

Plan de Mobilité Durable Aix Marseille Université Mars 2026



Version provisoire présentée en CA du 10/03/2026

amU
Aix Marseille Université

Table des matières

INTRODUCTION ET CONTEXTE	5
1. Présentation d'Aix Marseille Université	5
2. Contexte juridique	6
2.1. Le cadre national	6
2.2. Le cadre local	7
3. Enquête mobilité réalisée au sein d'amU	9
4. Bilan des Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) 2023	11
5. Les trois axes stratégiques du PMD amU	11
MOBILITE QUOTIDIENNE.....	13
1. Déploiement du télétravail et nouvelle organisation de la semaine de travail	13
1.1. Télétravail	13
1.2. Nouvelle organisation de la semaine de travail	13
Action :	14
Impacts attendus :	14
Indicateurs de suivi / Jalons & Cibles :	14
Acteurs en charge du déploiement	14
2. Dispositif de soutien au covoiturage.....	15
Action	16
Impacts attendus	16
Indicateurs de suivi.....	17
Jalons / Cibles	17
Acteurs en charge du déploiement	17
3. Dispositifs financiers d'incitation au report modal.....	18
3.1. La Prise en Charge partielle des Titres d'Abonnement à un service public de transport (PCTA)	18
Action	18
Impacts attendus	19
Indicateurs de suivi.....	19
Jalons / Cibles	19
Acteurs en charge du déploiement	19
3.2. Le Forfait Mobilités Durables	19
Action	20
Impacts attendus	20
Indicateurs de suivi.....	20
Jalons / Cibles	20
Acteurs en charge du déploiement	20

MOBILITÉ PROFESSIONNELLE.....	21
1. Transition écologique de la flotte de véhicules administratifs	21
1.1. Éléments de contexte général.....	21
1.2. Éléments de contexte amU.....	22
Actions	26
Impacts attendus	26
Indicateurs de suivi.....	26
Acteurs en charge du déploiement	27
2. Réduction de la mobilité inter-sites / Utilisations du distanciel.....	28
Action	29
Impacts attendus	30
Indicateurs de suivi.....	30
Jalons / Cibles	30
Acteurs en charge du déploiement	30
3. Missions professionnelles	31
Action	32
Impacts attendus	33
Jalons / Cibles	33
Acteurs en charge du déploiement	33
ÉQUIPEMENT DES SITES	34
1. Installations de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE)	34
1.1. Éléments de contexte général.....	34
1.2. La mobilité électrique dans l'enquête mobilité amU 2024.....	35
1.3. Situation amU	35
1.4. Bornes de recharge amU.....	36
Impacts attendus	37
Indicateurs de suivi.....	37
Jalons / Cibles	37
Acteurs en charge du déploiement	37
2. Stationnement des vélos et trottinettes	38
Action	38
Impacts attendus	38
Indicateurs de suivi.....	39
Jalons / Cibles	39
Acteurs en charge du déploiement	39
3. Services à la mobilité active : ateliers vélos	40
3.1. Ateliers de réparation de vélos.....	40

3.2. Partenariats et initiatives de promotion du vélo.....	40
GOUVERNANCE ET PILOTAGE DU PMD SENSIBILISATION ET IMPLICATIONS PARTIES PRENANTES	42
1. Cartographie des parties prenantes	42
2. Cadre théorique du pilotage.....	42
3. Des outils d'aide au pilotage	43
3.1. Le Bilan d'Émissions de Gaz à Effet de Serre amU	43
3.2. Les études de potentiel de report modal par site.....	43
3.3. L'enquête mobilité amU	44
3.4. Enseignements croisés de l'enquête mobilité 2024 et des études de potentiel de report modal par site	45
FICHES ACTIONS	48
1. Axe « Mobilité quotidienne »	49
2. Axe « Mobilité Professionnelle »	53
3. Axe « Équipement des sites ».....	56

INTRODUCTION ET CONTEXTE

1. Présentation d'Aix Marseille Université

Université de rang international, placée au cœur de la Méditerranée, Aix Marseille Université, autrement dénommée amU, accueille **80 000 étudiants et emploie plus de 8 000 personnels**, dont plus de la moitié d'enseignants et enseignants-chercheurs¹.

Implantée sur quatre départements de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, elle se déploie sur **54 sites** répartis principalement sur Aix-en-Provence et Marseille mais aussi, de façon délocalisée, sur Aubagne, La Ciotat, Salon-de-Provence, Arles, Avignon, Digne-les-Bains et Gap. Le patrimoine amU s'étend sur une surface de plus de 830 000 m² répartis en près de 300 bâtiments sous gestion directe (Aix Marseille Université est propriétaire de 90% de son patrimoine).

amU est ainsi une université de formation et de recherche intensive, qui a tissé des partenariats dans le monde entier tout en affirmant son ancrage et son intégration territoriale. Université pluridisciplinaire, amU est structurée autour de **17 composantes** (facultés, écoles, instituts) elles-mêmes regroupées en **cinq secteurs disciplinaires et un secteur pluridisciplinaire** (comprenant l'INSPE et l'IUT) :

- Arts, Lettres, Langues et Sciences Humaines
- Droit et Science politique
- Économie et Gestion
- Santé
- Sciences et Technologies

En matière de recherche, elle abrite **121 structures de recherche, 20 instituts d'établissement de recherche et formation et une cinquantaine de plateformes technologiques** en lien avec les grands organismes nationaux. amU a développé une stratégie coconstruite à l'échelle du site en lien avec les principaux organismes de recherche (CNRS, Inserm, IRD, CEA, etc.) et structurée autour de ses nombreuses unités et fédérations de recherche comme de ses pôles de recherche intersectoriels et interdisciplinaires (PR2I).

Sa **fondation universitaire Amidex** contribue au développement d'un pôle interdisciplinaire d'enseignement supérieur et de recherche de rang mondial.

Aix Marseille Université fait du « bien-vivre ensemble » une priorité. **L'affirmation de son engagement pour le développement durable dans toutes ses dimensions** -humaines, environnementales et patrimoniales- s'incarne dans de nombreuses actions et dispositifs.

¹ Rapport Social Unique 2022 présenté le 6 juin 2024 au Comité Social d'Administration

2. Contexte juridique

2.1. Le cadre national

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de **Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles** (MAPTAM), la loi du 7 août 2015 portant **nouvelle organisation territoriale de la République** (NOTRE) ainsi que celle du 17 août 2015 relative à la **transition énergétique et à la croissance verte** ont permis de définir et d’intégrer l’enjeu environnemental aux politiques publiques, dont celles des transports et de la mobilité.

La loi n° 2019-1428 **d’orientation des mobilités** (LOM) du 24 décembre 2019 s’appuie sur 3 axes majeurs :

- La promotion et l’investissement dans les transports en commun (notamment ferroviaire)
- L’encouragement des solutions alternatives au véhicule individuel
- L’incitation des particuliers et des collectivités à tendre vers l’objectif de neutralité carbone d’ici à 2050.

La circulaire du Premier ministre relative à la nouvelle gestion des mobilités pour l’État (13 novembre 2020) vient rappeler que « *la réduction de l’empreinte environnementale des transports est l’un des objectifs majeurs de l’action du gouvernement en faveur de la transition écologique.* » À ce titre, un effort particulier doit être accompli dans la transition énergétique des différentes flottes automobiles de l’État et/ou de ses opérateurs publics.

Cette circulaire officialise l’obligation des acteurs publics de **définir une stratégie et de déployer un plan d’actions** en faveur de cette transition écologique au moyen d’un Plan de Mobilité d’Établissement dont le bilan doit être remonté annuellement au Ministère de tutelle.

Cette circulaire s’articule autour de 3 axes :

- Renforcer la gouvernance dédiée à la mobilité
- Établir un Plan de Mobilité dès 2021
- Définir une nouvelle doctrine de gestion du parc auto

Circulaire portant sur les engagements pour la transformation écologique de l’État

Un socle de **15 mesures obligatoires** visant à mieux se déplacer, mieux produire et consommer, mieux se nourrir, mieux gérer les bâtiments de l’État et mieux protéger et valoriser les écosystèmes rassemble les obligations législatives et réglementaires en vigueur, les obligations opérationnelles qu’il revient aux administrations de mettre en œuvre ainsi que les cibles 2024 et 2027 à atteindre pour « *réussir une transition écologique juste et efficace, comprenant en particulier la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la préservation et la restauration de la biodiversité, ainsi que l’adaptation au changement climatique.* »

Ainsi donc, en matière de mobilité :

- **La mesure n°3** vise à **réduire et verdir les déplacements domicile-travail**, en **développant le télétravail et le report modal** à travers 4 actions :
 - Mise en place de plans de mobilité
 - Déploiement du télétravail
 - Déplacements domicile/travail durables
 - Promotion du vélo

- La mesure n°4 a pour objet de **réduire et verdir les déplacements professionnels**, en **développant le distanciel et le report modal** par la mise en œuvre de 6 actions :
 - Visioconférences, télétravail et organisation d'évènements hybrides
 - Réduction de la flotte de véhicules, notamment ceux dits « de fonction »
 - Réduction de la vitesse à 110 km/h
 - Formation à l'écoconduite
 - Co-voiturage professionnel
 - Report de la voiture vers le train, les transports collectifs et les modes actifs.

2.2. Le cadre local

a) *Le Plan Climat – Air- Énergie (PCAÉ) d'Aix-Marseille Provence Métropole (AMPM)*

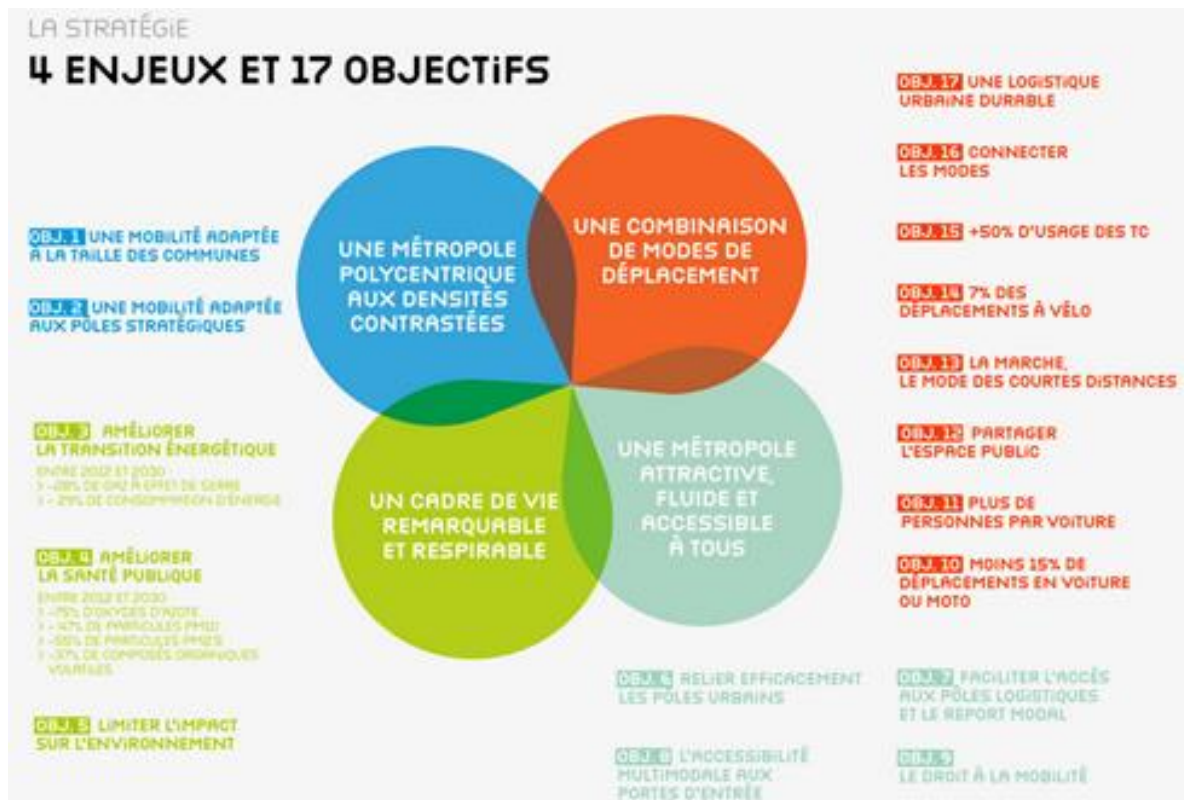
Inscrit dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le Plan Climat – Air- Énergie d'Aix-Marseille Provence Métropole fixe des objectifs de réduction des consommations d'énergie, de production d'énergie renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'amélioration de la qualité de l'air et d'adaptation aux conséquences du changement climatique à l'échelle du territoire métropolitain.

b) *Le Plan de Mobilité Métropolitain*

Issue en 2016 de la fusion de six intercommunalités, Aix-Marseille Provence Métropole (AMPM), avec ses 92 communes, est la plus étendue de France.

1,8 millions de personnes s'y déplacent chaque année, concourant à faire de la Métropole, et de la ville de Marseille en particulier, l'un des territoires les plus engorgés d'Europe en termes de trafic automobile mais aussi l'un de ceux dont la pollution aérienne est la plus manifeste.

Poursuivant l'objectif d'organiser « *les déplacements des personnes et des marchandises sur une période de dix ans (2020-2030), pour tous les modes de déplacements confondus, afin de lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique* », le Conseil de la Métropole a approuvé le 16 décembre 2021 le Plan de Mobilité Métropolitain qui s'articule autour de 4 enjeux majeurs et 17 objectifs stratégiques.



Source : <https://ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/le-plan-de-mobilite/>

Ainsi, le territoire métropolitain, sur lequel sont implantés 50 des 54 sites d'Aix Marseille Université, s'engage résolument dans la transition écologique de toutes les formes de mobilité actuellement pratiquées par ses habitants et ses acteurs socio-économiques.

c) Le Schéma Directeur Développement Durable Responsabilité Sociétale – SD DDRS.

De nombreuses actions sont aujourd'hui menées par l'université pour réduire son empreinte environnementale : soutien au covoiturage, installation d'infrastructures de stationnement vélo et pour la recharge des véhicules électriques, dispositifs financiers de soutien à la mobilités durables, déploiement du télétravail, actions de plaidoyer vis-à-vis des autorités organisatrices des transports, etc.

Jusqu'à la rédaction de ce document et son adoption, si ces différentes actions visent bien à la réduction de l'empreinte de l'établissement liées aux transports, elles ne faisaient néanmoins pas l'objet d'une stratégie formalisée, n'étaient pas encore votées en instances et n'étaient pas intégrées à un plan d'action concrets.

Aix Marseille Université a approuvé en décembre 2024 son Schéma Directeur Développement Durable Responsabilité Sociétale – SD DDRS. Ce dernier compte parmi ses actions la formalisation de sa stratégie de mobilités durables, via l'élaboration d'un document de cadrage et d'une feuille de route déterminant les priorités de l'établissement pour encourager les mobilités durables.

Par ailleurs, conçue selon une démarche participative, l'élaboration du SD DD/RS s'est accompagnée de réunions publiques et de la constitution de neuf groupes de travail (GT), dont l'un² portait sur la thématique de la mobilité, objet de ce présent plan.

Le SD DDRS, par le biais de ces GT, a pu conduire à l'élaboration de fiches-actions contribuant à la mobilité durable. Le plan de mobilité durable d'amU s'appuie donc largement sur ce travail de concertation et de participation conduit dans le cadre de l'élaboration du SD DDRS.

3. Enquête mobilité réalisée au sein d'amU en 2024

La Direction du Développement Durable (DDD) et l'Observatoire de la Vie Étudiante (OVE) ont piloté au printemps 2024 une enquête s'intéressant aux pratiques de mobilité des **personnels et étudiants de l'établissement**. Cette enquête, avec près de 7 500 réponses (47% personnels et doctorants, 53% étudiants), a permis de représenter de manière assez fidèle, non seulement les pratiques de mobilité de la communauté universitaire d'amU, mais aussi les intentions de report modal témoignées par les répondants.

55% des répondants fréquentent un campus marseillais, 40% un campus aixois et 5% un site délocalisé.

Définition des typologies :

- Voitures = thermique + électrique + hybride + co-voiturage + 2 roues motorisé
- Transports en commun = tram + métro + bus + car + train
- Vélos/trottinettes = classiques/électriques + trottinettes + autres engins de mobilité individuels
- Personnels : E/C et BIATSS

Les grands enseignements de cette enquête sont résumés dans le visuel ci-dessous.

