

Enquête Mobilités - Mars 2025

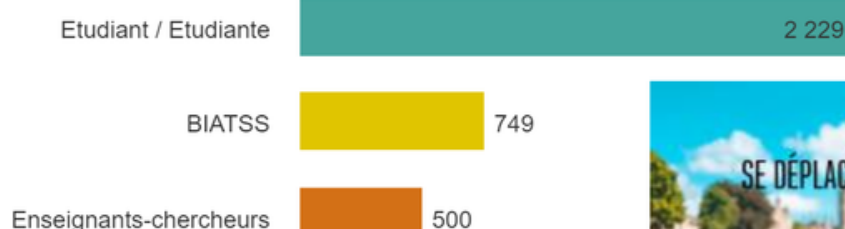
Les résultats présentés proviennent d'une enquête par questionnaire réalisée par le Pôle enquêtes & qualité des formations du Centre d'accompagnement à la pédagogie (CAPE) et par le service du pilotage de la transition écologique (SPoTE) de l'université de Tours. Elle a été diffusée à l'ensemble de la communauté universitaire du 11 au 28 mars 2025 : les enseignants-chercheurs (qui englobe à la fois les enseignants et les enseignants-chercheurs), les étudiant-es et les personnels administratifs et techniques BIATSS (appelés BIATSS dans l'étude). Cette enquête porte sur les mobilités liées aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. L'enquête était totalement anonyme.

Les objectifs de cette enquête étaient multiples :

- Contribuer au calcul de l'empreinte carbone de l'établissement
- Contribuer au suivi du Plan Universitaire des Mobilités (PLUM)
- Identifier les difficultés rencontrées dans les modes de déplacements
- Engager des actions d'amélioration sur les transports bas carbone
- Développer des services pour accompagner les mobilités bas carbone au plus proche des besoins

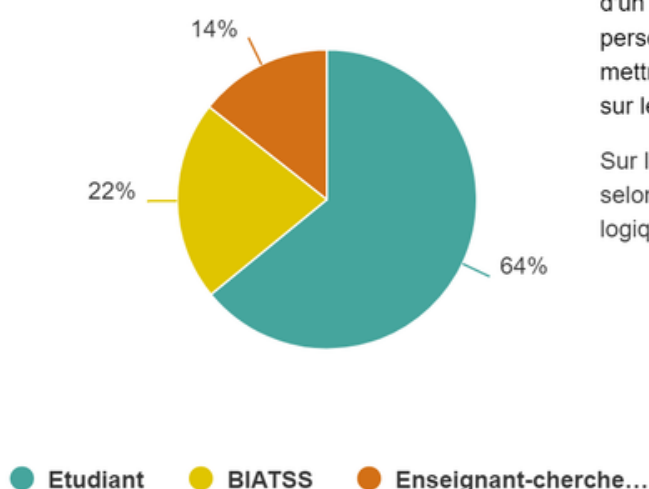


Répondant-es (en effectifs)



La communauté a été contactée par mail et 3 478 réponses exploitables ont été récoltées. Les étudiants représentent la plus grande part des répondants, mais c'est proportionnellement ceux qui ont le moins bien répondu. En effet, environ 25 000 étudiants étaient concernés par l'enquête et 2 229 ont complété le questionnaire. À l'inverse, les BIATSS sont ceux qui ont - proportionnellement - le mieux répondu : 749 réponses exploitables sur 1 200 personnels. Les enseignants-chercheurs ont également plutôt bien répondu : 500 réponses sur 1 400 interrogés.

Catégorie de population

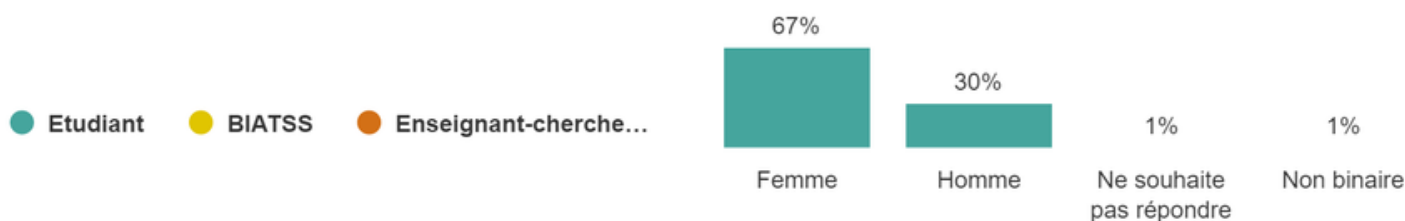


En termes de proportions, les répondants se répartissent donc ainsi : deux tiers d'étudiants et un tiers d'enseignants-chercheurs et BIATSS. Dans la suite de l'analyse, nous différencierons souvent ces populations, qui ont des habitudes de déplacement très différentes.

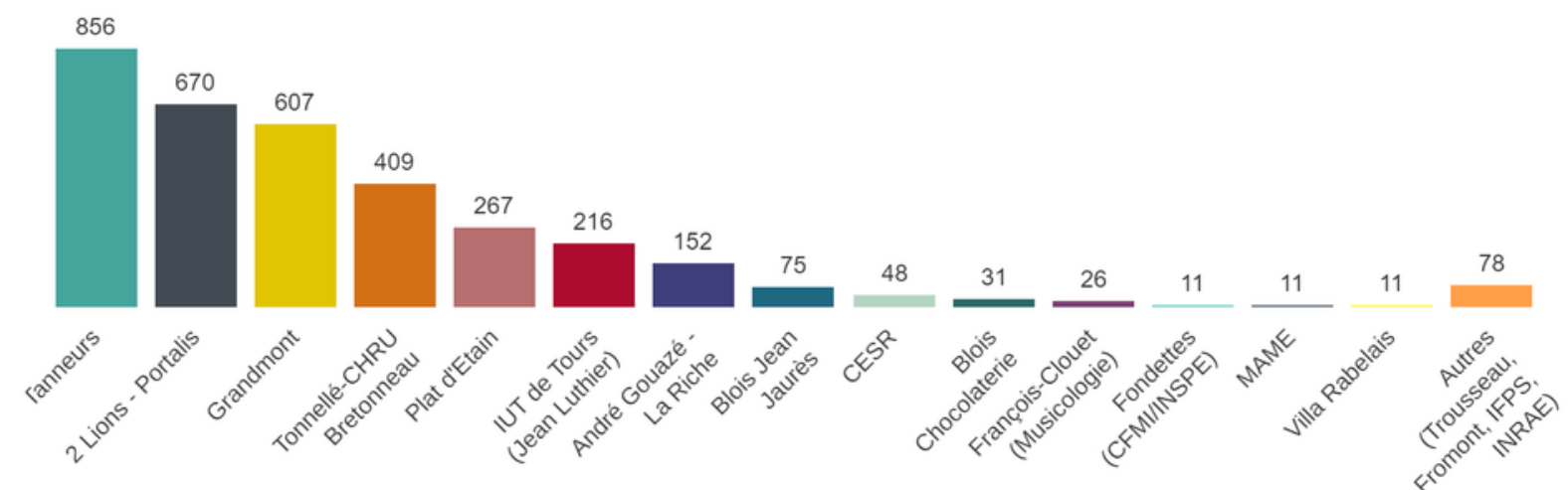
Concernant le genre des répondants, plus des deux tiers sont des femmes et moins d'un tiers des hommes. L'enquête étant anonyme, il s'agit du genre déclaré par les personnes lors du remplissage du questionnaire. Dans les analyses qui suivent, nous mettrons en lumière les aspects sur lequel le genre semble avoir un impact significatif sur les comportements observés.

Sur la page suivante, le premier graphique présente la répartition des répondants selon le site d'étude ou de travail. Les grands sites principaux comptent, en toute logique, le plus grand nombre de répondants.

