



**HAL**  
open science

# Un plan local de déplacement (PLD) pour l'université du Havre – Éléments méthodologiques et mise en œuvre pratique

Alban Bourcier, Samuel Deprez

## ► To cite this version:

Alban Bourcier, Samuel Deprez. Un plan local de déplacement (PLD) pour l'université du Havre – Éléments méthodologiques et mise en œuvre pratique. *TEC Mobilité intelligente [Revue TEC: Transport Environnement Circulation]*, 2008, n° 199, pp. 48 à 54. halshs-00486134

**HAL Id: halshs-00486134**

**<https://shs.hal.science/halshs-00486134>**

Submitted on 25 May 2010

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## UN PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT (PLD) POUR L'UNIVERSITE DU HAVRE

### *Éléments méthodologiques et mise en œuvre pratique*

#### **Alban BOURCIER**

*Maître de conférences - Chargé de mission Agenda 21*  
CIRTAI - UMR IDEES 6266 CNRS - Université du Havre  
alban.bourcier@univ-lehavre.fr

#### **Samuel DEPREZ**

*Maître de conférences*  
CIRTAI - UMR IDEES 6266 CNRS - Université du Havre  
samuel.deprez@univ-lehavre.fr

---

Qu'il s'agisse d'un *Plan de Déplacements en Entreprises* (PDE) dans le secteur privé ou d'un *Plan de Déplacements Administrations* (PDA) pour les services de l'Etat, la démarche des plans de mobilité conduit les employeurs volontaires à s'interroger sur les pratiques de leurs salariés en matière de transports pour se rendre sur leur lieu de travail mais aussi pour réaliser, le cas échéant, leurs déplacements professionnels.

Transposée au niveau d'un établissement d'enseignement supérieur comme l'université du Havre, une telle initiative amène à considérer différents groupes d'individus : les enseignants et personnels administratifs, en poste ou vacataires, d'une part ; les étudiants d'autre part ; l'ensemble des intervenants au titre des activités annexes (restauration, livraisons, courriers, entretien des locaux...) enfin. La présence de ces acteurs variés sur l'un des quatre sites de l'université induit obligatoirement un déplacement tout comme sont également à l'origine de déplacements nombreux les relations entre ces différents sites, notamment vers le site Lebon situé en ville « basse » et qui accueille la bibliothèque universitaire.

La mise en place depuis mars 2007 du *Plan Local de Déplacements* (P.L.D.) de l'université du Havre s'inscrit comme l'une des actions fortes de l'Agenda 21 d'établissement, l'une de ses réalisations les plus concrètes peut-être aussi à ce jour avec des nombreuses initiatives déjà menées sur la question des mobilités individuelles principalement.

#### ***1 - Le diagnostic des pratiques de déplacements : un préalable nécessaire***

La communauté universitaire havraise se compose au début des travaux sur le P.L.D. de 6 000 étudiants environ et d'un millier d'enseignants et agents avec pour chacun d'eux des pratiques et des fréquences de déplacements variées et méconnues. Le diagnostic réalisé pour la mise en œuvre du P.L.D. puise son originalité dans le choix d'un double niveau de lecture et d'analyse des mobilités *Domicile/Travail* des différents publics : la réalisation d'une enquête classique sur les comportements des étudiants et des personnels ; le recours aux Systèmes d'Information Géographiques (S.I.G.) afin de localiser ces publics, d'apprécier la

nature et la qualité de l'offre en transports alternatifs à l'automobile (équipements cyclables, lignes et arrêts de bus, gare SNCF...) à proximité de leur domicile et d'identifier, sur la base d'un croisement de ces données multiples, les possibilités de report modal et/ou d'évolution vers de nouvelles pratiques (covoiturage par exemple).

Une **première approche** considère leur origine géographique, assimilée pour les étudiants à leur localisation résidentielle au cours de l'année universitaire, et leurs habitudes en termes de déplacements vers les sites universitaires. La réalisation d'une enquête sur un échantillon représentatif de la population universitaire (974 étudiants et 262 personnels) apporte un tout premier éclairage sur les modalités d'accès (fréquences, horaires, mode(s)...) aux locaux et les attentes de chaque groupe en terme de solutions alternatives au seul usage de la voiture.

Car si tous fréquentent l'établissement de manière régulière (60% des étudiants et 65% du personnel sont présents 5 jours par semaine) et passent le même temps dans les transports (moins d'une demi-heure), les modes de transports utilisés divergent. Si l'automobile reste le moyen de déplacements privilégié, son utilisation varie toutefois sensiblement en fonction du public considéré (34,2% des étudiants et 59,6% des personnels), avec des reports tout aussi différenciés selon les populations : 28,4% des étudiants empruntent le bus et un quart sont adeptes de la marche à pieds là où seuls 8% des personnels utilisent les transports collectifs et 12,9% se déplacent à pieds. Le vélo dont l'usage est vivement encouragé dans les Plans de Déplacements Urbains demeure ici peu plébiscité, notamment par les étudiants (seuls 2% d'entre eux en font usage et 6,2% des personnels, qui se reportent également davantage sur le train que les étudiants pour les déplacements hors agglomération (7,6 % et 3,1% du public interrogé).

