

enquête

▶
**QUELLE
MOBILITÉ**
des étudiants et
personnels de
**L'UNIVERSITÉ
DE TOULON ?**



Ce document présente les résultats de l'enquête mobilité lancée auprès de la communauté universitaire des 2 campus de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en janvier 2020.

Il accompagne une base de données géolocalisée constituée de l'ensemble des réponses à l'enquête et qui peut faire l'objet d'exploitations complémentaires.

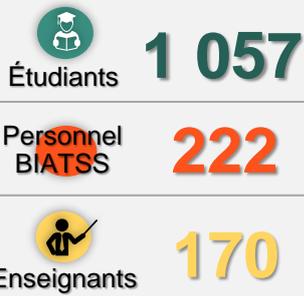
Des pistes d'évolutions concernant l'accessibilité des 2 campus sont proposées en fin de document, ainsi qu'une synthèse des indicateurs d'accessibilité.



Les chiffres clés de l'enquête

1 Une période d'enquête de 4 semaines et une forte participation

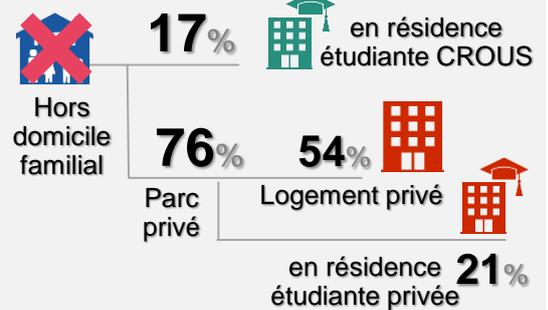
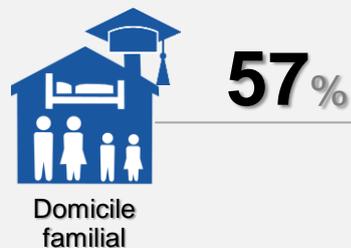
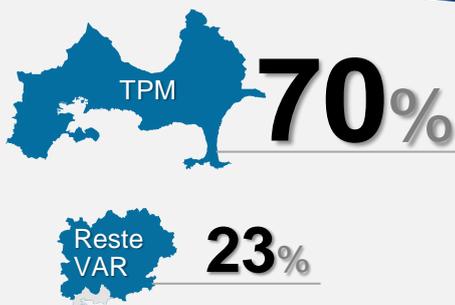
1 451
répondants



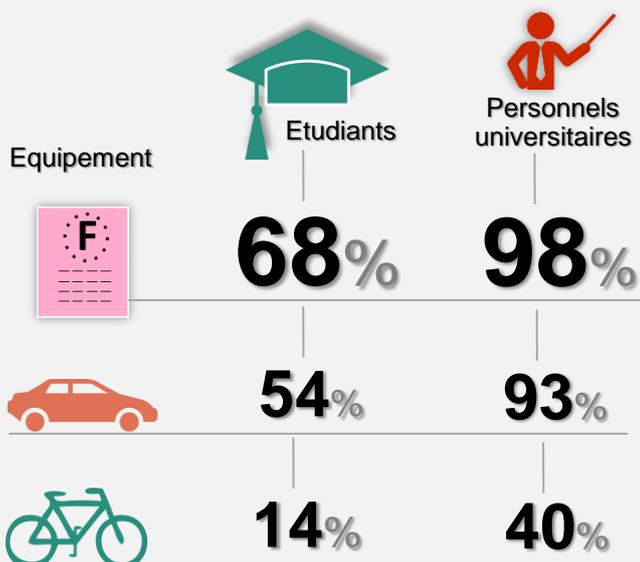
Plus de 2/3 étant rattachés au campus de La Garde



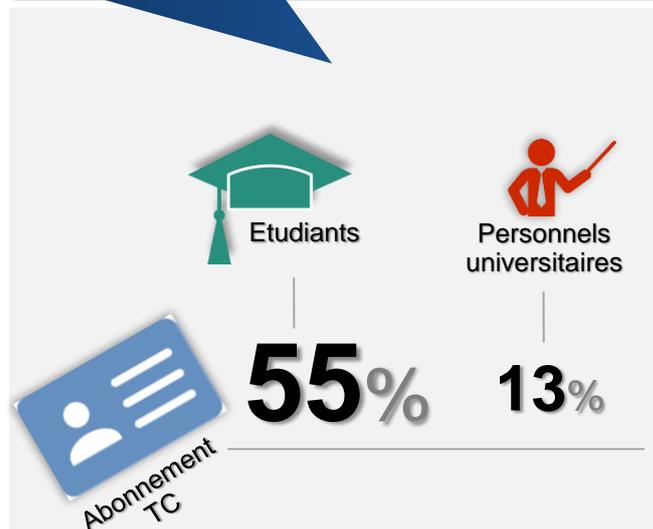
2 Les répondants résident en majorité dans la Métropole, les étudiants habitent davantage chez leurs parents ou dans le parc résidentiel privé



3 La majorité des étudiants a le permis de conduire et une voiture

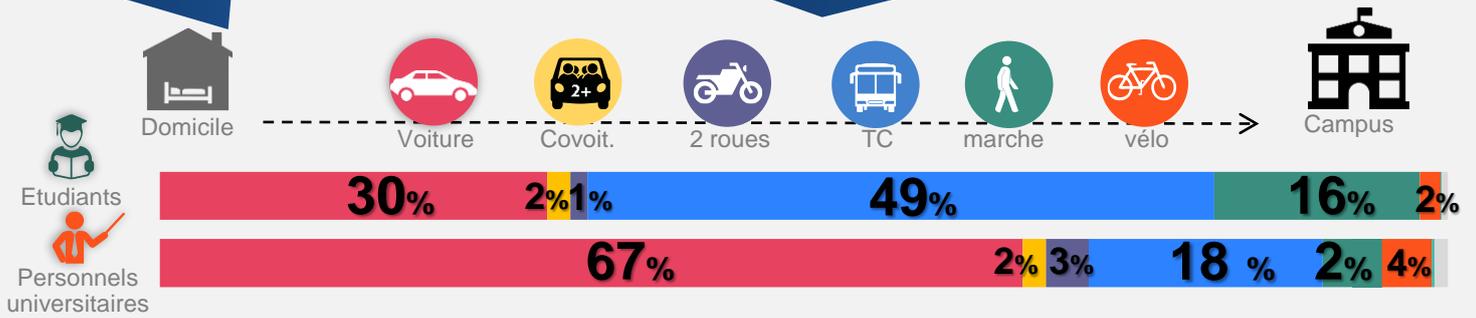


4 Plus de la moitié des étudiants détient un abonnement de transport en commun



5 Les étudiants utilisent en majorité les TC

...et les personnels universitaires très majoritairement la voiture



6 On mange majoritairement sur le campus

66%

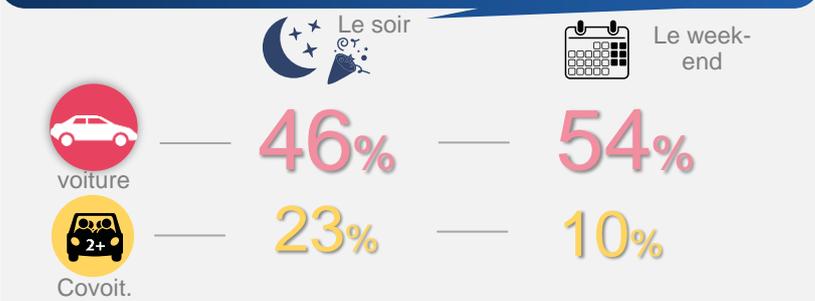
des répondants mangent au sein du campus le midi

7 Moins d'1/4 des étudiants exerce une activité professionnelle, majoritairement en voiture



7 La voiture, seul ou en covoiturage, est le 1^{er} moyen de déplacement extra-universitaire

50 % des étudiants indépendants retournent régulièrement dans leur famille



8 Les freins évoqués quant à l'usage du covoiturage, des transports en commun et du vélo pour les trajets quotidiens

Compliqué de trouver des personnes avec qui covoiturer
Horaires personnels non-adaptés
 La crainte de rouler avec quelqu'un que je ne connais pas

Aléa météo
 Manque d'équipement à l'arrivée (douche, vestiaire...)

TROP PEU FRÉQUENTS
TEMPS DE PARCOURS TROP LONGS
HORAIRES NON ADAPTÉS

COÛTS TROP ÉLEVÉS PAS SUFFISAMMENT FIABLE
MANQUE DE PARKINGS RÉSERVÉS AU COVOITAGE
MANQUE D'ÉQUIPEMENT À L'ARRIVÉE (DOUCHE, VESTIAIRE...)
MANQUE D'INFORMATIONS SUR LE RÉSEAU ET LES HORAIRES
ACCOMPAGNEMENT D'ENFANTS

Distance trop importante
 Pas assez d'aménagements cyclables
Dangerosité
 Manque de stationnement sécurisé sur le campus

1	Objet de l'enquête et profil des répondants	p.6
2	Lieu de résidence et type de logement des répondants	p.7
3	Équipement en moyen(s) de locomotion	p.10
4	Abonnement aux transports en commun	p.11
5	Les déplacements vers les campus	p.12
6	Les déplacements du midi et intercampus	p.15
7	La mobilité extra-universitaire	p.16
8	Les freins au report modal	p.19
9	Accessibilité des campus	p.23
10	Pistes d'amélioration	p.25
11	Principales études/projets dans les secteurs des campus	p.30
12	Synthèse des indicateurs d'accessibilité	p.35

1 Objet de l'enquête et profil des répondants

Objet de l'enquête

L'Université de Toulon a souhaité lancé une enquête sur les comportements de mobilité des étudiants, des personnels enseignants, administratifs et techniques des deux campus de La Garde et de Toulon. L'objectif est de mieux comprendre les pratiques et les attentes en termes de mobilité pour notamment mieux aménager les campus.

La dernière enquête d'une ampleur comparable remonte au printemps 2013 mais concernait plus globalement « le cadre de vie, les conditions d'études et de travail et la mobilité ». Elle avait été menée par l'Observatoire de la vie Étudiante (OVE) de l'Université de Toulon, également via un questionnaire diffusé en ligne mais la mobilité y était abordée de manière relativement succincte essentiellement à travers la distance, le temps et le mode de déplacement pour se rendre sur le campus.

Administration de l'enquête

Le questionnaire anonyme a été élaboré au moyen de l'outil spécialisé opensource LimeSurvey hébergé par l'audat.var, et diffusé auprès de l'ensemble de la communauté universitaire sollicitée entre le 20 janvier et le 23 février 2020.

Une forte participation et un échantillon significatif

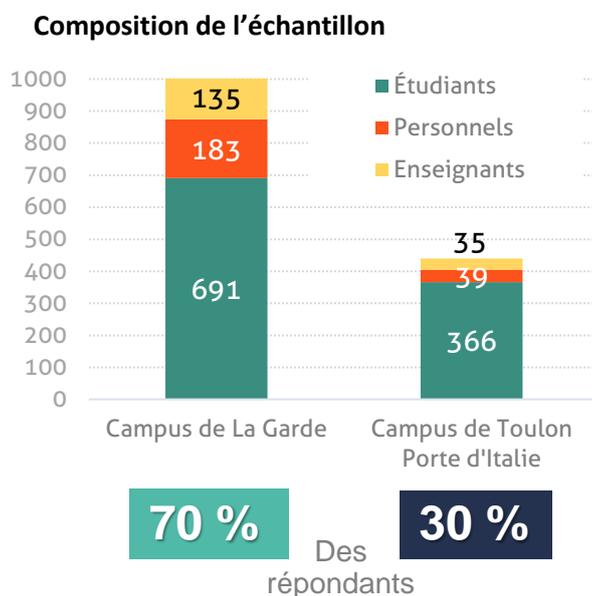
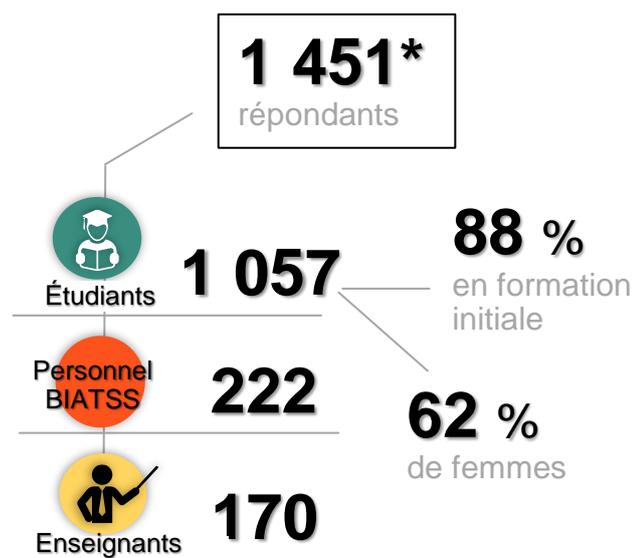
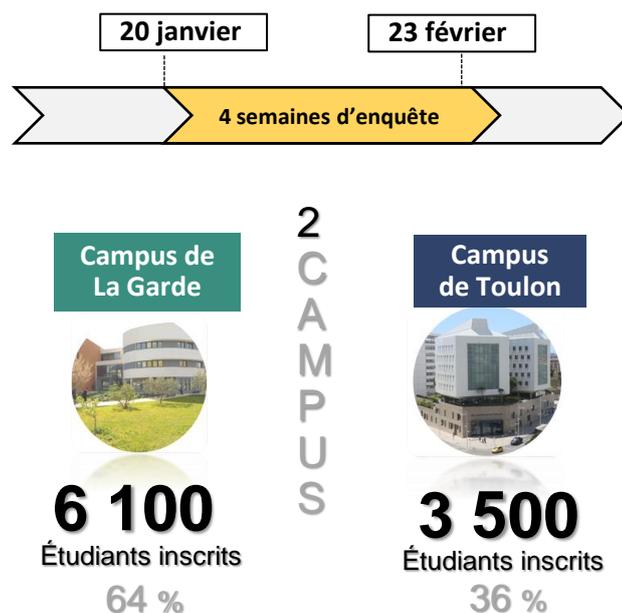
L'enquête a pu bénéficier d'une forte participation grâce aux moyens de diffusion de l'Université et pendant une période calendaire favorable (hors vacances scolaires) qui précède la majeure partie des départs en stages : 1 451 réponses exploitables* ont ainsi pu être récoltées dont 73% d'étudiants (88 % en formation initiale), 62 % de femmes pour 37 % d'hommes. À titre de comparaison l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire Métropolitaine toulonnaise réalisée en 2008 avait permis d'interroger 207 étudiants au total et l'enquête sur le cadre de vie s'était conclue par 909 réponses exploitables.

Si la méthode ne peut pas garantir la représentativité de l'échantillon, le nombre de réponses conséquent permet de réaliser des croisements riches d'enseignements et pour certains reproductibles lors d'une éventuelle prochaine édition.

Un taux de sondage qui varie entre 10% et 55% selon les publics

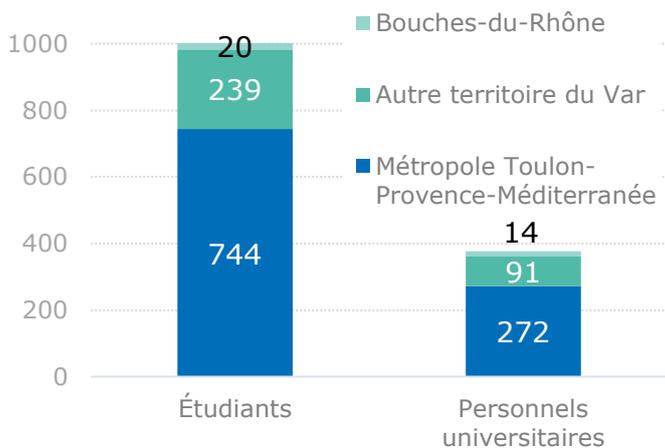
Près de la moitié des personnels (48% pour le campus de La Garde et 55% pour celui de Toulon) ont répondu tandis que la participation descend respectivement) à 37% et 24% chez les enseignants. Un étudiant sur dix a répondu à l'enquête (10% pour La Garde et 11% pour Toulon).

