

Démarche Toulouse Eco-Campus



Plan de Déplacements Mobilité Universitaire *Synthèse du diagnostic*

Partenaires financiers

RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

- ➔ Disposer d'une vision globale des déplacements domicile-travail et professionnels des usagers, qu'ils soient étudiants, personnels ou encore visiteurs,
- ➔ Limiter les conflits d'usage du site, réduire les besoins de circulation automobile au sein du campus,
- ➔ Améliorer ces conditions de déplacements, afin de faire concilier le coût, le temps et le confort lors des déplacements de tous,
- ➔ Agir en faveur de l'environnement par le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail : la marche à pied, le vélo, les transports collectifs, le covoiturage...

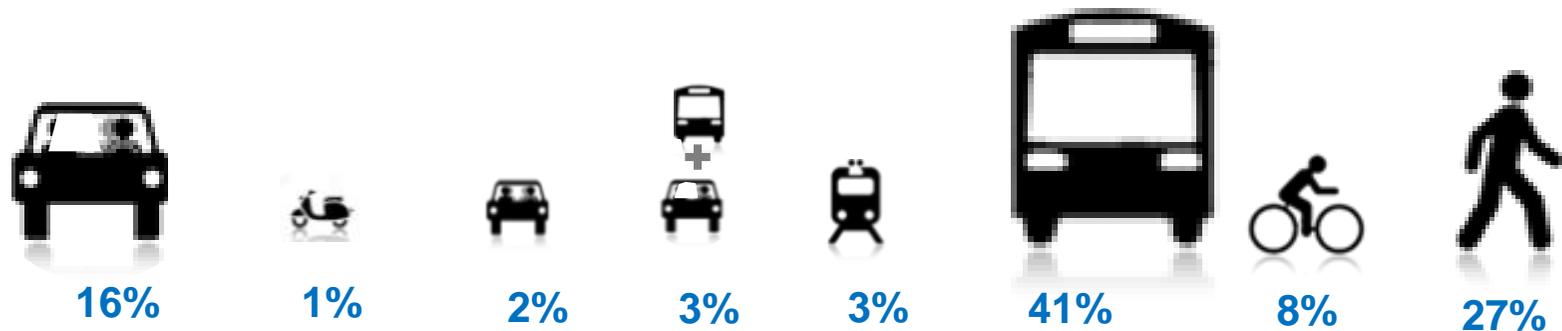


LES OUTILS D'ANALYSE

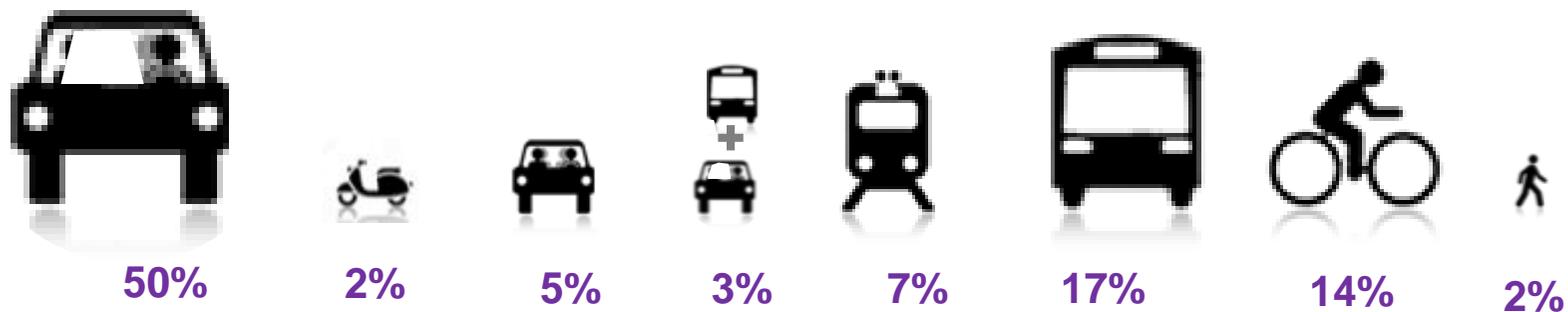
- ➔ Observation de terrain, comptages
- ➔ Enquêtes auprès des usagers , personnels et étudiants : plus de 4400 répondants
 - 27 % du taux de réponses du personnel
 - 8 % des étudiants
- ➔ Géolocalisation de tous les domiciles pour modéliser les flux de déplacements quotidiens
- ➔ Ateliers de concertation avec tous les établissements
- ➔ Prise en compte des études existantes

LES MODES DE DÉPLACEMENT HABITUELS

Etudiants



Personnels



Les différences de pratique observées entre les deux populations s'expliquent en particulier par :

- des lieux de résidence bien distincts : + des $\frac{3}{4}$ des étudiants habitent à moins de 5 km contre 20% pour le personnel.
- un niveau de motorisation plus faible chez les étudiants : près de la moitié d'entre eux ne possède pas de voiture contre 5 % du personnel.



L'ALTERNANCE DES MODES DE DÉPLACEMENT

Environ 40% des usagers déclarent changer de modes de déplacement régulièrement (pas de différence entre personnels et étudiants).

Les **étudiants automobilistes** qui alternent avec un autre mode, **privilégient** en majorité **les transports en commun urbains**.

Alors que la même catégorie chez **le personnel** aura tendance à **privilégier le vélo**.

Les étudiants et le personnel qui sont habitués à utiliser des modes alternatifs, déclarent alterner avec la voiture la plupart du temps.



LA COMPÉTITIVITÉ DES MODES DE DÉPLACEMENT EN TEMPS DE PARCOURS



Les transports en commun urbains sont le mode le plus rapide en théorie pour 5 % d'usagers. Ils sont pourtant près de 20 % à les utiliser habituellement.

70 % des usagers peuvent se rendre sur le campus en moins de 30 min grâce au réseau Tisséo.