Genre



Répartition des répondants par site d'études ou lieu de travail principal (effectifs)



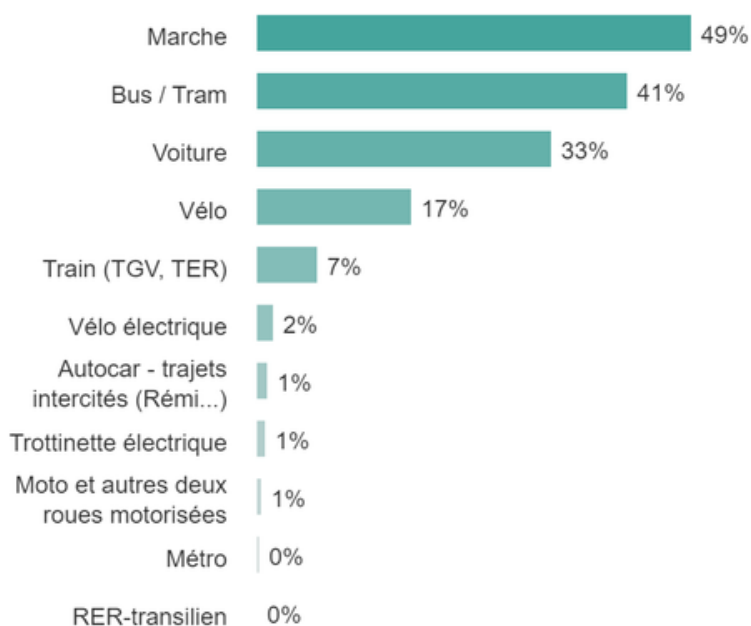
LES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS

La question principale, relative aux modes de transport utilisés, concerne une journée type la plus habituelle. Plusieurs modes de transport pouvaient être sélectionnés. En cas de choix multiples, cela peut correspondre soit à une co-modalité (plusieurs types de transport utilisés successivement au cours d'un même trajet), soit à une alternance de ces modes de transports selon les jours ou les périodes de l'année (par exemple venir à vélo certains jours et d'autres fois en voiture). L'enquête ne permet pas de distinguer clairement ces deux situations.

Une question complémentaire, portant sur une deuxième journée a également été proposée dans le cas où les répondants exerceraient sur plusieurs sites universitaires. Les analyses porteront sur la journée type la plus fréquente.

Lors de la journée la plus habituelle, le mode de transport le plus utilisé est la marche (la moitié des répondants sont des marcheurs). Viennent ensuite les transports en commun (bus et tram) qui sont utilisés par 41% des répondants (séparément ou conjointement) et en troisième position, la voiture : un tiers des répondants sont automobilistes. 19% des répondants prennent le vélo (dont 2% le vélo électrique). Les résultats sont très différents selon les populations, mais aussi en fonction des sites d'études et de travail.

Mode(s) de transport pour la journée la plus habituelle- choix multiples possible



Remarque : Ce graphique ci-contre ne prend pas en compte les situations de co-modalités à l'exception de la marche lorsqu'elle accompagne un autre mode de transport (par exemple bus + marche). L'objectif est d'isoler les usages principaux indépendamment des petits trajets à pied souvent associés.

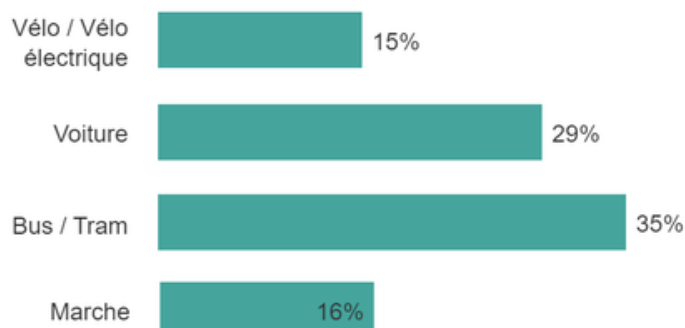
La marche utilisée exclusivement est représentée en dernière ligne du graphique afin d'en distinguer l'usage spécifique.

Note de lecture : 35 % des répondants déclarent utiliser strictement le bus ou le tram comme moyen de transport sur la journée type 1.

Remarque : La marche est ici comptabilisée à la fois comme mode principal (pour ceux se déplaçant uniquement à pied) ou en complément d'un autre mode de transport (par exemple marche + bus). Il convient de noter sur ce dernier point une certaine hétérogénéité dans les réponses : certaines personnes ont sélectionné la marche en complément du bus tandis que d'autres non. Dans les deux cas, la marche intervient pourtant nécessairement pour accéder à un arrêt de bus ou de tram, ce qui illustre la difficulté à mesurer précisément son usage sur la question à choix multiples.

Note de Lecture : 41 % des répondants déclarent prendre le bus ou le tram pour se rendre sur leur lieu d'études ou de travail lors de leur journée type la plus fréquente. Ce mode de déplacement peut-être utilisé seul ou combiné avec d'autres moyens de transport ou encore en alternance selon les jours.

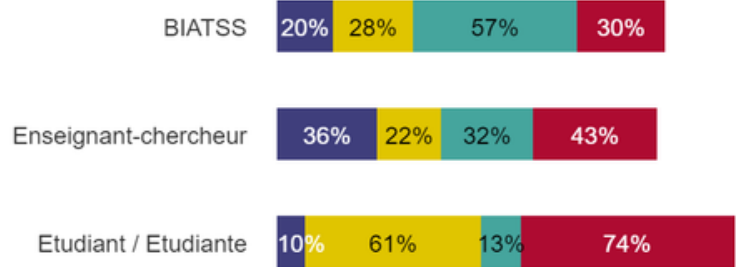
Mode de transport exclusif - Journée la plus habituelle (personnes déclarant un seul mode de transport hors marche si combinée à un autre mode)



LES MODES DE TRANSPORT PAR POPULATION ET PAR SITE



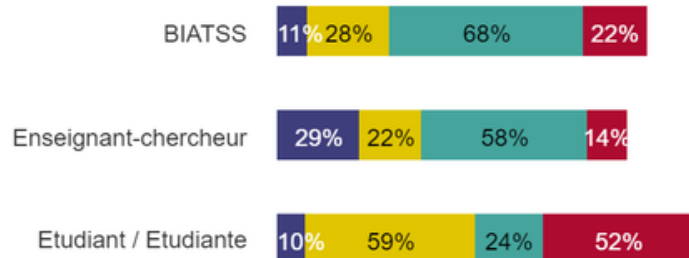
Tanneurs



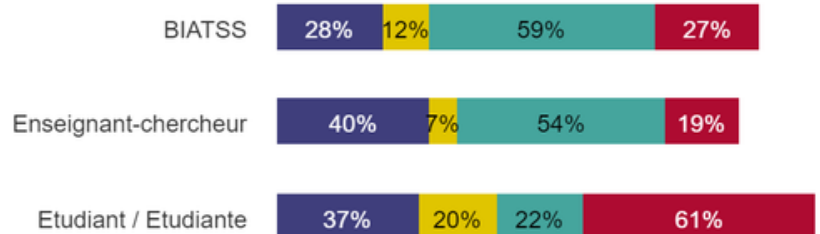
Deux Lions / Portalis



Grandmont



Tonnellé

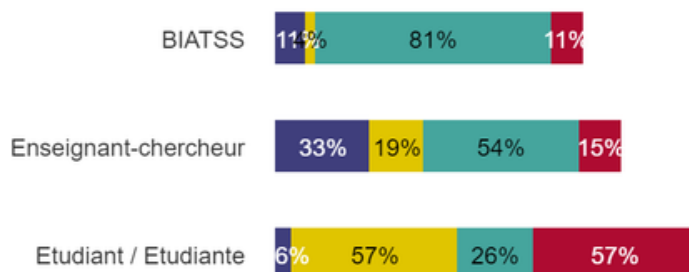


Plat d'Étain

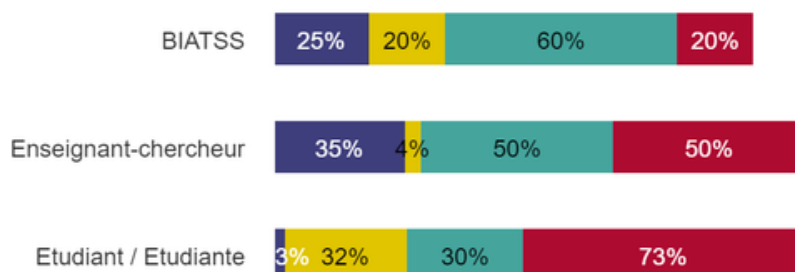




Jean Luthier



Blois (Chocolaterie et Jean Jaurès)