* L'occupation de 2 répondants n'est pas identifiée. Ils sont néanmoins comptabilisés, l'ensemble de leurs autres réponses étant exploitables



2 Lieu de résidence et type de logement des répondants

Lieu de résidence et profil des répondants



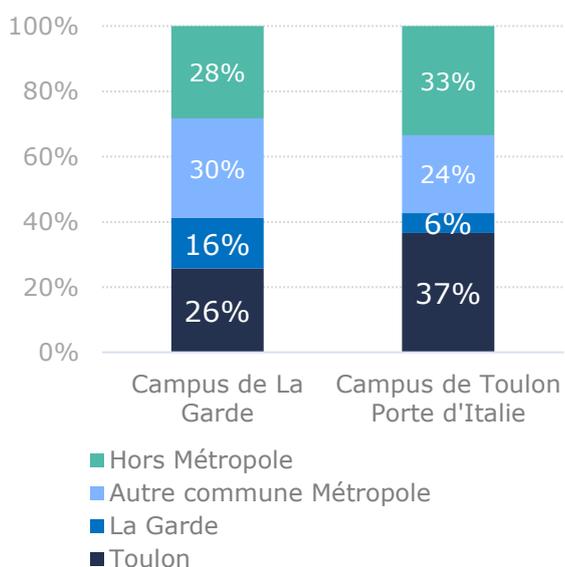
70 % des répondants résident dans la métropole

À l'échelle des deux campus 70 % des répondants résident dans la Métropole. Cette proximité géographique est sensiblement équivalente pour les 2 campus (67 % pour celui de Toulon et 72 % pour celui de La Garde) et aussi valable chez les étudiants (70 %) que chez les personnels universitaires (69 %).

42% des répondants habitent à Toulon ou La Garde

Au total Toulon est la commune la plus représentée avec 29% des répondants qui y résident, La Garde venant en deuxième position avec 13 % des répondants. On note une proportion significativement plus importante de résidents toulonnais pour le campus de Porte d'Italie (37 %) que pour celui de La Garde (26 %), et inversement davantage de résidents gardéens pour l'autre campus.

Lieu de résidence selon le campus de rattachement

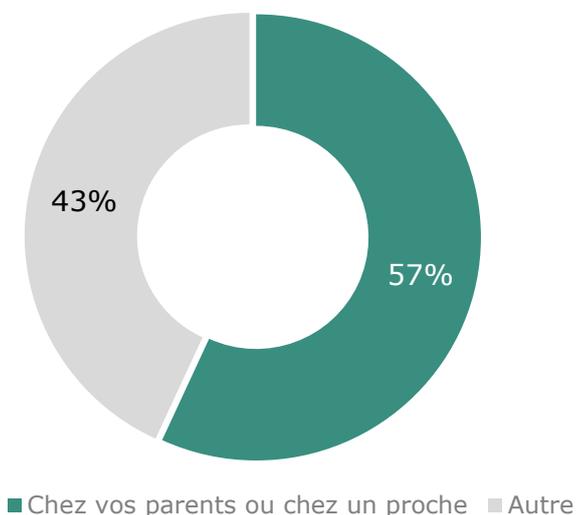


Plus de la moitié des étudiants sont logés chez leurs parents

Près de 57 % des étudiants qui ont répondu à l'enquête résident au domicile familial. Cette proportion est aussi élevée chez les étudiants originaires de la Métropole que des autres territoires Varois (71 %).

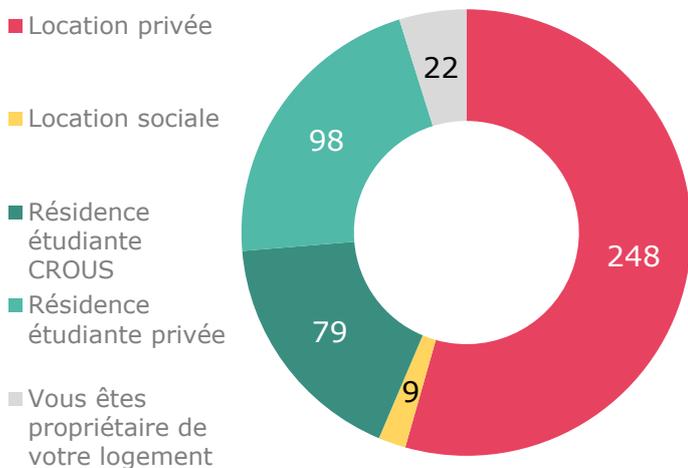
Les économies liées au loyer (31 %) et la localisation (26 %) apparaissent en toute logique comme déterminantes dans le choix de rester au domicile familial. Ces deux raisons reviennent également souvent dans la réponse ouverte « autre » (23 %).

Mode d'habitation



2 Lieu de résidence et type de logement des répondants

Mode d'occupation du logement (étudiants uniquement)



Le parc privé héberge plus de la moitié des étudiants « indépendants »*

Chez les 43 % d'étudiants ayant opté pour un autre logement que le domicile parental, 54 % sont logés dans le parc locatif privé, 21 % dans une résidence étudiante privée, et 17 % dans une résidence CROUS.

Montant du loyer et proximité au campus comme facteurs décisifs

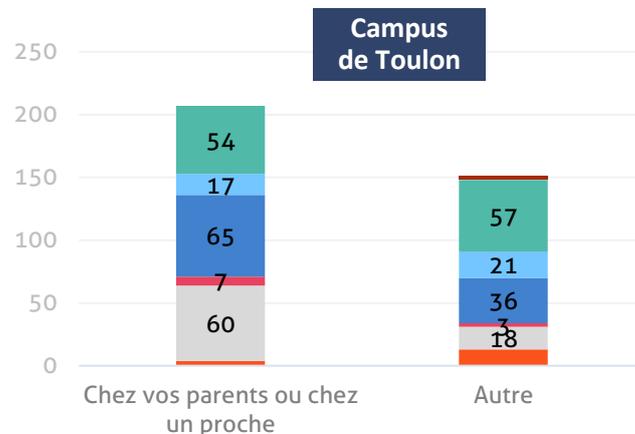
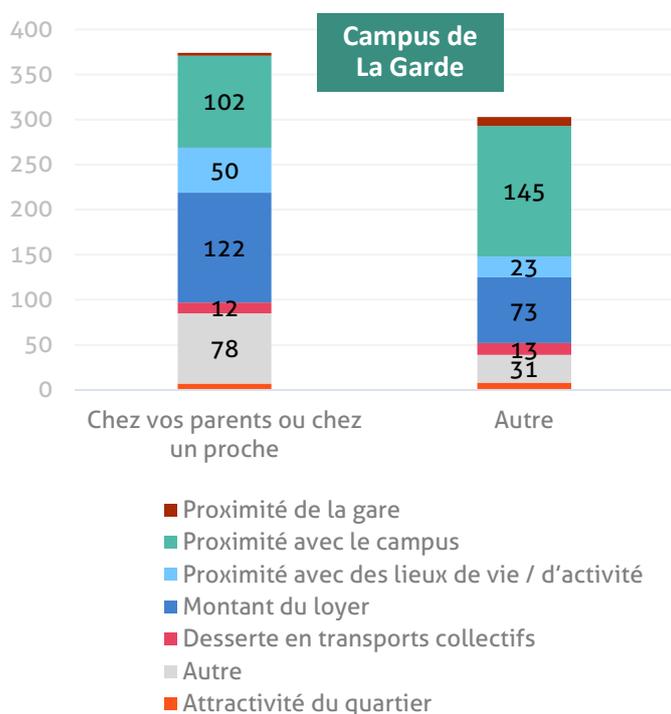
En moyenne, pour l'ensemble des types de logements cités précédemment, la localisation occupe une place essentielle (44 %) dans le choix du logement. Cela paraît logique que le rapprochement du lieu d'études conduise 85 % des étudiants originaires d'un autre département que le Var à opter pour un logement indépendant.

2/3 des étudiants résident à moins de 300 m d'un arrêt mistral

On peut noter que la proximité des transports collectifs en général, mais aussi la proximité d'une gare en particulier, n'est quasiment pas évoquée par les répondants (respectivement 4 % et 3 % des réponses).

La géolocalisation des répondants a permis de mesurer a posteriori la proximité ** du réseau Mistral ou d'une gare TER par rapport au lieu de résidence. Il apparaît ainsi que les 2/3 résident à moins de 300 m d'un arrêt Mistral et 35 % à moins de 1 000 m d'une gare.

Motif de choix du logement (étudiants uniquement)

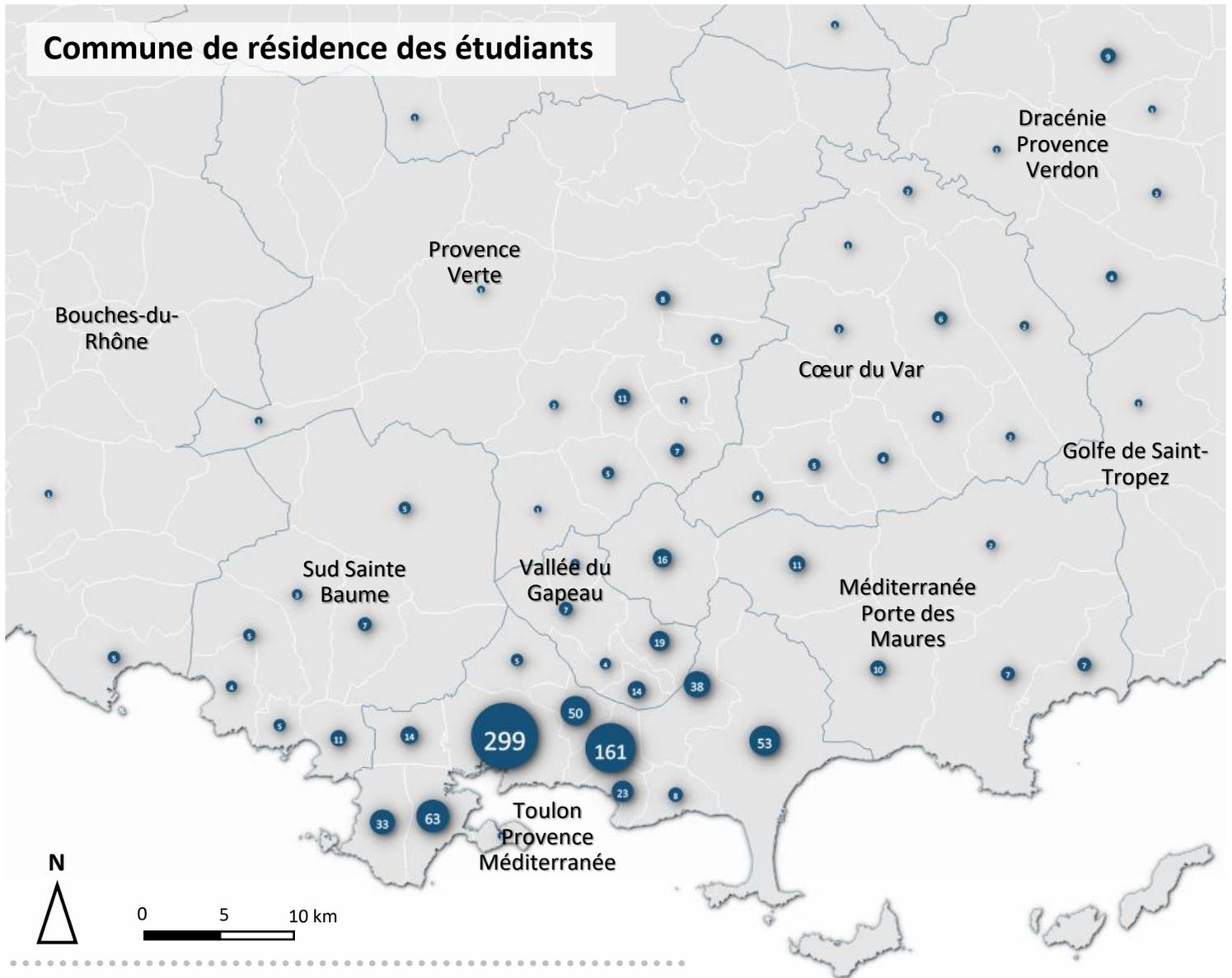


* « indépendant » : ne résidant pas au domicile familial

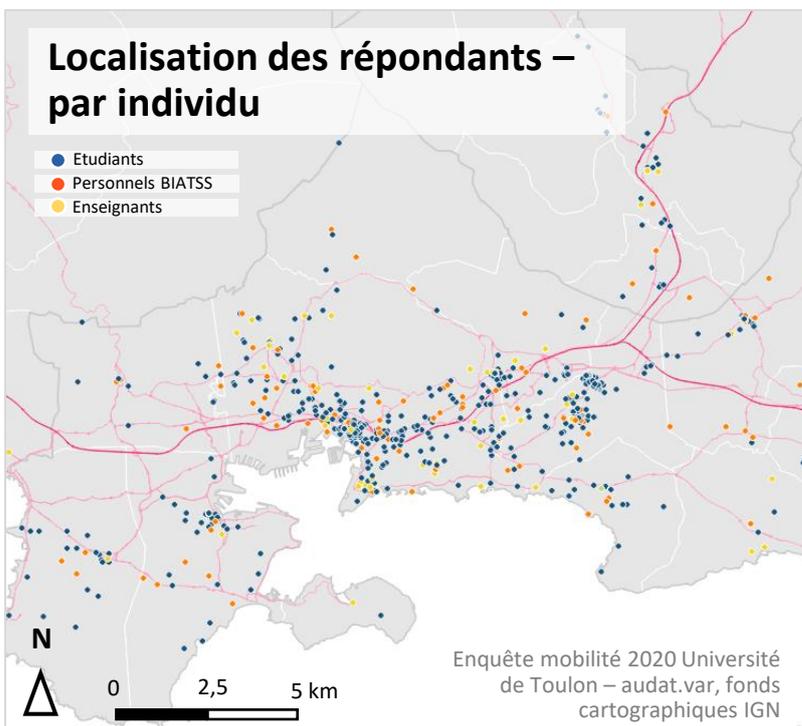
** Distance à vol d'oiseau

2 Lieu de résidence et type de logement des répondants

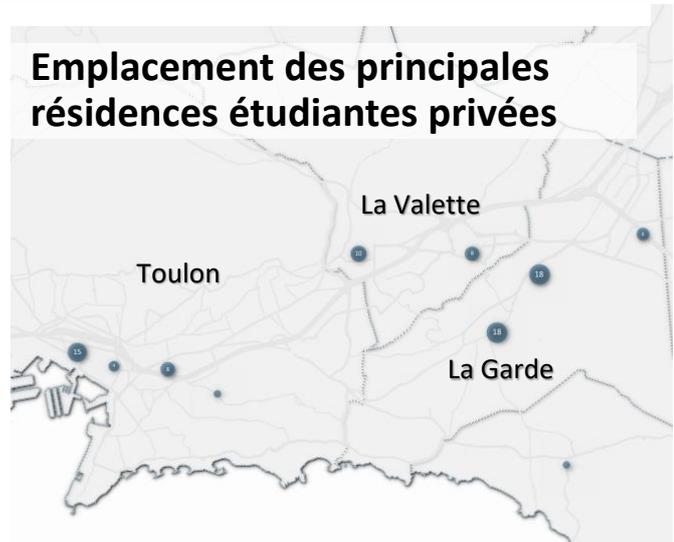
Commune de résidence des étudiants



Localisation des répondants – par individu



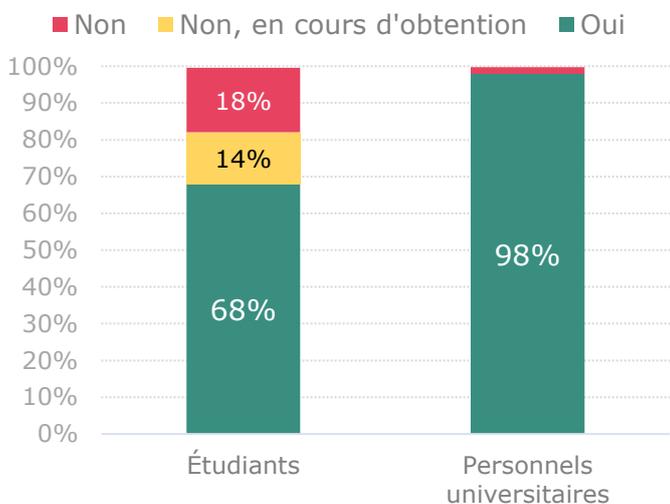
Emplacement des principales résidences étudiantes privées



Enquête mobilité 2020 Université de Toulon – audat.var, fonds cartographiques IGN

3 Équipement en moyen(s) de locomotion

Possession du permis B



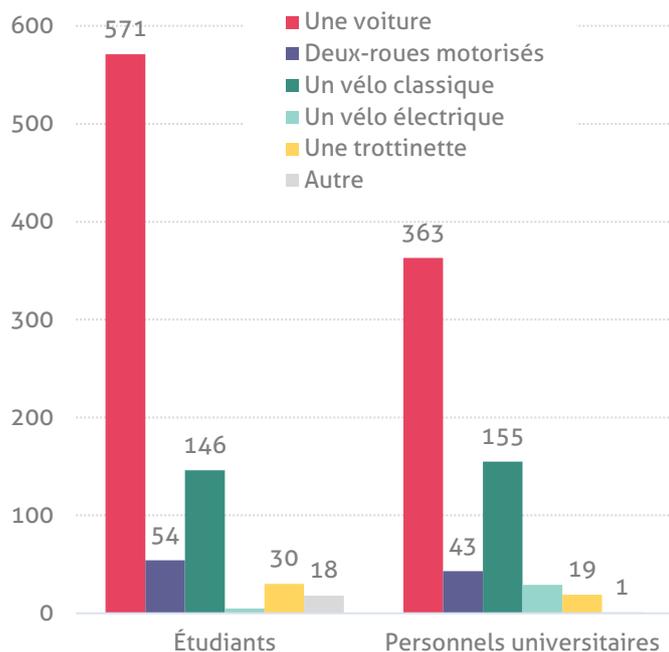
Plus des 3/4 des répondants ont le permis de conduire

Le taux de détention du permis B est en moyenne de 76% chez les répondants. Il monte jusqu'à 98 % chez les personnels universitaires. En ce qui concerne les étudiants, ils sont 68 % à disposer du sésame et 14 % en phase de formation. On peut noter que le fait de résider dans le domicile familiale n'est pas spécialement corrélé avec la détention du permis B puisque chez ce public d'étudiants le score est même inférieur (66 %). Il est en revanche supérieur chez ceux d'entre eux qui résident en dehors de la Métropole (75 %).

