



Synthèse du plan de mobilité durable d'Aix Marseille Université



Un document issu d'une démarche d'élaboration participative

- Le Plan de mobilité durable d'amU est le fruit d'un travail de construction participative avec les directions expertes et les membres de la gouvernance dont la mission est en lien avec les enjeux de mobilité durable (RH, patrimoine, développement durable, RSE, etc.). Il a été adopté le 10 mars 2026 par le Conseil d'administration de l'Université. Ce document inclut, pour chacun des axes/sous-axes stratégiques, des fiches actions associées présentant notamment le contexte, le contenu de l'action, ses porteurs, l'impact attendu avec des objectifs chiffrés. Cette construction permettra un suivi rigoureux des différents engagements du PMD.

Direction du Développement Durable

Juillet 2026

Photos : Éléa Ropiot

Une démarche de cadrage stratégique répondant à des enjeux climatiques et de santé publique

Le Plan de Mobilité durable d'Aix Marseille Université (PMD amU) comprend un ensemble de mesures stratégiques et opérationnelles visant à réduire le volume global des déplacements de la communauté universitaire et à les rendre plus durables.

Le PMD répond ainsi aux objectifs suivants :

- ① Diminution des émissions polluantes et réduction du trafic routier ;
- ② Amélioration de la santé des personnels et de la population étudiante ;
- ③ Augmentation du pouvoir d'achat de la communauté universitaire.

Par ailleurs, l'adoption d'une stratégie de mobilité durable pour l'établissement, associée à des objectifs et indicateurs clairs, doit contribuer à la baisse de la part de la mobilité dans les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'amU. En effet, en 2023, 50% des émissions de GES d'amU relevaient de la mobilité.



Le triple ancrage du PMD

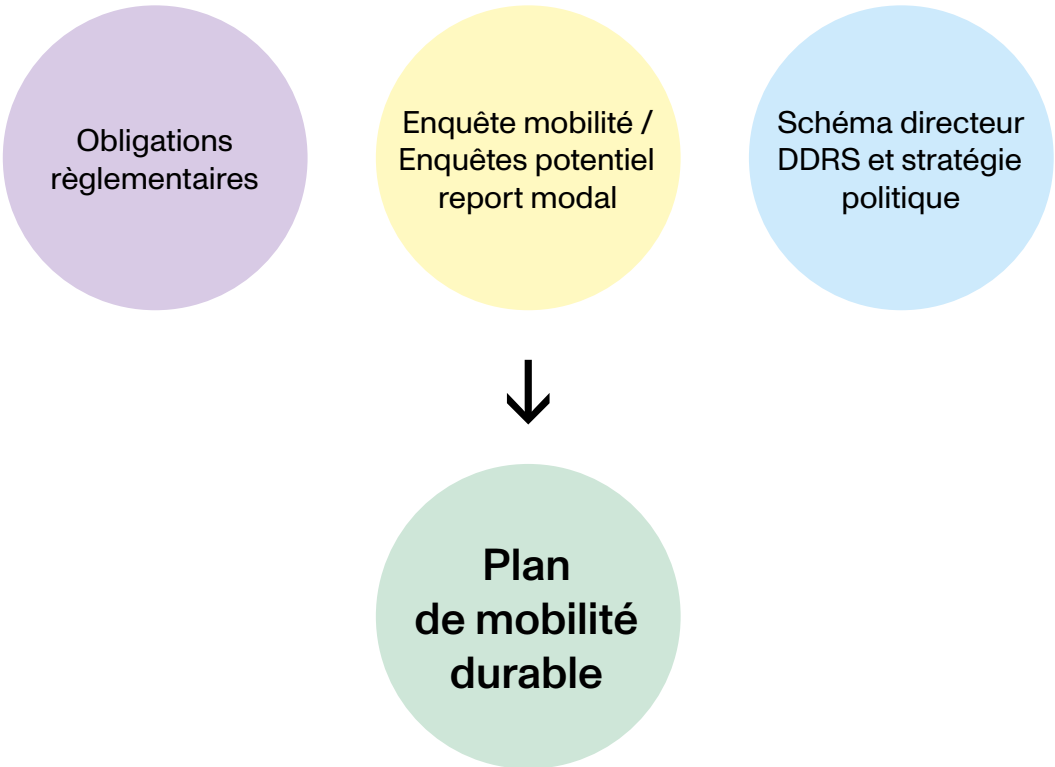
Les orientations portées par le PMD amU trouvent leur origine dans le **paysage législatif et réglementaire au niveau national** (*loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités, Circulaire portant sur les engagements pour la transformation écologique de l'État, etc.*) et **local** (*Plan Climat – Air- Énergie d'Aix-Marseille Provence Métropole, Plan de Mobilité Métropolitain, etc.*).