Ces premiers résultats placent l'université du Havre pour ce qui concerne les comportements de personnel dans une position conforme à ce qui peut être vu en d'autres lieux et pour d'autres structures. Les tendances observées pour les étudiants en font en revanche un cas singulier, lui conférant un profil particulier qui appelle la définition de solutions plurielles qui puissent répondre aux attentes et aux aspirations de chacun.

Ces attentes et ces aspirations contrastées ne sont que le reflet d'un degré de satisfaction lui aussi très variable selon les publics. Ainsi, si le coût du transport constitue le principal motif de mécontentement pour le personnel (44,2% des citations), les étudiants évoquent la perte de temps dans des proportions similaires (45,7% des sondés) puis le coût trop élevé (28%) et le stationnement difficile (14,6%). Ces premiers éléments dessinent les contours du plan d'actions et des mesures mises en place mais aussi du champ d'intervention de l'université. Car si la question du coût des déplacements peut effectivement être considérée de façon

directe pour les agents de l'Etat (application de la circulaire du 25 janvier 2007 instaurant la prise en charge d'une partie des frais de transports des personnels de l'Etat par exemple), le stationnement à proximité du site est une compétence de la municipalité et ne peut être vue uniquement comme une décision interne mais bien dans le cadre d'une négociation et d'un partenariat.

L'évolution des pratiques de déplacements vers des modes alternatifs à la voiture peut être assimilée à une équation à deux variables : la présence effective d'une offre de qualité pour ce qui concerne les différents moyens de transports (itinéraires cyclables sécurisés, lieux de stationnement couverts pour les vélos, fréquences et horaires des bus adaptés...) mais qui répond également aux attentes des usagers quant à l'utilisation d'un autre mode. Et sur cette question aussi les positions divergent entre les personnels, plutôt favorables aux bus (34%), aux vélos (22,9%) voire au covoiturage (15,3%) d'une part et les étudiants d'autre part. Pour ces derniers, les trois modes évoqués recueillent les mêmes suffrages, avec plus d'un quart (25,3 à 26,6%) des citations.

Ces déclarations d'intentions s'accompagnent toutefois d'un certain nombre de conditions ou tout du moins de souhaits exprimés quant à l'évolution attendue des modes alternatifs et de leur fonctionnement. Ainsi le report vers les bus urbains *a priori* pourrait se faire en intégrant les questions du coût du transport (une réponse sur trois pour les personnels et près d'une sur deux pour les étudiants). On soulignera ici la distance observée entre les attentes de la population étudiante par rapport à l'amélioration des fréquences (28,4% des citations) là où la perte de temps est la première source d'insatisfaction exprimée par rapport aux pratiques actuelles (près d'un étudiant sur deux). Ces attentes différenciées posent une nouvelle fois la question des compétences et des domaines d'intervention possibles pour l'université, placée en capacité d'intégrer la problématique des coûts par l'application simple des textes de lois mais dont le poids dans les négociations sur les fréquences de desserte des sites reste très limité, tout du moins à court terme.

Cette question du périmètre d'actions de l'université se pose avec la même acuité en ce qui concerne le vélo avec pour première attente exprimée l'extension des pistes cyclables (31% des citations dans la population étudiante et 35,7% pour les personnels). Car s'il est possible au niveau du campus de satisfaire les demandes sur les capacités (9,3% des personnels et 13,4% des étudiants souhaitent que le nombre de points de stationnement des vélos puisse être reconsidéré à la hausse) et la qualité (environ 20% des individus interrogés dans les deux populations sont favorables à la création de parcs à vélos couverts) des infrastructures d'accueil destinées aux bicyclettes, la nature et la densité du réseau sont une compétence des pouvoirs publics. Des actions susceptibles d'encourager l'utilisation du vélo, en facilitant

notamment la location de matériel, ont été mises en places afin de répondre à une demande réelle formulée par les étudiants (16,6%) principalement (seuls 8,6% des agents évoquent ce besoin de pouvoir louer son vélo). Deux éléments majeurs justifient ces attentes variées : le coût d'acquisition d'un vélo, souvent prohibitif, et la non-possession par les étudiants issus de communes hors de l'agglomération voire d'autres régions et établis pour l'année dans la ville du Havre d'une bicyclette

Les motivations pour une évolution vers le covoiturage apparaissent enfin contrastées et les attentes divergentes. Une aide à la mise en place concrète du dispositif est attendue par les membres du personnel pour organiser le système, sous la forme d'une mise en relation des covoitureurs potentiels par exemple (37,2% des citations mais seuls 21,4% des étudiants). A souligner sur cette question du covoiturage une motivation réellement apparente des agents, également intéressés par les dispositifs de secours en cas de difficulté temporaire. Ainsi, le quart de cette population souhaite-t-il également que le trajet Domicile/Travail soit assuré en cas de défaillance du covoitureur. La variable économique (l'aide à l'entretien des véhicules, la prise en charge d'une partie des frais d'assurance par exemple sont des dispositifs mis en place dans les structures privées par exemple) n'intervient alors que plus loin dans les vœux des personnels là où elle constitue l'un des facteurs incitatifs forts pour les étudiants (25,9%)

La réalisation de cette enquête apporte une première connaissance des pratiques mais aussi des marges de manœuvre possibles pour inciter les différents publics présents au quotidien à l'université à délaisser leur voiture individuelle pour évoluer vers des modes de transports alternatifs. Cette première grille de lecture est donc essentielle pour comprendre la situation actuelle, essentielle aussi pour définir des pistes d'actions prioritaires, essentielle enfin pour appréhender *a priori* leur recevabilité par les acteurs concernés. Elle ne constitue toutefois qu'une première grille de lecture, qu'une facette de cette vaste problématique.

