

## Enquête 2022 sur les pratiques de mobilité au sein de l'Université de Neuchâtel

Introduction .....	2
Déplacements pendulaires .....	2
Lieu de départ et abonnements de mobilité .....	2
Modes de transports utilisés .....	4
Fréquence, temps et distance des trajets pendulaires .....	6
Déplacements professionnels .....	7
Déplacements liés aux études .....	11
Bilan et perspectives.....	13
Comparaison 2019 et 2022.....	13
Perspectives et utilisation des résultats .....	15

Coordination UniD – 3 juillet 2023

## Introduction

Dans le cadre de la réalisation du bilan CO<sub>2</sub> de l'Université, la coordination du développement durable (UniD) est chargée de mener une enquête sur les pratiques en matière de mobilité des membres de la communauté universitaire. Cette enquête s'inscrit dans la continuité des enquêtes mobilité précédentes menées en 2019 par le Bureau qualité et en 2017 par l'Institut de géographie.

Une invitation à compléter l'enquête est envoyée le 08.03.2023 à l'ensemble des membres de la communauté universitaire présent-e-s sur le campus pendant au moins une partie de l'année civile 2022<sup>1</sup>. 931 personnes ont répondu au sondage, soit un taux de réponse moyen de 14%. La majeure partie des réponses provient du corps étudiantin, ce qui est logique vu leur plus grand nombre (Figure 1). Toutes proportions gardées, le taux de réponse est toutefois plus élevé pour le PATB (53%) et le corps professoral (42%). Ces proportions reflètent un phénomène courant lors des enquêtes à l'UniNE<sup>2</sup>.

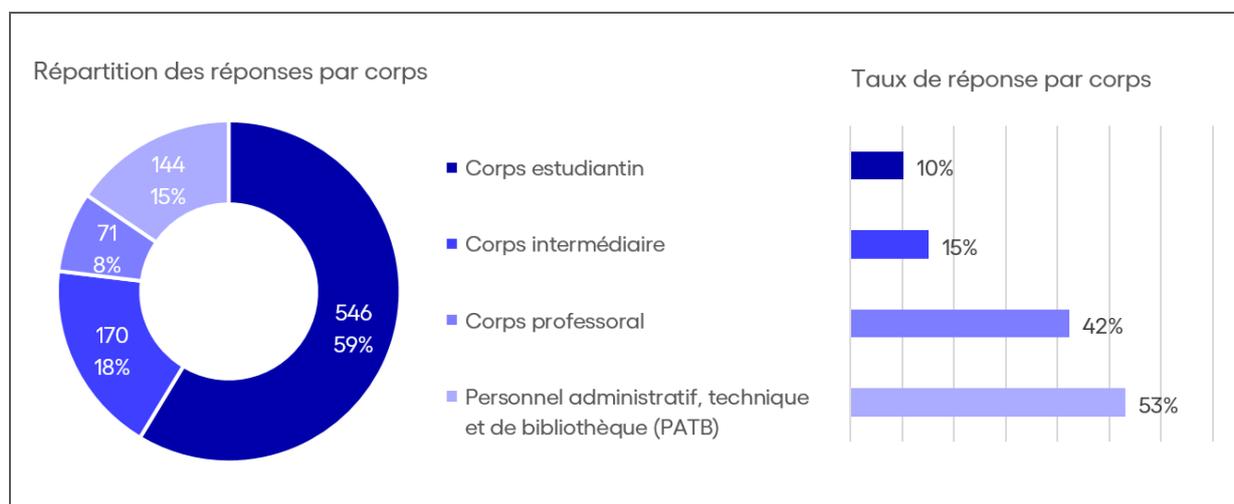


Figure 1. Nombre de répondant-e-s à l'enquête mobilité 2022 et taux de réponse par corps.

## Déplacements pendulaires

### Lieu de départ et abonnements de mobilité

Pour la plupart des membres de la communauté universitaire, les déplacements pendulaires se font au sein du canton de Neuchâtel. En effet, 61% des répondants indiquent se rendre à l'Université depuis une localité du canton (Figure 2, haut). Suivent ensuite les cantons de Vaud (15%), Berne (8%), Fribourg (5%), Jura (3%) et Genève (3%).

<sup>1</sup> Comme le but de l'enquête est de recueillir des informations sur l'année civile 2022, les personnes en congé et les personnes effectuant un séjour à l'étranger pendant la totalité de l'année 2022 n'ont pas été interrogées.

<sup>2</sup> On observe en effet dans l'ensemble des enquêtes institutionnelles que le taux de réponse est notablement plus élevé auprès du personnel bénéficiant d'un contrat à durée indéterminée que des étudiant-e-s et du personnel bénéficiant d'un contrat à durée déterminée.

Proportionnellement, le PATB réside plus dans le canton de Neuchâtel (81%) que les autres corps (57% en moyenne). En fonction du code postal de résidence, une classification entre les zones urbaines et rurales a été réalisée<sup>3</sup> (Figure 2, bas). On observe que le corps professoral et le corps intermédiaire habitent proportionnellement plus en zone urbaine (79%) que le corps étudiantin (66%) et le PATB (61%).

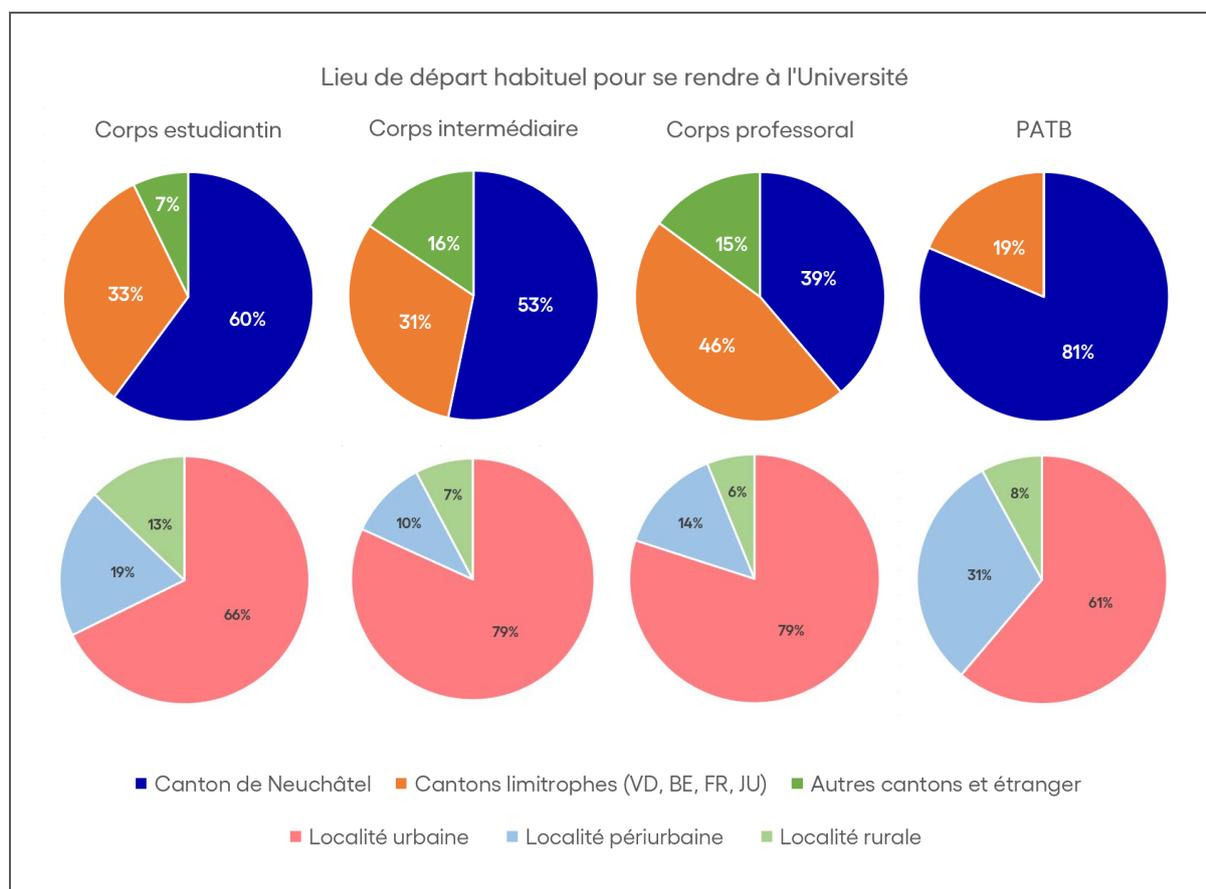


Figure 2. Localité de départ pour les trajets pendulaires par corps, classé par canton et par typologie rural-urbain.