On constate globalement que les plus grands marcheurs sont les étudiants, tandis que la plus grande proportion de cyclistes se retrouve chez les enseignants-chercheurs. La catégorie de population utilisant le plus la voiture est les BIATSS. La répartition géographique des sites sur le territoire des villes de Tours et de Blois, comme l'offre de transport, joue nécessairement un rôle dans le choix du mode de déplacement. Des spécificités selon les sites sont donc observables. Il est à noter que les modes de transport peuvent se cumuler dans ces graphiques. La marche est par exemple régulièrement associée à un autre mode de transport, notamment aux transports en commun.

Les étudiants des Tanneurs sont les plus marcheurs (devant les Blésois) et les seconds plus grands usagers des transports en commun (derrière les étudiants des Deux Lions). Cela s'explique par le fait que le site est placé en hypercentre de Tours et très bien desservi par les transports (bus et tram). D'autre part, les étudiants des Tanneurs déclarent plus de difficultés financières que sur les autres sites, ce qui peut également expliquer l'usage accru de la marche, mode de transport gratuit. L'usage de la voiture y est moins développé que sur les autres sites (il n'y a pas de parking réservé aux étudiants, seulement aux personnels). On retrouve un fort usage de la marche également chez les BIATSS et enseignants-chercheurs. Les répondants qui étudient ou travaillent aux Tanneurs sont amenés à faire des déplacements intersites, notamment pour se rendre sur le site de Fromont où ils se rendent majoritairement à pied ou en bus dans une moindre proportion.

Les répondants des Deux Lions (étudiants comme BIATSS et enseignants-chercheurs) sont les premiers usagers des transports en commun. Là encore le fait que le site soit très bien desservi, notamment par le Tram et le bus, explique cette proportion. Il s'agit également du site tourangeau qui compte le plus d'étudiants automobilistes (le site dispose d'un grand parking accessible et gratuit pour tous, y compris la population étudiante).

C'est en revanche le site de Grandmont qui, sur l'ensemble des sites tourangeaux, compte la plus grande proportion d'automobilistes parmi les personnels enseignants et administratifs. Les étudiants se rendent sur Grandmont plutôt en transports en commun.

C'est à Tonnellé que l'on compte le plus de cyclistes chez les étudiants et les enseignants. Chez les BIATSS, c'est le second site en termes d'usage du vélo, juste après le Plat d'Étain. Un petit peu moins facilement accessible en transports en commun et fréquenté par des étudiants en moyenne plus âgés et ayant peu de difficultés financières, le vélo est entre 3 et 4 fois plus utilisé par les étudiants que sur les autres sites.

Le Plat d'Étain, site fréquenté essentiellement par des BIATSS, comptabilise le taux de cyclistes le plus élevé parmi cette population et le taux d'automobilistes le plus bas. Il est desservi par les lignes de bus 5 et un peu plus à distance la ligne 4. Un parking est disponible mais vite saturé. De nombreux stationnements vélo abrités sont mis à disposition sur le site.

À l'inverse, c'est sur le site de l'IUT à Tours nord (Jean Luthier), que l'on retrouve la plus grande part d'automobilistes chez les BIATSS. On observe également un taux élevé d'automobilistes chez les étudiants.

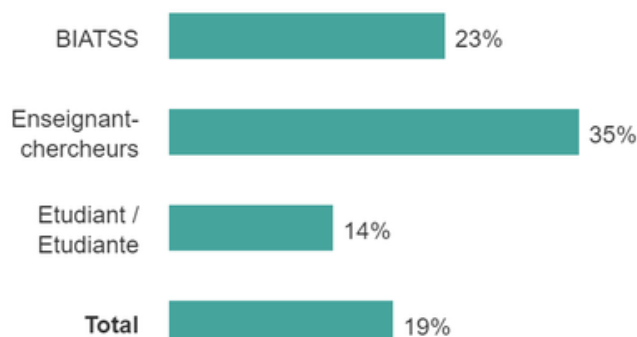
Pour des raisons d'effectifs de répondants, nous avons été contraints de fusionner les deux sites Blésois (Chocolaterie & Jean Jaurès). Cela permet de mettre en lumière des spécificités propres aux sites de Blois : l'usage de la marche très fortement développé chez les étudiants (second taux le plus élevé après les Tanneurs) et chez les enseignants (c'est à Blois que l'on retrouve le plus d'enseignants marcheurs). L'usage du vélo est également assez répandu parmi les personnels administratifs et enseignants. Ce n'est pas présenté dans les graphiques ci-dessus, mais c'est également à Blois que l'on observe une surreprésentation des usagers du train.

USAGE DU VÉLO POUR LES TRAJETS DOMICILE / TRAVAIL - ÉTUDES

TAUX DE CYCLISTES ET PROFILS

Au sein de la communauté universitaire, 19 % déclarent utiliser le vélo (mécanique ou électrique) comme moyen de transport pour se rendre sur le lieu d'études ou de travail lors de leur journée type la plus fréquente. Le vélo constitue ainsi le troisième mode de déplacement le plus courant, après les transports en commun et la voiture.

Usage du vélo pour la journée la plus fréquente



Les enseignants-chercheurs sont les plus nombreux à recourir à ce mode de déplacement (35 %) suivis des BIATSS (23 %) puis des étudiants (14 %), ces derniers privilégiant les transports en commun.

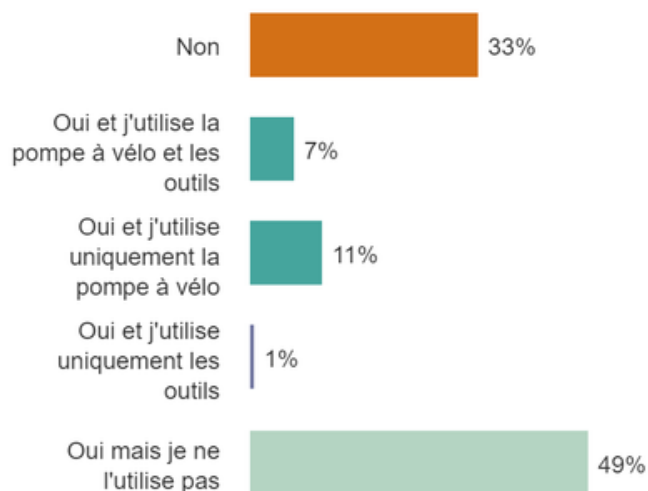
Parmi les étudiants, ceux vivant encore chez leurs parents ou en résidence Crous sont les moins susceptibles de se rendre à vélo sur site (respectivement 9 % et 4 % contre 17 % des étudiants en logement indépendant). Cette différence peut s'expliquer par les contraintes de distance, les étudiants vivant chez leurs parents résidant souvent plus éloignés du campus tandis que les étudiants logés en résidence Crous habitent plus à proximité des sites d'études, où la marche peut être ainsi privilégiée. Toujours chez les étudiants, l'usage du vélo augmente avec l'avancée en âge (28 % pour les 25 ans et plus, contre 9 % pour les 20 ans et moins).