3 % des usagers peuvent se rendre sur le campus en moins de 45 min grâce au réseau TER (terminus métro UPS)



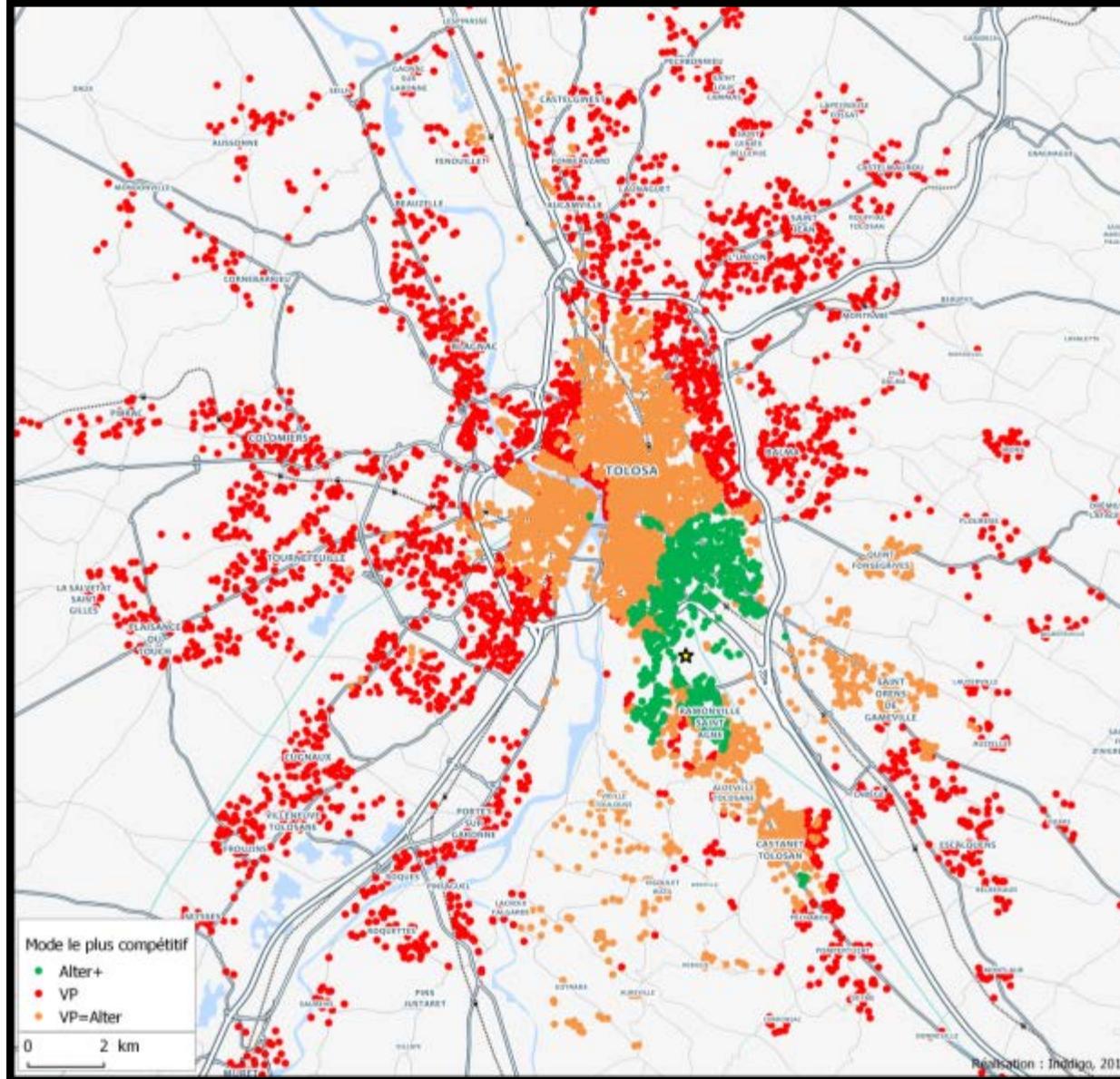
Le vélo est le mode le plus rapide pour 43 % des usagers

33 % des usagers peuvent se rendre au campus en moins de 15 min à vélo (exclusion des points dans les zones à fort relief)



La voiture est le mode le plus rapide pour 52 % d'usagers

- Mais seulement pour 20% si considère les cas où son temps de trajet est au moins de 20% plus rapide qu'un autre mode.





LES PRINCIPAUX FREINS A L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS

Si certains freins sont structurels (distance de parcours par exemple), d'autres sont organisationnels ou psychologiques : horaires, météo, aisance à vélo, confiance aux partenaires de covoiturage...



Trajets trop longs
Horaires peu fiables
Arrêts trop éloignés
Saturation aux heures de pointe
Transports d'enfants
Déplacements professionnels



Météo
Distance ou relief trop important
Peur de l'accident
Transports d'enfants
Manque de stationnement adapté
Rapport au vélo (entretien/aisance)



Flexibilité de mes horaires
Transports d'enfants
Manque de confiance aux partenaires
Difficulté à trouver un partenaire

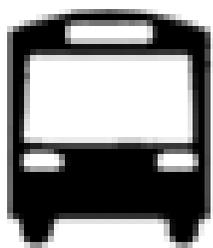
STADE CHANGEMENT ET PERCEPTION DE LA VOITURE

	Etudiants		Personnel		"stade changement"	objectif du Plan d'Action
j'utilise habituellement la voiture et je ne souhaite pas changer la situation	36	4%	538	38%	"je ne veux pas"	SENSIBILISER
J'utilise habituellement la voiture car je ne perçois pas de solutions alternatives	51	5%	36	3%	"je ne sais pas"	INFORMER
J'utilise habituellement la voiture mais j'ai des idées de solutions alternatives	70	7%	274	19%	"je sais"	FAIRE EXPERIMENTER
Je n'utilise pas de voiture mais si je pouvais je le ferais	110	12%	393	28%	"je fais déjà mais"	SENSIBILISER ET PERENNISER LA PRATIQUE
Je n'utilise jamais la voiture ou très rarement et cela me convient	671	72%	182	13%	"je fais déjà"	PERENNISER LA PRATIQUE

Les publics « **Etudiant** » et « **Personnel** » présentent un profil bien différents : les Plans d'Actions devront répondre aux objectifs de chaque cible : **SENSIBILISER** pour la cible personnel et **PERENNISER LA PRATIQUE** pour la cible Etudiant.



LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE SOLO LES PLUS PLÉBISCITÉES PAR LES AUTOMOBILISTES RÉGULIERS (POUR LES TRAJETS DOMICILE-CAMPUS)



31%



20%



15%



14%



10%



6%



3%

Les transports en commun urbains sont clairement les plus plébiscités que ce soit auprès du personnel automobiliste ou des étudiants automobilistes.

Le vélo arrive en deuxième position pour tous les usagers.

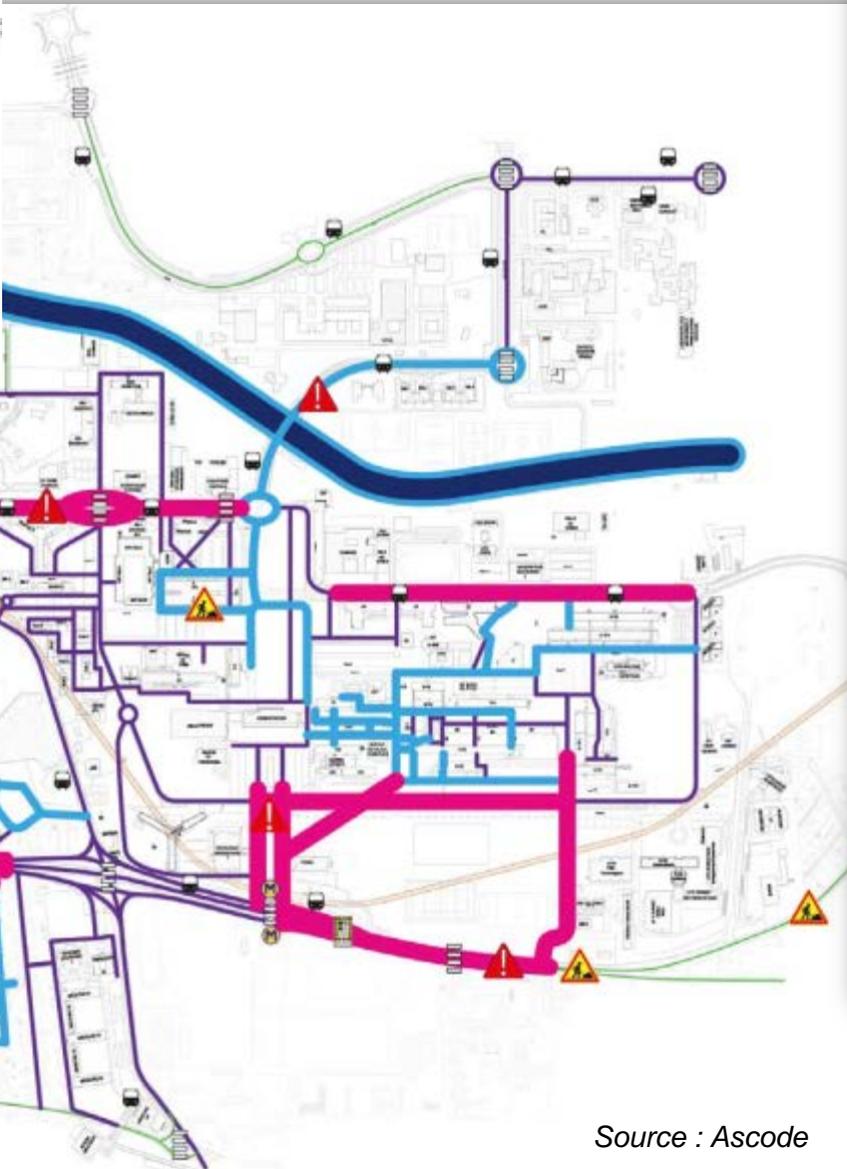
LES FLUX PIÉTONS OBSERVÉS

Flux très important

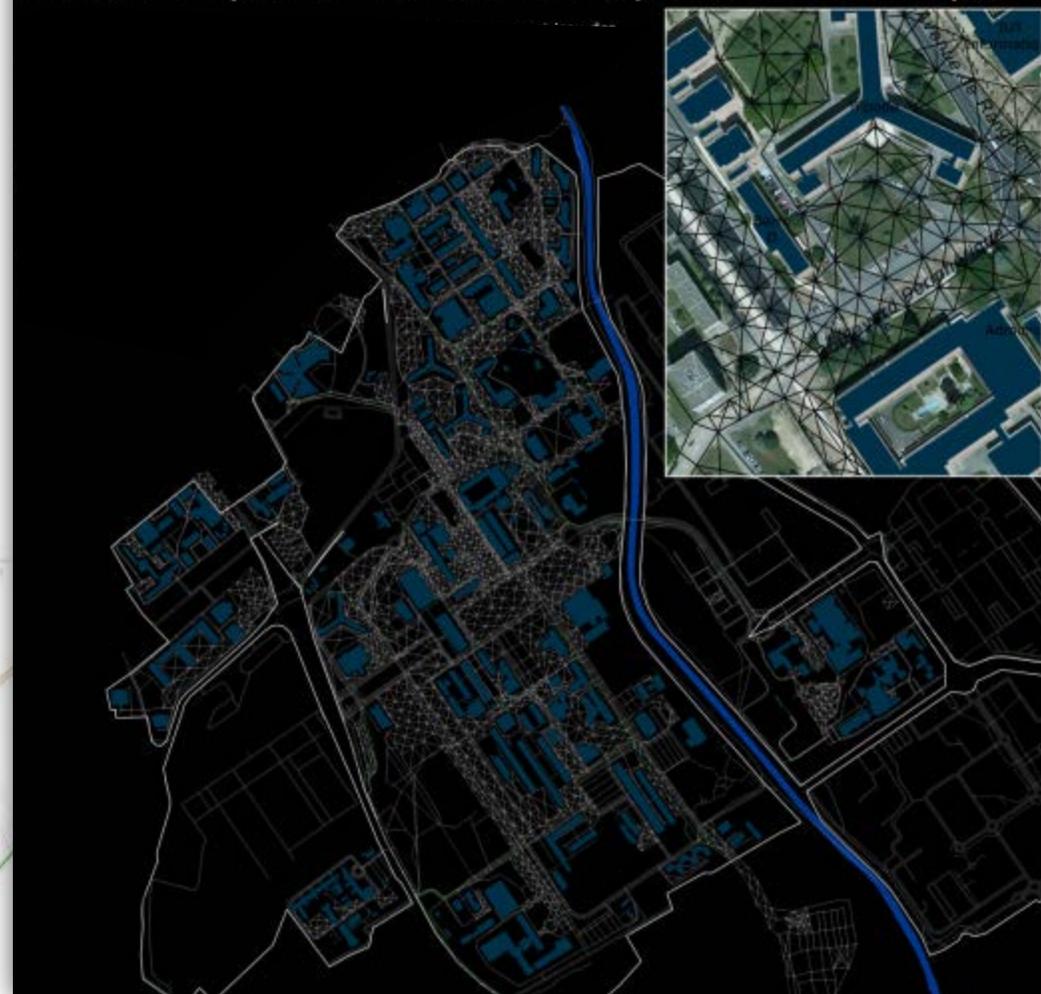
