

---

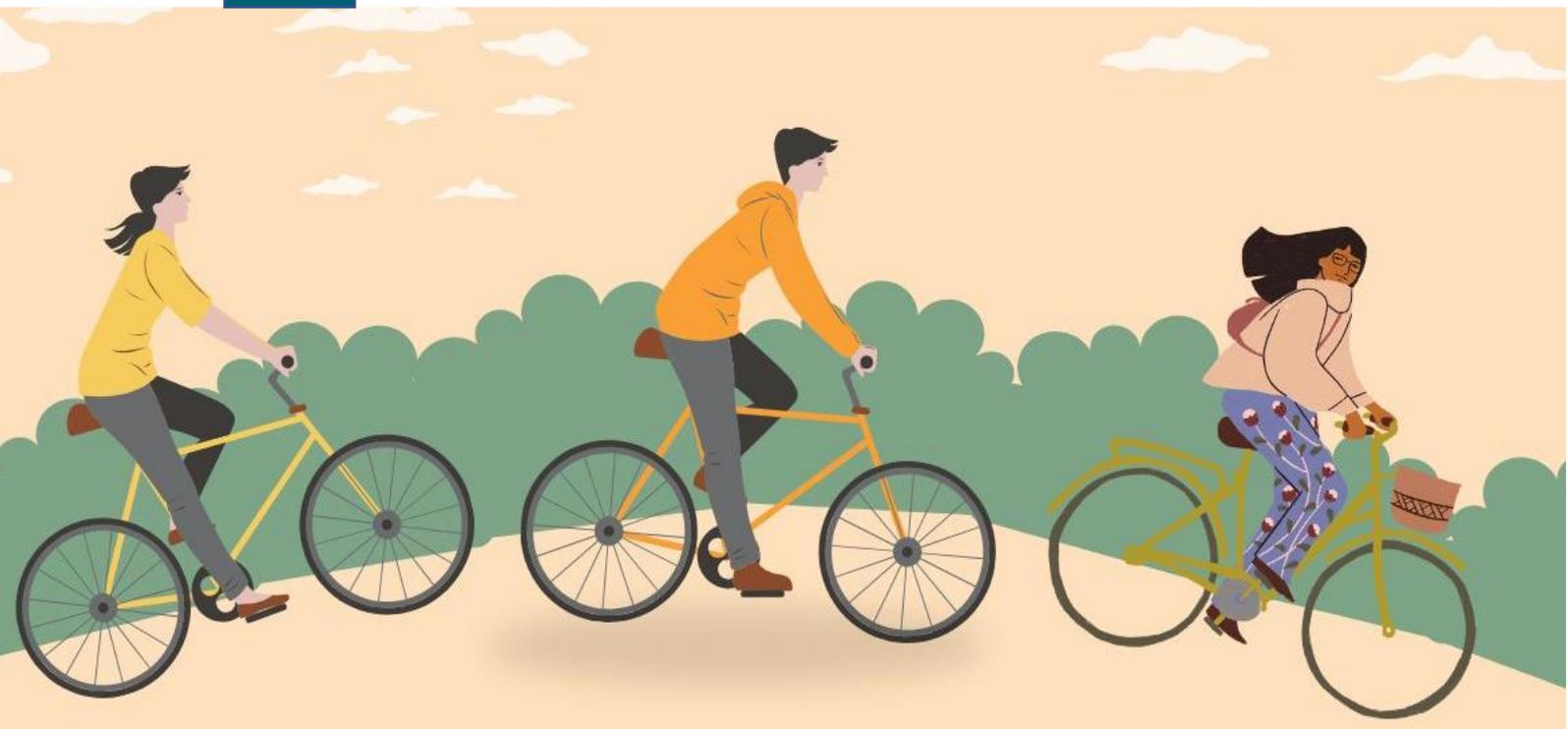
# PLAN DE MOBILITÉ

UNIVERSITÉ PARIS-EST CRÉTEIL

Mars 2025

---





I. Introduction.....	03
II. Contexte.....	04
III. État des lieux : Grands enseignements.....	05
IV. Analyse de l'enquête mobilité et Fiche Action.....	15
- Les Transports.....	16
- Le Vélo.....	19
- La Flotte interne.....	22
- Le Covoiturage.....	23
- Le Report Modal.....	24
V. Mémos Récapitulatifs.....	26
VI. Annexes.....	32

## I. INTRODUCTION

Avec 14 facultés, écoles et instituts, 1 observatoire et 32 laboratoires de recherche, l'UPEC est présente dans tous les domaines de la connaissance depuis 1970, et forme chaque année plus de 42 000 étudiants et actifs de tous les âges.

Acteur majeur de la diffusion de la culture académique, scientifique et technologique, l'établissement dispense plus de 500 parcours de formations dans toutes les disciplines, du BUT au doctorat.

L'UPEC offre un accompagnement personnalisé de toutes les réussites, grâce à des parcours de formation initiale, continue ou en apprentissage, et des actions en faveur de l'entrepreneuriat.

**Université engagée**, l'UPEC **pense et répond aux défis de la transformation sociale et environnementale** en promouvant les excellences et plus de justice sociale. Elle a construit son projet d'établissement autour de six axes stratégiques de développement interdisciplinaires, en formation et en recherche.



### VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE EN 2050

Les accords de Paris visent à limiter le réchauffement climatique pour limiter l'augmentation de la température à 1.5°C d'ici la fin du siècle. Cela se traduit concrètement par l'objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, c'est-à-dire, un équilibre mondial entre les émissions émises et les émissions capturées par les puits de carbone.

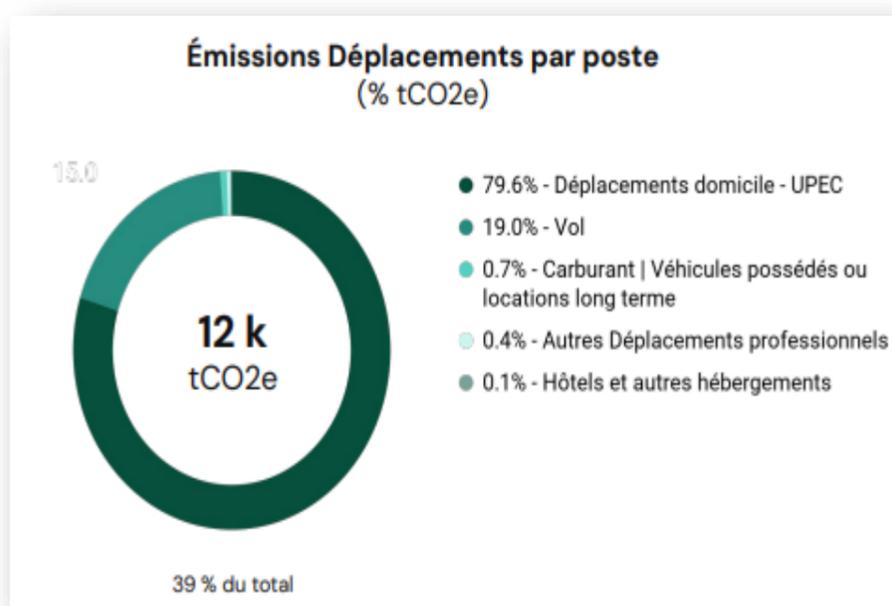
Dans ce contexte l'UPEC a réalisé un inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'université, sur les émissions de l'année 2022. Ce bilan est une première étape essentielle à l'élaboration d'une stratégie bas carbone. *Source : upec.fr*

A l'UPEC, les **principales émissions de CO<sub>2</sub>** sont liées **aux déplacements** (38,7% du Total).

Zoom sur les déplacements : la mobilité constitue la principale source d'émissions de gaz à effet de serre dans le bilan carbone global. Elle englobe les déplacements domicile-UPEC des personnels et étudiants, mais aussi les déplacements professionnels, notamment effectués en voitures, transports en communs et avions. Ces déplacements représentent ainsi 12 000 tonnes eCO<sub>2</sub>, ce qui équivaut à 38,7% du bilan carbone total.

Elle englobe à la fois les émissions directes de combustion de carburant et les émissions indirectes liées à la production et à la distribution de carburants ; ainsi qu'à la fabrication de l'infrastructure et des véhicules utilisés. Les émissions liées aux déplacements et aux trajets peuvent varier en fonction de facteurs tels que la distance parcourue, le mode de transport utilisé et l'efficacité énergétique des véhicules.

Ces chiffres soulignent **la nécessité pour l'université d'adopter un plan de mobilité, qui appuierait la baisse des émissions sur ces domaines.**



Bien que le Plan de Mobilité demeure une obligation pour les salariés, l'Université a choisi d'élargir son approche en intégrant, autant que possible, les déplacements des étudiants dans ses réflexions et actions.

Par ailleurs, un Schéma Directeur Développement Durable & Responsabilité Sociétale a été adopté à l'automne 2024. En cohérence avec ce cadre stratégique, le Plan de Mobilité vient le compléter afin d'encourager des pratiques de déplacement plus respectueuses de l'environnement au sein de l'établissement.

Un Plan de Mobilité vise à optimiser l'ensemble des trajets liés aux activités d'un établissement, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail, des trajets professionnels ou encore des déplacements des usagers et partenaires extérieurs. Il s'attache notamment à promouvoir des alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Depuis la mise en application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 (LOI n° 2019-1428), les établissements comptant au moins 50 salariés sur un même site situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilité. L'UPEC s'est positionnée comme l'une des premières universités françaises à déployer un Plan de Déplacements en 2014.

Les déplacements quotidiens, qu'ils concernent les trajets domicile-UPEC ou les déplacements inter-sites dans le cadre des activités professionnelles et académiques, génèrent d'importants flux. Cependant, l'accessibilité à certains sites reste problématique en raison de la saturation des espaces de stationnement, tant au sein de l'université que sur la voie publique. Cette situation entraîne des pertes de temps, des retards, des difficultés organisationnelles, ainsi qu'une

augmentation de la pollution et de la consommation d'espace. Il est donc essentiel de mettre en place des solutions facilitant les déplacements des personnels et des étudiants, en prenant en compte les cinq enjeux clés définis par le législateur :

- **Social** : Améliorer l'accessibilité des campus, y compris pour les personnes à mobilité réduite, informer sur les alternatives de transport et encourager le covoiturage.
- **Économique** : Réduire les coûts liés aux déplacements pour les étudiants et le personnel.
- **Environnemental** : Diminuer les émissions de gaz à effet de serre, limiter l'empreinte carbone et favoriser la transition énergétique.
- **Managérial** : Engager l'ensemble de la communauté universitaire autour d'un projet fédérateur.
- **Citoyen** : Contribuer aux politiques de mobilité urbaine et sensibiliser à des solutions de transport plus durables.

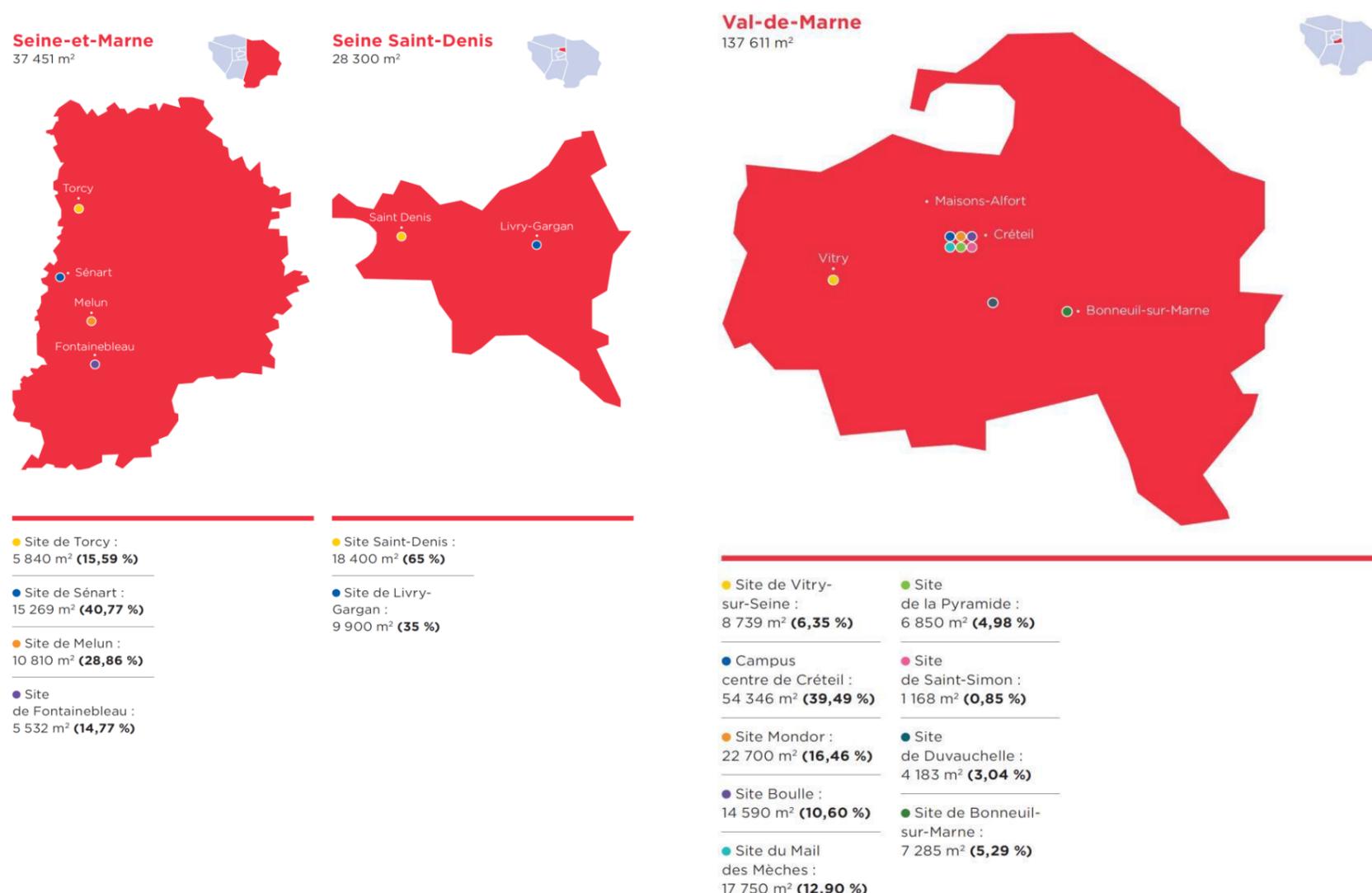
L'objectif principal du Plan de Mobilité est d'inciter la communauté universitaire à privilégier les modes de transport alternatifs (transports en commun, vélo, marche, covoiturage...) afin de limiter l'usage individuel de la voiture. Pour cela, plusieurs actions sont mises en place :

- **Sensibilisation** à la mobilité durable via des campagnes de communication.
- **Gestion et optimisation des espaces de stationnement.**
- **Amélioration** de l'accessibilité des sites pour tous les usagers.
- **Renforcement** des connexions avec les transports en commun à travers la mise en place de liaisons adaptées.
- **Promotion** des alternatives à la voiture individuelle par des actions d'information et de communication (brochures, site web, événements, etc.).

Grâce à ces initiatives, l'UPEC ambitionne d'améliorer la qualité des déplacements de sa communauté tout en réduisant son impact environnemental.

## II. CONTEXTE

La localisation multisite de l'université, implantée dans trois départements, montre l'étendue du périmètre géographique couvert par l'établissement, notamment pour ses activités d'enseignement. *Source : UPEC\_ rapport d'activité 2013*



On observe une prépondérance du Val-de-Marne et plus particulièrement de la commune de Créteil dans l'ensemble des implantations avec 6 sites représentant 59% du patrimoine bâti de l'université et plus de 80% des effectifs étudiants. Les directions administratives de l'université sont quant à elles localisées exclusivement sur la commune de Créteil.

