

MEMOIRE DE STAGE
UNIVERSITE Toulouse Jean Jaures

MASTER 1 Urbanisme et Aménagement parcours
Transports Mobilités

2022 – 2023

L'IMPACT DE LA SENSIBILISATION DANS LA MISE EN
PLACE D'UN PLAN DE MOBILITÉ INTER-
ÉTABLISSEMENT

CAS DU PLAN DE MOBILITÉ CY CAMPUS

Présenté et soutenu par

Safietou SEYE

Enseignant référent

Corinne SIINO

Stage effectué à l'Association CY Campus



Cergy-Pontoise du 20 mars au 28 Juillet 2023

Tutrice de stage : Sophie DEREAVE, cheffe de projet



Remerciements:

Ce mémoire est l'aboutissement de 4 mois de stage au sein de l'association Cy Campus. Ce travail n'aurait pas pu aboutir sans la coopération et le soutien de certaines personnes. C'est pourquoi je tenais à les remercier au début de ce mémoire.

Tout d'abord, je souhaite remercier chaleureusement mes professeurs de master, dont les enseignements, les compétences et la rigueur méthodologique ont été essentiels pour la production de ce présent mémoire.

Je tiens ensuite à remercier ma maîtresse de stage, Sophie DERAËVE, pour sa confiance en moi en acceptant de me prendre en stage au sein de Cy Campus et de m'avoir confié les missions sur lesquelles j'ai travaillé. Ses conseils ont enrichi mon expérience et mes découvertes. J'ai été grandement inspiré par nos échanges, ainsi que par son professionnalisme et son pragmatisme. Je remercie aussi toute l'équipe de CY campus pour leur bienveillance.

Je souhaite également exprimer ma gratitude envers tous les professionnels avec lesquels j'ai eu la chance de collaborer lors de ce stage, que ce soit au sein de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise ou dans les différents établissements d'enseignement supérieur et de recherche. Leurs connaissances m'ont permis de comprendre les enjeux de la gouvernance territoriale, en particulier dans le contexte d'un campus d'enseignement supérieur.

J'adresse des remerciements particuliers à Juliette PROTOIS, étudiante en Master 1 Gestion territoriale du développement durable à l'université de Bordeaux Montaigne, qui a été mon binôme pendant ce stage. Sa présence à mes côtés et son soutien ont été précieux dans la réalisation de mes missions ainsi que la rédaction de ce mémoire.

À ma référente universitaire, Madame Corinne SIINO, je souhaite exprimer ma reconnaissance spéciale pour sa disponibilité, son humanité, son accompagnement et ses précieux conseils pour la rédaction de ce mémoire.

Enfin, je ne saurais conclure ces remerciements sans exprimer ma gratitude envers mes sœurs Mame Cogna Diallo et Awa Ndiaye, sans qui ce stage n'aurait pas été possible. Je vous remercie sincèrement de m'avoir accueilli chez vous tout au long de cette période. Cela a été d'une grande aide pour la stabilité durant mon stage.

Sommaire

Introduction.....	4
I. Cadre théorique.....	6
1- Définition.....	6
2- Acteurs.....	11
3- Méthodologie et processus d'élaboration.....	12
II. Le Plan de mobilité CY Campus.....	15
1-Contextualisation.....	14
2- Présentation des différentes solutions de mobilité.....	18
3- Mise en place du plan de mobilité.....	21
III. Le rôle de la sensibilisation dans un plan de mobilité.....	29
1- La sensibilisation comme outil de changement de comportement.....	29
2- La sensibilisation auprès des cosignataires du plan de mobilité.....	31
3- La sensibilisation auprès des usagers.....	33
Conclusion.....	39

Liste des sigles:

ADEME: Agence de la transition écologique

CACP: Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise

ESSR: Établissement d'Enseignement Supérieur et de recherche

GES: Gaz à effet de serre

IDFM : Île-de-France Mobilités

INSEE: Institut National de la Statistique et des études économiques

LAURE: loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

LOM: Loi d'Orientation des mobilités

LOTI: Loi d'Orientation des transports intérieurs

LTECV: loi Transition Energie et Croissance Verte

OMS: Organisation Mondiale de la Santé

PDE: Plan de Déplacement Entreprise

PDM: Plan De Mobilité

PDMIE: Plan de Mobilité Inter-établissement

PDU: Plan de Déplacement Urbain
SCOT: Schéma de Cohérence Territorial
SRU: Solidarité et Renouvellement Urbain
TC: Transport en Commun

Introduction

Aujourd'hui, la mobilité est une notion centrale dans les débats sociétaux. Le terme mobilité concerne les déplacements des individus et des biens, ainsi que les infrastructures et les modes de transport qui permettent ces déplacements. « *Dans son acception la plus générale, la mobilité désigne un changement de lieu accompli par une ou des personnes. Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité* » (Lévy et Lussault, 2003)¹.

Quand on parle de mobilité, on ne fait pas seulement référence à un déplacement d'un point A à un point B mais on y inclut une préoccupation plus large de la qualité de vie des personnes et de l'impact environnemental des déplacements.

Dans cette logique de compréhension que la mobilité renvoie à bien d'autres choses que le déplacement, le sociologue Vincent Kaufmann a introduit le concept de motilité dans les années 2000. Ce concept s'inscrit dans la lignée "mobility turn", apparu à la fin du XXe siècle, qui désigne l'ensemble des travaux des sciences sociales qui abordent la mobilité comme une notion supposant toutes pratiques sociales. La motilité est définie comme la capacité d'un individu ou d'un groupe d'individus à se déplacer. Ici la motilité renvoie à un potentiel large, les capacités physiques, le niveau de revenu, les connaissances acquises, les conditions d'accès au transport entre autres.²

Aujourd'hui tous les discours sur les mobilités et les déplacements amènent à penser la mobilité dans sa globalité car elle est étroitement liée aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux tels que les émissions de gaz à effet de serre, la perte de la biodiversité. La congestion routière est l'un des problèmes majeurs dans les zones urbaines densément peuplées. Cela peut entraîner des temps de trajet plus longs, un stress accru pour les conducteurs et une augmentation de la pollution de l'air et contribuer à l'augmentation des températures. La mobilité constitue aussi un élément clé dans l'inclusion sociale. Elle permet aux individus d'accéder à des opportunités éducatives, sociales et économiques. En offrant la possibilité aux individus de se déplacer librement, la mobilité favorise l'intégration dans la société.

¹ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite>

² Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* (openedition.org)

Ces enjeux sociaux et environnementaux liés aux pratiques mobilitaires ont un impact saillant au sein des territoires. Selon une étude de l'OMS réalisée en 2016, la pollution de l'air due aux émissions de gaz à effet de serre provenant des transports est la cause de décès prématurés de plus de 4 millions de personnes chaque année. En France, le secteur des transports est le premier secteur polluant et représente 30% des émissions de gaz à effet de serre.

Le transport routier en particulier reste principalement préoccupant : l'ADEME estime qu'il est responsable de 94% des émissions de GES du secteur des transports. Lorsque nous faisons état du caractère prédominant de l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail (74% des actifs en 2017 [selon l'INSEE](#)), nous nous rendons compte de l'importance d'opérer une dynamique de changement modal pour les trajets quotidiens.

Concernant les enjeux économiques, l'INSEE estime qu'en France, les ménages dépensent en moyenne 14% de leur revenu dans les transports soit 4700 euros en 2017 et que c'est dépense représentent le 2ème poste de revenu après le logement

Pour ce qui est des ménages vivant dans l'aire d'attraction de Paris, l'INSEE estime que les dépenses en transport collectif sont plus élevées surtout pour les ménages vivant dans les couronnes des aires.³ C'est dans cette dynamique que nous pouvons aussi ajouter l'affirmation de Jan Gehl, sur les dépenses financières induites par les transports, dans son ouvrage pour des villes à échelle humaine *“plus que l'on s'éloigne des centres urbains, plus la part de dépense allouée au transport augment”*.

Ajouter aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques le territoire influence aussi les pratiques modales : alors que les transports en commun offrent généralement un maillage permettant aux individus de circuler en centre-ville, la voiture permet de circuler dans les zones commerciales à l'abord des centres urbains. Par conséquent, selon leur pratique modale, les individus ont une utilisation différenciée du territoire.⁴

Tous ces éléments imposent dès lors, des défis aux politiques de mobilité car les villes doivent trouver des moyens pour répondre à ces enjeux en réduisant l'empreinte carbone de leurs habitants et usagers, ce qui se traduit par un encouragement à limiter l'utilisation de la voiture individuelle au profit des modes de déplacement plus durables.

Cette question de mobilité urbaine est devenue de plus en plus importante au fil des dernières années, induite par l'augmentation constante des personnes vivant dans les villes ou des territoires limitrophes mais qui se rendent quotidiennement en ville.

Toutefois, il est important de noter que la mobilité concerne aussi les entreprises et tous les établissements qui accueillent du public pour l'accès à des services et de l'emploi. A cet égard, les établissements d'enseignement supérieurs au regard du nombre de déplacements qu'ils représentent au quotidien sont, bien entendu, concernés.

³ [En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855](#)

⁴ KAUFMANN Vincent, « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003/1 (février), p. 39-58. DOI : 10.3917/revu.031.0039. URL : <https://www-cairn-info.ezproxy.u-bordeaux-montaigne.fr/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003-1-page-39.htm>

En effet, le contexte de mobilité durable dans les villes est fortement influencé par la population étudiante, la croissance des campus universitaires. Le personnel universitaire et les étudiants se déplacent régulièrement pour rejoindre l'université, se déplacent sur le campus et parfois pour se rendre à des événements universitaires. La plupart se déplaçant avec les voitures individuelles, émettent des gaz à effet de serre et contribuent à la pollution atmosphérique.

En France, les Établissements d'enseignements Supérieurs et de Recherche EESR génèrent chaque année des déplacements considérables car ils regroupent près de 2 300 000 étudiants plus le personnel administratif, les enseignants.

Ajouter au déplacement domicile/travail ou étude, lorsqu'on parle de mobilité inter-établissement, il nous semble important voire pertinent de parler de "mobilités triangulaires" (Bouron et Georges 2015) car les EESR offrent aussi des services de loisir avec une vie associative, des activités sportives, de santé et de restauration.

Dans ce sens, l'INSEE estime que chaque français estime réalise en moyenne 3 trajets par jour (en 2019, source SDES, 2021), ce qui est la cause d'un troisième point de déplacement s'agissant des loisirs, commerces, autres.⁵

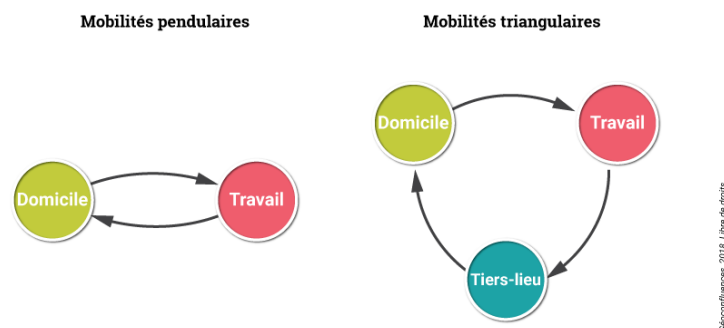


FIGURE 1: Schéma représentant les mobilités pendulaires et triangulaires

Les universités ont ainsi commencé à mettre en place des politiques visant à encourager des modes de transport plus durables à savoir les modes actifs en réponse aux enjeux environnementaux de la mobilité. De plus, cette promotion à la mobilité durable permet aux établissements d'enseignement supérieur de renforcer leur image en tant qu'acteur engagé dans la lutte contre le changement climatique et la protection de l'environnement.

C'est dans ce contexte de mis en place de politiques visant à encourager les modes de transport plus durables que s'inscrit mon stage au sein de l'association CY campus pour assister la mise en œuvre du plan de mobilité qui a été préalablement voté, aider à l'élaboration et la mise en œuvre d'une communication ciblée, veiller sur les évolutions et innovations afférentes à la mobilité particulièrement en lien avec les campus universitaires. En effet, la question de la mobilité durable est devenue aujourd'hui une préoccupation majeure pour notre société et les établissements d'enseignements supérieurs ont un rôle à jouer pour encourager cette mobilité durable auprès de leur communauté universitaire. Ainsi, la mise en place d'un plan de mobilité

⁵ <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite-pendulaire>

est une action à privilégier pour inciter aussi bien les étudiants que le personnel à adopter des modes de transports moins polluants.

Cependant, il nous semble important de se questionner sur **comment la mise en place d'un plan de mobilité et la sensibilisation à la mobilité durable peuvent- influencer les comportements et les choix de déplacement des personnes?**

Quel est l'impact de la sensibilisation dans la mise en place d'un PDMIE et comment peut-elle être intégrée ?

Ce présent mémoire a pour objectif de comprendre les enjeux liés à la mobilité sur le campus universitaire de CY afin de comprendre l'objectif et l'impact de la mise en place d'un plan de mobilité. Ensuite, le présent propos analysera l'impact de la sensibilisation et comment elle peut être intégrée.

Dans cette optique, cette étude doit permettre de mieux comprendre les facteurs et l'intérêt des étudiants et des personnels universitaires sur la mobilité ainsi que les leviers à activer dans le but d'encourager la mobilité durable

I- Cadre théorique, élaboration d'un plan de mobilité inter-établissement

1- définition du plan de mobilité inter-établissement

A. Historique

En France nous distinguons 3 types de mobilité à savoir les mobilités de longue durée, les mobilités temporaires et les mobilités quotidiennes.

Dans ce mémoire, c'est les mobilités quotidiennes qui nous intéressent, elles désignent les déplacements ponctuels envisagés le plus souvent dans un trajet aller-retour dont les déplacements entre le domicile et un lieu de travail/d'étude font partie.⁶

En effet, les mobilités quotidiennes désignent les déplacements à temporalité courte qui se limitent à l'espace de vie quotidien. Dans des pays développés ou en développement. Certains auteurs de la géographie sociale parlent de mobilités pendulaires pour désigner les "navettes quotidiennes domicile-travail"⁷

Plusieurs facteurs influent sur les choix modaux des personnes lors de leur déplacement pendulaire. Nous avons les facteurs sociaux et les facteurs territoriaux.

En effet, dans les facteurs sociaux, en s'appuyant sur les théories du choix rationnel dont Marx Weber était un précurseur au début du XXe siècle, et dont plus récemment les études de Raymond Boudon (1995) viennent compléter, Vincent Kaufmann identifie quatre logiques d'actions qui peuvent intervenir dans le choix modal.

- "la rationalité « économique » (le calcul comparatif), la rationalité en valeurs (la préférence), la rationalité perceptive (le ressenti) et les habitudes (le réflexe)"⁸. Quand on parle de rationalité économique, on comprend que le choix modal repose sur le coût économique des déplacements.
- La rationalité de valeur quant à elle implique la notion de préférence. La préférence accordée à un mode de transport plutôt qu'à un autre est un choix personnel.
- La rationalité perceptive se rapporte à la manière dont les individus perçoivent leurs modes de transport. Leurs décisions sont motivées par des critères subjectifs tels que la durée ou le confort. Les habitudes jouent aussi un rôle important dans le choix modal. Elles peuvent constituer un obstacle majeur au changement de mode de déplacement car les habitudes modales ne se limitent pas uniquement au mode de transport mais à l'ensemble du mode de vie d'une personne.

Au vu de tous ces facteurs qui influent sur les choix modaux et dans le but d'améliorer les déplacements des personnes, des outils de planification ont été mis en place.

Le PDU, initié par la loi LOTI en 1982 dans son deuxième chapitre implique une coordination entre les acteurs locaux et des transports, pour élaborer un projet global planifié sur 10 ans, en

⁶ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite>

⁷ [Mobilités domicile-travail \(pendulaires, triangulaires\) — Géoconfluences \(ens-lyon.fr\)](#)

⁸ KAUFMANN Vincent, « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003/1 (février), p. 39-58. DOI : 10.3917/revu.031.0039. URL : <https://www-cairn-info.ezproxy.u-bordeaux-montaigne.fr/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003-1-page-39.htm>

matière de politique des transports, au sein d'un Périmètre des Transports Urbains (PTU). Le PDU est défini comme un outil de planification qui a pour objectif d'harmoniser les déplacements en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements.