La **seconde approche** retenue pour l'élaboration de Plan Local de Déplacements repose la mise en lumière des possibilités théoriques de changements des pratiques. Car s'il souhaite abandonner sa voiture ou pour qu'il puisse l'abandonner, l'automobiliste doit bénéficier avant tout des conditions matérielles pour se déplacer autrement. La mesure de cette capacité au changement peut être appréhendée en confrontant l'offre en transports alternatifs au lieu de résidence des étudiants et des agents. Une telle approche est rendue possible par le recours à un Système d'Information Géographique (SIG), environnement informatique à partir duquel des données localisées (un bâtiment dans une rue, un arrêt de bus, une piste cyclable, une gare...) peuvent être représentées, cartographiées et dominées pour produire un diagnostic utile à la décision.

La localisation à l'adresse (numéro et nom de rue du lieu de résidence au cours de l'année universitaire) de l'ensemble des étudiants inscrits à l'université et de tous les personnels à leur domicile constitue la base élémentaire de cette réflexion. Elle permet avec la localisation précise des sites et des bâtiments qui composent l'université d'intégrer les deux extrémités, les deux nœuds de la relation Domicile/Travail. En intégrant ensuite les lignes et les arrêts de bus, la voirie, les pistes cyclables, les gares et les voies ferrées, ce sont les maillons de cette chaîne qui sont alors restitués. Le croisement de ces éléments permet ensuite, mode par mode, de définir les possibilités de report modal sur la base d'une approche combinée de l'offre et de la demande potentielle.