D'une manière générale, les hommes se déplacent plus souvent à vélo que les femmes (26 % contre 16 %). La plus forte différence s'observe chez les BIATSS (37 % des hommes contre 19 % des femmes). L'écart se réduit chez les enseignants-chercheurs (10 points) et plus encore chez les étudiants (5 points).

L'analyse par site principal d'études ou de travail montre que les sites Grandmont, Jean-Luthier et André Gouazé accueillent relativement peu de personnes se déplaçant à vélo (un peu plus d'un répondant sur dix). À l'inverse, les sites du Plat d'Étain et de Tonnellé présentent les proportions les plus élevées (environ 30 %). Si l'on considère uniquement les étudiants, la répartition diffère légèrement : le site André Gouazé se distingue avec une proportion importante d'utilisateurs du vélo (32 %), tandis que Tonnellé reste en tête, avec 37 %. Concernant la durée des trajets, les cyclistes bénéficient des trajets les plus courts (30 minutes aller/retour en moyenne) avec la marche lorsque ces modes de transport sont utilisés de manière exclusive (sans co-modalité). La distance parcourue des cyclistes est d'un peu plus de 6 km aller/retour entre le logement et le site principal (8 km pour les enseignants-chercheurs).

INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS LIÉS À LA PRATIQUE DU VÉLO

Connaissance de l'existence de bornes de réparation et de gonflage vélo sur site

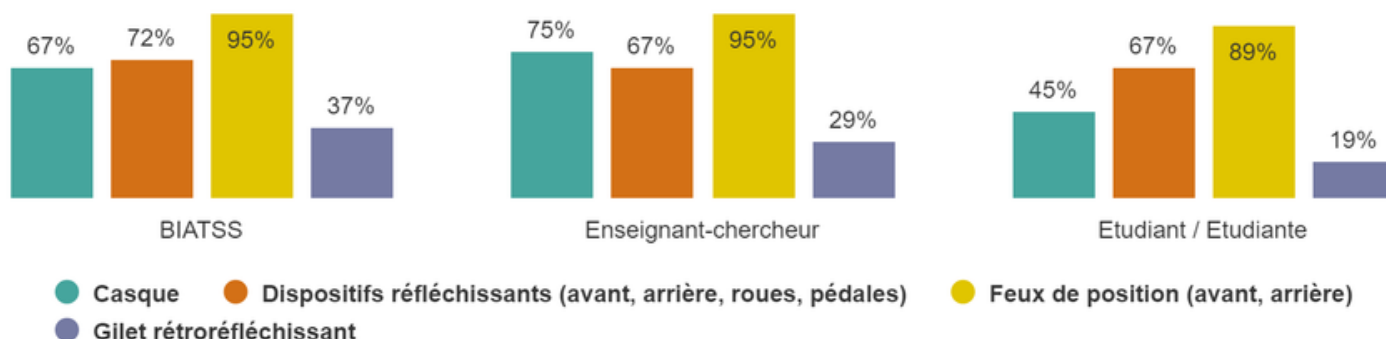


Les étudiants cyclistes se montrent globalement plus informés que les personnels de la mise à disposition de bornes de réparation et de gonflage pour vélos présentes sur les sites : 26 % d'entre eux indiquent avoir recours à ces équipements contre 6 % des personnels. La méconnaissance de ces outils est plus forte chez les personnes rattachées aux sites du Plat d'Étain et des Tanneurs (57 % et 41 %).

Enfin, 6 % des usagers du vélo déclarent utiliser, même ponctuellement des véloboxes mis à disposition par la ville. C'est le cas de 7 % des étudiants cyclistes.

Plus de 9 cyclistes sur 10 déclarent être équipés de feux de position, en faisant l'équipement de sécurité le plus répandu. Le casque est utilisé par 60 % des répondants mais avec de fortes disparités selon les catégories. Seuls 45 % des étudiants en portent. Chez ces derniers, le port du casque tend à augmenter avec l'âge, traduisant une évolution des pratiques. Aucune différence significative n'est observée entre les hommes et les femmes en matière d'équipement de protection.

Équipements de sécurité



Les personnes se déplaçant principalement à vélo sont moins souvent détentrices d'un abonnement de transport en commun que le reste de la communauté universitaire (34 % contre 57 %). Elles se distinguent également par un équipement plus fort en vélo électrique (14 % contre 2 % des personnes ne venant pas à vélo au travail ou sur le site d'études). En revanche le taux de détention d'une voiture ne présente pas de différence notable entre cyclistes et non-cyclistes, indiquant que le vélo ne se substitue pas systématiquement à l'automobile.

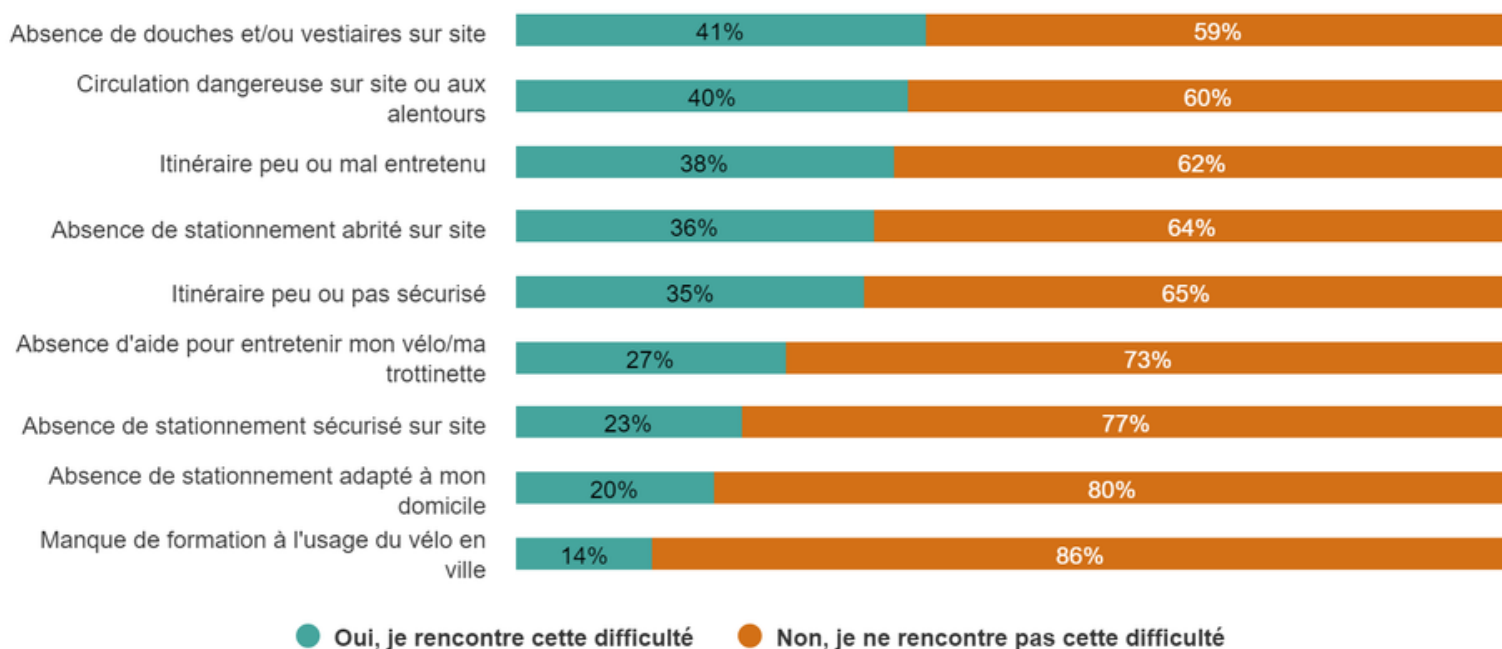
Enfin, à l'échelle de l'ensemble de la communauté universitaire, 42 % des individus déclarent posséder un vélo classique, tandis que 5 % optent pour un modèle électrique. Ces chiffres soulignent l'ancrage du vélo comme un moyen de transport courant, même s'il reste inégalement adopté selon les profils et les besoins.