² Ce GT comportait des représentants de la gouvernance, des services spécialisés dans la thématique, des organisations syndicales et étudiantes et des volontaires ayant répondu à un appel à manifestation d'intérêt

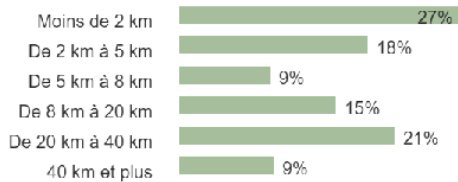


Les habitudes de déplacements à amU

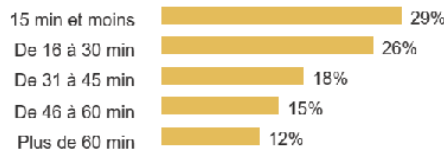
Étudiant·e·s

► Distance moyenne pour un aller simple **14,5 km**

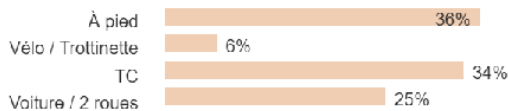
► Distance domicile - campus principal (aller-simple)



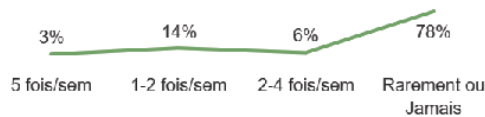
► Durée moyenne de trajet pour un aller simple



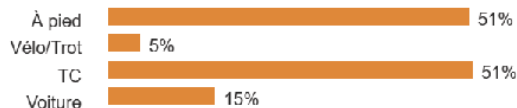
► Mode de déplacement principal*



► Fréquence de déplacements entre sites



► Mode de déplacements entre sites



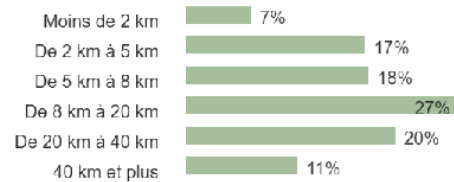
► Intention de report modal (changement de mode de transport principal)

63% des usagers de la voiture (hors covoiturage) souhaitent changer de mode de déplacement.

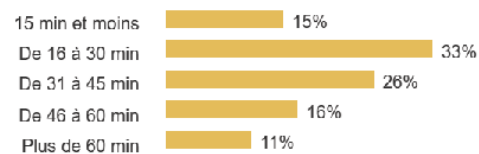
Personnels

► Distance moyenne pour un aller simple **17,3 km**

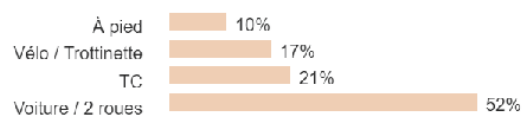
► Distance domicile - campus principal (aller-simple)



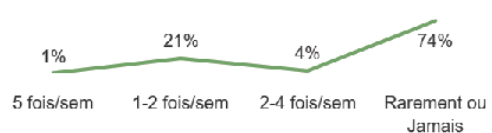
► Durée moyenne de trajet pour un aller simple



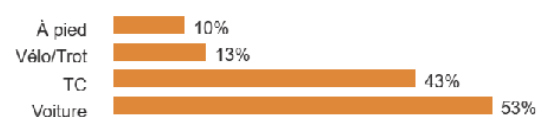
► Mode de déplacement principal*



► Fréquence de déplacements entre sites



► Mode de déplacements entre sites



► Intention de report modal (changement de mode de transport principal)

71% des usagers de la voiture (hors covoiturage) souhaitent changer de mode de déplacement.

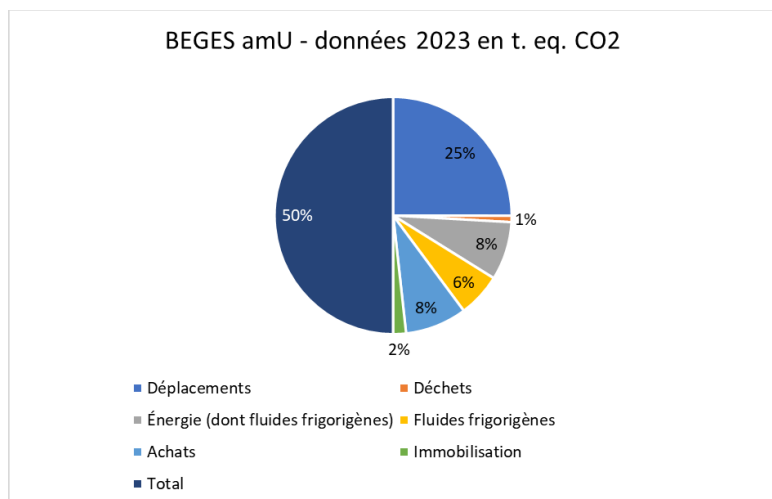


La Direction Développement Durable et l'Observatoire de la Vie Etudiante ont piloté cette enquête auprès des étudiants et personnels d'AMU. Au total, 7482 réponses ont pu être exploitées (47% personnels et doctorants, 53% étudiant(e)s). 56% des répondants fréquentent un campus marseillais, 40% un campus aixois, et 5% sont les autres communes (Digne, Gap, ...). L'enquête a été proposée par voie électronique entre le 11 mars et le 11 avril 2024. Les graphiques ne prennent pas en compte les non réponses.

*regroupements : "Voiture" : thermique, électrique, hybride, covoiturage, 2 roues motorisés / "Transports en commun (TC)" : tram, métro, bus, car, sncf / "vélo/trottinette" : classiques et électriques, trottinettes, et autres engins de mobilité individuelle || Personnels = vacataires, titulaires et DIATSS

4. Bilan des Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) 2023

Le dernier bilan de gaz à effet de serre de l'Établissement a été réalisé par un prestataire extérieur en 2025 sur les émissions de 2023 et totalise 71 723 tCO₂eq toutes émissions confondues. Ce bilan met en avant la **forte contribution relative du poste mobilité qui s'établit à 50%**.

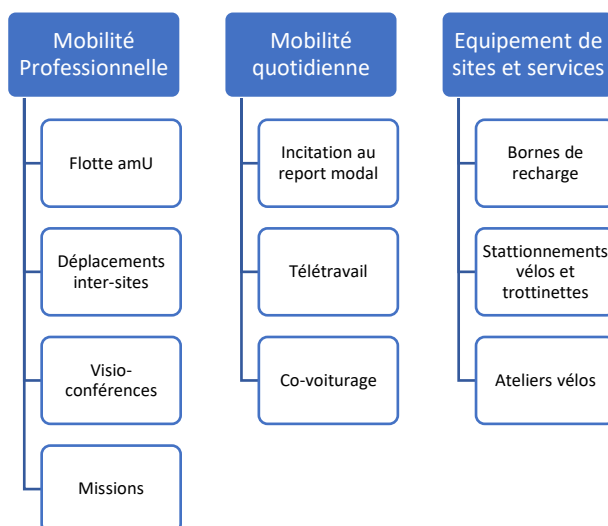


5. Les trois axes stratégiques du PMD amU

Le Plan de Mobilité durable amU (autrement dénommé *PMD amU* dans la suite de ce document) est à considérer comme **un ensemble de mesures visant à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements de sa communauté universitaire** en faveur :

- D'une diminution des émissions polluantes et de la réduction du trafic routier ;
- D'une amélioration de la santé de ses personnels et étudiants ;
- D'une augmentation de leur pouvoir d'achat ;
- D'un décongestionnement du trafic routier.

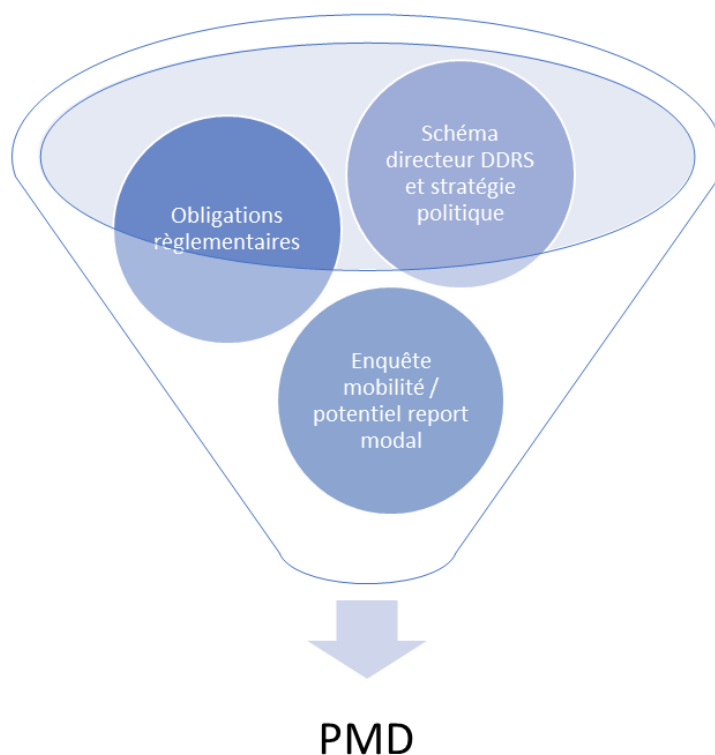
À ces fins, le PMD amU se déploie **autour de 3 axes stratégiques** et de 9 catégories présentés ci-dessous :



Les thématiques d'action issues de ce PMD sont à mettre en regard des orientations par ailleurs portées au SD DRS, **de sorte qu'apparaît une cohérence entre ces deux outils stratégiques**. Le PMD s'appuie ainsi sur certains objectifs du schéma directeur DRS et développe de nouvelles pistes d'actions pour encourager une mobilité plus durable : construit en s'appuyant sur les actions déjà incluses dans le schéma directeur DRS, le PMD offre ainsi une vision plus large des enjeux de mobilité au sein d'amU.

Axes du PMD	Mobilité professionnelle	Mobilité quotidienne	Équipement des sites
Actions du SD DRS	Faire évoluer la politique de déplacements	Encourager la visioconférence	Installer des stationnements vélos
	Réduire les émissions liées aux missions	Former aux enjeux de la transition écologique	Installer des espaces de coworking
	Stratégie de décarbonation (action transversale)		

Au final, le **PMD est le produit combinatoire de 3 grandes sources documentaires, stratégiques et juridiques** comme schématisé ci-après :



MOBILITE QUOTIDIENNE

Ce premier axe stratégique du PMD amU concerne **les déplacements domicile – université effectués de façon régulière** pour venir travailler (personnels) et étudier (communauté étudiante).

1. Déploiement du télétravail et nouvelle organisation de la semaine de travail

1.1. Télétravail

amU a lancé en novembre 2020 le déploiement généralisé du télétravail auprès de l'ensemble des personnels BIATSS (Personnels ingénieurs, administratifs, techniques, sociaux et de santé et des bibliothèques).

La pratique du télétravail (TT), pour ce qui est de la mobilité quotidienne, participe d'une stratégie de « réduction des déplacements à la source », au même titre que le déploiement des outils informatiques de visioconférence ou de l'équipement en retransmission audiovisuelle des salles pédagogiques et/ou administratives pour ce qui est de la mobilité professionnelle.

Fin 2024, près de 2 500 agents disposaient d'une autorisation de télétravail en cours, (soit plus de 81 % des 3 820 effectifs BIATSS).

Cette démarche s'inscrit dans une ambition :

- d'agir en faveur d'un meilleur équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle ;
- d'offrir une solution complémentaire au maintien dans l'emploi des personnels rencontrant une problématique de santé.

Depuis septembre 2024, et après les travaux menés dans le cadre de l'agenda social, le dispositif a été étendu puisqu'il est désormais possible de pratiquer le télétravail au sein d'amU selon les modalités suivantes :

- Ancienneté de 2 mois requise (contre 6 mois auparavant) ;
- Éligibilité des stagiaires et des apprentis ;
- Possibilité de télétravailler depuis le domicile de l'agent, une autre adresse privée ou un site amU autre que celui de rattachement administratif ;
- Principe de réversibilité qui permet de pratiquer le télétravail de manière saisonnière et ainsi de rendre éligibles des activités non éligibles au TT éligibles sur une période banalisée.

Ces nouvelles modalités de télétravail font l'objet d'un bilan dans le cadre du GT semaine de travail de l'agenda social.

1.2. Nouvelle organisation de la semaine de travail

amU a mis en place depuis le mois d'octobre 2024 la possibilité pour les agents BIATSS, après accord du responsable de service, d'organiser leur semaine de travail en 4 jours ou 4,5 jours, en choisissant parmi trois régimes horaires distincts (36h10, 37h30 ou 39h10). Cela inclut,

pour les agents choisissant une organisation de la semaine de travail en 4,5 jours, la possibilité d'observer un cycle complet sur 2 semaines et de bénéficier d'une journée chômée toutes les 2 semaines. Par ailleurs, la plupart des agents ayant opté pour le régime en 4,5 j/semaine pratiquent le télétravail sur la demi-journée travaillée, réduisant les déplacements domicile-travail de l'agent concerné.

Ces 3 modes d'organisation de la semaine de travail pourraient induire une réduction significative de la mobilité domicile-travail des agents (20% pour agents disposant d'une semaine en 4 jours ou en 4,5 jours avec la pratique du télétravail pour la demi-journée restante, de 10% pour les agents ayant une organisation du travail en 4,5 jours avec une journée chômée toutes les deux semaines.

Action :

Assurer le bon déploiement du TT et de la nouvelle organisation du temps de travail

Impacts attendus :

Réduction de la mobilité domicile – université et attractivité pour les candidats aux emplois au sein d'amU dans le cadre d'une marque employeur

Indicateurs de suivi / Jalons & Cibles :

S'agissant du déploiement du télétravail parmi les agents dont l'activité les rendraient éligibles à ce type de pratique professionnelle, il est à noter que celui-ci a été introduit en une période singulière dans l'activité de l'Établissement (crise sanitaire de la Covid-19) et que le nombre de télétravailleurs est par ailleurs structurellement associé au différentiel des entrées et sorties parmi les effectifs de personnels amU.

S'agissant de la nouvelle organisation de la semaine de travail en 4 ou 4,5 jours, cette mesure a été introduite tout à fait récemment dans l'agenda social d'amU et l'Établissement ne dispose pas encore d'un retour suffisamment conséquent pour modéliser la dynamique d'évolution de ce dispositif.

Ainsi, pour les deux raisons évoquées ci-dessus, **il n'a pas été possible de quantifier un jalon 2027 et une valeur cible 2030 en ce qui concerne l'évolution à 5 ans de ces deux dispositifs**. Il n'en demeure pas moins que ces deux actions demeurent un levier puissant pour réduire à la source un certain nombre de déplacements domicile – université, et gardent toute leur place parmi la stratégie Mobilité Durable de l'Établissement.

	Nombre d'agents présents ayant une autorisation de TT en cours	Nombre d'agents ayant choisi une organisation de la semaine en 4 jours	Nombre d'agents ayant choisi une organisation de la semaine 4,5 jours (avec 1,5 j de TT)	Nombre d'agents ayant choisi une organisation de la semaine 4,5 jours sur un cycle de 2 semaines
Valeur initiale 2025	2 455	76	168	74

Acteurs en charge du déploiement

Direction des Ressources Humaines
DIRNUM
DEPIL

2. Dispositif de soutien au covoiturage³

Selon le 2^{ème} baromètre VINCI de l'autosolisme, son taux de pratique était en moyenne supérieur à 85% en 2022 (analyse conduite sur plus d'un million de véhicules). Les trajets domicile-travail sont particulièrement concernés, puisque le **taux d'autosolisme est de 87% entre 7h00 et 8h30** puis commence à décroître à partir de 8h30 pour s'élever à **79% à 10h00**.

La dernière trajectoire de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de l'établissement, mesurée en 2024, montre qu'environ 50% des émissions de l'établissement sont imputables à la mobilité de nos personnels et étudiants. De fait, la mobilité quotidienne domicile – université est toujours assurée au moyen de la voiture (ou deux roues) thermique par 52% des personnels et 25% des étudiants, soit un total de près de 24 000 personnes (27% de la communauté universitaire).

On peut noter également une valeur relativement élevée de la distance moyenne de trajet domicile - université qui se porte à **17 km** pour les personnels et **14,5 km** pour le public étudiant.

Le soutien d'amU au covoiturage s'inscrit dans cet objectif de diminution des émissions de GES, mais aussi de réduction de la circulation, de renforcement du lien social en créant des interactions entre conducteurs et passagers et plus généralement de sensibilisation aux enjeux de la mobilités durables.

En janvier 2024, l'Université a mis en œuvre un premier dispositif de soutien à la pratique du co-voiturage au travers d'un marché conclu avec l'opérateur **Karos**. Celui-ci est par ailleurs opérateur du service mis en place par Aix-Marseille Provence Métropole depuis janvier 2024, « **lecovoiturage** ».

Un avantage notable de ce dispositif tient au fait que :

- L'ensemble des sites amU est couvert par le marché, y compris les sites délocalisés et même ceux inscrits en dehors du territoire métropolitain (des différences de nature et de niveau de prestations sont cependant à noter selon le site considéré – AMPM / hors AMPM – ou selon la typologie des usagers – agents/communauté étudiante).
- La population étudiante fait l'objet d'un traitement différencié dans l'approche marketing, avec également un relais auprès des associations de campus.

amU poursuit son soutien au covoiturage pour les années 2026 et 2027 afin de poursuivre la promotion de ce mode déplacement dans la communauté amU. Un accent plus particulier est placé, d'une part, sur le public étudiant (le plus nombreux) et, d'autre part, sur les sites délocalisés dont l'implantation en zone rurale ou semi-urbaine rend les usagers des campus plus souvent captifs de la voiture.