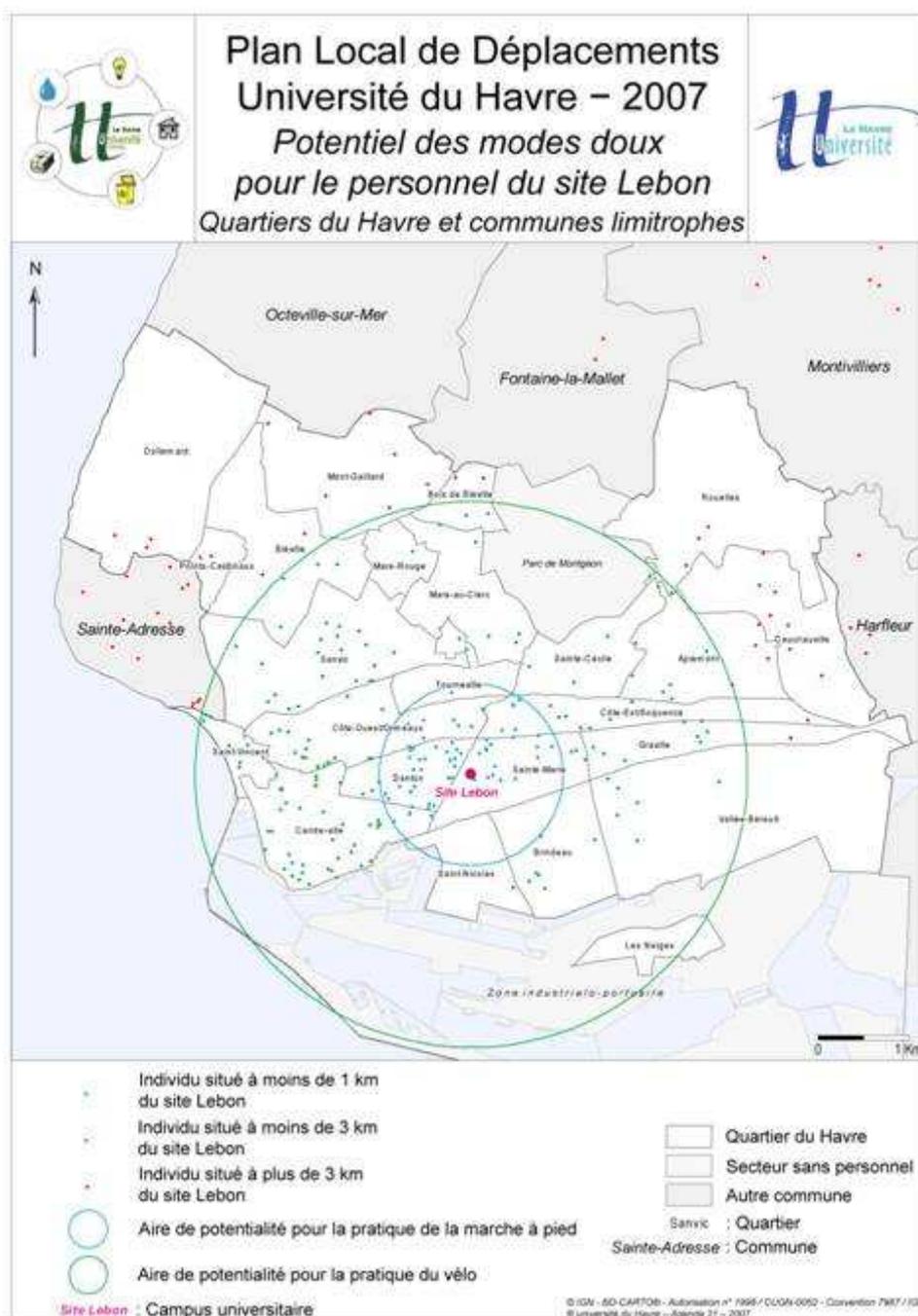


Figure n°1 : Potentiel théorique de l'usage des modes doux pour le personnel

Un premier document réalisé au niveau du site Lebon, en ville « Basse », permet d'évaluer de façon théorique le potentiel de personnels pouvant venir à l'université en vélo, sur la base d'une aire de rayonnement théorique du vélo de 3 kilomètres (distance observée de façon courante dans les diagnostics préalables à la mise en place des plans de mobilités). Près de la moitié des agents travaillant sur ce site (46,8%) s'inscrivent dans ce périmètre et peuvent d'un point de vue technique y venir en bicyclette. La part modale du vélo apparaît donc très largement inférieure (6,2%) à son potentiel théorique maximal. Il est ici entendu que d'autres paramètres entrent en compte comme le relief (problème de la falaise morte – escarpement) ou la sécurité des déplacements mais il ressort de cette analyse que le vélo possède un réel potentiel pour se développer.

Réalisé sur la population étudiante, le même diagnostic met en lumière des potentialités plus fortes encore pour le développement de l'usage de la bicyclette. Ainsi 56% des étudiants qui suivent un cursus sur le site Lebon pourraient se déplacer en vélo mais aussi 45,6% de ceux qui fréquentent le site Frissard, également situé dans la ville « Basse », là où l'ensemble de cette communauté ne pratique le vélo qu'à hauteur de 2% environ des déplacements. Un tel diagnostic met également en évidence des situations très contrastées, 22,3% et 29,1% des agents et des étudiants qui fréquentent le site de Caucriauville, localisé en ville « Haute », se trouvant en situation d'utiliser le vélo. Le choix de localisation résidentielle est donc une clef déterminante et un facteur explicatif de ces pratiques différenciées. Un travail approfondi sur cette question pourrait permettre d'identifier les raisons profondes de ces comportements (la nature et le volume de l'offre en termes de logements, des motivations personnelles...) aux implications lourdes sur les pratiques de déplacements. Il permettrait en outre d'inscrire notre réflexion dans la problématique cette fois plus large de la localisation dans le champ urbain des équipements accueillant un public nombreux.

On notera également à la lecture de cette première carte qu'un nombre important d'agents pourraient venir travailler à pieds sur le site Lebon mais également de nombreux étudiants. Un atlas cartographique établi dans le cadre de la mission Agenda 21 restitue par site et par modes pour chaque site de l'université des documents similaires

On y découvre notamment les possibilités de report d'une partie des déplacements vers les transports en commun. L'agglomération havraise est en effet desservie par un réseau de bus géré par la société *Bus Océane* et fort de 15 lignes, 755 arrêts et 145 bus. Environ 8% des personnels et 28% des étudiants utilisent actuellement les transports en commun. La part de ce mode de transports dans les déplacements Domicile/Travail à destination de l'université est pourtant potentiellement plus importante. En retenant le principe d'une aire d'influence de 300 mètres pour chaque arrêt de bus recensé et en définissant ainsi le territoire d'intervention

des bus, près de 53% des agents sont susceptibles d'utiliser ce mode de transport. Replacé dans la logique des mobilités urbaines, et en considérant les seuls membres du personnel établis dans l'agglomération, ces possibilités de changement de pratiques apparaissent plus fortes encore.