ANALYSE DE LA QUALITÉ DU SERVICE ET INFRASTRUCTURES VÉLO

L'absence de douches et/ou vestiaires sur site est citée comme la contrainte la plus importante par les usagers du vélo (41 %) avec les difficultés liées à la sécurité et à l'état de la voirie. En effet, 40 % des usagers mentionnent une circulation dangereuse sur site ou aux abords des campus et 38 % indiquent des itinéraires peu entretenus et peu sécurisés (35 %). Le manque de stationnements abrités constitue également un frein important, signalé par 36 % des répondants. Cette proportion est encore plus marquée chez les étudiants (45 %), et atteint 87 % sur le site André Gouazé. Certaines difficultés ressortent également un peu plus selon les sites universitaires avec notamment des problèmes de stationnement vélo plus évoqués aux Deux Lions et des difficultés liées à la voirie au Plat d'Etain (sécurisation et entretien).

Pour les personnels de l'université, des différences selon le genre ressortent concernant l'absence d'aide pour entretenir le vélo et le manque de formation à l'usage de vélo en ville, plus souvent citée par les femmes (14 % contre 6 % des hommes).

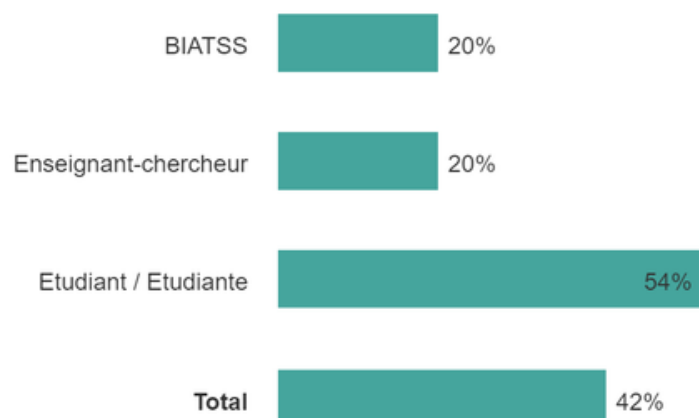
Difficultés rencontrées par les cyclistes



USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES TRAJETS DOMICILE / TRAVAIL - ÉTUDES

TAUX D'USAGERS ET PROFILS

Usage des transports en commun selon le statut



Les transports en commun occupent une place centrale dans les déplacements quotidiens de la communauté universitaire. Ainsi 42 % des membres déclarent utiliser le bus, le tram ou l'autocar pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études pour leur journée type la plus fréquente.

Ce mode de transport est majoritairement adopté par les étudiants dont 54 % se déclarent usagers contre 20 % des personnels (BIATSS ou enseignants) qui privilégient davantage la voiture. Ces derniers disposent plus souvent d'un véhicule personnel et résident en moyenne plus loin de leur lieu de travail que les étudiants.

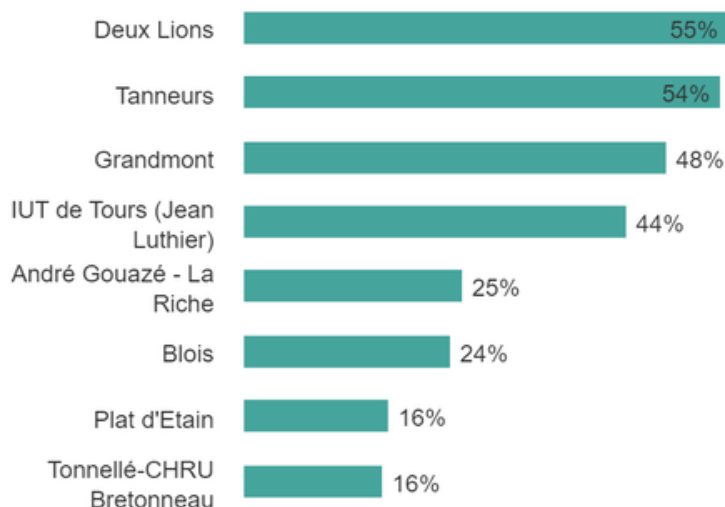
Les disparités ne se limitent pas au statut : les femmes prennent davantage les transports en commun que les hommes (43 % contre 37%) notamment chez les BIATSS (22 % des femmes contre 16 % des hommes).

Le recours au tram/bus pour les mobilités quotidiennes varie également selon le site universitaire principal fréquenté. Pour les étudiants, l'usage est particulièrement élevé aux Deux-Lions (65 %), aux Tanneurs (62 %) et à Grandmont (61 %), ces trois grands sites bénéficiant d'un accès facilité en transport en commun. À l'inverse seuls 20 % des étudiants du site Tonnellé indiquent prendre le bus, la marche à pied et le vélo y étant plus répandus.

Pour les personnels, l'usage des transports en commun par site suit la même tendance dans une moindre proportion (30 % aux Deux-Lions, 25 % aux Tanneurs et à Grandmont). Au Plat d'Etain 16 % des personnels déclarent prendre les transport en commun.

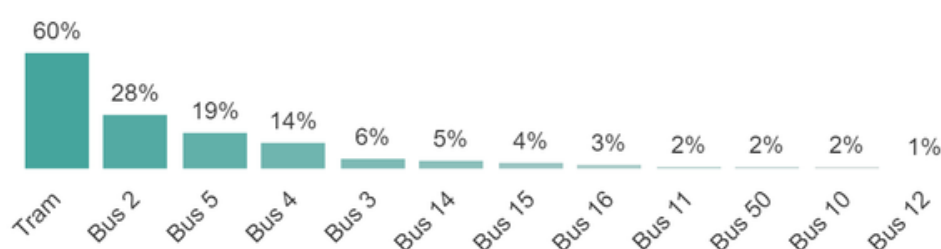
Pour les usagers exclusif du bus/tram, la durée journalière moyenne (trajet aller/retour) est de 45 minutes (44 minutes pour les étudiants et un peu plus de 50 minutes pour les personnels).

Usage des transports en commun selon le site principal d'études/travail



Les lignes les plus fréquentées sont celles du Tram puis les lignes de bus 2 et 5. L'usage spécifique de l'autocar (rémi) ne concerne qu'1 % de l'ensemble des répondants.