Pour le moment, ces PDU n'ont pas de caractère obligatoire pour les collectivités locales, mais ils s'imposent en 1996 avec la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE)⁹, dans les PTU d'agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDU sera renforcé quatre années plus tard par la loi SRU 2000. Cette nouvelle loi intervient pour contrôler l'étalement urbain en insistant sur la cohérence nécessaire entre planification urbaine et politiques de déplacement. Les PDU doivent alors être en cohérence avec les Schémas de Cohérence territoriaux (SCOT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Alors, les PDU doivent permettre d'atteindre les objectifs des lois LOTI, LAURE et SRU en garantissant "un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé".

L'une des composantes du PDU constitue le PDE avec comme enjeu d'améliorer les conditions de travail et de déplacements des salariés avec une vision de limiter l'empreinte carbone des entreprises. Dans cette optique d'améliorer les conditions de travail des salariés que s'inscrit le décret prime transport en 2008 qui instaure la prise en charge par l'employeur de 50% des frais de transport des salariés sur les abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels qui vient renforcer les politiques de déplacement

Par ailleurs au regard de l'impact des déplacements des effectifs nombreux de salariés au quotidien, En 2018, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose, à toute entreprise ayant plus de 100 salariés et située dans le périmètre d'un PDU, la mise en place d'un plan de mobilité. Cette réglementation est issue de l'article 51 de la loi Transition Energie et Croissance Verte LTECV qui vient compléter les Plans de Protection de l'Atmosphère qui impose déjà cette action dans certains territoires. Avec la loi L'OM promulguée le 24 Décembre 2019, les PDU sont appelés Plan de mobilité avec comme différence l'intégration de la mobilité solidaire, le covoiturage par exemple et de lutte contre la pollution. La loi LOM a été créée afin de favoriser une transformation beaucoup plus durable des mobilités dans les territoires en encourageant l'usage des modes plus propres comme les mobilités actives, partagées et solidaires. Elle identifie des principes tels que l'innovation, l'accessibilité et la transition écologique. Une des ambitions de la LOM est aussi d'améliorer considérablement les déplacements quotidiens des personnes.



⁹ [Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie](#)

Figure 2: Cadre réglementaire concernant les Plans De Mobilité¹⁰

B. Définition

Un plan de mobilité peut alors être défini comme un outil de planification stratégique qui vise à optimiser l'ensemble des déplacements dans un espace géographique en réduisant l'usage des modes de transports motorisés individuels et en favorisant les modes de transports durables à savoir les transports en commun, la marche, le vélo, le covoiturage.

Cet outil cherche à encourager les changements de comportements afin de répondre aux enjeux écologiques et économiques actuels.

Depuis le 1er Janvier 2020, La LOM impose aux établissements de plus de 100 salariés une mise en place d'un plan de mobilité employeur.

C'est dans cette perspective que s'inscrit le plan de mobilité inter-établissement qui est quant à lui, est une démarche mutualisée, regroupant plusieurs établissements situés sur la même zone d'activité avec comme ambition commune d'améliorer l'accessibilité du en mutualisant des moyens pour réduire leur empreinte carbone.

Dès lors, le plan de mobilité inter-établissement doit aborder la totalité des déplacements des usagers à savoir étudiants, fournisseurs, salariés, visiteurs dans le cadre des différents trajets effectués : les déplacements domicile/établissement, intrasites, professionnels, inter sites entre autres en encourageant la diminution de l'usage de la voiture individuelle.¹¹

C'est un ensemble de mesures qui sont basées sur un diagnostic imposé dans le PLU visant à améliorer l'ensemble des conditions de déplacements des personnes, vers et sur les sites, les déplacements à l'heure du déjeuner, les déplacements professionnels des établissements engagés dans sa mise en œuvre. Le PDMIE comprend une série de mesures et aussi d'actions spécifiques dans la logique de permettre une meilleure qualité de vie et une efficacité économique de l'espace concerné.

C. Utilité

Au-delà de la contrainte réglementaire, le plan de mobilité est un outil qui permet de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux actuels.

Parmi les bénéfices économiques liés à la mise en place d'un PDM, nous pouvons compter la diminution des frais liés au transport.

Pour ce qui est des étudiants, comme nous l'avons évoqué précédemment les déplacements domicile-études des migrations pendulaires concernent les étudiants qui sont inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur pour l'année scolaire en cours. Le temps de trajet entre le domicile et le lieu d'étude évolue assez lentement au cours des années. En 2010 les étudiants

¹⁰ [1. Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ? | Tisseo PDE](#)

¹¹ [Le plan de déplacements campus – Ademe](#)

résident en moyenne à 31 minutes de leur étude contre 32 minutes en 2006. Notons aussi que la taille de l'agglomération influe le temps de trajet: plus l'agglomération est importante, plus le temps de trajet domicile-étude s'allonge allant de 20 minutes lorsque l'étudiant vit dans une agglomération de 100.000 à 200.000 habitants à 51 minutes lorsque l'étudiant vit en Ile de France. Cette distance avec le lieu d'étude joue un rôle important dans les frais de transport avec une moyenne estimait à 62 euros par mois¹².

Quant aux bénéfices sociaux, ils sont liés aux conditions de travail et de transport.

En promouvant l'usage des alternatives à la voiture individuelle comme les transports en commun, les modes actifs ou le covoiturage, le PDM contribue ainsi à la réduction de la congestion routière avec des déplacements plus fluides, plus rapides pour tous les usagers. En garantissant une accessibilité aux différentes options de transport, il contribue à réduire les inégalités en favorisant par la même occasion une inclusion sociale car le PDM a pour but premier d'améliorer l'accessibilité à des transports pour tous. De plus, notons que le PDM peut avoir un impact positif sur la santé publique de par la réduction des risques de maladies cardiovasculaires, d'obésité et de troubles respiratoires liés à la pollution de l'air car en encourageant les modes actifs le PDM favorise également une activité physique pour les citoyens qui sont concernés par le PDM.

Les bénéfices environnementaux correspondent à la limitation des nuisances en favorisant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. D'abord la promotion des modes de transport plus durable tels que le covoiturage ou les transports en commun entraîne une réduction des émissions de gaz à effet de serre émis par les voitures individuelles mais aussi permet aux établissements de limiter leur empreinte carbone. Ensuite, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, la mise en place d'un PDM impacte directement l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, en réduisant la consommation de pétrole avec la limitation de l'usage des véhicules motorisés individuels, le PDM participe à la préservation des réserves énergétiques et des écosystèmes qui sont souvent fragilisés avec l'extraction de ces ressources.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre : Le secteur des transports est l'une des principales sources d'émissions de CO₂. En développant un plan de mobilité, on encourage l'utilisation de modes de transport plus durables tels que les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou la marche, ce qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Économies d'énergie : Les véhicules individuels consomment beaucoup d'énergie, notamment les carburants fossiles. En promouvant des alternatives économes en énergie, comme les transports en commun électriques ou le covoiturage, on peut réduire la consommation globale d'énergie et diminuer la dépendance aux énergies non renouvelables.

La mise en place d'un plan de mobilité comporte plusieurs avantages et ces avantages en font un outil qui est en théorie efficace pour limiter les impacts de la mobilité en limitant l'usage

¹² [la vie étudiante : transports et déplacements quotidiens - EESR6 \(enseignementsup-recherche.gouv.fr\)](http://la.vie.etudiante : transports et déplacements quotidiens - EESR6 (enseignementsup-recherche.gouv.fr))

de la voiture et en favorisant les modes de transports plus durables et plus respectueuses de l'environnement.

Economies financières	Qualité de travail et de transport	Environnement
Réduction des frais kilométriques	Limitation des déplacements	Réduction de la pollution sonore
Optimisation du fonctionnement de l'établissement	Augmente l'attractivité de l'établissement	Réduction de l'empreinte carbone
	Diminution des embouteillages	Préservation des ressources naturelles

Figure 3: Tableau récapitulatif des bénéfices induits par la mise en place d'un PDM

2- Acteurs : les différentes parties prenantes dans l'élaboration d'un PDM

A. Les établissements

Le plan de mobilité est un ensemble de mesures et d'actions qui vise à promouvoir l'usage des modes de transports plus durables dans le but d'améliorer l'efficacité des déplacements des usagers. Mais ils doivent être traduits en actions concrètes pour atteindre ses objectifs. C'est une des vocations des PDMIE

La mise en place d'un PDMIE est un processus complexe. Elle nécessite l'implication d'une multitude d'acteurs qui chacun joue un rôle important dans la conception, la mise en œuvre et le suivi du plan de mobilité. Dans cette partie nous examinerons les différentes parties prenantes qui sont impliquées dans l'élaboration d'un PDMIE.

Les établissements constituent les principaux acteurs dans la mise en œuvre d'un PDMIE en jouant un rôle clé dans l'initiation du processus d'élaboration. Les établissements cherchent à mettre en place des stratégies afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, promouvoir les modes de déplacements alternatifs tout en améliorant les déplacements de leurs salariés et étudiants. Leur collaboration est essentielle pour assurer la réussite du plan de mobilité et promouvoir une mobilité plus durable et efficace.

B. Les destinataires

Les employés et les étudiants qui sont les principaux concernés dans l'élaboration d'un PDMIE. En effet, leurs habitudes de déplacement influent directement sur la réussite du plan. Il est important de les impliquer dans chaque étape d'élaboration du PDM en recueillant leurs

besoins mais aussi leurs préférences en matière de mobilité. Le succès du plan de mobilité de mobilité dépend d'eux et leur participation active est nécessaire pour encourager l'usage des modes de déplacements durables tels que le covoiturage, les transports en commun, le vélo ou la marche.

C. Les autorités locales

Dans la mise en place d'un PDMIE, l'implication des autorités locales ainsi que les opérateurs de transport est souhaitée. Les autorités locales peuvent faciliter la coordination entre les différents établissements, fournir des conseils techniques pour la mise en place du plan de mobilité. Les opérateurs de transports quant à eux peuvent être impliqués dans l'amélioration des infrastructures, la planification des itinéraires.

Dès lors, la réussite du PDMIE dépend principalement de la participation active de ces acteurs cités précédemment. Leur coordination et leur engagement participent à la création d'un environnement favorable à la mobilité durable.

Pour la mise en place d'un PDMIE, deux types d'aides de conseils s'offrent aux établissements : d'abord nous avons le conseil en mobilité des collectivités locales, la chambre de commerce et d'industrie accompagne aussi les entreprises dans la mise en place d'un PDM en jouant un rôle de conseil pour les établissements et d'animation auprès des destinataires du plan de mobilité .

3- Méthodologie et processus d'élaboration

Pour la mise en place d'un plan de mobilité; l'ADEM préconise 5 étapes principales.

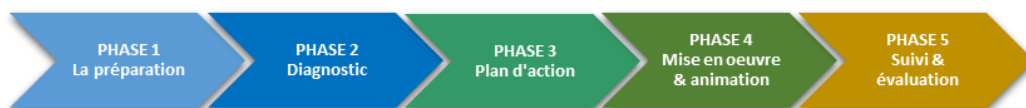


Figure 4: 5 étapes pour mettre en place un Plan De Mobilité

- La préparation

Dans cette première étape, l'idée est de mettre en place le dispositif de pilotage. Il s'agira de nommer le comité de pilotage ainsi que le chef de projet et définir les objectifs et cibles à atteindre.

- Le diagnostic

Le diagnostic déplacement est une étape cruciale avant de concevoir un plan de mobilité. Il consiste à faire un état des lieux de la mobilité et permet de connaître les habitudes de déplacement des personnes.

Dans les habitudes de déplacements des personnes, on constate encore aujourd'hui que la voiture reste le mode de déplacement prédominant avec 62,8%. Ce choix peut se justifier par le fait que la voiture offre un certain niveau de confort et d'intimité aux usagers, en offrant aussi une flexibilité horaire. Ensuite, nous avons la marche qui correspond à 23,7% des déplacements souvent utilisés pour les déplacements à courte distance. Les transports en commun viennent en troisième position avec 9,1% avec des limites telles que les horaires qui sont parfois non fiables qui peuvent limiter l'attrait des TC pour certains individus. Enfin, nous avons le vélo avec 2,7% des déplacements. Il représente une part relativement faible, son usage est souvent contraint par le manque d'infrastructures cyclables adaptées mais aussi les conditions météorologiques influent sur son usage.

Néanmoins, le choix des modes de déplacement peut varier aussi selon l'âge, le lieu de résidence et l'aptitude physique.¹³

L'analyse des données recueillies grâce au diagnostic permettra alors de comprendre les besoins et comportements des destinataires du plan en matière de mobilité dans l'objectif d'identifier des pistes d'amélioration afin d'établir un plan d'action pour répondre aux enjeux de mobilité issues de ses résultats et qui pourra s'y appuyer pour encourager l'usage des modes de déplacements plus durables.

- **Le plan d'action**

Le plan d'action établi à partir du diagnostic définit les objectifs ainsi que la vision stratégique du plan de mobilité. Après le diagnostic, il est essentiel de définir les actions et les mesures concrètes à mettre en œuvre.

Le plan d'action va prévoir une organisation, un budget, un calendrier de suivi et de communication sur les avancées.

Pour élaborer le plan d'action, il faudra hiérarchiser les problèmes issus du diagnostic, définir les objectifs mais aussi définir la liste des mesures à prendre en compte ainsi que les actions à mettre en place. Ces actions et mesures établies doivent être adaptées aux besoins des destinataires du plan de mobilité et être en parfaite cohérence avec les objectifs fixés. Pour cibler les actions prioritaires, il est important de penser à organiser des groupes de travail afin de décliner le plan d'action.

Dans les actions pouvant entrer dans un PDM inter-établissement, nous avons deux catégories:

- ❖ les actions individuelles: Ce sont des actions spécifiques à chaque établissement à savoir l'aménagement des horaires de travail,
- ❖ les actions mutualisées : Nous avons l'exemple de l'incitation au covoiturage avec la mise en place d'un service d'auto partage, la mutualisation des flottes de véhicules. En

¹³ [Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes | Données et études statistiques \(developpement-durable.gouv.fr\)](https://developpement-durable.gouv.fr/fr/Comment-les-Francais-se-deplacent-ils-en-2019-Resultats-de-l-enquete-mobilite-des-personnes-Donnees-et-etudes-statistiques)

effet, l'incitation au covoiturage peut faire partie des actions mutualisées qui regroupe les établissements qui sont concernés par le plan de mobilité

- La mise en œuvre et animation

La mise en œuvre du plan de mobilité constitue l'étape de la déclinaison des actions. Elle se fait de manière progressive en commençant par des mesures simples mais aussi peu coûteuses comme la sensibilisation et la formation, et ensuite se poursuivre avec des mesures plus coûteuses comme l'amélioration des infrastructures entre autres.

- **Le suivi et l'évaluation**

Le plan de mobilité doit être animé tout le long de la mise en œuvre des actions. L'évaluation et le suivi permettent de mesurer l'efficacité du plan et de corriger les erreurs éventuelles. Il est important de fixer des indicateurs de performance et de les suivre régulièrement.

Il nous semble important de préciser que la mise en place d'un plan de mobilité inter-établissement peut rencontrer des difficultés au cours de son élaboration. D'abord il faut noter que la coordination entre les différents établissements peut être complexe surtout en termes de calendriers, de procédures et politiques qui sont généralement propres à chaque établissement et chaque établissement a ses propres enjeux ce qui peut freiner la démarche. Dès lors, il peut être difficile de s'aligner sur des objectifs communs et de mettre en place des mesures de mobilités mutualisées. Ensuite, la mise en place d'un PDMIE, peut être confronté à des différences organisationnelles au sein des établissements, des différences de priorités et d'avancés peuvent entraîner des retards dans la mise en œuvre du plan. De plus, nous pouvons ajouter comme obstacles des ressources financières limitées. La mise en place d'un plan de mobilité nécessite des investissements allant d'un faible à fort impact financier et les établissements ne disposant pas les mêmes moyens financiers peuvent impacter la mise en place de certaines actions. Enfin la démarche de plan de mobilité nécessite des interlocuteurs de chaque établissement qui s'engagent à participer aux réunions conviées car leur participation est nécessaire pour l'avancée du plan mais c'est compliqué de trouver des horaires pouvant correspondre à tous les coordinateurs ce qui peut ralentir la démarche.