Le dispositif de soutien amU au covoiturage est ainsi dimensionné pour la période 2026-2027 :

- Maintien de KAROS comme opérateur du service amU de covoiturage

³ amU a choisi d'appuyer sa stratégie de mobilités durables sur une forte incitation à abandonner la pratique de l'autosolisme. Le recours au covoiturage reste une voie de choix pour parvenir à cet objectif et qu'amU a choisi d'emprunter dès mars 2022

- Maintien d'une offre en 3 blocs : accès à la licence et services associés + Communication/Animations sur site + co-financement des trajets
- Gratuité pour les étudiants dans et hors AMPM de 5 à 30 km
- Personnels sur le territoire AMPM : reste à charge de 0,50 € pour les non abonnés à un pass transport métropolitain et gratuité pour les abonnés pour les trajets de 5 à 30 km
- Personnels hors AMPM : gratuité pour les trajets de 5 à 20 km dans la limite d'une enveloppe de 7 500 trajets en 2 ans

À noter que la désignation de Karos comme opérateur de covoiturage par d'autres intercommunalités proches d'Aix-Marseille Provence Métropole permet l'instauration d'un continuum de cofinancement pour des trajets relevant de différentes intercommunalités.



(Déploiement de KAROS en PACA sept 2025)

Action

Promouvoir et renforcer la communication sur la pratique du covoiturage

Impacts attendus

Réduire la pratique de l'autosolisme sur les trajets domicile/université.

Indicateurs de suivi

Indicateur n°1 : nombre de kilomètres annuels effectués en co-voiturage

Indicateur n°2 : nombre de kilomètres annuels évités

Indicateur n°3 : quantité annuelle de CO₂ économisée (en tonnes) - suivi via la plateforme de suivi de l'opérateur.

Jalons / Cibles

	Valeur initiale 2024 ⁴	Jalon 2027	Cible 2029
Indicateur n°1	459 000 km	505 000 km	606 000 km
Indicateur n°2	570 748 km	627 823 km	753 387 km
Indicateur n°3	74 T	81,4 T	98 T

Acteurs en charge du déploiement

Direction du Développement Durable

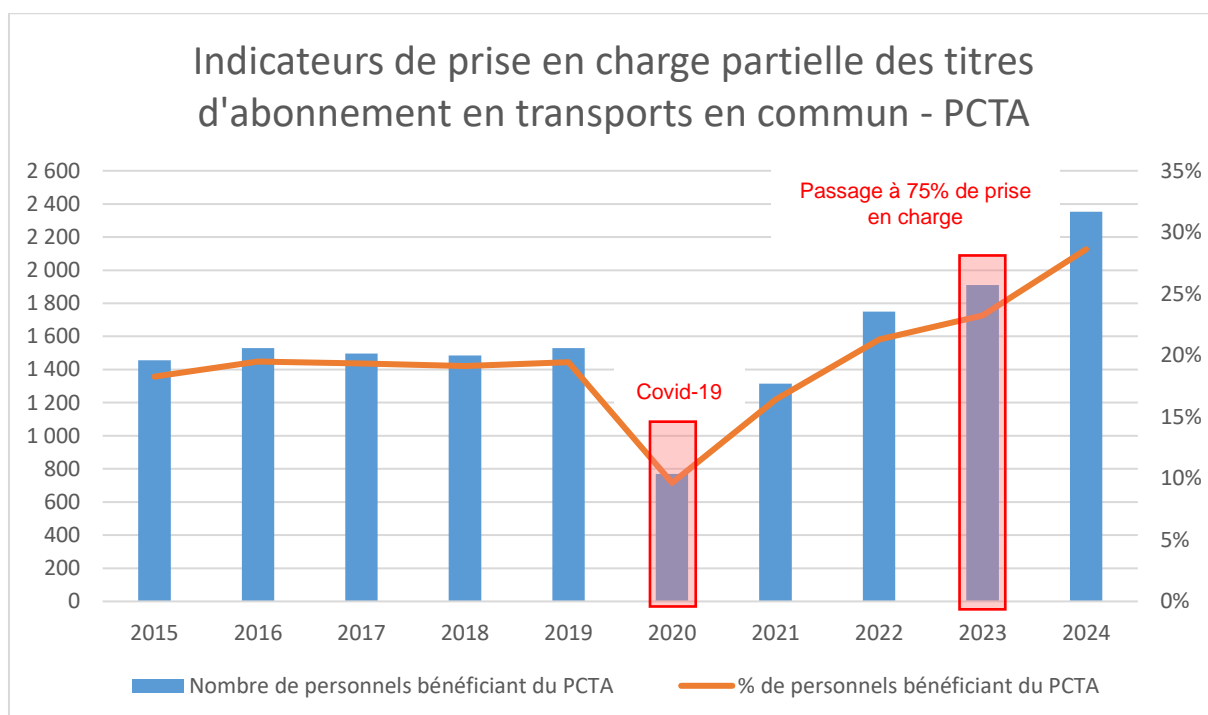
⁴ Valeurs constatées sur co-voiturage KAROS au 31 décembre 2024

3. Dispositifs financiers d'incitation au report modal

Deux dispositifs financiers d'incitation au report modal sont aujourd'hui en vigueur dans l'établissement :

- La **Prise en Charge partielle des Titres d'Abonnement** à un service public de transport (PCTA) à hauteur de 75% de son prix d'achat et sur la base d'un tarif de 2^{ème} classe
- Le **Forfait Mobilités Durables (FMD)**.

3.1. La Prise en Charge partielle des Titres d'Abonnement à un service public de transport (PCTA)⁵



Action

Promouvoir l'usage des transports collectifs au moyen d'un dispositif incitatif financier.

⁵ Au titre de l'art. L. 3261-2 du code du travail, l'Université doit prendre en charge une partie du prix des titres d'abonnements souscrits par ses agents pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Ces déplacements doivent être accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos.

L'employeur prend en charge les titres souscrits parmi les catégories suivantes :

- Les abonnements multimodaux à nombre de voyages illimité ainsi que les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires ou à renouvellement tacite à nombre de voyages illimité émis par la SNCF ainsi que par les entreprises de transport public, les régies et les autres personnes mentionnées au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;
- Les abonnements à un service public de location de vélos.

Impacts attendus

Hausse de la part des personnels d'amU se déplaçant en transport en commun

Indicateurs de suivi

Indicateur n°1 : pourcentage des personnels bénéficiaires de la PCTA / à l'effectif total

Indicateur n°2 : montant annuel total de PCTA versé

Jalons / Cibles

	Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
Indicateur n°1	23 %	28 %	34 %
Indicateur n°2	477 136 €	572 000 €	686 400 €

Acteurs en charge du déploiement

Direction des Ressources Humaines / Direction du Développement Durable

3.2. Le Forfait Mobilités Durables

Entré en vigueur depuis le 11 mai 2020, à côté du dispositif de PCTA, le Forfait Mobilités durables (FMD) constitue un dispositif supplémentaire d'incitation financière à la conversion écologique de nos pratiques de mobilité. Contrairement à la prise en charge partielle des titres d'abonnement, la mise en place du FMD est facultative, l'établissement restant libre de l'appliquer ou non. Dans le cadre de sa politique d'incitation à la mobilités durables, amU a décidé de proposer ce dispositif depuis 2020.

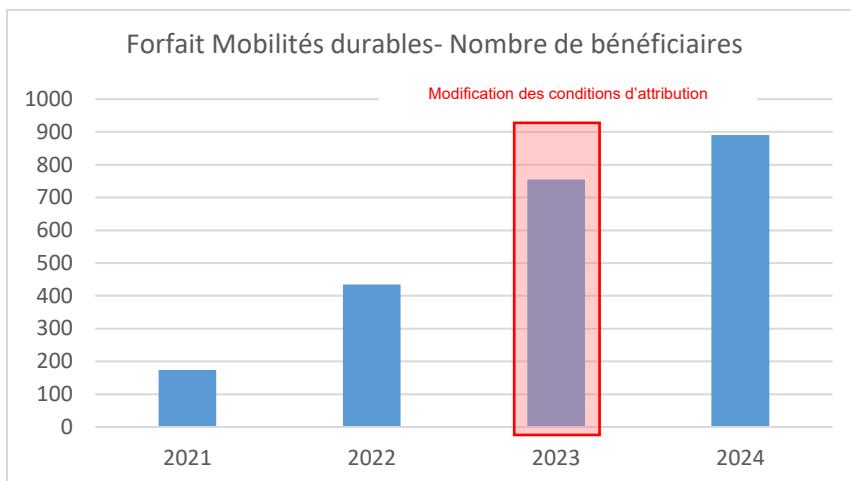
L'attribution de ce forfait, dont le montant maximal est fixé par décret ministériel, vient encourager et « récompenser » les personnels et les stagiaires de l'Université (fonctionnaires comme contractuels) qui seront en mesure de justifier **l'usage d'un cycle, d'un engin de déplacement personnel motorisé ou du co-voiturage pour accomplir leurs déplacements domicile/travail**, et ceci sur un nombre minimal de jours (variables selon les cas de figure).

Plus récemment, le décret n° 2022-1562 du 13 décembre 2022 et l'arrêté du 13 décembre 2022 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique de l'État sont venus modifier, en faveur de ses bénéficiaires, les conditions d'octroi du FMD.

Depuis le 1er septembre 2022, le FMD⁶ s'élève à :

- 100 € lorsque l'utilisation du moyen de transport est comprise entre 30 et 59 jours
- 200 € lorsque l'utilisation du moyen de transport « durable » est comprise entre 60 et 99 jours
- 300 € pour une utilisation d'au moins 100 jours

⁶ Montants applicables dans la Fonction Publique d'État



Le FMD est désormais cumulable avec le versement mensuel de remboursement des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos. Enfin, la réglementation a élargi les moyens de transports éligibles (scooters, motos électriques et trottinettes sont par exemple désormais éligibles).

Action

Promouvoir l'usage des modes actifs et du co-voiturage en alternative à l'autosolisme.

Impacts attendus

Hausse de la part des agents et agentes se déplaçant en mobilités douces
Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Indicateurs de suivi

Indicateur n°1 : pourcentage des personnels bénéficiaires du FMD / à l'effectif total

Indicateur n°2 : montant annuel total de FMD versé

Jalons / Cibles

	Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
Indicateur n°1	10 %	12 %	15 %
Indicateur n°2	205 000 €	246 000 €	295 200 €

Acteurs en charge du déploiement

Direction des Ressources Humaines
Direction du Développement Durable

MOBILITÉ PROFESSIONNELLE

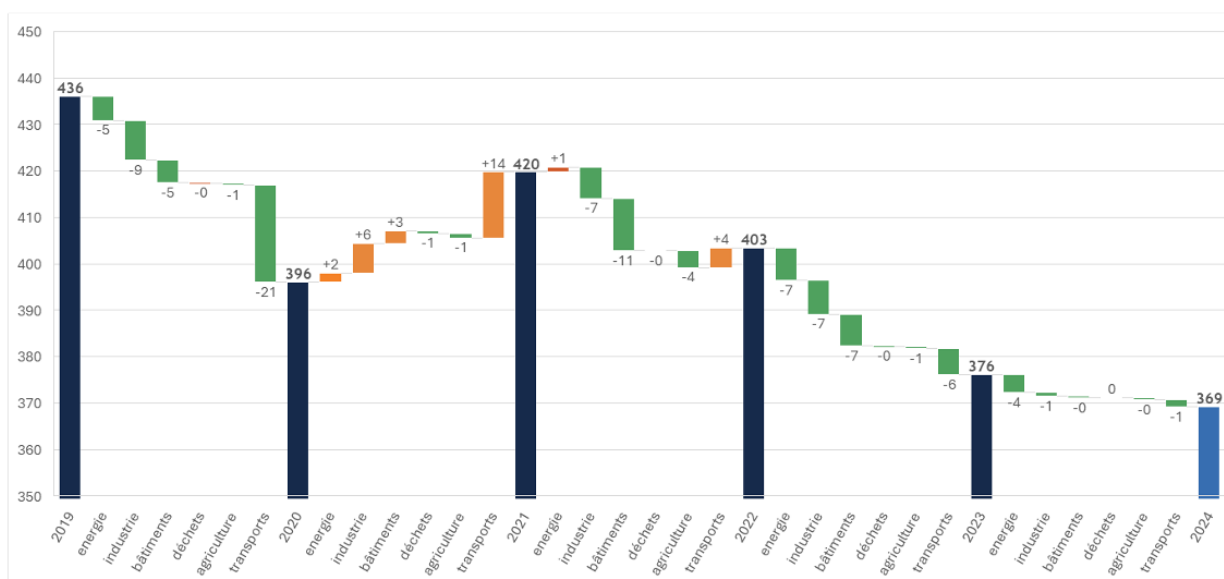
Ce deuxième axe stratégique sous-tend l'ensemble des mesures applicables aux déplacements **autres qu'entre le domicile et l'université** et telles que :

- la transition écologique de la flotte administrative d'Établissement et de sa gestion ;
- la réduction de la mobilité inter-sites ;
- le déploiement des outils et méthodes numériques de travail/d'apprentissage ;
- la décarbonation des déplacements professionnels longue distance (missions).

1. Transition écologique de la flotte de véhicules administratifs

1.1. Éléments de contexte général

Dans un contexte où la dégradation de la qualité de l'air reste un problème de santé publique majeur, et malgré des efforts soutenus qui permettent d'en contenir l'aggravation, la volonté des pouvoirs publics pour décarboner le transport automobile (mais aussi les transports en commun) reste un enjeu majeur.

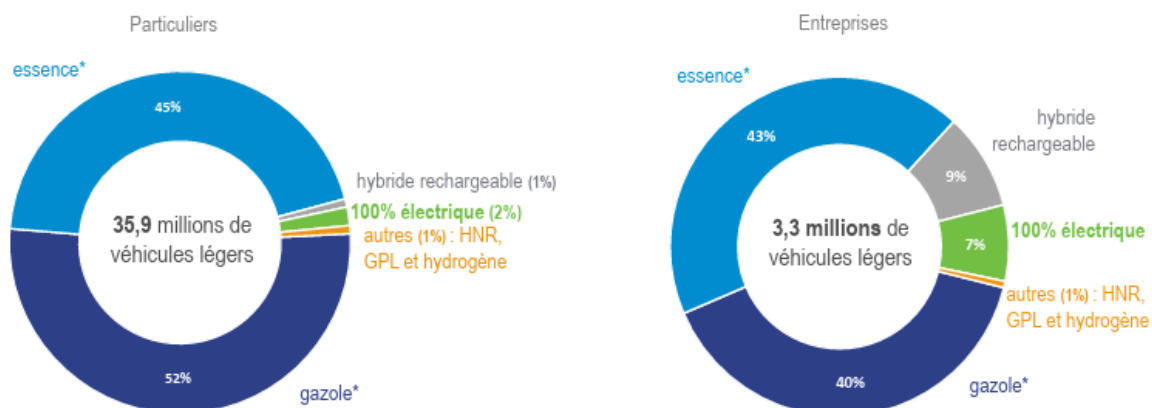


Graphique 1. Évolution des émissions de GES entre 2019 et 2024 (Mt CO₂eq.) Source : Rapport Secten 2025

La mise en place de mesures par le Ministère de l'écologie ces dernières années, telles que la prime à la conversion, l'aide pour remplacer un véhicule ancien/polluant par un véhicule plus propre ou électrique et le bonus écologique pour les véhicules électriques, ... ont participé à la baisse des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) dans le secteur du transport depuis 2021.

Le parc circulant en France au 1^{er} janvier 2024 représente 46 millions de véhicules (Véhicules légers, Véhicules utilitaires, Poids lourds)

Répartition des VL par types d'énergies au 1^{er} janvier 2024

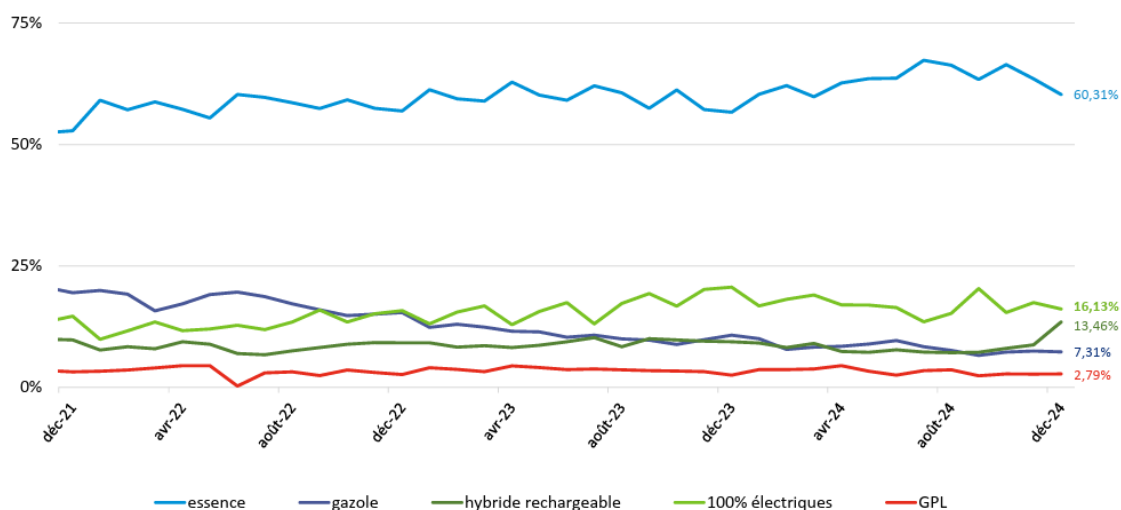


Graphique 2. Répartition des VL par type de motorisation : Particulier / Entreprise en France
Sources : SDES (parc au 1^{er} janvier 2024)

La part des voitures électrifiées représente 7 % du parc entreprise au premier janvier 2024 sur les véhicules dit légers.