La voiture est le véhicule le plus répandu

Au total ce sont plus de 2/3 des répondants qui déclarent posséder une voiture. Si l'équipement automobile des enseignants et autres personnels est très élevé (93%), il est significativement plus faible chez les étudiants car seulement 54 % déclarent avoir une voiture. On peut noter que chez les étudiants la détention du permis B n'est pas automatiquement synonyme de possession d'une voiture puisque 21 % ont le permis B mais déclarent ne pas posséder de voiture.

Niveau d'équipement en moyen de locomotion



Les facilités de stationnement au domicile semblent étroitement liées à la possession d'un véhicule puisque l'accès sur le lieu de résidence à un emplacement de stationnement privé (24 %) ou public gratuit (65 %) concernent près de 90 % des possesseurs d'une voiture personnelle. Seuls 6 % des répondants ont recours à un parking payant.

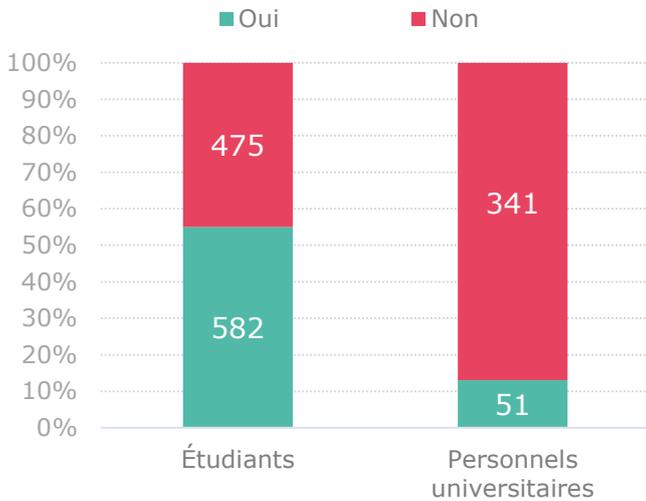
Le vélo est assez peu présent chez les étudiants

Seulement 14 % des étudiants déclarent posséder un vélo (0 % un vélo électrique) contre près de la moitié chez les personnels universitaires (46 %). On peut noter que le vélo électrique apparaît davantage chez les enseignants et autres personnels : ils sont respectivement 9 % et 6 % à en posséder un. On peut noter que 3,4 % des répondants possèdent une trottinette, et ce taux monte jusqu'à près de 6 % chez les enseignants confirmant le développement récent de ce moyen de locomotion auparavant anecdotique.

Lecture : 571 étudiants déclarent posséder une voiture, 146 un vélo, etc. Les répondants peuvent posséder plusieurs moyens de locomotion différents.

4 Abonnement aux transports en commun

Possession d'un abonnement TC



42 % des étudiants ont le pass ZOU! Études

Le Pass ZOU! Études est proposé par la Région Sud PACA au tarif de 110 € (plein tarif) et permet d'accéder librement aux TER et aux bus du réseau ZOU! (lignes interurbaines et Lignes Express Régionales).

Plus de la moitié des étudiants possède un abonnement TC

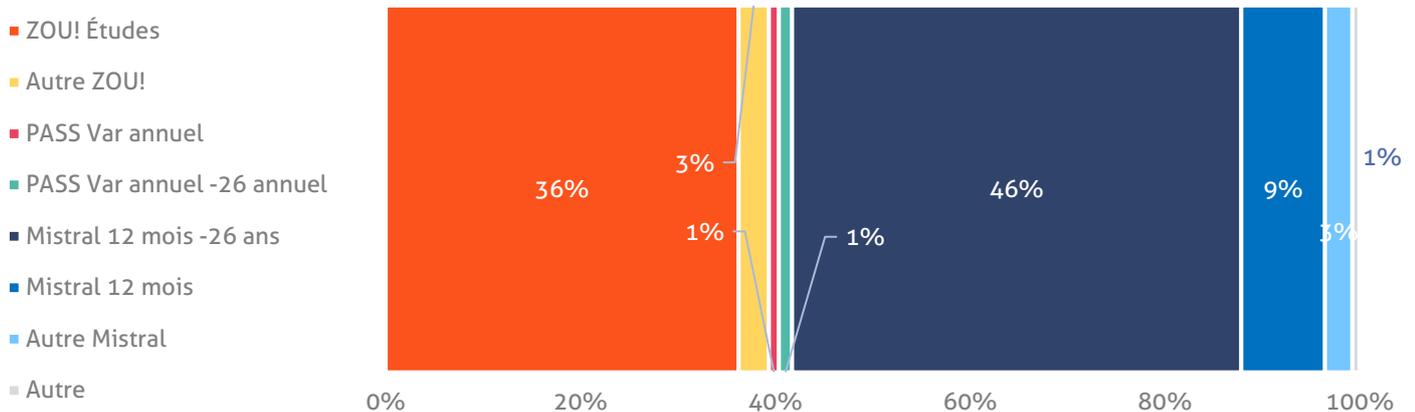
La proportion de répondants qui déclare posséder un abonnement de transport en commun est près de 4 fois plus importante chez les étudiants (55 %) que chez les enseignants (14 %). C'est chez les autres personnels universitaires que ce taux est le plus faible (12 %).

Près des 2/3 des abonnements concernent le réseau Mistral

Chez les 582 étudiants détenteurs d'un abonnement TC, ce sont les abonnements au réseau de transport urbain de la métropole qui sont les plus répandus :

- 53 % : abonnements Mistral 12 mois -26 ans (174 € / an)
- 6 % : abonnements Mistral 12 mois (345 € / an)
- 2 % : autre abonnements Mistral

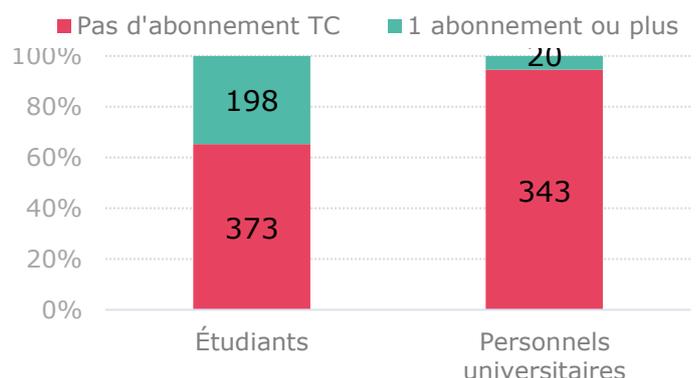
Type d'abonnement TC - représentation proportionnelle



Un tiers des étudiants ayant répondu et possédant une voiture disposent aussi d'un abonnement TC

Parmi les répondants qui déclarent posséder une voiture, ils sont 35 % chez les étudiants à déclarer posséder également au moins un abonnement de transport en commun contre seulement 6 % chez les personnels universitaires.

Possession d'un abonnement TC chez les répondants ayant une voiture



5 Les déplacements vers les campus

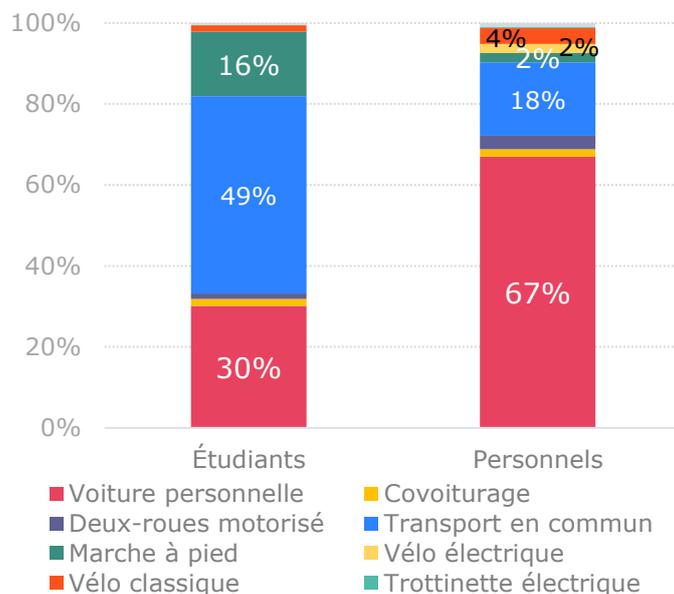
La voiture est minoritaire chez les étudiants...

Moins d'1/3 des étudiants déclare utiliser la voiture comme principal mode de déplacement pour se rendre au campus. Cette part est la plus forte pour le campus de La Garde (34 %) davantage excentré par rapport à celui de Toulon, où elle descend à 22 %. Les facilités de stationnement (gratuité) et la localisation périphérique peuvent expliquer en partie ces chiffres pour le campus de la Garde.

...mais très majoritaire chez les personnels universitaires

67 % des personnels universitaires (enseignants et autres personnels confondus) utilisent principalement la voiture pour se rendre sur le campus, contre 30 % chez l'ensemble des étudiants. Cette proportion est significativement plus importante chez le personnel universitaire du campus de La Garde (70 %) que chez celui du campus de Toulon (54 %). Le covoiturage occupe une place mineure, et essentiellement chez les répondants rattachés au campus de La Garde (2 %).

Mode de déplacement principal pour se rendre au campus



Les 2/3 de ces automobilistes résident dans la métropole

Sur les 579 répondants qui déclarent utiliser principalement leur voiture personnelle pour se rendre sur le campus, 63 % résident dans une commune de la Métropole (22 % à Toulon et 8 % à La Garde).

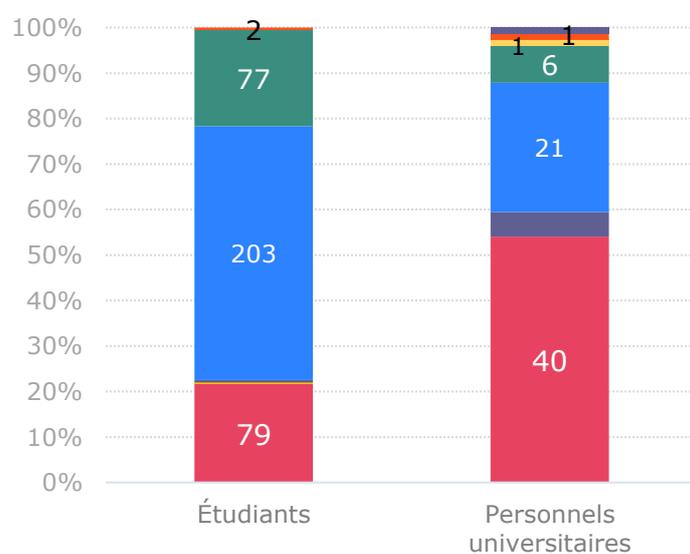
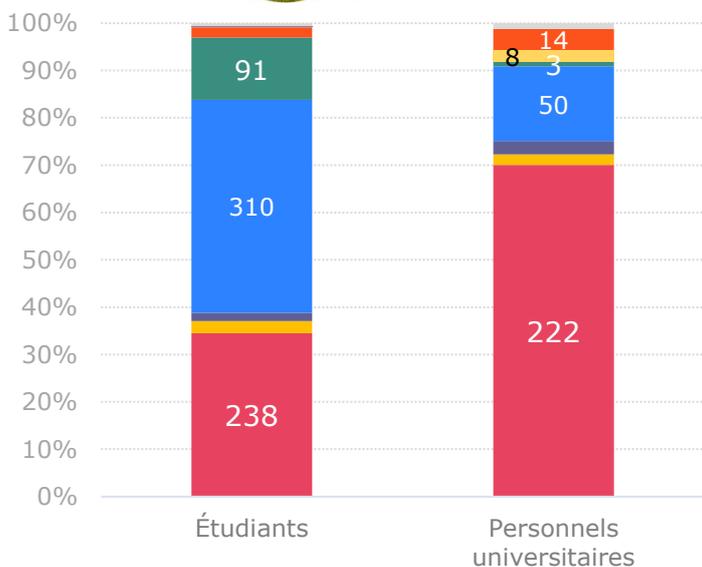


Campus de La Garde

Mode de déplacement principal pour se rendre au campus – distinction par campus



Campus de Toulon



- Voiture personnelle
- Covoiturage
- Deux-roues motorisé
- Transport en commun
- Marche à pied
- Vélo électrique
- Vélo classique
- Trottinette électrique
- Autre

- Voiture personnelle
- Covoiturage
- Deux-roues motorisé
- Transport en commun
- Marche à pied
- Vélo électrique
- Vélo classique
- Trottinette électrique
- Autre

5 Les déplacements vers les campus

Quasi 100% du stationnement au sein du campus à La Garde / Des modalités de stationnement plus diversifiées à Toulon

La quasi-totalité (97 %) des répondants rattachés au campus de La Garde stationnent leur voiture dans le parking du campus. Concernant le campus de Toulon, les capacités de stationnement étant limitées, elles sont dédiées aux personnels universitaires (100 % les utilisent) et les étudiants privilégient les parkings en ouvrage environnants (63 %) essentiellement via un abonnement.

Un poids de la voiture comparable à celui de l'ensemble des actifs

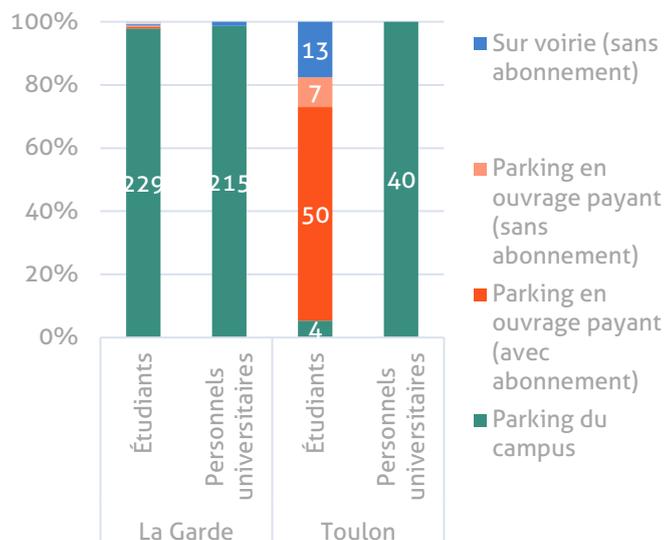
Bien que les modes de déplacement n'y soient pas présentés exactement selon les mêmes catégories, il est possible de comparer les résultats de l'enquête aux données de l'INSEE concernant les déplacements domicile-travail des actifs de la Métropole.

En procédant à quelques regroupements et en limitant l'analyse aux actifs, étudiants et personnels universitaires intra-métropolitains (résidant et travaillant dans une des communes de Toulon Provence Méditerranée), il apparaît que la voiture occupe chez les personnels universitaires un poids légèrement inférieur de 6 points à l'ensemble des actifs (70 %) avec un poids 64 %. Les transports en commun y sont en revanche nettement plus représentés chez les personnels universitaires (19 %), une part plus de 2 fois supérieure à l'ensemble des actifs (9 %). Ils utilisent en revanche nettement moins la marche à pied pour se rendre sur le lieu de travail (3 % contre 9 % chez l'ensemble des actifs).