II. Le Plan de mobilité CY Campus

1- Contextualisation :

A- Cergy, ville nouvelle

Ce présent mémoire qui traite sur la mise en place du PDMIE de CY Campus s'inscrit dans la ville de Cergy. Il nous semble alors pertinent de parler de l'histoire de la ville nouvelle qui a conduit à la création de la ville de Cergy pontoise.

Le site géoconfluence définit une ville nouvelle comme “ un noyau urbain, résultant d'une politique volontariste, implanté en périphérie d'une très grande ville (Londres, Paris mais aussi

Le Caire, Shanghai, Wuhan, etc.) dans l'intention de la décongestionner et d'en maîtriser la croissance."¹⁴

A partir de cette définition, nous comprenons alors que les villes nouvelles ont été créées dans le but de répondre aux besoins de la population. Dans les années 1960, l'Etat français pour résoudre la centralité urbaine et diminuer le temps de transport des français entre leur domicile et leur lieu de vie, décide de créer 9 villes nouvelles dont 5 en Ile de France à savoir Cergy-pontoise, Evry, Marne la vallée, Melun-Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines. L'objectif de création de ces villes nouvelles est de lutter contre les déséquilibres de la région Ile de France en créant des centres secondaires.

C'est dans ce contexte que la ville de Cergy-Pontoise a été créée en 1966 dans l'ambition d'équilibrer "l'étalement anarchique" de Paris.

Aujourd'hui cette communauté d'agglomération située à 25Km de Paris compte 214 000 habitants.¹⁵

B- Cergy paris université, un campus dans la ville

Un constat a été observé sur le fait que la ville nouvelle de Cergy pontoise manque d'un véritable centre attractif et dynamique. Dans ce sens M. Lefèvre affirme " *la ville est restée inachevée. L'établissement public d'aménagement a laissé pas mal de trous, surtout de parkings.* "

Pour répondre à ce problème d'attractivité et de dynamisme laissé par l'héritage de la ville nouvelle, la ville de Cergy-Pontoise connaît alors une transformation progressive en ville-campus. Les EESR jouent un rôle important dans l'évolution du territoire car le campus cergypontain compte aujourd'hui plus de 27 000 étudiants, 1200 chercheurs et 600 doctorants. CY Campus est l'un des campus les plus importants de la région Ile de France. Implanté au cœur de l'agglomération, le campus joue un rôle essentiel dans le développement du territoire: Il multiplie les interactions de l'agglomération avec le monde économique.

¹⁴ [Ville nouvelle — Géoconfluences \(ens-lyon.fr\)](http://ens-lyon.fr)

¹⁵ [Présentation | Cergy-Pontoise, l'agglomération \(cergypontoise.fr\)](http://cergy-pontoise.fr)

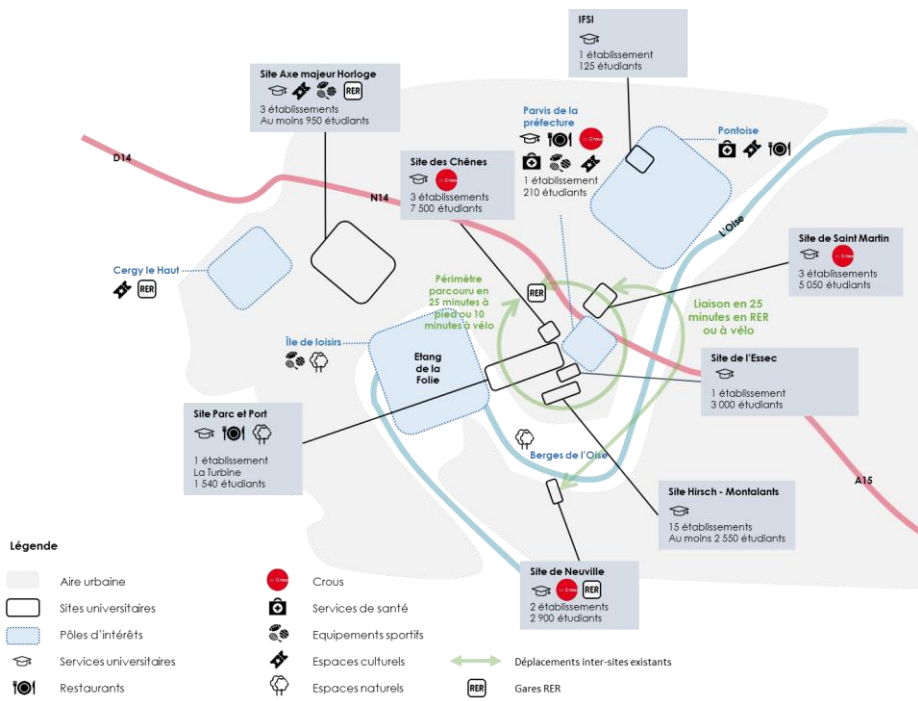
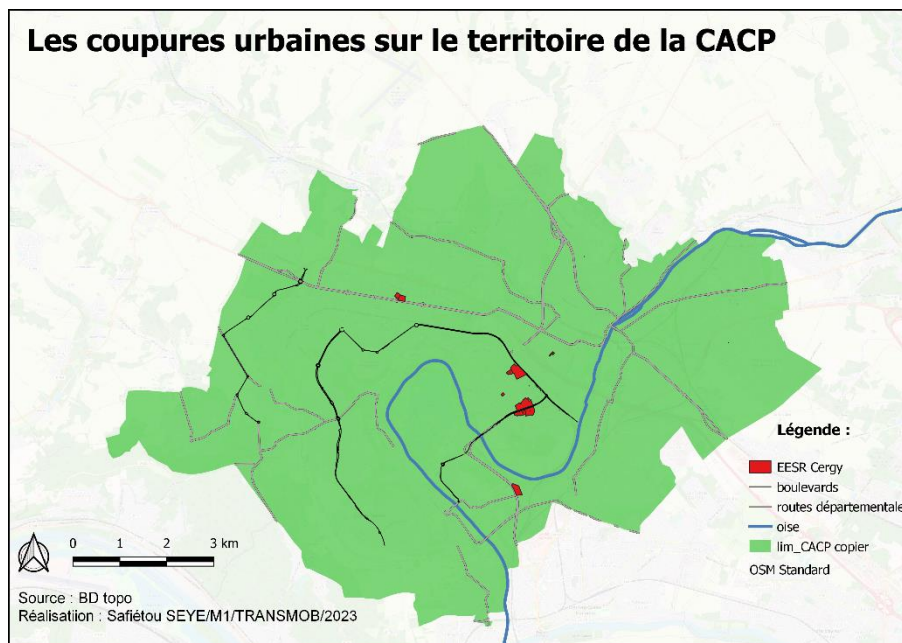


Figure 5: CY Campus aujourd'hui

CY Campus s'étend principalement sur les villes de Cergy, de Pontoise et de Neuville de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Dès lors, la morphologie urbaine de Cergy a un réel impact sur les pôles du Campus. En effet, Cergy a été réfléchi et conçu à partir des principes d'urbanisme sur dalle afin de permettre une meilleure cohabitation entre les flux automobiles et piétons.



Carte 1: Les coupures urbaines

Cette volonté d'un partage équilibré des circulations est malheureusement responsable de nombreuses ruptures physiques et de complications traduisant de véritables coupures urbaines.

CY Campus est composé de plusieurs sites à savoir:

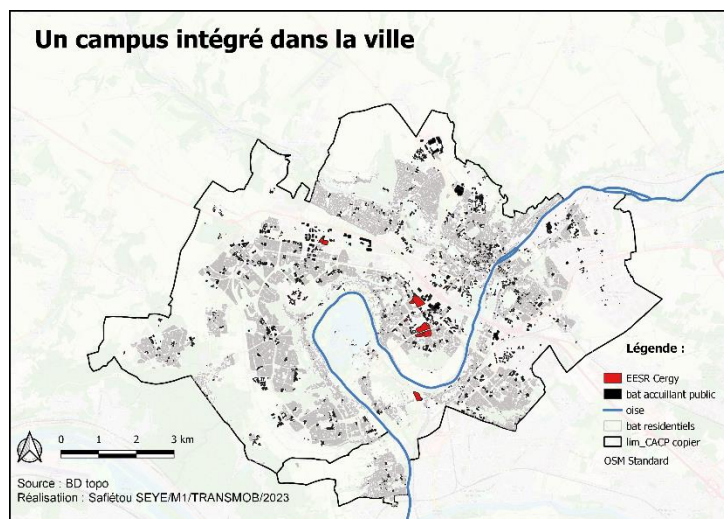
- **Le site des Chênes**, situé sur la commune de Cergy, est le principal pôle de CY campus. Le site des Chênes est implanté à proximité de la gare RER A Cergy Préfecture constitue une véritable porte d'entrée de l'agglomération Cergy-Pontoise.

Il accueille des étudiants, issus des formations en droit, économie, lettres et sciences humaines de CYU et également de l'ENSEA.

Le site des chênes comprend également le siège de la présidence et de nombreux services administratifs de CYU. Il constitue aussi un un pôle d'attraction majeur en concentrant un certain nombre de services universitaires, de santé, d'équipements sportifs et d'espaces culturels à proximité des commerces tels que le centre commercial des Trois Fontaines sur la dalle.

- Nous avons **l'ENSAPC** qui est situé Au niveau du parvis de la préfecture
- **l'ESSEC**, grande école de commerce privée compte environ 5000 étudiants aujourd'hui. Elle se situe à deux pas du parvis de la préfecture
- Sur site de **Hirsch-Montalants** nous retrouvons l'Institut national du Professorat et de l'éducation (INSPE), la formation Langues et Etudes Internationales de CY, l'Institut des métiers du Sport et de l'Enseignement (ILEPS), l'Ecole Pratique du Service Social (EPSS) et l'école d'ingénieur ECAM-EPMI.
- Des formations en sciences expérimentales de CYU et la Maison Internationale de la Recherche sont implantées sur le site de Neuville qui est relativement excentré à l'échelle du campus ; il est distant de la plupart des équipements universitaires qui sont principalement situés sur **le site des Chênes**.
- Une grande partie des formations en Sciences et Techniques de Cyu ainsi que l'école du numérique ESIEE-IT et Sup de Vente sont situés dans la commune de Pontoise sur le **site de Saint Martin** à mi-chemin entre le centre-ville de Pontoise et le Parvis de la préfecture.
- **Les sites Parc et Port** sont situés sur la commune de Cergy et constituent le pôle ingénierie, innovation et entrepreneuriat de CY Campus avec CYTech et la turbine qui est l'incubateur-hôtel d'entreprises en lien avec CYU.

- Pour finir nous avons les écoles EBI, ECOTEC et HOLISTEA qui sont situés à proximité du RER Cergy-Saint-Christophe où l'on trouve également des pôles de loisirs à savoir la Médiathèque de l'Horloge, la piscine de l'Axe Majeur, l'Observatoire Musiques actuelles.



Carte 2 : Cergy, Un campus dans la ville

De par sa forme multipolaire, le campus entretient des liens étroits avec l'ensemble du territoire cergypontrain.

En dehors de Cergy-Préfecture, plusieurs zones d'attraction du territoire influencent les habitudes des usagers du campus.

Cergy le Haut, particulièrement attrayant, qui joue un rôle central en raison de sa diversité de commerces et d'activités culturelles, notamment le centre culturel visages du monde et l'UGC Cinéma.

Le centre-ville de Pontoise est également une destination essentielle sur le territoire car elle offre un éventail d'équipements culturels à savoir un musée, un cinéma, un théâtre, une salle de concert ainsi qu'un centre hospitalier.

Ensuite les berges de l'Oise et l'Ile de loisirs de Cergy contribuent à l'attrait du territoire et sont fréquentés aussi bien par les résidents, les étudiants de CY que les visiteurs.

Enfin, les principaux établissements de santé universitaires qui se trouvent sur le site des Chênes avec d'autres installations médicales sur le parvis de la préfecture de Cergy, ainsi qu'à Pontoise où se situe le centre hospitalier.

Les équipements sportifs et de loisirs ont été identifiés pour le campus CY, notamment autour de Cergy-Préfecture, avec la piscine du parvis et le complexe sportif des Maradas situé à proximité. Ces installations sont particulièrement fréquentées pendant les heures de déjeuner et en début de soirée en semaine, ainsi que le week-end, principalement par les étudiants de l'ILEPS pendant la journée.

Les lieux culturels de la région se trouvent dans les zones d'attraction que sont le parvis de la préfecture de Cergy, Cergy-le-Haut, Cergy Saint-Christophe et le centre-ville de Pontoise. Ils génèrent des déplacements variés tant en journée qu'en soirée. Bien que certains de ces lieux, tels que le cinéma UGC de Cergy-Le-Haut et la 33 Tour, soient probablement déjà connus sur

le campus, il serait intéressant d'intégrer davantage l'ensemble des installations culturelles à la vie du campus. En effet, selon l'enquête Lieux de vie 2017-2018 de l'université Cergy-Pontoise, 22% des étudiants du site des Chênes et 20% des étudiants du site Saint-Martin estiment qu'il est nécessaire de développer un lieu pour des spectacles ou des concerts.

Enfin, il existe deux pôles majeurs de restaurants sur le territoire : les restaurants situés sur le parvis de la préfecture et dans le Centre commercial des Trois Fontaines, principalement fréquentés pendant les heures de déjeuner, ainsi que les restaurants de Cergy-Port, animés le soir. Cette offre peut intéresser les salariés. Pour les étudiants, il existe une offre économique sur les sites via les restaurants ou les cafétérias du CROUS. Cependant, les habitudes liées au déjeuner varient d'un site à l'autre.

En effet, l'enquête Lieux de vie 2017-2018 montre que 54% des étudiants de Neuville déjeunent au restaurant universitaire, contre 39% à Saint-Martin et 15% aux Chênes. Malgré la proximité des pôles de restauration par rapport au site des Chênes, seulement 10% des étudiants déjeunent dans un café, un restaurant ou un fast-food. 29% d'entre eux apportent leur propre nourriture depuis chez eux.

Au vue de tous ces éléments, on constate alors que le campus est un grand générateur de flux, l'idée est alors de traiter les effectifs comme un gros générateur de flux de l'agglomération. Le campus doit donc être traité comme une zone d'activité.

2- Présentation des différentes solutions de mobilité Pour CY Campus

La pratique des mobilités, notamment pour les mobilités quotidiennes et les déplacements domicile/travail dépendent largement de la distance à parcourir. L'INSEE établit que les mobilités actives sont pratiquées en majorité pour les déplacements de moins de 2km, tandis que la voiture est privilégiée dès que la distance à parcourir est supérieure à 15km.

En Ile-de-France, un autre facteur important qui intervient est l'importance du réseau de transport en commun qui permet de parcourir de grandes distances. Et Par cela, près de la moitié des déplacements de plus de 20km sont parcourus en transport en commun.

Dans cette région, la distance à parcourir dépend de la proximité avec Paris, ainsi, en s'éloignant de la Capitale, la part d'actifs effectuant de longues distances augmente. En grande couronne, espace qui concerne Cergy-Pontoise, 33% des actifs parcourent moins de 10km pour leur trajet domicile/travail alors qu'à Paris cette part concerne 79% des actifs.¹⁶

Dès lors un report modal vers les alternatifs à la voiture est encouragé.

A- les transports en commun

Concernant les transports à Cergy, ils peuvent être subdivisés en deux catégories: les transports urbains et les transports interurbains.