De façon générale, la communauté universitaire est relativement bien équipée en termes d'abonnements pour la mobilité (Figure 3, bas). Au total, 88% des répondant-e-s indiquent posséder au moins un abonnement de transports publics (tous types confondus). Ce taux est le plus élevé chez le corps étudiantin et le corps professoral (94%) et le plus bas au sein du PATB (60%). Les abonnements de mobilité partagée (Neuchâtelroule, Mobility carsharing) sont peu courants (2%, respectivement 4%).

<sup>3</sup> La classification en zone urbaine, périurbaine et rurale est basée sur la typologie territoriale de l'OFS des communes suisses. Comme le code postal a été demandé aux répondant-e-s, et non la commune, une correspondance a été réalisée.

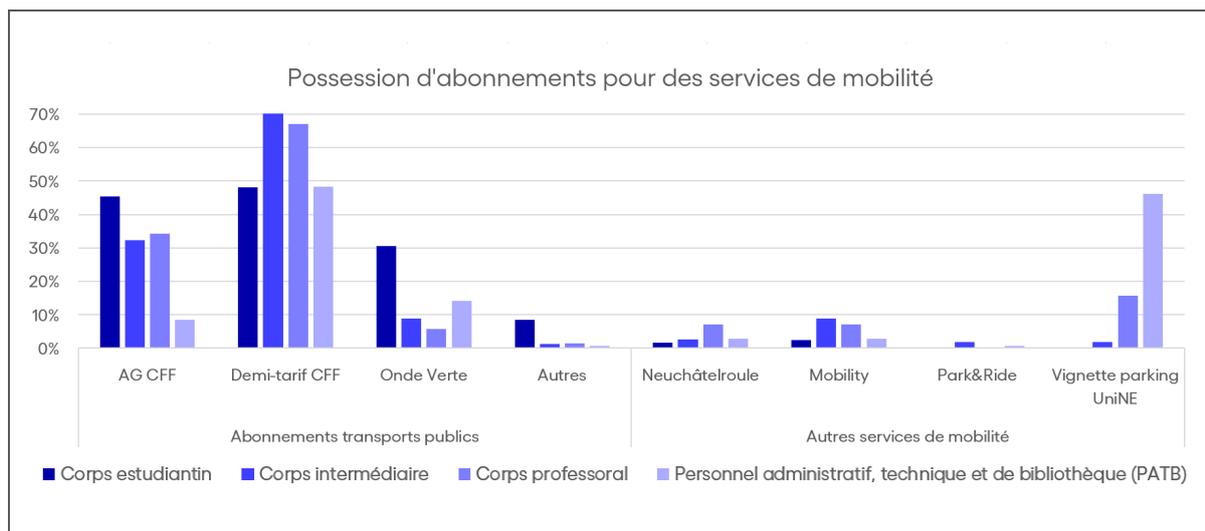


Figure 3. Proportion des répondant-e-s ayant un ou plusieurs abonnements pour des services de mobilité.

### Modes de transports utilisés

Les transports publics sont le moyen de transport le plus courant au sein de la communauté pour se rendre à l'Université : 42% des répondant-e-s réalisent l'ensemble de leurs déplacements pendulaires en transports publics (Figure 4, haut). 15% des répondant-e-s utilisent les transports publics en combinaison avec la mobilité douce (marche à pied, vélo et/ou trottinette). En outre, 13% des répondant-e-s ont recours exclusivement à la mobilité douce. Ainsi, 70% des répondant-e-s effectuent leurs déplacements pendulaires sans avoir recours à un véhicule motorisé privé, et donc avec un faible impact sur l'environnement.

Presqu'un tiers des répondant-e-s indiquent utiliser un moyen de transport motorisé individuel (voiture, moto ou scooter). 11% des répondant-e-s utilisent exclusivement leur véhicule pour se rendre à l'UniNE, tandis que 18% combinent l'usage du véhicule avec d'autres moyens de transport (transports publics et/ou mobilité douce). Ces habitudes multimodales sont très variables : elles peuvent faire référence à l'utilisation de plusieurs moyens de transport au cours d'un même trajet ou d'un choix de moyen de transport variant selon les jours ou les périodes de l'année. Parmi les personnes utilisant un véhicule privé pour se rendre à l'Université, 29% indiquent véhiculer également d'autres personnes sur leurs trajets et environ 10% indiquent utiliser un véhicule électrique.

Les habitudes varient fortement en fonction des corps (Figure 4, bas). Les corps étudiantin et intermédiaire utilisent peu le transport motorisé individuel, et y recourent principalement en combinaison avec d'autres modes de transport. Au sein du PATB en revanche, la voiture est utilisée par 42% des répondant-e-s pour tous les déplacements pendulaires. Cette tendance se retrouve si on observe les résultats par affiliation : les membres du domaine central utilisent plus la voiture que les membres des autres corps.

