

MOBILITÉ PENDULAIRE, ÉTUDIANTE ET PROFESSIONNELLE

Rapport de synthèse – enquête 2019-2020

décembre 2020

Table des matières

1. Introduction	2
2. Mobilité pendulaire.....	3
2.1 Lieu de départ habituel.....	3
2.2 Fréquence des déplacements	4
2.3 Moyens de transport privilégiés.....	5
2.5 Facteurs conduisant à privilégier un moyen de transport particulier.....	9
2.6 Suggestions d'amélioration	10
3. Mobilité étudiante et professionnelle	11
3.1 Déplacements effectués dans le cadre des études	12
3.2 Déplacements professionnels	14
3.3 Participation à distance	19
3.4 Suggestions d'amélioration	20
4. Bilan et perspectives.....	21

Note : Ce rapport présente un résumé des résultats de l'enquête sur la mobilité pendulaire, étudiante et professionnelle menée au printemps 2020. Les résultats exhaustifs peuvent être obtenus sur demande auprès du Bureau qualité.

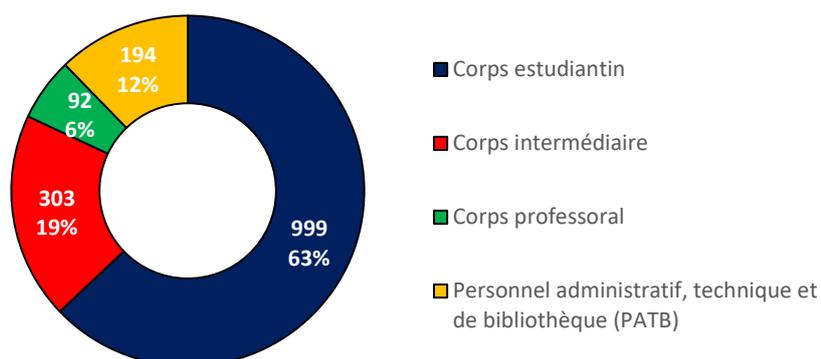
1. Introduction

Début 2020, dans le cadre d'une démarche visant à établir un bilan des émissions de CO₂ générées par les activités de l'Université de Neuchâtel, le Bureau qualité est chargé de concevoir une enquête sur les pratiques en matière de mobilité des membres de la communauté universitaire. Le questionnaire d'enquête s'inspire en partie d'une première [enquête sur la mobilité](#) menée en 2017 par l'Institut de géographie sur mandat conjoint de l'Université de Neuchâtel et de la Ville de Neuchâtel, ainsi que d'enquêtes sur la mobilité pendulaire et professionnelle menées par l'EPFL en collaboration avec le Centre de compétences suisse en sciences sociales (FORS) en 2019.

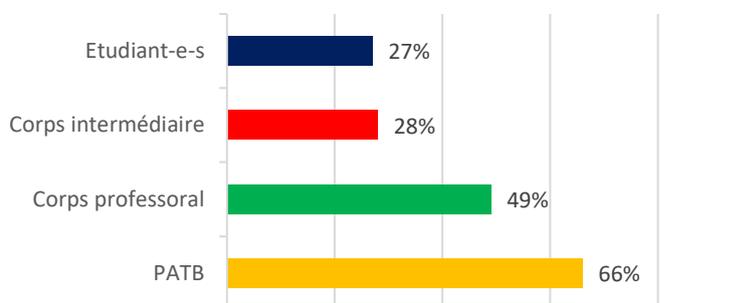
Le 6 mai 2020, une invitation à compléter le questionnaire en ligne est envoyée par e-mail à l'ensemble des membres de la communauté universitaire, soit 5'251 personnes. Des rappels sont envoyés les 13 et 18 mai, l'enquête est close le 21 mai. **1'363 personnes** complètent le questionnaire. **225** personnes répondent à une partie des questions mais ne complètent pas le questionnaire dans son ensemble. En somme, c'est donc **30%** de la communauté universitaire (**1'588** personnes sur 5'251) qui donne des informations sur ses pratiques en matière de mobilité.