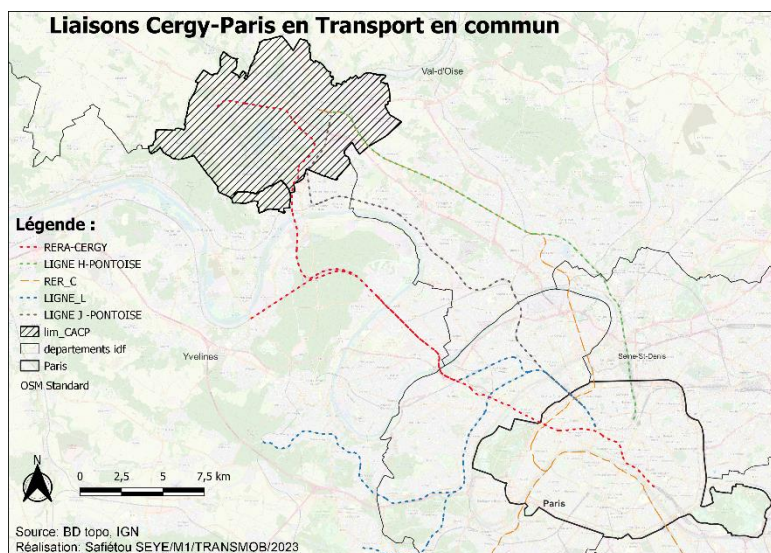
¹⁶ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5425974>

-Les transports urbains sont assurés par le réseau de bus STIVO qui appartient à l'agglomération Cergy-Pontoise. Ce réseau de bus est composé de 23 lignes dont 21 régulières qui desservent Cergy. Ces bus transportent environ 74 000 voyageurs par jours ouvrables.

Par exemple, nous avons la ligne 45 qui assure la liaison entre le site Saint-Martin, Cergy Saint-Christophe, le parvis de la préfecture et le site Parc et Port, avec un service toutes les 5 minutes aux heures de pointe. Le site Saint-Martin est également desservi par les lignes 36 (avec une fréquence très faible) et 30 (toutes les 20 minutes aux heures de pointe). Pour relier Cergy Préfecture et Pontoise, il existe trois lignes de bus urbains qui offrent un service toutes les 2 minutes aux heures de pointe (ligne 56, 58 et 45), assurant une excellente accessibilité entre la gare de Pontoise, le parvis de la préfecture et le site des Chênes. De plus, la ligne 33 relie Pontoise à Neuville Université (avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe), la ligne 49 relie Cergy Préfecture à Neuville Université (avec une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe) et la ligne 35 relie Pontoise à Cergy-Saint-Christophe (avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe).

Ces lignes de bus assurent ainsi une couverture étendue du territoire de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, offrant une solution de transport de qualité pour les étudiants, les employés du campus et les résidents de la région. Le réseau de bus est bien développé, offrant une bonne couverture géographique ainsi qu'une fréquence adéquate. Cependant, nous remarquons que la disponibilité des transports en commun pour le site Parc et Port et Saint Martin est moins satisfaisante que celle des autres sites. La gare la plus proche est située à 10 minutes de marche et il n'y a que 3 lignes de bus.

Toutefois, il n'existe aucune correspondance entre le réseau STIVO et le réseau interurbain.



Carte 3 : Liaisons Cergy-Paris en train

-Les transports interurbains, la gare routière de Cergy-préfecture est le point de départ de plusieurs lignes d'autocars qui font partie des réseaux Busval d'Oise et Vexin soit 17 lignes au total. Le campus CY est idéalement situé à proximité du centre de Paris, bénéficiant d'une intégration étroite dans le réseau de transport en commun francilien. Chacun des sites est

desservi par un arrêt de RER ou de Transilien. Par exemple, le parvis de la préfecture, le site de Neuville et le site de Saint-Christophe sont accessibles via le RER A et la ligne L. De plus, la ville de Pontoise est desservie par le RER C ainsi que par les lignes J et H, avec la gare de Pontoise située à proximité du site de Saint-Martin. Cette connectivité permet d'accéder au campus en une heure à partir du centre de Paris, bien que cette accessibilité puisse être affectée par les éventuels problèmes du réseau, notamment les retards fréquents du RER A.

B- Les modes actifs

La pratique des modes actifs dépend considérablement de l'aménagement du territoire. Des aménagements de qualité favorisent le développement de ces pratiques alors que des obstacles comme la situation des grands boulevards à proximité de certains sites ou même la traversée de l'Oise en des points peuvent entraver les déplacements à pied ou à vélo.

CY Campus est composé de plusieurs sites distincts. Ce qui rend les déplacements entre les sites les plus éloignés difficiles à effectuer notamment à pied. Concernant le site des Chênes, l'ESSEC, Saint-Martin et Hirsch Montalants qui constituent les sites les plus centraux, ils se trouvent dans un rayon de 25 minutes de marche. Cergy Saint Christophe, Cergy le Haut et le parvis de la préfecture sont reliés par le fil d'Ariane, un itinéraire piéton et cyclable qui traverse la ville de Cergy-Pontoise.

Il est aussi important de prendre en compte les liens entre les différents points d'intérêt sur le campus et le territoire cergypontain. Certains espaces, tels que le Parc François Mitterrand et les berges de l'Oise, offrent des opportunités de promenades à pied et à vélo, ce qui pourrait être valorisé dans le cadre du Plan de mobilité du Campus.

En outre, le territoire dispose d'un fort potentiel concernant la pratique du vélo, avec plus de 100 km de voies cyclables, dont le boulevard de l'Oise et le boulevard de l'Hautil qui desservent le grand centre. Toutefois, le développement des modes actifs est confronté à des problèmes de sécurité, de sûreté dus à la prédominance de la circulation automobile.

Malgré l'existence d'un Plan Vélo et la mise en place de 45 stations Vélo2 (service de vélo en libre-service sur le territoire de la communauté d'agglomération), certains aménagements demeurent insuffisants pour desservir les EESR. Il est aussi important de noter que la plupart des sites offrent un nombre de places limitées pour le stationnement vélos: Le site Parc et Port est le mieux équipé, représentant 4,9% des places disponibles, tandis que les autres sites proposent entre 1 et 3% de stationnement et moins de 1% sur le site Hirsch.

De plus, les itinéraires agréables et aménagés restent relativement méconnus des étudiants et du personnel de CY Campus.

Toutefois, en ce qui concerne la pratique du vélo, le manque de stationnement sécurisé constitue un frein majeur, car le vol est identifié comme le principal facteur dissuasif.

C- Le covoiturage

Le covoiturage est une solution pratique et écologique pour se rendre sur le campus. D'abord, le covoiturage permet de lutter contre la pollution car moins de voitures signifient moins de

congestion routière et dans la même logique une réduction des émissions de gaz à effet de serre lié aux déplacements. Ensuite, Le covoiturage offre des alternatives en cas de perturbations de train. Il favorise la création de liens sociaux entre conducteur et passager. Enfin le covoiturage permet de réduire les frais de déplacements des usagers.

Les usagers sont ainsi encouragés à utiliser des plateformes de covoiturage pour organiser leurs trajets et limiter ainsi leur impact environnemental tels que qui recense toutes les offres de covoiturage, afin de centraliser l'information.

Toutefois, l'éclatement du campus rend l'usage des alternatifs à la voiture peu évidentes. Cette fragmentation complique les déplacements entre les différents sites et entraine une dépendance accrue à la voiture.

3- Mise en place du plan de mobilité :

A- Une multitude d'acteurs

Depuis les années 1990, le Campus international de Cergy-Pontoise réunit les Établissements d'Enseignement Supérieur et de Recherche (EESR) ainsi que les collectivités territoriales autour d'un objectif commun de développement innovant, synergique et durable. Afin de concrétiser ces projets de développement, l'association CY Campus international a été créée en 2017, rassemblant les 6 membres suivants : CY Cergy Paris Université, l'État, la Région Île-de-France, le Département du Val d'Oise, la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP), les Villes de Pontoise, Cergy et Neuville, ainsi que la Caisse des Dépôts. L'Association a pour mission de piloter la stratégie du campus international de Cergy-Pontoise, appelé CY Campus, et de coordonner les actions menées par les parties prenantes du projet. Cette association a accueilli en 2019 trois salariés qui pilotent les activités. (Cf annexe 2). La création de cette association répond à une volonté politique de dépasser les intérêts individuels et de créer une instance de discussion. La mobilité a été un sujet consensuel et mobilisateur. Ainsi, en début 2021, l'Association CY Campus International, en collaboration avec la CACP et le conseil départemental du Val d'Oise ont lancé le Plan de Mobilité CY Campus destiné aux établissements d'enseignement supérieur du campus.

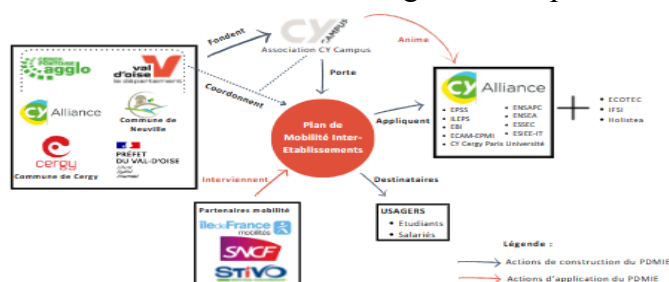


Figure 6 : Schéma d'acteurs

Outre l'association, la mise en place d'un PMIE implique d'autres acteurs tels que les acteurs territoriaux les établissements d'enseignement supérieur.

Sur le territoire de Cergy-Pontoise, la communauté d'agglomération a donc élaboré un PLM qui prévoit plusieurs mesures pour garantir une mobilité responsable et durable¹⁷.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) fait de la mobilité une action majeure de sa politique publique et définit des axes d'action. Parmi eux, celui "d'accompagner les employeurs du territoire dans la mise en place de plans de mobilités inter-établissements"¹⁸, et c'est dans ce cadre que la CACP justifie son implication dans la réalisation du PMIE CY Campus.

Ensuite, le campus de Cergy accueille 12 établissements aux caractéristiques particulières : des écoles privées, une université publique, des sites de plusieurs centaines d'étudiants et d'autres de plusieurs milliers qui sont impliqués dans la mise en place du plan de mobilité.

Les besoins en termes de mobilité concernent souvent l'accessibilité des sites et donc l'aménagement de la voirie publique dont les collectivités territoriales ont la compétence. EESR et collectivités territoriales doivent alors dialoguer ensemble pour que ces deux acteurs atteignent leurs objectifs de développement des mobilités durables. La collectivité locale peut apporter ses conseils techniques quant à la mise en place de PDM.

Dès lors, la réussite du PDMIE dépend de la participation active des acteurs cités précédemment. Leur coordination et leur engagement participent à la création d'un environnement favorable à la mobilité durable.

B- Intérêt de la mise en place d'un plan de mobilité pour CY Campus

L'intérêt de mettre en place un plan de mobilité pour CY Campus est soutenu par plusieurs arguments importants.

Tout d'abord, la mise en place d'un remboursement des frais de transports en commun à hauteur de 50% pour le personnel, ainsi que l'introduction d'un forfait de mobilité durable cumulable pour les utilisateurs de mobilités partagées et actives, sont des mesures mises en avant dans la communication de l'établissement. Ces incitations financières encouragent les membres du personnel à utiliser des modes de transport plus durables, tels que les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou la marche. En favorisant ces modes de déplacement, l'établissement contribue à réduire l'empreinte environnementale liée aux déplacements individuels en voiture.

Selon le Syndicat étudiant Unef, le budget moyen mensuel des étudiants de Cergy-Pontoise est estimé à 991€, soit un montant supérieur à la moyenne nationale qui est de 635€. En encourageant l'utilisation des transports en commun et des mobilités partagées, le plan de mobilité contribue à réduire les dépenses liées aux déplacements individuels en voiture, ce qui permet aux étudiants de réaliser des économies considérables.

Un autre argument important en faveur de la mise en place d'un plan de mobilité est la promotion de la réduction de l'usage individuel de l'automobile pour les déplacements vers et sur le campus. Les collectivités locales espèrent ainsi réduire la congestion routière, ce qui

¹⁷ [Plan local de déplacements](#)

¹⁸ <https://www.cergypontoise.fr/mobilites>

entraîne une diminution du stress, des nuisances sonores, des temps de trajet plus longs et des sentiments de frustration chez les usagers. En encourageant les mobilités partagées et actives, le plan de mobilité favorise également la convivialité entre les usagers et contribue au bien-être individuel en promouvant des modes de déplacement plus sains, tels que la marche et le vélo.

Enfin, en réduisant l'utilisation de la voiture individuelle, qui est un mode de transport très polluant, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche de Cergy-Pontoise contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à la préservation de la qualité de l'air dans l'agglomération. Par exemple, l'ESSEC a fixé un objectif de réduction de 25% de l'empreinte carbone liée aux mobilités étudiantes. En promouvant et en incitant l'utilisation de modes de transport plus propres, le plan de mobilité vise à réduire l'empreinte carbone de CY Campus et à participer activement à la transition vers une mobilité plus durable.

L'idée de mettre en place un plan de mobilité inter établissement a émergé du département et de l'agglomération qui ont co-piloté cette action avec l'association CY Campus. Dès le début, un cahier des charges a été rédigé pour définir les objectifs du plan de mobilité. La phase d'élaboration a été réalisée en étroite collaboration entre l'agglomération et l'association. L'agglomération a apporté son expertise en matière de plan de mobilité et l'association anime le collectif d'acteurs. Au fil du temps, le département s'est progressivement effacé, bien qu'il ait été très impliqué au départ.

Le Comité de pilotage du PDMIE CY Campus comprend un représentant de chaque établissement du campus, mais un comité technique plus restreint ne comprend que la CACP et l'association. Ces derniers discutent préalablement avant de solliciter les établissements.

Les enjeux de ce plan de mobilité pour le campus sont multiples :

1. Favoriser l'attractivité du campus en facilitant les déplacements de ses utilisateurs.
2. Accompagner l'évolution du campus en anticipant les besoins à court, moyen et long terme.
3. Mutualiser cette approche avec d'autres plans de mobilité mis en place par la Communauté d'Agglomération du Centre de la Plaine (CACP).

Il est donc essentiel d'inscrire ce plan de mobilité dans une démarche plus globale, en lien avec le territoire, ses acteurs et ses dynamiques.

C- Processus d'élaboration du PDMIE CY campus

Début 2021, l'Association CY Campus International, en co-pilotage avec la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) et le Conseil départemental du Val d'Oise (CDVO), lance le Plan de Mobilité CY Campus, à destination des établissements d'enseignement supérieur du campus international de Cergy-Pontoise.

La mise en place du plan de mobilité inter-établissement de CY campus se subdivise en 3 étapes principales : le diagnostic; l'élaboration du plan d'action; la mise en œuvre opérationnelle.

→ Diagnostic

Un diagnostic a été réalisé par le bureau d'étude Auxilia. Ce diagnostic met en évidence la nécessité d'améliorer l'accessibilité multimodale sur les différents sites du campus, de prendre en compte les pratiques de mobilité diverses des personnes présentes et d'anticiper les évolutions à venir sur le territoire. Cela permettrait de faciliter l'appropriation du campus par les usagers et de renforcer les liens entre le campus et le territoire.

Pour réaliser le diagnostic, un questionnaire auprès des usagers a été réalisé du 4 Octobre au 29 Octobre 2012(cf annexe 3). Ce questionnaire a permis de connaître les modes de déplacements des étudiants et des salariés. Tout d'abord, les pratiques de mobilité à Cergy-Pontoise sont donc relativement diffuses mais les réponses au questionnaire lancé par Auxilia permettent de calculer le pourcentage d'usagers pour chaque pratique des mobilités, en différenciant les étudiants et les salariées.

	Nb de réponses au questionnaire	Part de la Voiture	TC	Marche	Vélo %
Étudiants	1150	16%	55%	18%	2%
Salariés	521	52%	29%	2%	6%

Figure 7 : La Répartition des réponses du questionnaire en fonction des modes de déplacement

Les résultats du questionnaire nous montre la prédominance de la voiture chez les salariés alors qu'elle est moins utilisée parmi les étudiants qui eux utilisent plus les transports en commun soit 55%. On note aussi que l'usage du vélo est relativement faible alors que le vélo peut jouer un rôle important dans la promotion de la mobilité durable. Le plan de mobilité vise alors à encourager son utilisation avec des mesures incitatives telles que l'amélioration des stationnements vélos.