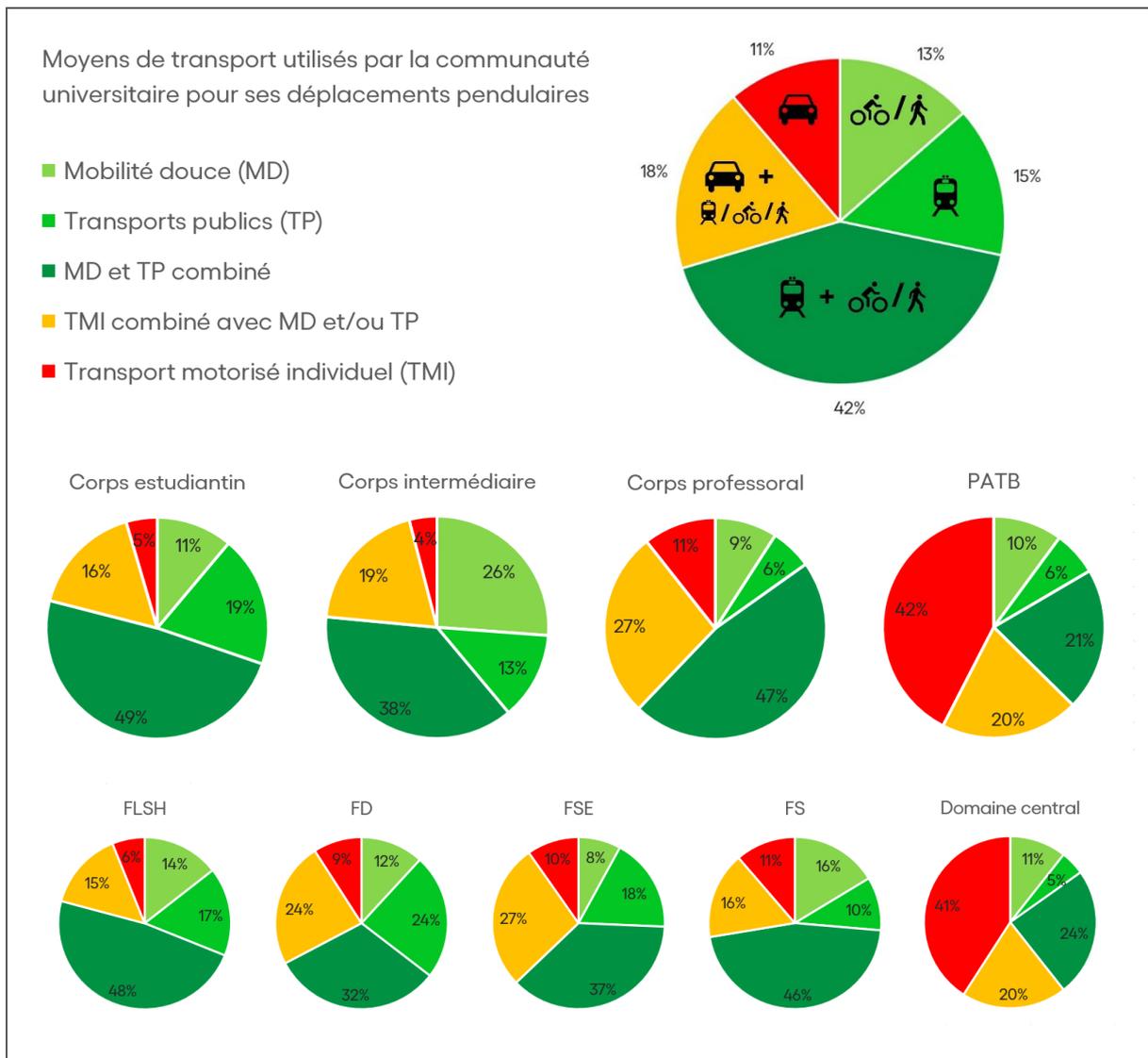


Figure 4. Modes de transports utilisés au cours de l'année 2022 pour se rendre à l'Université pour l'ensemble de répondant-e-s, ainsi que par corps et par affiliation. La mobilité douce comprend la marche à pied, la trottinette et le vélo (avec ou sans assistance électrique). Le transport motorisé individuel inclut les déplacements à moto, scooter et en voiture (quel que soit le mode de propulsion).

Ces différences d'habitudes peuvent être en partie expliquées par le lieu de domicile. En effet, l'usage de la voiture est bien plus courant pour les trajets depuis des localités périurbaines ou rurales (Figure 5). Une plus grande partie du PATB étant domiciliée dans ces régions (Figure 2), ces personnes sont donc plus enclines à se déplacer en voiture. De façon générale, d'autres facteurs varient sensiblement entre les corps, notamment en ce qui concerne l'âge, le niveau socio-économique et la situation familiale. Il est probable que ces facteurs influencent le choix de moyens de transport. L'enquête réalisée ne permet toutefois pas de réaliser une analyse de ces facteurs.

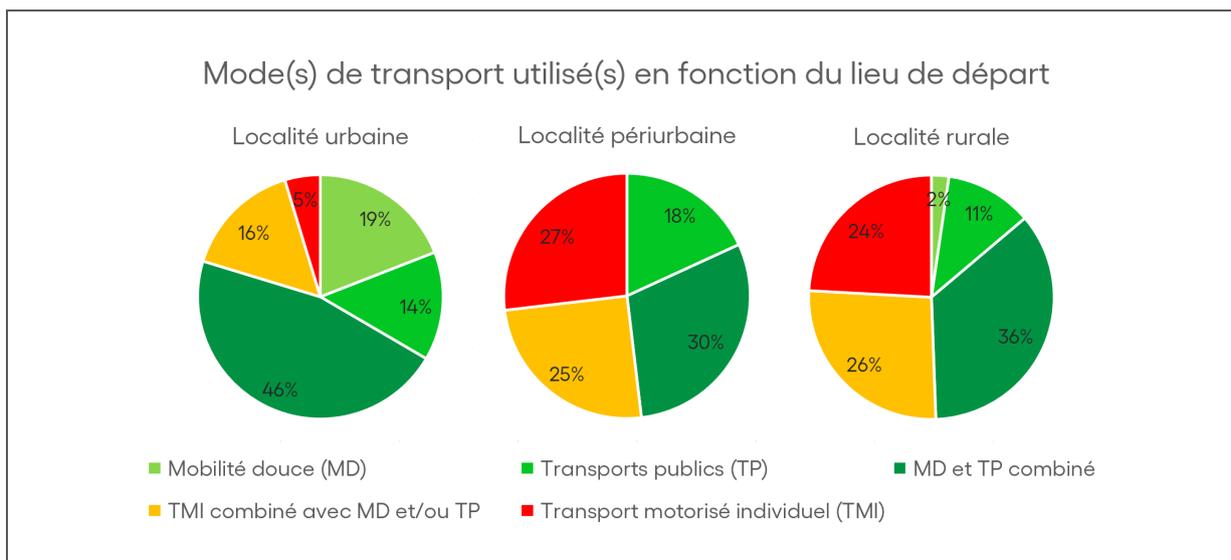


Figure 5. Modes de transports utilisés au cours de l'année 2022 pour se rendre à l'Université en fonction du lieu de départ des répondant-e-s.

### Fréquence, temps et distance des trajets pendulaires

En moyenne, les répondant-e-s dévouent 5h35 par semaine à leurs déplacements pendulaires vers l'UniNE. Ce temps est le plus élevé pour le corps étudiantin et le corps professoral (plus de 6 heures) et le plus bas pour le PATB (environ 3h30) (Figure 6, milieu). Il convient de noter que cette valeur représente le temps total sur une semaine, quel que soit le taux d'activité de la personne ou ses habitudes de télétravail.

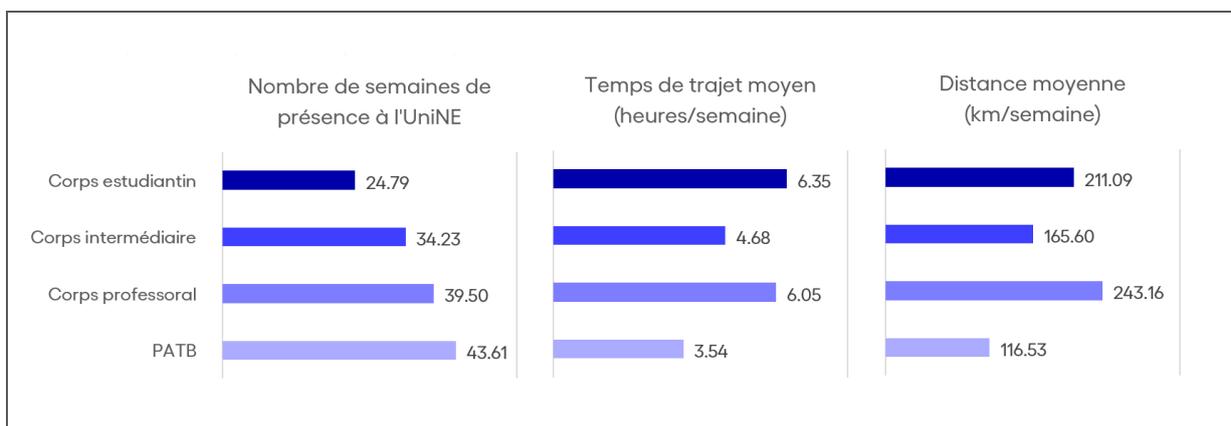


Figure 6. Comparaison de la présence à l'UniNE, du temps de trajet et de la distance parcourue entre les corps. Les moyennes de temps et distance sont calculées par groupe sur une semaine, sans compter les semaines où les personnes ne se sont pas rendues à l'Université.