Lignes fréquentées pour les trajets domicile/travail-études



ÉQUIPEMENTS

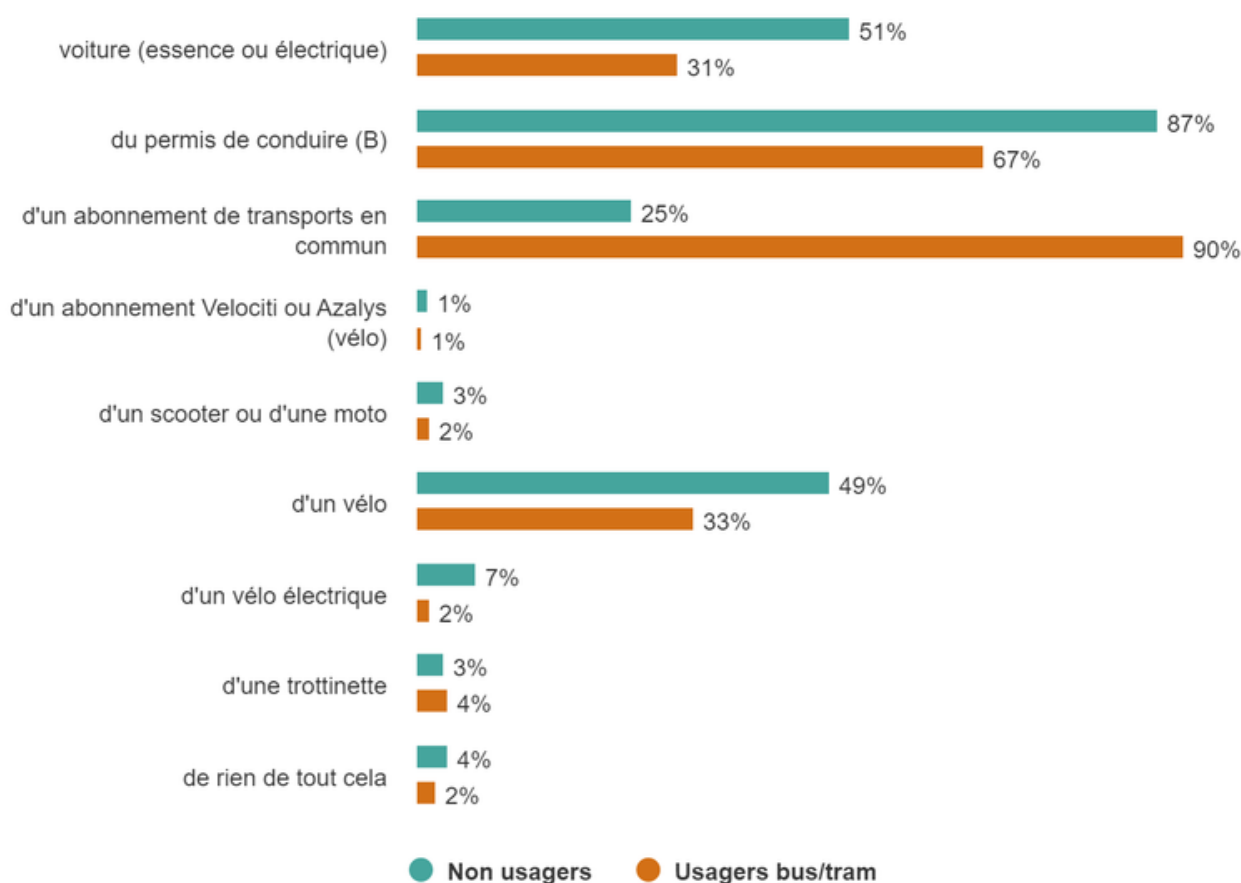
Sur la population générale, 52 % des répondants déclarent détenir un abonnement de transport en commun. Cette proportion atteint 90 % chez les personnes indiquant effectuer leur trajet domicile-travail/études grâce à ces modes de transport (dans le détail, 90 % des étudiants usagers, 79 % des enseignants-chercheurs et 96 % des personnels BIATSS). L'absence d'abonnement chez une minorité d'usagers réguliers peut s'expliquer par des pratiques de mobilité plus flexibles, comme l'achat ponctuel de tickets, notamment pour ceux combinant plusieurs modes de transport.

Parmi les personnels ou étudiants indiquant ne pas utiliser les transport en commun pour leurs trajets domicile/travail-études, un quart déclare tout de même payer un abonnement bus/tram. C'est le cas de 34 % des étudiants et 16 % des enseignants-chercheurs et des BIATSS. Ce phénomène suggère une anticipation des besoins occasionnels ou une volonté de maintenir une option de mobilité. Précisons que des aides financières existent pour les personnels qui rendent l'abonnement de bus/tram très avantageux pour cette population (prise en charge de 50 % par l'employeur et ASIU).

Globalement, les usagers des transports en commun possèdent moins souvent un vélo (électrique ou mécanique) et ou une voiture que les non usagers. Parmi les étudiants, 31 % de usagers du bus/tram indiquent détenir un vélo contre 43 % des autres. De même, 27 % des usagers étudiants déclarent posséder une voiture contre 42 % des non-usagers .

Pour les professionnels (enseignant ou BIATSS), les différences en termes d'équipement subsistent aussi : 43 % des usagers déclarent avoir un vélo mécanique contre 54 % des non usagers et 46 % indiquent posséder une voiture essence ou électrique contre 60 % des non-usagers.

Taux d'équipement selon le mode de transport utilisé (bus oui/non)

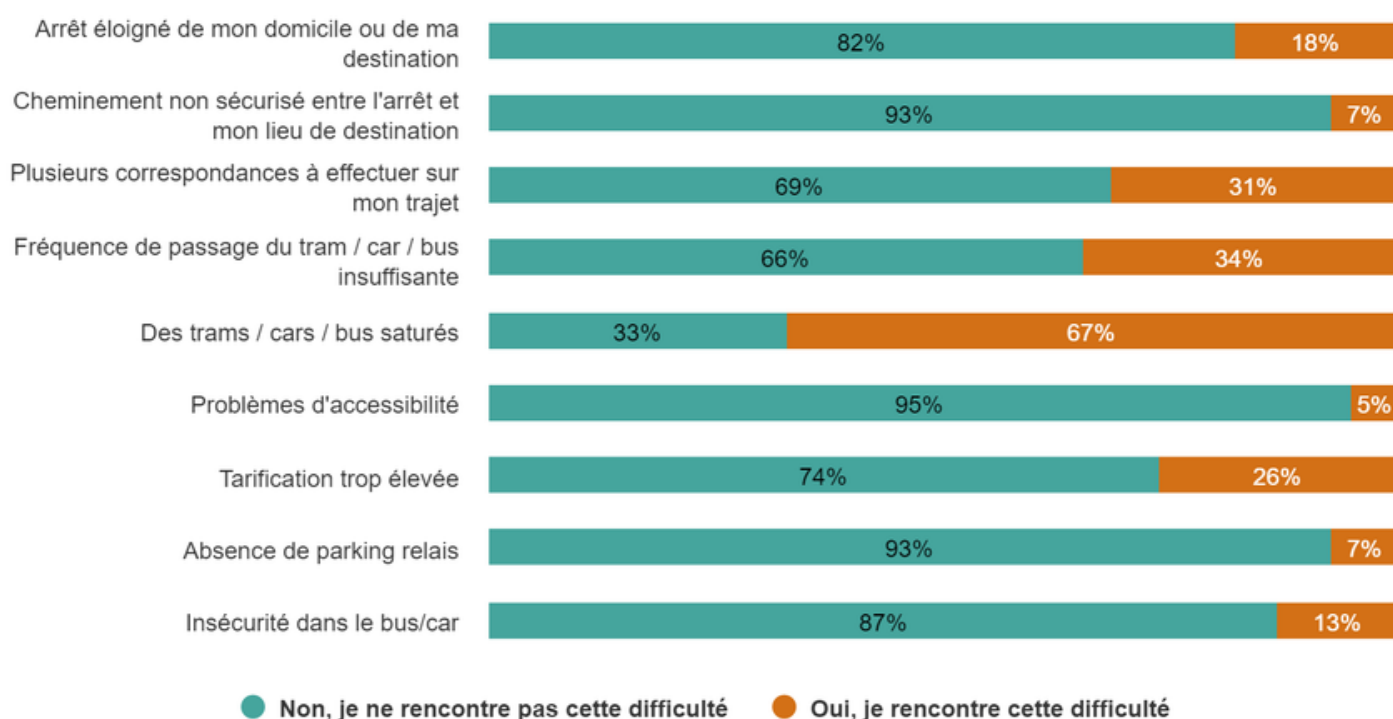


ANALYSE DE LA QUALITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN PAR LES USAGERS

Parmi les usagers du bus ou du tram, la saturation des lignes est la contrainte la plus fréquemment citée (67 % des répondants). Cette difficulté est massivement ressentie par les personnes rattachées aux sites André Gouazé (75 %) et Grandmont (73 %), traduisant des conditions de transport perçues comme contraignantes. Sur le site Grandmont, la saturation des lignes ne semble pas corrélée à un manque de fréquence des passages des bus contrairement à André Gouazé. La fréquence insuffisante des passages arrive d'ailleurs en deuxième position (34 %) des difficultés des usagers.