Ensuite, une différence d'accessibilité multimodale selon les sites ont été identifiés: la desserte en transports en transports collectifs du site Parc et Port est moins bonne avec une gare éloignée et seulement quelques lignes de bus. Cette différence multimodale influe sur l'usage des transports collectifs car lorsqu'un site bénéficie d'une meilleure desserte en TC cela facilite l'usage de ce mode par les personnes qui fréquente le site lorsqu'en revanche si le site est mal desservi, cela constitue un frein à l'usage des TC.

Ajoutez à cela, il a été constaté que la plupart des sites sont faiblement équipés en stationnement vélo, avec le site Parc et Port qui est le mieux équipé. L'équipement en vélo joue un rôle important dans l'usage du vélo comme mode de déplacement et lorsqu'un site est bien équipé cela incite les personnes à utiliser le vélo pour leur déplacement quotidien.

Il est alors important de prendre en compte ces disparités multimodales dans la mise en place

du plan de mobilité car en améliorant l'équipement en stationnement vélo dans les sites, il est possible de favoriser un changement dans les choix modaux.

Il a été observé que les pratiques de mobilités sont très diverses en raison des profils à savoir les étudiants, le personnel administratif, les enseignants-chercheurs et les intervenants extérieurs avec chacun des modes de déplacements spécifiques ainsi qu'une façon propre d'appréhender le territoire. Ces différences de comportement mobilitaire peuvent être dues à plusieurs facteurs:

- La disponibilité des TC, comme nous l'avons évoqué précédemment, l'accessibilité des TC joue un rôle important mais aussi il y a le statut qui peut influencer: les étudiants peuvent utiliser les TC en raison de leur coût abordable tandis que le personnel administratif et les enseignants-chercheurs bénéficient d'un certain nombre d'avantage tels que des places de stationnement réservées ou des subventions.
- Les besoins en termes de mobilités impactent aussi les choix modaux. les étudiants ont des horaires de cours et des besoins de déplacements fréquents vers le campus alors que les enseignants-chercheurs sont parfois amenés à se déplacer pour des conférences, des séminaires.

Les actions du plan de mobilité doivent alors tenir en compte ses différences afin de proposer des solutions adaptées.

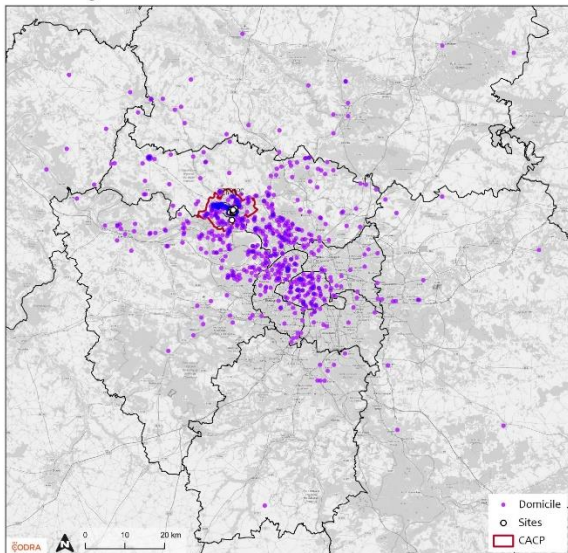
Avec le diagnostic, on constate que les salariés sont mieux équipés que les étudiants :

- 33% des étudiants possèdent une voiture, contre 77% des salariés ;
- 29% des étudiants possèdent un vélo, contre 40% des salariés ;
- 2% des étudiants ont un vélo à assistance électrique (VAE) contre 7% des salariés.

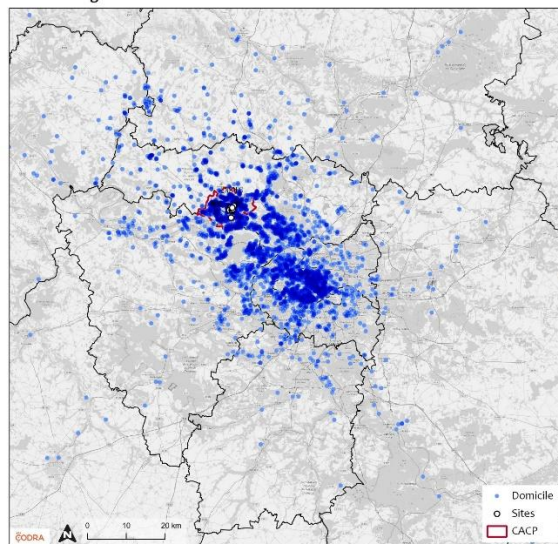
Le diagnostic révèle que 21% des salariés habitent dans le périmètre de la CACP et 18% résident à Paris. Pour ce qui est des étudiants, 39% d'entre eux résident dans l'une des communes de la CACP et seulement 9% résident à Paris

La domiciliation des usagers fait dans le diagnostic permet de calculer un potentiel de report modal

Localisation générale des étudiants



Localisation générale des salariés



Carte 4 : Carte de domiciliation des étudiants et salariés

38% des étudiants représentent un potentiel de report modal vers les mobilités actives (marche, vélo et VAE) car 23% des étudiants résident à moins d'1km et 45% à moins de 8 Km, quand cette part modale ne s'élève qu'à 20% actuellement (18% marche et 2% vélo).

Pour les salariés, le potentiel de report modal vers les mobilités actives est de 27% avec 5% résident à moins d'1 km et 28% à moins de 8km mais n'est que de 8% actuellement. Quant au covoiturage, son potentiel concernent les étudiants et salariés résidant à plus de 20 Km : il représente un potentiel de 35% contre 2% actuellement pour les salariés. Concernant les étudiants, ce potentiel s'élève à au moins 36%.

→ **Elaboration et validation du plan d'actions**

Dans le cadre de l'élaboration et de la validation du plan d'action du PDMIE de CY Campus, le diagnostic réalisé a permis d'établir des objectifs ainsi que des actions cohérents avec les ambitions du Campus.

Le PDM CY Campus a pour but d'améliorer les déplacements entre et vers les sites du campus en utilisant les alternatives à la voiture individuelle à savoir les modes actifs et les modes de transports partagés. L'objectif est alors de promouvoir et de créer des conditions favorables à l'usage de ces modes alternatifs.

Pour élaborer ce plan d'action, les obstacles à ces modes ont été identifiés et des mesures pour les atténuer ont été proposées. Ce plan d'action est subdivisé en 5 orientations:

- Aménagement de l'espace public en faveur des modes actifs
- Transport collectif
- Diminution de la voiture individuelle
- Management de la mobilité
- Communication, sensibilisation

CY Campus propose des actions spécifiques afin d'atténuer les obstacles à l'usage des alternatives à la voiture. Un audit par établissement est réalisé pour évaluer l'accessibilité et proposer des mesures spécifiques pour améliorer les voies d'accès existantes. Des mesures d'aide financière à l'installation de stationnements vélos sécurisés et adaptés comme le programme Alvéol plus sont proposées aux établissements.

Pour ce qui est des modes de transports partagés, le PDMIE met l'accent sur le covoiturage, principalement pour deux raisons. En premier, la prédominance de la voiture à Cergy. Le territoire a été conçu pour favoriser sa circulation. Les usagers étant habitués à utiliser leur propre voiture, le covoiturage représente un moyen de réduire le nombre de véhicules tout en conservant les avantages qu'elle offre particulièrement pour les personnes qui habitent dans les zones mal desservies par les transports en commun. Cette solution si elle était encadrée et organisée serait sûrement préférée à un usage des transports en commun qui à Cergy sont peu fiables et souvent saturés, en particulier la ligne RER A qui est la plus fréquentée.

Bien que le PDMIE prévoit des actions de lobbying auprès d'Île-de-France Mobilités (IDFM) pour augmenter la fréquence des RER sur l'axe de Cergy, cette démarche prend du temps et n'est pas garantie d'aboutir. Dans cette optique, il est donc pertinent d'encourager le passage au covoiturage...

Ces actions, que nous avons brièvement résumées, se différencient en trois catégories :

- Des mesures partenariales qui établissent des liens entre les établissements et les collectivités (CACP, CDVO, SNCF, STIVO, IDFM, etc.),
- Des mesures mutualisées entre les établissements qui nécessitent une coordination inter-établissements,
- Des mesures individuelles à l'échelle intra-établissement.

Cela implique la nécessité de la collaboration de plusieurs acteurs dans l'élaboration et la mise en œuvre du PDMIE, qui doivent dialoguer et progresser ensemble.

→ Phase opérationnelle

La phase opérationnelle a débuté en 2023. Elle consiste à la mise en œuvre et l'animation du PDMIE. Cette étape décline les actions préalablement établies. Mon stage intervient en renfort de cette étape du plan de mobilité. Actuellement, des actions spécifiques sont déclinées pour chaque EESR en discussion avec ceux-ci sous forme d'entretien afin de mettre en place des actions concrètes le plus rapidement possible.

Après la mise en œuvre du PDMIE, l'étape du suivi et de l'évaluation permet de mesurer l'efficacité du plan et de corriger les erreurs éventuelles grâce à des indicateurs de performance qui seront fixés.

Pour suivre ce calendrier d'étapes, nous pouvons les résumer sur une frise chronologique.

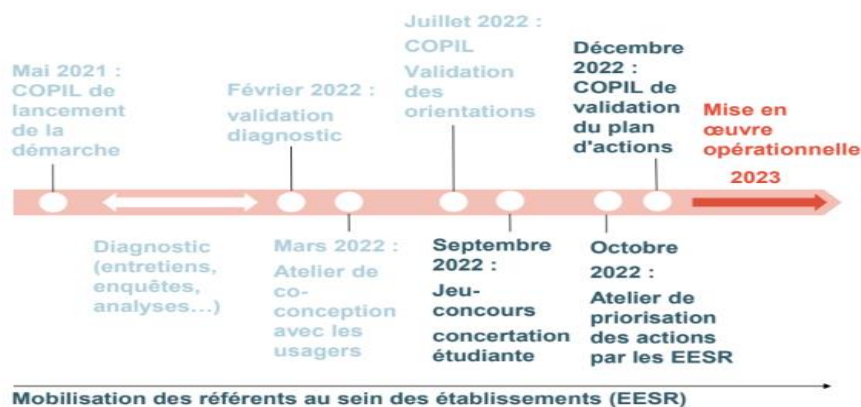


Figure 8: point d'avancement de différentes étapes du PDM

Toutefois il nous semble important de souligner qu'une simple mise en place d'un plan de mobilité ne garantit pas son efficacité car s'il n'est pas utilisé il perd son utilité. Dès lors, pour maximiser ses bénéfices, il est important de le porter à la connaissance des usagers et de les inciter à y adhérer. Pour susciter l'intérêt des usagers, il est nécessaire de présenter les aspects attractifs et pertinents du plan de mobilité : adopter une approche participative dans l'élaboration et la mise en œuvre en impliquant les étudiants et salariés dès le début. Leur participation permettra de recueillir leurs besoins afin de leur proposer des solutions adaptées à leurs attentes.

Le succès d'un plan de mobilité repose alors non seulement sur sa qualité et sa pertinence mais aussi sur l'impact de la sensibilisation et l'adhésion des usagers. Il est donc important de mettre en place des stratégies de sensibilisation et de communication efficaces.

Bilan du stage

- Apport du stage

Mon stage intervient dans la phase opérationnelle du PDMIE CY Campus. D'abord il m'a permis d'acquérir une connaissance approfondie sur la mise en place d'un plan de mobilité inter-établissement ainsi que les différentes composantes qui la constituent.

Les premières actions qui ont été entreprises concernaient une familiarisation avec les aides de financement disponible principalement le programme alvéol plus qui est une aide de financement d'installation de stationnement vélos.

Ce stage m'a aussi permis de mieux connaître les réglementations en lien avec les plans de mobilités et leur évolution, des exemples de bonnes pratiques de mobilité durable mais aussi ce qui se fait ailleurs dans l'objectif d'élargir mes connaissances.

- Difficultés rencontrés

Durant mon stage la première difficulté à laquelle j'ai été confrontée a été de comprendre le rôle de chaque acteur dans la mise en place du PDMIE "qui fait quoi" d'autant plus que mon stage intervient en plein milieu du processus. Le PDMIE avait déjà été voté et j'interviens dans la phase opérationnelle j'avais du mal à comprendre le processus, les responsabilités et les attentes de chaque partie prenante. Ajoutez à cela, j'étais aussi confronté à la difficulté du territoire qui était liée à la particularité de ce dernier dans lequel s'inscrit ce PDMIE. Les enjeux géographiques, les habitudes de déplacements des usagers constituent des éléments importants dans la proposition de solutions adaptées en termes de pratique modale.

- Recul critique

Pour la réussite d'un plan de mobilité, une bonne implication de tous les acteurs est essentielle. La participation active des EESR, des autorités locales et des étudiants permet de prendre en compte les besoins de chacun ce qui facilitera la proposition de mesures pour répondre à ces besoins.

III. Le rôle de la sensibilisation dans la mise en place du plan de mobilité

1- La sensibilisation comme outil de changement de comportement

Selon l'observatoire régional des transports haut de France, les français passent en moyenne 7H12 dans les transports chaque semaine avec la voiture comme mode de déplacement dominant. Comme nous l'avons évoqué précédemment, le transport est le secteur le plus polluant en France; les engagements récents à savoir le plan climat, l'accord de Paris entre

autres visent à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs et en particulier dans les transports.¹⁹

L'objectif est alors de sensibiliser les usagers afin d'effectuer un report modal vers les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.

La sensibilisation vise à informer, éduquer ainsi qu'influencer les individus sur leurs choix modaux. Elle joue un rôle essentiel dans la mise en place un plan de mobilité en encourageant un changement de comportement. Elle incite à l'adoption de choix mobilitaires beaucoup plus durables et respectueux de l'environnement.

Avant de mettre en place cette action de sensibilisation, il est important de connaître et comprendre les facteurs de choix mobilitaires chez un usager.

La qualité des offres de transports n'est pas le seul facteur explicatif des choix modaux et habitudes de déplacements chez les usagers. Plusieurs facteurs psychologiques et sociaux influent également sur les choix mobilitaires.

-le facteur social qui correspond au cycle de vie et contexte social sur le milieu dans lequel l'homme évolue, il a tendance à reproduire le même schéma mobilitaire.

- le facteur cognitif qui est la compétence à se déplacer selon les modes de transports: le fait de ne pas savoir faire du vélo par exemple est un frein à l'usage de ce mode.

- le facteur comportemental qui se traduit par l'utilisation du temps lors des déplacements.

- Enfin, le facteur affectif correspond à la perception et l'image qu'on a des modes de transport à savoir les longs et pénibles temps d'attente des bus, le sentiment d'insécurité des cyclistes vis à vis des voitures entre autres.

Ces quatre facteurs évoqués influencent fortement la construction des habitudes mobilitaires et constituent souvent des freins au changement de comportement.

C'est dans ce contexte qu'en 2015 lors d'un atelier-débat organisé par l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie, le président de la commission transports et déplacements de Bordeaux Métropole, Monsieur Gérard Chausset affirme: "Les personnes aiment leurs habitudes; elles structurent leur vie. Si on change de comportement, au fil du temps, il sera peut-être possible de changer d'habitude"²⁰

Nous comprenons alors que nos habitudes jouent un rôle essentiel et qu'en modifiant nos comportements, il est possible de changer nos habitudes qui sont des actions régulières que nous adoptons dans notre vie de tous les jours qui peuvent être modifiées. Dès lors, pour influencer les changements, la sensibilisation est une technique efficace. Elle vise à lever les

¹⁹ https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/lettre_ort_no56.pdf

²⁰ https://www.declic-mobilites.org/images/ressources/Obs_mobilites_rythmes-de-vie_4c567.pdf

freins d'usage des modes alternatifs à la voiture en donnant des informations sur ses fréquences, tarifs et évolutions. Toutefois, il est important de noter que les actions de sensibilisation sont le plus souvent ciblées sur une catégorie de personnes car on peut distinguer deux groupes différents: des personnes qui pratiquent par moment ces modes de déplacements où l'ambition est de renforcer cet usage et une deuxième catégorie de personnes qui ne pratiquent pas ces modes; il faudra alors les inciter à les utiliser afin de les pousser à se questionner sur leurs modes de déplacement et ainsi encourager le report modal.

