

Plan Transition 2021 – 2026

Volet mobilité

Février 2021

MOBILITE

1. Vision

La mobilité qui est au cœur du développement de l'université et la conséquence de l'attractivité de ses six sites, doit faire l'objet d'une stratégie volontariste avec la double ambition d'améliorer la qualité de vie liée aux déplacements (santé, sécurité, confort, cadre de vie) pour la plupart des membres de la communauté universitaire et de réduire sensiblement les émissions de polluants¹ et de gaz à effet de serres.

Un demi-siècle après la création audacieuse et visionnaire de Louvain-la-Neuve anticipant largement l'évolution des mobilités douces dans les grandes villes, l'UCLouvain peut à nouveau être à l'avant-garde en matière de mobilité. S'engager dans cette voie, de manière explicite et visible, est indispensable pour Louvain-la-Neuve et ne peut que renforcer l'attractivité de l'institution pour les étudiant-es, les chercheurs et les chercheuses ainsi que pour tous les membres du personnel qui songent à la rejoindre. Cette même approche doit d'ailleurs guider les actions sur l'ensemble des autres sites de l'UCLouvain en concertation avec les autorités et compte tenu des spécificités locales.

Ainsi, l'université a identifié deux leviers d'action principaux : l'un sur la baisse de la quantité de déplacement et l'autre sur l'amélioration de la qualité des déplacements. Elle en fait ses objectifs en termes de mobilité.

2. Contexte

Les spécificités d'accès et de densité urbaine de chacun des six sites de l'UCLouvain déterminent les enjeux et les leviers pour une mobilité plus durable. En fonction des sites, de 30 à 60 % du personnel de l'UCLouvain habite à moins de 10 km de leur lieu de travail.

Par ailleurs, l'UCLouvain s'inscrit dans la vision FAST de la Wallonie pour 2030, tentant de diminuer d'un quart l'usage de la voiture et de multiplier par cinq l'usage du vélo. A Bruxelles, le plan Good Move, récemment adopté par l'exécutif, détermine également les bases des actions de notre université. Dans ce cadre, l'UCLouvain revoit tous les trois ans son Plan de Déplacement d'Entreprise selon une obligation fédérale et va mener en 2021 une enquête de mobilité auprès de ses publics employés et étudiants selon les standards de la Région Bruxelloise.

De manière générale, l'université encourage l'usage des Transports en Commun (TC) et du vélo pour ses employés² et étudiant-es tout en dissuadant l'usage de la voiture. La politique des parkings malins ou payants et le développement des infrastructures pour les cyclistes (parkings sécurisés, douches)³ concrétisent cette volonté, qui semble néanmoins insuffisante pour remplir les objectifs du développement durable.

Pour ce faire, l'UCLouvain a nommé un coordinateur mobilité pour l'ensemble de l'institution et a engagé un spécialiste en mobilité pour le développement urbain de Louvain-la-Neuve. Un groupe de travail paritaire Mobilité mis en place par le Conseil d'Entreprise constitue un lieu de

concertation y compris avec les étudiant-es et les services techniques.

Les freins à l'évolution des comportements de mobilité sont, entre autres, et pour ceux qui relèvent directement de la responsabilité de l'université :

- le manque d'efficacité en matière de communication (en termes d'information et de mobilisation) à propos des mesures déjà en place (espaces de co-working sur chaque site, app Community pour le covoiturage, itinéraires cyclables vers LLN, car sharing, e-vélo sharing, ...), notamment en lien avec le grand turn-over du public concerné ;
- la connaissance très partielle de la mobilité du personnel comme celle des étudiant-es ;
- la faible proportion de télétravail structurel.

Les objectifs se déclinent autour de 3 axes : documenter les comportements de mobilité, réduire les déplacements et inciter à adopter une mobilité plus partagée et plus douce.

Objectif M1 : Documenter les comportements de mobilité de la communauté universitaire et anticiper les possibles évolutions

Action M1.1 : Mise en place d'enquêtes de mobilité permettant de quantifier de manière détaillée les comportements de mobilité des membres de la communauté universitaire et d'en identifier les leviers d'évolution

La connaissance fine de la mobilité engendrée par les activités de l'université, son évolution dans le temps et les besoins des utilisateurs et utilisatrices est une nécessité afin de pouvoir évaluer l'efficacité des politiques mises en place et de prévoir les évolutions nécessaires.

L'enquête de mobilité trisannuelle obligatoire pourrait répondre à ce besoin mais le taux de réponse limité et les biais qui en résultent ne permettent pas une extrapolation fiable à l'ensemble de la communauté et donc une connaissance vraiment précise de cette mobilité.

Dès lors, l'université s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre un taux de réponse du personnel à l'enquête de mobilité de plus de 50% sur chaque site.