Par ailleurs, la question de la tarification est davantage soulevée par les étudiants (27 %) et plus encore sur le site des Tanneurs où près d'un usager sur trois estime le coût trop élevé.

Difficultés rencontrées par les usagers des transports en commun



USAGE DE LA VOITURE POUR LES TRAJETS DOMICILE / TRAVAIL - ÉTUDES

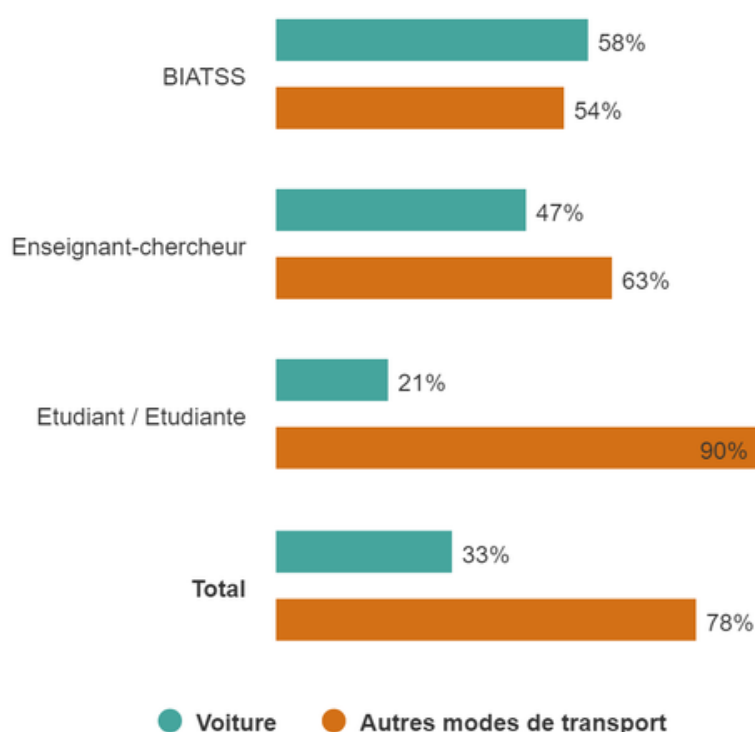
USAGE DE LA VOITURE ET PROFILS

La voiture se positionne comme le 2e mode de transport le plus utilisé par les répondants à égalité avec le bus et derrière la marche. Ce premier constat recouvre de fortes disparités selon les populations.

Chez les BIATSS, la voiture domine nettement avec 58 % d'automobilistes, devançant ainsi tous les autres modes de transport confondus. Les enseignants suivent cette tendance avec 47 % d'automobilistes, devant le vélo (30 %) et la marche (25 %). Assez logiquement, la voiture est seulement le 4e mode de transport chez les étudiants après la marche (62 %), le bus (39 %) et le tram (27 %) avec seulement 21 % d'entre eux déclarant l'utiliser.

L'âge a également un fort impact sur le fait de venir ou non en voiture, et ce, pour nos trois populations. Plus les individus avancent en âge, plus ils sont susceptibles d'utiliser la voiture pour venir sur leur site de travail ou d'études. Cette tendance peut s'expliquer par le fait que les populations plus âgées résident souvent plus loin du centre-ville et sont davantage confrontées à des contraintes familiales nécessitant de prendre la voiture (dépôt des enfants à l'école par exemple). D'ailleurs, seuls 20% des automobilistes habitent à Tours, contre 59% pour l'ensemble des répondants. En revanche, les différences par genre sont peu significatives.

Usage de la voiture selon le statut



Chez les étudiants, le lieu de résidence reste un facteur déterminant du recours à la voiture : la moitié de ceux vivant au domicile parental l'utilise contre 13 % pour ceux bénéficiant d'un logement indépendant. Cet écart s'explique par la localisation des logements étudiants, souvent situés en centre-ville ou à proximité des campus, tandis que les logements parentaux se trouvent plus fréquemment en périphérie, voire dans des communes plus lointaines. En revanche, il ne semble pas y avoir de lien direct entre la situation financière des étudiants et leur usage de la voiture.

Si l'on exclut les sites comptant peu de répondants, c'est aux Tanneurs que l'on trouve le moins d'automobilistes. Situé en coeur de ville, bien desservi par les transport en commun et confronté à des difficultés de stationnement, seuls 13 % des étudiants de ce site viennent en voiture. Ce taux atteint 32 % chez les enseignants des Tanneurs et 57 % pour les BIATSS (qui ont accès à un parking). Pour les BIATSS, les Tanneurs arrivent en avant-dernière position, le site du Plat d'Etain enregistrant le moins d'automobilistes (52 %).

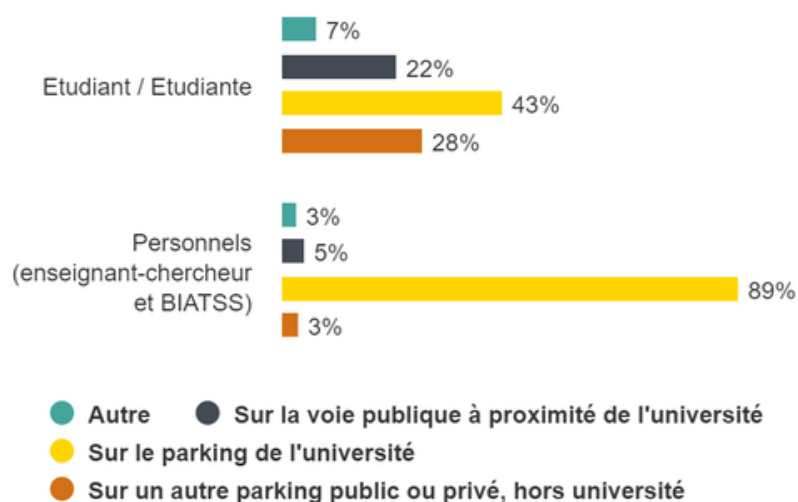
Chez les enseignants, les sites qui comptent les plus grandes parts d'automobilistes sont Grandmont (58 %), Tonnellé (54 %) et Jean Luthier (54%). Chez les BIATSS, on retrouve également Grandmont (68%) et Jean Luthier (81%), auxquels vient s'ajouter le site André Gouazé à La Riche (89%). Au sein de la population étudiante, on observe de nombreux automobilistes sur les sites de Blois et des Deux Lions (41% des étudiants de l'IAE et 28 % de DESS sont automobilistes).

Les automobilistes ont des temps de trajet journalier en moyenne plus longs que les autres : 55 minutes en moyenne pour les usagers de la voiture contre 47 pour l'ensemble des autres modes de transport. Ils parcourent en moyenne 31 km par jour en voiture, ce qui les place en 3e position en termes de kilométrage, après les usagers de train (125km) et d'autocar (45km).

Enfin, la grande majorité des automobilistes (82 %) est seule dans le véhicule, une faible part d'entre eux effectuant du covoiturage (82 répondants). Les autres automobilistes indiquant transporter plus d'une personne dans la voiture le font principalement pour déposer des membres de leur famille à l'école ou au travail ou se font eux-mêmes déposer par un membre de leur famille (notamment les étudiants).