Nous avons le modèle transthéorique de Prochaska et Diclemente qui nous a permis de comprendre que dans une population donnée, les individus se situent généralement dans de niveaux différents en termes de changement mobilitaire allant des individus les moins enclins au changement qui correspond à la phase de pré-contemplation à ceux qui sont engagés dans une démarche active. Ce processus de changement peut être imaginé comme une série de marches d'escalier avec comme particularité que chaque marche n'a pas la même hauteur ce qui rend certaines marches plus difficiles à franchir pour atteindre le changement de comportement escompté. Il faudra alors déployer des outils de sensibilisation afin de franchir les étapes du processus de changement.

La mise en œuvre d'un plan de mobilité vise à réduire l'usage de la voiture individuelle en accompagnant un changement de comportement des usagers par l'usage des modes alternatifs, la sensibilisation est alors un facteur important pour sa réussite. Pour ce faire, dans les actions du plan de mobilité, une communication et une sensibilisation s'adressant aux destinataires doit être mise en place.

La sensibilisation doit être axée autour de l'information, la participation et l'animation du plan avec des événements organisés dans le but d'accompagner les changements de comportement. La sensibilisation est alors essentielle dans la mise en place d'un plan de mobilité. Elle promeut une conscience environnementale en mettant en évidence les impacts négatifs de l'usage de la voiture individuelle tels que la pollution de l'air. En sensibilisant aux mobilités actives, elle contribue à l'amélioration de la qualité de vie avec une activité physique régulière. Enfin, une bonne sensibilisation permet aux usagers de comprendre l'impact de leurs consommations énergétiques liées aux déplacements.

Pour intégrer la sensibilisation, plusieurs actions peuvent être mises en place.

- des campagnes d'informations ciblées peuvent être organisées. pour informer les usagers sur les avantages des modes de transports durables, les horaires des transports en commun et même des itinéraires alternatifs à la voiture en utilisant des affiches, brochures et aussi médias sociaux pour atteindre un public large.

- des événements et ateliers axés sur la mobilité durable avec des journées de sensibilisation à la marche, au vélo, des séances de formations sur l'usage des vélos à assistance électrique peuvent être mis en place. Intégrer la sensibilisation dans un plan de mobilité permet alors d'encourager l'adoption de comportements de déplacement plus durables.

Dans le cadre du plan de mobilité CY Campus, la sensibilisation est subdivisée en deux catégories: la sensibilisation auprès des établissements et la sensibilisation auprès des étudiants et salariés

2- La sensibilisation auprès des cosignataires du plan de mobilité

La sensibilisation auprès des établissements CY alliance dans le cadre du plan de mobilité est importante pour favoriser la transition vers des modes de transport durables. Pour cette sensibilisation, des guides d'entretien et une charte des déplacements ont été mis en place par CY Campus. Cette approche participative a permis d'engager les parties prenantes dans des discussions et déterminer leur niveau d'engagements. A savoir les thématiques qu'ils privilégient pour faire évoluer les modes de déplacement et faciliter l'accès à leur site pour les étudiants et les usagers

Sous la tutelle de Sophie, Juliette et j'ai participé à l'élaboration de guides d'entretien et de la charte des déplacements.

- Les guides d'entretien

Les guides d'entretien avaient pour objectif de fournir des informations claires et concises sur des actions spécifiques à mettre en place. Ils ont été élaborés de manière à faciliter les échanges avec les établissements en abordant les différentes orientations du plan de mobilité telles que les transports collectifs, aménagement en faveur des modes actifs, management de la mobilité entre autres. Pour chaque orientation des actions spécifiques, des informations et des mesures à mettre en place ont été décrites. Des mesures d'incitation économique, telles que la réservation de places de stationnement pour les covoitureurs dans les parkings des établissements, sont également envisagées dans les actions à mettre en place. Pendant mon stage, des entretiens individuels avec les établissements ont été organisés avec les établissements et une représentante de la CACP qui s'occupe de la mise en place des plans de mobilité scolaire. Ces échanges nous ont permis de présenter les mesures opérationnelles à appliquer spécifiquement sur chaque établissement en fonction de leurs particularités. Lors de ces entretiens, la présence de la CACP a permis aux établissements de prendre connaissance des projets d'aménagement en cours concernant l'accessibilité des sites. Les établissements ont répondu favorablement à nos entretiens et en ont aussi profité pour obtenir des informations de la collectivité, qui ne constitue pas un interlocuteur direct. La collectivité de par sa représentante en a profité pour parler de la charte d'engagement territoriale aux établissements. La charte d'engagement territorial est un document élaboré par la CACP pour accompagner les entreprises dans leur engagement en faveur du territoire. Cette charte compte une soixantaine d'entreprises engagées et la CACP souhaite obtenir l'adhésion des EESR qui n'ont pas été sollicitées, à l'exception de l'ESSEC qui a rejoint la démarche.

Pour le positionnement des établissements, les référents mobilités ont été rencontrés afin d'échanger sur les thématiques qu'ils voulaient se positionner et ont été invités à utiliser ces guides lors des discussions internes avec leur supérieur hiérarchique.

Ces entretiens ont permis d'explorer les possibilités d'actions à mettre en œuvre ainsi que des retours d'expérience et suggestions sur certaines thématiques afin de renforcer la mobilité durable. Après chaque entretien, des comptes rendus ont été rédigés par Juliette et moi, pour avoir une trace écrite de ce qui a été dit lors de ces échanges. **(Cf annexe 5)**

- La charte des déplacements

Une charte des déplacements est un document qui formalise les engagements des entreprises. Elle vise à promouvoir l'usage des modes de déplacements durables. La charte décrit les actions que les entreprises s'engagent à mettre en place dans le but d'atteindre leur objectif de mobilité durable. Elle établit les principes généraux sur lesquels repose la politique de mobilité durable de l'entreprise. La charte inclut aussi la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture et incite les salariés des entreprises à appliquer les engagements signés. Elle n'a toutefois pas valeur d'obligation en particulier pour les salariés dont les entreprises se sont engagées à faire évoluer les modes de déplacement de leurs salariés.

Concernant la charte des déplacements CY, elle a été conçue dans l'objectif d'inciter les établissements à encourager l'usage des modes de transport durables et dans la même logique de réduire leur empreinte carbone. Elle a été inspirée de la charte du bureau d'étude Auxilia. La charte sert de référence dans la promotion de comportements responsables en matière de mobilité. Elle encourage le train pour les déplacements dans les pays limitrophes. Cette charte des déplacements s'inscrit dans l'orientation 5 qui concerne "Etablissement : management et évaluation" du Plan de Mobilité inter-établissement. Dans cette charte, on trouve des règles destinées aux salariés et aux étudiants. Elle couvre les déplacements domicile/travail et domicile/étude, mais aussi les déplacements professionnels ainsi que les mobilités internationales pour les enseignants chercheurs et les étudiants. Cette charte a été présentée lors des entretiens avec les établissements. **(Cf Annexe 4)**

Adopter la charte des déplacements peut être considéré comme un engagement en faveur de la mobilité durable et sa promotion sera assurée par les canaux de diffusion des établissements à savoir des supports de communication. Ces canaux de diffusion sont généralement des affiches, l'envoi d'emails, les intranets, etc.... Cependant ces canaux peuvent être saturés par d'autres messages et informations ce qui peut rendre freiner l'atteinte du public visé.

Il est alors nécessaire de compléter ces canaux de diffusion avec des méthodes plus interactives à savoir des sessions d'information, des ateliers pour expliquer les objectifs et bénéfices du plan de mobilité ainsi que la nécessité d'implication des salariés. Ces actions pourraient créer un espace d'échange et de dialogue et ainsi permettre aux salariés de s'engager dans la démarche. Il nous semble aussi bénéfique d'utiliser des moyens de communication tels que des vidéos, des infographies car certaines personnes peuvent être plus réceptives à ce type de supports de communication qui peut contribuer à une sensibilisation plus efficace et à une meilleure adhésion à la charte des déplacements.

3- La sensibilisation auprès des usagers

En intégrant la sensibilisation auprès des usagers on encourage à l'adoption des comportements de déplacements plus durables. Cette sensibilisation vise à informer, éduquer et encourager l'usage des modes de déplacements durables. La sensibilisation est alors un élément essentiel dans la mise en place d'un plan de mobilité.

D'abord il est essentiel de souligner l'importance de la sensibilisation aux mobilités actives car elles représentent des outils au service de la santé et de prévention de soin. Les mobilités actives offrent de nombreux avantages et peuvent favoriser un report modal vers des solutions de transport plus durables.

Le territoire de Cergy dans sa démarche vers une transition "heureuse" encourage un report modal vers les mobilités actives. Dans ce contexte, j'ai eu à participer au conseil national de la refondation du 13 Avril 2023 à Cergy-Pontoise qui a cherché à explorer la question suivante: "comment faire de la mobilité l'un des principaux moteurs du développement d'un territoire cergypontain ambitieux, heureux et engagé pour le climat ?"

Au cours des ateliers réunissant divers acteurs du territoire tels que des élus, des habitants, des étudiants et des représentants des secteurs public et privé, deux défis majeurs ont été identifiés :

Le premier concerne la cohabitation harmonieuse des usagers des mobilités actives entre eux et avec les automobilistes.

Le second concerne la question cruciale de l'intermodalité entre les réseaux de transport en commun et les destinations finales, afin de faciliter les trajets et rendre les alternatives actives plus attractives pour les habitants.

En mettant l'accent sur ces aspects clés, la promotion des mobilités actives devient un élément central du plan de mobilité. En favorisant la marche et le vélo et en résolvant les problèmes liés à l'intermodalité, le territoire de Cergy peut ainsi à encourager un mode de vie sain et durable, tout en répondant aux enjeux climatiques.

Ensuite, pour inciter le changement de pratique des usagers, le PDMIE prévoit des actions de sensibilisation et de communication, notamment lors du Challenge Mobilité de la CACP, où les EESR participent. Le challenge mobilité est un réel outil de sensibilisation aux alternatives à la voiture organisé chaque année depuis 2018 par la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et l'association CY campus encourage les établissements à y participer en mettant en place des animations autour des mobilités durables notamment en mettant l'accent sur le covoiturage. Sur le site des Chênes de l'Université des animations ont été organisées sur une semaine pour encourager le covoiturage et l'usage des mobilités actives.

Pour la diffusion du challenge, une newsletter a été envoyée aux salariés qui décrit le programme d'animation organisée, pour les participants une pause méridienne de 2h a été banalisée. De plus des affiches ont été accrochées dans des endroits stratégiques à savoir au

niveau des ascenseurs, des parkings pour attirer l'attention des salariés. (Cf. annexe 6)

Plusieurs animations autour du covoiturage ont été organisées. Ces animations ont été animées par les stagiaires à savoir Hanane Moumad, Mari Sarr, Juliette Protois et moi-même.

Le 09 et 10 la cartographie participative et les “ballons covoitureurs”



La cartographie participative est une animation où les participants peuvent indiquer leur lieu de résidence sur la carte de domiciliation des salariés du secteur affichée dans un lieu de passage, à l'aide d'une gommette ou d'une punaise. Cette activité vise à sensibiliser les salariés qui habitent loin et sans solution de transport en commun des potentiels de covoiturage avec des collègues ou des salariés du quartier.

Figure 9 : Photo stand cartographie participative

Cependant, les résultats de cette animation montrent un faible intérêt des employés pour le covoiturage, avec seulement 6 personnes sur les 14 approchées manifestant un intérêt réel. De plus, 5 personnes n'étaient pas du tout intéressées et 3 personnes avaient des contraintes qui les empêchaient de covoiturer. Ces résultats indiquent que le covoiturage suscite peu d'intérêt parmi le personnel et donc nous pousse à nous questionner sur la pertinence du covoiturage comme une des actions principales du plan de mobilité.



L'animation “ballons covoitureurs” avait pour objectif de créer un effet de masse autour du covoiturage. Cette animation permet de visualiser rapidement le potentiel de covoiturage dans votre établissement. Les participants sont invités à accrocher un ballon au rétroviseur s'ils sont prêts à faire du covoiturage.

Figure 10 : Animation ballons covoitureurs

Toutefois, des contraintes climatiques ont impacté le déroulement de cette animation soulignant une des difficultés auxquelles les actions de sensibilisation peuvent être confrontées.

Un quiz intitulé “ permis de covoiturer” a également été lancé avec une possibilité de gagner des paniers de fruits et légumes pour trois participants. Ce quizz vise à tester les connaissances des personnes sur le covoiturage et ainsi contribuer à lever certains freins qui contraignent sa pratique.

Seulement 17 réponses ont été enregistrées avec 12 conducteurs et 5 passagers. Après analyse des résultats, on remarque que la mise en place des couples obtenues n'est pas optimale car rallonge le temps de trajets des conducteurs allant de 10 à 20 minutes.

Nous constatons qu'il y a un faible intérêt pour le covoiturage en tant que solution de transport. Malgré les efforts fournis pour sensibiliser les salariés, les résultats obtenus montrent que le covoiturage n'est pas perçu comme une solution réaliste et efficace.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce manque d'intérêt pour le covoiturage. D'abord, les habitudes de déplacements qui sont généralement difficiles à changer surtout combiner à certains freins tels que des problèmes de confiance, la flexibilité limitée, des problèmes liés à la coordination horaires des trajets.

Toutefois, le covoiturage reste une solution pour limiter l'autosolisme même s'il n'est pas encore largement adopté. En continuant à sensibiliser, organiser des événements sur le thème du covoiturage, les mentalités peuvent progressivement évoluer. Le covoiturage ne doit pas être considéré comme une solution isolée mais doit être intégré dans la stratégie de transition vers les mobilités durables.

En ce qui concerne la journée principale du challenge qui était le 16 Mai, plusieurs animations ont été organisées

- Stands d'information et convivialité de 11 h à 15 h sur le parvis des Chênes qui propose un diagnostic, réparation et identification vélo, des informations remboursements RH et mobilité sur le territoire ainsi qu'une activité Photo Booth : défi photo mobilité douce; mais aussi une dégustation et vente de légumes de la plaine maraîchère.
- Sorties sur le territoire de 12 h à 13 h
 - Sortie pédestre: cette sortie a enregistré 5 participants qui ont pu tout au long échanger sur l'historique et l'évolution de Cergy, partager leurs anecdotes ainsi que les modes de déplacement pour se rendre à l'université.
 - Sortie vélo: elle a enregistré 9 participants avec un itinéraire qui permet d'apprécier les espaces plus naturels de Cergy, méconnus par les personnes qui viennent simplement travailler à la Préfecture. Concernant les freins à l'usage du vélo pour leur déplacement domicile-travail, les participants ont souligné le vol de vélo; leur lieu de résidence qui est très éloigné du site. La sortie à vélo était plus un divertissement.

Il est à noter que le Challenge Mobilité était censé sensibiliser également les étudiants, qui représentent une part importante des usagers des sites. Cependant, en raison de la période d'examens, ce public n'a pas pu profiter pleinement des animations. Ainsi, ce sont surtout les membres du personnel de l'établissement qui ont bénéficié des activités proposées. D'autres événements sont envisagés pour sensibiliser les étudiants, notamment lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre, mais leur intégration dans le calendrier des établissements prendra du temps.



Figure 11 : Photo durant la remise des prix à la CACP

La CACP a organisé la remise des prix du challenge mobilité le 29 Juin 2023. Durant la remise des prix, l'impact du challenge dans les pratiques mobilitaires a été abordé et il a été communiqué que 1 autosoliste sur 2 ayant participé au challenge a changé ses habitudes depuis la journée du challenge.