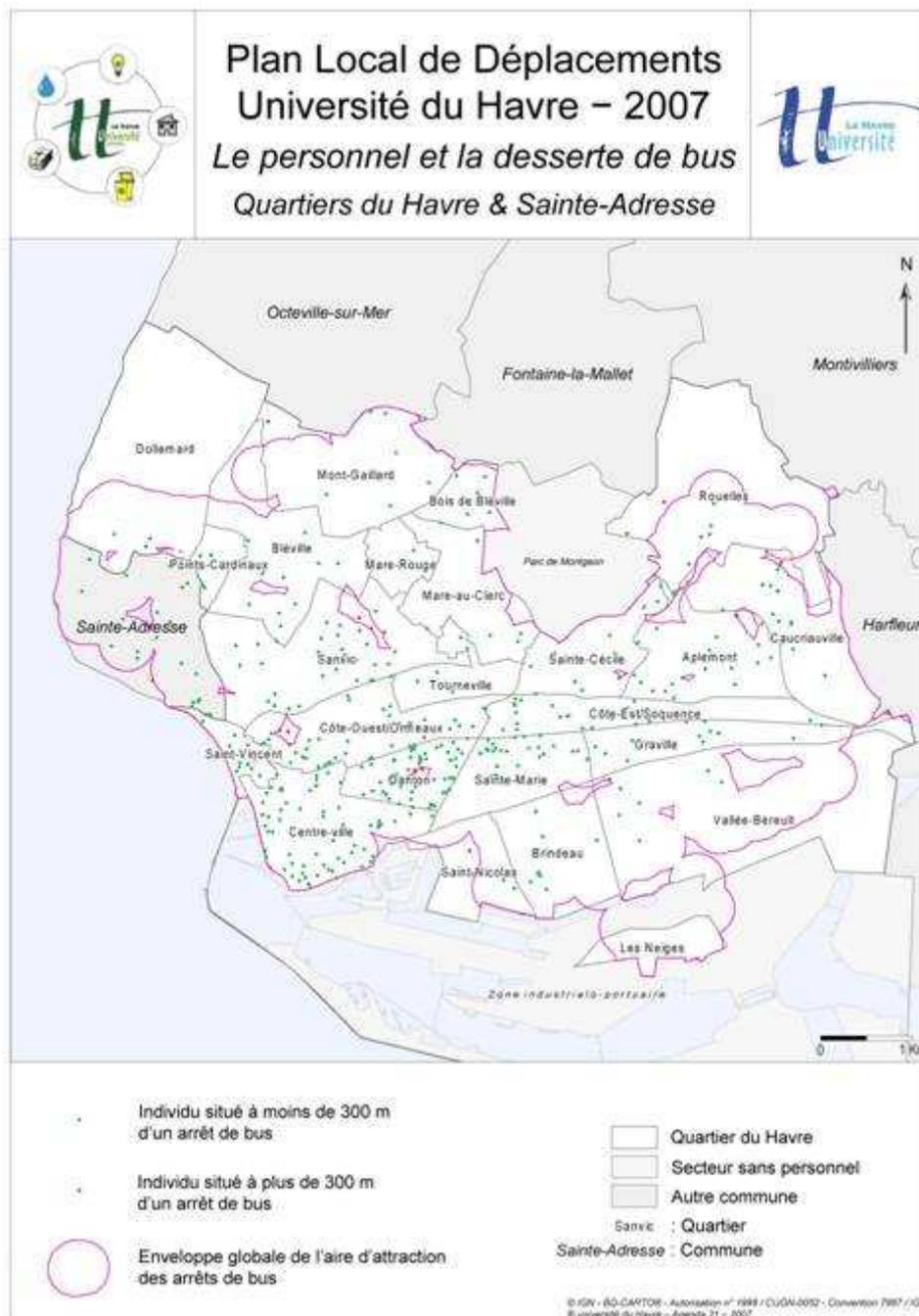


Figure n°2 : Potentiel de report modal théorique vers le bus pour les personnels

Enfin, et selon l'enquête, 28% des étudiants viennent aujourd'hui en bus à l'université. Cette part modale déjà très intéressante pourrait être augmentée de manière significative sur la base du travail réalisé, plus de 62% des étudiants disposant d'un arrêt de bus à moins de 300m de leur domicile.

Cette double approche, par le biais d'une enquête puis le recours au système d'information géographique, permet à l'université du Havre de disposer d'une base de connaissance riche, actualisée et novatrice devant lui permettre de considérer à la fois ce qu'il serait souhaitable d'envisager en terme de report modal (approche objective) et ce qui peut être proposé et mis en place au regard de ce qui est souhaité et attendu par les usagers (dimension qualitative).

## **2 - Des initiatives nombreuses pour des réalisations concrètes**

L'université a, avec la démarche du Plan Local de Déplacements, initié une démarche, posé les jalons d'un processus qui ne peut désormais fonctionner sans une participation active et forte des principaux acteurs. La réussite de ce projet ambitieux suppose à présent l'adhésion des personnels et des étudiants mais aussi leur mobilisation afin que chacun, à son niveau, par le changement de ses pratiques puisse contribuer à cette démarche collective. Mais pour mobiliser, il faut informer et communiquer. Les pistes sont multiples, les vecteurs variés et les réalisations déjà nombreuses.

Une première initiative mise en place part d'un constat éloquent issu de l'enquête : 24% des personnels et 19% des étudiants possèdent et donc peuvent utiliser un vélo. Ces parts assez faibles posent un problème majeur : un grand nombre de cyclistes potentiels ne peuvent pas se déplacer à bicyclette.