L'Université Paris-Est Créteil, disposant d'un parc immobilier bâti de 46 bâtiments d'une SHON (Surface Hors Œuvre nette) de 209 823 m².

L'UPEC comptabilise, pour l'année universitaire 2023-2024, 42000 étudiants. Le nombre d'étudiants à l'UPEC est en constante augmentation ces dernières années, avec une moyenne d'environ 1000 étudiants par an.

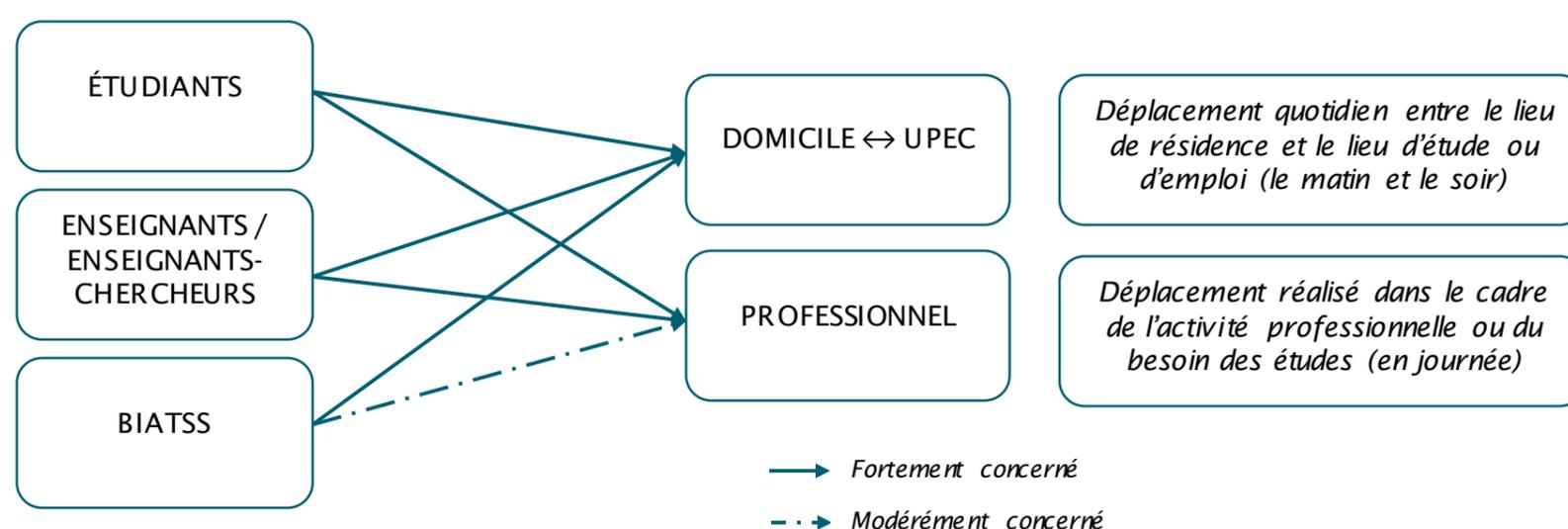
Les surfaces dédiées à l'enseignement, soit 110 203 m<sup>2</sup>, représentant 52 % de la SHON totale des fonctions d'usage des bâtiments de l'UPEC, comptabilisent 45 Amphithéâtres et 452 salles banalisées.

### Différents publics se côtoient et se déplacent pour des motifs variés :

L'UPEC est la 5<sup>ème</sup> Université en poids de population étudiante en Ile-de-France, avec plus de 42 000 étudiants par année d'enseignement (référence année 2023-2024) : [Les établissements d'enseignement supérieur et les organismes de recherche en Île-de-France | enseignementsup-recherche.gouv.fr](https://enseignementsup-recherche.gouv.fr)

Outre la population étudiante, sont également présents sur les différents sites, plusieurs catégories de personnels et de collaborateurs de l'université : techniciens, enseignants, enseignants-chercheurs, chercheurs, intervenants extérieurs, personnels hébergés (rattachés aux grands organismes de recherche).

Tous ces publics, réunis en deux grandes catégories, étudiants et personnels, sont étudiés dans le cadre du Plan de Mobilité. Les deux catégories sont fondées sur un constat de besoins et de comportements de mobilité qui diffèrent.



### III. ÉTAT DES LIEUX : GRANDS ENSEIGNEMENTS

Les grands enseignements de l'état des lieux par le croisement entre les trois piliers de la mobilité, l'offre, la demande et l'usage :

#### Une offre d'accessibilité historiquement très orientée vers la voiture pour la plupart des sites, même si des offres alternatives crédibles en transports collectifs existent :

L'offre correspond aux **moyens d'accès** dont disposent les différents publics pour se rendre sur le site d'étude ou d'emploi, cela depuis leur domicile ou depuis un autre lieu dans le cadre d'un déplacement professionnel. Il s'agit également de **l'offre d'équipements** à disposition sur site pour l'accueil des usagers par modes (stationnement notamment) et pour limiter leurs besoins de déplacements pendant leur présence sur site (exemples : équipements de restauration du midi, hébergement sur place, outils de visio-conférence...).

L'approche proposée est dans un premier temps strictement modal puis croisée dans un second temps avec la demande de déplacement (correspond au besoin de déplacement entre le domicile et l'établissement), et avec la pratique observée (recueillie dans le cadre de l'enquête mobilité réalisée auprès des étudiants et des personnels).

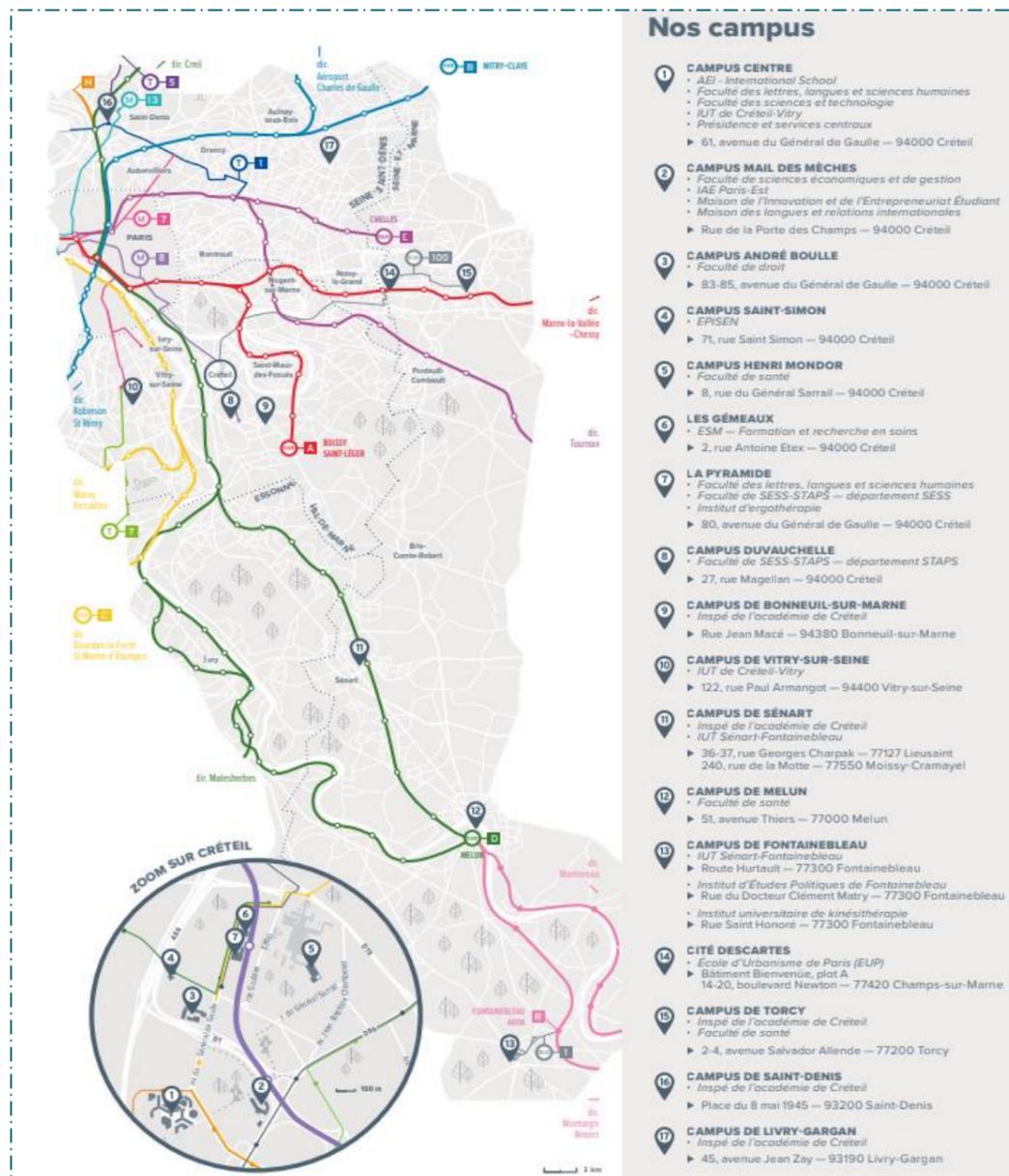
#### Un accès en voiture efficient :

L'ensemble des sites est desservi par les grandes infrastructures routières et autoroutières d'Île-de-France (A5, Francilienne pour le site de Sénart, A4, A86 et réseau de départementales pour les sites de Créteil, Bonneuil, Vitry, etc.). Si des problèmes d'encombrements des infrastructures autoroutières sont enregistrés à l'échelle régionale, à l'échelle locale, sur les communes concernées, le trafic reste dense mais n'engendre pas de rallongements significatifs de temps de trajet.

#### Un accès en mode de transports collectifs lourds inégal selon les sites :

Les transports collectifs lourds (Train, RER, métro, tramway) permettent d'assurer les relations des sites avec Paris principalement et avec les communes concernées par la desserte (arrêts proposés sur l'itinéraire RER, Métro...) secondairement. A l'opposé de la desserte en infrastructure routière, tous les sites ne sont pas desservis par un mode de transport collectif lourd : c'est notamment le cas des sites de Livry-Gargan, et de Bonneuil qui ne disposent pas de desserte de ce type, cependant on observe une large offre de Bus.

Si les liaisons avec Paris sont efficaces en termes de desserte proposée (nonobstant les perturbations de trafic du réseau francilien), elles permettent difficilement les liaisons de périphérie à périphérie. *Source : upec.fr*



**Une offre en transports collectifs routiers dense :**

La plupart des sites sont bien desservis par l'offre de bus qui propose des rabattements vers les grands pôles de transport tels que les gares RER ou qui offrent, en termes de vitesse commerciale, une alternative efficace aux transports collectifs non routiers, notamment pour des relations de banlieue à banlieue (TVM pour les sites de Créteil, TZEN pour le site de Sénart, T7 pour le site de Vitry). L'ensemble des sites est desservi directement ou à proximité à minima de 4 lignes de bus différentes.

Sites	Campus	Effectif étudiant En 2020	Effectif personnel En 2020	Commune, département	Infrastructure routière	Transport collectif (Train, RER, Tramway, Métro, Bus)	Parking Vélos IDF Mobilités	Parking Vélo UPEC
Créteil	Campus Centre	11554	1011	Créteil, Val de Marne	A86 D1 D86	RER D - arrêts Vert de Maison et Créteil Pompadour Métro 8 - arrêt Créteil-Université Tvm - arrêts Créteil Université et la Haye aux Moines Bus N°23 Bus N°181 Bus N°281 Bus N°317 Bus N°430	80	30
	Mail des mèches							30
	Mondor	7212	435					
	André Boule	4013	153					
	Pyramide	1683	122					
	Socrate / Métroscop / Saint Simon (EPISEN)	286	21					
					A86 D19 D86	RER D - arrêt Vert de Maison Métro 8 - arrêt Créteil L'Échât Tvm - arrêt Créteil Université Bus N°100 Bus N°104 Bus N°172		32 15 6 6

						Bus N°181 Bus N°217 Bus N°281 Bus N°429 Bus N°430 Bus N°450		
	Duvauchelle	1185	21		D1 D102 N406	Métro 8 - arrêts Préfecture et Pointe du Lac Bus N°23 Bus N°117 Bus N°393 Bus N°428	42	62
Sénart	Lieusaint- Moissy Cramayel	2749	181	Sénart, Seine et Marne	A5a D402 D57 D1402	RER D - arrêt Lieusaint- Moissy TZEN1 - arrêt Université Bus N°EX16 Bus N°18E Bus N°3204 Bus N°3703 Bus N°3704 Bus N°3714 Bus N°3722 Bus N°3723 Bus N°3724 Bus N°3725 Bus N°3726 Bus N°3727 Bus N°3751 Bus N°3752 Bus N°3755 Bus N°3771 Bus N°7715 Bus N°7716	200	24
Vitry-sur- Seine	Domaine Chérioux	388	44	Vitry-sur- Seine, Val de Mame	A86 D7	Tramway 7 - arrêt Moulin vert Bus N°V2 Bus N°132 Bus N°162 Bus N°183 Bus N°185 Bus N°192		12
Bonneuil-sur- Mame		914	209	Bonneuil-sur- Mame, Val de Mame	N406 D1 D19	Bus N°104 Bus N°117 Bus N°393 Bus N°428	24	20
Torcy		491	30	Torcy, Seine et Mame	A104 D128 D199	RER A - arrêt Torcy Bus N°18E Bus N°19EX Bus N°100 Bus N°211 Bus N°220 Bus N°421 Bus N°2225 Bus N°2290	146	25
Saint-Denis		402	61	Saint-Denis, Seine-Saint- Denis	D24 D29 N1 N214	Métro 13 - arrêt Basilique de Saint-Denis RER D - arrêt Saint-Denis Transilien H - arrêt Saint- Denis Tramway 1 et Tramway 5 - arrêt Marché de Saint-Denis Bus N°168 Bus N°253 Bus N°255	122	12
Livry-Gargan		1144	72	Livry, Seine- Saint-Denis	N3 D116 D970	Bus N°EX100 Bus N°147 Bus N°234 Bus N°605 Bus N°613 Bus N°623		34

Fontainebleau	IUT	646	22	Fontainebleau, Seine et Marne	D152 D607	Bus °2128 Transilien R - arrêt		
	IEP				D417 D606	Fontainebleau-Avon Bus N°34 Bus N°3401 Bus N°3404 Bus N°3421 Bus N°3438 Bus N°3454	140	
Cité Descartes	Bâtiment Bienvenue, plot A	69	35	Champs-sur-Marne, Seine et Marne	A4 N370 D51 D199	RER A - arrêt Noisy-le-Champs Bus N°100 Bus N°212 Bus N°213 Bus N°310 Bus N°320	32	
Melun				Melun, Seine et Marne	D606	RER D - arrêt Melun Transilien R - arrêt Melun Bus N°18E Bus N°34 Bus N°3424 Bus N°3429 Bus N°3604		