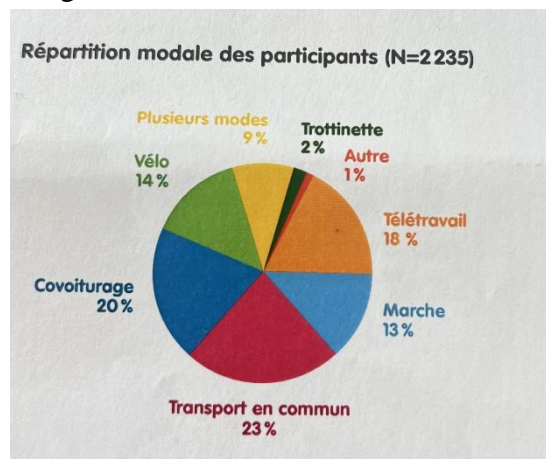


Figure 12 : Bilan challenge mobilité

Une évolution sur les modes de déplacements a aussi été observée avec les modes actifs qui représentent 29% des trajets déclarés, ensuite les transports en commun avec 23% contre 21% en 2022, le covoiturage pour 20% contre 9% en 2021.

Il est clair que la sensibilisation aux mobilités est importante, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour que ce sujet soit réellement fédérateur parmi les usagers.

Beaucoup utilisent le mode de déplacement qui est la solution qui leur convient le mieux et chaque individu à ses propres logiques qui ne sont pas envisagées par rapport à l'ensemble des autres personnes qui se déplacent. Si les impacts bénéfiques de modes actifs peuvent ne pas

être ignorés, ces modes sont la plupart du temps et pour des raisons diverses soit envisagés comme trop contraignants (distance, temps, organisation personnelle) soit comme irréalistes (sécurité dans le trafic, vols...)

Malgré la saturation des infrastructures routières, le manque d'infrastructures adaptées à des alternatives est un frein et ne constitue pas une motivation suffisante, pour encourager un changement de comportement vers des pratiques de mobilité plus durables.

Durant mon stage, nous avons réalisé des entretiens avec chaque établissement pour présenter certaines mesures du PDMIE, recueillir leurs besoins et discuter afin d'établir une feuille de route spécifique à chaque établissement. Ces échanges ont permis d'identifier les contraintes auxquelles le PDMIE est confronté, que ce soit des obstacles budgétaires, techniques ou politiques.

Il est alors essentiel de mobiliser tous les établissements cosignataires pour concrétiser les actions du plan. Durant ces entretiens, nous avons constaté que certains établissements étaient plus engagés que d'autres dans la promotion de la mobilité, ce qui peut poser des difficultés étant donné que le plan concerne plusieurs établissements surtout pour l'application des actions mutualisées.

Au cours de la phase opérationnelle, la CACP est restée fortement impliquée aux côtés de l'association et nous a accompagnés lors des entretiens.

Grâce à ce contact avec la collectivité, j'ai pu avoir une vision du fonctionnement de la gestion territoriale dans une collectivité en lien avec les acteurs du territoire, en particulier les EESR.

En ce qui concerne le Challenge Mobilité organisé le 16 mai 2023 par la CACP, j'ai à construire un parcours à pied pour visiter les alentours du campus. Les salariés participants étaient très enthousiastes par cette visite qui leur a permis de rencontrer des salariés de différents services. Ce moment était très convivial et s'est prolongé sur une durée plus longue que prévu. Je pense que ces actions de rencontres sont très bénéfiques et notamment pour montrer les possibilités de services que les salariés ne mobilisent pas.

En collaboration avec les autres stagiaires, nous avons été chargés d'animer et de proposer un programme d'activités cités précédemment qui ont eu lieu durant deux semaines. CY Campus et la CACP souhaitaient mobiliser le plus grand nombre d'utilisateurs possible grâce à ces activités, mais nous avons rencontré des difficultés à intéresser le personnel, puisque nous avons seulement pu discuter avec 14 personnes.

Cela m'a permis de constater que la mobilité n'est pas un sujet fédérateur parmi les utilisateurs, bien qu'ils soient la cible principale du PDMIE. Pour changer leurs habitudes de mobilité, il est nécessaire de les impliquer davantage, et pour l'instant, l'association CY Campus et ses partenaires n'ont pas réussi à susciter un réel engouement chez les utilisateurs. Même si des actions de sensibilisation et d'animation sont prévues dans le plan, je pense qu'elles doivent être accompagnées d'une meilleure communication interne au sein des services, de manière à intégrer les événements liés à la mobilité dans le calendrier des

personnels.

Des améliorations sont également nécessaires en termes de sensibilisation auprès du public étudiant, car pour l'instant, ils ne sont pas directement ciblés par les événements organisés dans le cadre des actions du PDMIE.

Conclusion:

Le Plan de Mobilité Inter-Établissements est un outil pertinent pour encourager la transition vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et ainsi aborder les défis de mobilité durable auxquels sont confrontés les établissements.

le PDMIE de CY Campus présente des avantages significatifs, notamment la mutualisation d'un plan entre les EESR, la création de liens entre les acteurs, l'adaptabilité aux spécificités de chaque établissement, la réponse aux enjeux économiques, sociaux et écologiques, ainsi que l'amélioration des services et de l'accessibilité pour les usagers, tout en incitant un changement de comportement vers des modes de mobilité durables.

Les avantages de la démarche de ce plan de mobilité résident dans une démarche de mobilité intelligente et écoresponsable. La mutualisation entre plusieurs EESR contribue à une approche plus globale permettant aux différents acteurs d'avancer conjointement dans la même direction et CY Campus, en tant qu'entité coordinatrice des actions, facilite la collaboration des différentes parties prenantes. Ce dialogue entre les acteurs renforce les liens entre les entités notamment entre les EESR et les collectivités territoriales. Cette collaboration des acteurs permet la mise en commun de ressources et d'expériences. Durant les entretiens, nous avons pu remarquer que les établissements n'adoptent pas tous le même niveau d'implication et d'ambition quant aux mesures proposées du PDMIE. Ces mesures déclinées en actions offrent la possibilité aux établissements de les adapter à leur ambition. Cette adaptabilité du plan de mobilité permet à CY Campus d'établir des liens particuliers avec chaque acteur et maintenir leurs mobilisations tout au long de la mise en œuvre des actions.

Et enfin, le PDMIE a vocation à améliorer l'expérience des usagers des sites en améliorant les services et l'accessibilité des sites. Mais évidemment, cela n'est possible qu'en incitant un changement de comportement chez les usagers, donc certaines mesures sont destinées à contraindre leur utilisation actuelle des mobilités du campus, pour les usagers de la voiture individuelle.

La mise en place d'un PDMIE présente aussi certaines limites. Certaines personnes en raison d'incapacités physiques ou un manque de matériel adéquat ou même qui doivent parcourir de longues distances ne peuvent pas être ciblés par les mesures de sensibilisation aux modes actifs: ce qui restreint l'incitation aux mobilités actives aux usagers en mesure de les pratiquer. C'est pourquoi des mesures qui concernent la mobilité partagée et solidaire viennent compléter le PDMIE.

Un obstacle financier peut également se présenter, car le PDMIE ne dispose pas d'un budget dédié ni de subventions spécifiques. L'association CY Campus n'a pas de pouvoir financier ni

de budget propre dès lors la mise en œuvre du PDMIE dépend de la volonté des acteurs qui doivent allouer une part de leur budget pour atteindre les objectifs du plan.

De plus, nous avons vu que le PDMIE repose sur des objectifs de transition modale vers des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, et les mesures mises en place visent à encourager un changement de comportement. La réussite de cette démarche dépend donc des comportements individuels et, par conséquent, de l'éthique des comportements. En effet, le PDMIE cherche à susciter chez les usagers du campus la question suivante : "Quelles pratiques de mobilité dois-je adopter pour réduire mon impact environnemental sur mon environnement ?". L'éthique repose ainsi sur les comportements individuels et les répercussions qu'ils ont sur l'environnement.

L'éthique relevant du personnel, le PDMIE, qui est une volonté politique relève elle du domaine public. Cette volonté politique travaille pour une éthique commune, ce qui peut soulever des freins concernant la légitimité de cette démarche. Des réticences aux changements de comportement chez les usagers persistent et freinent l'apparition de résultats attendus par le PDMIE.²¹

Alors que l'éthique relève de la responsabilité individuelle, le PDMIE, en tant que volonté politique, relève du domaine public. Cette volonté politique vise à promouvoir une éthique commune, ce qui peut soulever des doutes quant à la légitimité de cette démarche. Les réticences des usagers à modifier leurs comportements persistants peuvent entraver la réalisation des résultats escomptés par le PDMIE.

Aussi, l'absence d'objectifs chiffrés précis peut constituer un frein aux résultats obtenus. Il serait éventuellement intéressant de prendre une position plus claire sur les objectifs que le campus souhaite atteindre en notant des objectifs chiffrés, par exemple en terme de réduction de la part modale automobile, ou des émissions de GES. Les acteurs du campus afficheraient donc une position ambitieuse sur les questions de mobilité.

Pour finir, cette démarche de mise en place d'un PDMIE étant novatrice et n'a que peu de recul prospectif concernant les résultats qui peuvent être attendus (peu de campus en France ont engagé une démarche de PDMIE, ou sont dans des phases de construction antérieures à celle de Cergy). Alors, des enseignements sur ce qui a fonctionné ou non seront intéressants à partager, et pourront être le point de départ d'amélioration de la démarche.

Bibliographie.....41

Table des annexes

Annexe 1 : Retro planning.....	45
Annexe 2: Organigramme des membres de l'association CY Campus.....	45
Annexe 3 : Affiche questionnaire pour le diagnostic sur les modes de déplacements.....	45
Annexe 4 : Trame de la charte des déplacements.....	46
Annexe 5 : Compte rendu échange avec les établissements sur le guide d'entretien.....	50
Annexe 6 : Affiche pour le challenge mobilité.....	51

Table des figures

²¹ FRAY Anne-Marie, « Comportements éthiques et responsabilité sociale : Quid de la pérennité ?... », *Vie & sciences de l'entreprise*, 2005/3-4 (N° 168 - 169), p. 20-36. DOI : 10.3917/vse.168.0020. URL : <https://www.cairn.info/revue-vie-et-sciences-de-l-entreprise-2005-3-page-20.htm>

Figure 1: Schéma représentant les mobilités pendulaires et triangulaires.....	5
Figure 2: Cadre réglementaire concernant les Plans de Mobilité.....	8
Figure 3: Tableau récapitulatif des bénéfiques induits par la mise en place d'un PDM.....	11
Figure 4: 5 étapes pour mettre en place un Plan De Mobilité.....	12
Figure 5: CY Campus aujourd'hui.....	16
Figure 6 : Schéma d'acteurs.....	22
Figure 7 : Tableau de la Répartition des réponses du questionnaire en fonction des modes de déplacement.....	25
Figure 8: point d'avancement de différentes étapes du PDM.....	28
Figure 9 : Phtot stand animation cartographie participative.....	35
Figure 10 : Animation ballons covoitureurs.....	35
Figure 11 : Photo lors de la remise des prix à la CACP.....	37
Figure 12 : Bilan des participations du challenge mobilité.....	37

Table des cartes

Carte 1 : Les coupures urbaines.....	16
Carte 2 : Cergy, Un campus dans la ville.....	18
Carte 3 : Liaisons Cergy-Paris en train.....	20
Carte 4 : La domiciliation des étudiants et salariés.....	26

Bibliographie

-Anon., [b.r.]. Plan Local de Déplacements 2016-2020 - Synthèse. *calameo.com* [en ligne].
Disponible sur :

<https://www.calameo.com/cergyponoise-agglo/read/000758763cbb9bd34bfc1>

-Bonrandi, E. « De la mobilité en géographie », *Géoconfluences*, novembre 2004. Consultée le 21 Mars 2023 URL [De la mobilité en géographie — Géoconfluences \(ens-lyon.fr\)](https://www.geoconfluences.org/fr/la-mobilit%C3%A9-en-g%C3%A9ographie)

-DEBROUX Josette, « Pratiques modales et socialisation : analyse du cas d'un conducteur régulier utilisateur d'une plateforme de covoiturage », *Espaces et sociétés*, 2022/1-2 (n° 184-185), p. 67-82. DOI : 10.3917/esp.184.0067. URL : <https://www-cairn-info.ezproxy.u-bordeaux-montaigne.fr/revue-espaces-et-societes-2022-1-page-67.htm>

- FLONNEAU, Mathieu,. Introduction. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ. © *Presses universitaires de Rennes, 2009 Licence OpenEdition Books*. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://books.openedition.org/pur/102129>

- Kauffman.V, 2021 « histoire de la mobilité » forum vies mobiles pour préparer la transition mobilitaire [Forum Vies Mobiles | Préparer la transition mobilitaire](https://www.viesmobiles.com/fr/forum/preparez-la-transition-mobilitaire)

KAUFMANN Vincent, « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003/1 (février), p. 39-58. DOI : 10.3917/ru.031.0039. URL :

<https://www-cairn-info.ezproxy.u-bordeaux-montaigne.fr/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003-1-page-39.htm>

KAUFMANN, Vincent, 2002. *Re-thinking Mobility* [en ligne]. Disponible sur : <https://hal.science/halshs-00439011/>

MORIER Marc-Antoine, « Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, mis en ligne le 10 mai 2016, consulté le 23 mai 2023. URL : <http://journals.openedition.org/lectures/20759> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/lectures.20759>

-Rapport d'étude « Diagnostic d'évaluation des services vélos». Consultée le 20 Mars 2023. [Diagnostic d'évaluation des services vélos - La librairie ADEME](#)

Sitographies

- ADELIN, Estable, 2021. L'organisation de la mobilité en France. *Ministères Écologie Énergie Territoires*. [en ligne]. 25 juin 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>

- Ademe, Plan de mobilité, [Le plan de mobilité, qu'est-ce que c'est ? – Ademe](#)

- ADEME. Agence de la transition écologique, *Le plan de mobilité, qu'est-ce que c'est ?* – [en ligne]. Disponible sur :

<https://expertises.ademe.fr/professionnels/entreprises/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite>

ADEME. Agence de la transition écologique *Privilégier les modes actifs de déplacement – 2022* [en ligne]. Disponible sur :

<https://expertises.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/privilegier-modes-actifs-deplacement>

-ANNEDECONTENSON, 2011. Les enjeux économiques et environnementaux de la mobilité. *La Jaune et la Rouge*. [en ligne]. 5 juillet 2011. Disponible à l'adresse : <https://www.lajauneetlarouge.com/les-enjeux-economiques-et-environnementaux-de-la-mobilite/>

-CHESNEL, Sandrine, 2022. Un budget de 635 euros : les dépenses et revenus des étudiants français. *leparisien.fr* [en ligne]. Disponible sur :

<https://www.leparisien.fr/etudiant/vie-etudiante/argent-prets/un-budget-de-635-euros-les-depenses-et-revenus-des-etudiants-francais-NI5TTS6ILJOAHDOORTTNRAISOA.php>

- ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE DE LYON. Introduction : Mobilités, flux et transports — Géoconfluences. *2002 Géoconfluences ENS de Lyon*. [en ligne]. Disponible à l'adresse :

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/introduction>

-Evaluation des changements comportementaux induits par l'organisation d'un challenge de la mobilité - La librairie ADEME, *La librairie ADEME*. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/1223-evaluation-des-changements-comportementaux-induits-par-l-organisation-d-un-challenge-de-la-mobilite.html>

INSEE. *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances - Insee Première - 2021* [en ligne]. Disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>

- ISABELLE, Galene, 2017. Mobilités et transports : quelles priorités ? *Ministères Écologie Énergie Territoires*. [en ligne]. 12 octobre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/mobilites-et-transports-queelles-priorites>

L'Observatoire des Territoires. *Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux - 2019* [en ligne]. Disponible sur :

<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/2019-fiche-mobilites-se-deplacer-au-quotidien-enjeux-spatiaux-enjeux-sociaux>

Cergy-Pontoise, l'agglomération. *Mobilités*. [en ligne]. Disponible sur : <https://www.cergypontoise.fr/mobilites>

PAPIGNIES, Nadège, 2020. Cergy-Pontoise : très chère vie étudiante. *leparisien.fr* [en ligne]. Disponible sur : <https://leparisien.fr/val-d-oise-95/cergy-pontoise-tres-chere-vie-etudiante-09-09-2018-7882086.php>

Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes 2019. *Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement, et les transports* [en ligne]. Disponible sur :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