Sur la période 2021-2024 la part des nouvelles immatriculations est de 16,13 % pour les véhicules électriques et de 13,46 % pour les véhicules hybrides rechargeables.

Part des nouvelles immatriculations (VL) par motorisation



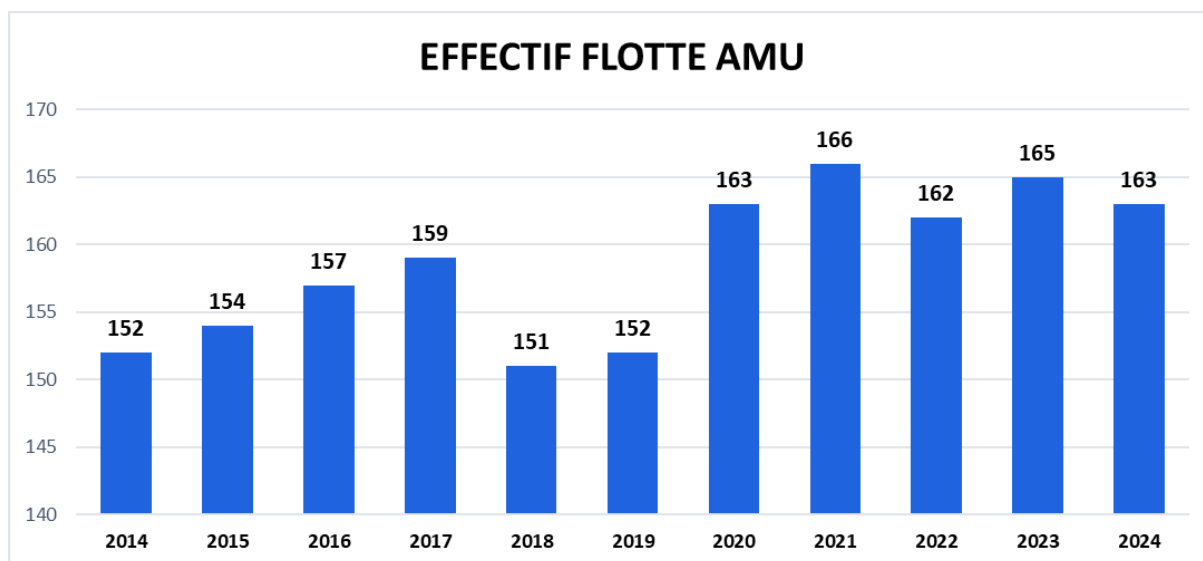
Graphique 3. Répartition des achats de véhicules neufs / types de motorisation
Source : PFA

Bien qu'encore marginale par rapport aux types de motorisation, la mobilité électrique a connu ces dernières années une forte progression, soutenue par les dispositifs d'incitation financiers proposés par l'État.

1.2. Éléments de contexte amU

La flotte des véhicules de service de l'Établissement, appelée ici « flotte amU » est constituée d'un parc de véhicules destinés aux déplacements des personnels affectés en composantes, Unités mixtes de Recherche (UMR), services centraux/communs.

Au 31 décembre 2024, l'effectif du parc amU s'établit à **163 véhicules**⁷. Sur la période 2014-2024 la flotte amU connaît une évolution de 7%, avec, depuis 2020, une stabilisation du nombre de véhicules.

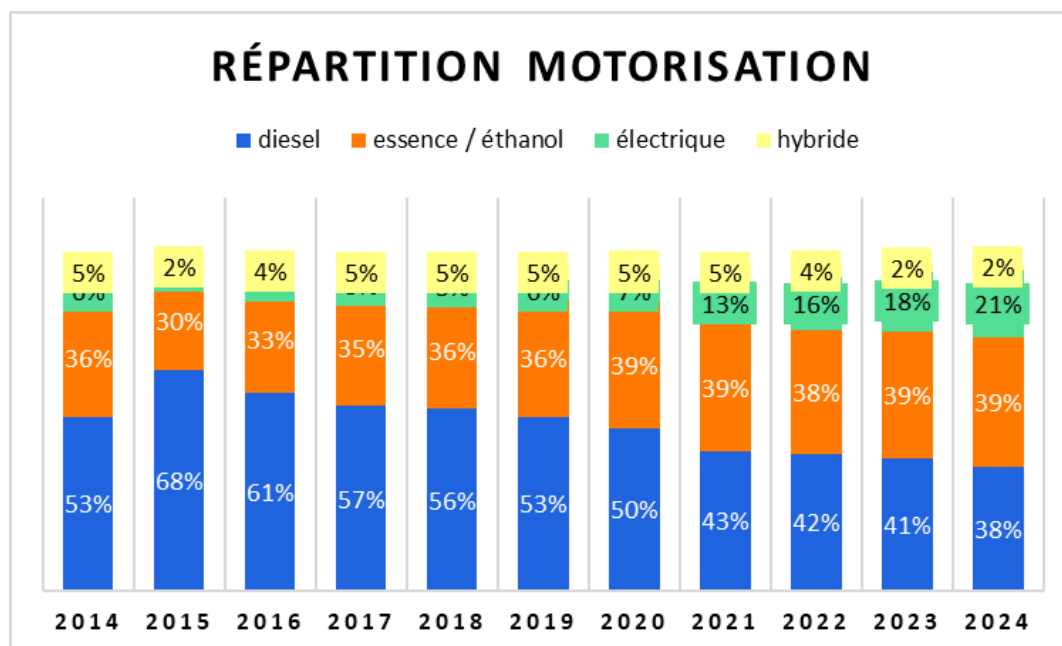


Graphique 4. Effectif de la flotte 2014-2024

Les déplacements professionnels générés par les activités d'amU contribuent aux émissions de gaz à effet de serre, notamment à travers l'usage de véhicules thermiques.

amU a mis en place une politique ambitieuse de développement durable visant à réduire son empreinte carbone et à promouvoir une gestion plus responsable de ses ressources.

La flotte amU est composée de 86 véhicules de type léger (VL) et de 77 véhicules de type utilitaire



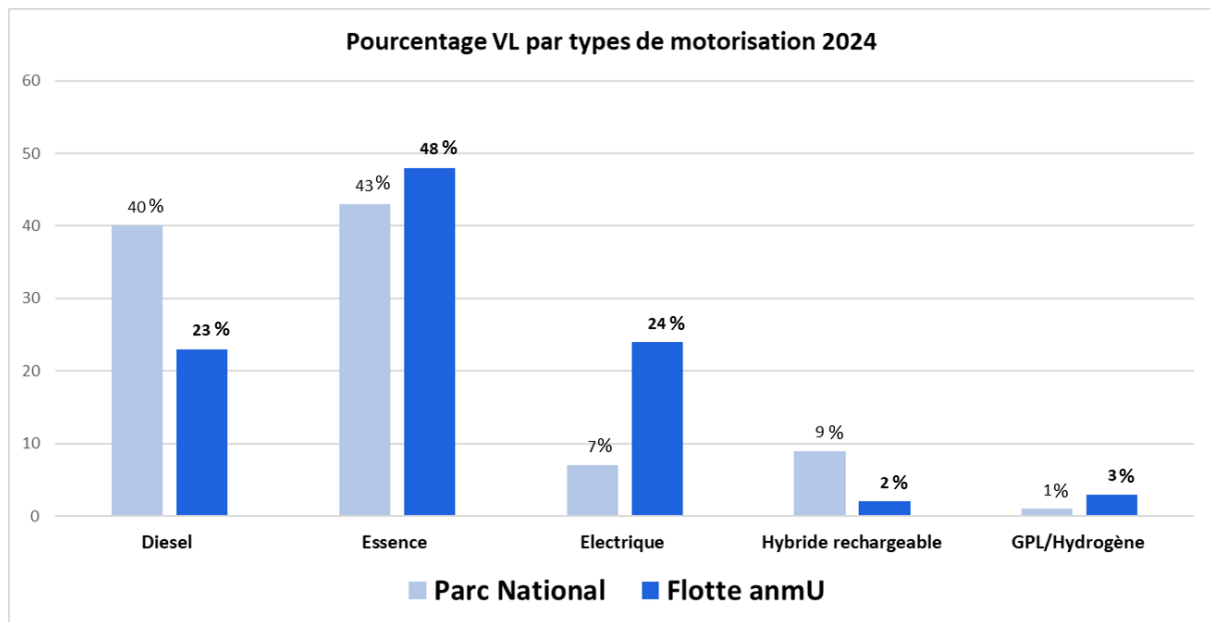
Graphique 5. Répartition par type de motorisation 2014-2024

⁷ Sont exclus de ce décompte les attelages, quad, tracteurs et tondeuses ainsi que les Vélos à Assistance Électrique (non soumis à immatriculation)

Sur le graphique 5, nous pouvons constater une baisse significative des véhicules à motorisation Diesel depuis 2020. Ce type de motorisation représentait 50% de la flotte amU en 2020 contre 38% en 2024.

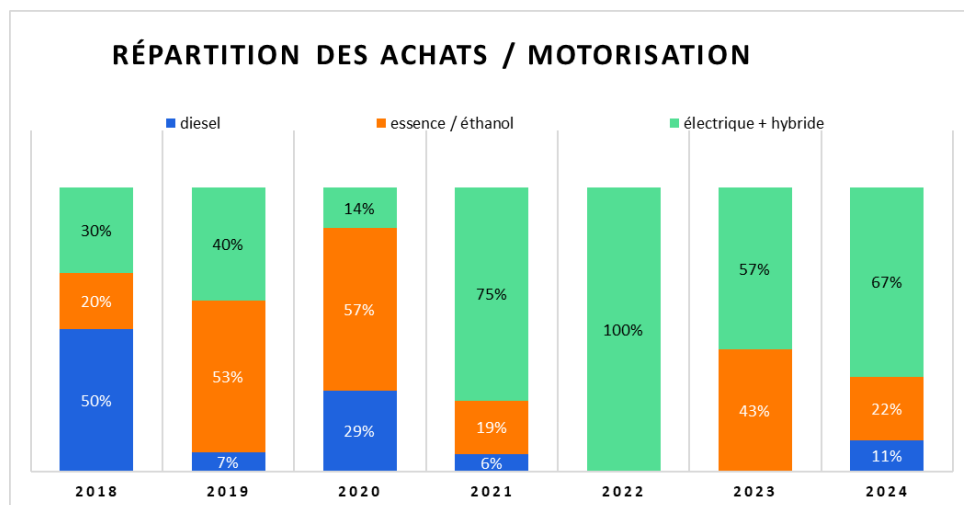
En 2020 le nombre de véhicules électriques était de 7, sur la période 2021-2024 31 véhicules électriques ont été achetés, soit un taux de progression de 440 % sur la période 2020-2024. En 2024, les véhicules électriques représentent 21% de la flotte amU.

À titre de comparaison, sur le nombre de véhicules légers (entreprises et établissements publics), nous pouvons constater que la part de véhicules électriques représente 7 % du parc national et 24 % de la flotte amU. (cf. Graphique 7).



Graphique 6. Comparaison par types de motorisation (VL) : Flotte amU / Parc national

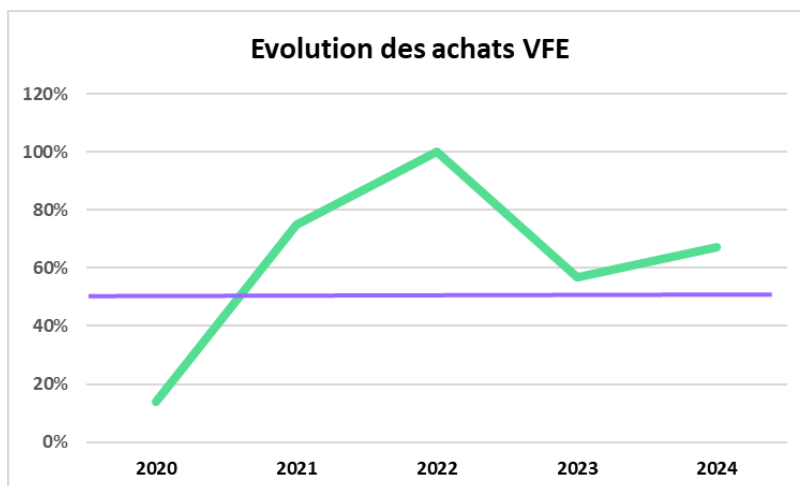
Depuis plusieurs années, les acquisitions sont guidées par des critères environnementaux stricts, visant à **privilégier les motorisations hybrides ou électriques** et à **limiter le recours aux véhicules thermiques**, en particulier diesel.



Graphique 7. Répartition des achats par type de motorisation 2018-2024

La politique d'achat amU s'inscrit parfaitement dans les directives ministérielles « *Nouvelle gestion des mobilités pour l'Etat : l'article L 224-8 du Code de l'environnement fixe un seuil minimum de 50% des achats de véhicules, en véhicules à très faibles émissions (VTFE = 0 g CO₂/km) ou à faibles émissions² (VFE <50 g CO₂/km) lors du renouvellement annuel des parcs (acquisition ou location de longue durée -LLD) ».*

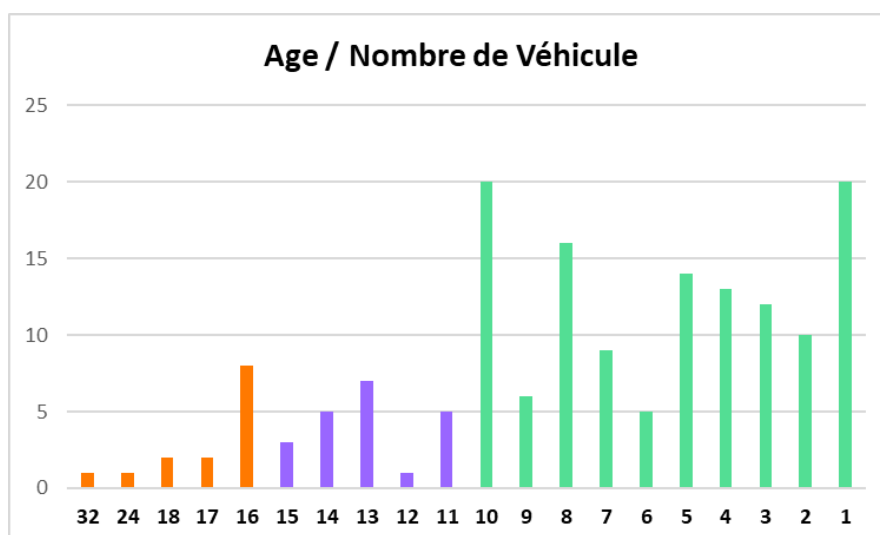
Depuis 2021 plus de 50% des achats amU sont effectués en faveur de véhicules à faible émission, dont 100 % d'achats de véhicule électrique en 2022.



Graphique 8. Pourcentage achats véhicules électriques 2020-2024

En 2024 les véhicules amU ont en **moyenne 8 ans** d'ancienneté et roulent en moyenne 8 600 km/an (en progression de 13% depuis 2021). Les compagnies d'assurance considérant comme *petits rouleurs* les automobilistes parcourant moins de 6 000 km par an, les véhicules amU ne peuvent pas être strictement considérés comme peu roulants.

La moyenne d'ancienneté des véhicules peut être néanmoins réduite par le retrait des véhicules les plus anciens.



Graphique 9. Nombre de véhicule par âge en 2024

- 125 véhicules ont entre 1 et 10 ans
- 21 véhicules ont entre 11 et 15 ans
- 14 véhicules ont + de 15 ans (dont 7 véhicules à motorisation diesel et 7 essences)

Remettre en priorité aux domaines ces 14 véhicules permettrait de réduire l'âge moyen, le kilométrage, les véhicules à motorisation thermique de la flotte automobile et une meilleure décarbonation de la flotte amU.