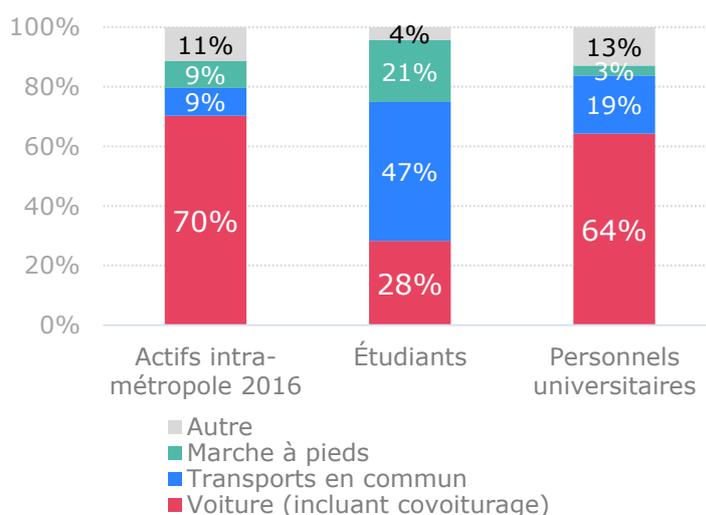
La proximité d'un arrêt Mistral n'est pas déterminante dans l'usage des TC

La géolocalisation des répondants révèle que 95% de ceux qui résident dans la Métropole ont un arrêt de bus Mistral à moins de 300m de leur logement, ce qui illustre l'importante couverture du territoire par le réseau urbain. Ce niveau de couverture élevé ne semble pas peser suffisamment dans le choix modal pour les trajets du quotidien puisque la proportion est quasiment identique entre ceux qui utilisent les transports en commun et ceux qui utilisent la voiture pour se rendre sur le campus.

Stationnement de la voiture sur le campus

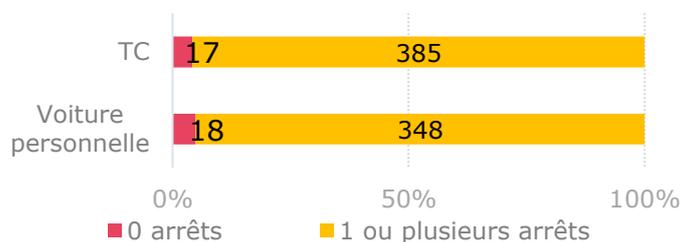


Usage comparé de la voiture des TC et de la marche à pied chez les actifs intra-métropolitains



Lecture : usage comparé des modes de transport pour les trajets pendulaires chez ceux qui résident et travaillent dans la Métropole

Proximité (< 300 m) d'un arrêt Mistral pour les utilisateurs de la voiture et des TC – répondants résidant dans la Métropole



5 Les déplacements vers les campus

Point définition - l'intermodalité : combiner les modes de déplacements

L'intermodalité renvoie à la combinaison de plusieurs modes de transports différents pour la réalisation d'un même trajet pour un motif donné. La marche à pied n'est généralement pas compté comme un mode à part entière et on s'attache plutôt à différencier les modes mécanisés (incluant le vélo). Inversement, on parlera d'intermodalité pour un enchaînement de bus d'autorités organisatrices différentes, bien qu'il s'agisse techniquement du même mode.

Les usage intermodaux indiquent la capacité des réseaux de transports et plus largement des solutions de mobilités à s'articuler entre elles pour augmenter le niveau d'offre global proposé aux usagers, tout en diminuant les redondances.

L'usage des transports en commun majoritaire chez les étudiants

L'usage des transports en commun est majoritaire chez les étudiants (49 %) et beaucoup plus faible chez le personnel universitaire (18 %). Il monte jusqu'à 56 % pour les étudiants du campus de La Garde contre 45 % pour ceux de Toulon.

Il s'agit essentiellement du réseau Mistral pour 71 % d'entre eux (dont 5 % pour les bateaux-bus), suivi du TER (16 %) et des lignes de cars ZOU! (13 %).

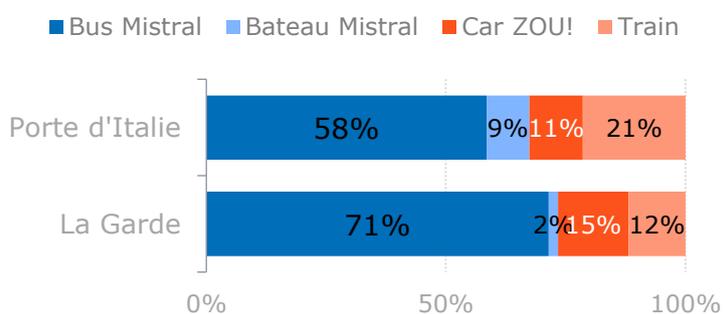
Assez peu d'intermodalité excepté chez les utilisateurs du train

Les ¾ des utilisateurs des transports en commun déclarent se rendre à leur arrêt de départ à pieds (76 %) et 15 % en voiture. Avec le train la part des usagers intermodaux (enchaînement de plusieurs type de véhicules pour un même trajet) s'élève à 66 %, le reste des répondants se rendant à la gare à pieds. On note globalement une très faible part du vélo, y compris chez les utilisateurs du train.

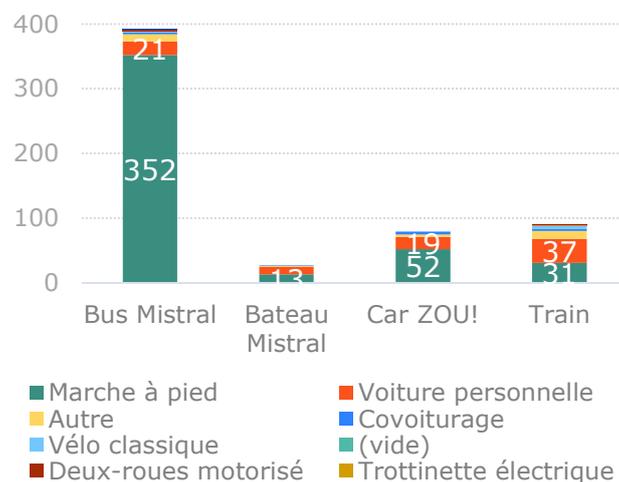
A l'arrivée, entre la gare et le campus, la marche à pied est privilégiée (78 %)

À l'arrivée, pour rejoindre le campus de Toulon comme pour celui de La Garde, la marche à pied est le mode privilégié : respectivement 81 % et 74 % des 91 répondants déclarant utiliser le train.

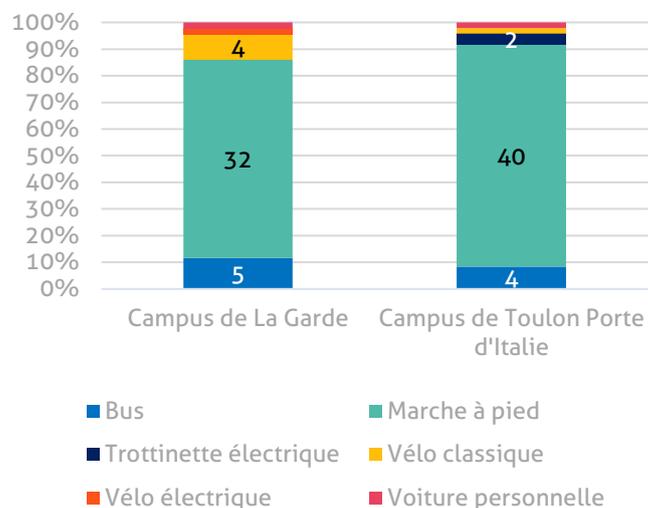
TC emprunté pour se rendre au campus



Mode de déplacement pour se rendre à l'arrêt TC de départ

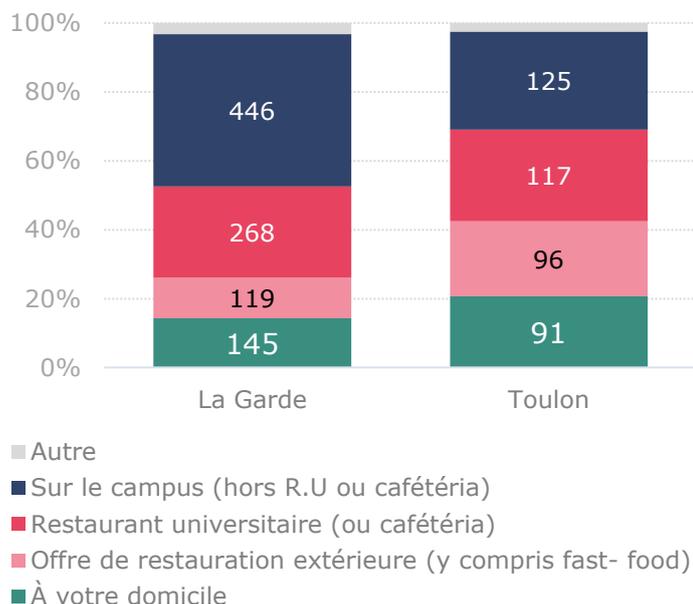


Mode de déplacement à l'arrivée, entre l'arrêt TC et le campus



6 Les déplacements du midi et intercampus

Lieu de restauration le midi



Le repas est majoritairement pris sur le campus

Globalement, la restauration dans l'enceinte du campus est privilégiée chez la majorité des répondants (66 % sur le total) avec néanmoins un écart de 16 points entre le campus de La Garde (71%) et le campus de Toulon (55 %).

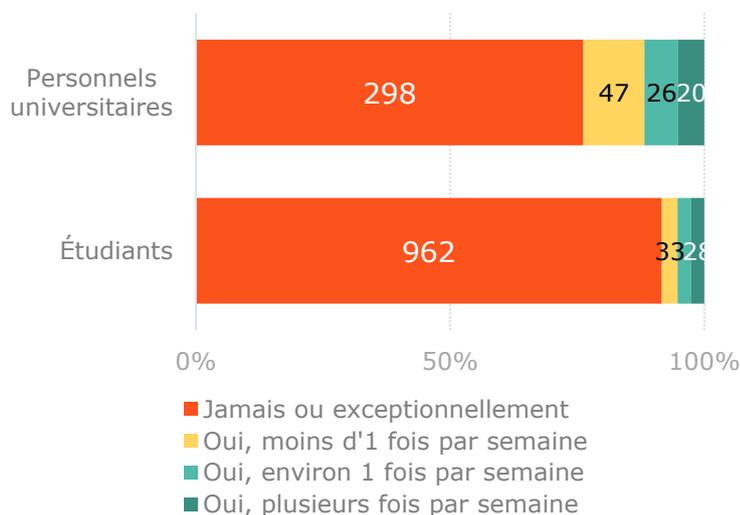
On mange davantage à l'extérieur au campus de Toulon

22% des répondants du campus de Toulon profitent de l'offre de restauration extérieure pour le repas du midi. Ils s'y rendent essentiellement à pied (93%). 21% mangent à leur domicile, près de la moitié à pied, les autres en voiture ou en transports en commun. On note un recours à la voiture significativement plus accentué pour la restauration extérieure au campus de La Garde (31 %) contre 4 % à Toulon.

Très peu de déplacements inter-campus

Les flux intercampus sont peu nombreux et rares puisque seulement 13 % des répondants déclarent effectuer des déplacements entre les différents campus au sein de la même journée, et seulement 7% au moins une fois par semaine. Ils sont 3 fois plus nombreux (24%) chez les personnels universitaires que chez les étudiants (8 %). Plus de la moitié le font en voiture chez les personnels universitaires (58%) contre 27% chez les étudiants.

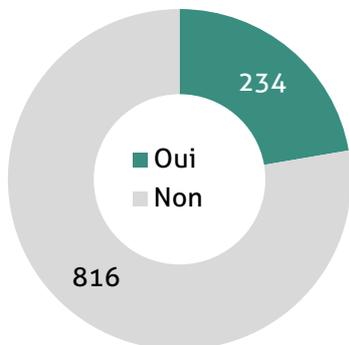
Fréquence des déplacements inter-campus



7 La mobilité extra-universitaire

Activité professionnelle des étudiants

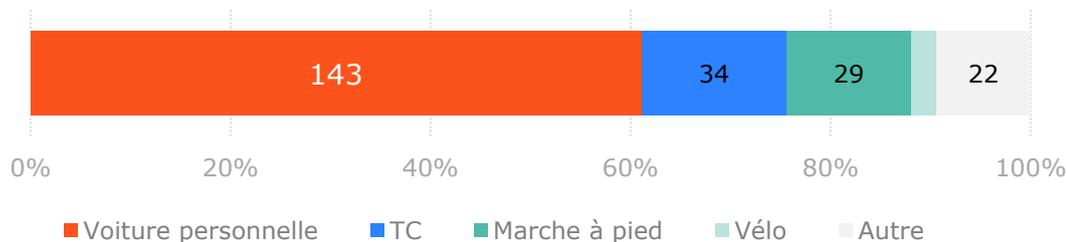
Etudiants ayant un emploi



Moins d'1/4 des étudiants ont une activité professionnelle

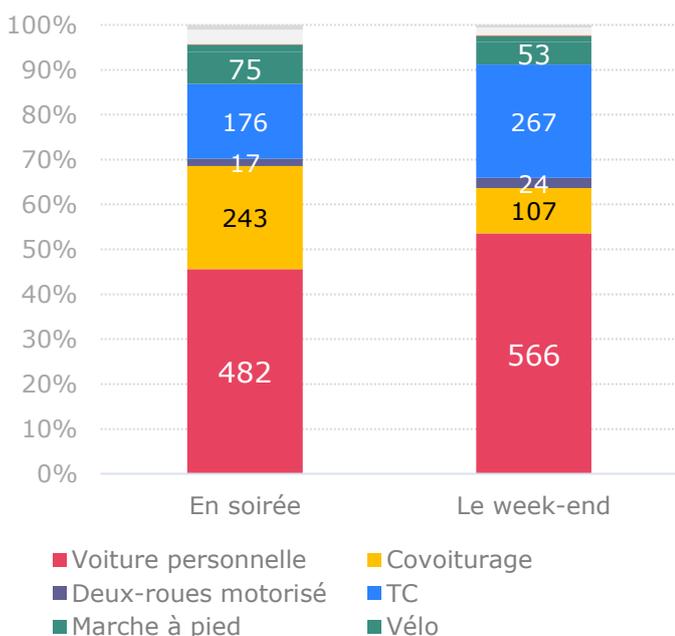
Sur le 1 057 étudiants ayant répondu à l'enquête, 22 % déclarent exercer une activité professionnelle parallèlement à leurs études. On peut noter que ce chiffre est très inférieur aux 46 % de l'enquête nationale menée en 2016 par l'Observatoire de la vie étudiante. Près des 2/3 se rendent à leur travail en voiture (61 %), 15 % en TC et 15 % en modes actifs (dont 12 % à pied).

Mode de déplacement pour se rendre sur le lieu de travail



Les déplacements en soirée et le week-end

Mode de déplacement majoritaire des étudiants



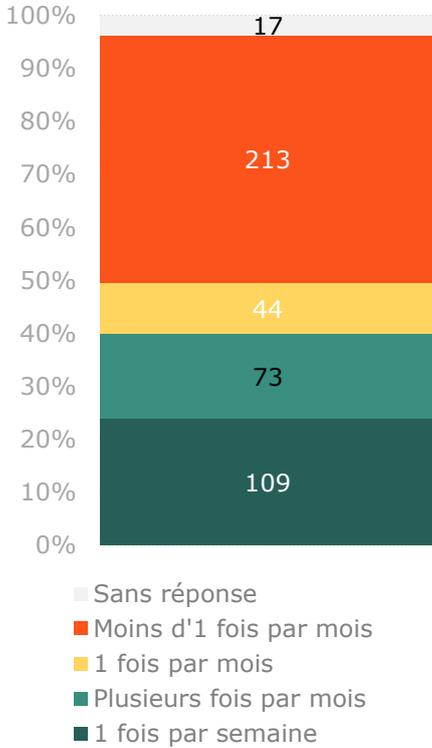
Les étudiants sortent majoritairement en voiture

La voiture, en usage individuel ou collectif (covoiturage), est le mode de déplacement majoritaire des étudiants que ce soit en soirée (69 %) ou le week-end (64 %). On observe une plus forte part du covoiturage pour les déplacements de soirée (23 % contre 10 % le week-end). Ceci tient probablement au fait que les déplacements de soirée englobent dans les réponses les déplacements à motifs festifs qui réunissent traditionnellement la population étudiante.