La même tendance est observée sur la distance parcourue<sup>4</sup>, le PATB parcourant en moyenne 116 km par semaine, tandis que le corps étudiant et le corps professoral parcourent plus de 210 km en moyenne (Figure 6, droite). De façon générale, le train est utilisé pour de plus longues distances, et sur des temps plus longs (Figure 7).

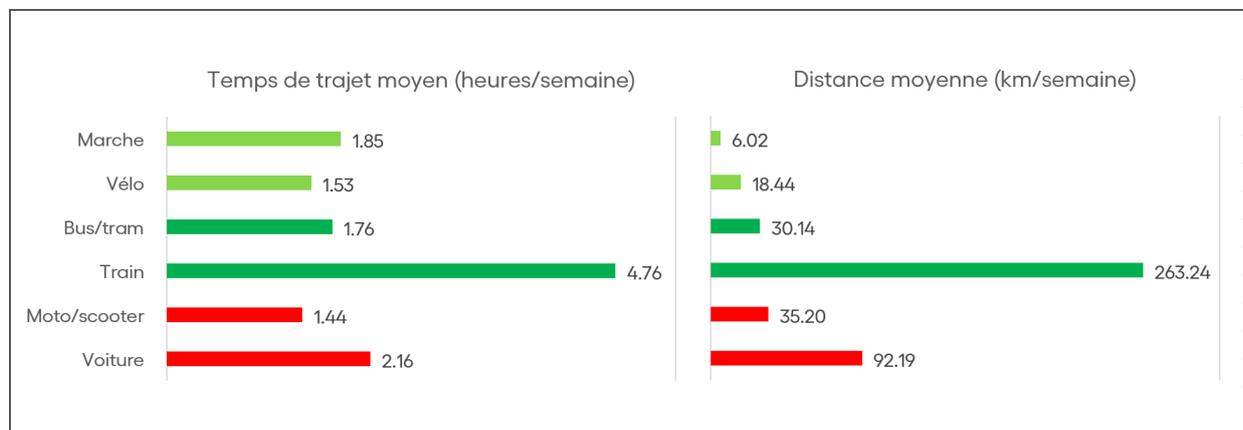


Figure 7. Temps de trajet et distance parcourue moyens par moyen de transport.

## Déplacements professionnels

Les déplacements professionnels sont définis comme les trajets réalisés par les membres du personnel dans le cadre de leur activité à l'Université, à l'exclusion des trajets du domicile à l'Université et des trajets entre les bâtiments. L'enquête exclut également les voyages en avion, pour lesquels l'Université dispose d'un système de monitoring interne via le prélèvement de la contribution à la durabilité sur les déplacements aériens. Cette mesure fait l'objet d'un rapport annuel spécifique qui peut être consulté en ligne<sup>5</sup>.

Près de deux tiers des membres du personnel ayant répondu à l'enquête déclarent avoir fait au moins un déplacement professionnel en 2022 (Figure 8). Le corps professoral représente la plus grande part de personnes ayant voyagé pour le travail en 2022 (83%). Au sein de PATB, moins de la moitié des répondant-e-s ont indiqué avoir effectué de tels déplacements. En termes d'affiliation, les membres de la FLSH et la FS sont proportionnellement plus nombreux à voyager que leurs collègues de la FD, de la FSE et du domaine central.

<sup>4</sup> La distance est calculée en fonction du temps et du mode de transport. Les valeurs de vitesse standard pour chaque moyen de transport sont issues du microrecensement mobilité et transports de l'OFS (édition 2022).

<sup>5</sup> Rapports annuels sur la contribution à la durabilité prélevée sur les déplacements aériens dès 2019 : <https://www.unine.ch/durable/contribution-durabilite>

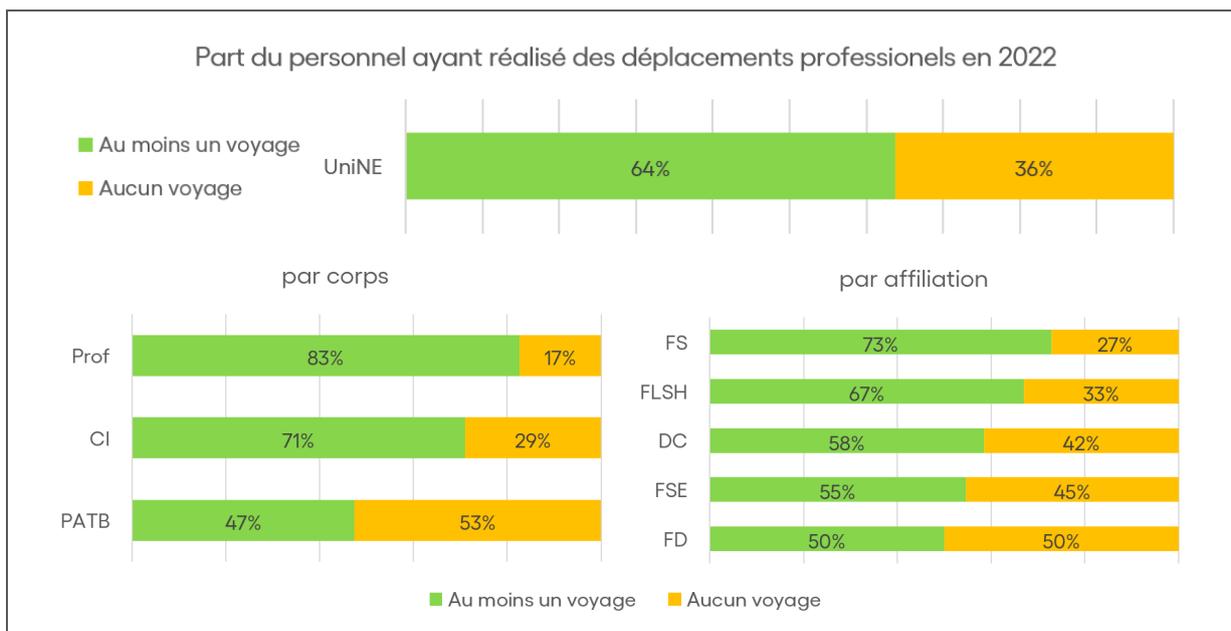


Figure 8. Membres du personnel ayant effectué des déplacements professionnels en 2022.

Parmi les membres du personnel qui réalisent des déplacements professionnels, les membres du corps professoral tendent à réaliser plus de voyages par année que leurs collègues du corps intermédiaire et du PATB (Figure 9, gauche). Le personnel académique (corps professoral et corps intermédiaire) tend également à réaliser des déplacements plus longs (Figure 9, droite). Ceci peut s'expliquer par le plus grand nombre de déplacements à l'étranger lié aux activités académiques.