Flux important

Flux modéré

Flux faible



Réseau maillé pour la modélisation des déplacements intra-campus



Les chemins de traverse nous permettent d'identifier les raccourcis empruntés par les usagers

Les observations de terrain

Dép. domicile-campus

Dép. internes

Dép. pro.

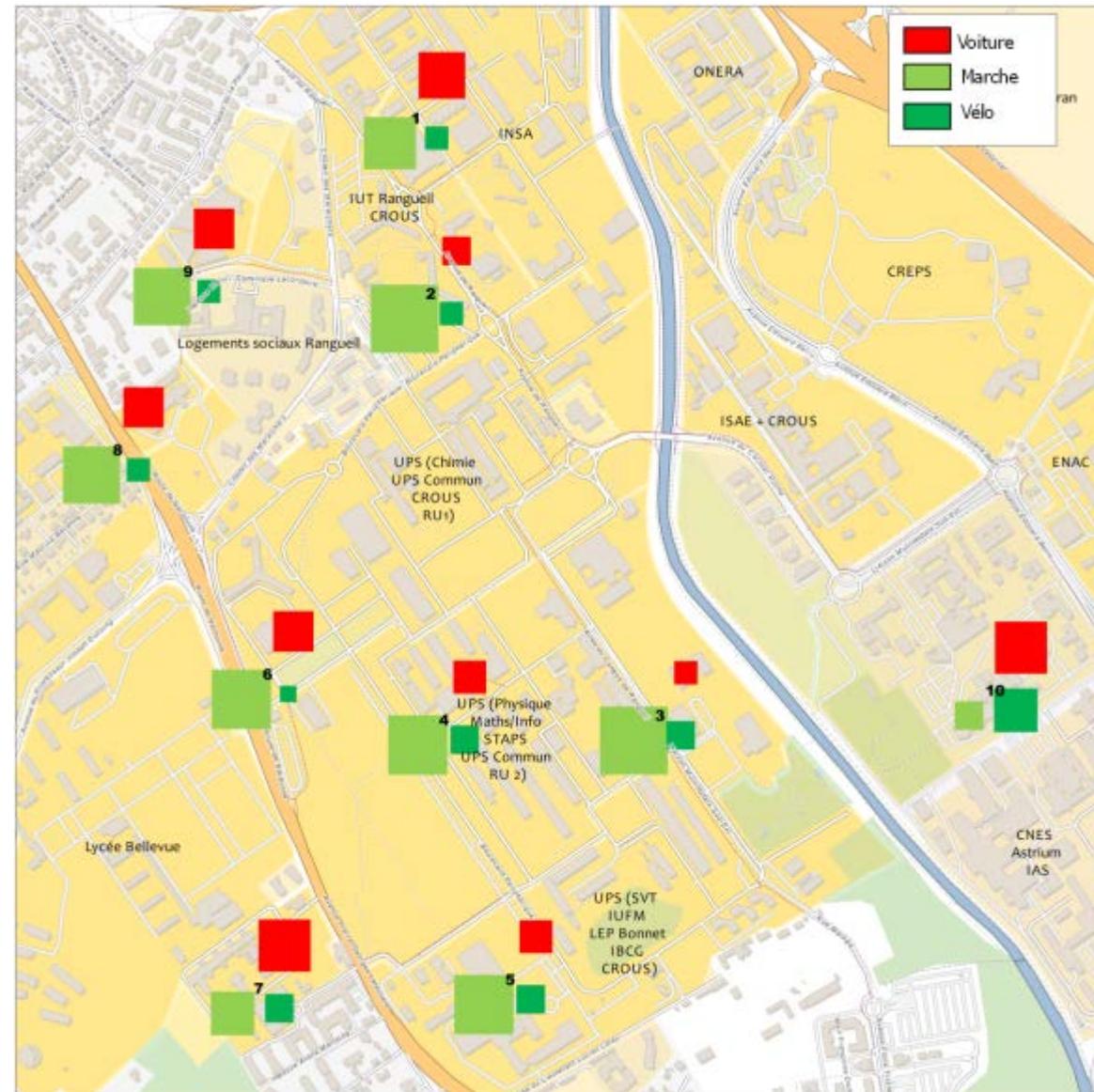
Flux de marchandises

LES MODES DE DÉPLACEMENTS INTERNES

La marche à pied est le mode le plus utilisé pour les déplacements internes mais avec de grandes inégalités en fonction de la zone d'origine du déplacement interne