D'autres pistes de réduction de l'empreinte environnementale de la flotte amU pourraient être envisagées, telles que prévues par la circulaire n° 6425-SG du 21 novembre 2023 relative à l'engagement pour la transformation écologique de l'État et du 1er septembre 2025 relative à la nouvelle doctrine de gestion des mobilités de l'État et de ses opérateurs comme la **réduction de la vitesse des véhicules** sur autoroute de 130 à 110 km/h et sur voie rapide de 110 à 100 km/h.

amU a mis en place une charte d'utilisation de véhicules de service que les agents signent lors de leur demande d'autorisation d'utilisation d'un véhicule. Cette charte sensibilise les conducteurs à réduire leur vitesse de conduite afin de réduire l'empreinte carbone émise lors des déplacements de nécessité de service.

En complément, amU pourrait proposer des **cours de conduite de véhicule automatique pour favoriser la réservation de véhicules électriques** (les véhicules électriques étant à boîte de vitesse automatique, le pilotage de ces véhicules peut représenter une difficulté pour les agents n'étant pas familiarisés avec la conduite de ces véhicules.

Actions

Recours à l'outils des gestion ODRIVE : Assurer le suivi des données et le pilotage
Mettre en place des cours de formation à l'écoconduite et à la conduite sur véhicule à boîte automatique
Engager une obligation de destruction des véhicules de plus de 15 ans sur amU,
Réaffectation des véhicules peu roulants au bénéfice des véhicules de plus de 11 ans
Assurer plus de visibilité sur les véhicules à disposition (réservation DEPIL Campus) et de mutualisation des véhicules afin de limiter les achats de véhicules.

Impacts attendus

La diminution de l'effectif de la flotte automobile
La réduction des coûts de la flotte (assurances, carburant, entretien, etc.)
Une flotte plus décarbonée et plus responsable

Indicateurs de suivi

Indicateur n°1 : Effectif total flotte AMU

Indicateur n°2 : Part relative des motorisations décarbonées dans le parc

Indicateur n°3 : Baisse des dépenses en carburant fossile (essence et Diesel)

Indicateur n°4 : Nombre de personnels formés à l'écoconduite.

	Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
Indicateur n°1	163	163 ⁸	160
Indicateur n°2	21 %	25 %	30 %
Indicateur n°3	127 780 € HT	- 10 %	- 20 %
Indicateur n°4	0	20	40

⁸ Comprenant achat 2025 et retard livraison 2024

Acteurs en charge du déploiement

Pôle Logistique de la DEPIL

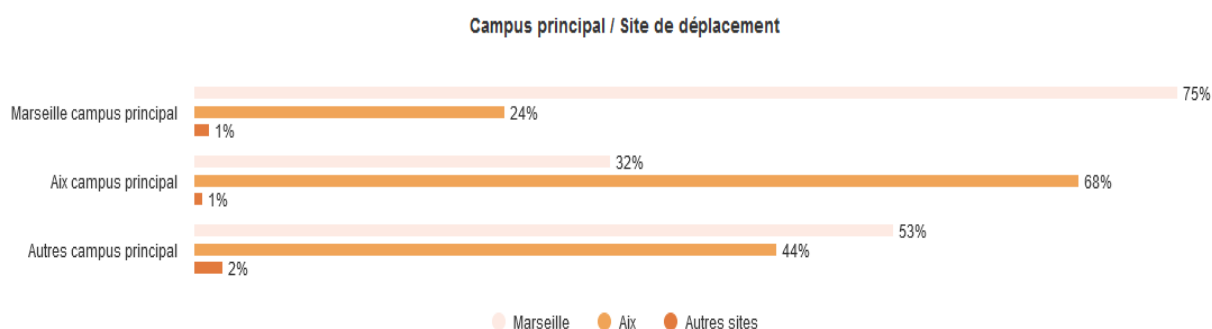
Direction du Développement Durable

Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche disposant de véhicules

2. Réduction de la mobilité inter-sites / Utilisations du distanciel

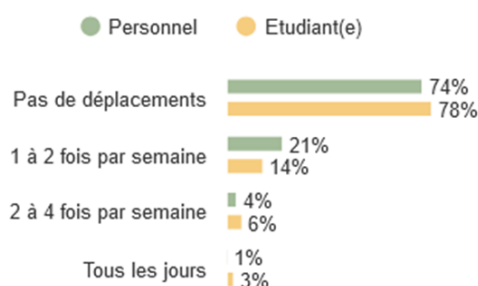
La mobilité inter-sites désigne les **déplacements effectués d'un site à l'autre de l'Université, à l'occasion d'un cours, d'une réunion, d'un séminaire, etc. sur une même journée, sans retour vers le domicile de l'agente/agent ou de l'étudiante/étudiant**. La structure d'Aix Marseille Université, qui dispose, comme rappelé précédemment, de plus de cinquante sites répartis sur 9 villes et 4 départements, engendre de nombreux déplacements inter-sites et joue un rôle significatif dans les émissions des agents et des étudiants.

Les pratiques de mobilité inter-sites ont été interrogées lors de l'enquête mobilité amU 2024, sans pouvoir quantifier de façon tout à fait satisfaisante le nombre de trajets ni leur distance.



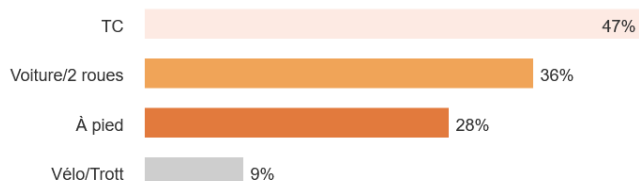
Cette enquête a montré que les déplacements inter-sites concernaient majoritairement des trajets **au sein de la même commune** : ainsi, $\frac{3}{4}$ des déplacements inter-sites depuis Marseille étaient en direction de Marseille, $\frac{2}{3}$ des déplacements inter-sites à Aix-en-Provence avaient pour destination Aix. En ce qui concerne les déplacements à partir d'un site délocalisé, Marseille concentre l'essentiel des destinations inter-sites.

Fréquence des déplacements intersites



D'autre part, en ce qui concerne la fréquence des déplacements inter-sites, 74 % des répondants déclarent ne pas avoir de déplacements inter-sites pour des cours ou des réunions et 26 % ont des déplacements réguliers ou fréquents entre campus (entre 1 et 5 fois par semaine)

En général, comment vous déplacez-vous entre ces différents sites ? (plusieurs rep. possibles)



Enfin, le graphique ci-contre montre que près de la moitié des répondants indiquent prendre les transports en commun lors des déplacements inter-sites, plus d'un tiers déclarent utiliser une voiture ou un 2 roues et près d'un tiers déclarent se déplacer à pied.

Des améliorations sont susceptibles d'être apportées pour réduire ces déplacements. La circulaire Services publics écoresponsables [n° 6425-SG du 21 novembre 2023](#)⁹, précise : « Encourager le recours à la visioconférence, aux formations à distance et aux évènements hybrides pour limiter les déplacements professionnels des agents. » Ceci avec une Cible à 2027 de -30% de dépenses liées aux déplacements professionnels par rapport à 2019.

Dans ce contexte, amU a mené une campagne de communication en faveur de la visioconférence pour les réunions : cette action constitue un levier efficace de réduction de l'impact environnemental des déplacements dans l'université. Si ces modalités ne conviennent pas à toutes les réunions, amU encourage le recours à la visioconférence pour les réunions courtes, si cela permet de réduire les déplacements. En outre, le recours à la visioconférence a augmenté le nombre de réunions par jour, il faudra à terme investiguer les impacts certes sur la productivité mais aussi sur la fatigue psychologique des agents soumis à ces rythmes de travail dans un contexte où les réunions s'enchaînent sans pause pour les agents.



Le recours à la visioconférence peut également s'avérer une piste pertinente de réduction de l'impact environnemental pour des conférences ou colloques, en particulier si la participation en personne exige un vol long-courrier. Une [étude parue dans Nature communications en 2021](#) estime ainsi que le passage à une participation à distance pour une conférence peut réduire l'empreinte carbone de 94%¹⁰.

Action

- Concevoir des emplois du temps et des maquettes pédagogiques qui permettent de diminuer les déplacements inter-sites de la communauté étudiante et des enseignants et prévoir une organisation du travail réduisant la mobilité inter-sites des agents. **Lorsqu'un cours est donné à distance, ajuster le format et le contenu des enseignements au format distanciel lorsque cela est possible** (un même cours peut ne pas être tout à fait le même selon qu'on le dispense en amphi ou en distanciel). Les composantes étant multi-sites, le recours à la visioconférence pour les enseignements ne doit pas être une obligation. Il existe aussi des formations 100% à distance qu'il faut prendre en compte. Il s'agit là de **limiter la mobilité étudiante et favoriser les pratiques pédagogiques innovantes pour réduire les mobilités enseignantes**.



NB : le recours au format distanciel ne saurait constituer une obligation, il s'agit de travailler dans une optique de conciliation entre 2 objectifs : la réduction de la mobilité et la **préservation de la santé mentale des étudiants**.

9

https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/45511?page=1&pageSize=25&query=*&searchField=ALL&searchType=ALL&sortValue=SIGNATURE_DATE_DESC&tab_selection=circ&typePagination=DEFAULT

¹⁰ Tao, Y., Steckel, D., Klemeš, J.J. *et al.* Trend towards virtual and hybrid conferences may be an effective climate change mitigation strategy. *Nat Commun* **12**, 7324 (2021). <https://doi.org/10.1038/s41467-021-27251-2>

- Développer l'offre de formation vers des diplômes totalement à distance pour les publics empêchés ou en situation de handicap.
- Poursuivre la sensibilisation et la communication sur la priorisation du format distanciel pour les réunions/événements inscrits dans le périmètre d'autres sites (amU ou hors amU) ou d'autres villes/régions/pays, *lorsque cela est possible*. Le recours à la visioconférence pour des réunions constitue un levier efficace de réduction de l'impact environnemental lié aux déplacements inter-sites.
Si ces modalités ne conviennent pas à toutes les réunions, amU encourage le recours à la visioconférence pour les réunions courtes, si cela permet de réduire les déplacements. C'est notamment dans le cadre de sa campagne « Eco-gestes » que l'établissement pourra inciter au format distanciel, mais aussi dans la communication du guide voyage et de la plateforme Notilus.

Impacts attendus

Réduction des déplacements inter-sites amU et hors sites amU et des impacts associés (émissions, trafic routier, etc.)

Indicateurs de suivi

Indicateur n°1 : Part des déplacements intersites 1 à 2 fois par semaine

Indicateur n°2 : Part des déplacements intersites 2 à 4 fois par semaine

Indicateur n°3 : Part des déplacements intersites tous les jours de la semaine

Jalons / Cibles

	Valeur initiale 2024		Jalon 2027		Cible 2029	
	Étudiants	Personnels	Étudiants	Personnels	Étudiants	Personnels
Indicateur n°1	14 %	21 %	12 %	18 %	10 %	16 %
Indicateur n°2	6 %	4 %	5 %	3 %	4 %	3 %
Indicateur n°3	3 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %

Acteurs en charge du déploiement

Direction du Développement Durable

Direction des Affaires Financières

DIRFOR (dont CIPE)

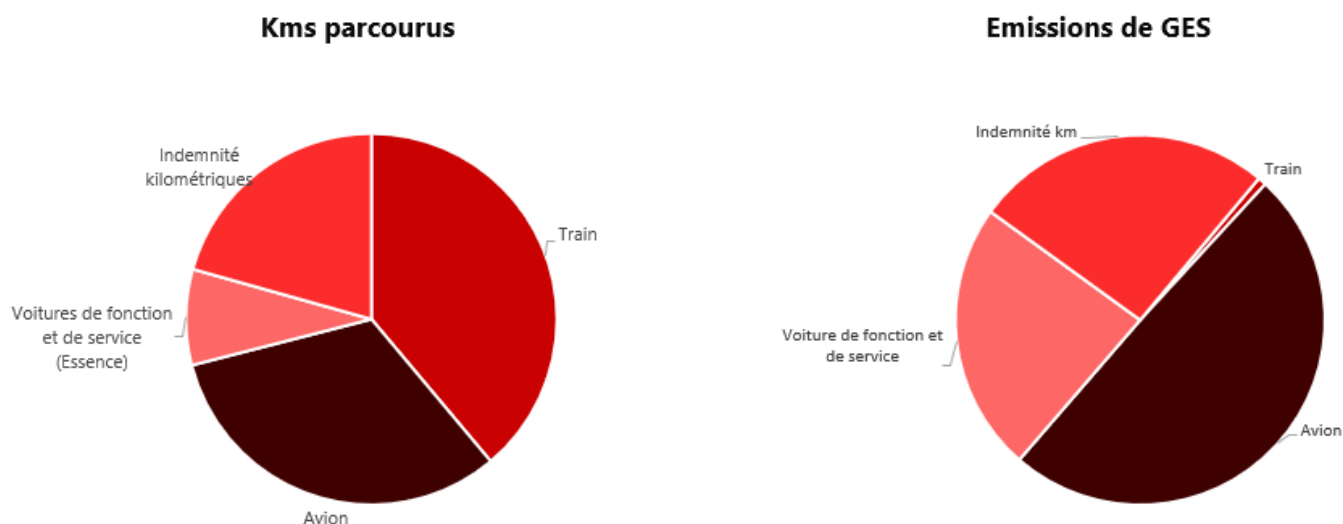
DEPIL

DIRNUM

Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche

3. Missions professionnelles

Le BEGES 2025 d'amU fait apparaître que les déplacements pour raison professionnelle (missions) étaient responsables en 2024 de 3% des émissions imputables au poste « Mobilité ». Celles-ci peuvent se décrire comme ci-dessous :



Le **décret n° 2019-139 du 26 février 2019** fixe les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'État.

La **politique de déplacement d'Aix Marseille Université, adoptée annuellement par le Conseil d'administration**, définit les règles de prise en charge des déplacements ainsi que les motifs et règles dérogatoires au régime juridique applicable aux personnels civils de l'État. La politique de déplacement est ainsi susceptible d'évoluer chaque année, pour tenir compte de l'orientation budgétaire de l'établissement et en déclinaison du schéma directeur DDRS.

Le Conseil d'administration d'amU a adopté en janvier 2025 une **nouvelle politique de déplacement**, incluant les mesures suivantes :

- ❖ Rendre le train obligatoire pour tout déplacement inférieur à 4H de trajet (obligatoire) ;
- ❖ Inciter à l'utilisation du train pour les déplacements supérieurs à 4 heures ;
- ❖ Permettre, pour les trajets longs en train (supérieurs à 2h30 de trajet) la possibilité de recourir à la première classe (sur accord de l'ordonnateur) ;
- ❖ Limiter le nombre de déplacements d'une journée si la durée de réunion est inférieure à 3 heures, en fonction de la distance à parcourir ;
- ❖ Inciter à ce que les déplacements coûteux en bilan carbone (vols dits longs courriers par exemple) soient réservés aux missions supérieures à 3 nuitées.

L'enquête mobilité de 2024 a permis d'interroger les pratiques de mobilité liée aux missions professionnelles. Ainsi, parmi les répondants, près de 2/3 (65%) ont effectué au moins une mission en 2023-2024 et plus d'1/3 ont effectué une mission à l'étranger.

Données 2023 et 2024 issues de l'opérateur de voyage (déplacements via marché de voyage)

Contribution relative des modes de transport (en % de transactions)			
	2023	2024	△ volume
Avion	16,73 %	15 %	+ 2,8 %
Train	82,75 %	84,45 %	+ 17,1 %
Voiture	0,52 %	0,55 %	+ 21,6 %

Si la part *relative* des trajets en avion est passé de 16,73% en 2023 à 15% en 2024, le *nombre de trajets* en avion a augmenté de 2,8% en valeur absolue, ce qui traduit une hausse assez sensible du nombre de déplacements réalisés. La politique voyage adoptée en janvier 2025 devrait faciliter la réduction de la part relative de l'avion dans les déplacements des personnels lors des missions effectuées au profit du train.

À noter qu'en ce qui concerne les voyages aériens :

- 19,3 % concernent des déplacements en France ; c'est en particulier sur ces trajets en France métropolitaine que les efforts de réduction des déplacements en avion pourraient porter.
- 57 % des déplacements intra-européens ;
- 23,7 % des déplacements intercontinentaux.

Action

Obligation de recours au train par rapport à l'avion pour les trajets inférieurs à 4h et incitation à l'utilisation du train pour les déplacements supérieurs à 4 heures.

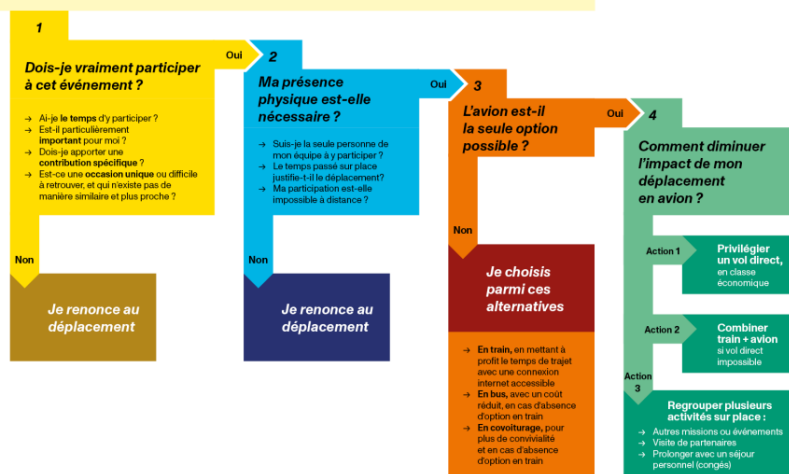
Porter auprès du prestataire le besoin d'évolution consistant à un introduire un système d'alerte (fenêtre pop-up) pour chaque projet de réservation et, à défaut de pouvoir le faire avec l'actuelle version du logiciel de réservation, porter auprès du prestataire le besoin pour amU de développer une telle fonctionnalité.