-Réussir les transitions : accompagner les changements de comportement, faire évoluer les modes de vie | L'ADEME Pays de la Loire, [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://paysdelaloire.ademe.fr/expertises/reussir-les-transitions-accompagner-les-changements-de-comportement-faire-evoluer-les-modes-de-vie>

-STÉPHANIE, Zimmermann, 2020. La loi mobilités. *Ministères Écologie Énergie Territoires*. [en ligne]. 13 mars 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-mobilites>

Textes législatives

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039678220

[Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs](#)

[Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie](#)

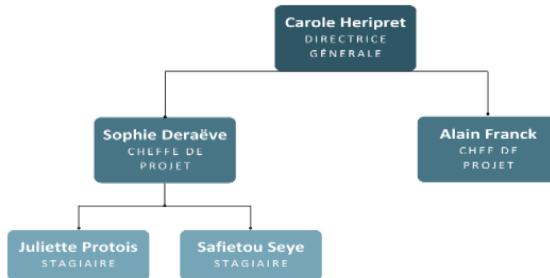
[Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains](#)

Annexe 1: Rétroplanning

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V
			Mars			Avril				Mai					Jun				Juillet			
			S11	S12	S13	S14	S15	S16	S17	S18	S19	S20	S21	S22	S23	S24	S25	S26	S27	S28	S29	S30
1	Missions	Actions																				
2																						
3		Prise de connaissance des documents																				
4		Prise de connaissance des dispositifs d'aide au financement stationnement vélo																				
5		Prise de connaissance des dispositifs d'aide au covoiturage																				
6		Déclinaison de feuilles de route par EESR																				
7		Charte de déplacement																				
8		Réalisation d'un diagnostic sur le stationnement vélo -Sorties de terrain -Produire un livrable																				
9		Réalisation d'entretien avec les EESR -Prise de contact avec les référents -Entretiens avec les établissements - Déclinaison de feuilles de route selon les prises de position des EESR - Recherche et transmission d'éléments aux EESR (FMD, offre mobilité,...) - Organisation du suivi																				
10		Participation à l'élaboration d'une exposition sur les mobilités durables avec l'ESSEC																				
11		Appui à l'organisation du Challenge pour CYU																				
12		Organisation des animations																				
13		Animation des activités -Ballons covoitureurs -Sortie pédestre -Sortie à vélo																				
14																						
15																						

Annexe 2 : Organigramme des membres de l'association CY Campus

ORGANIGRAMME DE L'ASSOCIATION CY CAMPUS



Annexe 3 : Affiche du questionnaire pour le diagnostic

Annexe 4 : Charte des Déplacements CY Cergy Paris Université

Proposition V1 – 13/06/2023

Eléments de contexte

Cette proposition de charte s’inscrit dans l’orientation n°5 “Etablissement : management et évaluation” du Plan de Mobilité inter-établissement porté par l’association CY Campus. Elle s’inscrit également dans la démarche plus globale de transition de l’université, qui vise à réduire son empreinte carbone et à sensibiliser les usagers à l’importance de la protection de l’environnement.

Ce projet de charte propose des règles communes aux salariés et aux étudiants afin de promouvoir l’usage des modes de déplacement plus durables et respectueux de l’environnement.

Cette charte couvre les déplacements domicile/travail et domicile/étude, mais aussi les déplacements professionnels ainsi que les mobilités internationales pour les enseignants chercheurs et les étudiants.

Principes généraux

- **Éviter** de recourir à la voiture individuelle qu’en absence d’alternative (zone peu dense, horaires contraignants, matériel à transporter) ;
- **Réduire** ses déplacements au simple nécessaire, lorsqu’une conférence téléphonique ou visioconférence n’est pas préférable ;
- **Compenser** ses déplacements professionnels en avion en privilégiant le train, pour les déplacements en métropole et dans les pays limitrophes, ainsi qu’en privilégiant les transports en commun ou les modes de déplacement doux (vélo, marche à pied) pour les déplacements domicile-travail au quotidien. ²²

Moyens de transport

Le train

Le train est le mode de déplacement privilégié notamment pour les trajets longue distance. L’idée est de réduire les déplacements en avion pour les enseignants chercheurs mais aussi pour les étudiants en échange.

Avion

²² Les trois principes éviter, réduire et compenser sont repris de [la charte pour une mobilité internationale responsable de l’Université Catholique Louvain](#)

L'usage de l'avion est à éviter pour les déplacements en France métropolitaine et vers les pays limitrophes. L'Université encourage les modes de déplacements excluant l'avion.

- Pour les déplacements professionnels des enseignants chercheurs : l'Université souhaite favoriser la coopération régionale/nationale pour limiter les déplacements internationaux
- Pour les déplacements des étudiants à l'international : l'Université souhaite limiter l'usage de l'avion en responsabilisant les étudiants sur l'empreinte carbone qu'il génère. Les allers-retours entre la métropole et la destination d'accueil ne sont pas recommandés.

Exemple de Polytech

[Polytech green](#) est une démarche volontariste du groupe d'école Polytech de développement durable et de responsabilité sociétale qui informe et accompagne les élèves et les personnels vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement.

Les objectifs du programme sont de :

- *Promouvoir des mobilités « vertes » utilisant des moyens de transports à faible émission de gaz à effet de serre, et dont les thématiques de stages ou d'études sont en lien avec la transition écologique.*
- *Proposer des mobilités plus « inclusives » en aménageant des mobilités hybrides destinées à des publics accèdent plus difficilement à la mobilité.*

Les mobilités de stages notamment en laboratoires de recherche et les séjours d'études dans un pays participant au programme Erasmus + et partenaire du programme (Canada, Province du Québec) sont concernées.

Le programme finance 50 euros des frais de voyage et contribue au financement des frais de séjour supplémentaires pour couvrir les jours de voyages A/R, jusqu'à 4 jours.

Pour être éligible, il faut justifier l'utilisation d'un moyen de transport écoresponsable, à faible impact carbone (calcul via la [plateforme Mobilan](#)).

Taxis/VTC

L'usage d'un Taxi / VTC est possible lorsque vous prenez un train tôt le matin ou tard le soir, lorsque les transports en commun ne sont pas encore en service, et/ou lorsque vous jugez que les conditions de sécurité sont insatisfaisantes.

Limiter l'usage de la voiture individuelle

L'usage de la voiture individuelle est déconseillé pour se rendre sur le campus, sauf en cas de nécessité absolue. Dans ce cas, les usagers sont invités à privilégier le covoiturage et à respecter les règles de sécurité routière.

Pour les usagers du campus de Cergy-Pontoise, la CACP propose des [conseils personnalisés en mobilité](#) afin de faciliter les alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Utiliser les transports en commun

Pour les trajets domicile-travail ou domicile-étude, les étudiants et salariés sont encouragés à utiliser les moyens de transport en commun pour effectuer leur déplacement. Pour rappel, concernant les salariés, l'employeur a l'obligation de prendre en charge 50% des frais de transport sous la condition que le salarié utilise des transports en commun ou un service public de locations de vélos type « Vélo2 ».

Privilégier les modes de transport doux

Les étudiants et salariés de CY Cergy Paris Université sont encouragés à privilégier les modes de transport doux, tels que la marche, le vélo, la trottinette ou les transports en commun, pour se rendre sur le campus.

Ces modes de déplacements bénéficient d'une aide au financement à destinations des salariés et pris en charge par l'employeur.

Les frais d'abonnement aux services de transports en commun sont pris en charge à hauteur de 50%.

A cela peut se cumuler le Forfait Mobilité Durable qui permet aux salariés usagers des mobilités actives (marche, vélo et autres) de bénéficier d'une prise en charge à hauteur de 300€ par an.

Favoriser le covoiturage

Le covoiturage est une solution pratique et écologique pour se rendre sur le campus. Les usagers sont encouragés à utiliser des plateformes de covoiturage pour organiser leurs trajets et limiter ainsi leur impact environnemental.

Pour plus d'informations concernant l'offre de covoiturage en Ile de France, consultez [Ile de France mobilité](#)

Respecter les règles de stationnement

Les usagers se déplaçant en voiture sont invités à respecter les règles de stationnement sur le campus et à éviter de se garer sur les trottoirs, les passages piétons ou les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite.

Rappel : L'accès aux parkings de CY Cergy Paris Université coûte à l'utilisateur 40 euros/an et donne accès à tous les sites de l'université.

Rappel de dépenses prises en charge par CY Cergy-Paris Université pour les déplacements professionnels

L'université est sous contrat avec un prestataire d'agence de voyages individuels, **Globoe Travel** (référence du marché: 2016UCP00S015A, no de contrat SIFAC: 4600001016).

Cette offre de service induit que les gestionnaires doivent utiliser l'outil de réservation en ligne pour bénéficier de l'ensemble des services proposés et ainsi éviter aux agents d'avancer le règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires.

Hébergement	Remboursement des dépenses réellement engagées dans la limite maximale de 100€ la nuitée (**) ou 110€ (***)
Repas	Indemnité forfaitaire de 17€50 ou réduite de moitié dans le cas d'un repas pris dans un

	restaurant administratif
Transports (train, avion) :	Frais réels selon la classe autorisée
Métro, RER, bus, tram (navettes aéroports)	Frais réels
Véhicule personnel	Indemnité kilométrique
Location de voiture	Frais réels
Frais de péage d'autoroute	Frais réels
Frais de parking à proximité des gares/ aéroports	Frais réels
Frais de carburant (véhicule de location uniquement)	Frais réels
Taxis y compris VTC	Frais réels
Visa et vaccins	Frais réels

Propositions

- Pour les déplacements quotidiens des étudiants, reconnaître les mobilités actives comme engagement étudiant valorisé par des points bonus, ou des crédits ECTS, dans le cadre de l'UE Libre
- Pour les déplacements quotidiens des personnels, reconnaître les mobilités actives comme un engagement valorisé par une incitation financière (FMD)
- Pour les mobilités à l'international, l'Université peut encourager les déplacements alternatifs à l'avion : prise en charge partielle des billets de train, suivi d'empreinte carbone, valorisation des comportements les plus vertueux
- L'Université pourrait établir des critères à partir desquels la participation à des événements à distance est souhaitée.

Annexe 5 : Compte rendu échange avec les établissements sur le guide d'entretien

Compte-rendu

Echange autour du Plan de Mobilité CY Campus

15/06/2023

Participant(e)s :

FREMAUX Aurélie

GASNIER-LAURENCE Sonia

WARTENA Lieve

DERAËVE Sophie

PROTOIS Juliette

Responsable vie étudiante

Chargée qualité et DD

Cheffe de projet écomobilité

Cheffe de projet

Stagiaire

EBI

EBI

CACP

CY Campus

CY Campus

Objectif de l'échange : actualisation des enjeux mobilité pour l'EBI, accompagnement en vue de la définition d'une feuille de route « établissement » du Plan de Mobilité CY Campus.

□ Documents joints au CR :

- Plan d'actions Mobilité présenté lors de l'AG CY Campus du 9 décembre 2022
- Guide d'entretien pour la définition de la feuille de route « établissement »
- Guide d'aide à l'installation de stationnements vélo

1. Aménagement de l'espace public et services en faveur des modes actifs

- Points durs à améliorer aux abords du site :
 - Friche située à proximité de l'EBI : l'EBI souhaiterait être associé aux discussions concernant le devenir de cette friche
 - Signalétique depuis la gare à adapter : la CACP nous renseigne sur qui a la compétence
- Stationnement vélo sécurisé
 - Stationnement vélo satisfaisant : nb de places suffisantes, abritées, sécurisées
 - L'installation de casiers de stockage de petits matériels (casque, vêtements, lampes) peut intéresser l'EBI (cf. guide stationnement vélo)

2. Transports collectifs

- Observations / guide d'entretien ?
- La question du transport à la demande n'est pas d'actualité, mais avec l'occupation de la nouvelle résidence étudiante en septembre, des réflexions seront peut-être à engager

3. Diminution de la place de la voiture individuelle

- Covoiturage
 - Le BDE est en partenariat avec Karos
 - La mise en place des mesures incitatives pour les covoitureurs intéressent l'EBI mais semblent difficilement applicables
- Stationnement automobile
 - La nouvelle résidence étudiante (180 lits) qui sera mise en service en Septembre n'aura pas de parking
 - Opportunité de profiter de cette situation pour sensibiliser aux modes de déplacement alternatifs à la voiture (ex : test Véligo), covoiturage
 - Beaucoup de voiture se garant sur la voirie car le parking de l'EBI souvent saturé
 - Actuellement, le parking de l'école n'a pas de tarification

4. Communication, sensibilisation et incitation

- Infos Mobilité à destination des étudiants : CY Campus fait des propositions pour alimenter le site internet de l'établissement et/ou le livret d'accueil
- Temps forts rentrée (semaine du 4 septembre), JOP... : intervention envisageable de la CACP pour informer sur l'offre de transport et de mobilité
 - L'EBI peut prendre contact avec le service "La Boussole" de la CACP (transports@cacp.fr)
 - La CACP propose de faire du conseil individualisé en mobilité
- CACP transmet des kits de comm Mobilité avant fin Juillet, afin de proposer des alternatives à la voiture individuelle

- Challenge Mobilité : quelques participations ont été enregistrées, mais pas d'animation spécifique à l'événement organisée
- En support de communication : affichage écran, pas de newsletter ni étudiant ni salarié
 - L'EBI est intéressé pour dupliquer des horaires de train sur ses écrans; CY Campus propose de se renseigner sur la mise en place de cette action de duplication
 - Proposition d'ajouter des informations concernant les mobilités actives: temps de trajet à pied/vélo pour rejoindre des lieux d'intérêt (île de loisir, axe majeur, ...), nb de Vélo2 disponible en temps réel, ...

5. Management de la mobilité

- Référente établissement / Plan de Mobilité CY Campus : actuellement il n'y a plus de responsable QHSE donc les interlocuteurs sont Aurélie FREMAUX et potentiellement Sonia GASNIER-LAURENCE en charge du label DDRS de l'école
 - L'EBI tient informé CY Campus sur les mises à jour éventuelles des interlocuteurs
- L'EBI est intéressé par la mise en place d'une Charte des mobilités
 - CY Campus va transmettre à l'établissement un modèle de charte
- Pas d'information au sujet du Forfait Mobilité Durable
 - CY Campus propose de se renseigner sur la mise en place du dispositif et de transmettre les informations à l'EBI
- L'accord pour le télétravail a été validé avec un jour par semaine pour les salariés
- Bornes de recharge électrique : l'EBI en dispose d'une pour le véhicule de fonction électrique, mais n'est pas accessible aux usagers du site
- Pour réduire les besoins en déplacement :
 - Une nouvelle résidence étudiante ouvre en septembre à proximité de l'école et de la gare RER. Elle propose des chambres en interne pour les intervenants ponctuels
 - Pas de services de restaurations mais des machines de distribution, une cantine digitale ainsi que des ventes de repas par les associations étudiantes 3 fois par semaine

Prochaines étapes :

- D'ici début juillet :
 - validation du CR et compléments au guide d'entretien
 - Transmissions d'un document informatif sur le Forfait Mobilité Durable, ainsi qu'une proposition de charte des mobilités
- D'ici septembre : formalisation d'un feuille de route pour l'établissement
- **Annexe 6 : Affiche pour le challenge mobilité**



Résumé :

Dans un contexte où la mobilité urbaine constitue un enjeu majeur en termes de développement durable, la mise en place d'un PDMIE initié par la CACP en co-pilotage avec le département et l'association CY Campus vise à sensibiliser les usagers dans la réduction des déplacements individuels en faveur des modes de transports plus durables à savoir le vélo, la marche, le covoiturage et les transports en Commun.

L'accent a été mis sur la sensibilisation des salariés et étudiants avec des outils de sensibilisation telle que le challenge mobilité pour encourager le changement de comportement.

Bien que la sensibilisation à la mobilité durable soit une question cruciale, il est évident qu'il reste encore un long chemin à parcourir pour que ce sujet ne suscite véritablement une adhésion généralisée des usagers.

Liste de mots clés:

- plan de mobilité inter-établissement, sensibilisation, campus, enjeux, pollution.