- C'est depuis la zone IUT de Rangueil/INSA, l'OMP ou le CNRS qu'on utilise le plus souvent **la voiture** pour les déplacements internes
- C'est depuis le cœur du campus qu'on utilise le plus souvent **la marche**

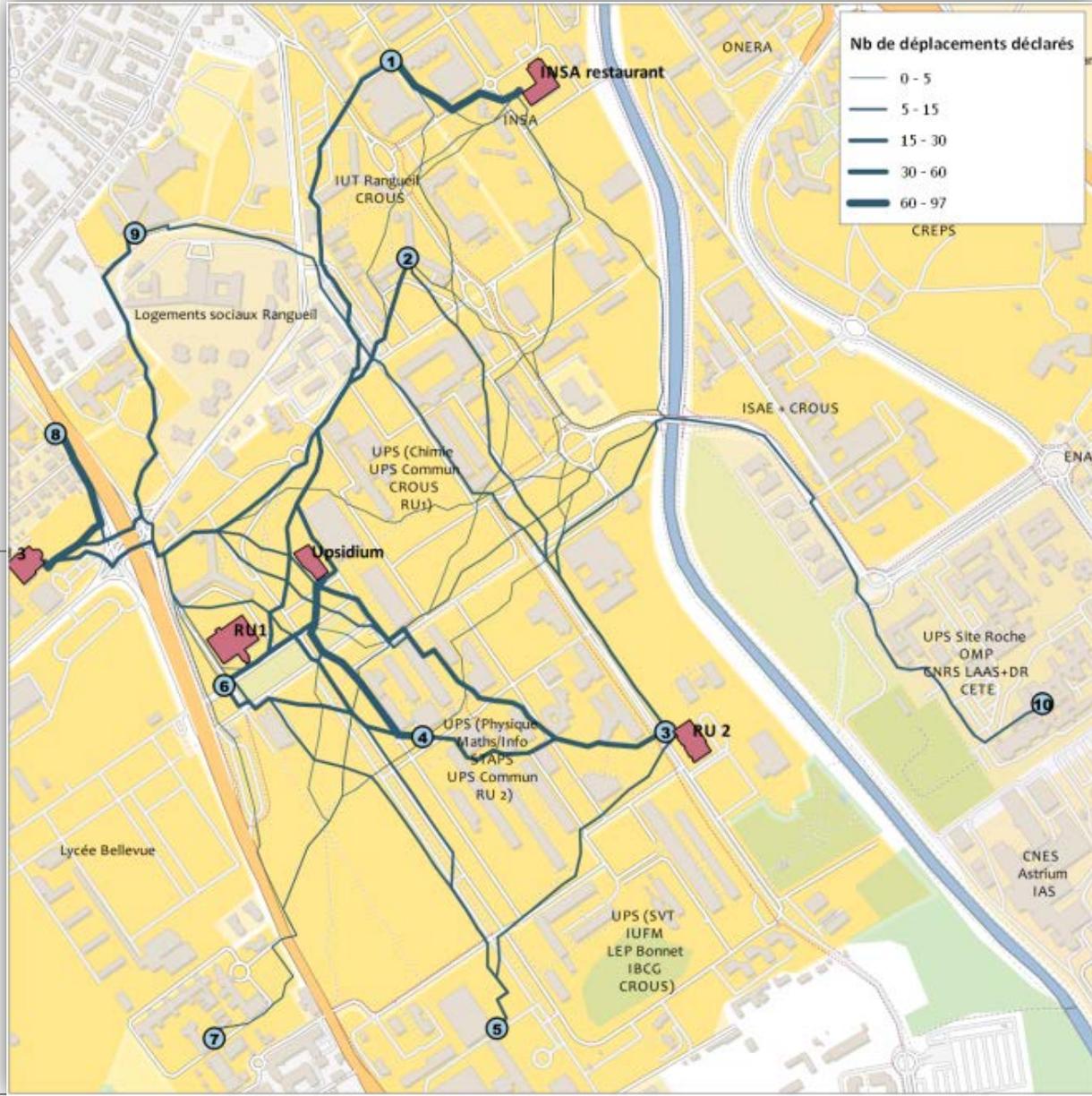
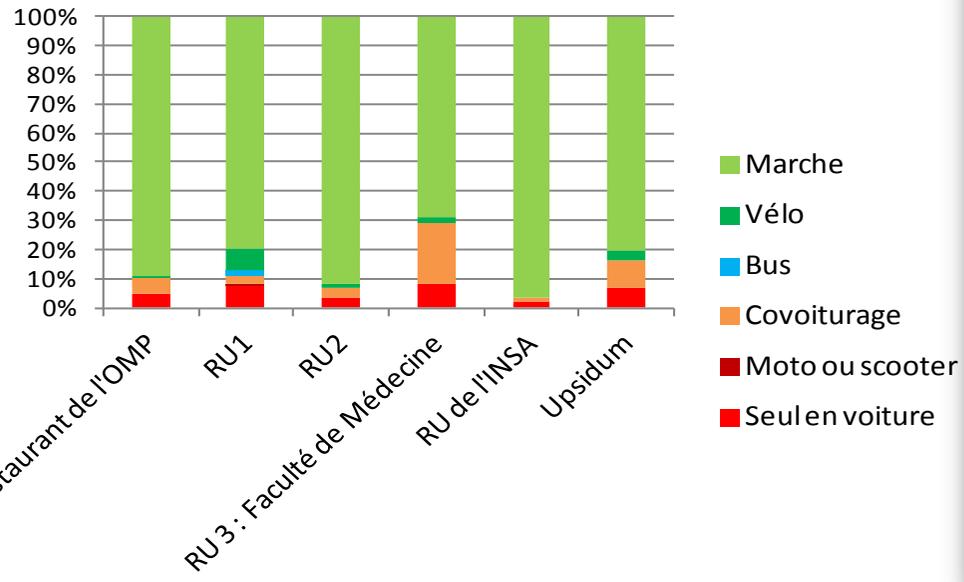
Il est nécessaire d'offrir plusieurs solutions de connexions internes .