Dans l'absolu, les réponses des étudiantes et étudiants sont bien plus nombreuses que celles des membres du personnel (graphe 1). Toutes proportions gardées, ce sont néanmoins les membres du personnel administratif, technique et de bibliothèque et les membres du corps professoral qui ont été les plus nombreux à répondre (graphe 2).

1. Répartition des réponses par corps



2. Pourcentage de répondant-e-s par statut



La répartition des réponses en fonction de l'ancrage institutionnel est proportionnelle à la taille des facultés.

2. Mobilité pendulaire

2.1 Lieu de départ habituel

Dans la section sur la mobilité pendulaire, les personnes sondées étaient invitées à indiquer si elles effectuaient toujours le même trajet pour se rendre à l'Université. Si ce n'était pas le cas, elles étaient invitées à donner des indications sur leurs deux trajets les plus fréquents. 1'435 personnes ont donné des renseignements sur leur trajet habituel ; 266 d'entre elles ont en plus donné des informations sur un trajet alternatif.

La majorité des personnes sondées situent le point de départ de leur trajet habituel dans le canton de Neuchâtel. De nombreuses personnes pendulent depuis les cantons de Vaud et de Berne, ainsi que, dans une moindre mesure, de Fribourg et du Jura (tableau 3).

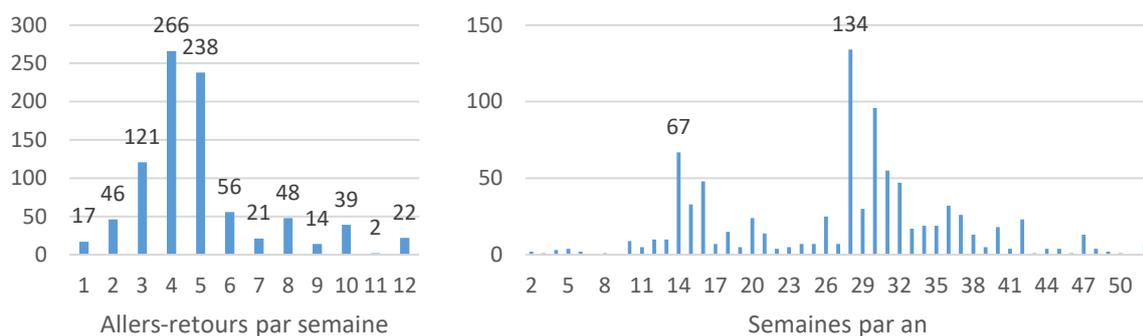
3. Lieu de départ habituel, par corps

Canton	Corps étudiantin	Personnel académique (corps professoral et intermédiaire)	Personnel administratif (PATB)	TOTAL
	528 59%	194 54%	148 80%	870 61%
 LIBERTÉ ET PATRIE	126 14%	53 15%	19 10%	198 14%
	93 10%	46 13%	15 8%	154 11%
	44 5%	21 6%	1 1%	66 5%
	45 5%	3 1%	2 1%	50 3%
	24 3%	13 4%	-	37 3%
 (autre canton)	23 3%	23 6%	1 1%	47 3%
	8 1%	6 2%	-	14 1%
Total	891	359	186	1'436