Par ailleurs, le PMD d'amU répond à un engagement du **Schéma Directeur Développement Durable Responsabilité Sociétale (SD DDRS)**, avec lequel il partage une même cohérence stratégique. Construit en s'appuyant sur les actions déjà incluses dans le SD DDRS mais également d'autres documents stratégiques, le PMD offre une vision large des enjeux de mobilité au sein d'amU.

Enfin, le PMD s'appuie sur le **socle des pratiques de mobilité constatées** dans la population étudiante et les personnels au travers des **enquêtes de mobilité** ou du **Bilan des Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES)** produit tous les 3 ans.

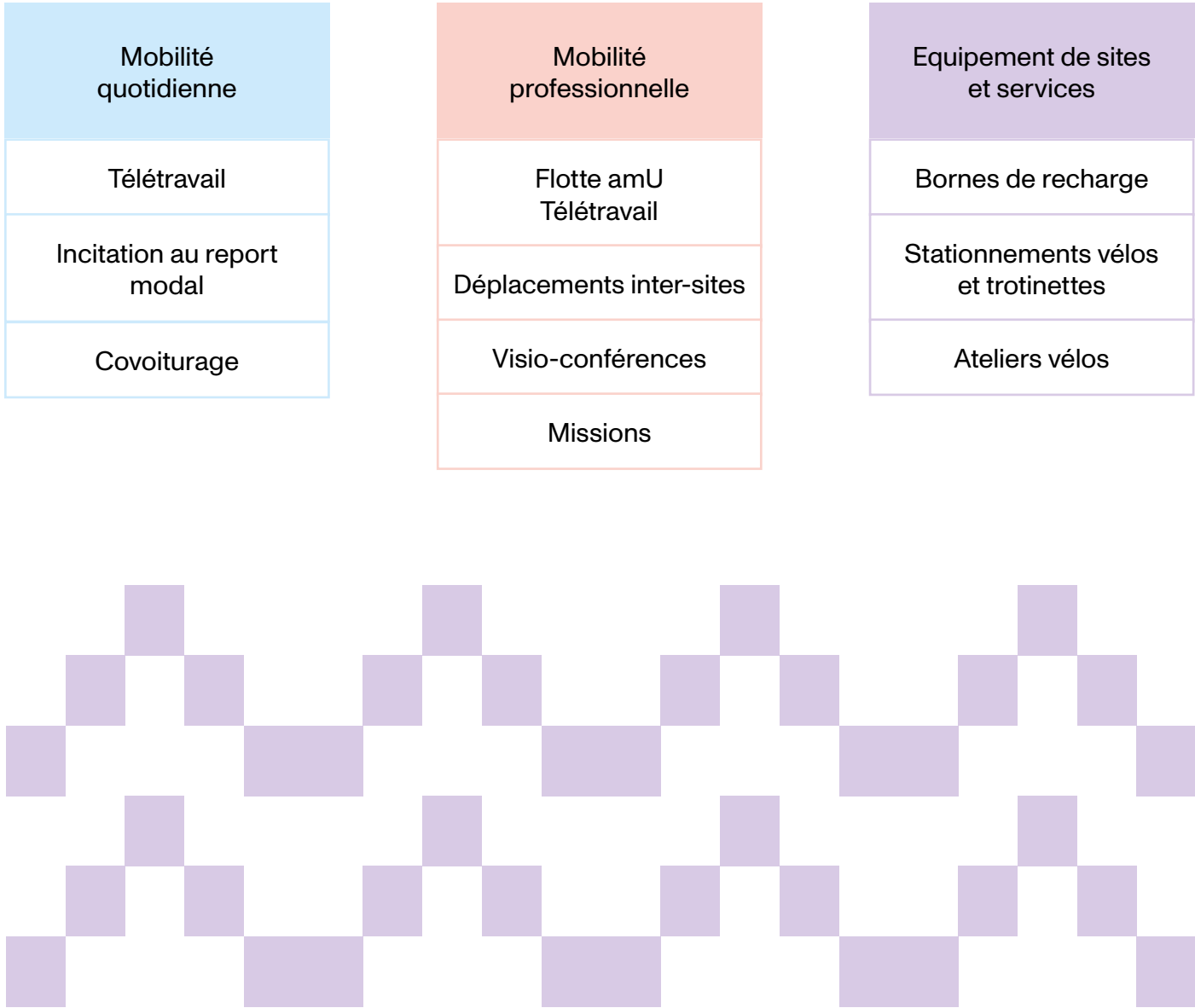
Le PMD s'appuie également sur les **Études de Potentiel de Report Modal** commandées par amU à la Métropole d'Aix Marseille Provence et qui permettent d'estimer l'optimum des pratiques de mobilité pour les 5 plus grands sites d'amU (Luminy, Saint-Jérôme, Saint-Charles, Schuman et Timone).