LA PAUSE DÉJEUNER VERS LES RESTAURANTS UNIVERSITAIRES

50% des usagers déclarent déjeuner au R.U le midi.
 85 % des usagers des RU s'y rendent à pied;
 7% en covoiturage,
 3% à vélo
 5% seul en voiture.

C'est au RU de Médecine que les usagers se rendent le plus en voiture (8% seul et 21% en covoiturage).



TEMPS DE CONNEXION JUSQU' AUX ARRÊTS DE TRANSPORTS

Environ 30 % des usagers déclare marcher plus de 10 min pour terminer leur trajet à leur arrivée sur le campus.

A savoir : Un temps de marche final pour les usagers des transports collectifs ne doit pas idéalement dépasser 300/500 m (environ 3/5 min).





POINTS D'AMÉLIORATION DES CHEMINEMENTS PIÉTONS



Aménagement des chemins les plus courts



Sécurisation de traversées



Accessibilité PMR et conflit d'usage entre piéton et automobiliste



Meilleur partage de l'espace entre usagers



POINTS A AMÉLIORER POUR LES CYCLISTES



Manque de stationnement vélo adapté dans certaines zones



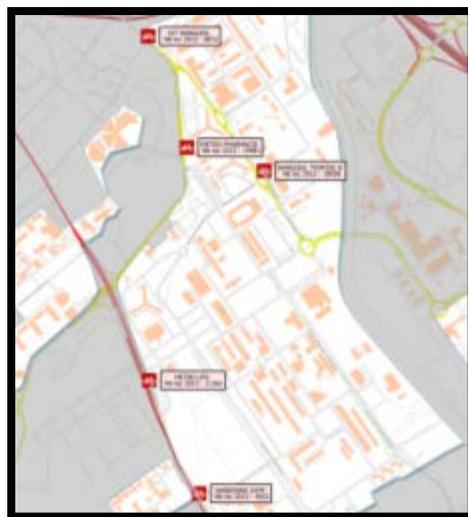
Franchissement d'obstacles qui obligent à poser pied à terre



Sécurisation de certains axes



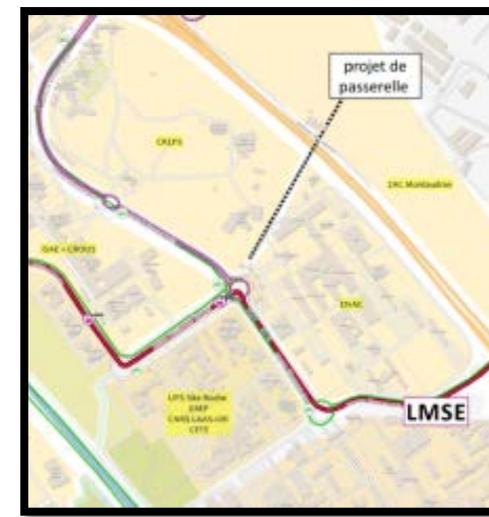
Les conflits d'usage avec le stationnement automobile



La faible densité des stations de vélo en libre service au cœur du campus



Le faible aménagement et éclairage du Canal du midi



Franchissement des coupures : autoroutes, rails, Garonne, Canal



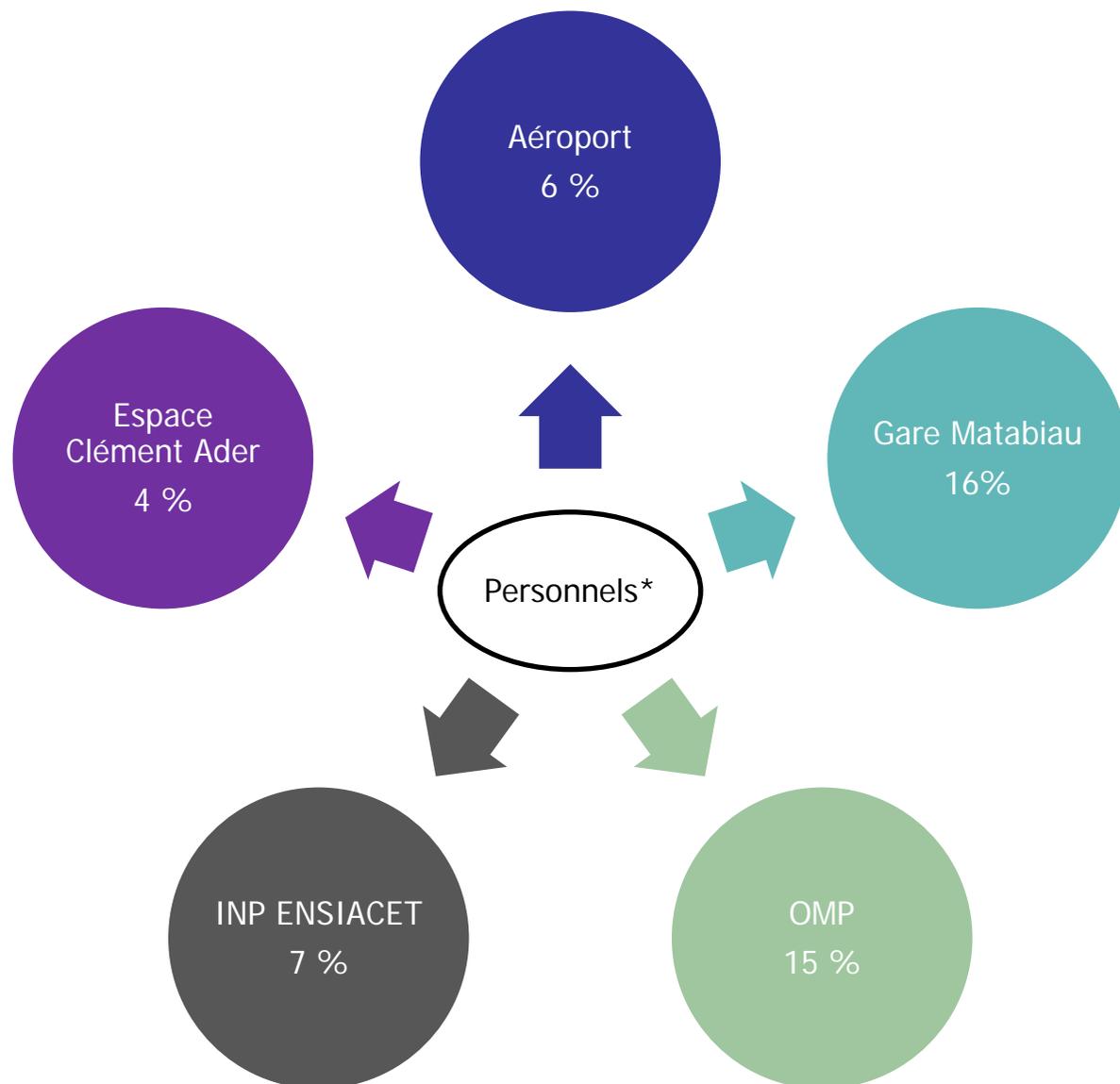
LES ZONES A FORTE TENDANCE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE ILLICITE