L'usage des TC varie entre 17 % pour les déplacements de soirée et 25 % pour les déplacements en week-end. Les modes actifs sont très minoritaires dans les 2 cas et essentiellement représentés par la marche (6%), l'usage du vélo étant quasiment inexistant.

Le retour au domicile familial

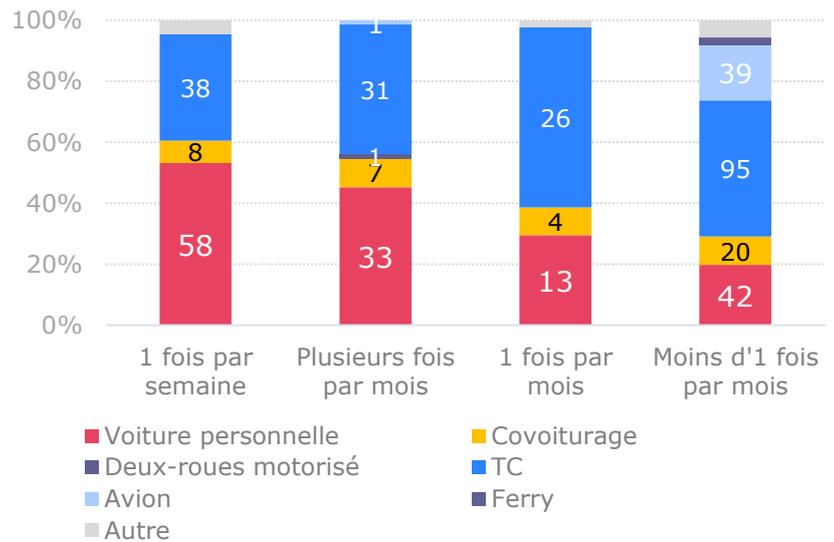
Fréquence des retours au domicile familial



Usage de la voiture et retour au domicile familial

Sur les 456 étudiants résidant hors du domicile familial, la moitié y retourne moins d'une fois par mois. On observe une corrélation entre la fréquence et le mode de déplacement qui renvoie probablement à la proximité du domicile parental : plus on y retourne souvent (une fois par semaine environ) plus on utilise sa voiture personnelle pour le faire (53 %), ou bien inversement, la possession d'une voiture permet un retour plus fréquent au domicile familial...

Mode de déplacement utilisé selon la fréquence du retour au domicile



FOCUS sur la multimodalité

Point définition – multimodalité : varier les modes de déplacement

On parle de multimodalité pour désigner l’alternance des modes au cours d’une journée ou d’une semaine : la voiture pour se rendre sur son lieu de travail ou lieu d’études, la marche pour accompagner ses enfants à l’école...

Cet indicateur indique le niveau de dépendance à un mode de déplacement donné pour la réalisation d’un programme d’activités.

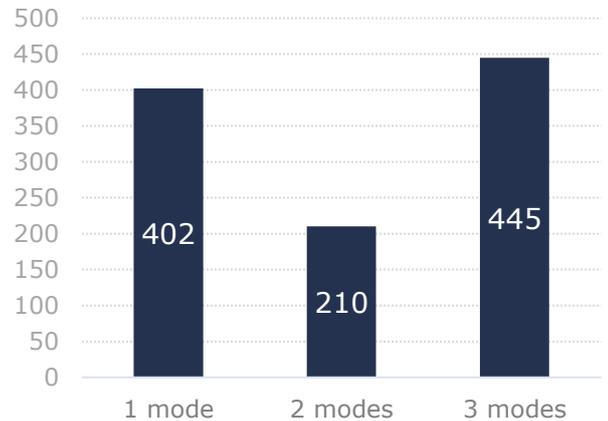
62 % des étudiants sont multimodaux

Sur les 1 057 étudiants ayant répondu à l’enquête, 38 % déclarent utiliser le même mode principal de déplacement pour se rendre sur le campus, pour les déplacements en soirée et pour les déplacements du week-end. Ils sont 42 % à utiliser un mode différent pour chacun de ces 3 types de déplacements.

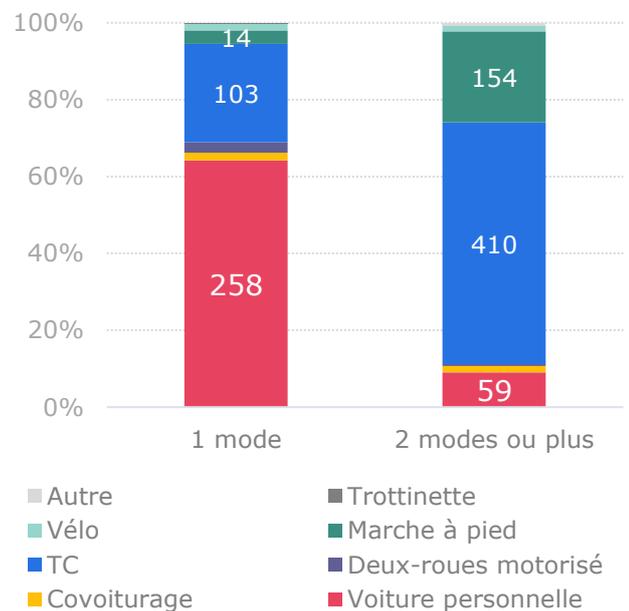
Les automobilistes « du quotidien » sont pour la majorité mono-modaux

La grande majorité des étudiants qui se rendent au campus en voiture personnelle utilisent généralement aussi la voiture pour les déplacements de soirée ou de week-end (81 %) et ils représentent près des 2/3 des étudiants mono-modaux (64 %).

Nombre de modes de déplacement utilisés par les étudiants pour les déplacements vers le campus / en soirée / le week-end



Nombre de modes utilisés et mode principal pour se rendre sur le campus - étudiants



* Mode principal utilisé regroupé : voiture personnelle, covoiturage, deux-roues motorisés, TC, marche à pied, vélo, trottinette, autre

8 Les freins au report modal

Point méthode :

Dans l'analyse des freins à l'usage des principales alternatives à la voiture individuelle, le choix a été fait de retenir l'ensemble des réponses de l'échantillon indépendamment du mode de déplacement habituel déclaré pour les trajets vers le campus. Ce choix présente l'avantage de prendre en compte aussi bien l'avis des utilisateurs de la voiture (le frein peut alors être considéré comme une contrainte vécue) que celui des non-utilisateurs de la voiture.

Les non-réponses au sens large (« aucun frein particulier » + non-réponses) concernent selon les cas entre 25 % et 35 % des répondants et restent difficiles à interpréter. Elles sont mentionnées pour avoir une idée juste de l'échantillon de réponses puis exclues pour mieux souligner le poids des différents motifs avancés.

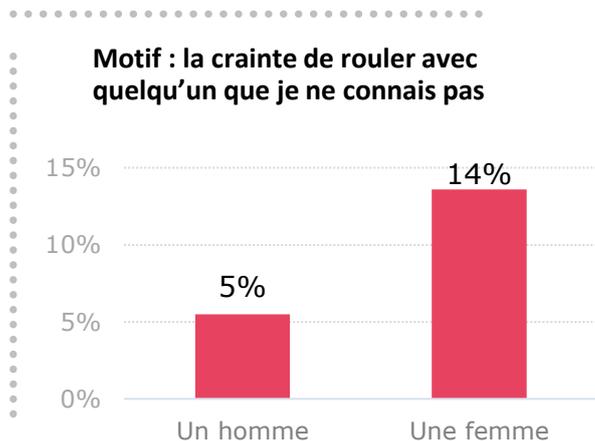
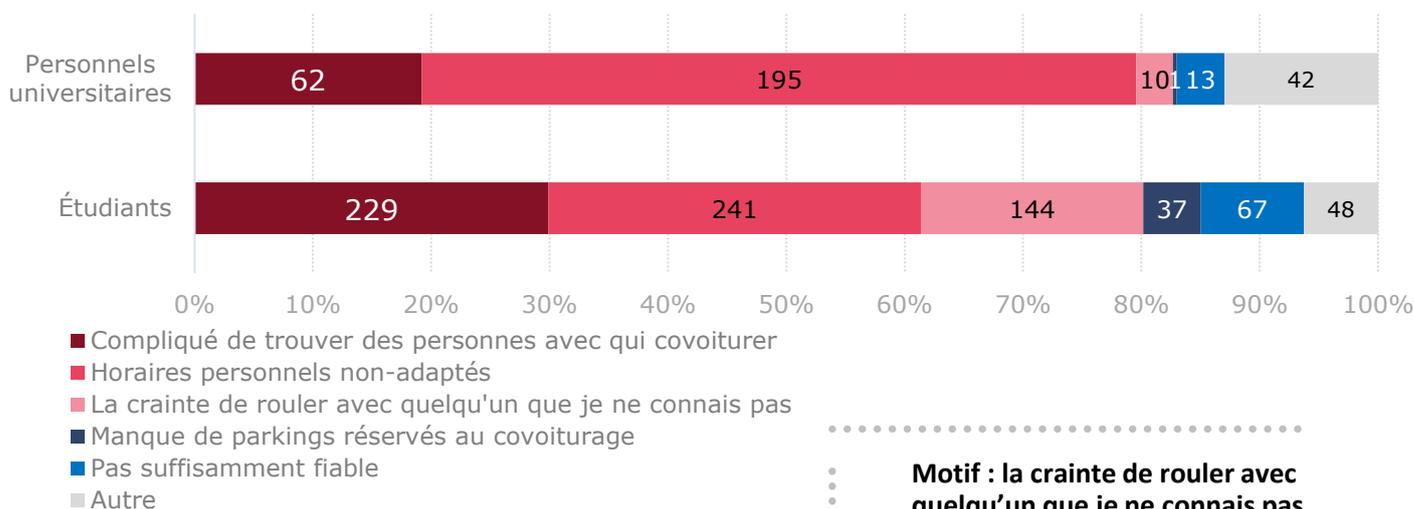
Les freins au covoiturage

Horaires inadaptés et difficulté pour trouver des covoitureurs

Si l'on exclut les 25 % de répondants qui n'identifient pas spontanément de frein majeur à l'usage du covoiturage ou qui n'ont pas répondu - proportion identique pour les deux campus – le premier frein avancé concernent les « horaires personnels non-adaptés ». Si chez les étudiants ce motif arrive en tête (34 %) il est quasiment à égalité avec la difficulté à trouver des covoitureurs (32 %). Il occupe par contre une place significativement plus importante chez les personnels universitaires (69%) qui semblent avoir des horaires de travail difficilement compatibles avec l'idée du covoiturage.

La difficulté à trouver des covoitureurs apparaît aussi en 2^{ème} position (22 %) chez les personnels universitaires. Ces 2 premiers freins avancés renvoient au manque de dispositifs de mise en relation efficace à destination de la communauté universitaire toulonnaise. La crainte de rouler avec un inconnu est en revanche bien plus présente chez les étudiants (20 %) que chez les personnels universitaires (4 %) et près de 3 fois plus chez les femmes que chez les hommes.

Principal frein au covoiturage



8 Les freins au report modal

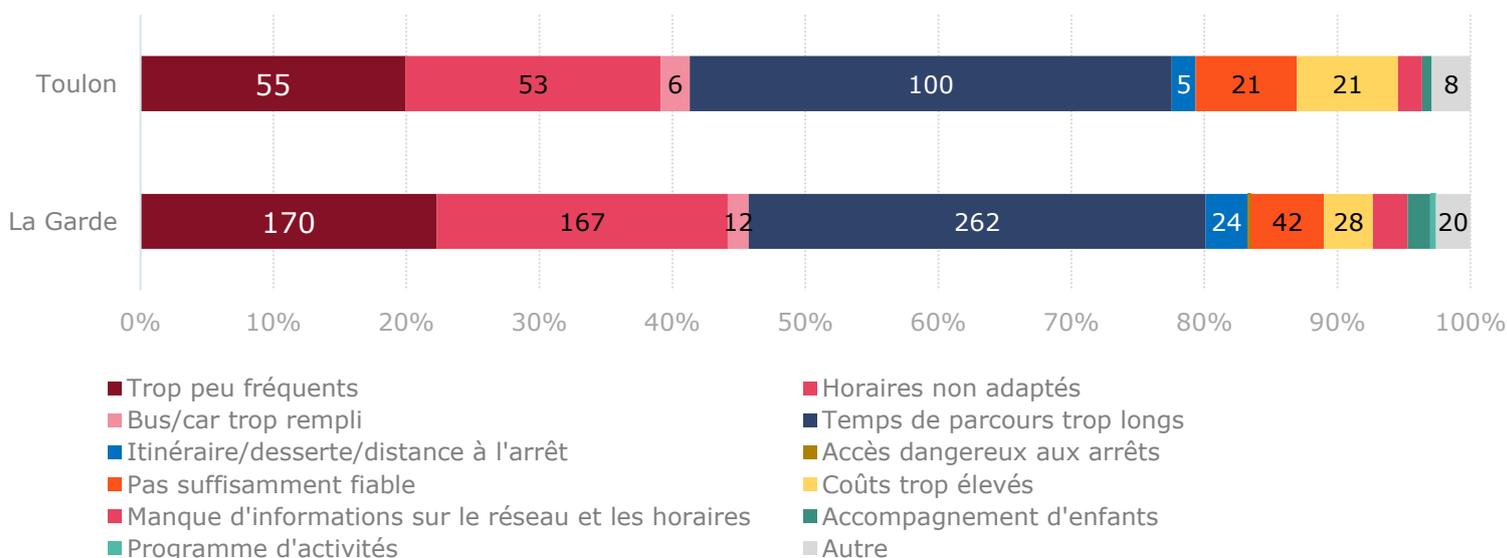
Les freins à l'usage des bus / car

Fréquences trop faibles et temps de parcours trop important

En excluant les 28 % de répondants qui ne voient pas de freins particuliers et les sans réponses, la fréquence de passage trop faible et les horaires non adaptés sont les raisons principales avancées par 44 % des répondants. Ces 2 raisons occupent une place un peu plus importante pour le campus de La Garde (44 %) que pour celui de Toulon (39 %). On peut y adjoindre les « bus trop pleins » qui sont évoqués dans 2 % des réponses et qui peuvent aussi traduire le manque de fréquence en heures de pointe.

Les temps de parcours trop longs sont ensuite la raison la plus évoquée (35 %) sans différence significative entre les deux campus. Arrivent loin derrière le manque de fiabilité (6 %) et le coût trop élevé (5 %). On peut noter que les raisons ayant trait à la couverture des réseaux (itinéraire, desserte, distance à l'arrêt...) ne représentent que 3 % des réponses.