Poursuivre les actions de formation entreprises par la Direction des Affaires Financières et l'Agence Comptable en direction des ordonnateurs et des personnes validant des missions dans le cadre de la réforme de la responsabilité des gestionnaires publics

Poursuivre la sensibilisation des personnels amU et communiquer sur l'importance de déplacements professionnels moins émissifs.

À cet effet, une source d'information est désormais accessible pour les personnels souhaitant identifier la meilleure façon de se déplacer en vue d'une mission au travers d'un **arbre décisionnel** :

Aide à la décision sur les déplacements professionnels des agents



Impacts attendus

- Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)
- Réduction du trafic aérien
- Amélioration de la qualité de l'air et de la santé humaine
- Réduction de la consommation en carburant d'origine fossile (y compris impact financier)

Indicateurs de suivi

- Indicateur n°1 : part modale de l'avion dans les missions
- Indicateur n°2 : part modale du train dans les missions
- Indicateur n°3 : par modale des trajets effectués en train en France métropolitaine
- Indicateur n°4 : part modale de la voiture dans les missions

Jalons / Cibles

	Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
Indicateur n°1	15 %	13 %	11 %
Indicateur n°2	84 %	86 %	88 %
Indicateur n°3	97 %	98 %	99 %
Indicateur n°4	0,55 %	0,40 %	0,30 %

Acteurs en charge du déploiement

- Direction Générale des Services
- Direction du Développement Durable
- Direction des Affaires Financières
- Direction de la Commande Publique
- Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche




ÉQUIPEMENT DES SITES

1. Installations de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE)

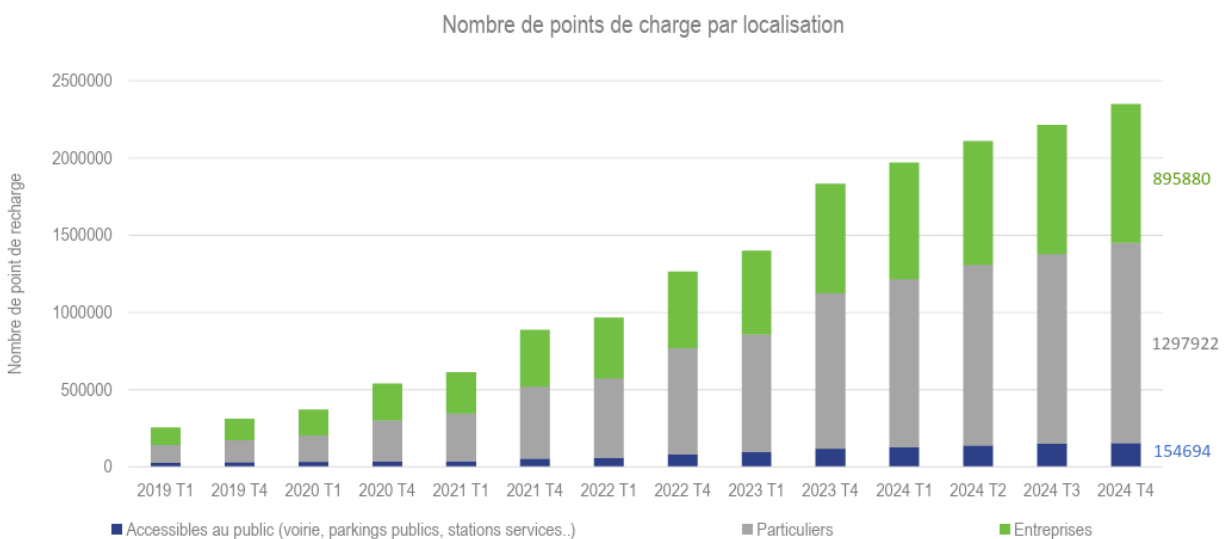
1.1. Éléments de contexte général

Selon l'étude AVERE et Enedis (juin 2025), la majorité de la recharge des véhicules électriques se fait à domicile ou en entreprise sur une faible puissance : 3.7 et 7 kW.

Le reste de la recharge se fait sur des lieux accessibles au public : Parkings, stations et voiries.

	2023	2024
 Particuliers (puissance moyenne : 3,7 kW)	52,4%	55,3%
 Entreprises (puissance moyenne : 7 kW)	41,5%	38,1%
 Accessible au public (puissance moyenne : 45 kW)	6,2%	6,6%
Total du nombre de Points de Recharge	2 213 322	2 348 496

L'accessibilité aux infrastructures représente seulement 6,6 % du parc de points de recharge



Sur les 154 694 points de recharge accessibles au public, seulement 10 % sont en recharge rapide (22kW-150kW) et 10% en recharge ultra rapide (> 150kW).

Depuis fin 2023, 100% des stations autoroutières sont équipées en points de charge, dont plus de 70% ultra rapides depuis 2024.

1.2. La mobilité électrique dans l'enquête mobilité amU 2024

La mobilité électrique reste encore loin derrière son équivalent thermique (essence/diesel) parmi la communauté automobiliste d'amU : selon l'enquête mobilité amU 2024, la part modale estimée de la voiture électrique/hybride plafonne à un peu plus de 3% et, parmi toutes les motorisations, l'option électrique ne concerne que 7% des véhicules et 5% pour les versions hybrides.



Pour autant, dès février 2021, un **Plan IRVE amU** (pour *Installations de Recharge pour Véhicules Électriques*) a été adopté en réunion de gouvernance élargie, prévoyant le déploiement d'un parc de bornes de recharges amU ouvertes aux personnels à usage payant sur un certain nombre de sites.

1.3. Situation amU

Entre 2021 et 2024, amU s'est appuyée sur son **plan IRVE triennal validé par gouvernance pour déployer des bornes publiques sur site en accès payant**. Elle s'est inscrite pour cela dans l'accord cadre de la Direction des Achats de l'État (DAE) relatif à la fourniture d'IRVE : notification de la société EVBOX en qualité de fournisseur des équipements.

Le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales (SGAR) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), par le biais de sa Plateforme Régionale d'Achat a organisé la consultation et la désignation des opérateurs privés chargés des lots suivants :

- Lot n°1 : AMO
- Lots n°2-3-4 : Installation / Maintenance
- Lot n°5 : Supervision

Le déploiement du Plan IRVE a permis l'installation de **19 bornes** dont 31 points de charge :

- Campus Etoile/ site St Jérôme : 4 bornes de 22 KWh (8 points de charge)
- Campus Luminy : 5 bornes de 22 KWh (10 points de charge)
- Campus Timone/ Site Timone : 5 bornes de 22 KWh (6 points de charge)
- Campus Aix (IAE Puyricard) : 1 borne de 7 KWh (2 points de charge)
- Campus Pharo : 4 bornes 22 KWh (5 points de charge)

Sur la période octobre 2023 – Janvier 2025, l'installation de ces bornes pour les véhicules amU a eu pour impact environnemental :

- Des **économies en carburant** de 7 707 L
- Une **distance évitée en véhicule thermique** de 112 802 km
- Des **émissions évitées en CO₂** de 18 T
- Des **émissions évitées en CO** de 78 kg

À ce jour le plan d'installation triennal IRVE amU est clos, bien que non abouti, et il convient de réfléchir à de nouvelles installations, en fonction des capacités budgétaires de l'Établissement pour répondre à la mobilité domicile - travail des personnels et de la communauté étudiante, mais aussi pour assurer la recharge des véhicules de service électriques (cf. Nouvelle Doctrine des mobilités pour l'État et ses Établissements publics du 1er septembre 2025).

1.4. Bornes de recharge amU

Avant l'installation des bornes IRVE (2021-2024), il existait 15 bornes de recharge avec 23 points de charge (gestion interne par les campus et composantes).

À ce jour, l'état du parc de bornes avec la mise en place du plan IRVE se définit comme suit :

SITE - CAMPUS- BORNE DE RECHARGE AVANT PLAN IRVE	NOMBRE DE BORNES	POINT DE CHARGE	PUISSANCE KW
A103_01 JAS DE BOUFFAN	2	3	7
A208_12 SCHUMAN (parking bat EGGER)	2	3	22
A208 - SCHUMAN 5parking Silo)	6	10	7
A211_01 - IUT GASTON BERGER	1	2	40 à 50
M103_06- CHÂTEAU GOMBERT- LAM	1	1	7
M207_07 - ST CHARLES	1	2	22
M210_01 TIMONE	1	1	7
M301_26 LUMINY	1	1	22
SOUS-TOTAL	15	23	
SITE - CAMPUS- BORNE DE RECHARGE PLAN IRVE			
M301_ LUMINY	5	10	22
M101_ ST JEROME ETOILE	4	8	22
A101- IAE- PUYRICARD	1	2	7
M213 - PHARO	4	5	22
M210 TIMONE	5	8	22
SOUS-TOTAL	19	33	
TOTAL	34	56	

Les **Bornes de Recharge pour Véhicules Électriques** actuellement installées sur nos différents sites offrent une puissance de **22 kW**, ce qui les classe dans la catégorie des recharges rapides.

Une exception notable concerne le site de **Puyricard** : en raison des contraintes techniques du réseau électrique local, la borne installée sur ce site a une puissance limitée à **7 kW**

Toutes les bornes de recharge sont mises à disposition de **l'ensemble des personnels et usagers**, ainsi que pour la recharge des **véhicules de la flotte amU**.

Une Tarification équitable et compétitive : Après plus d'une année d'exploitation à un tarif de 7.67 €/h, un nouveau mode de tarification pour la recharge s'établissant à 0.24 €/kW, basé sur le coût de l'électricité 2025 au kWh (incluant maintenance, exploitation et investissement), est entrée en vigueur le 1er décembre 2025.

Cette nouvelle tarification permet à l'utilisateur de payer seulement la réelle quantité d'énergie délivrée pour son véhicule.

Afin de garantir la disponibilité des bornes pour tous, le tarif est fixé à 7.67 €/h et s'applique après 3 heures d'occupation de l'équipement.

En conclusion le nombre de total de bornes de recharge (plan IRVE + équipements préexistant) se monte à un total de 34 bornes et 56 points de charge sur l'ensemble des sites Aix – Marseille Université

Impacts attendus

Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)
Amélioration de la qualité de l'air et de la santé humaine
Réduction de la consommation en carburant d'origine fossile (y compris impact financier)
Élargissement du service à l'utilisateur

Indicateurs de suivi

amU ne peut suivre les indicateurs de performance **que pour les seules bornes déjà installées dans le cadre du plan triennal amU et celles qui seront possiblement installées dans le futur selon un modèle de pilotage et supervision.**

À ce jour, toutes les bornes de recharge ne sont pas supervisées, certaines d'entre elles (comme par exemple les bornes de flotte amU) n'étant pas équipées à cet effet.

Indicateur n°1 : Nombre de bornes

Indicateur n°2 : Taux d'occupation des bornes (en Nbre de jours)

Indicateur n°3 : Consommation de MWh

Indicateur n°4 : CO₂ évité grâce aux bornes (en Tonne)

Jalons / Cibles

	Valeur initiale au 01/01/2024	Jalon 2027	Cible 2029
Indicateur n°1	25	30	35
Indicateur n°2	115	145	170
Indicateur n°3	17,5	30	40
Indicateur n°4	18	30	40

Acteurs en charge du déploiement

Pôle Logistique de la DEPIL

Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche

2. Stationnement des vélos et trottinettes

amU promeut la pratique du vélo (avec ou sans assistance électrique) par un accroissement de son offre en places de stationnements sur les campus.

En dehors des sites de Gap, Puyricard, Montperrin, BU Fenouillères et Luminy dont l'accès ouvre directement sur la voie publique et qui ne disposent pas à ce jour d'une solution de contrôle des entrées au titre du marché de surveillance, la plupart des autres sites disposent d'une entrée non seulement surveillée mais le plus souvent équipée en portillons de sécurité.

Pour cette raison, la ligne directrice choisie par amU aux fins d'aménager des zones de stationnement pour les vélos/trottinettes passe par les solutions suivantes, lorsqu'il est possible de les mettre en œuvre :

- Pose d'arceaux simples ;
- Pose d'arceaux sous abris ;
- Aménagement d'un local déjà existant dans un bâtiment (avec contrôle d'accès) ;
- Pose d'une consigne extérieure sécurisée à contrôle d'accès (« box-à-vélos ») sur quelques sites exceptionnels à fort risque d'insécurité (voir supra).

La plupart des nouveaux projets d'aménagement s'appuient sur un dispositif de financements croisés entre crédits provenant :

- De l'université (composantes, DEPIL de campus) ;
- De la CVEC ;

Un recensement effectué en 2025 permet d'évaluer l'offre en stationnements pour vélos.

	PARKINGS VELOS							
	Nb d'ÉQUIPEMENTS de stationnement non abrité	Nb de PLACES de stationnement non abrité	Nb d'ÉQUIPEMENTS abris ext. non sécurisés	Nb de PLACES dans abris ext. non sécurisés	Nb d'abris sécurisés	Nb de PLACES dans Abris sécurisés	Nb total de ZONES identifiées pour parking	Nb total de PLACES de parking
Total Agents	31	91	8	69	9	126	24	286
Total Visiteurs/Étudiants	151	622	69	405	4	176	202	1203
TOTAL	182	713	77	474	13	302	226	1500

Action

Élargir l'offre en places de stationnements pour les vélos et trottinettes

Impacts attendus

Favoriser le report modal vers les modes actifs pour la mobilité domicile – université et mobilité intersites.

Réduire la consommation en carburant d'origine fossile (y compris impact financier)

Indicateurs de suivi

Indicateur n°1 : Nombre de places de stationnement non abrité

Indicateur n°2 : Nombre de places sous abri extérieur non sécurisé

Indicateur n°3 : Nombre de places dans abri sécurisé

Jalons / Cibles

	Valeur initiale 2024		Jalon 2027		Cible 2029 ¹¹	
	Visiteurs Étudiants	Agents	Visiteurs Étudiants	Agents	Visiteurs Étudiants	Agents
Indicateur n°1	610	91	683	102	732	109
Indicateur n°2	349	60	391	67	419	72
Indicateur n°3	96	119	108	133	115	143

Acteurs en charge du déploiement

Direction du Développement Durable

Commissions CVEC de campus

Composantes et/ou DEPIL de Campus

¹¹ La part modale du vélo étant en 2024 aux environs de 10% sur tout amU et chez tous types de publics confondus (personnels et communauté étudiante), il faudrait atteindre en nombre de places de stationnement l'équivalent de 10% des effectifs présents soit près de 8 000 arceaux au total (contre un peu plus de 1 000 à ce jour)

3. Services à la mobilité active : ateliers vélos

3.1. Ateliers de réparation de vélos

Constatant les difficultés d'entretien ou de réparation de leur vélo par les personnels et étudiants (achat de pièces détachées, main d'œuvre...), amU déploie peu à peu des services locaux à destination des cyclistes sur différents sites pour encourager la pratique du vélo. À ce jour, l'établissement compte deux ateliers « solidaires » de réparation de vélos, dont les coûts d'investissement et de fonctionnement sont soutenus notamment par la CVEC. Ces ateliers fonctionnent parfois selon un modèle participatif où les usagers prennent une part active soit à leur fonctionnement (bénévolat de permanence) soit à la réparation elle-même (co-réparation guidée par un expert). Mais les usagers peuvent également déposer leur vélo pour réparation.

Le premier atelier est implanté sur le site Saint-Charles au bénéfice des étudiants du campus Marseille – Centre. Adossé à une association étudiante, VéloCampus Marseille, il bénéficie pour son fonctionnement de deux contrats étudiants rémunérés par l'Université, financés dans le cadre de la CVEC de campus. Cet atelier propose des prestations de conseil, de réparation et de prêt de vélo pour le seul public étudiant. Par ailleurs, l'association organise quelquefois des sorties dans Marseille destinées à familiariser les cyclistes avec la conduite en ville.

Un deuxième atelier, ouvert depuis janvier 2026 sur le site Schuman est quant à lui destiné tant aux personnels qu'à la communauté étudiante du campus d'Aix-en-Provence (financé par la CVEC de ce campus). À la différence de l'atelier vélo Saint-Charles, celui implanté sur Schuman est confié à la gestion directe de la Direction de la Vie Étudiante et de Campus (DVEC) qui emploie un étudiant formé pour animer le lieu et prévoit d'en recruter un deuxième prochainement. Cet atelier vélo, qui bénéficie également d'un financement du Service Commun d'Action Sociale et Culturelle (SCASC) propose des prestations de réparation et entretien gratuites pour les étudiants, des outils en libre accès pour apprendre à les utiliser, des petites pièces offertes pour les dépannages courants et pourrait ultérieurement proposer l'accompagnement de bénévoles et d'experts pour progresser en mécanique vélo.