Les stationnements automobiles illicites créent des conflits d'usages avec les usagers des modes doux.

Alors que dans le même temps il ne semble pas avoir un déficit de stationnement automobile.



LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS



35 à 45% du personnel (selon les établissements) déclarent avoir un déplacement professionnel à l'extérieur du complexe scientifique au moins 1 fois par mois et 18 % toutes les semaines.

Parmi eux, seulement 1/3 utilise la visioconférence régulièrement (au moins une fois par mois).

De nombreux déplacements intersites sont aussi réalisés par des visiteurs.

Mais le volume de flux ayant pour motif un déplacement professionnel (intersite ou longue distance) reste en deçà des volumes de flux générés par les trajets quotidiens entre le domicile et le campus.

** Se lit x % du personnel déclarent réaliser des connexions vers....au moins une fois par mois.*



Les livreurs éprouvent un certain nombre de difficultés quand il s'agit de livrer des marchandises au sein du campus:

- Le campus est très étendu et les bâtiments disséminés
- L'accès à plusieurs espaces est restreint par des barrières pour des raisons de sécurité ou de confidentialité des activités : INSA, ENAC, ISAE
- L'UPS exige une pièce d'identité pour les livreurs, et ne la rend qu'en sortie. Cela oblige donc le chauffeur livreur à s'arrêter et se rendre à l'accueil de l'UPS deux fois, pour échanger sa carte d'identité contre un badge et vice versa
- Il n'y a qu'une adresse postale (2 maximum) pour un établissement, y compris UPS (118 route de Narbonne)
- Les destinataires sont injoignables entre midi et deux heures
- Les bâtiments sont indiqués, mais il vaut mieux bien les connaître ...
- Une population étudiante difficile à atteindre en journée

Ces difficultés génèrent des flux inutiles et créent des conflits d'usages : stationnement gênant des camions, partage de la voie avec cyclistes...

Un projet de centralisation des livraisons en un même point est à envisager.

Le « dernier km » pourrait être réalisé ou les usagers pourraient avoir à des consignes automatiques.

Source : Etude pour l'intégration de la logistique dans le projet urbain Plaine Campus, CUTM 2014

LES PRINCIPAUX AXES DE TRAVAIL IDENTIFIES



Informer les usagers sur les alternatives existantes
Sensibiliser les usagers aux impacts de nos déplacements



Développer la pratique du vélo (fort potentiel chez les étudiants) :

- En sécurisant la pratique
- En la rendant plus facile (stationnement)



Participer au développement de l'offre, du réseau

Réduire le temps de connexion aux arrêts de transports en commun pour l'ensemble des établissements

Rendre plus compétitive la liaison aéroport pour les visiteurs



Lever les freins psychologiques pouvant freiner l'envie de covoiturer

Rééquilibrer l'offre de stationnement automobile par zone pour diminuer les conflits d'usage

Adapter l'offre et les services mobilité aux besoins spécifiques des résidents du campus (CROUS)



Continuer à renforcer le confort de la marche à pied pour les déplacements internes

Créer des perméabilités piétonnes entre les UFR de Santé et le reste du campus

Sécuriser les traversées des grands axes

Améliorer l'accessibilité du campus pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Faciliter le repérage au sein du campus