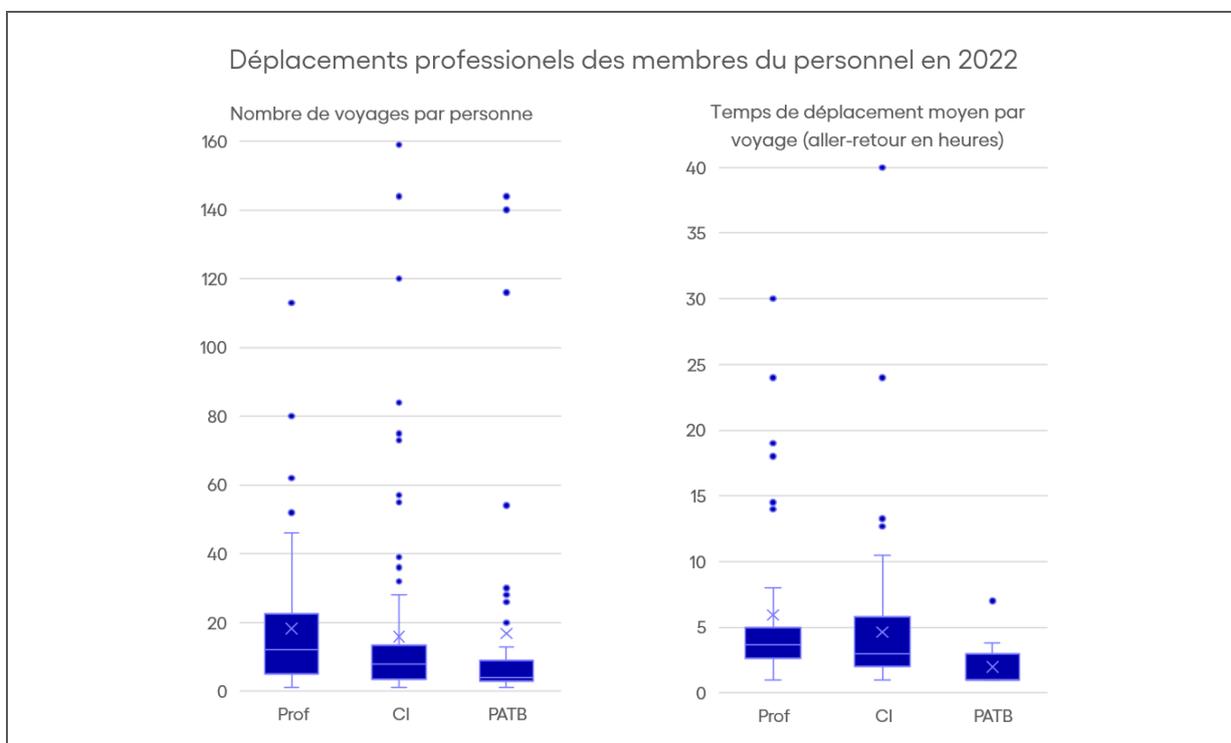


Figure 9. Nombre de voyages et temps de déplacements moyen par voyage pour les membres du personnel ayant réalisé au moins un voyage en 2022.

Dans l'ensemble, le train est le mode de transport le plus courant pour les déplacements professionnels, suivis de la voiture et enfin du bus/autocar (Figure 10). Cette tendance est d'autant plus claire pour les déplacements de plus de 2 heures, pour lesquels les déplacements avec d'autres modes de transports que le train sont peu nombreux.

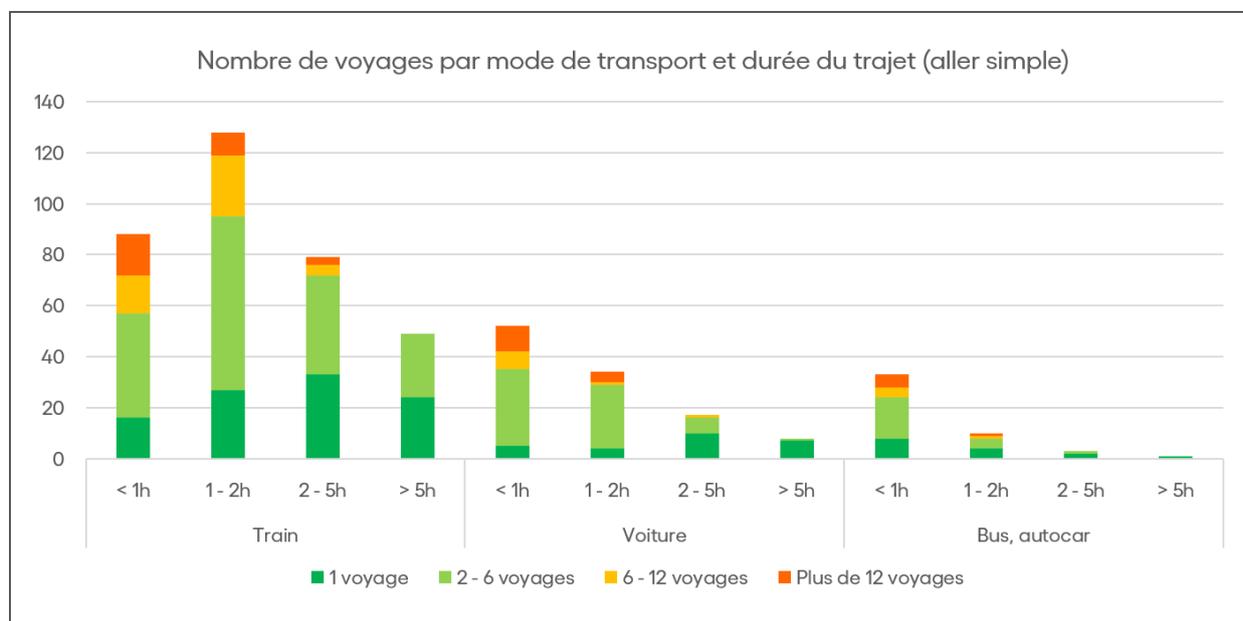


Figure 10. Nombre de voyages par personne en fonction de la durée de trajet (aller simple) et du mode de transport utilisé. Une seule personne ayant indiqué effectuer des déplacements professionnels à moto, cette catégorie n'est pas incluse dans le graphique.

Le corps professoral et le corps intermédiaire se déplacent plus en train qu'en voiture ou en bus (Figure 11, haut). Au sein du PATB, les déplacements professionnels sont effectués à peu près à parts égales en voiture ou en train, et l'usage du bus est plus rare. Des différences notables existent également entre les facultés, en particulier en ce qui concerne l'usage de la voiture (Figure 11, bas). La FS et le domaine central, et dans une moindre mesure la FSE, recourent plus souvent à la voiture que les autres facultés.