L'établissement souhaite continuer à élargir ce dispositif à d'autres sites, en priorité sur les campus Etoile, Timone et Luminy. De même, une attention pourrait être portée en direction des sites délocalisés (La Ciotat, Aubagne, Salon-de-Provence, Arles, Avignon, Digne-les-Bains et Gap) pour lesquels l'implantation d'un service de réparation solidaires des vélos permettrait un vrai gain en matière de vie de campus et de prise en compte des enjeux de mobilité durable.

3.2. Partenariats et initiatives de promotion du vélo

amU a également noué des partenariats avec différents acteurs associatifs ou institutionnels du territoire pour animer des prestations ou des événements en relation avec la pratique du vélo. C'est ainsi qu'à ce jour, on peut noter la mise en œuvre d'une collaboration active avec les acteurs suivants :

- **La recyclerie sportive**

Implantée à Marseille et inscrite dans une dynamique d'économie circulaire, la Recyclerie Sportive a pour objectifs de favoriser l'accès au sport pour tous, de prioriser le développement de l'emploi local et l'insertion professionnelle de personnes en difficultés.

La recyclerie sportive est ainsi en capacité d'offrir à amU des prestations de co-réparation de cycles avec une aide à la petite réparation et l'apprentissage de la mécanique cycle, de marquage de vélo et des ateliers de (re)mise en selle.

- **Le CPIE du Pays d'Aix**

Le Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement (CPIE) du Pays d'Aix assure un relais local sur notre territoire du programme national Vélo Égaux à destination des personnes rencontrant des difficultés financières pour apprendre à faire du vélo et disposer de leur propre bicyclette. Ainsi adossé à ce programme, le CPIE du Pays d'Aix propose aux étudiants d'amU en situation de plus grande vulnérabilité économique des prestations d'apprentissage de la mobilité à vélo, de familiarisation avec la mécanique vélo et potentiellement de dons/prêts de vélos reconditionnés.

- **Cyclocare**

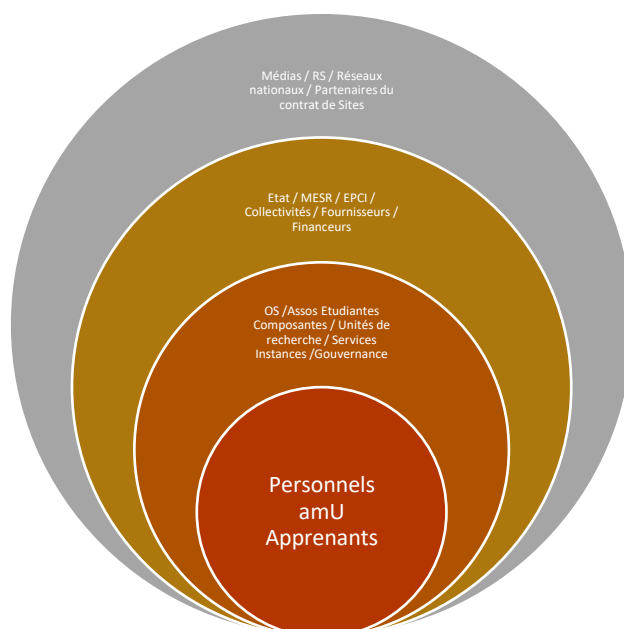
Cette association établie dans les Alpes de Haute-Provence assure la collecte des vélos usagés, la réparation puis le don de vélos reconditionnés aux écoles, collèges, lycées et établissements du territoire bas-alpin. Le service rendu par cette association localement ancrée sur son territoire permettrait de promouvoir l'accès à la mobilité activé pour les usagers des sites dignois d'amU : l'IUT et l'INSPE.

GOUVERNANCE ET PILOTAGE DU PMD SENSIBILISATION ET IMPLICATIONS PARTIES PRENANTES

En tant que sous-ensemble du Schéma Directeur DDRS auquel il se trouve intégré, le Plan de Mobilité durable est associé à une comitologie et un principe de pilotage voisins.

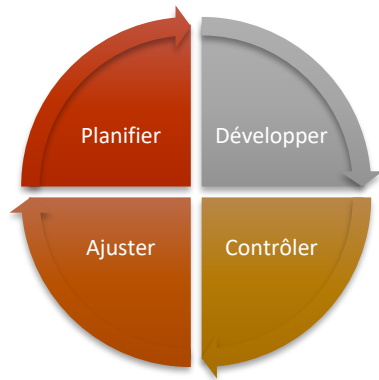
1. Cartographie des parties prenantes

Dans l'infographie ci-dessous, les parties prenantes les plus concernées par la mise en œuvre et le suivi du PMD sont proches du centre, tandis que celles en interaction plus distante sont positionnées en périphérie.



2. Cadre théorique du pilotage

Le déploiement et le suivi du PMD suivront une démarche classique d'amélioration continue selon la démarche PDCA (Planifier Développer Contrôler Ajuster) ou « roue de Deming ». Dans ce cadre, l'établissement programmera les actions à mener pour atteindre les objectifs du plan, les mettra en œuvre, suivra et évaluera leur réalisation et adaptera les actions/objectifs selon l'avancement des projets et les retours des parties prenantes



Le PMD propose une vision stratégique globale des enjeux de mobilité durable en relation avec des documents d'orientation qui lui sont supérieurs comme (SD DRS, COMP, Plan de Mobilité Métropolitain, Plan Air Climat Énergie Métropolitain et recommandations/directives de l'État).

Quatre principes président au pilotage de la stratégie de mobilités durables de l'établissement, à savoir :

- **Implication** : les parties prenantes sont associées au déploiement et au suivi des résultats des actions menées (en instances ou lors de RDV tels que les Cafés DD ou les COPIL Mobilité présentés ci-après).
- **Flexibilité** : des échanges et ajustements des actions prévues peuvent faire évoluer le contenu des actions (nouveaux besoins émergents, éléments budgétaires fluctuants, obligations réglementaires, etc.) en association avec les parties prenantes.
- **Conformité** : un cadre cohérent est proposé entre la vision stratégique et l'aspect opérationnel.
- **Efficacité** : un pilotage efficace est conduit au travers d'une gouvernance impliquée et des indicateurs d'évaluation chiffrés.

3. Des outils d'aide au pilotage

Trois outils sont mobilisés à échéances régulières :

3.1. Le Bilan d'Émissions de Gaz à Effet de Serre amU

Ce bilan permet d'estimer la proportion des émissions de gaz à effet de serre qui sont imputables au poste « mobilités » parmi les activités contributrices de l'Établissement. Au travers de la simulation d'une trajectoire de réduction de ses émissions et d'un plan de transition, l'Établissement se donne pour ambition de réduire en valeur absolue ses émissions de gaz à effet de serre mais aussi la part relative de celles issues du poste « mobilités ».

Pour autant que ces bilans soient effectués de façon reproductible d'un exercice sur l'autre (à isopérimètre et selon une égale méthodologie), ces bilans sont un bon outil pour un suivi global des performances d'amU en matière de mobilité durable.

3.2. Les études de potentiel de report modal par site

Rendues possible par l'accès d'amU au service MOBIPRO d'Aix-Marseille Provence Métropole¹², ces études offrent une vision globale des potentiels de reports modaux des

¹² Le conseil Mobipro (<https://mobipro.ampmetropole.fr/>) est un service gratuit mis en place par la Métropole Aix-Marseille-Provence à destination des entreprises et des organisations du territoire métropolitain. Son objectif est d'accompagner entreprises et organisations sur les sujets de mobilités durables, et donc de les aider à promouvoir auprès de leurs collaborateurs les mobilités actives (vélo, marche) et partagées (co-voiturage / autopartage).

personnels et de la communauté étudiante en faveur des différents modes actifs ou partagés (pourcentage d'individus disposant d'une solution de covoiturage, d'une solution de transports en commun, personnes éligibles aux modes « doux », etc.).

Cet outil permet de **mieux identifier les différents modes de déplacement accessibles pour la communauté d'un site** en permettant de caractériser, pour chaque site, un potentiel de mobilité pour chaque mode de transport : à pied (pour les agents et étudiants résidant à moins de deux kilomètres), en vélo (sans assistance électrique jusqu'à 5 kilomètres, avec assistance jusqu'à 8 kilomètres), en transport en commun selon la desserte du site et les adresses des personnels et étudiants ou encore en covoiturage.

Ces études permettent ainsi d'identifier **un optimum de mobilité par mode pour chaque site**, à mettre en parallèle avec les pratiques observées et mesurées dans l'enquête de mobilité. L'examen des disparités entre l'optimum théorique de mobilité et les pratiques constatées permet de guider l'action de l'établissement en matière de mobilité et de prioriser les interventions sur certains sites.

Pour réaliser cette étude, MOBIPRO **s'appuie sur l'analyse des adresses issues du Système d'information des ressources humaines (SI RH) et des étudiants** qui lui sont confiées, de manière sécurisée et pseudonymisée, ceci dans le respect du RGPD (l'accord du DPO d'amU a été obtenu à cette fin).

3.3. L'enquête mobilité amU

Réalisée *a minima* tous les 3 ans pour permettre notamment de quantifier les émissions de GES imputables au poste « mobilité » du BEGES, l'Enquête Mobilité amU vise à mesurer les habitudes de mobilité des étudiantes et étudiants et des personnels de l'établissement : mode de déplacement, durée, distance, intention (ou non) de changer de mode de transport, missions, etc.

Elle est un outil précieux pour le pilotage de la stratégie de mobilités durables de l'établissement et aux actions associées : dispositifs financiers d'incitation au report modal, soutien au co-voiturage, installation d'abris vélos, installation de bornes de recharge pour véhicule électrique, etc.

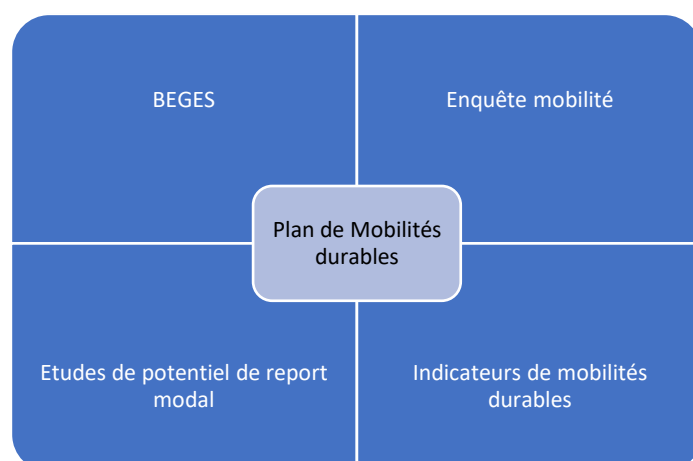
Ce type d'enquête s'intéresse :

- D'une part aux habitudes de déplacements à l'instant T des personnels et étudiants pour leurs déplacements domicile-campus, inter-sites et leurs missions
- D'autre part aux « intentions de report modal », c'est-à-dire à l'intention des étudiants et personnels interrogés de changer de mode de transport, par exemple de la voiture individuelle vers les transports en commun.

amU s'appuie sur les résultats de cette enquête pour adapter sa stratégie et ses actions en faveur d'une mobilité plus durable. Les résultats peuvent servir les actions de plaidoyer engagées par amU vis-à-vis des autorités organisatrices de transports : renforcement de dessertes en transports en commun, aménagement de pistes cyclables ou de stations vélos en libre-service, etc.

Le conseil MOBIPRO intervient notamment dans l'accompagnement méthodologique et l'animation des plans de mobilité employeurs.

Ce service est accessible gratuitement pour amU au titre de la convention n° 2021-5712 « Engagement mutuel pour l'accompagnement d'un Plan de Mobilité » passée avec Aix-Marseille Provence Métropole.



3.4. Enseignements croisés de l'enquête mobilité 2024 et des études de potentiel de report modal par site

SCHUMAN	Marche			Cycle			Cycle à assistance électrique			TC		
	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart
Etudiants	38,9%	25,0%	13,9%	2,6%	33,0%	-30,4%	1,2%	3,0%	-1,8%	31,9%	29,0%	2,9%
Personnels	10,0%	20,0%	-10,0%	21,6%	32,0%	-10,4%	2,9%	3,0%	-0,1%	21,6%	32,0%	-10,4%
SAINT-JERÔME	Marche			Vélo			VAE			TC		
	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart
Etudiants	19,6%	15,0%	4,6%	2,6%	33,0%	-30,4%	3,8%	23,0%	-19,2%	34,4%	19,0%	15,4%
Personnels	3,2%	10,0%	-6,8%	9,1%	27,0%	-17,9%	5,9%	29,0%	-23,1%	20,3%	13,0%	7,3%
SAINT-CHARLES	Marche			Vélo			VAE			TC		
	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart
Etudiants	25,3%	26,0%	-0,7%	7,0%	48,0%	-41,0%	7,5%	14,0%	-6,5%	50,50%	54,00%	-3,50%
Personnels	14,8%	16,0%	-1,2%	13,8%	41,0%	-27,2%	6,0%	12,0%	-6,0%	34,30%	68,00%	-33,70%
TIMONE	Marche			Vélo			VAE			TC		
	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart
Etudiants	49,5%	27,0%	22,5%	5,7%	48,0%	-42,3%	6,7%	11,0%	-4,3%	20,8%	34,0%	-13,2%
Personnels	19,4%	17,0%	2,4%	20,4%	51,0%	-30,6%	8,5%	17,0%	-8,5%	14,7%	39,0%	-24,3%
LUMINY	Marche			Vélo			VAE			TC		
	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart	Enquête amU	EPRM	Ecart
Etudiants	11,3%	20,0%	-8,7%	4,6%	25,0%	-20,4%	2,5%	11,0%	-8,5%	48,1%	28,0%	20,1%
Personnels	0,8%	5,0%	-4,2%	13,3%	14,0%	-0,7%	12,2%	21,0%	-8,8%	19,0%	37,0%	-18,0%

EPRM = Etude de potentiel de report modal réalisé par AMPM dans le cadre du service MOBIPRO (2024)
 Enquête amU = Enquête réalisée en ligne en mars avril 2024 sur tout amU avec près de 10% de taux de réponse portant sur les moyens de transport pour la mobilité domicile université

Accessibilité à pied :

Les étudiants des sites Schuman et Timone font préférentiellement appel à la marche pour y étudier.

Le site Schuman est en immédiate proximité des résidences du CROUS (Cuques, Fenouillères) et se trouve facilement accessible à pied depuis le centre-ville. De même, le site de la Timone bénéficie d'une offre en logements étudiants (souvent privée) en grande proximité.

Plus largement motorisés que les étudiants et étudiantes, les personnels habitent souvent plus loin de leur site de rattachement et la marche n'est pas un mode adapté pour leurs trajets domicile - travail.

Sans surprise, à part pour les étudiants et étudiantes logés sur place par le CROUS, le site de Luminy est trop excentré des grandes zones d'habitation pour être facilement rallié à pied.

Accessibilité en cycle

Avec un peu moins de 1 000 places de stationnement (tous publics confondus), l'offre est clairement sous dimensionnée par rapport à la proportion théorique des cyclistes dans la communauté amU : l'enquête mobilité amU a montré une moyenne de 11% de part modale liée aux cycles (avec ou sans assistance électrique). Ainsi, avec un effectif *physique* d'un peu plus de 77 000 personnes sur les sites amU (étudiants présents physiquement sur les sites et personnels), amU devrait disposer d'au moins 7 000 places. Or, l'établissement en compte à ce jour près de 7 fois moins. Cette sous-capacité peut contribuer à expliquer la part relativement faible de la mobilité à vélo et trottinette par rapport à l'optimum prévu par les études de potentiel de report modal.

En ce qui concerne les sites en hypercentre comme Saint-Charles ou Timone, une voirie encore perçue comme dangereuse par les cyclistes, malgré les travaux d'amélioration engagés par AMPM, peut expliquer l'écart très important entre l'optimum prévu par les études et les résultats issus de l'enquête mobilité.

Il est à noter que les chiffres concernant le site de Luminy sont plus encourageants et plus proches de l'optimum attendu : cela tient peut-être aux travaux de réfection engagés par AMPM sur la voie verte de Luminy, rendant à ce jour la pratique du vélo et de la trottinette beaucoup moins dangereuse qu'autrefois. On note ici le succès notable des concertations engagées entre les établissements du supérieur implantés dans le quartier (amU, Kedge Business School, INSEAMM) et l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

Accessibilité en transports en commun

Chez les étudiants et étudiantes, la part modale des transports en commun (TC) est globalement proche de l'optimum et même franchement au-dessus comme à Luminy ou Saint-Jérôme. La prévalence nettement moins marquée de l'usage des TC en ce qui concerne le site de la Timone est sans doute à expliquer par les mêmes raisons que la sur-représentation de la marche : un public étudiant logé en grande ou immédiate proximité du site.