STATIONNEMENT

Lieu de stationnement selon le statut

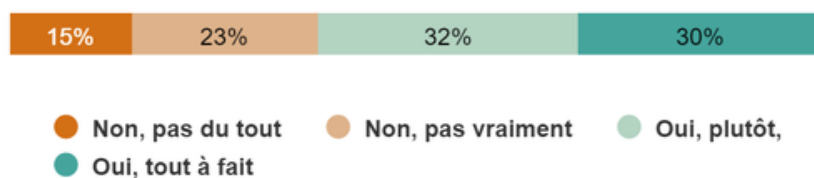


La très grande majorité des personnels (BIATSS et enseignants) stationnent leur véhicule sur des parkings qui leur sont réservés (89%). Logiquement, les étudiants se reportent sur d'autres parkings publics ou privés hors université et sur le stationnement sur la voie publique.

Cette différence se reflète dans la satisfaction : les personnels sont beaucoup plus satisfaits des conditions de stationnement que les étudiants (80% de contre seulement 37% d'étudiants).

Parmi les insatisfaits, 67 % regrettent un manque de places disponibles sur le parking de leur site d'études ou de travail (67%) et 31 % l'absence totale de parking (31%).

Degré de satisfaction des conditions de stationnement sur site principal



ALTERNATIVES À LA VOITURE

Sur les 1 146 automobilistes de l'étude, 298 (soit un quart des automobilistes) n'ont jamais envisagé d'alternative à la voiture pour leurs trajets domicile-travail ou domicile-études. Parmi ceux ayant considéré d'autres modes de transport, le vélo, le bus et le covoiturage constituent les options les plus prisées. Cependant, des disparités existent entre les différentes populations : le vélo est plus envisagé par les enseignants, tandis que le bus reste l'alternative principale pour les étudiants.

Les deux tiers des personnes ayant envisagé une alternative l'ont effectivement testée. Malgré cette ouverture à l'expérimentation, il subsiste des obstacles concrets qui freinent encore cette transition.

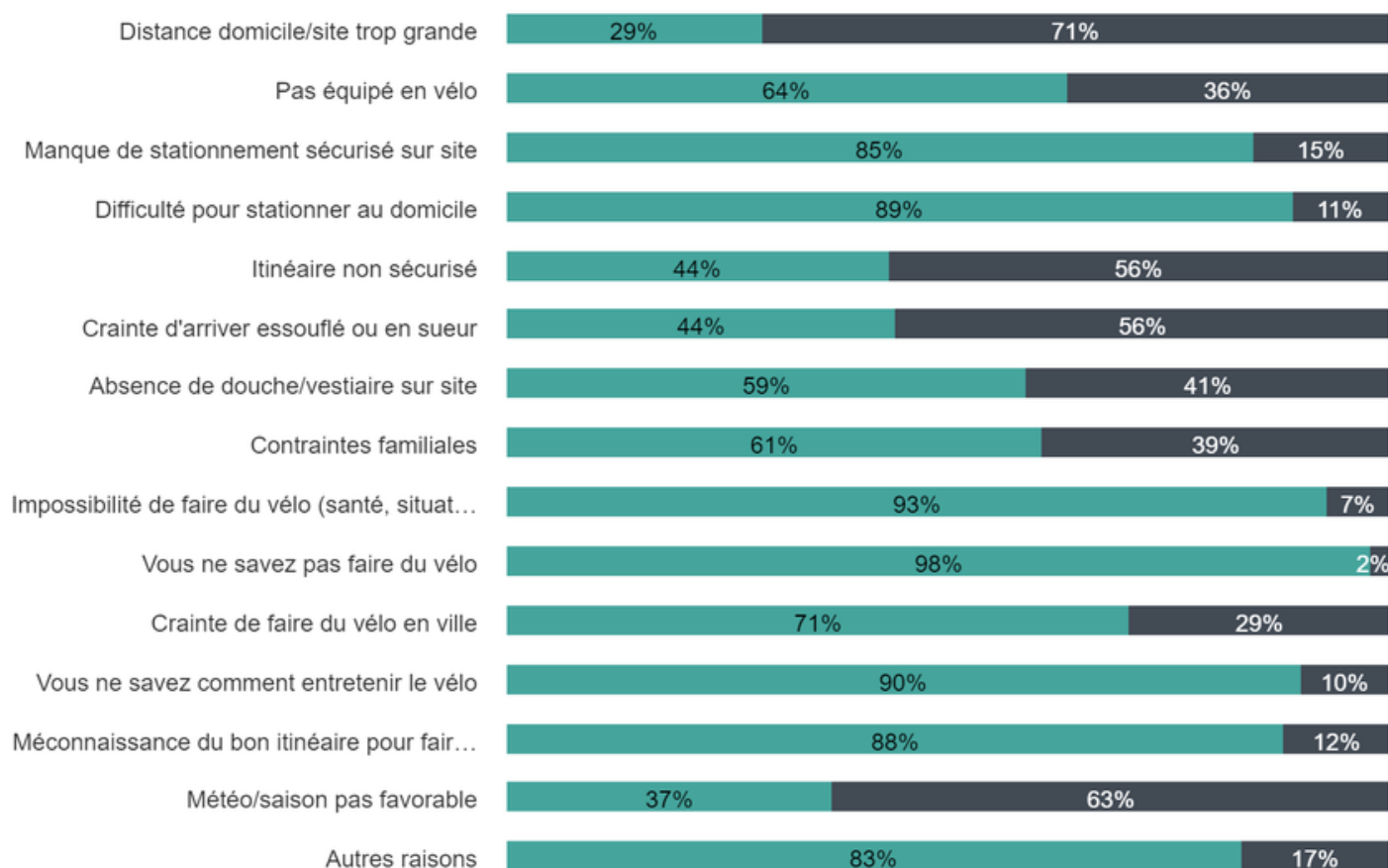
Type d'alternative envisagée à la voiture

	VÉLO	MARCHE	BUS	TRAM	TRAIN	COVOITUR...
Enseignant-es	39%	13%	27%	14%	18%	21%
BIATSS	27%	9%	29%	16%	21%	30%
Etudiant / Etudiante	26%	17%	52%	26%	14%	39%

Chez les automobilistes, le principal frein à l'adoption du vélo est la distance avec le domicile (70 % des étudiants, 74 % des BIATSS et 66 % des Enseignants chercheurs). Vient ensuite la météo ou la saison, citée comme un obstacle par 63 % de l'ensemble des répondants, sans distinction majeure entre les catégories. L'itinéraire peu sécurisé et arriver essoufflé sont d'autres motifs assez partagés (56 %). Les contraintes familiales pèsent nettement plus chez les personnels BIATSS (61 %) et les enseignants chercheurs (56 %) que sur les étudiants (16 %). Les étudiants sont également plus limités par l'absence de possession de vélo (42 % contre 36 % des BIATSS et 23 % des Enseignants-chercheurs.)

Les problèmes de stationnement (à domicile ou sur le lieu d'études/travail) et les difficultés d'entretien du vélo apparaissent comme des freins plus marginaux pour l'ensemble des répondants.

Raisons du non recours au vélo pour les usagers de la voiture



- Non, cela ne fait pas partie des raisons pour lesquelles je ne viens pas à vélo
- Oui, c'est l'une des raisons pour lesquelles je ne viens pas à vélo

Les freins à l'usage des transports en commun pour remplacer la voiture sur les trajets domicile/travail-études sont plutôt d'ordre structurel. **La durée des trajets arrivent en tête avec 70 % des répondants qui la jugent excessive** (75 % des personnels et 65 % des étudiants). **Le manque de flexibilité dans les horaires** (68 % avec peu de variabilité selon le statut), les horaires inadaptés et la fréquence de passage restent également des freins importants. Ces limites rendent les transports en commun moins adaptés aux emplois du temps variables ou contraignants.

Comme pour le vélo, les obligations familiales impactent de manière significative le rejet des transports en commun (54 % pour les enseignants chercheurs et 65 % chez les personnels BIATSS) qui peuvent être perçus comme moins pratiques dans des quotidiens chargés.

Raisons du non-recours aux transports en commun pour les usagers de la voiture

