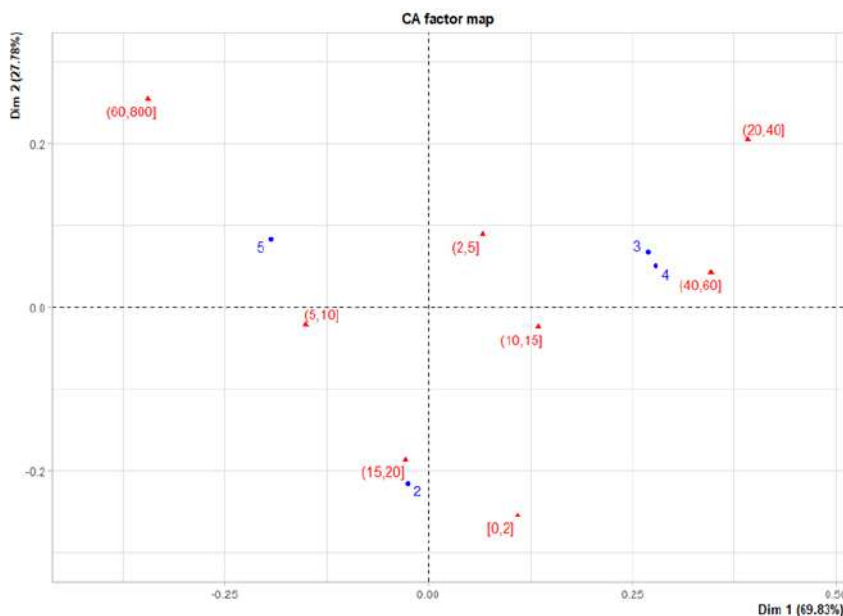
La classe 5, en violet, est peu représentative (khi2 peu élevé).

Annexe 3 : Analyse factorielle des correspondances : Personnels - distance domicile-université

Dans le graphique ci-dessous, nous nous sommes intéressés au lien existant entre les différentes catégories de personnels et la distance domicile-université.

Sont représentées en bleu, les catégories de personnels : 2 = Biatss A, 3 = Biatss B, 4 = Biatss C, 5 = EEC

Sont représentées en rouge les classes de distance domicile-université.



97,6 % de la variance est expliquée par les deux axes, le lien entre les deux variables est donc important.

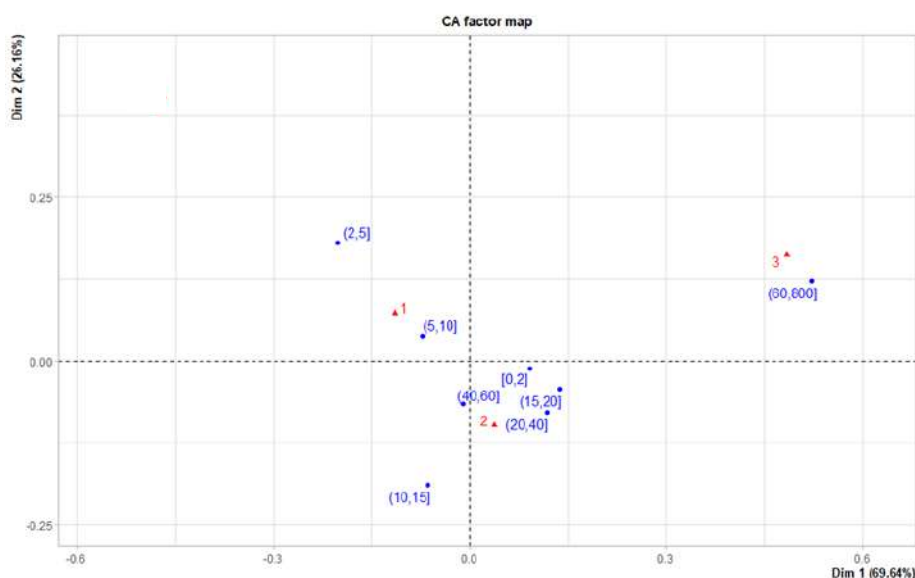
On note que les Biatss A habitent plutôt entre 15 et 20 km de leur campus, tandis que les Biatss B et C se situent plutôt entre 40 et 60 km de leur lieu d'affectation.

Les Enseignant-es et Enseignant-es-chercheur-ses habitent soit entre 5 et 10 km, soit à plus de 60 km de l'université.

Annexe 4 : Analyse factorielle des correspondances : Nombre de jours en télétravail - distance domicile-université

Nous nous sommes intéressés cette fois au lien existant entre le nombre de jours de télétravail d'un personnel et la distance séparant son domicile de son campus.

Les distances sont représentées en bleu. Le nombre de jours de télétravail est représenté en rouge.



95,8 % de la variance est expliquée par les deux axes, le lien entre les deux variables est donc fort. Les personnes habitant proche de leur lieu de travail (entre 2 et 10 km) ont plutôt tendance à n'avoir qu'une seule journée de télétravail. Celles habitant entre 10 et 60 km ont préféré demander deux jours de télétravail. Enfin, et la différence est très marquée, les personnes habitant à plus de 60 km, ont plus fréquemment trois jours de télétravail.

Annexe 5 : Coefficient d'émissions de gaz à effet de serre utilisé

* Le taux d'émission pour ces véhicules étant encore en calcul, nous avons utilisé le taux moyen.

Source : ADEME

Mode de transport	Détail	kg éq. CO ₂ / passager.km
Voiture	thermique diesel	0,212
	thermique essence	0,223
	électrique*	0,216
	hybride*	0,216
	hydrogène*	0,216
	Taux moyen	0,216
Covoiturage	taux moyen voiture	0,108
Deux roues motorisés	Taux moyen	0,115
Train	TER/2021/Traction moyenne	0,032
	TGV/2021	0,003
Bus	Autobus moyen/Agglomération de plus de 250 000 habitants	0,151
Métro	Métro, tramway, trolleybus/2018/Agglomération > à 250 000 habitants	0,003
Vélo à assistance électrique	Autobus moyen/Agglomération de plus de 250 000 habitants	0,011
Autres	trottinette/électrique	0,025
	Hoverboard	0,966

LEXIQUE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

BEGES : Bilan des émissions de gaz à effet de serre

BIATSS : Personnels des bibliothèques, ingénieurs, administratifs, techniques sociaux et de santé

CHU : Centre hospitalier universitaire

CM : Cours magistraux

CMS : Carte multi services

CO₂ eq : l'unité de mesure « CO₂ équivalent » permet de rendre comparable et de quantifier l'impact des différents gaz à effet de serre, en prenant le CO₂ comme référence.

EEC : Enseignant-es et enseignant-es-chercheur-ses

ENT : Environnement numérique de travail

FMD : Forfait mobilité durable

GES : Gaz à effet de serre

GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

IAE : Institut d'administration des entreprises

ILIS : Faculté d'ingénierie et management de la santé

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSPÉ : Institut national supérieur du professorat et de l'éducation

IUT : Institut universitaire de technologie

LOM : Loi d'orientation des mobilités

Mobilité active : qui fait appel à l'énergie physique

Mobilité douce : modes de transport alternatifs à la voiture thermique

PDM : Plan de mobilité

PDU : Plan de déplacements urbains

PM_{2,5} : Particules – dont le diamètre est de 2,5 micron (µm) – principalement issues des phénomènes de combustion qui ont un impact négatif sur la santé

PTE : Plan de transition écologique

RGPD : Règlement général sur la protection des données

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

TD : Travaux dirigés

TGV : Train à grande vitesse

UFR : Unité de formation et de recherche



Direction Développement durable et responsabilité sociale