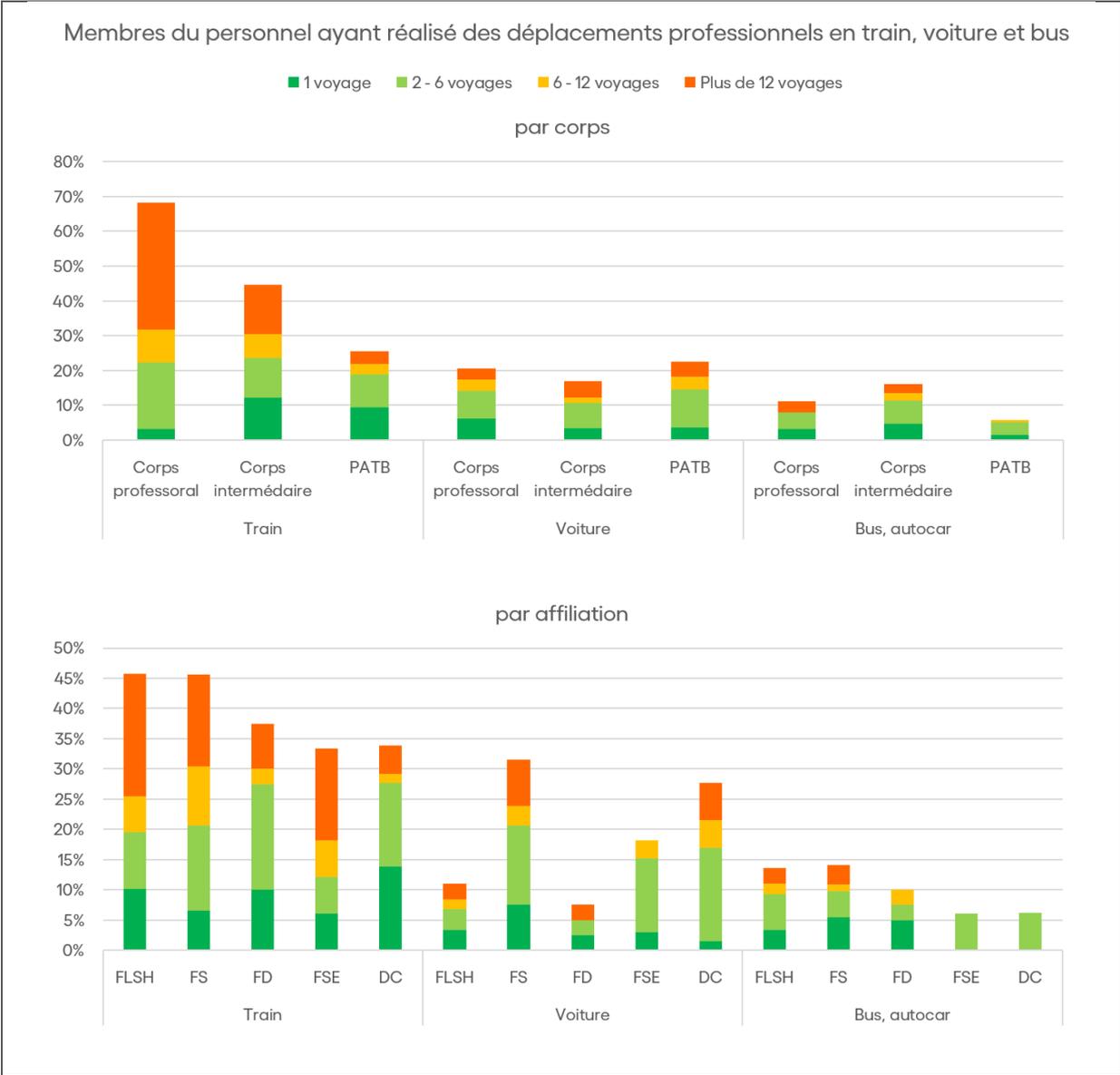


Figure 11. Part des répondant-e-s par corps et affiliation ayant réalisé des déplacements professionnels en train, en voiture ou en bus. Une seule personne ayant indiqué effectuer des déplacements professionnels à moto, cette catégorie n'est pas incluse dans le graphique.

## Déplacements liés aux études

L'enquête s'intéresse également aux déplacements liés aux études. Ceux-ci comprennent tous les voyages effectués par les membres du corps étudiantin dans le cadre de leurs études à l'UniNE, par exemple pour assister à des cours dans une autre université, participer à un voyage d'étude ou encore réaliser un travail de terrain ou un stage. Les questions portent sur les déplacements en train, en bus ou autocar, en voiture, en moto ou scooter, et en avion<sup>6</sup>. Les trajets entre les bâtiments de l'Université ne sont pas comptés.

Dans l'ensemble, 42% des étudiantes et étudiants ayant participé à l'enquête indiquent avoir effectué au moins un déplacement pour leurs études (Figure 12, gauche). La FS et la FLSH comptent proportionnellement plus de personnes ayant réalisé des déplacements que la FD et la FSE. La FS enregistre également un plus grand nombre de voyages par étudiante ou étudiant que les autres facultés (Figure 12, droite).

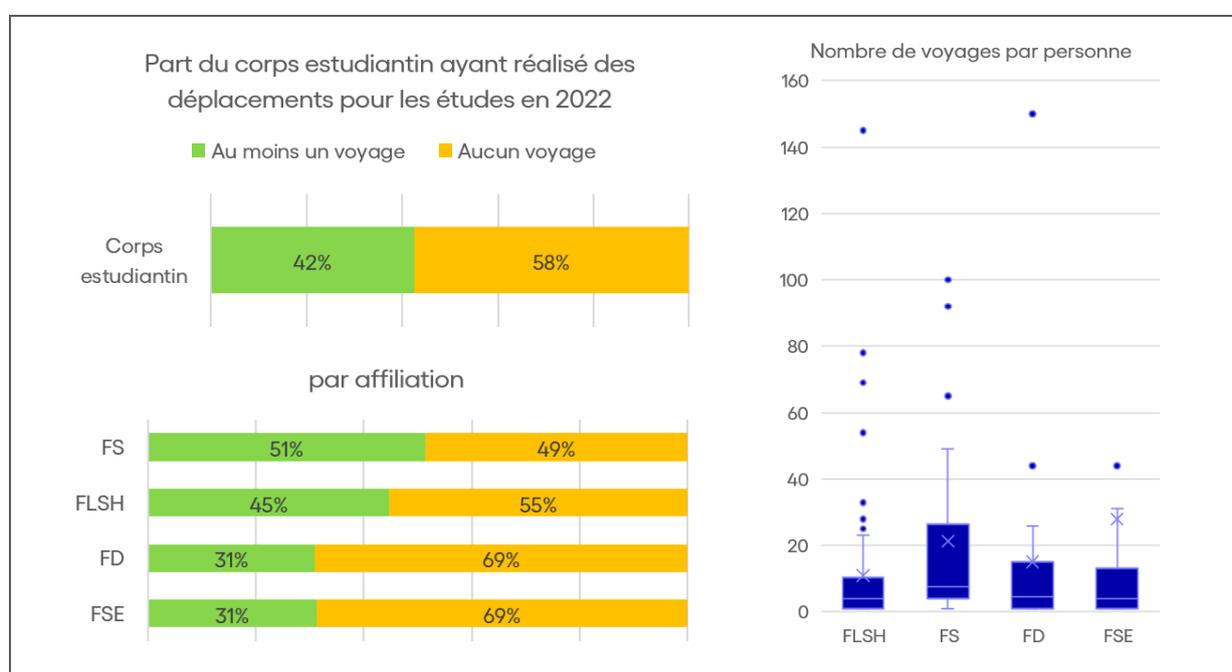


Figure 12. Déplacements dans le cadre des études en 2022.

La majeure partie des déplacements liés aux études représentent des trajets de moins de 2 heures aller simple (Figure 13, haut). En termes de moyen de transport privilégié, le train est de loin le plus utilisé, quelle que soit la durée de trajet. Les déplacements en avion sont dans l'ensemble moins nombreux que les autres modes de transport, mais méritent toutefois d'être considérés au vu du plus fort impact environnemental qu'ils engendrent.

<sup>6</sup> Les déplacements aériens des étudiant-e-s qui sont financés par l'UniNE sont inclus dans le système de suivi interne au même titre que les déplacements des membres du personnel. Toutefois, les étudiant-e-s réalisent un certain nombre de déplacements qui sont financés par leurs propres moyens ou par des bourses (par exemple dans le cas d'un séjour de mobilité). Ces vols n'étant pas traités par la comptabilité, des questions relatives aux déplacements en avion ont été posées au corps étudiantin dans l'enquête, afin d'obtenir une vision plus complète des déplacements liés aux études à l'UniNE.

Quel que soit le mode de transport, ce sont les étudiantes et étudiants de FS et FLSH qui réalisent le plus de déplacements (Figure 13, bas).