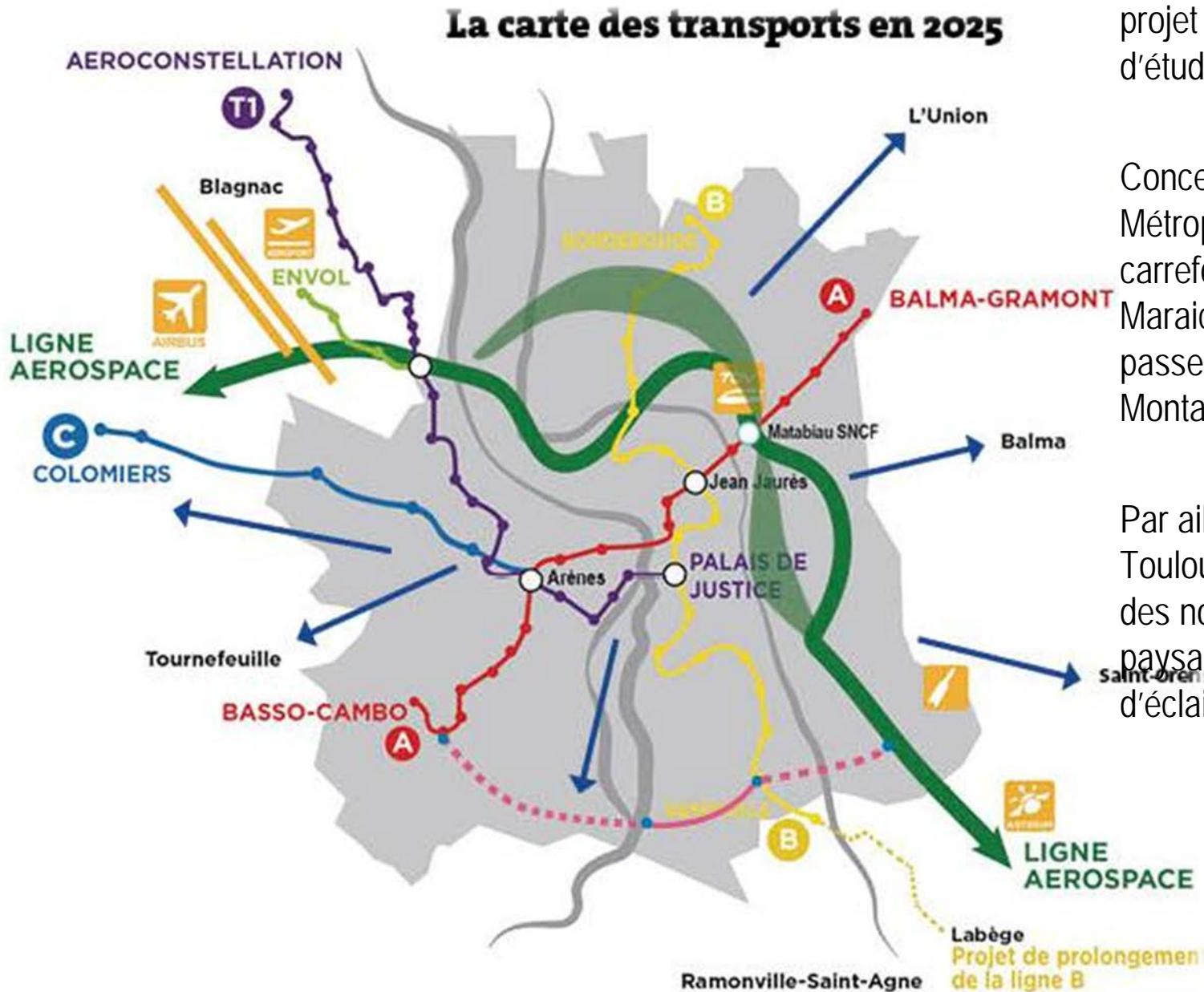
Optimiser la gestion des flux de marchandises

LES PROJETS ET ÉTUDES EN COURS

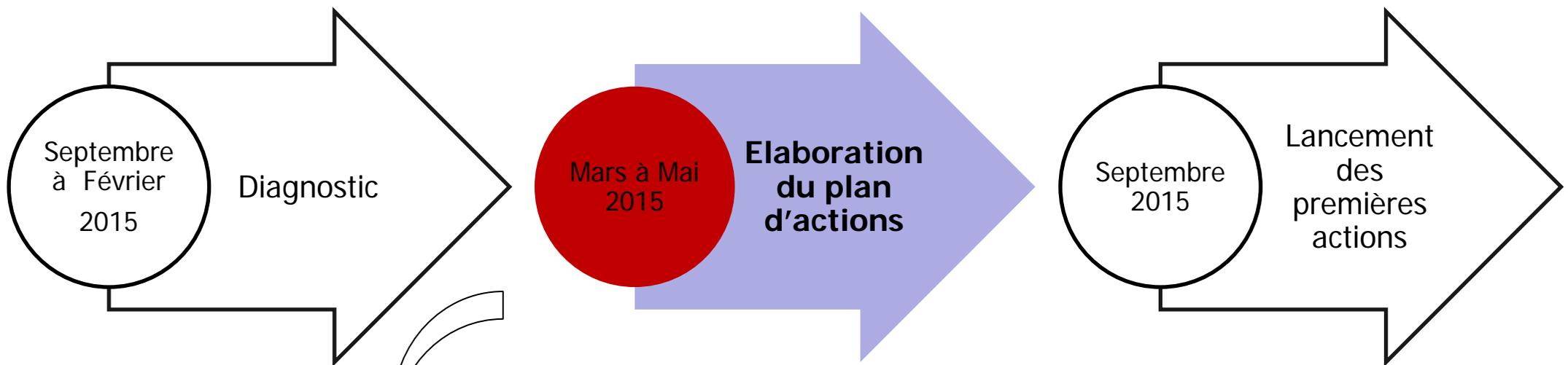
Toulouse Métropole requestionne l'offre en transports collectifs de l'agglomération : en particulier avec un projet de 3^{ème} ligne de métro (stade d'étude).

Concernant le **vélo**, Toulouse Métropole a pour projet la refonte du carrefour Ranguel x/ rue des Maraichers, l'éclairage du Canal, une passerelle entre l'ENAC et la ZAC Montaudran

Par ailleurs, l'Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées va déployer des nouveaux aménagements paysagers, de signalisation et d'éclairage au sein du campus.



LES PROCHAINES ÉTAPES



Nous vous invitons à participer à un atelier de co-construction de solutions



le 7 avril 12/14h : ateliers de concertation Salariés

le 8 avril 12/14h : ateliers de concertation Étudiants

MRV – amphi 2

Pour plus d'informations, vous pouvez envoyer un message

mobilite@univ-toulouse.fr