Objectif M2 : Réduire la demande en déplacements pour améliorer la qualité de vie et réduire les émissions

Dans le bilan carbone de l'université, les déplacements de sa communauté représentent 54% du bilan total, de loin le premier secteur. A l'échelle de la Belgique, le transport est

souhaitées par type de véhicule et les émissions réelles reste important (EU directive 2016/646/EU).

² Triplement du remboursement des abonnements TC en 7 ans (1,4 millions euros/an) et des km-vélos.

³ A concurrence d'environ 70 kEuro par an depuis 2014.

¹ Émission des NOx, COVNM, PM 10 et PM 2,5 (www.irceline.be) – L'augmentation des volumes de trafic compense les réductions d'émissions du parc automobile dues à son renouvellement lui-même plus lent que prévu. L'écart entre les normes d'émissions

d'ailleurs l'un des deux secteurs dont les émissions continuent d'augmenter. Cette constante augmentation du transport des biens et des personnes n'est soutenable ni en termes environnementaux avec les consommations énergétiques et la pollution engendrées, ni en termes économiques (perte de temps) et sociaux (impacts sur la qualité de vie). Ainsi, avant d'agir sur la qualité des modes de transport utilisés, il importe d'agir sur la quantité des déplacements engendrés par les activités de l'université.

Dès lors, l'université vise à réduire de 20% les émissions liées aux déplacements de son personnel et de 30% la part de l'avion dans les déplacements professionnels d'ici 2025. Pour ce faire, elle mettra en œuvre trois actions spécifiques :

Action M2.1: Appliquer une politique simple et unifiée en matière de télétravail (CCT)

Le télétravail est rendu de plus en plus simple et efficace grâce au développement et à l'accès aux technologies de la communication. Utilisé un à deux jours par semaine, il permet bien évidemment d'éviter une partie des trajets pendulaires et leur coût éventuel et peut engendrer également une plus grande satisfaction pour les travailleurs et les travailleuses par l'amélioration de leur qualité de vie et un gain de productivité.

Pourtant, selon la dernière enquête interne liée au plan de déplacement entreprise en 2017, 70% des répondant-es ne profitaient pas de façon régulière du télétravail à l'UCLouvain.

Dès lors, l'université s'engage à implémenter une politique simple et unifiée en matière de télétravail pour qu'à partir de septembre 2021, le télétravail à raison d'un ou deux jours par semaine (pour un temps plein) devienne la norme pour ses travailleurs et travailleuses pour autant que la nature du travail et l'organisation du service le permettent.

Action M2.2 Finaliser l'équipement des salles de visioconférence et inciter les changements comportementaux pour les déplacements professionnels nationaux

Si les déplacements professionnels nationaux ne représentent qu'un pourcent du bilan carbone de l'université, nous avons des leviers d'action importants pour inciter aux changements comportementaux.

L'université s'engage ainsi à finaliser l'installation sur tous ses sites et visibiliser les salles de visioconférences et l'accompagnement possible à leur utilisation notamment pour les réunions de groupes intersites ainsi que la possibilité d'utiliser des voitures partagées via Cambio pendant la journée afin d'éviter de devoir venir en voiture à cause d'un déplacement professionnel prévu.

Action M2.3: Mise en place d'une charte sur les déplacements professionnels internationaux

Dans le bilan carbone 2018 de l'université, les déplacements professionnels représentaient 5% du bilan dont 80% pour les déplacements en avion. Bien qu'il s'agisse d'une part moins importante que les trajets pendulaires, il s'agit d'une

part non négligeable du bilan total, en expansion rapide et dont la visibilité symbolique est importante.

Le développement des réseaux internationaux fait partie de l'ADN du métier de chercheur et chercheuse. Il s'agit donc de reconnaître l'importance de l'expérience internationale tout en diversifiant les modalités de cette expérience (mobilité virtuelle, séjours moins fréquents mais plus longs...) et favorisant les transports « bas carbone » là où c'est possible.

Dès lors, l'université s'engage à ce qu'à partir de janvier 2021, les instituts (ou autres entités le cas échéant) qui le souhaitent puissent adopter une charte sur les déplacements professionnels commune au sein de l'université. Celle-ci vise à inciter le personnel à, d'abord, s'interroger sur la pertinence d'un déplacement physique, ensuite à privilégier le train partout où cela est possible et enfin à compenser, sur base des budgets de ressources diverses des entités et des individus, les émissions en CO₂ des voyages en avion. Cette compensation sera destinée à un fonds mobilité des entités pour soutenir les déplacements en train de longue distance, en particulier des jeunes chercheurs et chercheuses. Pour les voyages dans le cas de la coopération au développement (boursier-es du Sud, missions de coopération au développement des professeur-es, chercheurs et chercheuses), cette compensation sera prise en charge par le central. Par ailleurs, un lobbying sera fait auprès des instances (FNRS, BELSPO, ARES, ...) pour que cette compensation puisse être intégrée dans le remboursement des voyages.