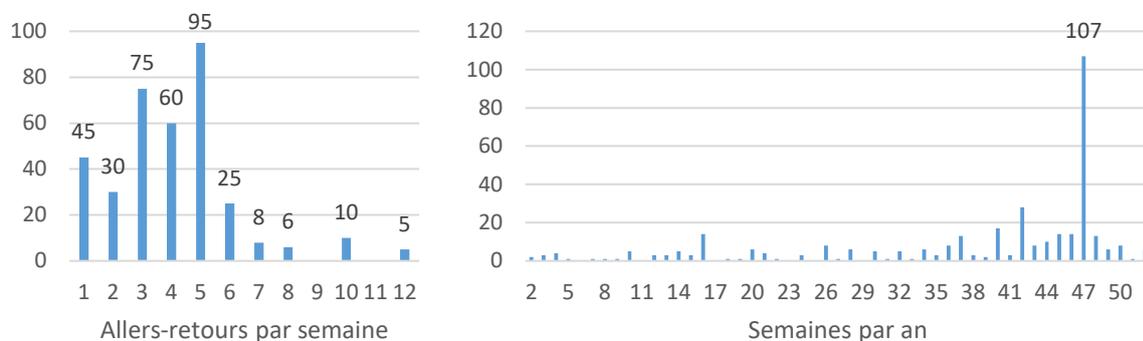
2.2 Fréquence des déplacements

Au total, plus de la moitié des personnes sondées déclarent avoir effectué entre 4 et 5 allers-retours par semaine à l'UniNE en 2019 (n = 779, 54%). La plupart des étudiantes et étudiants sont venu-e-s à l'université approximativement 28 semaines, ce qui correspond au nombre de semaines de cours. Les étudiantes et étudiants qui n'ont été présent-e-s qu'un semestre sur deux sont venu-e-s approximativement 14 semaines. La plupart des membres du personnel sondé-e-s sont venu-e-s à l'université 47 semaines, ce qui correspond au nombre de semaines de travail figurant dans le contrat de la majorité de ces personnes (graphes 4-6).

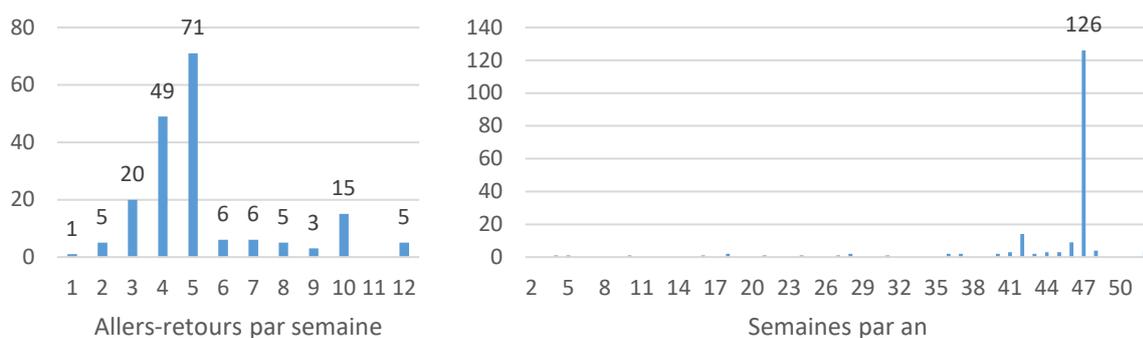
4. Nombre d'allers-retours par semaine et nombre de semaines par année Étudiantes et étudiants



5. Nombre d'allers-retours par semaine et nombre de semaines par année Personnel académique (corps professoral et intermédiaire)



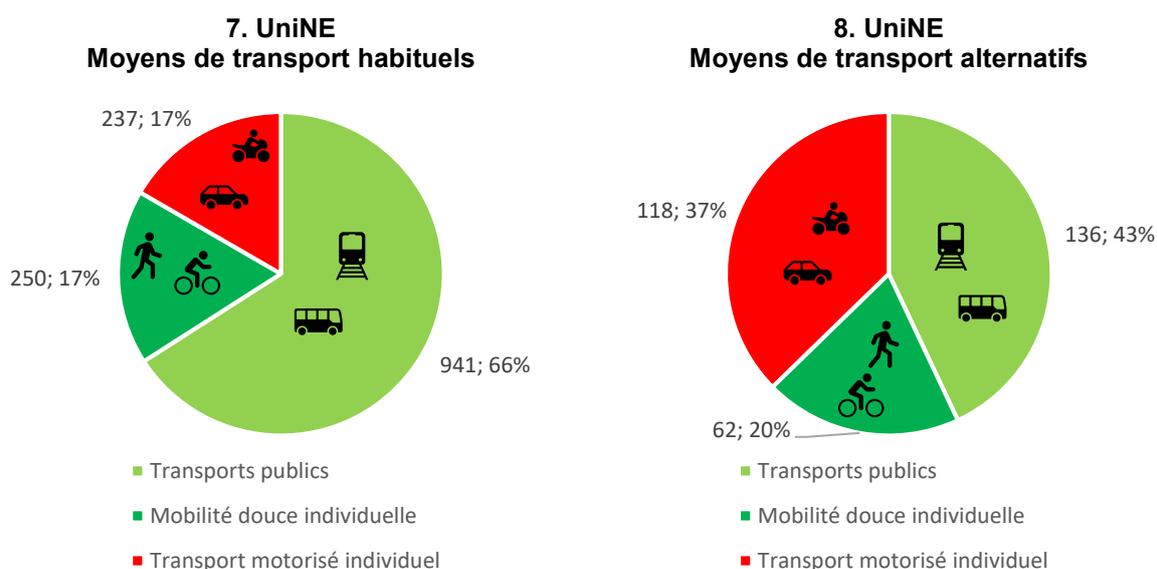
6. Nombre d'allers-retours par semaine et nombre de semaines par année Personnel administratif (PATB)