En résumé, le PMD s'appuie sur **3 différentes sources** :



Les axes stratégiques du PMD amU

● Le PMD amU se déploie autour de 3 axes stratégiques et de 10 sous-axes



Mobilité quotidienne

La mobilité dite « du quotidien » (déplacements entre le domicile et les sites amU pour étudier ou travailler) compte pour plus de 94 % des émissions dues à la mobilité, elles-mêmes responsables de 50% des émissions totales de GES d’amU.

● Télétravail et nouvelle organisation de la semaine de travail

Ces deux dispositions contribuent à une forte réduction des déplacements à la source, avec une baisse significative des déplacements domicile-travail pour les personnels. Elles participent également d’un meilleur équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle et contribuent à offrir une solution complémentaire au maintien dans l’emploi des personnels rencontrant une problématique de santé.

● Soutien amU au co-voiturage

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**. Dans ce contexte, le soutien d’amU au covoiturage vise notamment la **diminution des émissions de GES, de la circulation** et plus généralement la **sensibilisation aux enjeux de la mobilités durables**.

Le dispositif de soutien amU au covoiturage pour la période 2026-2027 permet ainsi la gratuité des trajets pour les étudiants pour des trajets de 5 à 30 km et, hors Métropole Aix Marseille Provence, la gratuité pour les trajets de 5 à 20 km pour les personnels dans la limite d’une enveloppe de 7 500 trajets en 2 ans.

● Dispositifs financiers d’incitation au report modal

- Sont compris dans ce sous-axe, les deux dispositifs suivants :
- **Prise en Charge Partielle des Titres d’Abonnement à un service de transport public (PCTA)** : remboursement par amU de 75% du coût d’achat supporté par l’agent.
 - **Forfait Mobilités Durable (FMD)** : aide financière pour les personnels et les stagiaires de l’Université utilisant un cycle, un engin de déplacement personnel motorisé ou le covoiturage dans le cadre de leur mobilité domicile/travail.