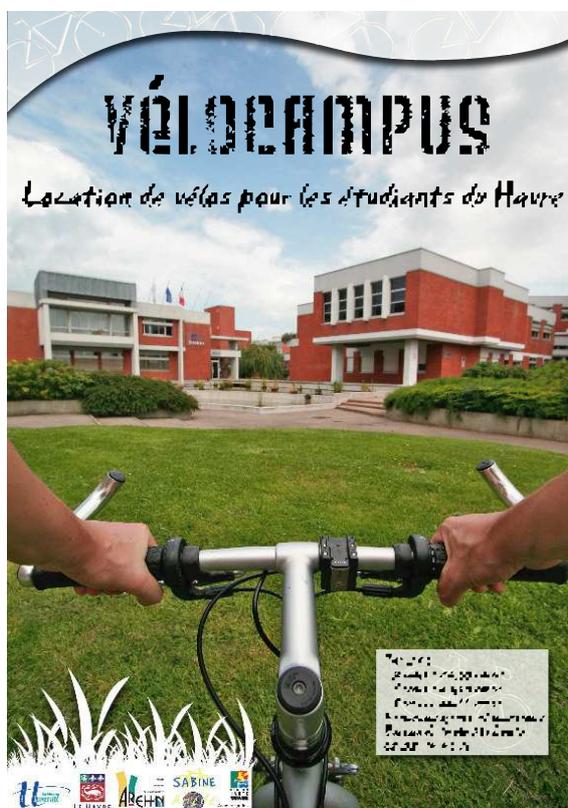


Figure n°3 : Affiche réalisée dans le cadre de l'opération VéloCampus

L'opération *VéloCampus* en place depuis le début de l'année sur la base d'un partenariat large s'affirme comme une réponse apportée à ce problème. Initiée par l'université du Havre, elle propose aux étudiants comme au personnel la location de vélos dont la maintenance est assurée par la *Société Amicale pour la Bicyclette en NormandiE* (SABINE), association havraise. Cette initiative est menée avec le soutien de la région Haute-Normandie, la ville du Havre et l'Agence Régionale de l'Environnement en Haute-Normandie. Une communication autour de cette opération est menée sous forme d'affiches depuis l'origine du projet et sera relayée prochainement par une campagne d'affichage à destination des étudiants afin de les encourager à utiliser d'autres modes de transports que la voiture.

Cette seconde opération prend la forme de quatre supports graphiques thématiques prônant les avantages de la marche à pieds, du vélo, du bus et du covoiturage en terme de coûts et d'aménités environnementales.



Figure n°4 : Affiches de promotion des modes alternatifs

Le prochain volet de cette stratégie de communication repose sur la diffusion d'une plaquette à destination des étudiants pour leur présenter la démarche du P.L.D mais aussi les informer sur les offres, matérielles (opération *VéloCampus pour la location de vélos*) et économiques (abonnements pour l'accès au bus et au train) alternatives à l'automobile. Elle sera jointe au dossier d'inscription pour la prochaine rentrée universitaire afin de sensibiliser les nouveaux étudiants et renforcer la mobilisation ceux déjà présents sur les différents sites.

Le saviez vous ?	Les objectifs du PLD	Pour se déplacer autrement
<p>Seul 1% des havrais présents sur le site de <b>Caucriauville</b> n'ont pas d'alternative à la voiture pour y accéder</p> <p>70% des havrais présents sur le site <b>Lebon</b> résident à moins de 3km et pourraient s'y rendre à vélo.</p> <p>Sur le site <b>Frissard</b>, la moitié des individus disposent d'au moins deux solutions alternatives à la voiture pour venir travailler.</p> <p>Seul 1,5% des havrais fréquentant l'université ne peuvent s'y rendre en bus.</p>	<p><b>Le Plan Local de Déplacements de l'université du Havre est l'une des actions fortes initiées dans le cadre de l'Agenda 21 d'établissement</b></p> <p>Son principal objectif est d'encourager l'utilisation de <b>modes de transport alternatifs à l'automobile pour les déplacements vers et entre les différents sites de l'université</b></p> <p><b>Mais le Plan Local de Déplacements, c'est aussi ...</b></p> <p>Promouvoir et diffuser l'image <b>éco-citoyenne</b> de l'université</p> <p>Jouer le rôle de <b>pilote</b> et stimuler les actions des autres structures locales.</p> <p><b>Sensibiliser</b> les usagers de l'université à la problématique de la mobilité et aux enjeux du développement durable</p> <p><b>Améliorer l'accessibilité</b> aux sites pour les usagers et les personnes à mobilité réduite</p> <p>Encourager la <b>marche à pied</b></p> <p>Promouvoir l'usage des <b>transports publics</b> par des actions d'information</p> <p>Inciter à l'<b>utilisation du bus et du train</b> par des tarifs spécifiques</p> <p>Améliorer les conditions de <b>livraison</b></p> <p>Contribuer à la <b>réduction des frais</b> de déplacements</p> <p>Favoriser l'<b>utilisation du vélo</b> (abris sécurisés, location...)</p>	<p><b>Moins d'1 Km à parcourir ? Choisis la Marche à pied !</b> Un mode de déplacement propre, économique et bon pour la santé.</p> <p><b>1 à 3 km de l'université ? Et si tu pensais au vélo ?</b> Rapide, souple, peu coûteux et en plus facile à louer avec l'opération <b>Vélo Campus</b>. Renseignements au bureau de la vie étudiante au 02.32.74.40.76</p> <p><b>Plus loin dans l'agglomération ? Le Bus est fait pour toi !</b> Ce transport collectif limite le nombre de voitures en ville (1 bus équivaut à 40 voitures) et réduit la pollution de l'air et la congestion</p> <p><b>Hors de l'agglomération ? As-tu essayé le co-voiturage ?</b> Convivial, il est sur longue distance et en l'absence du train l'alternative la plus économique mais aussi la plus écologique</p> <p><b>A proximité d'une gare ? Sans hésiter : prends le train !</b> La région Haute-Normandie aide les étudiants. Renseigne-toi !</p>
<p><b>Et toi, comment viens-tu ?</b></p> <p>Pour changer ces pratiques tout en permettant à chacun de choisir un mode de transport adapté à ses besoins, l'université du Havre a mis en place son</p> <p><b>Plan Local de Déplacement</b></p>		

Figure n°5 : Plaquette d'information à destination des étudiants

A moyen terme enfin, seront diffusées de façon large, notamment sur le site de l'université, les **fiches d'accessibilité** à chaque site telles qu'elles ont été élaborées lors de la phase de diagnostic du Plan Local de Déplacements. Ces fiches d'accessibilité ont pour objet, sur un recto/verso facilement diffusable, d'informer les usagers sur l'offre de déplacements. Chaque site fait l'objet d'une présentation accompagnée d'un plan détaillé puis sont regroupés les différents modes de transports offerts pour y accéder (vélo, bus, marche à pied mais aussi automobile) avec pour chacun des informations détaillées sur les itinéraires, les prix et l'offre de stationnement.