## Choix d'orientation pour le plan de mobilité :

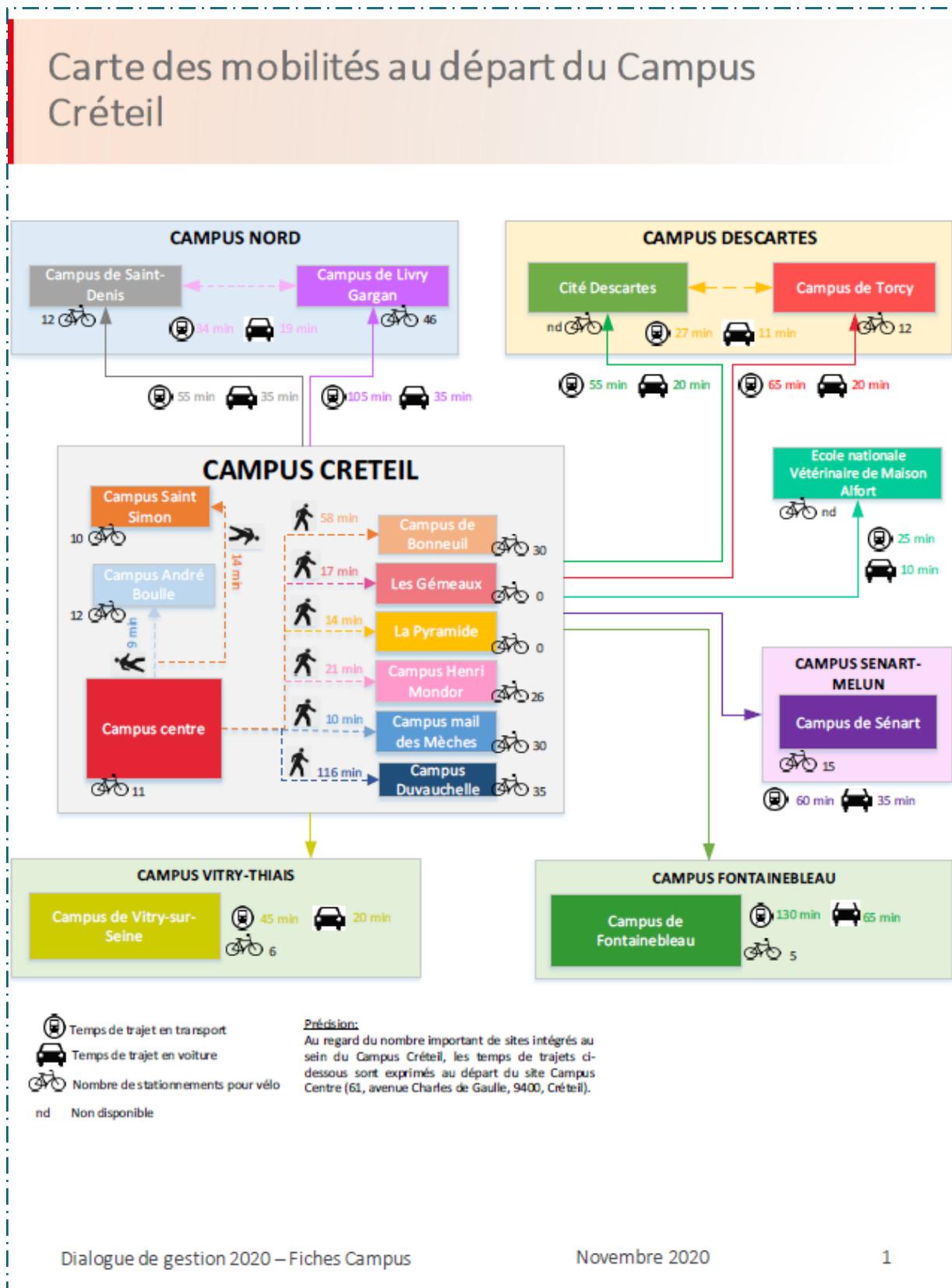
Les objectifs du Plan de Mobilité sont définis autour de 3 grandes orientations qui guident l'ensemble des actions :

- Orientation 1 : Réduire le taux de recours à la voiture individuelle
- Orientation 2 : Favoriser le recours aux transports en commun
- Orientation 3 : Développer le recours à la mobilité douce

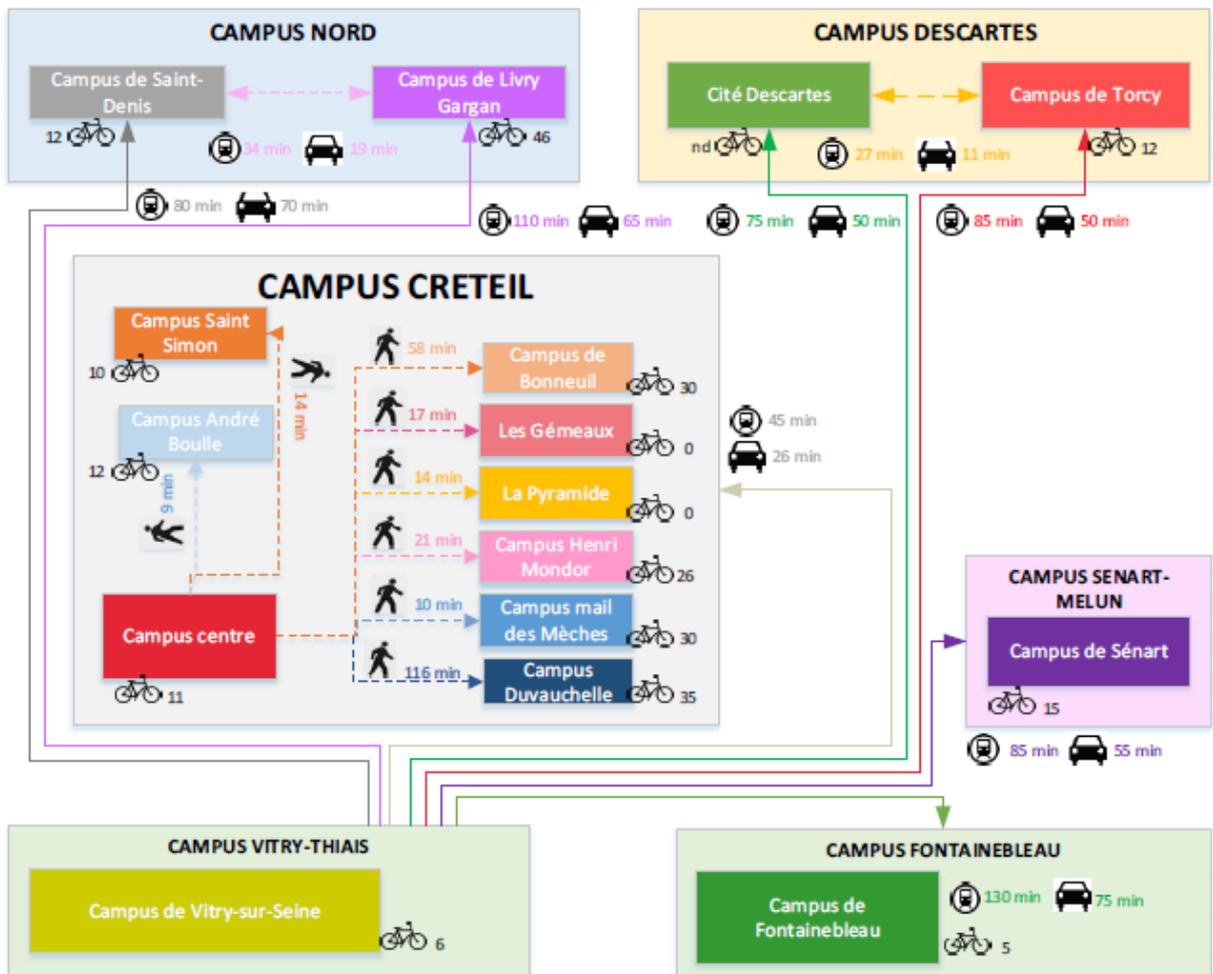


## Cartes des mobilités au départ de chaque campus :

Source : Dialogue de gestion 2020 – Fiches campus – Novembre 2020

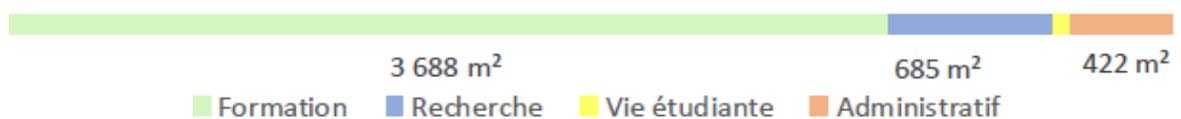


# Carte des mobilités au départ du Campus Vitry-Thiais

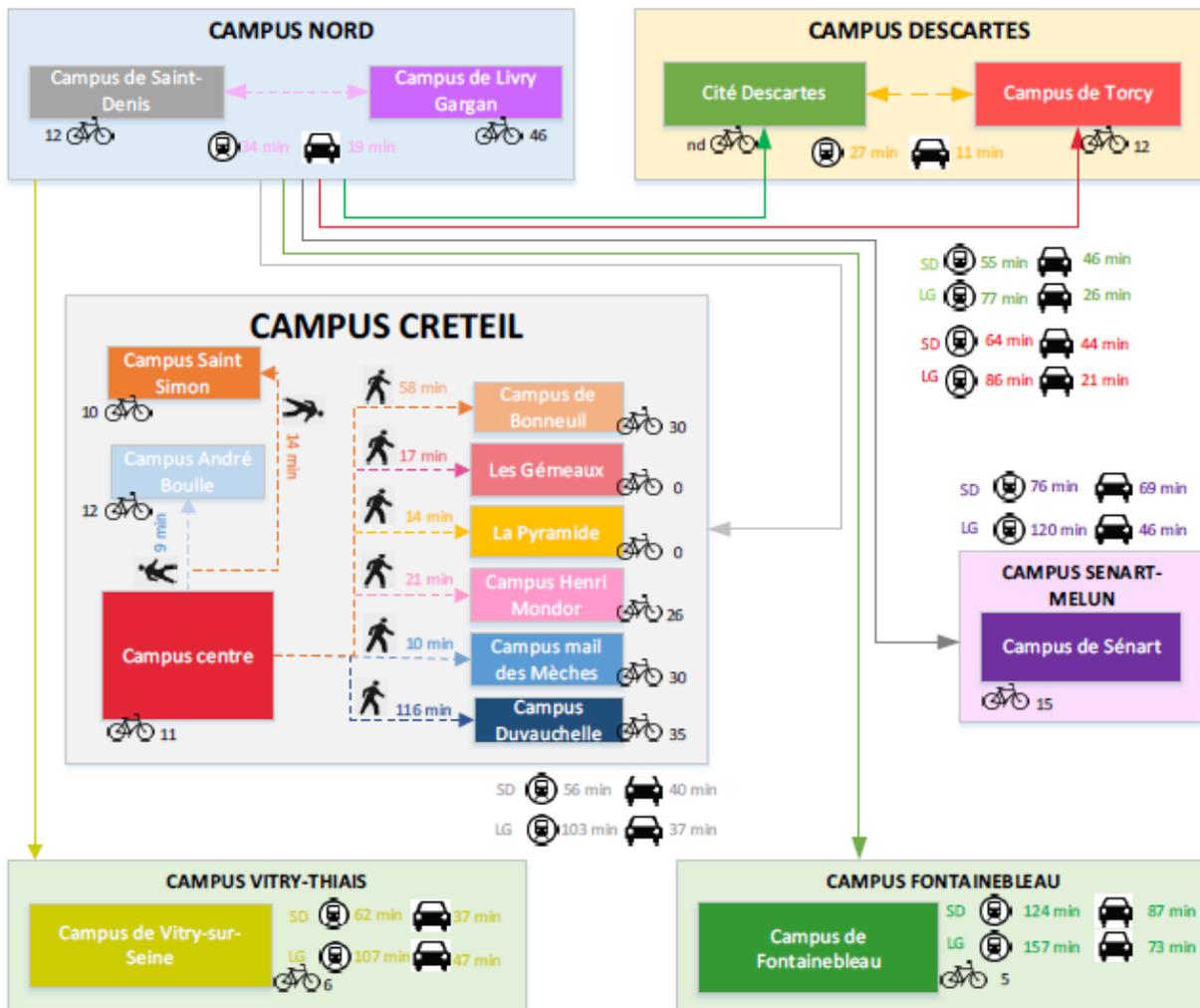


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible

## Répartition des surfaces Campus Vitry-Thiais du campus par affectation 71 m<sup>2</sup>



# Carte des mobilités au départ du Campus Nord

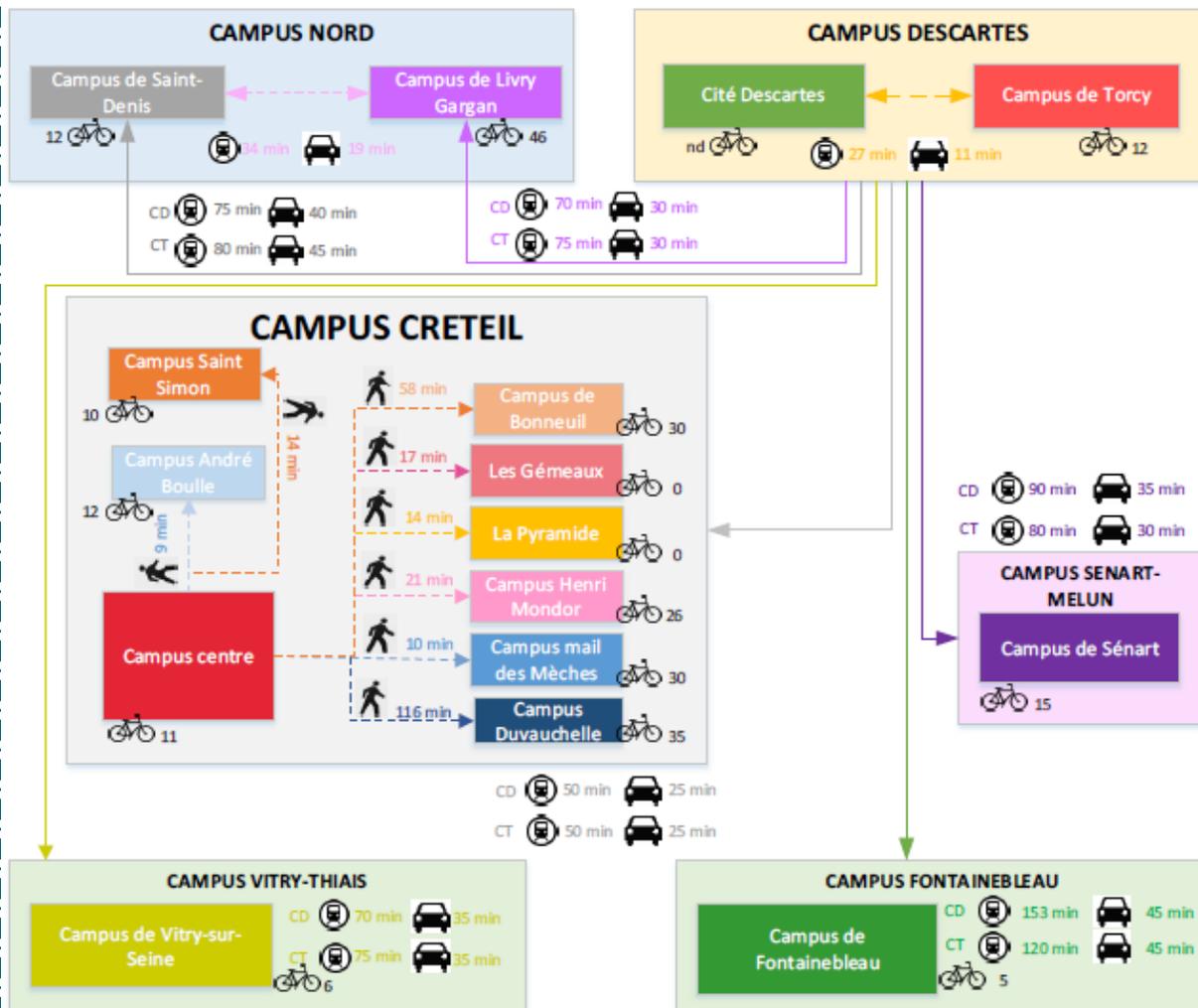


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible
- SD Temps au départ de Saint-Denis
- LG Temps au départ de Livry-Gargan