Mobilité professionnelle

● Transition écologique de la flotte de véhicules administratifs

La flotte des véhicules de service de l'Établissement 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. Depuis 2020, amU a engagé la transition écologique de sa flotte : en 2024, les véhicules électriques représentaient ainsi 21% de la flotte amU.

Pour poursuivre la transition écologique de la flotte, amU prévoit notamment le recours à l'outil de gestion ODRIVE pour assurer le suivi des données et le pilotage, la mise en place de formations à l'écoconduite et à la conduite sur véhicule à boîte automatique, l'obligation de destruction des véhicules de plus de 15 ans sur amU ou encore la réaffectation des véhicules peu roulants au bénéfice des véhicules de plus de 11 ans.

● Réduction de la mobilité inter-sites / Utilisation du distanciel

Ce sous-axe prévoit pour les composantes multi-sites, la conception d'emplois du temps et de maquettes pédagogiques permettant une diminution des déplacements inter-sites de la communauté étudiante et des enseignants, mais également une organisation du travail réduisant la mobilité inter-sites des agents.

Bien sûr, le recours au format distanciel ne saurait constituer une obligation et amU prévoit de travailler dans une optique de conciliation entre les objectifs de réduction de la mobilité et celui de la préservation de la santé mentale des étudiants.

● Missions professionnelles

Le BEGES 2025 montre que les vols en avion pour de longues distances représentent environ 45 % des kilomètres parcourus pour les missions professionnelles, mais plus de 60 % des émissions de GES.

À l'inverse, le TGV couvre plus de 30 % des distances mais n'émet qu'environ 2 % des GES. Dans ce contexte, la politique voyage d'amU cherche à encourager le recours au train. Cette politique rend le train obligatoire pour tout déplacement inférieur à 4H de trajet (et encouragée au-delà de 4 heures) et permet, pour les trajets en train (supérieurs à 2h30 de trajet, la possibilité de recourir à la première classe, sur accord de l'ordonnateur).

La politique voyage vise aussi à limiter le nombre de déplacements d'une journée si la durée de réunion est inférieure à 3 heures et inciter à ce que les déplacements lointains soient réservés aux missions supérieures à 3 nuitées.

Equipement des sites

Si la responsabilité en matière d'organisation des transports, d'aménagements urbains et d'infrastructures cyclables relève des autorités organisatrices des mobilités du territoire, amU peut inciter à une mobilité plus durable via l'équipement de ses sites. Il convient pour amU de poursuivre les actions déjà entreprises qui facilitent la mobilité électrique, avec l'augmentation du parc de bornes de recharges, et le stationnement des vélos, par l'augmentation de places dédiées à leur stationnement.

● Installations de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE)

Entre 2021 et 2024, le déploiement du « Plan IRVE amU » a permis l'installation de 19 bornes et 31 points de charge, auxquels s'ajoutent des bornes installées au fil de l'eau par les services, unités de recherche et composantes pour le besoin, notamment, de leur propre flotte de véhicules administratifs. amU prévoit la poursuite d'installation d'infrastructures de recharge, au fil de l'eau.

● Stationnement des vélos et trottinettes

amU cherche à augmenter le nombre de places de stationnement destinées aux vélos, par la pose d'arceaux simples (avec ou sans abris), de locaux existants, voire via la pose de consignes extérieures sécurisées à contrôle d'accès.

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 (Contribution à la Vie Etudiante et de Campus)

● Services à la mobilité active : ateliers 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 en leur faveur 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.

amU poursuit l'objectif d'offrir des « services vélos de proximité » en prévoyant l'ouverture de nouveaux ateliers là où ce sera possible, ou bien en permettant la venue sur site d'acteurs associatifs de la filière vélo.

- L'ensemble de ces 10 sous-axes est assorti de **fiches-actions** qui, pour chacune d'elles, contiennent le **contexte** et l'**objectif** de l'action, des **indicateurs de suivi**, des objectifs chiffrés et la désignation des contributeurs au déploiement opérationnel de l'action.