2.3 Moyens de transport privilégiés

Dans l'ensemble, la communauté universitaire privilégie les transports publics, qui constituent le mode de transport habituel pour deux tiers des personnes sondées. Le tiers restant se compose de personnes qui pour la moitié privilégient la mobilité douce individuelle, et pour l'autre un transport motorisé individuel. Au total, c'est donc 5 personnes sur 6 qui utilisent un mode de transport durable (graphe 7).

Les transports publics sont également le mode de transport alternatif privilégié, mais plus d'un tiers des personnes sondées (37%) privilégient un moyen de transport motorisé individuel (graphe 8). Cette répartition dans le choix des modes de transports habituels et alternatifs ne varie pas en fonction du trajet : autrement dit, les moyens de transports choisis pour le trajet principal et pour le trajet alternatif tendent à être identiques.



Le choix du moyen de transport varie en fonction du temps de trajet. Le train est typiquement utilisé pour des longs trajets (45 minutes ou plus), tandis que le bus, la moto, le vélo et la marche sont privilégiés pour les trajets courts (10-20 minutes). La voiture est utilisée pour des trajets de durée intermédiaire (20 minutes) (cf. tableau 9).

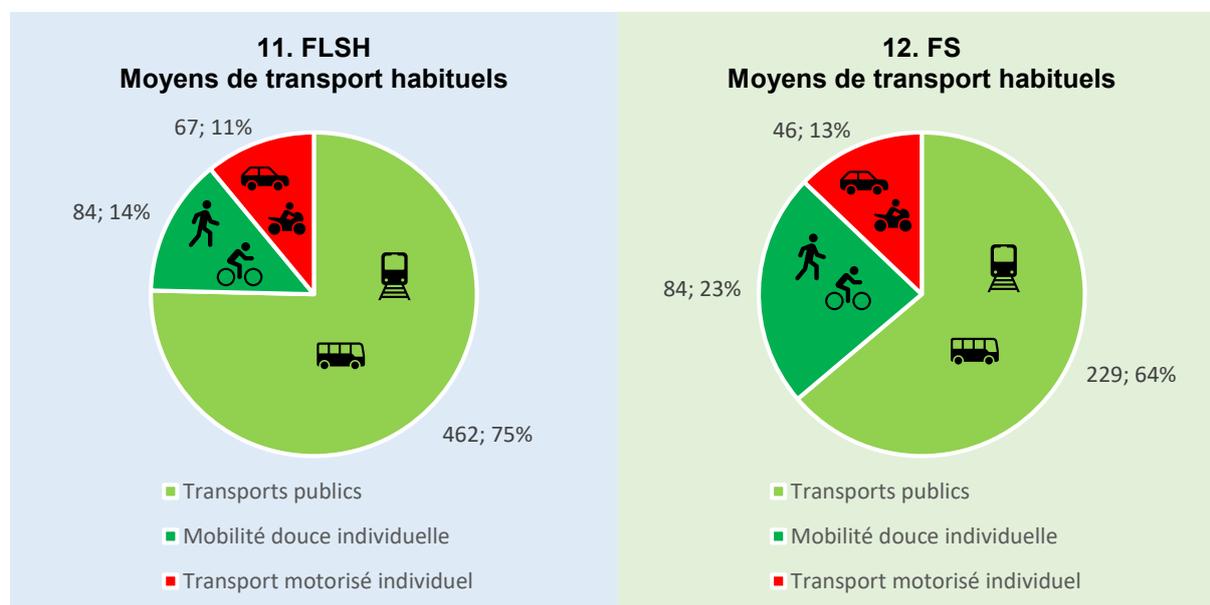
9. Moyen de transport utilisé principalement pour le trajet habituel