L'utilisateur potentiel peut alors choisir, selon ses contraintes ou ses aspirations, et sur la base d'une connaissance des différentes alternatives la façon dont il se déplacera vers chaque site.

## Fiche d'accessibilité

### Site Caucriauville



Agenda 21 - Mai 2007

---

**Composante :**  
- IUT

Université du Havre - Site Caucriauville




**Nombre d'étudiants :** 1466  
**Nombre de personnels :** 224

**Offre de stationnement :**  
- 778 places  
Réparties en stationnement sur voirie et parcs de stationnement

*Pour plus de détails sur le stationnement, voir page 2.*

---

**Pour venir en transports en commun**

**En provenance de la gare :**  
- Gare / IUT : ligne 8  
11 arrêts, 1 bus toutes les 5 à 6 mn  
Temps : environ 15 mn + 5 mn à pied

**En provenance de l'Hôtel de Ville :**  
- Hôtel de Ville / Gare : lignes 1,8,9,11  
4 arrêts, 1 bus toutes les 3 à 4 mn  
- Gare / IUT : ligne 8  
11 arrêts, 1 bus toutes les 5 à 6 mn  
Temps total : environ 22 mn + 5 mn à pied

- Hôtel de Ville / IUT : ligne 10  
23 arrêts, 1 bus toutes les 7 à 8 mn  
Temps total : 20 mn + 8 mn à pied

*Bus toutes les 3 à 4 mn en période de pointe, 7 à 8 mn aux autres périodes.*

---

**Utiliser les modes "doux"**

**Venir à pied :**  
- De la Gare : 50 mn  
- De l'Hôtel de Ville : 1h15 mn

**Venir à Vélo :**  
- De la Gare : 30 mn  
- De l'Hôtel de Ville : 45 mn

**Stationnement des vélos :**  
2 structures d'accueil :  
- Entrée principale : 18 places  
- Parking rue du 8 Mai : 26 places

*Pistes et bandes cyclables sur une partie minime du trajet, consultez le plan du réseau en page 2.*

1/2

## Fiche d'accessibilité

### Site Caucriauville



Agenda 21 - Mai 2007

---

**Pour venir en voiture**

*Les temps de parcours tiennent compte du temps de stationnement*

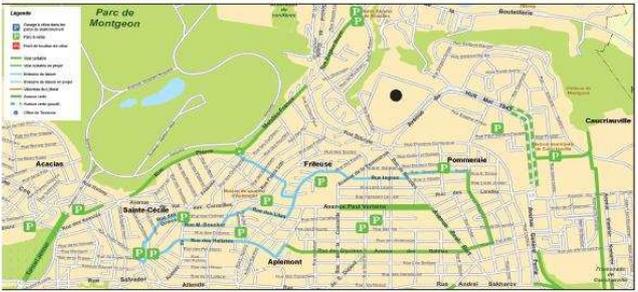
**En provenance de la gare (environ 20 mn) :**  
- Prendre le cours de la République en direction du tunnel Jenner,  
- Prendre en face la rue Pierre Mendes France sur 1500 m,  
- Tourner à droite rue Socrate sur 600m

**En provenance de l'Hôtel de Ville (environ 25 mn) :**  
- Prendre le boulevard de Strasbourg en direction de la gare,  
- Prendre le cours de la République en direction du tunnel Jenner,  
- Prendre en face la rue Pierre Mendes France sur 1500 m,  
- Tourner à droite rue Socrate sur 600m




---

**Plan des pistes cyclables**




---

**Offre en stationnement du site Caucriauville : 778 places**

Rue Boris Vian : 188 places



2/2

Figure n°6 : Fiche d'accessibilité au site de Caucriauville (Recto & verso)

Etablissement public, l'université du Havre participe à la promotion des transports publics par la mise en application de la circulaire du 25 janvier 2007. Ce dispositif rend possible dans les faits le **remboursement d'une partie des frais de déplacement** des personnels disposant d'un abonnement annuel ou mensuel de transports en commun ou de train. L'application de ce dispositif se traduit par la signature d'une convention avec la société *Bus Océane* à laquelle a été confiée l'exploitation du réseau de bus dans l'agglomération havraise. La démarche est toutefois élargie à la communauté étudiante dans le cadre d'un partenariat avec la ville du Havre. Une formule d'abonnement spécifique (22,5€ par mois) permet aux étudiants âgés de moins de 26 ans d'utiliser les bus urbains à coût réduit. Les affiches et supports présentés précédemment viendront assurer la large diffusion de ces informations.

### 3 - Des projets nombreux pour l'avenir

Si la démarche *VéloCampus* a aujourd'hui trouvé son public et fonctionne de façon efficace, des avancées complémentaires sont désormais nécessaires pour se rapprocher au mieux de cette part modale théorique forte. Disposer d'un vélo est désormais une chose aisée et à un coût particulièrement raisonnable. Mais inciter à l'utilisation plus systématique du vélo induit aussi que les conditions d'accueil des cyclistes soient améliorées, en quantité et en qualité.