## Répartition des surfaces Campus Nord par affectation

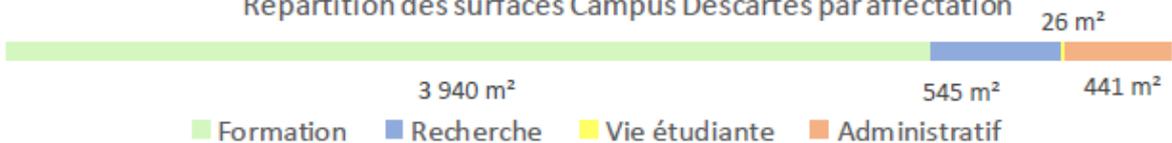


# Carte des mobilités au départ du Campus Descartes

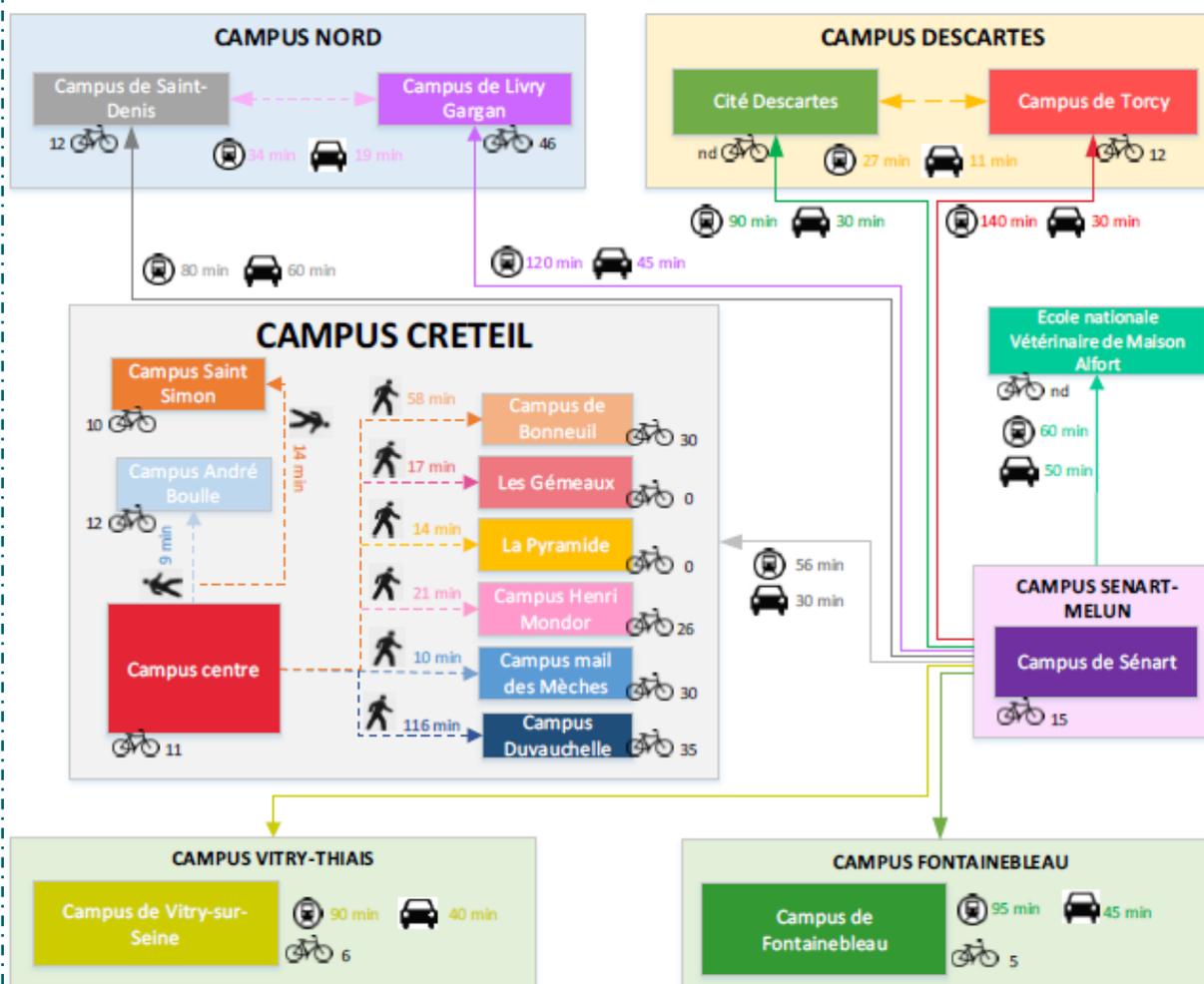


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible
- CD Temps au départ de Cité Descartes
- CT Temps au départ du Campus de Torcy

## Répartition des surfaces Campus Descartes par affectation



# Carte des mobilités au départ du Campus Sénart Melun

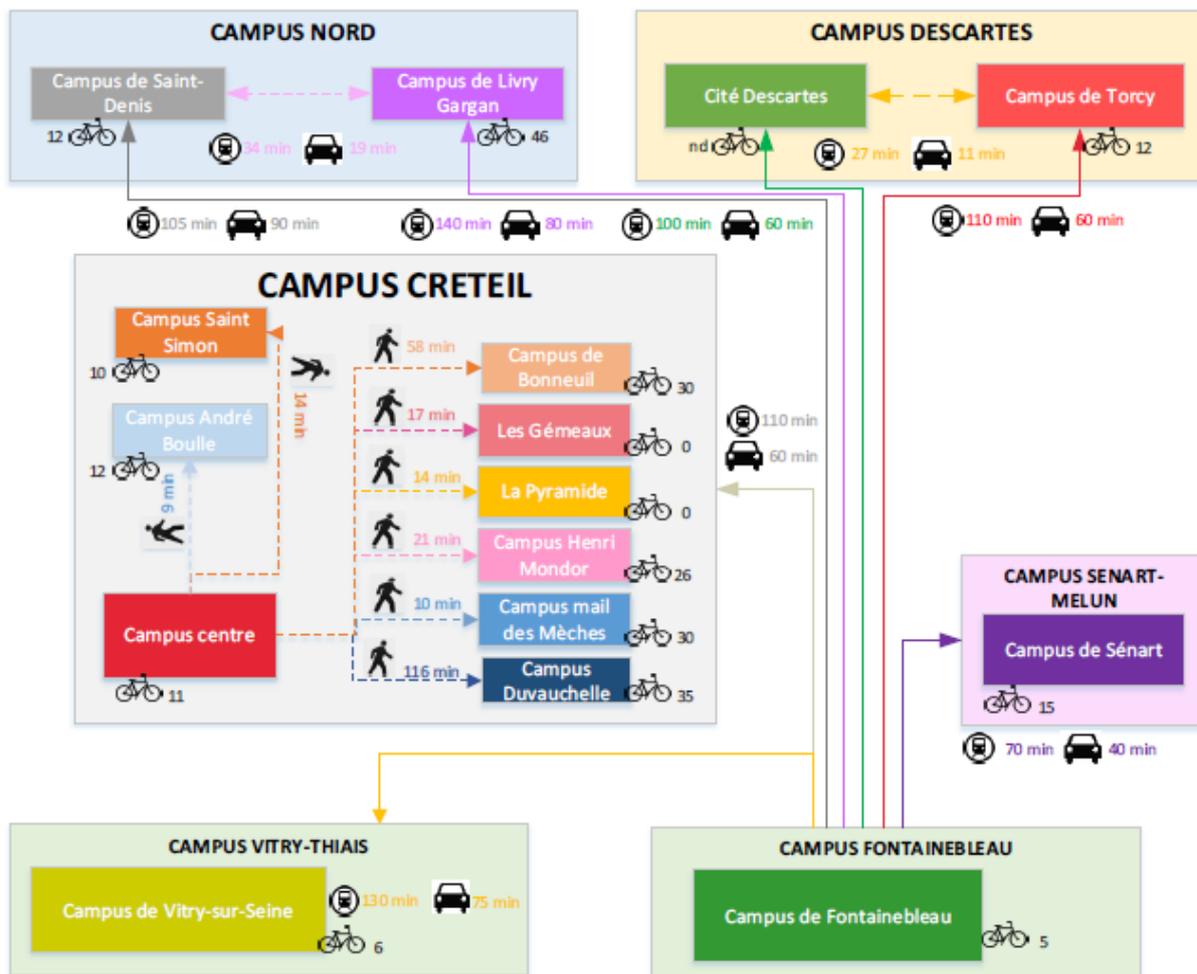


- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible

## Répartition des surfaces Campus Sénart par affectation



# Carte des mobilités – Au départ du Campus Fontainebleau



- Temps de trajet en transport
- Temps de trajet en voiture
- Nombre de stationnements pour vélo
- nd Non disponible

## Répartition des surfaces Campus Descartes par affectation



# LA MOBILITÉ À L'UPEC

## IV. ANALYSE DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

Une enquête mobilité a été menée de Septembre à Octobre 2024 auprès de la communauté universitaire (42000 étudiants et 3000 collaborateurs) dans le cadre d'un **Plan de Mobilité (PDM)** qui permet de recueillir des données essentielles pour comprendre les habitudes de déplacement des usagers et identifier les leviers d'amélioration. Voici les principaux intérêts :

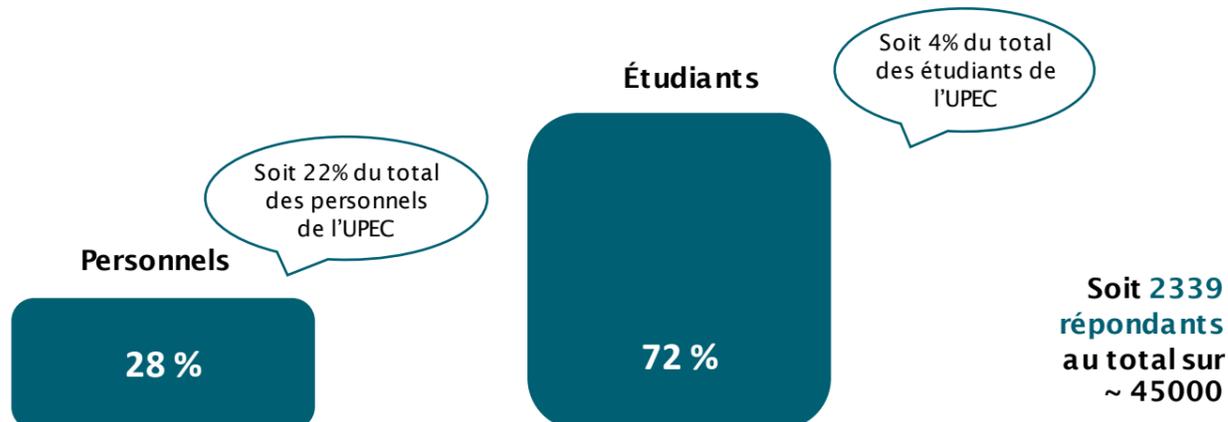
- Identifier les modes de transport les plus utilisés (voiture, vélo, transports en commun, covoiturage, etc.).
- Comprendre les distances parcourues et les contraintes rencontrées.
- Repérer les difficultés rencontrées (manque d'infrastructures, coût, accessibilité, etc.).
- Identifier les attentes et besoins des usagers (plus de parkings vélos, horaires de transports adaptés, etc.).
- Élaborer des actions concrètes pour favoriser la **mobilité durable** (covoiturage, aménagements cyclables, télétravail, etc.).
- Prioriser les investissements en fonction des besoins identifiés.
- Comparer les évolutions des pratiques avant et après la mise en œuvre du PDM.

# LES TRANSPORTS

Cette analyse vise à mettre en lumière les modes de transport privilégiés, les freins rencontrés ainsi que les attentes exprimées. Les résultats permettront de proposer des actions adaptées pour favoriser une mobilité plus durable et efficace.

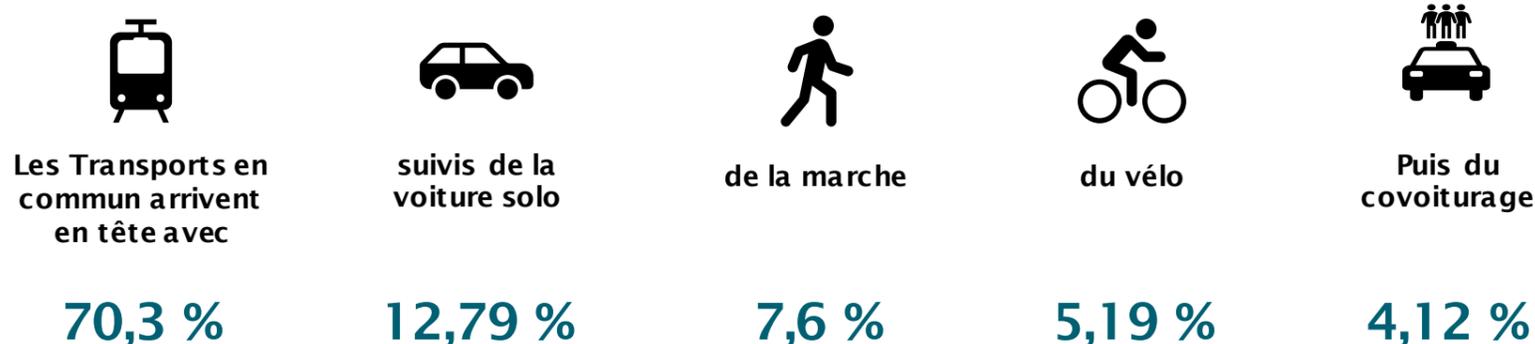
## DONNÉES 1

Le taux de réponses au questionnaire s'établit à



## DONNÉES 2

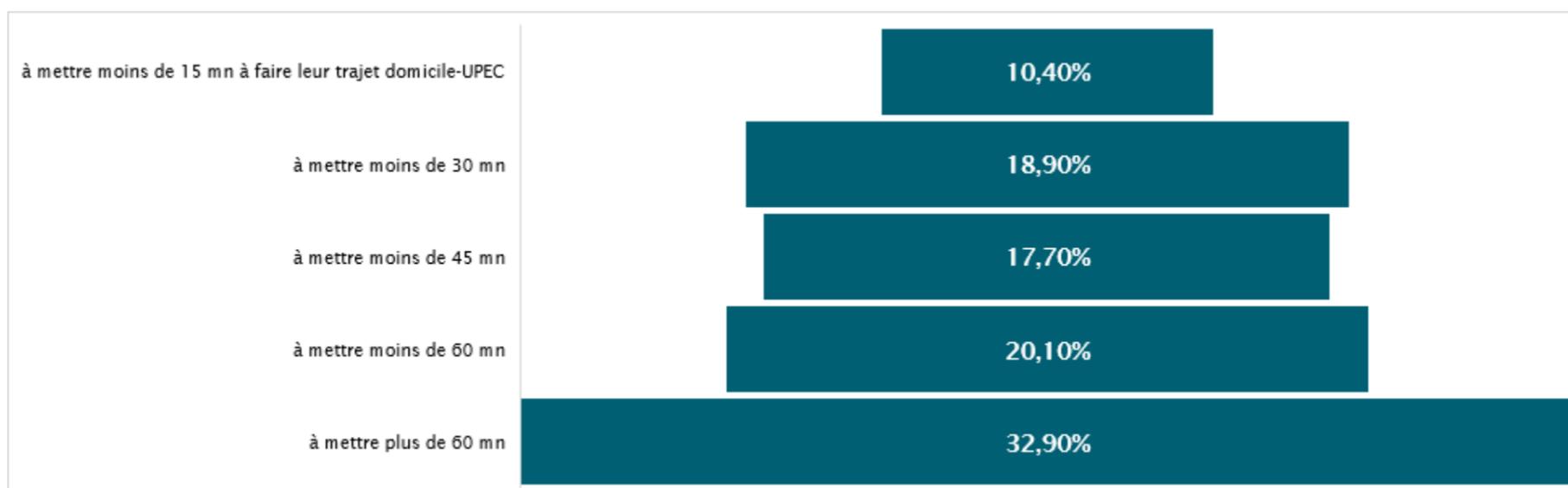
### LES MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS



65,3 % des répondants sont rattachés aux campus de Créteil (dont 15,3 % de personnels). Le recours élevé aux transports en commun s'explique principalement par leur meilleure accessibilité par rapport aux autres sites de l'UPEC, qui sont plus éloignés et moins bien desservis. Créteil bénéficie en effet d'un large réseau de transports, incluant la ligne 8 du métro, le RER D et plus de dix lignes de bus. Par ailleurs, l'usage des transports en commun varie selon les campus : il concerne un tiers des répondants à Bonneuil, Livry-Gargan, Torcy et l'IUT de Fontainebleau, la moitié à Sénart, Créteil-Vitry et l'IEP, et les trois quarts à l'EUP.