Moyen de transport	Total : durée d'un trajet aller simple
	Moyenne : 49 min. Médiane : 44 min.
	Moyenne : 16 min. Médiane : 10 min.
	Moyenne : 12 min. Médiane : 10 min.
	Moyenne : 13 min. Médiane : 10 min.
	Moyenne : 22 min. Médiane : 22 min.
	Moyenne : 15 min. Médiane : 10 min.

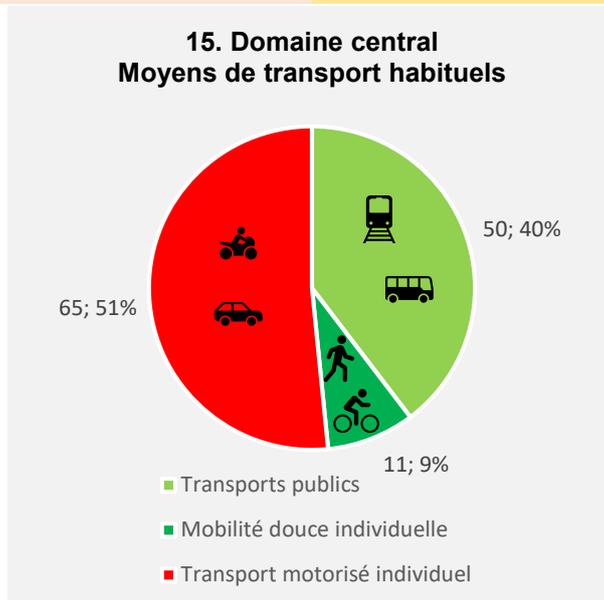
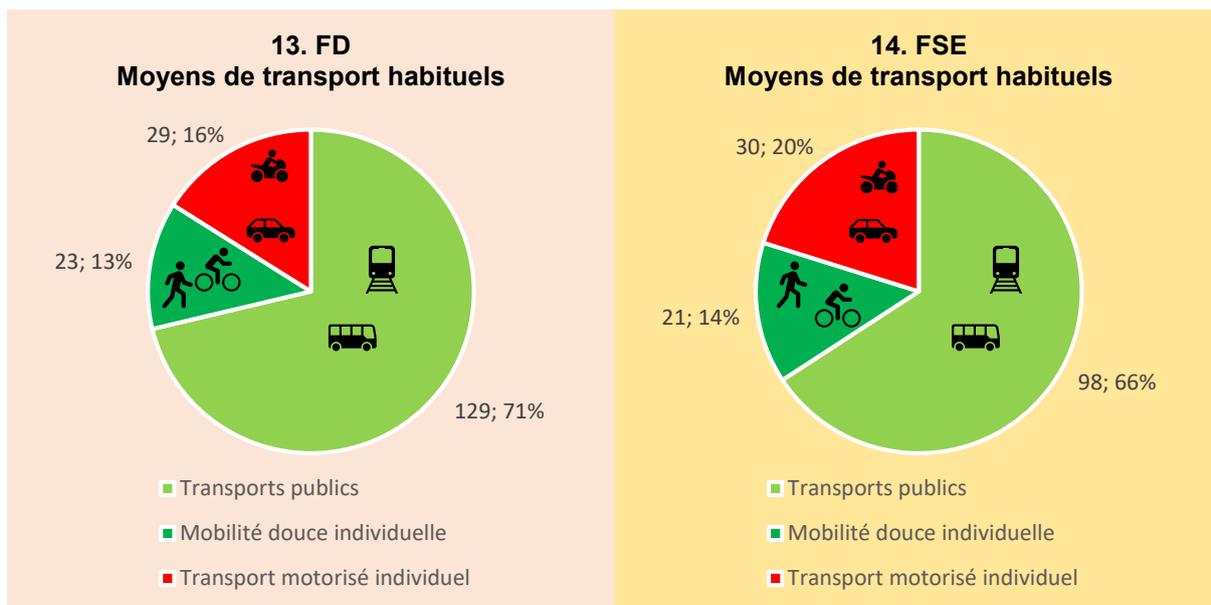
Le choix des moyens de transports habituels varie en fonction de l'affiliation des personnes sondées. Par exemple, le choix du vélo est proportionnellement plus élevé en Faculté des sciences : la localisation de cette faculté sur la colline du Mail ne semble donc pas être un frein à l'utilisation du vélo. On remarque aussi qu'une personne sur cinq en Faculté des sciences économiques utilise un moyen de transport motorisé individuel, contre à peine plus d'une sur dix en Faculté des lettres et sciences humaines. Mais c'est surtout le personnel du domaine central¹ qui privilégie la voiture (plus d'une personne sur deux ; cf. tableau 10 et graphes 11-15).