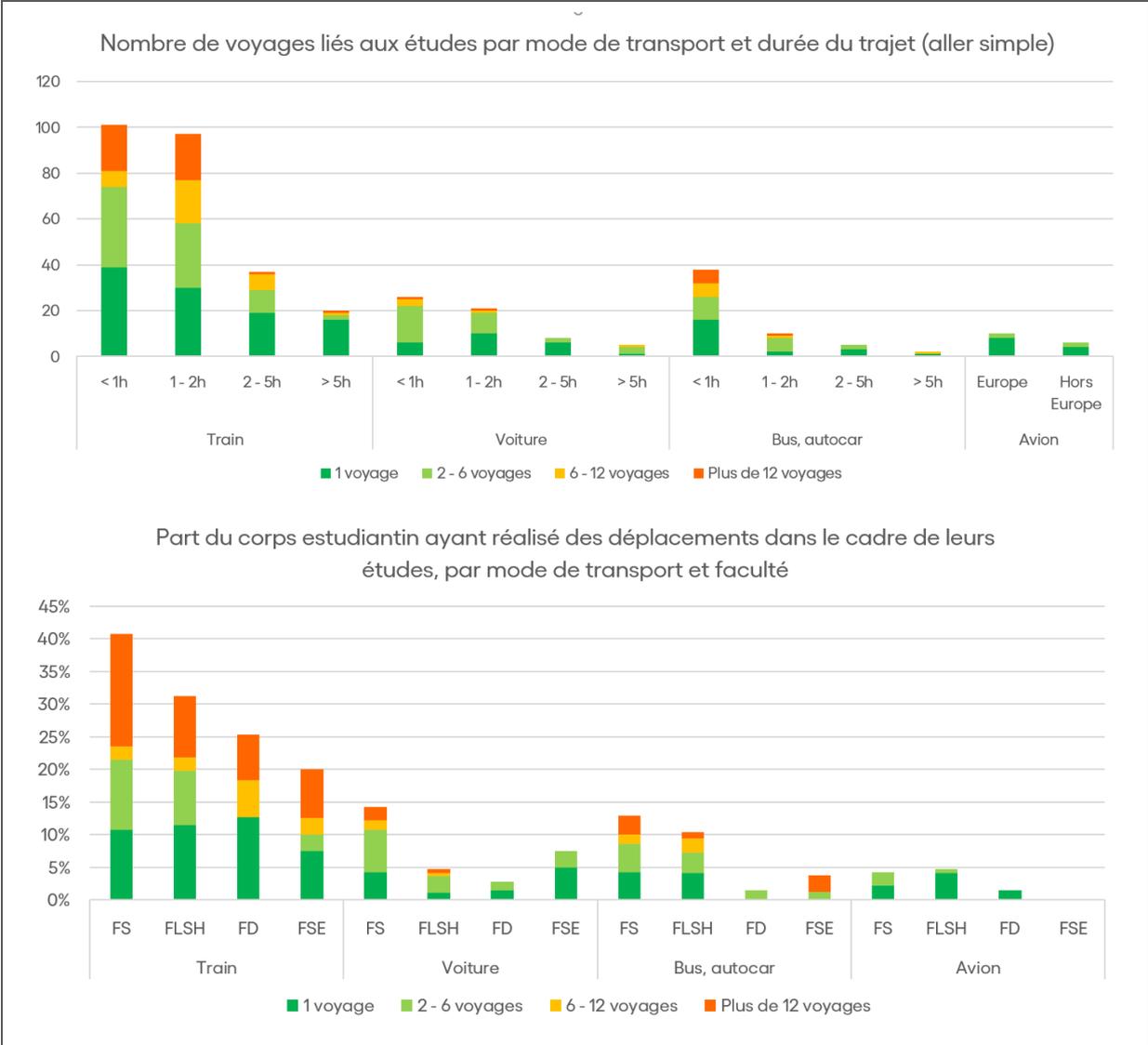


Figure 13. Nombre de voyages et membres du corps étudiant ayant réalisé des déplacements dans le cadre de leurs études selon différents moyens de transports. Seules deux personnes ont indiqué effectuer des déplacements à moto ; cette catégorie n'est pas incluse dans le graphique.

## Bilan et perspectives

### Comparaison 2019 et 2022<sup>7</sup>

Concernant les déplacements pendulaires, les tendances au niveau du choix de moyen de transport sont similaires à 2019 (comparaison Figure 4 et Figure 14). Le taux d'utilisation des transports publics, de la mobilité douce et des transports motorisés individuels a peu évolué. La plus forte utilisation de la voiture par le PATB et, dans une moindre mesure le corps professoral, avait déjà été notée.

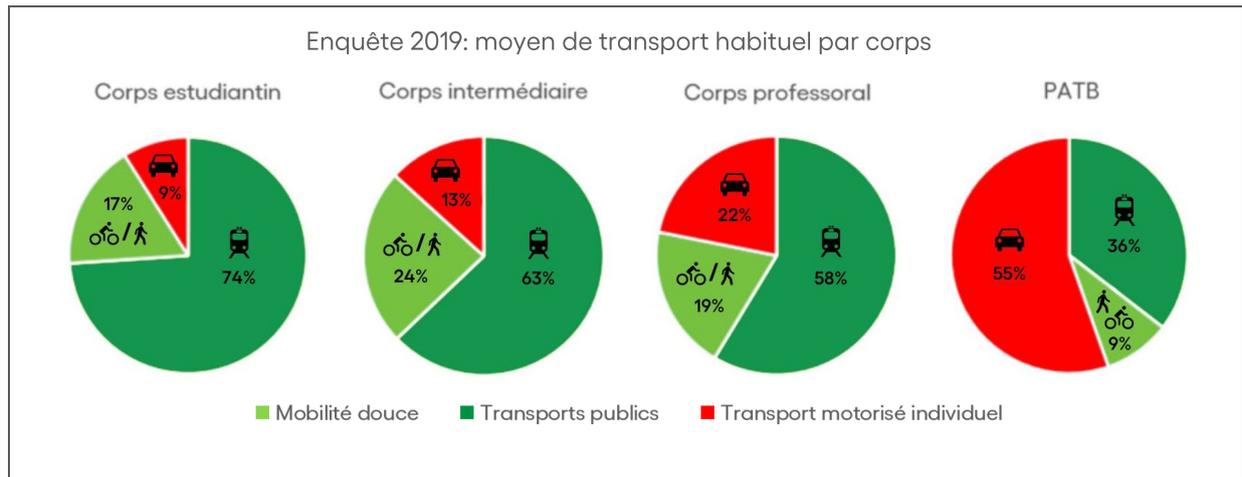


Figure 14. Moyens de transports habituels par corps dans l'enquête 2019. Source : UniNE, 2020.

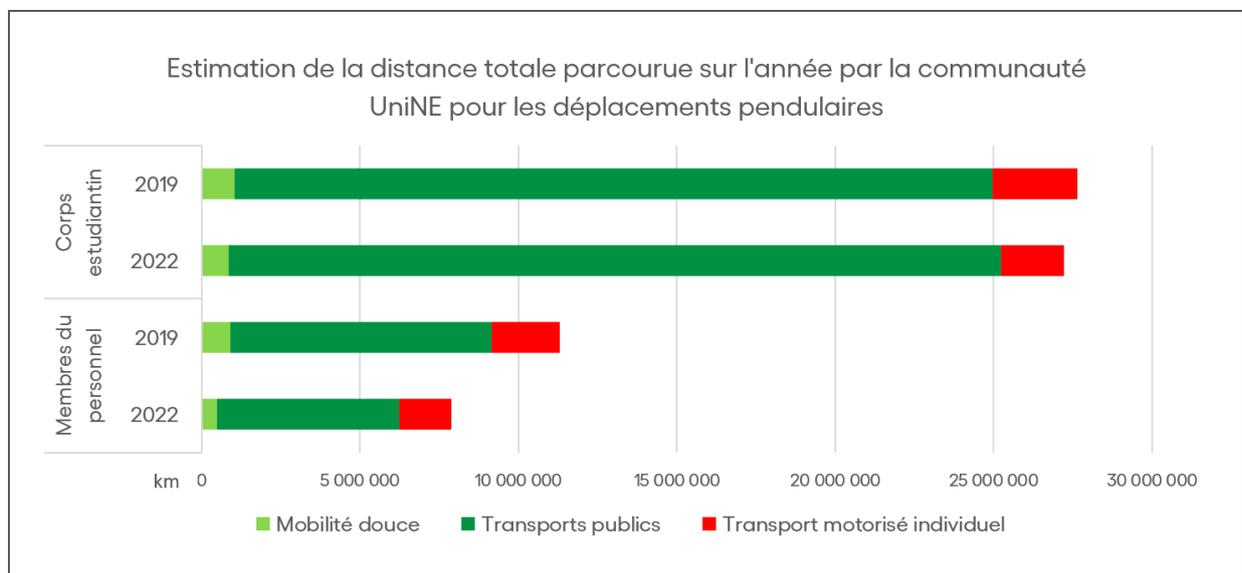


Figure 15. Distances totales parcourues par la communauté universitaire pour les déplacements pendulaires en 2019 et 2022.