Principal frein à l'usage du bus / car



8 Les freins au report modal

Les freins à l'usage du train

Fréquence trop faible et manque de fiabilité

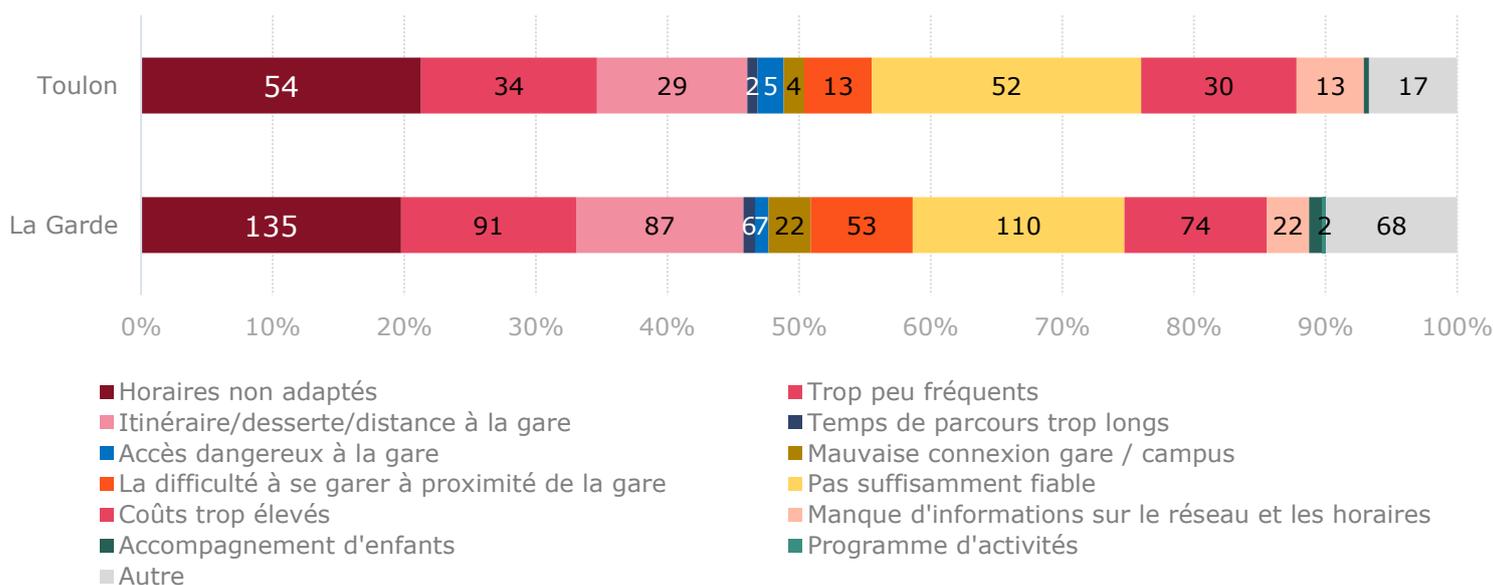
Comparativement aux 2 questions précédentes qui concernaient le covoiturage et les TC routiers, on peut noter que la question sur les freins à l'usage du train comporte le plus de non-réponses au sens large (« aucun frein particulier » + non-réponses) soit 35 % des réponses. Cette proportion est à relativiser car elle concerne pour 2/3 les répondants qui déclarent utiliser habituellement soit les TC soit la marche à pied pour se rendre sur le campus.

Ces non-réponses exclues, il apparaît que la fréquence trop faible et les horaires de passage inadaptés figurent en tête, ces motifs représentant à eux deux 33 % des motifs avancés. Le manque de fiabilité du train arrive en deuxième position (17 %) devant les freins liés à la couverture de la desserte (12 %).

Le poids de ce dernier motif est difficile à interpréter car il peut également concerner une partie importante des non-réponses. Il souligne néanmoins les limites du train avec la couverture limitée des infrastructures ferroviaires, sachant que la majeure partie des répondants réside dans la métropole et pour une grande partie à Toulon et La Garde. Ils effectuent donc des trajets plutôt relativement courts pour se rendre au campus et pour lesquels le train ne constitue pas une réponse adaptée.

Les raisons liées à l'accessibilité des gares (difficultés de stationnement, dangerosité, connexion au campus), pèsent pour 11 % dans les motifs avancés à égalité avec le « coût trop élevé » du train.

Principal frein à l'usage du train



8 Les freins au report modal

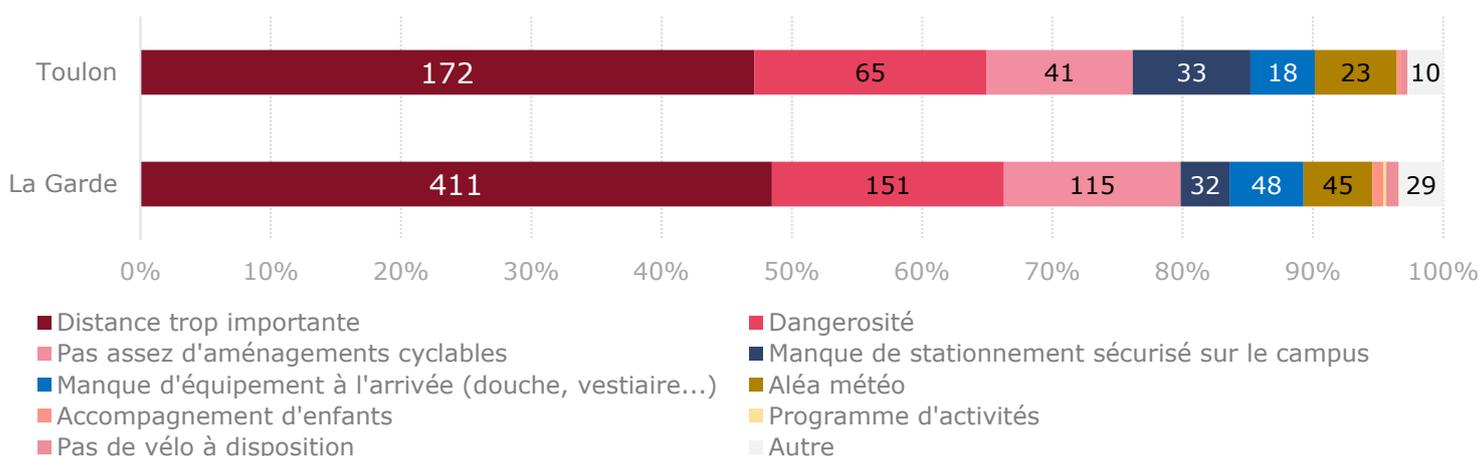
Les freins à l'usage du vélo

La distance et le manque d'aménagements cyclables

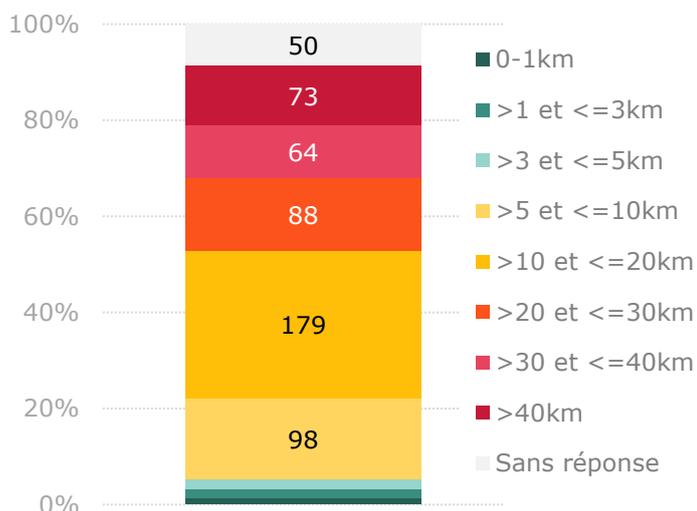
En excluant les 16% de non-réponses au sens large (voir précédemment), la distance trop importante représente 48% des motifs exprimés. La dangerosité et le manque d'aménagements cyclables représentent à eux deux près d'1/3 des motifs (31%) et renvoient au sentiment d'insécurité ressenti par les répondants. Viennent ensuite le manque d'équipements dédiés aux vélos sur le campus (10 %) dont en particulier le manque de stationnement sécurisé pour le vélo (5%). On peut noter que ce dernier frein est davantage exprimé par les répondants rattachés au campus de Toulon Porte d'Italie (9%) que par ceux de La Garde (4%).

Par ailleurs, les différentes remontées et constatations de l'équipe administrative soulignent la question de la sécurité comme prioritaire, et notamment du fait du manque de box sécurisés et de l'impossibilité de placer les vélos dans les locaux. Les vols sont fréquents dans le campus de La Garde et des agressions se sont produites aux abords de la faculté de droit à Toulon.

Principal frein à l'usage du vélo



Distance domicile-campus pour le motif « distance trop importante »

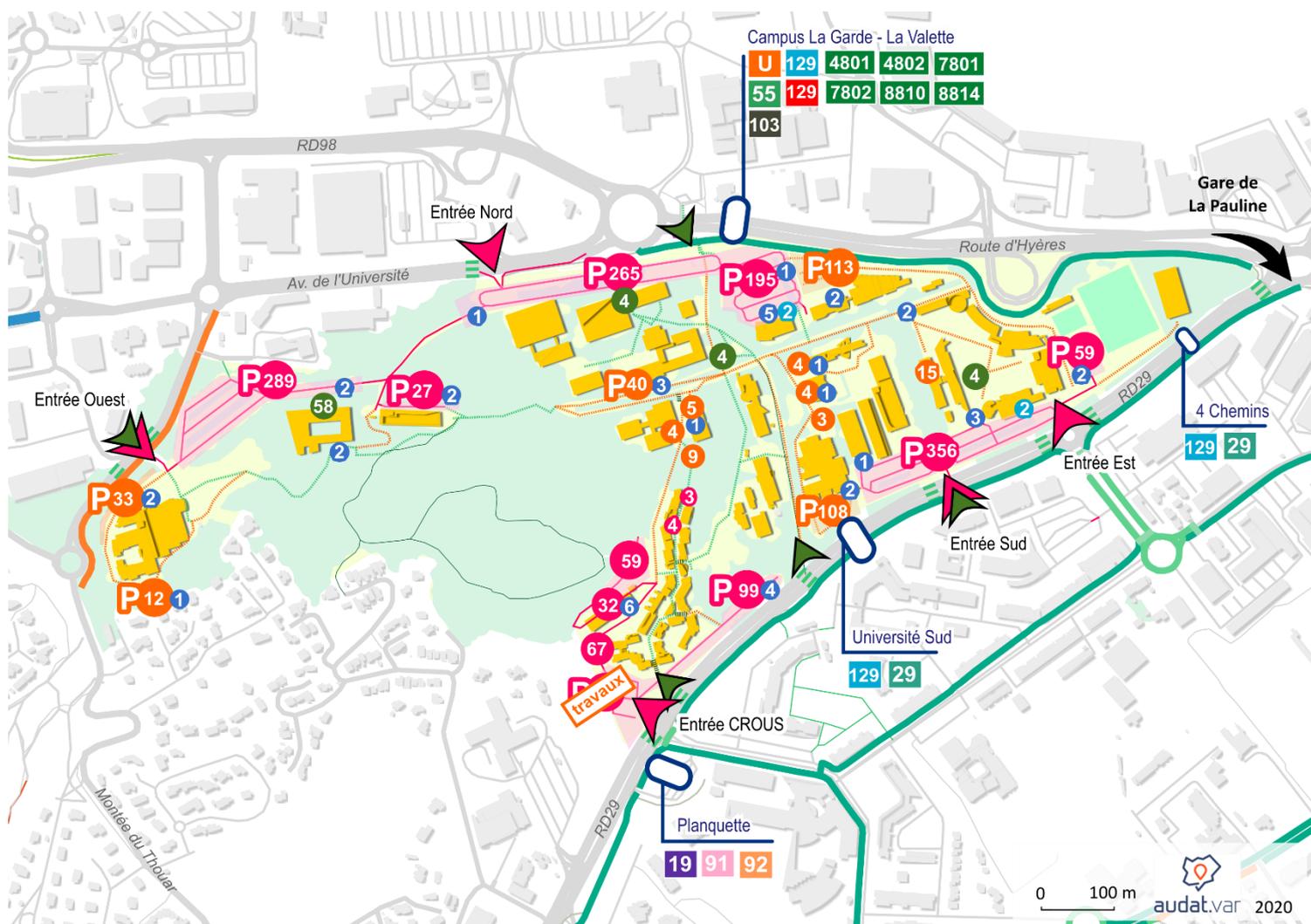


La distance et le manque d'aménagements cyclables

Le graphique ci-contre présente les distances déclarées par les répondants entre le lieu de domicile et le campus. Nous nous concentrons ici sur les répondants ayant répondu que la distance était le principal frein à l'usage du vélo. Il s'avère que moins de 5 % d'entre eux résident à moins de 5 km du campus et plus des 2/3 résident à plus de 10 km du campus (69 %). Bien que le développement des vélos à assistance électrique agrandisse le rayon d'usage du vélo, l'éloignement représente effectivement un frein notable.

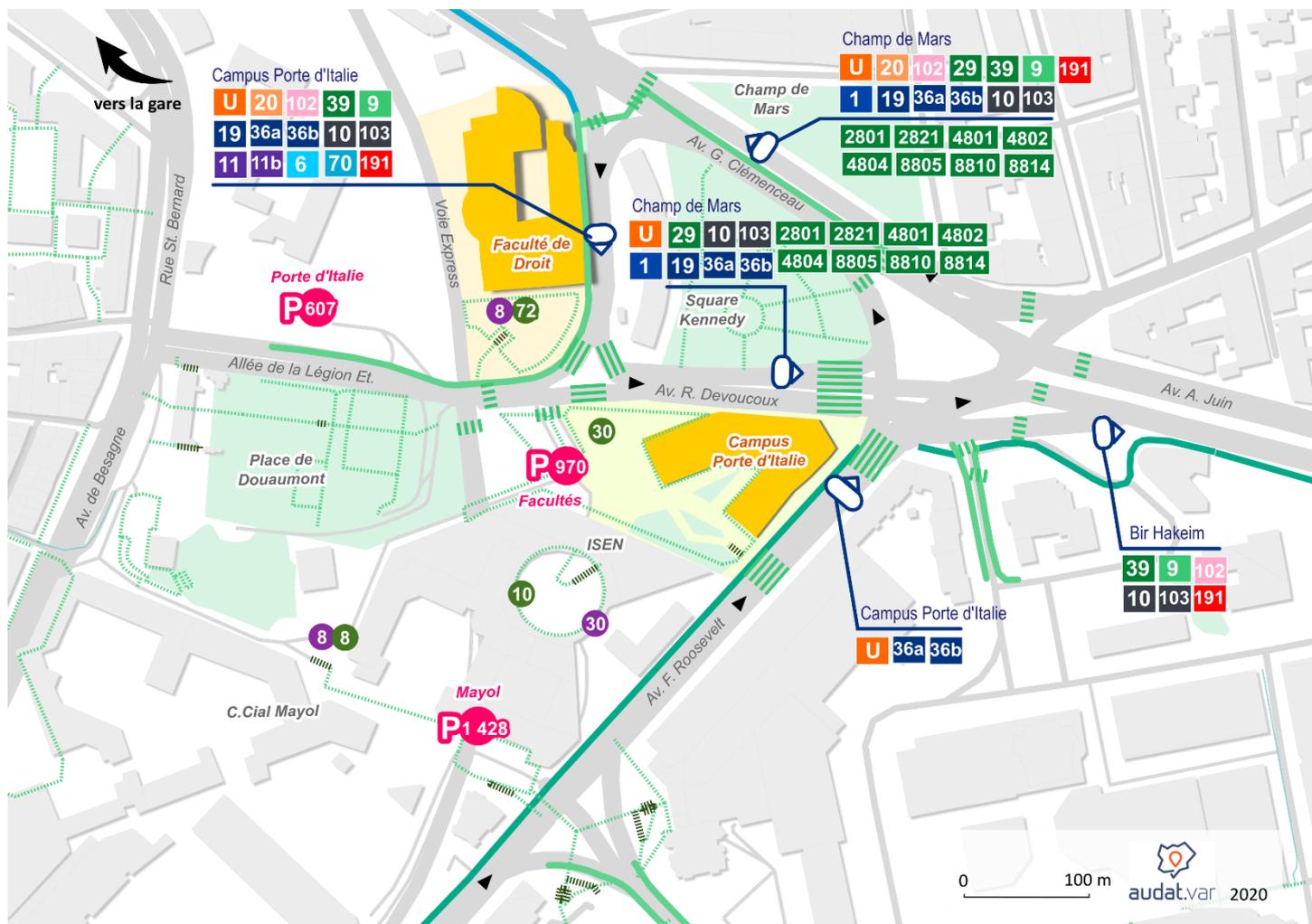
9 Accessibilité des campus

Campus de La Garde



9 Accessibilité des campus

Campus de Toulon Porte d'Italie



Accessibilité automobile



3 Parkings publics payants pour un total de 3 000 places



Voirie à sens unique de circulation

Accessibilité deux-roues motorisés



3 emplacements de stationnement pour deux-roues motorisés avec un total de 46 places

Accessibilité TC



5 arrêts de bus à proximité du campus desservis par 17 lignes Mistral et 2 arrêts desservis par 8 lignes de car ZOU!

Accessibilité piétonne



Itinéraires piéton



Traversée piétonne large type plateau traversant



Traversée piétonne classique



Escalier

Accessibilité cyclable



Piste cyclable double-sens



Bande cyclable unidirectionnelle



Voie de bus cyclable



4 emplacements de stationnement vélo non-sécurisés pour un total de 120 places

10 Pistes d'amélioration

Les pistes de réflexions évoquées ci-après s'appuient en partie sur les retours liés à l'enquête mobilité, sur l'analyse de l'accessibilité des campus, sur les réflexions antérieures déjà menée sur l'aménagement interne et environnant des campus. Individuellement, elles n'ont pas vocation à modifier fondamentalement les comportements de mobilité mais plutôt à améliorer le confort et la sécurité des circulations piétonnes et cyclables, et à rendre plus « facile » l'usage d'autres solutions de transports que la voiture individuelle.