10. Moyens de transports habituels, par affiliation

Moyen de transport	FLSH	FS	FD	FSE	DC	Total UniNE
	337 55%	163 45%	90 50%	70 47%	28 22%	688 47%
	125 20%	66 18%	39 22%	28 19%	22 17%	253 18%
	61 10%	57 16%	17 9%	14 9%	6 5%	155 11%
	23 4%	27 8%	6 3%	7 5%	5 4%	95 7%
	64 10%	42 12%	26 14%	28 19%	61 48%	221 15%
	3 < 1%	4 1%	3 2%	2 1%	4	16 1%
Total	613	359	181	149	126	1'428



¹ Le domaine central se compose du rectorat et de son secrétariat, du secrétariat général et des services centraux (service académique, services des ressources humaines, service de la comptabilité et des finances, service des sports, service information scientifique et bibliothèques, service des bâtiments, de l'environnement et de la sécurité, service informatique).

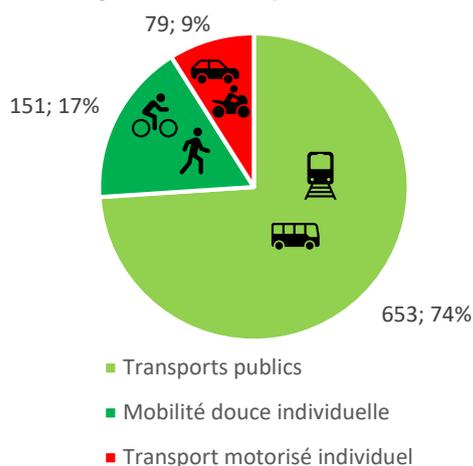


Le choix des moyens de transport varie également en fonction des corps. 74% des étudiantes et étudiants et 63% des membres du corps intermédiaire se déplacent principalement en train et/ou en bus. Respectivement, seul-e-s 11% et 13% utilisent un moyen de transport motorisé individuel (voiture ou moto). La voiture est plus utilisée par les membres du corps professoral (22%) et constitue même le moyen de transport privilégié des membres du PATB (53%, cf. tableau 16 et graphes 17-20).

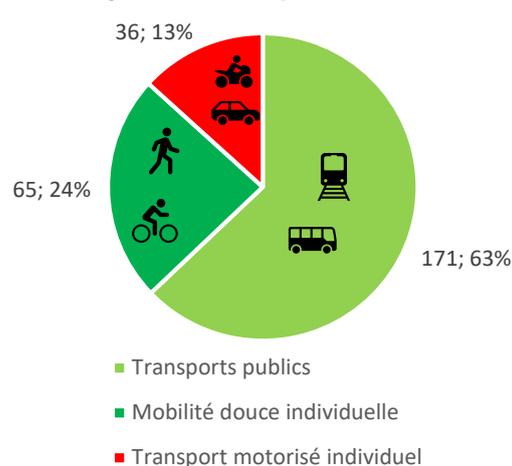
16. Moyens de transports habituels, par corps