## DONNÉES 3

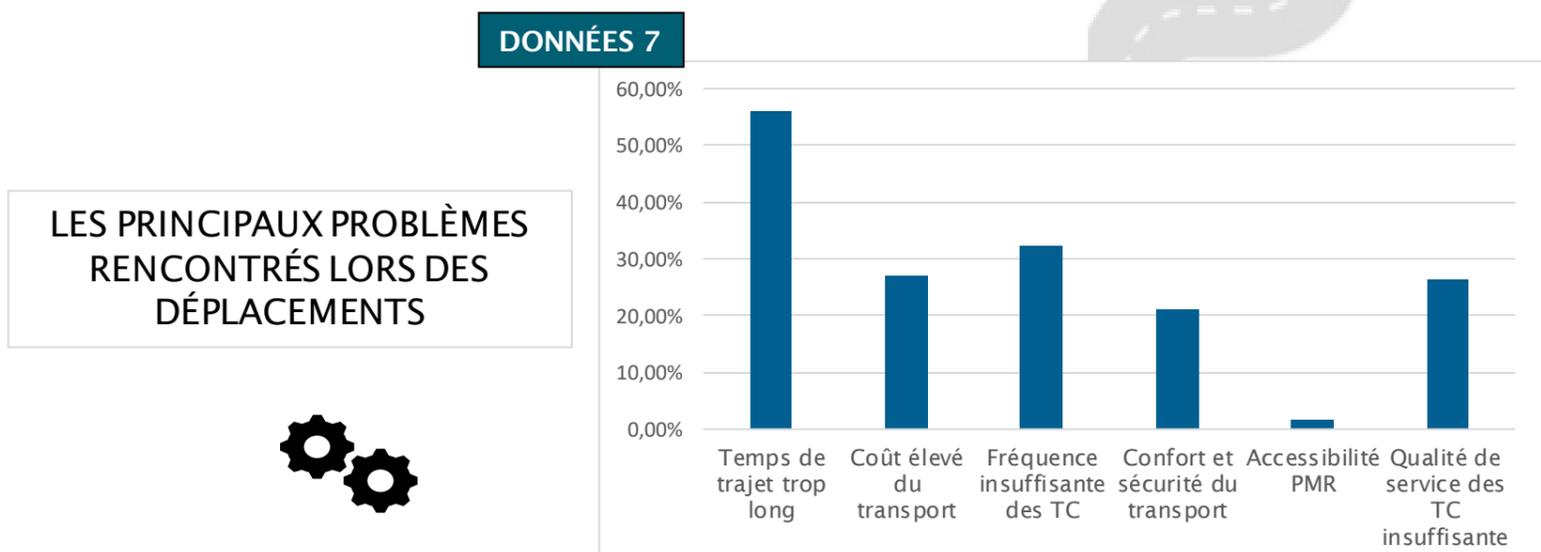
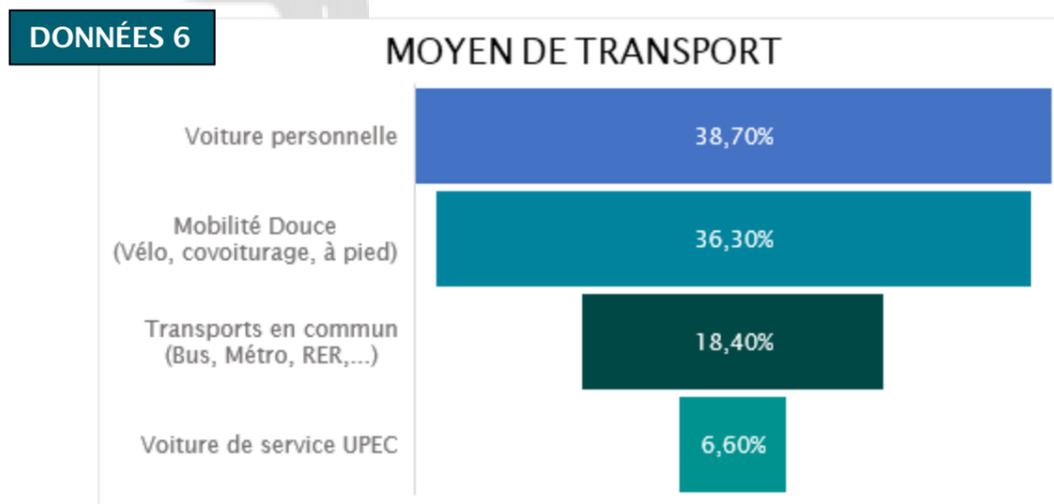
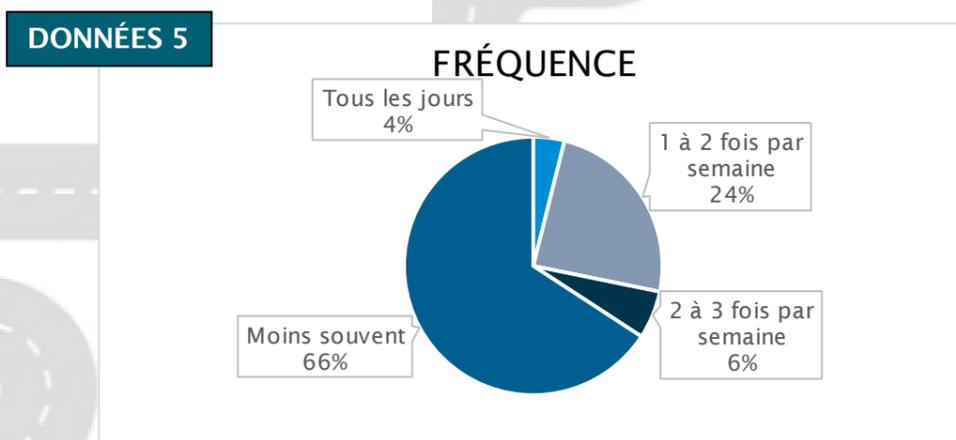
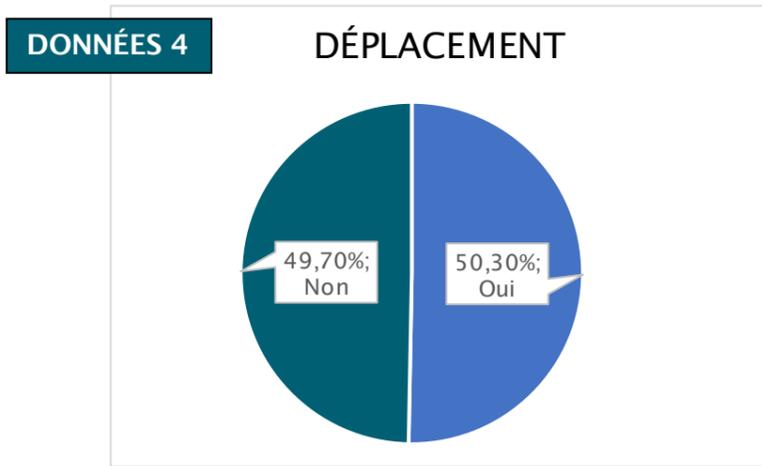
### LES RÉPONDANTS SONT



**18 % des étudiants interrogés font plus de 30km pour se rendre à l'UPEC et mettent plus de 60 mn à chaque trajet VS 12 % pour les salariés.**

# DÉPLACEMENTS DEPUIS UN CAMPUS VERS L'ÉXTERIEUR

Êtes-vous amenés à réaliser des déplacements professionnels et/ou inter-campus dans la journée ?



# FICHE ACTION

	OBJECTIFS
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Utilisation des transports en commun</li></ul>

	DÉTAILS DE L'ACTION
	<p><b>Le réseau de transport francilien</b> est le 2ème plus dense et fréquenté au monde.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>1 900</b> lignes de bus</li><li>- <b>2 149 Km</b> de réseau ferré</li><li>- <b>9,4 Millions</b> de déplacements chaque jour</li></ul> <p><b>Les grands projets portés par les partenaires :</b> l'État - 4 ministères de tutelle, la Région, les 8 départements d'Île-de-France, la Préfecture de Paris et de la région d'Île-de-France, la Métropole du Grand Paris, les communes, les intercommunalités, les acteurs régionaux des transports (RATP, SNCF, Île-de-France Mobilités) et de multiples acteurs socio-économiques.</p> <p>Deux sites universitaires sont directement concernés : La <b>cité Descartes</b> et les <b>différents campus de Créteil</b> avec les projets du Grand Paris Express :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- La ligne 16, qui reliera Noisy-Champs à Saint-Denis - Pleyel à l'horizon 2023,</li><li>- La ligne 15 « sud », qui reliera Noisy-Champs à Pont de Sèvres à l'horizon 2026, permettra d'aller de Noisy-Champs à Vitry-Centre en 18 minutes contre 1 heure 10 aujourd'hui et surtout placera Créteil et la Cité Descartes à 11 minutes l'une de l'autre. Ce projet a également pour ambition de dynamiser le quartier de Créteil l'Echât.</li><li>- La ligne 11, reliant actuellement Châtelet à Rosny-Bois Perrier, qui reliera Noisy-Champs à Châtelet. Cela permettra de relier Rosny-Bois Perrier (terminus de la première phase de prolongement) en 10 minutes contre 38 aujourd'hui.</li></ul> <p>En 2024 : Le nombre d'enseignants et de BIATSS ayant bénéficié du remboursement pour un abonnement Navigo : 268 enseignants et 403 BIATSS ainsi que 102 enseignants + 90 BIATSS pour un abonnement hors Île-de-France.</p>

	INDICATEURS
	<p>Des fiches par sites et fiches intersites présentant de façon synthétique les offres disponibles :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les lignes pertinentes, les points d'arrêts (sur site ou à proximité) et leurs itinéraires (grandes provenances)</li><li>- Les principaux horaires (en heure de pointe)</li></ul>

# LE VÉLO

Cette analyse vise à identifier les habitudes de déplacement à vélo, les obstacles rencontrés ainsi que les attentes des usagers. Les résultats permettront de mettre en place des actions adaptées pour encourager une pratique plus fluide, sécurisée et durable. **Un document complémentaire est disponible sur la rubrique DD&RS (upec.fr) (page 1 de la section « ANNEXES »), rédigé par les étudiants de la promotion M1 EUP 2024/2025, présente un diagnostic sur la cyclabilité à l'UPEC et enrichit l'état des lieux ainsi que les axes d'amélioration liés au volet VÉLO.**

## DONNÉES 8

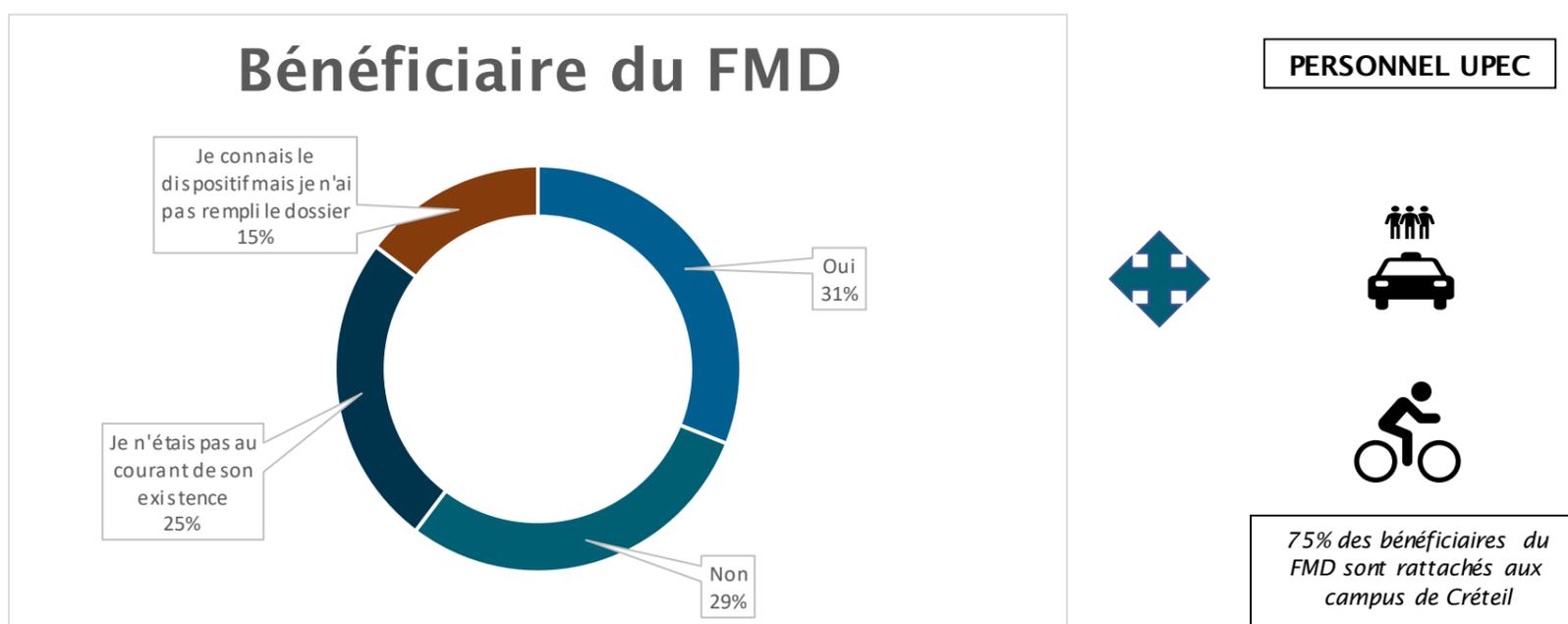
La fréquence d'utilisation du vélo pour les déplacements Domicile ↔ UPEC

Parmi les répondants : soit 320 se déplacent à vélo, principalement ceux des campus de Créteil.



## DONNÉES 9

### LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES



## DONNÉES 10

### COMMUNICATION SUR LE VÉLO

(UPEC Hebdo, Site internet, affiche, etc.)