▶ Pistes d'amélioration dans les campus

Développer la communication sur l'accessibilité multimodale des campus



Si l'on se réfère aux volets accessibilité des campus affichés sur le portail web de l'université, bien qu'il soit fait mention textuellement dans l'onglet transport de la desserte en transport en commun, les plans d'accès disponibles en téléchargement ciblent essentiellement l'accessibilité automobile.

Une communication, notamment graphique sur les autres possibilités d'accès aux campus ainsi que sur la localisation des infrastructures de stationnement (poches et capacités de stationnements cyclables...) pourraient contribuer à les rendre davantage visibles, en particulier dans une perspective de développement de l'offre.



Faciliter et sécuriser la mise en relation et le stationnement des covoitureurs

L'enquête a fait apparaître que les difficultés à trouver un covoitureur ainsi que la crainte de voyager avec un inconnu peut constituer un frein au covoiturage.

La création d'une communauté universitaire de covoitureurs potentiels bien identifiés pourrait à la fois augmenter les combinaisons horaires et les itinéraires possibles et contribuer à rassurer les utilisateurs.

La plateforme de mise en relation Covoit83 initiée par le Conseil Départemental du Var et les territoires varois prévoit la création de « communautés d'utilisateurs » (entreprises, établissements publics...) et pourrait représenter une piste d'action intéressante.

Par ailleurs, des poches de stationnements réservées au covoiturage pourraient également avoir un effet incitatif, en particulier pour le campus de La Garde qui connaît régulièrement des périodes de saturation.



10 Pistes d'amélioration

Mettre en place le forfait de mobilité durable

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en novembre 2019 instaure le forfait de mobilité durable. Dès le 1^{er} janvier 2020, les employeurs privés et publics auront la possibilité, facultative, de rembourser à leurs salariés un montant maximum de 400 € par an (dont 200 € maximum au titre des frais de carburant), exonérés de cotisations et contributions sociales ainsi que d'impôt sur le revenu, afin d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage. Ce forfait sera cumulable avec le remboursement des frais de transports en commun dans la limite de 400 € par an et a été étendu aux services de mobilité partagée.

Ce forfait pourrait être versé via « un titre mobilité » à l'instar des titres restaurants. Les décrets d'application sont attendus pour connaître les modalités afférentes à chaque catégorie d'employeurs. Les agents de la fonction publique d'Etat seraient concernés par un forfait de mobilité durable plafonné à 200 €.



Augmenter les capacités de stationnement vélo dans les campus



Même si la distance entre le lieu de résidence et le campus est de loin le premier obstacle évoqué à l'usage du vélo, la problématique du stationnement, et notamment de la sécurité du stationnement est évoquée dans les réponses. Cet obstacle est d'autant plus gênant que la valeur des vélos est importante, ce qui peut freiner le développement de l'usage des vélos à assistance électrique plus adaptés aux longues distances.

La disproportion entre les capacités de stationnement automobiles et cyclables ainsi que l'absence de stationnement cyclable sécurisé au sein des 2 campus laisse envisager une importante marge de développement.

L'Université serait éligible au programme Alvéole (Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Economique en énergie) et pourrait bénéficier d'aides financières pour la création de places de stationnement vélo.

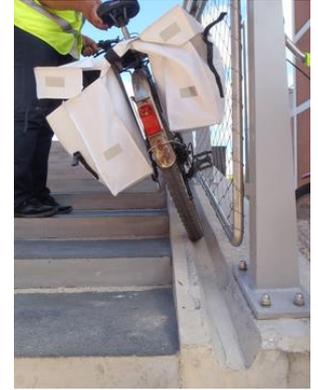
10 Pistes d'amélioration

Pistes d'amélioration autour des campus

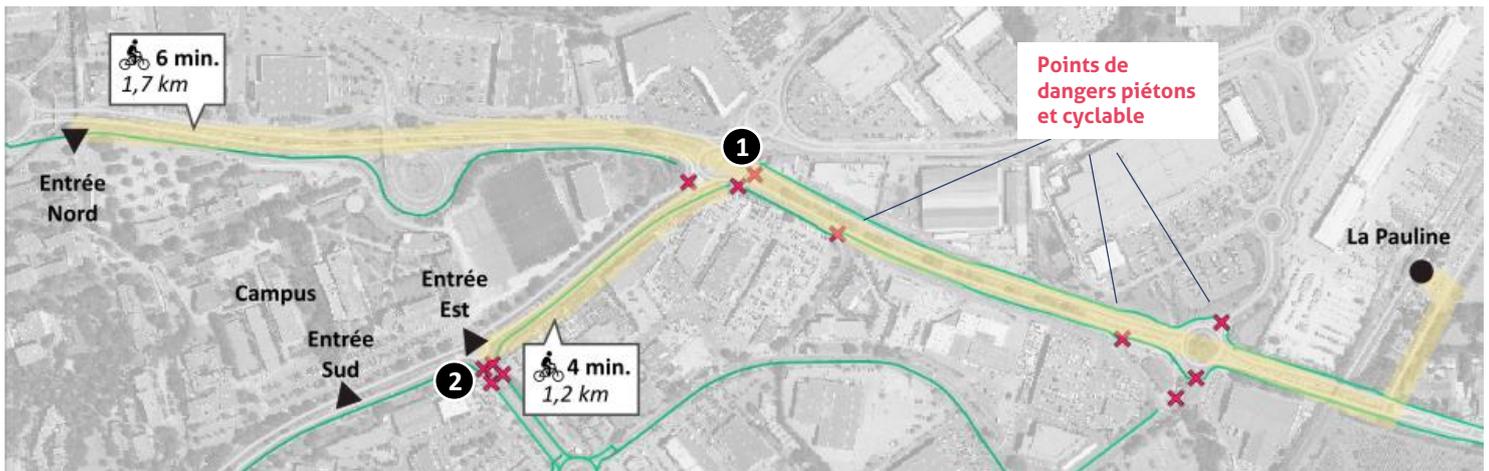


La continuité du réseau cyclable aux abords des campus

La discontinuité des aménagements cyclables autour des campus combinée à la forte circulation automobile se traduit par un sentiment d'insécurité évoqué parmi les freins à la pratique du vélo par les répondants à l'enquête. Ces discontinuités altèrent significativement les possibilités d'accès pour les vélos par l'ouest (Porte d'Italie) et par le nord-est (Saint-Jean) pour le campus de Toulon, et par l'ouest pour le campus de La Garde en rabattement depuis la gare de La Pauline (évoqué à plusieurs reprises dans les réponses à l'enquête). Par ailleurs, les marches, bordures et escaliers peuvent constituer des ruptures plus « légères » mais néanmoins infranchissables. C'est le cas pour l'escalier d'accès au parvis du campus de Toulon depuis l'Avenue Roosevelt qui bénéficie depuis peu d'une piste cyclable double-sens, et pourrait accueillir une goulotte vélo pour éviter d'avoir à contourner le campus lorsqu'on vient du sud.



La liaison cyclable entre le campus de La Garde et la gare de La Pauline



La Gare de la Pauline représente une porte d'entrée de mobilité interurbaine majeure pour l'est toulonnais, et tout particulièrement pour le campus de La Garde, dont elle se situe qu'à 1,2 km pour l'entrée du campus la plus à l'est, et à 1,7 km pour l'entrée nord. Cette proximité peut laisser envisager un développement de l'intermodalité TER + vélo avec des temps de parcours assez limités et des aménagements déjà existants. Or, la résorption des discontinuités d'aménagements cyclables relativement nombreuses (matérialisées ci-dessus par des croix rouges) contribuerait à diminuer la dangerosité de cette liaison qui a été relevée par un certain nombre de répondants. C'est particulièrement le cas au niveau des giratoires où le cycliste est contraint d'utiliser les traversées piétonnes ou de se mêler à un important trafic routier.

1



2





Massifier les traversées piétonnes pour les rendre plus sécurisantes et confortables

Les abords des 2 campus accueillent des flux piétons massifs (accès aux bâtiments universitaires, logements CROUS, accès aux arrêts de transport en commun...) qui se cumulent avec les autres flux environnants, en particulier pour le campus de Toulon. Les traversées piétonnes sont pour certaines relativement sous-dimensionnées soit en raison de leur faible largeur soit en raison des décalages d'alignement et des discontinuités créées par les terres-pleins qui séparent les chaussées, parfois les deux.

L'élargissement et la matérialisation plus contrastée des passages piétons les plus pratiqués pourraient sécuriser davantage les usagers et rendre les liaisons plus confortables. C'est notamment le cas pour le secteur ouest du campus de Toulon qui pourrait voir ainsi renforcée la liaison avec la Faculté de Droit, les espaces vert de la Place de Douaumont, le Square Kennedy et le Champ de Mars (accueil de l'arrêt le plus desservi au nord), et le secteur Saint-Jean à l'est qui nécessite 4 à 5 traversées de voies pour relier le Campus.

La passerelle piétonne nord du campus de La Garde

La passerelle piétonne sur l'avenue de l'Université est le seul accès piéton depuis le nord et permet l'accès vers et depuis la zone commerciale et notamment l'offre de restauration environnante. C'est également l'accès piéton pour l'arrêt de transport en commun pour tous les visiteurs de la zone, population universitaire comprise.

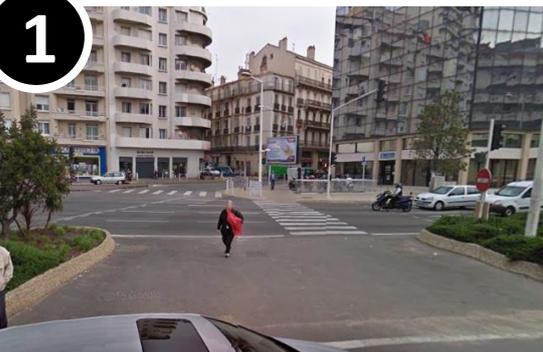
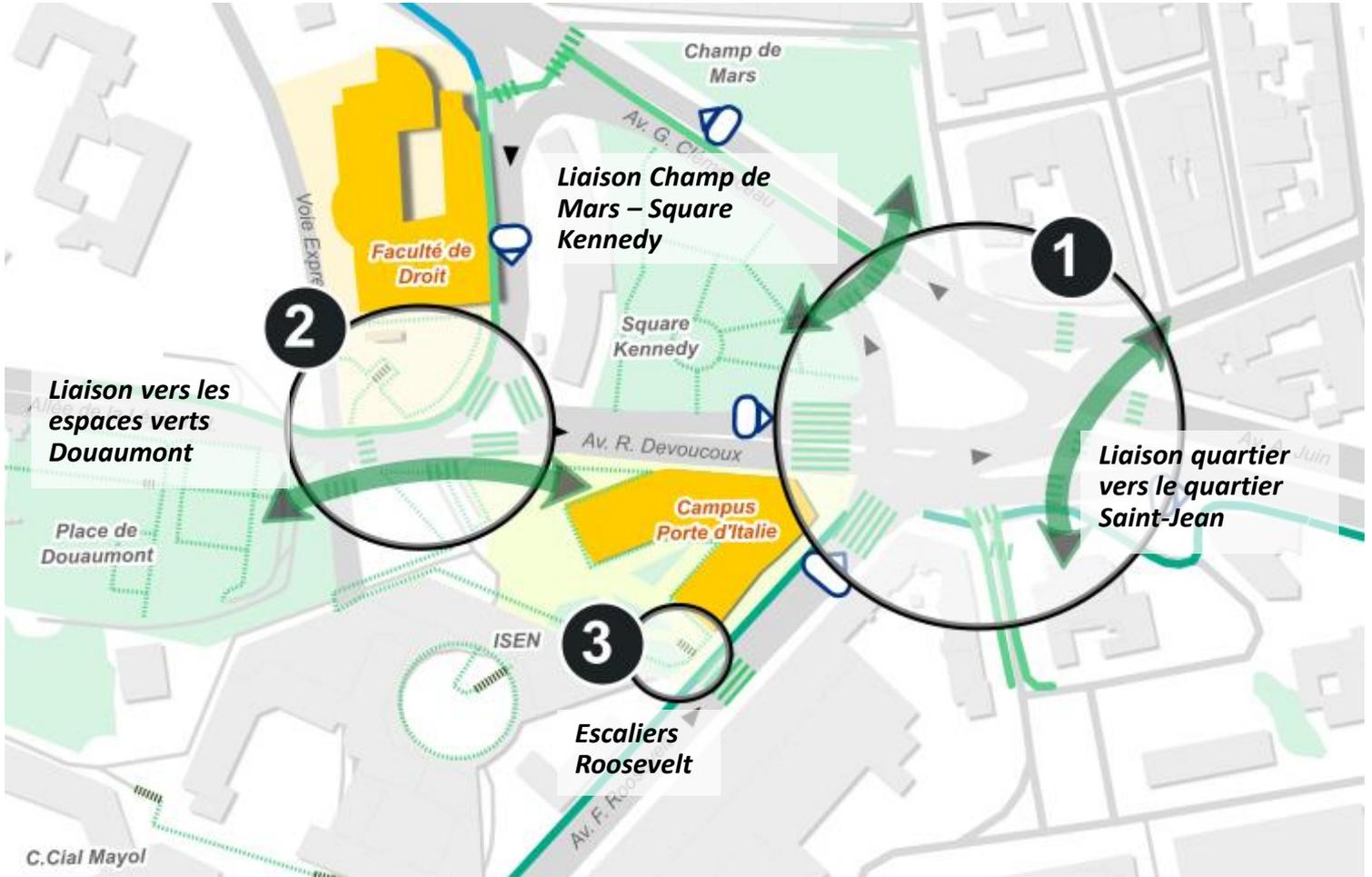
L'infrastructure n'est pas adaptée aux PMR, personnes âgées, poussettes... et ne permet pas un accès fluide et rapide aux arrêts de transports en commun sud et nord.



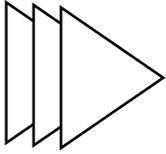
10 Pistes d'amélioration

Exemples de continuités piétonnes et cyclables qui pourraient être renforcées

Autour du campus de Toulon Porte d'Italie



11 Principales études/projets dans les secteurs des campus



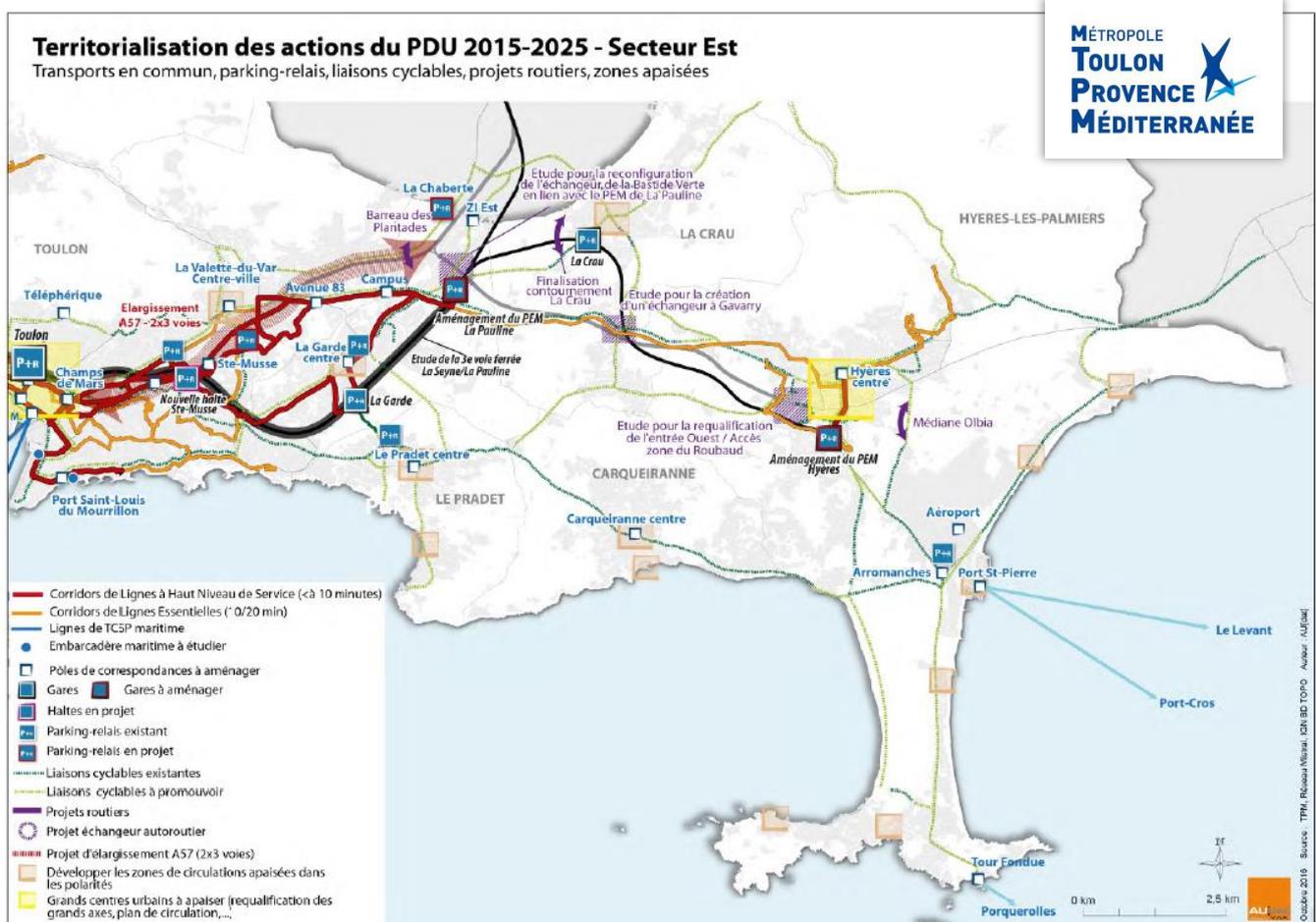
L'accessibilité des campus de Toulon et de La Garde ont fait l'objet ces dernières années de nombreuses réflexions, études et projets. Les résultats de l'enquête mobilité menée en 2020 par l'université sont l'occasion de remettre ces travaux en partage et de réinterroger leur état d'avancement, les « verrous » et obstacles existants, pour hiérarchiser les ambitions des acteurs publics locaux et redéfinir un agenda de mise en œuvre réaliste. Parmi ces travaux, le plan de déplacements urbains (PDU), les études préalables au projet de TCSP, le schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) et le volet aménagement du schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA) contiennent des éléments de projet à valoriser pour répondre aux problématiques d'accessibilité évoquées précédemment.