Moyen de transport	Corps étudiantin	Corps intermédiaire	Corps professoral	PATB	Total UniNE
	478 54%	128 47%	42 48%	40 22%	688 47%
	175 20%	43 16%	9 10%	26 14%	253 18%
	89 10%	47 17%	8 9%	11 6%	155 11%
	62 7%	18 7%	9 10%	6 3%	95 7%
	71 8%	32 12%	19 22%	99 53%	221 15%
	8 1%	4 1%	- 0%	4 2%	16 1%
Total	883	272	87	186	1'428

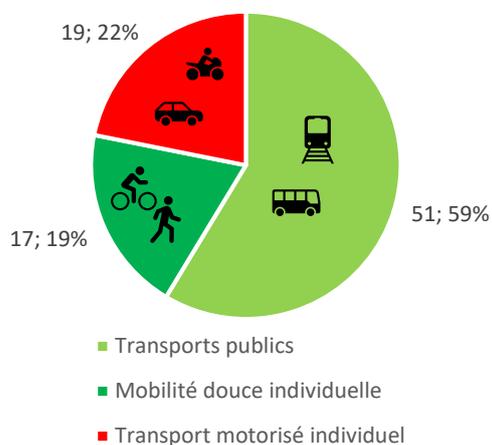
17. Corps étudiantin
Moyens de transport habituels



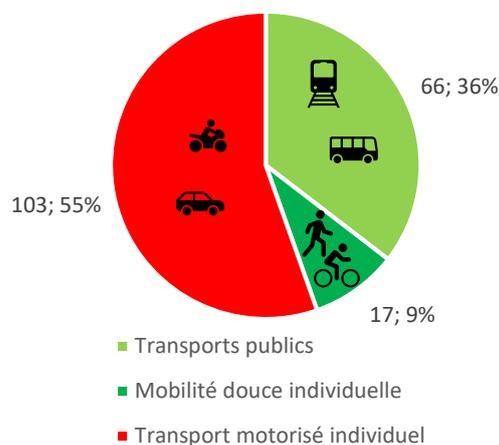
18. Corps intermédiaire
Moyens de transport habituels



19. Corps professoral
Moyens de transport habituels



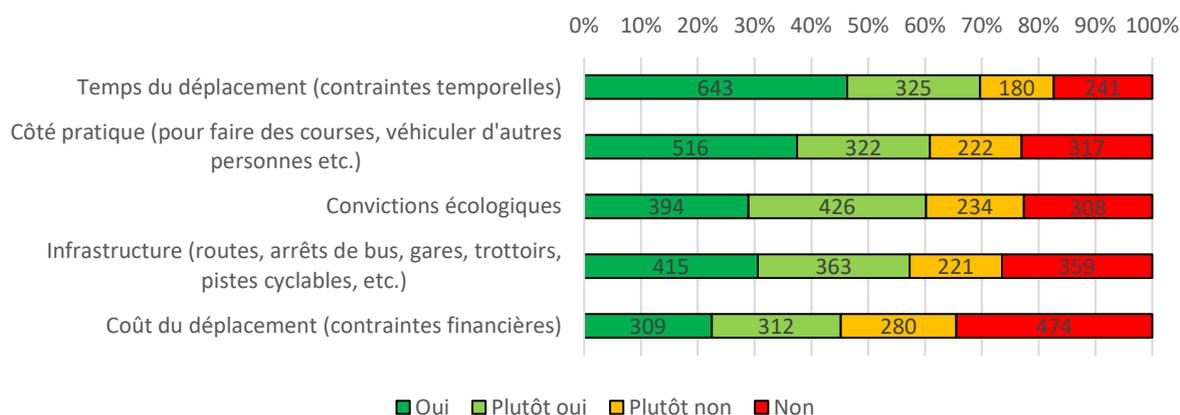
20. PATB
Moyens de transport habituels



2.5 Facteurs conduisant à privilégier un moyen de transport particulier

A la fin de la section sur la mobilité pendulaire, les personnes sondées étaient invitées à indiquer les facteurs ayant eu un impact sur les moyens de déplacement choisis en 2019. Les facteurs jouant principalement un rôle sont le temps de déplacement et le côté pratique ; le coût joue un rôle moindre (graphe 21).