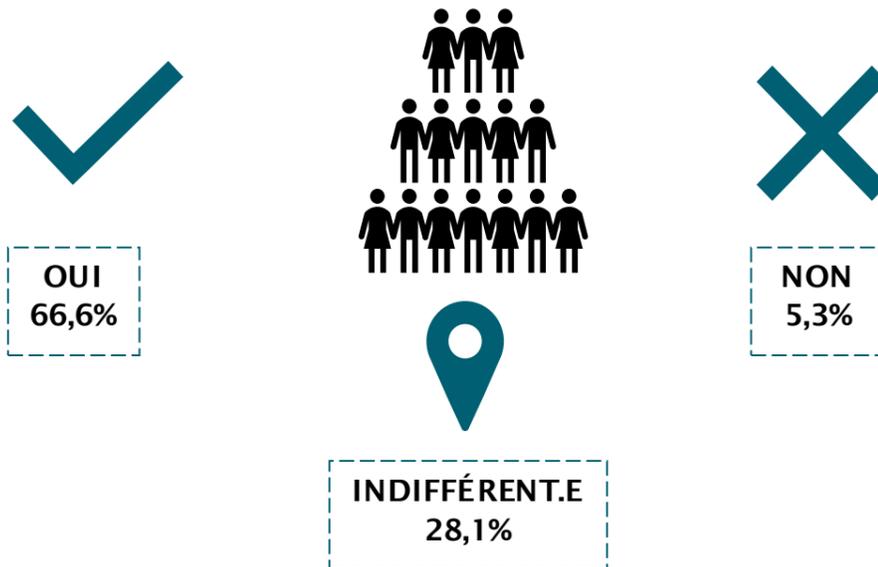


Bien que l'UPEC communique régulièrement sur le vélo à travers des événements comme les ateliers vélo, le Printemps des mobilités ou le FMD, 83,3 % des répondants déclarent n'avoir jamais remarqué ces actions.

**DONNÉES 11**

# AUGMENTATION DE PLACES DE STATIONNEMENT VÉLO A L'UPEC

*Souhaiteriez-vous que l'UPEC mette à disposition des places de stationnement pour vélos sur votre campus ?*



**DONNÉES 12**

## ATELIERS SOUHAITÉS !

*Parmi les prestations les plus souhaitées par la communauté UPEC en termes de sensibilisation et de formation à la pratique du vélo on retrouve :*

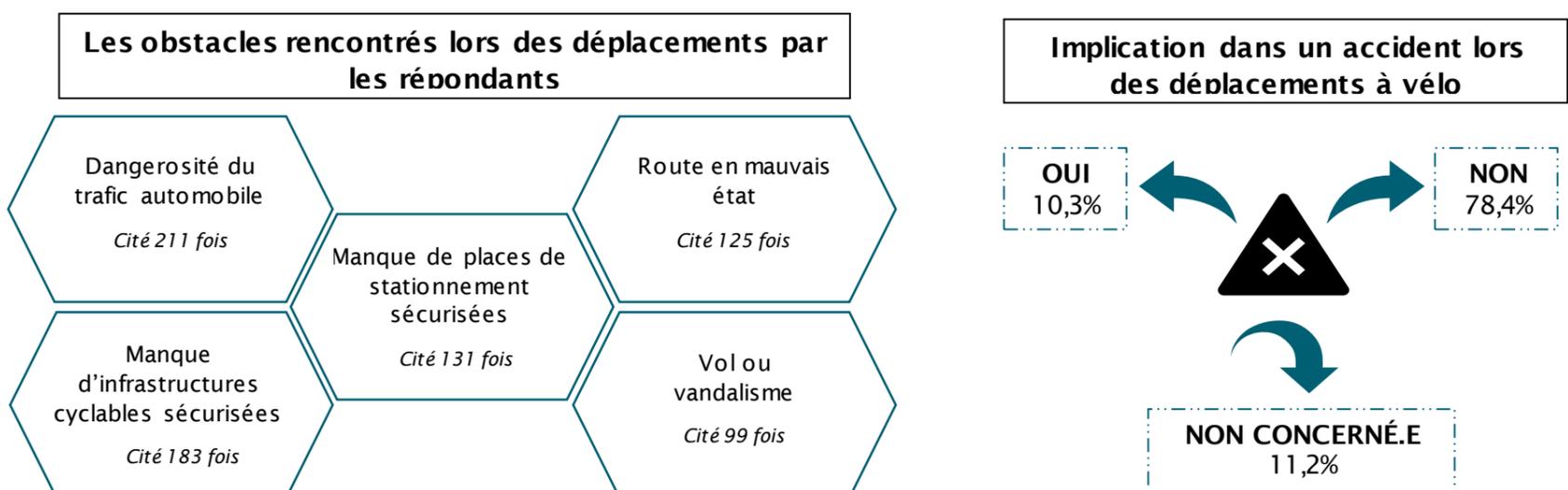


... En quatrième position, nous retrouvons « Route vue du guidon », suivi de « Prise en main (Vélo à Assistance Électrique) » en cinquième place et de « Remise en selle (Apprendre à pédaler) » en sixième position.

**DONNÉES 13**

## OBSTACLES ET SÉCURITÉ

*Expériences du vélo pour venir au campus*



# FICHE ACTION

	OBJECTIFS
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Favoriser la mobilité en vélo (personnels &amp; étudiants)</li></ul>

	DÉTAILS DE L'ACTION
	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Le partenariat avec la ville de Créteil</b>, a permis de voir l'engagement par la collectivité de plusieurs actions concourant à la prise en compte des mobilités générées par l'établissement, telles que l'installation de stations de vélib' à proximité des sites universitaires (Mail des mèches, Mondor, pointe du lac). Source : <a href="https://www.ville-creteil.fr/mobilite-douce-creteil-se-remet-en-selle">https://www.ville-creteil.fr/mobilite-douce-creteil-se-remet-en-selle</a>.</li><li>- <b>Île-de-France Mobilités</b> met à disposition un service de parking Vélos sécurisés aux abords de la gare de Lieusaint Moissy (RER D). 80 places. Source : <a href="#">Un nouveau stationnement sécurisé pour votre vélo en gare de Lieusaint Moissy !   Île-de-France Mobilités</a></li><li>- En 2024 : Le nombre d'agents, enseignants et BIATSS, ayant perçu le FMD : 119 enseignants + 76 BIATSS.</li><li>- Aménager les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos. Réaménagement du campus centre en faveur des mobilités durables : Le projet de réhabilitation de la Dalle prévoit l'ajout de 128 places de stationnement pour vélos.</li><li>- Améliorer les conditions d'accueil des cyclistes dans les campus (casiers, douche, casque, éclairage, etc.).</li><li>- Accroître l'offre et la répartition spatiale des vélos en libre-service (Vélib', IDF Mobilités).</li><li>- Favoriser les liaisons cyclables entre la ville et les campus.</li><li>- Favoriser le développement de services aux usagers des vélos<ul style="list-style-type: none"><li>- Prestation de maintenance et de réparation - services techniques : Révision du vélo, atelier d'autoréparation.</li><li>- Formations à la pratique du vélo au quotidien - services éducatifs : Remise en selle, rouler en sécurité, prise en main VAE, route vue du guidon.</li></ul></li><li>- Multiplier les événements en lien avec le vélo (Challenge des mobilités, printemps des mobilités, Mai à vélo, etc.).</li></ul>

	INDICATEURS
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nombre de places de stationnement vélo sécurisées créées.</li><li>- Niveau de satisfaction des cyclistes concernant les infrastructures (Un sondage tous les deux ans).</li><li>- Nombre de participants aux ateliers de formation, de sensibilisation et de réparation.</li><li>- Nombre d'événements organisés autour du vélo ainsi que le nombre de participants.</li></ul>

# LA FLOTTE INTERNE

L'UPEC dispose d'une flotte de véhicule de service, au nombre de 43 :

Des difficultés de mutualisation sont observées du fait de l'éloignement géographique des sites auxquels sont rattachés les véhicules.

Ces véhicules ne peuvent satisfaire tous les besoins de déplacements inter-sites, et malgré des objectifs de mutualisation, le faible kilométrage indique qu'ils sont aujourd'hui utilisés pour des courtes distances.

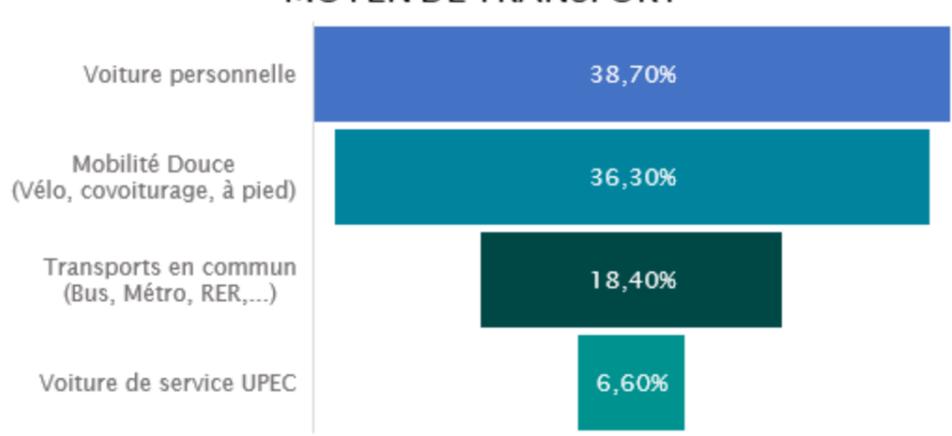
Les potentiels d'optimisation de ces moyens communs restent à explorer.

Des potentialités de report modal non négligeables ressortent de l'enquête et des entretiens :

93,4 % des répondants indiquent pouvoir utiliser un autre mode de transport : Parmi eux 38,7 % des utilisateurs de voiture individuelle pourraient utiliser les transports en commun mais avec une augmentation du temps de transport dans 95 % des cas. Cette augmentation serait toutefois comprise entre 0 et 15 mn pour 25 % des automobilistes susceptibles d'utiliser les transports en commun.

## DONNÉES 14

### MOYEN DE TRANSPORT



## FICHE ACTION

	<h3>OBJECTIFS</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rationaliser la flotte interne</li> </ul>
	<h3>DETAILS DE L'ACTION</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La flotte de véhicule de l'UPEC est gérée actuellement par la Direction du Patrimoine et du Développement Durable de l'UPEC et offre une autorisation permanente d'utilisation pour 43 véhicules administratifs de l'université.</li> <li>- La réservation se limite à l'obtention d'une autorisation administrative de conduite, d'une attestation sur l'honneur de possession du permis de conduire et de renseignement d'un carnet de bord (avant et après utilisation).</li> <li>- A l'échelle de l'UPEC, on recense 43 véhicules répartis sur 11 sites, à savoir :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campus centre : 13 véhicules,</li> <li>- Site Duvauchelle : 1 véhicule,</li> <li>- Site André Boulle (Droit) : 1 véhicule,</li> <li>- Site Mail des Mèches : 1 véhicule,</li> <li>- Site de Mondor (Médecine) : 1 véhicule,</li> <li>- Site Créteil-Vitry : 2 véhicules,</li> <li>- 4 sites de l'INSPÉ (Livry Gargan, Torcy, Saint-Denis, Bonneuil) : 15 véhicules,</li> <li>- Site de Sénart (IUT) : 9 véhicules,</li> </ul> </li> <li>- Electrification de la flotte interne (<i>Pour rappel : Arrêt de commercialisation des voitures thermiques neuves en 2035</i>).</li> <li>- Optimisation de la flotte par mutualisation.</li> <li>- Renseigner correctement les carnets de bord pour un meilleur suivi de l'utilisation et de l'entretien des véhicules.</li> <li>- Former les agents conducteurs à l'écoconduite.</li> <li>- Se séparer des véhicules les plus vieux et les plus polluants.</li> </ul>
	<h3>INDICATEURS</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pourcentage de véhicules électriques ou hybrides dans la flotte interne.</li> <li>- Réduction du nombre total de véhicules grâce à la mutualisation.</li> <li>- Réduction des coûts d'entretien par véhicule grâce à un suivi optimisé.</li> <li>- Nombre d'agents formés à l'écoconduite.</li> <li>- Âge moyen des véhicules de la flotte. (Cf. Crit'Air )</li> <li>- Baisse des émissions polluantes grâce au verdissement de la flotte.</li> </ul>

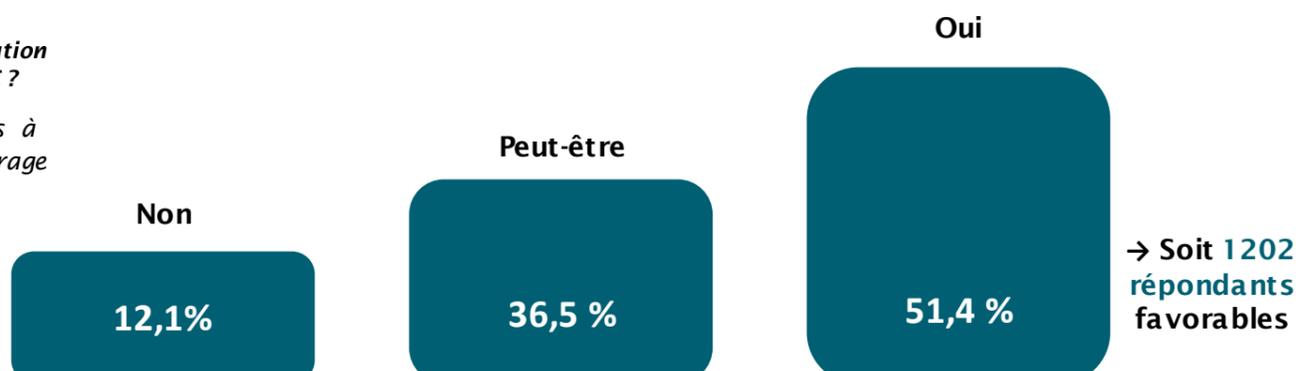
# LE COVOITURAGE

L'analyse des résultats de l'enquête vise à évaluer la perception et l'acceptabilité du covoiturage par les répondants. Elle permet de déterminer dans quelle mesure ils sont favorables à sa mise en place et d'identifier les leviers ou freins potentiels à son adoption.

## DONNÉES 15

Seriez-vous favorable à l'implémentation de solutions de covoiturage\* à l'UPEC ?

\*7,7 % de l'ensemble des répondants à l'enquête pratiquent déjà le covoiturage pour se rendre sur le campus !