Chez les personnels, si le choix des transports en commun est au-dessus de l'optimum attendu en ce qui concerne le site Saint-Charles (sans doute le site le mieux desservi en TC au sein d'amU), en revanche sur les Schuman et Timone on peut s'étonner d'une part modale des TC aussi médiocre alors que ces sites sont bien desservis en transports en commun.

S'agissant de Luminy, un taux de motorisation élevé chez les personnels, l'excentricité notable du campus par rapport au centre-ville et le temps de parcours peuvent expliquer la désaffection chez ce public pour les transports en commun.

Enfin, il est à noter que la présence de places de stationnement autos pour les personnels en quantité souvent généreuse comme sur le parking Silo de Schuman ou à Luminy n'est pas faite pour encourager la prise des transports en commun.

Conclusion

Pour amU, l'essentiel de l'effort est à porter sur un élargissement de l'offre en stationnements vélos ainsi que sur une plus grande sensibilisation des personnels en faveur des transports en commun qu'ils sous utilisent (rappeler peut-être l'existence de la PCTA permettant le remboursement à 75% par amU de l'abonnement transports).

À noter que le dispositif de soutien amU au covoiturage est de nature à détourner de la pratique de l'autosolisme celles et ceux qui se trouveraient captifs de la voiture, soit par le fait d'une offre en transports en commun non suffisamment attractive (notamment sur les sites délocalisés où les étudiantes, étudiants et personnels peuvent habiter loin d'une ligne de TC), soit par la nécessité d'activités à caractère privé comme le dépôt d'enfants à l'école, les courses ou les sports et loisirs.

Dans le même temps, amU doit poursuivre ses actions de plaidoyer auprès des autorités organisatrices des mobilités (amU est inscrite dans 5 intercommunalités) pour rendre l'offre en transports en commun plus performante (fréquence, rapidité et tarification) ainsi que pour rendre les infrastructures viaires plus adaptées à la pratique des modes actifs.

En cela, de récentes actions portées par amU ont permis une nette amélioration de la desserte de certains sites de l'Université comme par exemple la réfection de la voie verte de Luminy, la création de la ligne 48 qui dessert les quartiers Sud-Est d'Aix-en-Provence ou le nouveau bus 97 qui permet une liaison directe A/R entre le centre-ville de Marseille et le complexe hospitalo-universitaire de Saint-Antoine.

FICHES ACTIONS

Toutes les actions listées ci-dessous ont déjà démarré en 2025 et se poursuivront de façon continue jusqu'en 2029, date retenue comme valeur cible dans le présent Plan de Mobilité Durable.

Récapitulatif des actions Axe « Mobilité quotidienne »

Fiche action 1 : Assurer le bon déploiement du TT et de la nouvelle organisation du temps de travail

Fiche action 2 : Promouvoir la pratique du covoiturage

Fiche action 3 : Promouvoir l'usage des transports collectifs au moyen d'un dispositif incitatif financier.

Fiche action 4 : Promouvoir l'usage des modes actifs et du co-voiturage en alternative à l'autosolisme.

Récapitulatif des actions Axe « Mobilité Professionnelle »

Fiche action 5 : Atténuer l'empreinte carbone laissée par la constitution et l'utilisation de la flotte de véhicules administratifs

Fiche action 6 : Réduire la mobilité inter-sites et utilisations du distanciel

Fiche action 7 : Contenir et décarboner les missions professionnelles

Récapitulatif des actions Axe « Équipement des sites »

Fiche action 8 : Poursuivre l'implantation d'installations de recharges pour véhicules électriques

Fiche action 9 : Élargir l'offre en places de stationnements pour les vélos et trottinettes

1. Axe « Mobilité quotidienne »

FICHE ACTION n°1	Assurer le bon déploiement du TT et de la nouvelle organisation du temps de travail			
Contexte	Dans la perspective d'une amélioration continue de la qualité de vie au travail permettant une conciliation des temps de vie privée/vie professionnelle, le télétravail et la semaine en 4 jours ou 4,5 jours sont à présent proposés aux agents amU qui le souhaitent, et dont les activités de poste sont compatibles avec cette organisation du temps de travail.			
Contenu de l'action	Assurer le bon déploiement du TT et de la nouvelle organisation du temps de travail			
Impacts attendus	Réduction de la mobilité domicile – université et attractivité pour les candidats aux emplois au sein d'amU dans le cadre d'une marque employeur			
		Valeur initiale 2025	Jalon 2027	Cible 2029
	Nombre d'agents présents ayant une autorisation de TT en cours	2 455	IMPOSSIBILITE A DATE DE DECRIRE L'EVOLUTION DANS LE TEMPS DE CES DEUX ACTIONS	
	Nombre d'agents ayant choisi une organisation de la semaine en 4 jours	76		
	Nombre d'agents ayant choisi une organisation de la semaine 4,5 jours (avec 1,5 j de TT)	168		
	Nombre d'agents ayant choisi une organisation de la semaine 4,5 jours sur un cycle de 2 semaines	74		
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DRH ▪ DIRNUM ▪ DEPIL 			

FICHE ACTION n°2	Promouvoir la pratique du co-voiturage			
Contexte	La dernière trajectoire de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de l'établissement, mesurée en 2024, montre qu'environ 50% des émissions de l'établissement sont imputables à la mobilité des personnels, étudiantes et étudiants. La mobilité quotidienne domicile – université est toujours assurée au moyen de véhicules thermiques par 52% des personnels et 25% des étudiantes et étudiants, soit un total de près de 24 000 personnes (27% de la communauté universitaire). Le soutien d'amU au covoiturage s'inscrit dans cet objectif de diminution des émissions de GES, mais aussi de réduction de la circulation, de renforcement du lien social en créant des interactions entre conducteurs et passagers et plus généralement de sensibilisation aux enjeux de la mobilités durables.			
Contenu de l'action	Permettre l'accès pour la communauté étudiante et les personnels à l'application KAROS et ses services associés (formation d'une communauté AMU de covoitureurs, garantie retour...), Une enveloppe amU/CVEC finance le reste à charge des passagers dans et hors Métropole ainsi que des actions de sensibilisation sur sites sous la forme d'animations pour renforcer la pratique du covoiturage.			
Impacts attendus	Réduire la pratique de l'autosolisme sur les trajets domicile/université.			
		Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
	Km annuels effectués en co-voiturage	459 000 km	505 000 km	606 000 km
	Kilomètres annuels évités	570 748 km	627 823 km	753 387 km
	Quantité annuelle de CO ₂ économisée (en tonnes)	74 T	81,4 T	98 T
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direction du Développement Durable 			

FICHE ACTION n°3	Promouvoir l'usage des transports collectifs au moyen d'un dispositif incitatif financier			
Contexte	La dernière trajectoire de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de l'établissement, mesurée en 2024, montre qu'environ 50% des émissions de l'établissement sont imputables à la mobilité de nos personnels et étudiants. De fait, la mobilité quotidienne domicile – université est toujours assurée au moyen de véhicules thermiques par 52% des personnels. La promotion du recours aux transports en commun s'inscrit dans cet objectif de diminution des émissions de GES, mais aussi de réduction de la circulation et décongestionnement du trafic.			
Contenu de l'action	Assurer la prise en charge de 75% des dépenses des personnels amU liées à leur achat d'un abonnement de transport en commun			
Impacts attendus	Hausse de la part des agents de déplaçant en transport en commun			
		Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
	% d'agents bénéficiaires de la PCTA / à l'effectif total	23 %	28 %	34 %
	Montant annuel total de PCTA versé	477 136 €	572 000 €	686 400 €
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direction de Ressources Humaines ▪ Direction du Développement Durable 			

FICHE ACTION n°4	Promouvoir l'usage des modes actifs et du co-voiturage en alternative à l'autosolisme			
Contexte	Entré en vigueur depuis le 11 mai 2020, le Forfait Mobilités durables (FMD) constitue un dispositif supplémentaire d'incitation financière à la conversion écologique de nos pratiques de mobilité. Sa mise en place reste facultative. Pour l'Établissement qui souhaite le déployer dans son organisation. Dans un contexte de sur-représentation de la part « voitures et motocyclettes thermiques » parmi les modes de déplacement des personnels, il convient de promouvoir d'autres formes de transport moins ou non carbonées.			
Contenu de l'action	Verser aux personnels éligibles une prime forfaitaire permettant de venir récompenser leur choix de mobilité durable en faveur de l'usage d'un cycle, d'un engin de déplacement personnel motorisé électrique ou du co-voiturage pour accomplir leurs déplacements domicile/travail			
Impacts attendus	Hausse de la part des agents se déplaçant en mobilités douces			
		Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
	% d'agents bénéficiaires du FMD / à l'effectif total	10 %	12 %	15 %
	Montant annuel total de FMD versé	205 000 €	246 000 €	295 200 €
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direction de Ressources Humaines ▪ Direction du Développement Durable 			

2. Axe « Mobilité Professionnelle »

FICHE ACTION n°5	Atténuer l’empreinte carbone laissée par la constitution et l’utilisation de la flotte de véhicules administratifs			
Contexte	Une flotte de 163 véhicules de service recensée au 31/12/2024 ¹³ avec une proportion toujours croissante de motorisations décarbonées. amU s’inscrit pleinement dans cette continuité de décarbonisation de sa flotte en application des directives ministérielles.			
Contenu de l’action	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engager une obligation de destruction des véhicules de la flotte de plus de 14 ans. ▪ Réaffectation des véhicules peu roulants au bénéfice des véhicules de plus de 11 ans ▪ Recours à Odrive pour pilotage/suivi de la flotte amU ▪ Mettre en place des cours de formation à l’écoconduite et à la conduite sur véhicules à boîte automatique 			
Impacts attendus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baisse des coûts (achat + exploitation du parc) ▪ Décarbonation de la flotte amU 			
		Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
	Effectif total flotte AMU	163	163	150
	Part relative des motorisations décarbonées dans le parc	21 %	25 %	30%
	Part relative des types de motorisation dans les achats de véhicules neufs	127 780 € HT	-10 %	-20 %
	Nombre d’agents formés à l’écoconduite	0	20	40
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pôle Logistique de la DEPIL ▪ Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche disposant de véhicules 			

¹³ Sont exclus de ce décompte : quad, tracteurs et tondeuses ainsi que vélos à assistances électriques (non soumis à immatriculation)

FICHE ACTION n°6	Réduire la mobilité inter-sites / Utilisations du distanciel					
Contexte	Aix Marseille Université déploie ses activités sur plus 54 sites répartis sur 4 départements et 9 communes de la région PACA. Ainsi, un certain nombre de formations universitaires ou d'unités de recherche se déploient sur 2 sites ou plus, engendrant le possible déplacement d'étudiants/personnels entre chacun d'eux.					
Contenu de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concevoir des emplois du temps et des maquettes pédagogiques minimisant les déplacements inter-sites des étudiants. Lorsqu'un cours est donné à distance, ajuster le format et le contenu des enseignements au format distanciel lorsque cela est possible NB : le recours au format distanciel ne saurait constituer une obligation, il s'agit de travailler dans une optique de conciliation entre 2 objectifs : la réduction de la mobilité et la préservation de la santé mentale des étudiants ▪ Développer l'offre de formation vers des diplômes totalement à distance pour les publics empêchés ou en situation de handicap. ▪ Poursuivre la sensibilisation et la communication sur la priorisation du format distanciel pour les réunions/événements inscrits dans le périmètre d'autres sites (amU ou hors amU) ou d'autres villes/régions/pays, <i>lorsque cela est possible</i> ou pour les réunions courtes 					
Impacts attendus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des déplacements inter-sites amU et hors sites amU ▪ Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ▪ Réduction de la congestion du trafic routier ▪ Amélioration de la qualité de l'air et de la santé humaine ▪ Réduction de la consommation en carburant d'origine fossile (et dépense associée) 					
	Valeur initiale 2024		Jalon 2027		Cible 2029	
	Étudiants	Personnels	Étudiants	Personnels	Étudiants	Personnels
Part des déplacements intersites 1 à 2 fois par semaine	14 %	21 %	12 %	18 %	10 %	16 %
Part des déplacements intersites 2 à 4 fois par semaine	6 %	4 %	5 %	3 %	4 %	3 %
Part des déplacements intersites tous les jours de la semaine	3 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direction du Développement Durable ▪ Direction des Affaires Financières ▪ DIRFOR (dont CIPE) ▪ DIRNUM ▪ Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche 					

FICHE ACTION n°7	Contenir et décarboner les missions professionnelles			
Contexte	<p>Le BEGES d'amU 2022 montrait qu'en 2021 3% des émissions étaient imputables au poste « Missions professionnelles ».</p> <p>L'enquête mobilité de 2024 a permis d'interroger les pratiques de mobilité liée aux missions professionnelles. Ainsi, parmi les répondants, près de 2/3 (65%) ont effectué au moins une mission en 2023-2023 et plus d'1/3 ont effectué une mission à l'étranger.</p>			
Contenu de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obligation de recours au train par rapport à l'avion pour les trajets inférieurs à 4h et incitation à l'utilisation du train pour les déplacements supérieurs à 4 heures. ▪ Porter auprès du prestataire le besoin d'évolution consistant à un introduire un système d'alerte (fenêtre pop-up) pour chaque projet de réservation et, à défaut de pouvoir le faire avec l'actuelle version du logiciel de réservation, porter auprès du prestataire le besoin pour amU de développer une telle fonctionnalité. ▪ Poursuivre la sensibilisation des personnels amU aux actions de réduction de l'impact environnemental des missions ▪ Poursuivre les actions de formation entreprises par la DAF et l'AC en direction des ordonnateurs et des personnes validant des missions dans le cadre de la réforme de la responsabilité des gestionnaires publics ▪ Communiquer sur l'importance de déplacements professionnels moins émissifs. 			
Impacts attendus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ▪ Réduction du trafic aérien ▪ Amélioration de la qualité de l'air et de la santé humaine ▪ Réduction de la consommation en carburant d'origine fossile (+ économies associées) 			
		Valeur initiale 2024	Jalon 2029	Cible 2029
	Part modale de l'avion dans les missions	15 %	13 %	11 %
	Part modale du train dans les missions	84 %	86 %	88 %
	Part modale des trajets effectués en train en France métropolitaine	97 %	98 %	99 %
	Part modale de la voiture dans les missions	0,55 %	0,40 %	0,30 %
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direction Générale des Services ▪ Direction du Développement Durable ▪ Direction des Affaires Financières ▪ Direction de la Commande Publique ▪ Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche 			

3. Axe « Équipement des sites »

FICHE ACTION n°8	Poursuivre le déploiement d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE)			
Contexte	La flotte amU comptabilise 33 véhicules 100 % électriques (dont 12 utilitaires) en 2024 et 34 bornes de recharge (64 points de charge). De nouvelles installations, en fonction des capacités budgétaire de l'Établissement sont envisagées pour répondre à la mobilité domicile – travail des personnels et de la communauté étudiante, mais aussi pour assurer la recharge des véhicules de service électriques.			
Contenu de l'action	Poursuivre le déploiement d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE).			
Impacts attendus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ▪ Amélioration de la qualité de l'air et de la santé humaine ▪ Réduction de la consommation en carburant d'origine fossile (et économies associées) ▪ Élargissement du service à l'utilisateur 			
		Valeur initiale 2024	Jalon 2027	Cible 2029
	Nombre de bornes	25	30	35
	Taux d'occupation (jour)	115	145	170
	Consommation (MWh)	17.5	30	40
	CO ₂ évité (T)	18	30	40
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pôle Logistique de la DEPIL ▪ Composantes, Services, Instituts et Unités de Recherche 			

FICHE ACTION n°9	Élargir l'offre en stationnements pour les vélos et trottinettes					
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation de la pratique du vélo post Covid-19 ▪ Préparation du Schéma Directeur des Modes Actifs 2025 – 2030 par la Métropole ▪ Introduction du FMD dans l'établissement ▪ Par modale des cycles souvent <u>inférieure à l'optimum prévu par les études de potentiel de report modal par sites</u> réalisées par MOBIPRO ▪ Nombre d'arceaux vélos actuellement insuffisant (environ 1 000) / à la part modale moyenne des cycles tout amU (11%) et de l'effectif total personnels + étudiants (+ 70 000 personnes) 					
Contenu de l'action	Élargir l'offre en places de stationnements pour les vélos et trottinettes.					
Impacts attendus	Favoriser le report modal vers les modes actifs pour la mobilité domicile – université et mobilité intersites. Réduction de la consommation en carburant d'origine fossile (et économie associée)					
	Valeur initiale 2024		Jalon 2027		Cible 2029	
	Visiteurs Étudiants	Agents	Visiteurs Étudiants	Agents	Visiteurs Étudiants	Agents
Nb de PLACES de stationnement non abrité	610	91	683	102	732	109
Nb de PLACES dans abris ext. non sécurisés	349	60	391	67	419	72
Nb de PLACES dans Abris sécurisés	96	119	108	133	115	143
Acteurs en charge du déploiement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direction du Développement Durable ▪ Commission CVEC de campus ▪ Composantes et/ou DEPIL de Campus 					