L'adhésion à cette charte sera obligatoire pour l'accès à des financements de mobilité internationale octroyés par l'UCLouvain.

Objectif M3: Inciter chaque membre UCLouvain à adopter une mobilité plus partagée et plus douce

Lors de ses déplacements, il est indispensable de privilégier les modes de déplacement pauvres en carbone, idéalement la marche, le vélo ou le train afin de réduire au maximum l'empreinte environnementale des trajets. Le partage de la mobilité routière via l'utilisation des bus ou du carsharing permettent également de diminuer drastiquement son empreinte carbone. Actuellement, la part de ces modes de transport dans l'ensemble des déplacements des employé-es tourne autour de 30% mais varie fortement d'un site à l'autre.

Consciente de sa responsabilité, l'université a pour ambition d'atteindre 50% de part modale des transports bas carbone pour les déplacements de son personnel d'ici 2025. Pour ce faire, elle mettra en œuvre quatre actions spécifiques :

Action M3.1: Finaliser les abris vélo sécurisés prévus sur l'ensemble des sites

Sur l'ensemble des sites de l'UCLouvain, un recensement précis des typologies et disponibilités de ranges-vélos a déjà été effectué ainsi qu'une évaluation des faiblesses de nos sites en termes de grands parkings sécurisés. Sur cette base, l'administration a déterminé la localisation de nouveaux grands parkings nécessaires pour combler ces lacunes. Plusieurs d'entre eux ont été réalisés ces dernières années. Parallèlement à ce processus, des barres à vélos

sont installées suivant un maillage régulier et les demandes particulières sont analysées à la lumière de celui-ci.

Pour les prochaines années, l'université finalisera les deux ou trois grands abris vélo sécurisés qui sont prévus sur l'ensemble de ses sites et renforcera, où cela est nécessaire, l'installation de barres à vélo et d'abris couverts légers.

Action M3.2: Réviser la politique d'utilisation des parkings

Les véhicules privés nécessitent non seulement de l'espace pour circuler, mais également un espace de stationnement lorsqu'ils ne sont pas utilisés... et c'est le cas 95% du temps de vie d'une voiture. Une place de parking c'est entre 25 et 30m² pour un coût qui varie entre 5.000€ et 30.000€ s'il est en structure. Le stationnement représente donc un coût important pour la collectivité. Par ailleurs, il conditionne en partie le choix modal pour effectuer le trajet vers son lieu de travail et, à ce titre est un levier important d'une politique de mobilité plus durable.

Dès lors, dans le cadre de la révision complète de sa politique de mobilité (Action M3.3), l'université reverra à partir de septembre 2021 sa politique d'utilisation de ses parkings (CCT) par l'abandon de ses abonnements annuels et la mise en place d'un système de paiement à la journée. Les recettes supplémentaires étant affectées au développement des alternatives à la voiture : abris-vélo, carte mobilité, services annexes, ...

Action M3.3: Mise en place d'une UCLouvain Smart Mobility Card permettant une plus grande modularité de la mobilité liée au domicile - travail

Un des freins à l'utilisation régulière ou ponctuelle des modes bas carbone est la politique monomodale des incitants actuellement en place à l'université (remboursement de train ou remboursement vélo ou abonnement parking). Politique qui correspond de moins en moins aux besoins des utilisateurs et utilisatrices de plus de flexibilité en fonction de loisirs, de l'organisation familiale ou des horaires de travail eux-mêmes de plus en plus flexibles. Ce besoin de plus de flexibilité dans les modes de transport est maintenant permis par de nombreuses solutions technologiques.

Dès lors, dans le cadre de son Plan Déplacement Entreprise, l'université s'engage à revoir pour septembre 2023 sa politique de mobilité afin de mettre en œuvre une carte de mobilité pour ses employé-es. Celle-ci, via un portefeuille kilomètre, permettra une modularité accrue dans les choix de transport des modes doux qui sont remboursés pour les déplacements domicile-travail.

Action M3.4: Développer une communication spécifique pour les populations changeantes de l'université

La plupart des étudiant-es et de nombreux chercheurs et chercheuses ne passent que quelques années sur les différents sites de l'université. Dès lors, développer une communication incitative pour les modes de transport bas carbone spécifique à ces populations est une nécessité.

Ainsi, l'université inscrira de manière pérenne et visible dans l'espace physique et dans l'espace virtuel, les éléments de

mobilité afin de ne pas devoir répéter les campagnes de sensibilisation pour la population changeante de ses différents sites. Parallèlement, elle communiquera de manière ciblée vers ces populations pour changer la représentation sociale des transports en communs, du vélo et du partage automobile.