Le plan de déplacements urbains 2015-2025 (PDU)

Le plan de déplacements urbains planifie les politiques de mobilité sur le territoire de la métropole pour la période 2015-2025. Il a été approuvé en 2016 et définit les principes généraux de l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement pour un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs.

Parmi les mesures du plan d'actions un certain nombre concernent la desserte des campus universitaires. On peut noter parmi celles-ci : le déploiement de lignes à haut niveau de service avec une fréquence de passage inférieur à 10 minutes (action n°1) qui doit relier le campus de La Garde à la gare de La Pauline et au centre-ville de la commune, en bénéficiant notamment de sites propres dédiés (action n°2, cf. projet TCSP) ainsi que l'aménagement de la gare de la Pauline en pôle d'échanges multimodal porte d'entrée de la Métropole (action n°12), avec la création d'un parking relais (action n°20).

Plan de déplacements urbains 2015-2025 - Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée - 2016



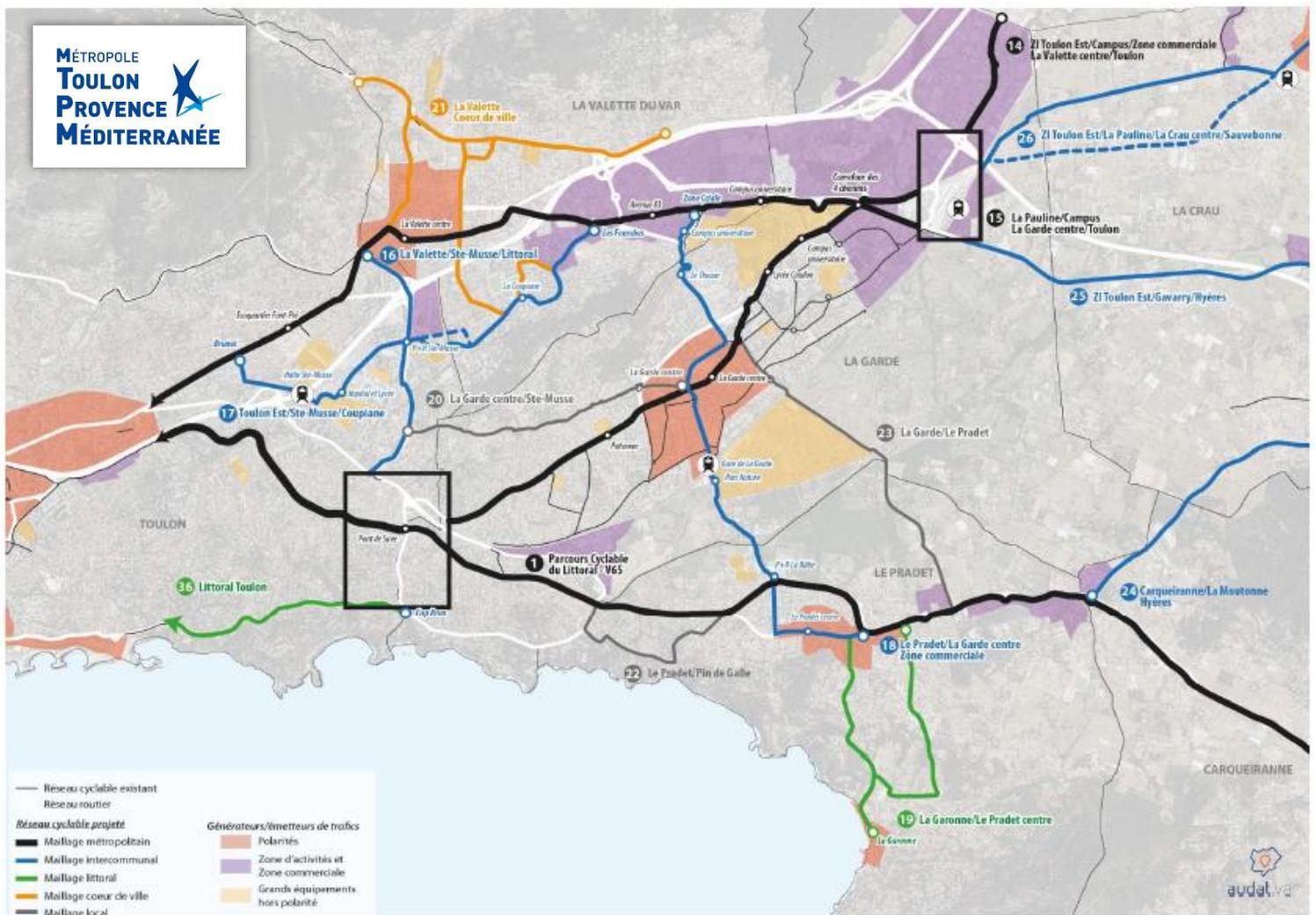
11 Principales études/projets dans les secteurs des campus

Le schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC)

Le schéma directeur des aménagements cyclables est un des outils opérationnels prévus au PDU, approuvé en 2016, à travers lequel la Métropole fixe le cap en matière de politique cyclable pour les 5 et 10 prochaines années. Il vise à la fois à projeter le réseau cyclable de demain en identifiant les grands itinéraires à aménager/finaliser, maillon essentiel pour le développement du vélo, à imaginer une politique de stationnement en fonction des usages, à construire un guide des aménagements cyclables, à définir un plan d'action sur l'entretien du réseau existant, sur la résorption des coupures, sur la gestion des intersections et des carrefours à feux ainsi qu'à proposer de nouveaux services aux usagers.

Ce schéma projette notamment un maillage qui dessert le campus universitaire de La Garde via des liaisons métropolitaines qui le relient à la gare de La Pauline, aux centres-villes de La Valette et de La Garde.

Schéma cyclable projeté sur le bassin est de la Métropole – Métropole Toulon Provence Méditerranée - 2019



11 Principales études/projets dans les secteurs des campus

Le projet de transport en commun en site propre (TCSP)

Le projet de TCSP s'intègre dans la stratégie générale de mobilité planifiée par la Métropole sur le territoire. Il a principalement pour finalité de créer une nouvelle offre de transports collectifs avec une fréquence élevée et des temps de parcours fiabilisés sur un axe est-ouest qui relie le centre-ville de La Seyne à celui de La Garde en desservant notamment les 2 campus universitaires. Le dossier de concertation exposait en 2016 les principes du projet, les objectifs poursuivis ainsi que le calendrier.



Dossier de concertation TCSP - Communauté
d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée - 2016



11 Principales études/projets dans les secteurs des campus

Projet d'aménagement des abords du campus Porte d'Italie

La mission de maîtrise d'œuvre paysagère et VRD pour l'aménagement des abords du campus de Toulon (2015) prévoyait une reconfiguration complète de l'accessibilité du campus avec en particulier la piétonnisation des axes Puy/Devoucoux/Daudet intégrée au projet de TCSP et l'aménagement en giratoire du secteur Bir Hakeim pour évacuer la circulation automobile de l'aire universitaire, et traiter l'espace comme un campus urbain.

*Projet d'aménagement de la Porte d'Italie et des abords du pôle Ingémédia à Toulon –
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée - 2015*

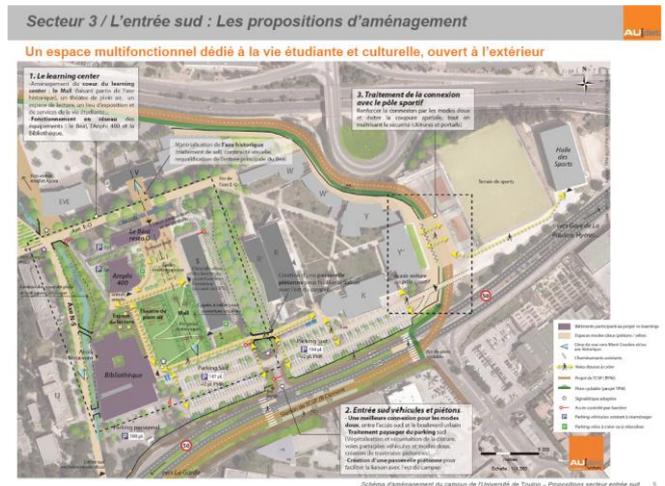


11 Principales études/projets dans les secteurs des campus

Le schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA)

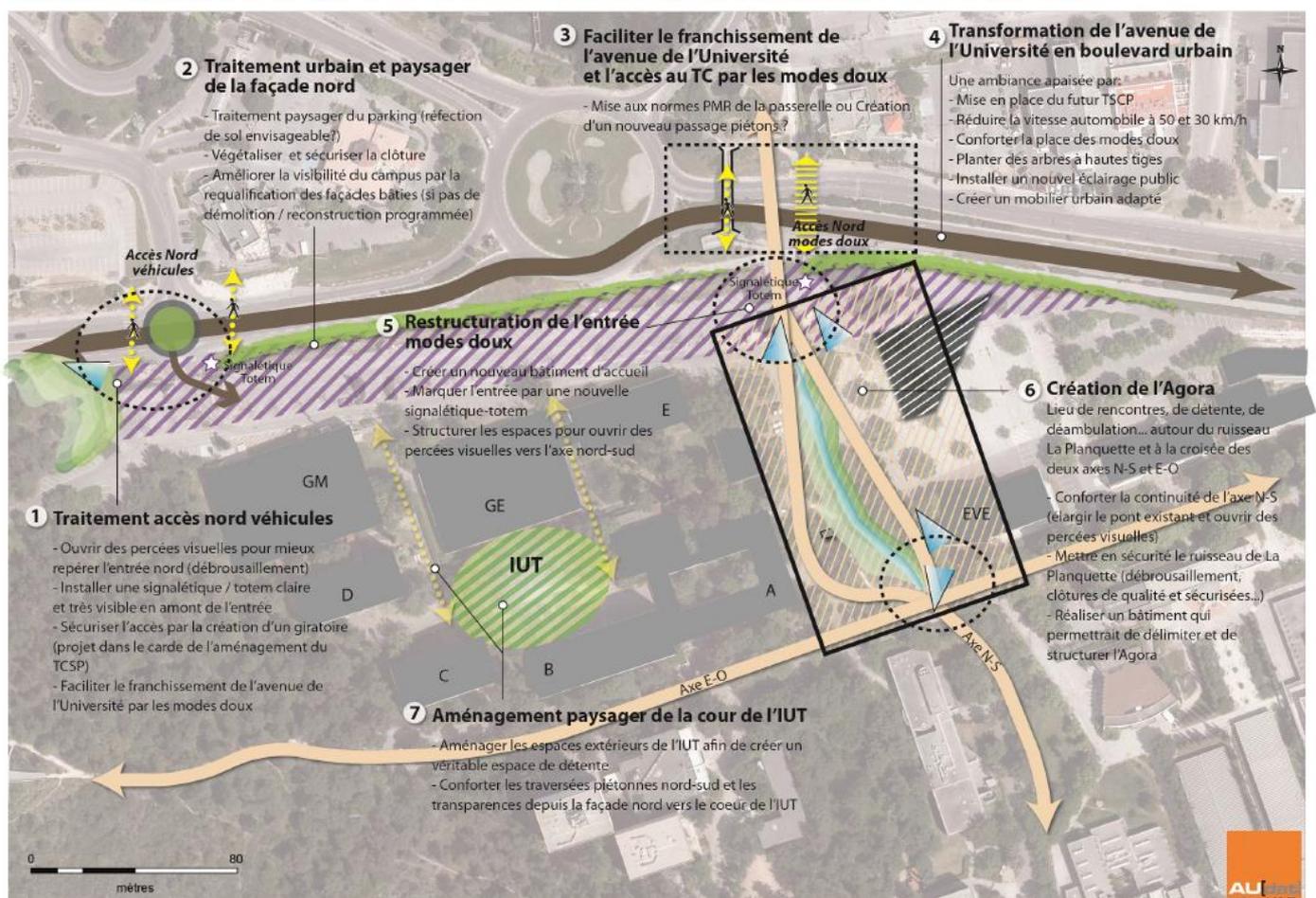
Le volet aménagement du schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA) de l'Université de Toulon avait en 2014 fait l'objet d'un approfondissement en vue de progresser et de préparer une mise en œuvre opérationnelle des actions du Schéma. Les propositions élaborées dans le cadre de ce travail intégraient notamment les aménagements prévus pour le TCSP et visaient notamment à :

- Permettre une plus grande intégration et ouverture du campus à la ville ;
- Adosser les actions d'aménagement à des principes de gestion environnementale du site : vers un campus à forte valorisation paysagère et écologique ;
- Rompre les effets de coupure existants entre les entités le campus en faisant des axes nord-sud et est-ouest, les deux axes structurants de l'organisation des espaces au sein du campus ;
- Valoriser par des aménagements spécifiques des lieux structurants de la vie étudiante ;
- Libérer le plus possible le campus de la présence de la voiture ;
- Diversifier les fonctions du campus.



Secteur 2 : L'entrée nord du campus

Les principes d'aménagement communs aux 2 scénarios proposés en 7 points



12 Synthèse des indicateurs d'accessibilité

Cette synthèse des indicateurs d'accessibilité a vocation à constituer une base de suivi de l'évolution qualitative et quantitative de l'accessibilité des 2 campus. Elle peut être, au besoin, complétée par des indicateurs supplémentaires.

	Campus de La Garde	Campus de Toulon
L'accessibilité automobile		
Accès automobiles au campus	5	nc
Nombre de parkings grand public	7	3
Nombre de places grand public	1290	3000
Nombre de parkings à accès réservé	5	nc
Nombre de places à accès réservé	350	nc
Nombre de places réservées au covoiturage	0	0
Nombre de parkings PMR	20	nc
Nombre de places PMR	38	nc
Nombre de parkings pour véhicules électriques	2	nc
Nombre de places pour véhicules électriques	4	nc
Deux-roues motorisés		
Nombre d'emplacements de stationnement	0	3
Nombre total de places	0	46
Transports en commun		
Nombre d'arrêts	3	5
Nombre de lignes Mistral	9	17
Nombre de lignes ZOU!	6	8
Piétons		
Nombre d'accès piétons	5	Multiple
Vélos		
Nombre d'emplacements de stationnement	4	4
Nombre total de places	70	120
Dont nombre de places non-sécurisées	70	120
Dont nombre de places sécurisées	0	0
Divers		
Plan d'accessibilité multimodal	Non	Non
Plateforme de mise en relation pour covoitureurs	Non	Non

nc : campus non concerné par l'indicateur