Certains sites ne disposent ainsi pas encore de lieu de stationnement alors qu'ils sont bien desservis par les pistes cyclables. D'autres ne proposent que des équipements à ciel ouvert là où les attentes formulées invitent à la création de parcs à vélos couverts et sécurisés. Les situations apparaissent donc particulièrement contrastées et des efforts importants sont ici nécessaires.



Figure n°7 : Des sites inégalement équipés pour accueillir les cyclistes

Enfin, les résultats de l'enquête en témoignent : pour les usagers de l'université, étudiants comme agents, l'amélioration de l'offre de pistes cyclables pour accéder aux sites doit être une priorité. Le réseau actuel ne permet pas une desserte des quatre sites et constitue un frein, un obstacle au développement plus important du vélo compte tenu des problèmes de rapidité des déplacements mais aussi de sécurité. La ville du Havre travaille actuellement sur l'extension et l'amélioration de son réseau de pistes cyclables. L'association de l'université à cette réflexion apparaît nécessaire pour permettre une meilleure desserte de ses différents sites. Apporter des éléments de réponse à cette question est un enjeu majeur pour réduire la distance qui existe aujourd'hui encore entre les potentiels modaux, tels qu'appréhendés par l'approche SIG, et la réalité des faits, celle des pratiques individuelles.

La question de l'accès aux locaux pour les personnes à mobilité réduite est également une priorité dans le cadre de la définition du Plan Local de Déplacements, avec une volonté affirmée d'avancer dans trois directions en particulier : la présence et le respect des places de stationnement réservées (deux au minimum) à proximité des accès principaux des sites de l'université, l'augmentation du nombre de télécommandes permettant l'ouverture des portes automatiques et le remplacement des portes à battant par des portes automatiques. Ce travail intervient en concertation étroite avec le service *Handicap*

### ***En guide de conclusion***

Si la démarche des plans de mobilité est aujourd'hui bien connue et largement diffusée dans les entreprises, elle constitue un fait beaucoup plus rare au niveau des universités. Bien sûr

des exemples existent en France et en Europe. Certaines ont inspiré les démarches mises en œuvre (entretiens avec les porteurs de projet et découverte des réalisations à l'université catholique de Lille), d'autres peut-être pourront être reprises à l'avenir et transposées.

Les premières actions mises en œuvre à l'université du Havre témoignent d'une volonté forte d'actions, à travers des propositions concrètes et opérationnelles. Le projet est aujourd'hui bien lancé et soutenu par des partenaires multiples. La région Haute-Normandie par le biais de son agence de l'environnement (ARHEN) qui apporte une aide méthodologique précieuse, à l'instar du retour d'expériences et de l'appui technique proposés par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).

Le projet de développement d'un système d'autopartage, tout comme la démarche engagée de labellisation du Plan Local de Déplacements sont le reflet de ce partenariat vivant et fort entre l'ADEME et notre université.

Une collaboration est en cours de formalisation avec la Région de Haute-Normandie de manière à apporter la contribution de l'université à la mise en place du Plan de Déplacement Administration (PDA) régional.

Une convention entre le Département de Seine-Maritime et l'université du Havre est actuellement en cours de finalisation dans le but de disposer au sein de l'université d'une interface de co-voiturage dédiée, tout en étant connectée au système seino-marin, géré de manière centralisé par le Service d'exploitation des transports de la Direction départementale des transports.

Les récentes négociations avec la Ville du Havre et l'exploitant de ses transports en commun ont abouti à l'amélioration de la desserte en bus de certains sites universitaires, profitant des opérations de renouvellement urbain réalisées à proximité des secteurs concernés pour actualiser les itinéraires et mieux positionner les arrêts.

De manière très localisée, dans les limites du périmètre du campus havrais, il est question de prolonger en interne le réseau cyclable et piétonnier de la Ville du Havre par un Plan de circulation réglementé présentant des voies réservées pour chaque mode. Cette initiative se fait en étroite collaboration avec le service « Hygiène & Sécurité » de l'université du Havre de manière à certifier la bonne conformité des équipements et des règlements prévus.

Au droit des bâtiments, les travaux de mise en conformité pour l'accessibilité des personnes en position de handicap sont d'ores et déjà entrepris dans le cadre de fonds spécifiques. Ces

opérations se réalisent en étroite collaboration avec le Service « Handicap » de l'université, créé au Havre bien avant que la loi oblige sa présence au sein des établissements d'enseignement supérieur. Les dernières réalisations concernent des travaux de réhabilitation des ascenseurs et élévateurs dans les anciens bâtiments, les rampes d'accès et les places de stationnement réservé ayant été instaurées de longues dates dans l'établissement.

Si l'engagement dans la mise en place d'un plan de mobilité est à l'origine une démarche individuelle, elle devient aussi rapidement une démarche partenariale, parce qu'une université, comme une entreprise, ne peut être considérée comme un élément isolé, mais bien comme un acteur inscrit avant tout dans un territoire. La réflexion avec la ville du Havre sur la place du vélo et le développement des pistes cyclables, les conventions signées avec Bus Océane ou la mise en place en lien avec la Communauté d'Agglomération Havraise (CODAH) d'un pôle *Energie* dans lequel s'inscrit la question des déplacements sont autant d'exemples qui illustrent la nécessité, le bien-fondé et la portée de cette approche conduite par l'université et bâtie avec différents acteurs.