## DONNÉES 16

L'impact + pour les répondants :

- Des places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Un trajet assuré en cas de défaillance du covoitureur
- Une aide à la mise en relation avec des covoitureurs potentiels
- L'organisation du covoiturage domicile-UPEC

## FICHE ACTION

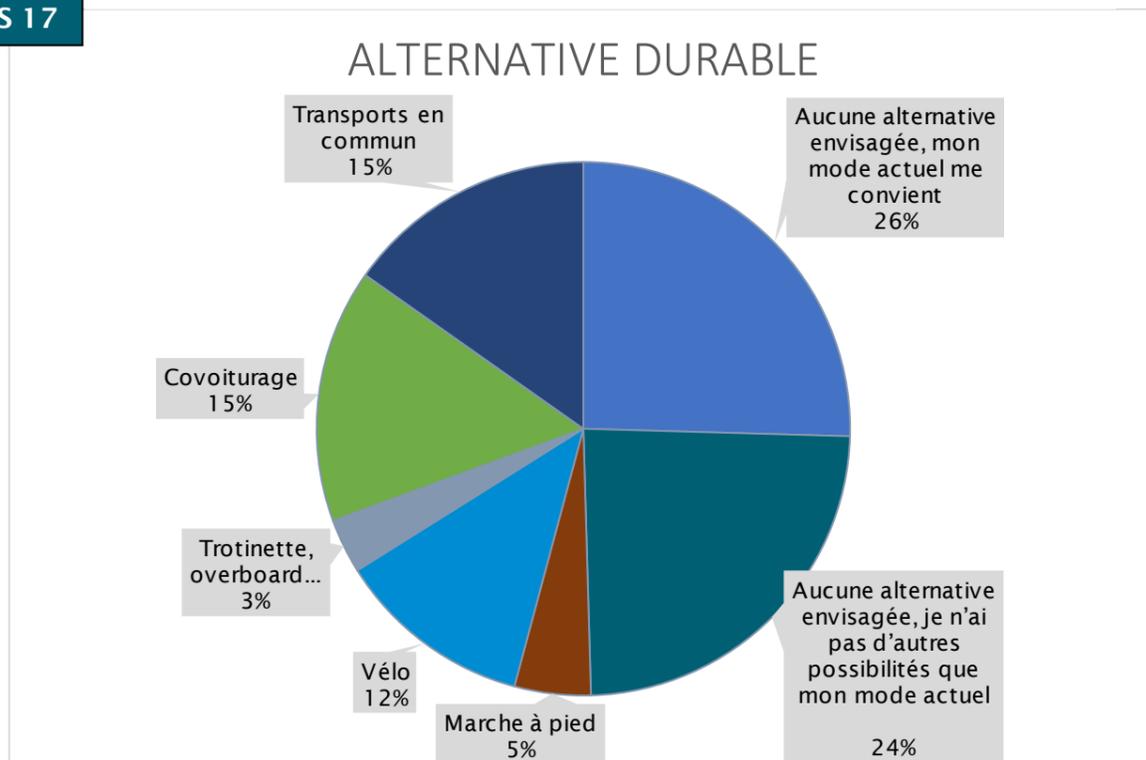
	<p><b>OBJECTIFS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inciter le personnel et les étudiants au covoiturage</li> </ul>
	<p><b>DÉTAILS DE L'ACTION</b></p> <p>- Karos est une solution de covoiturage fiable et durable pour se rendre à l'UPEC. Ce service offre de nombreux avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de l'empreinte carbone</li> <li>- Diminution du temps de trajet</li> <li>- Réalisation d'économies significatives</li> </ul> <p>En moyenne, les conducteurs utilisant Karos économisent 120 € par mois en effectuant deux trajets quotidiens. De plus, les passagers bénéficient de trajets gratuits pour leurs déplacements entre leur domicile et l'UPEC (dans la limite de deux trajets par jour).</p> <p>Les personnels ont également la possibilité de percevoir le Forfait Mobilités Durables (FMD) en se rapprochant de la DRH.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser aux économies financières et environnementales ainsi réalisées.</li> <li>- Mettre en avant la convivialité de ce type de déplacement.</li> <li>- Définir des emplacements réservés au covoiturage dans les parkings de l'UPEC.</li> </ul>
	<p><b>INDICATEURS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre total d'inscrits sur la plateforme de covoiturage - Karos.</li> <li>- Nombre de trajets effectués par mois.</li> <li>- Taux d'utilisation du covoiturage parmi les étudiants et personnels.</li> <li>- Nombre moyen de passagers par trajet.</li> <li>- Réduction estimée des émissions de CO<sub>2</sub> grâce au covoiturage (en kg ou tonnes/an).</li> <li>- Taux de satisfaction des utilisateurs (enquête annuelle).</li> <li>- Nombre d'événements ou de campagnes de sensibilisation dédiées au covoiturage.</li> </ul>

# LE REPORT MODAL

Le report modal consiste à encourager le passage d'un mode de transport à un autre, généralement vers des solutions plus durables et respectueuses de l'environnement. Son analyse permet de comprendre les dynamiques de mobilité et d'identifier les leviers pour favoriser des alternatives à l'usage individuel de la voiture.

## Envisagez-vous des alternatives durables pour vous rendre à l'UPEC ?

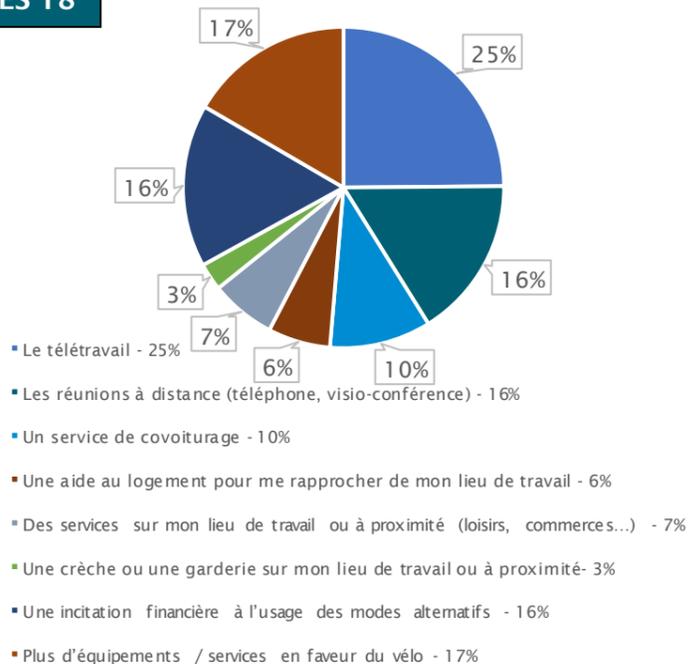
DONNÉES 17



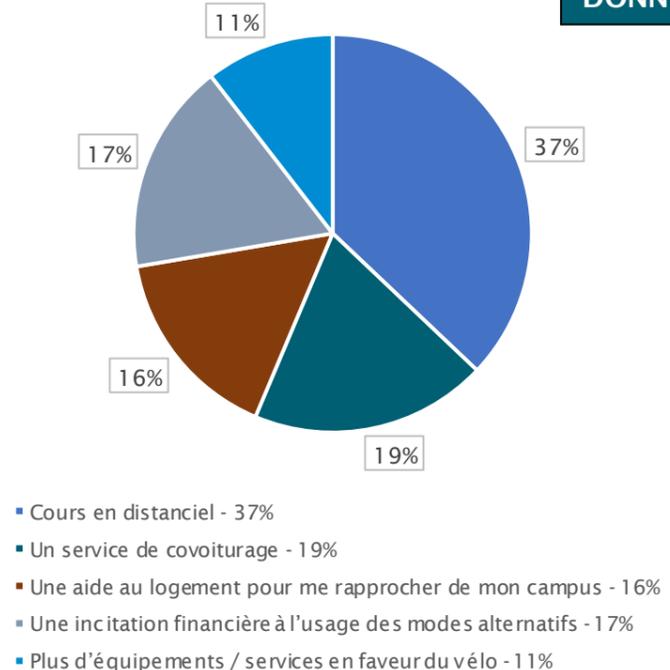
Les propositions permettant de faciliter les déplacements quotidiens pour **les personnels**

Les propositions permettant de faciliter les déplacements quotidiens pour **les étudiants**

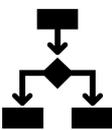
DONNÉES 18



DONNÉES 19



# FICHE ACTION

	<b>OBJECTIFS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Encourager le personnel et les étudiants à privilégier des modes de transport alternatifs et durables.</li></ul>
	<b>DÉTAILS DE L'ACTION</b> <p>L'UPEC et le Partenaire : Conseil Départemental du Val-de-Maine (94) s'engagent à promouvoir l'usage du vélo, à la fois comme moyen de transport autonome et comme activité sportive épanouissante, en mettant en place divers ateliers de formation et de sensibilisation auprès de leurs communautés.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Créer des animations régulières.</li><li>- Mettre en place un cycle de conférences/webinaires sur la mobilité.</li><li>- Expérimenter un « temps sans ma voiture » (semaine ou mois) à partir d'un panel de personnes volontaires.</li><li>- Constituer une liste d'applications à télécharger pour mieux utiliser les Transports en Commun et les modes doux.</li><li>- Proposer le Challenge Mobilité</li><li>- Sensibilisation sur les avantages du covoiturage.</li><li>- Faire la promotion du télétravail et du FMD.</li><li>- Faire du lobbying auprès des pouvoirs publics pour rendre les déplacements à pied et en vélo plus sûrs et plus agréables.</li><li>- Privilégier le train à l'avion, quant aux déplacements professionnels.</li></ul>
	<b>INDICATEURS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Evaluation du changement des pratiques : déplacement à pied, à vélo, en covoiturage, en train sur la base d'enquêtes, BGES et du nombre de bénéficiaires du FMD.</li></ul>

## **V. MÉMOS RÉCAPITULATIFS**

**# 1**

**Le remboursement des  
frais de transports publics**

**# 2**

**Le forfait mobilités durables**

**# 3**

**Le plan de mobilité**

**# 4**

**Le référent mobilité**

**# 5**

**Le verdissement de la flotte automobile**

**# 6**

**Les bornes de recharge**

**# 7**

**Les vélos / OEPV**

**# 8**

**Le covoiturage**

**# 9**

**La Politique Voyage**

# #1

## Le remboursement des frais de transports publics



### CE QUE DIT LA LOI

L'établissement prend en charge une partie des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos pour les trajets domicile-travail des salariés à hauteur de :

- Au moins 50 % des frais d'abonnement pour les établissements privés
- 75 % des frais d'abonnement à verser mensuellement pour les établissements publics.

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Articles L. 3261-1 à L. 3261-4 du Code du travail
- Décret n° 2023-812 du 21 août 2023 modifiant le taux de prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail

### À L'UPEC

Depuis septembre 2023, conformément à la réglementation en vigueur, l'UPEC rembourse à ses collaborateurs les frais de transport en commun à hauteur de 75 %, contre 50 % auparavant. En 2024 : Le nombre d'enseignants et de BIATSS ayant bénéficié du remboursement pour un abonnement Navigo : 268 enseignants et 403 BIATSS ainsi que 102 enseignants + 90 BIATSS pour un abonnement hors Île-de-France.



### Le forfait mobilités durables est-il cumulable avec d'autres aides ?

Le forfait mobilités durables est **cumulable** avec la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics ou de location de vélos. L'exonération de cotisations sociales est limitée à 900 € par an et par salarié.

Le forfait mobilités durables est également **cumulable** avec la prime carburant. L'exonération de cotisations sociales est limitée à 600 € par an et par salarié, dont au maximum 300 € de prime carburant.

Depuis 2025, en cas de cumul du FMD, de la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics ou de location de vélos et de la prime carburant, la prime carburant n'est pas exonérée de cotisations sociales. Source : [Entreprendre.service-public.fr](https://entreprendre.service-public.fr)

# #2

## Le forfait mobilités durables

### CE QUE DIT LA LOI

En plus de remboursement des frais de transports publics, l'employeur prend en charge les frais de déplacements domicile-travail des salariés effectués à vélo, avec des véhicules électriques ou hybrides en libre-service, en trottinette, en covoiturage en tant que conducteur ou passager. Le montant annuel est fixé à :

- 100 €/salarié lorsque le nombre de déplacements est compris entre 30 et 59 jours;
- 200 €/salarié lorsque le nombre de déplacements est compris entre 60 et 99 jours;
- 300 €/salarié lorsque le nombre de déplacements est d'au moins 100 jours.

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L3261-3-1 du Code du travail
- Décret n° 2022-1562 du 13 décembre 2022 modifiant le décret n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique de l'État

### À L'UPEC

L'UPEC a officiellement annoncé, le 23 janvier 2024, sur son site intranet, la possibilité pour le personnel de bénéficier du Forfait Mobilités Durables (FMD). Toutes les pièces justificatives nécessaires pour en profiter, conformément à la réglementation en vigueur, y sont également détaillées. En 2024 : Le nombre d'agents, enseignants et BIATSS, ayant perçu le FMD : 119 enseignants + 76 BIATSS.

Le dispositif est accessible via : Dispositif forfait mobilités durables (Accueil > Vie des personnels > Action sociale et logement)

## #3

### Le plan de mobilité employeur

#### CE QUE DIT LA LOI

Le plan de mobilité employeur doit permettre d'augmenter l'efficacité des déplacements générés par l'activité de l'établissement et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le déploiement du plan de mobilité employeur comprend :

- La désignation d'un référent mobilité ;
- La réalisation d'un diagnostic mobilité qui analyse les déplacements générés par l'activité de l'établissement ;
- La mise en œuvre d'un plan d'action pour orienter les déplacements vers des modes de transport plus vertueux au sein de l'établissement ;
- Le suivi et l'évaluation des actions.

#### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L1214-1 du Code des transports
- Article L.1214-2 du Code des transports
- Article 82 de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

#### À L'UPEC

Le plan de mobilité employeur doit être transmis à l'autorité organisatrice des mobilités du territoire dont l'établissement dépend (communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole, etc.).

## #4

### Le référent mobilité / Vélo

#### CE QUE DIT LA LOI

1. Tous les établissements publics dotés d'un parc automobile supérieur à 100 véhicules.

L'établissement nomme un référent mobilité dont le rôle est de :

- Gérer la flotte automobile (inventaire des parcs, objectifs de réduction du parc, installation de bornes de recharge) ;
- Recenser les alternatives à la mobilité et à l'usage de la voiture ;
- Développer l'utilisation de voitures en libre-service et le covoiturage.

2. Désignation d'une personne référente Vélo dans le cadre de la labellisation Employeur Pro-Vélo. Son rôle : contribuer à l'élaboration, au pilotage et à l'animation de la politique mobilité vélo des sites, être force de proposition sur des actions d'amélioration.

#### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Circulaire du Premier ministre n° 6225-SG du 13 novembre 2020 relative à la nouvelle gestion des mobilités pour l'État

#### À L'UPEC

Un bilan annuel du plan de mobilité doit être transmis tous les ans avant le 31 mars à la direction des achats de l'État.

Une personne a été nommée référente Vélo afin de répondre aux exigences réglementaires.



# #5

## Le verdissement de la flotte automobile



### CE QUE DIT LA LOI

Les établissements doivent renouveler leurs parcs automobiles avec des véhicules à faibles et très faibles émissions de CO<sub>2</sub> selon des quotas fixés.

Lors de l'achat de véhicules à moteur, l'ensemble des incidences énergétiques et environnementales doivent être pris en compte sur toute leur durée de vie.

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L224-7 du Code de l'environnement
- Article L2621-2 du Code de la commande publique
- Article L224-8 du Code de l'environnement
- Article L224-8-1 du Code de l'environnement
- Article L224-12 du Code de l'environnement
- Arrêté du 29 décembre 2020 fixant les termes et modalités de publication du pourcentage de véhicules

### À L'UPEC

Les chiffres du renouvellement du parc automobile doivent être transmis tous les ans avant le 30 septembre (sur les données de l'année passée). Les données sont mises à disposition du public sur le site [data.gouv.fr](https://data.gouv.fr).

La proportion minimale de véhicules dont le poids total en charge  $\leq 3,5$  T qui sont acquis ou utilisés dans le cadre des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-7 s'établit pour une année calendaire :

- 50 % de véhicules à faibles émissions jusqu'au 31 décembre 2026 et 70 % à compter du 1er janvier 2027 ;
- 37,4 % de véhicules à très faibles émissions du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2029 et 45 % à compter du 1er janvier 2030 ;

# #6

## Les bornes de recharge

### CE QUE DIT LA LOI

Les établissements doivent pré-équiper et équiper leurs parkings en bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Le pré-équipement consiste à installer les conduits de câbles électriques et les dispositifs qui viendront alimenter les bornes de recharge.

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L113-12 du Code de la construction et de l'habitation
- Article L113-13 du Code de la construction et de l'habitation

### À L'UPEC

Le type de parking conditionne la date de mise en application et le pourcentage de places à pré-équiper ou équiper.

Pour les parkings en construction dont la demande d'autorisation a été déposée après mars 2021 :

Déjà en vigueur : 20 % des places pré-équipées, 10 % des places pour les parkings de 10 places et plus, 1 % des places pour les parkings de 200 places (dont 1 place réservée aux personnes à mobilité réduite).

Pour les parkings existants : Au 1er janvier 2025 : au moins 5 % des places.