<sup>7</sup> Il convient de noter que la présente enquête a été raccourcie et simplifiée comparée à l'édition précédente. La façon différente de poser les questions concernant les déplacements pendulaires peut avoir induit de légers changements dans les réponses.

En revanche, on observe une diminution du temps de déplacement et de la distance parcourue pour les trajets pendulaires des membres du personnel (Figure 15). Cette diminution est de l'ordre de 30% et affecte tous les moyens de transports. La proportion du personnel domicilié dans différents cantons est similaire entre les enquêtes 2019 et 2022 ; par conséquent, la diminution des trajets ne s'explique pas par une plus haute proportion du personnel habitant proche de l'Université. Ainsi, il semble que cette diminution est due à un nombre plus faible de trajets réalisés, probablement en raison des contraintes rencontrées durant la période COVID et de la révision de la directive sur le télétravail pour le PATB.

Concernant les déplacements professionnels, on note également une forte diminution de la distance parcourue, en raison d'une baisse d'environ 55% des déplacements en avion<sup>8</sup>. Les déplacements professionnels avec des véhicules privés ou en transports publics sont constants. Concernant le corps étudiant, on note une hausse des déplacements en transports publics. Ceci est dû en partie aux questions posées sur les déplacements en bus qui ne figuraient pas dans l'enquête précédente (train uniquement).

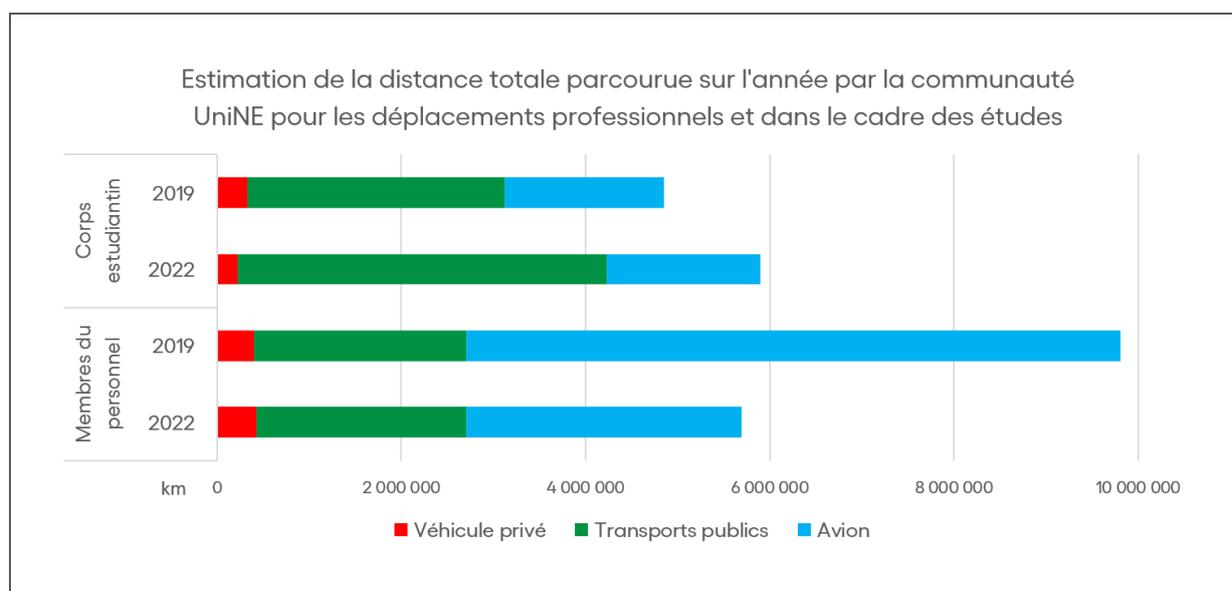


Figure 16. Distance totale parcourue par la communauté universitaire pour les déplacements professionnels et dans le cadre des études en 2019 et 2022. Toutes les données sont issues des enquêtes mobilité 2019 et 2022, à l'exception des données relatives aux déplacements en avion pour les membres du personnel en 2022 qui sont issues du rapport sur la contribution climatique 2022<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Afin de proposer une vue d'ensemble, les données issues du suivi interne des déplacements en avion ont été ajoutées à cette section, en complément des résultats de l'enquête mobilité.

<sup>9</sup> Le service comptable de l'Université assure un suivi de l'ensemble des déplacements aériens financés par l'Université. Ceci inclut principalement les vols effectués par les membres du personnel mais peut compter des vols réalisés par des étudiantes ou étudiants si ceux-ci sont remboursés par l'institution. En l'absence d'information plus détaillée, la part des km attribuable au corps étudiant a été estimée en appliquant à 2022 les proportions connues pour la période 2016-2018.

## Perspectives et utilisation des résultats

Les conclusions issues de l'enquête mobilité 2019 restent pertinentes, notamment en ce qui concerne les différentes habitudes de pendularité selon les corps. Bien qu'aucun lien statistique ne puisse être tiré de l'enquête menée en 2022, la forte diminution des distances parcourues suggère que les mesures prises par l'Université pour favoriser le télétravail ont un impact sur les pratiques de mobilité. Il convient toutefois de reconnaître que l'année 2022 reste une année particulière et que les suites de la pandémie influencent les habitudes en matière de mobilité. Les changements observés ne reflètent donc pas nécessairement tous des tendances inscrites sur le long terme.

Il est intéressant de noter que près d'un membre de la communauté universitaire sur cinq utilise la voiture pour les trajets pendulaires en combinaison avec d'autres modes de transport. Dans ce contexte, l'Université pourrait réfléchir aux moyens de promouvoir la multimodalité auprès des personnes qui utilisent exclusivement la voiture et pour qui renoncer totalement à l'usage de leur véhicule n'est pas une option concevable. Ceci permettrait de réduire l'impact environnemental des déplacements pendulaires de la communauté. Une réflexion sur les mesures incitatives concrètes en ce sens pourrait être menée.

En termes de déplacements professionnels et liés aux études, cette enquête montre aussi la pertinence de promouvoir l'utilisation de train à la place de la voiture, en particulier au sein du PATB. L'enjeu principal en matière de durabilité des déplacements professionnels reste toutefois le transport aérien. Une analyse détaillée des déplacements aériens en 2022 est disponible dans le rapport annuel sur la contribution à la durabilité.

Les résultats de l'enquête mobilité seront utilisés pour compléter le bilan CO<sub>2</sub> 2022 de l'UniNE et serviront à alimenter les réflexions autour de la mise en œuvre des mesures du plan transport et mobilité.