# #7

## Le Vélo - OEPV



### CE QUE DIT LA LOI

- Les établissements doivent prévoir une infrastructure permettant d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.
- La surface de stationnement doit être au minimum de 1,5 m<sup>2</sup> par emplacement de vélo hors espace de dégagement.
- Un pourcentage minimal d'emplacements doit être respecté en fonction de la catégorie de bâtiments et du nombre de salariés (arrêté du 30 juin 2022).
- Le stationnement des vélos doit se trouver de préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol du parking de l'établissement.
- L'espace de stationnement doit être couvert, éclairé, clos. Son accès est assuré par une porte dotée d'un système de fermeture sécurisée.

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Articles R.113-11 à R.113-17 du Code de la construction et de l'habitation
- Articles L. 113-18 à L. 113-20 du Code de la construction et de l'habitation
- Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments

### À L'UPEC

Un inventaire du stationnement vélo sur les différents campus de Créteil a été réalisé en octobre 2024 sous la supervision de la DPDD, dans le but d'améliorer les infrastructures dédiées. L'installation de stations de réparation en libre-service à proximité des parkings à vélos a été envisagée, mais la forte incidence des actes de vandalisme constitue un frein à la mise en place de bornes de réparation et de gonflage.

Un Diagnostic de la cyclabilité au sein de trois campus de l'UPEC (Campus Centre, Campus Mail des mèches et Campus Henri Mondor) a été fait par la promo M1 Ecole d'Urbanisme de Paris 2024/2025. Rapport de 89 pages recensant les 3 cartographie liée à la cyclabilité, la configuration quant à la pratique du vélo, la signalétique, la cohabitation entre cyclistes, piétons et véhicules motorisés, et les recommandations.

# #8

## Le Covoiturage

### CE QUE DIT LA LOI

- On parle de covoiturage courte distance pour les déplacements inférieurs à 80km et de covoiturage longue distance pour ceux supérieurs à 80 km.
- Le Gouvernement accélère le développement du covoiturage et a lancé le 13 décembre 2022 le Plan national covoiturage du quotidien pour promouvoir le covoiturage courte distance. Il affiche un objectif de triplement du nombre de trajets réalisés en covoiturage d'ici 2027.
- L'intégration du covoiturage parmi les leviers d'action des intercommunalités et des Régions. Elles peuvent dorénavant verser une allocation aux conducteurs et aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage (subvention des trajets, défiscalisation de ces aides) ;
- L'inscription des questions de déplacements des travailleurs comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les établissements de plus de 50 salariés sur un même site ;
- L'accélération de la création de voies réservées sur les axes routiers structurants et facilitera le stationnement dédié au covoiturage ;

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- Article L. 3132-1 du code des transports
- LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
- [Covoiturage : informations à connaître](#)

### À L'UPEC

L'UPEC s'est engagée sur les 3 prochaines années à proposer un dispositif de covoiturage avec une entreprise au nom de KAROS. En février 2025, l'UPEC a officialisé son partenariat avec l'Entreprise à destination de toute sa communauté universitaire (collaborateurs et étudiants). Le covoitreur bénéficie d'un remboursement sur ses trajets ; Et les passagers ont le droit à 2 trajets Domicile-UPEC gratuits. ( [Le covoiturage arrive à l'UPEC!](#) )

# #9

## La Politique Voyage



→ Les transports maritimes sont autorisés si aucun autre moyen de transport n'est disponible. Dans le cadre de traversées internationales pouvant être effectuées par avion devront faire l'objet d'une autorisation.

→ Le voyageur pourra utiliser son véhicule personnel si la distance à parcourir est inférieure à 300 kms. L'utilisation du véhicule personnel est interdite lorsqu'une solution ferrée inférieure à 4 heures est disponible.

- Les taxis sont autorisés dans les cas suivants :
- Solution moins onéreuse d'un déplacement à plusieurs personnes,
  - Contrainte de temps ne permettant pas de se rendre à une réunion dans la continuité d'une précédente réunion,
  - Arrivée après 21h00 et/ou départ avant 8h00 pour des raisons sécuritaires dans les zones aéroportuaires,
  - L'utilisation de VTC (Voiture de transport avec chauffeur) n'est autorisée qu'après de compagnies déclarées (ex Uber/Bold) et reconnues et sur dérogation,
  - L'utilisation des Taxis Motos est interdite pour des raisons sécuritaires,
  - Scooters et trottinettes interdits.
  - Vélo autorisé

→ En l'absence de tout autre moyen de transport adapté ou, très exceptionnellement, lorsqu'il y a obligation attestée de transporter du matériel précieux, fragile, lourd ou encombrant.

- Catégorie A et B pour 1 ou 2 personnes
- Catégorie C Autorisée à partir de 3 personnes
- Choix du véhicule : Véhicule vert si disponible

*Pour en savoir + : [Missions - Intranet UPEC](#) (Intranet UPEC : Accueil > Finances > Missions)*

### CE QUE DIT LA LOI

→ Sont interdits les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à deux heures trente.

→ La voie ferroviaire doit être systématiquement privilégiée par rapport à la voie aérienne et à l'utilisation d'un véhicule personnel pour les besoins du service. Toutefois, le recours à la voie aérienne peut être autorisé par l'autorité qui ordonne le déplacement lorsque les conditions tarifaires le justifient ou lorsque le temps de trajet par la voie ferroviaire est supérieur, dans la même journée, à six heures.

### LES RÉFÉRENCES JURIDIQUES

→ Article 145 - LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021.

→ Article 2 de l'arrêté du 20 décembre 2013 pris pour l'application du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006.

→ Arrêté du 7 août 2023 modifiant l'arrêté du 20 décembre 2013 pris pour l'application du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006.

### À L'UPEC

→ En mai 2024, le président de l'UPEC a signé le Plan de Réduction de Carbone Aurora, inscrit dans l'alliance européenne AURORA. Ce plan vise à favoriser l'utilisation du train plutôt que de l'avion pour l'ensemble des projets et déplacements liés à AURORA, afin de contribuer à l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 : [approbation-du-plan-de-reduction-de-carbone-aurora\\_1715936046700-pdf](#)

→ Le transport par voie ferrée est obligatoire pour tout déplacement inférieur à 4 heures par trajet. (L'objectif est d'inclure aussi les compagnies ferroviaires européennes dans Notilus)

→ Comme stipulé dans le décret 2006-781 du 3 juillet 2006, les transports en commun sont à utiliser en priorité, en France comme à l'étranger. Les bus ou le covoiturage sont à utiliser en priorité pour les aéroports.

## VI. ANNEXES

- ANNEXE 1 - Synthèse du plan de mobilité

-----

DOCUMENT SUIVANT :

- ANNEXE 2 - Diagnostic cyclable UPEC-EUP

- ANNEXE 3 – Inventaires Campus x  
Cyclabilité du 15 Octobre 2024

# ANNEXE 1 – SYNTHÈSE DU PLAN DE MOBILITÉ

## 1. Contexte et Objectifs

- **Contexte réglementaire :**
  - La LOM impose aux établissements de plus de 50 salariés sur un même site d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PME) :

### **Article L1214-8-2 du Code des Transports (issu de la Loi d'Orientation des Mobilités - LOM)**

Cet article fixe les obligations relatives à l'élaboration des **Plans de Mobilité Employeur (PME)**, notamment pour les entreprises, établissements publics et privés.

## 2. Obligations légales :

- **Champ d'application :**
  - Concerne les établissements regroupant **au moins 50 salariés** sur un même site.
  - S'applique aux employeurs situés dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), également appelé Plan de Mobilité.
- **Objectif principal :**
  - Réduire l'utilisation de la voiture individuelle au profit de modes de transport alternatifs (transports en commun, covoiturage, vélo, marche).
  - Limiter les impacts environnementaux des déplacements domicile-travail.

## 3. Élaboration du Plan de Mobilité :

- Les employeurs doivent :
  - Réaliser un **diagnostic de mobilité** pour comprendre les pratiques de déplacement des salariés.
  - Proposer des mesures adaptées visant à promouvoir la mobilité durable (ex. : incitation au covoiturage, aménagements cyclables).
  - Collaborer avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour mettre en œuvre ces actions.
- Le PME doit être intégré à la négociation annuelle obligatoire sur l'égalité professionnelle et la qualité de vie au travail.

## 4. Enjeux spécifiques pour les établissements d'enseignement supérieur :

- Les universités et grandes écoles, bien qu'ayant des spécificités par rapport aux entreprises classiques (flux massifs d'étudiants, diversité des besoins), sont également concernées par ces obligations dans le cadre de leurs responsabilités sociétales.
- L'intégration de ces démarches est souvent alignée avec des **labels ou certifications en développement durable**, comme le label DD&RS.

## 5. Sanctions et suivi :

- Bien que la LOM privilégie une logique d'incitation plutôt que de sanction, le non-respect des obligations liées au PME peut être considéré comme un manquement lors de contrôles de conformité.
- Les résultats des Plans de Mobilité peuvent être intégrés dans les évaluations des démarches de transition écologique des entreprises et établissements publics.
- Réduction des émissions de GES en ligne avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).

## 6. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) : cadre réglementaire

- **Origine** : La SNBC a été créée en application de l'**article L 222-1 B du Code de l'Environnement**, institué par la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) de 2015.
- **Objectif global** : La SNBC est la feuille de route de la France pour atteindre la **neutralité carbone d'ici 2050**. Elle définit les orientations stratégiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans tous les secteurs, y compris celui des transports, qui est aujourd'hui la principale source de GES en France (31 % des émissions nationales).
- **Principes clés pour les transports** :
  - Réduction de la dépendance aux véhicules thermiques.
  - Transition vers des mobilités actives (marche, vélo), collectives et partagées.
  - Décarbonation des véhicules (électrification, carburants alternatifs).
  - Optimisation des déplacements domicile-travail.
- **Rôle des employeurs et établissements publics** : La SNBC encourage des initiatives comme les Plans de Mobilité et des incitations financières pour promouvoir les transports durables et réduire l'empreinte carbone des déplacements.

## 7. Objectifs de Développement Durable (ODD) : cadre international

- **Origine** : Les ODD sont définis par l'**Agenda 2030 des Nations Unies**, adopté en 2015. Ils regroupent 17 objectifs visant à éradiquer la pauvreté, protéger la planète et garantir la prospérité pour tous.
- **ODD pertinents pour un plan de mobilité** :
  - **ODD 11 - Villes et communautés durables** :
    - Favoriser des systèmes de transport accessibles, sûrs et durables.
    - Réduire les impacts environnementaux négatifs des villes, notamment ceux liés à la qualité de l'air et aux émissions de GES.
  - **ODD 13 - Lutte contre le changement climatique** :
    - Prendre des mesures pour limiter les émissions de carbone et promouvoir des infrastructures durables.
- **Lien avec le plan de mobilité de l'UPEC** : En alignant ses pratiques avec les ODD, l'UPEC contribue à des enjeux globaux tout en renforçant sa responsabilité sociétale.

## 8. Le label DD&RS (Développement Durable et Responsabilité Sociétale)

- **Origine** : Ce label est un outil d'évaluation et de valorisation pour les établissements d'enseignement supérieur et de recherche. Il est structuré autour de **5 axes** :
  1. Stratégie et gouvernance.

2. Enseignement et formation.
  3. Recherche et innovation.
  4. Environnement.
  5. Politique sociale et ancrage territorial.
- **Critères environnementaux liés à la mobilité :**
    - Réduction de l'impact carbone des activités de l'établissement.
    - Promotion de pratiques responsables dans les déplacements (étudiants, personnels et partenaires).
    - Collaboration avec les acteurs locaux pour une mobilité plus durable.
  - **Intérêt pour l'UPEC :** Le label DD&RS, en plus de valoriser l'engagement de l'université, guide les initiatives en matière de mobilité en offrant un cadre cohérent pour mesurer les progrès.
  - **Objectifs de l'UPEC :**
    - Favoriser les déplacements durables et réduire l'empreinte carbone.
    - Améliorer les conditions de mobilité des étudiants, personnels et visiteurs.
    - Répondre aux besoins spécifiques de la communauté universitaire.
    - Valoriser les partenariats locaux avec les collectivités et acteurs du transport.

## 9. Diagnostic initial :

- **Analyse des flux de mobilité :**
  - Enquêtes sur les modes de déplacement des étudiants et personnels (domicile-travail/études, déplacements inter-campus, déplacements professionnels).
  - Identification des points de congestion et des besoins spécifiques (ex. : horaires décalés, accessibilité des campus).
- **État des lieux des infrastructures et services :**
  - Réseau cyclable autour des campus.
  - Stations de transports en commun (RER, bus, tramway).
  - Parking (véhicules et vélos) et bornes de recharge électrique.
  - Disponibilité des solutions de mobilité douce et partagée.

## 10. Actions proposées

### -Encourager la mobilité douce

- **Aménagements cyclables :**
  - Installation de parkings à vélos sécurisés et couverts sur chaque campus.
  - Partenariat avec le CD 94 pour améliorer les pistes cyclables à proximité.
- **Promotion du vélo :**
  - Organisation d'ateliers de réparation.
  - Location ou prêt de vélos électriques pour les étudiants et personnels.

### -Faciliter l'usage des transports en commun

- **Subventions et partenariats :**
  - Mise en place de tarifs réduits ou d'abonnements à coût partagé pour les étudiants et personnels.

- Collaboration avec les autorités de transport pour optimiser les horaires et trajets.
  - **Accessibilité** : Information en temps réel sur les horaires et perturbations (application dédiée ou affichage dynamique).
- **Encourager le covoiturage**
- Création d'une plateforme interne de mise en relation.
  - Réservation de places de parking prioritaires pour les covoitureurs.
- **Réduire l'usage individuel des véhicules thermiques**
- Déploiement de bornes de recharge électrique sur les parkings.
  - Sensibilisation aux alternatives comme l'autopartage ou les véhicules hybrides/électriques.
- **Sensibilisation et communication**
- Campagnes régulières sur les avantages environnementaux et économiques des modes de transport durables.
  - Journées thématiques (ex. : journée sans voiture, semaine de la mobilité).
- **Suivi et évaluation**
- Suivi des indicateurs clés :
    - Part modale des déplacements durables.
    - Réduction des émissions de GES liées aux déplacements.
    - Satisfaction des utilisateurs.
  - Révision annuelle des actions pour intégrer les retours d'expérience.

### **EN BREF : La loi LOM en 2022 : ce qu'il faut retenir pour les flottes**

**Les objectifs de la loi LOM, les quotas de véhicules propres dans les renouvellements de flottes, l'installation de bornes de recharge, le plan de mobilité entreprise, le forfait mobilité durable, le titre-mobilité et les zfe-m.**

**Les objectifs de la loi LOM 2022 : La Loi d'Orientation des Mobilités (ou LOM) consiste à engager une transformation profonde dans la mobilité de tous les citoyens au quotidien. Ceci se traduit par des solutions de transport plus efficaces, plus propres et plus accessibles.**

**Concrètement, en parlant de flottes automobiles d'entreprise, les objectifs de la LOM sont les suivants :**

1. **Réduire** petit à petit l'utilisation de véhicules polluants en les remplaçant par des véhicules plus propres
2. **Faciliter les parcours domicile-travail** en réduisant la dépendance à l'usage individuel de la voiture
3. Encourager le trajet à vélo, trottinette, à pied ou en covoiturage avec une **prime de jusqu'à 600€/an** (Forfait mobilité durable, titre-mobilité)

**La Loi Climat et Résilience (publiée au Journal officiel le 24 août 2021) est venue durcir la LOM sur les quotas de véhicules propres. Pour rappel, la loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.**



Ce programme a bénéficié d'une aide de l'État gérée par l'Agence Nationale de la Recherche au titre du programme d'Investissements d'avenir portant la référence «ANR-21-EXES-0009 »