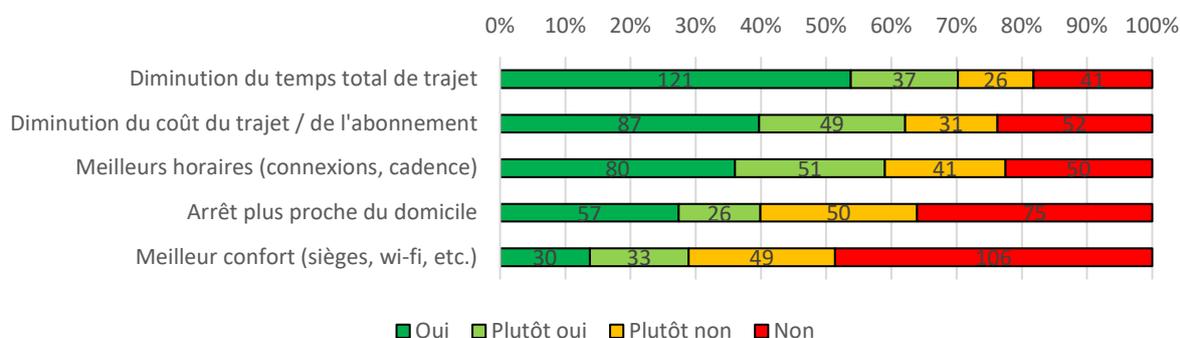
21. Quels sont les facteurs qui ont déterminé votre / vos moyens de déplacement pour vous rendre à l'UniNE en 2019?



En commentaires, certaines personnes mentionnent d'autres facteurs et aspects à prendre en compte, notamment le fait de posséder ou non un permis de conduire et une voiture, l'aspect pratique du train (moins fatiguant, évite les bouchons, offre du temps libre pour lire, étudier, travailler ou se détendre), le bénéfique pour la santé de se déplacer à pied ou à vélo, les activités à l'extérieur du domicile après l'université ou encore les conditions météorologiques.

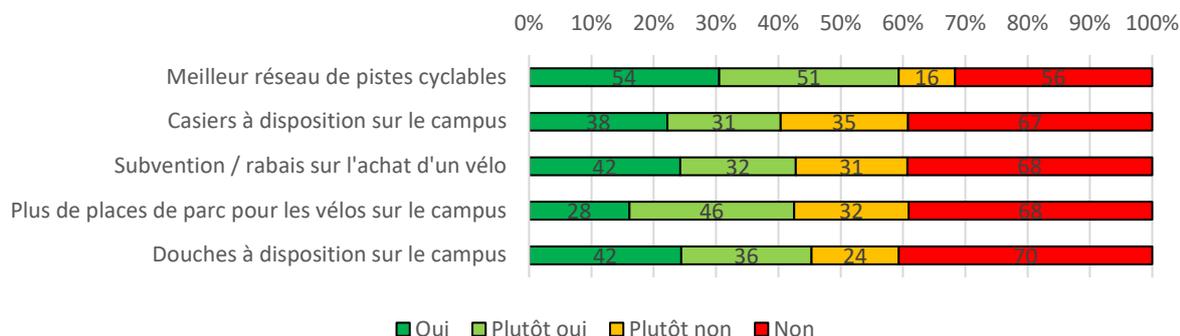
Les personnes sondées étaient ensuite invitées à indiquer les mesures qui pourraient les convaincre d'adopter les transports publics ou le vélo comme mode de transport principal. Pour les personnes qui privilégient la voiture ou la moto, les transports publics deviendraient intéressants si le temps de trajet total était moins long qu'actuellement, par exemple grâce à une ligne directe, si l'abonnement coûtait moins cher et si les horaires étaient améliorés (graphe 22). Une amélioration du réseau de pistes cyclables pourrait convaincre 30 à 60% des personnes venant en voiture de venir à vélo plus souvent (graphe 23)².

22. Les changements suivants pourraient-ils vous convaincre d'emprunter davantage les transports publics pour vous rendre à l'UniNE? Personnes qui viennent en voiture ou en moto



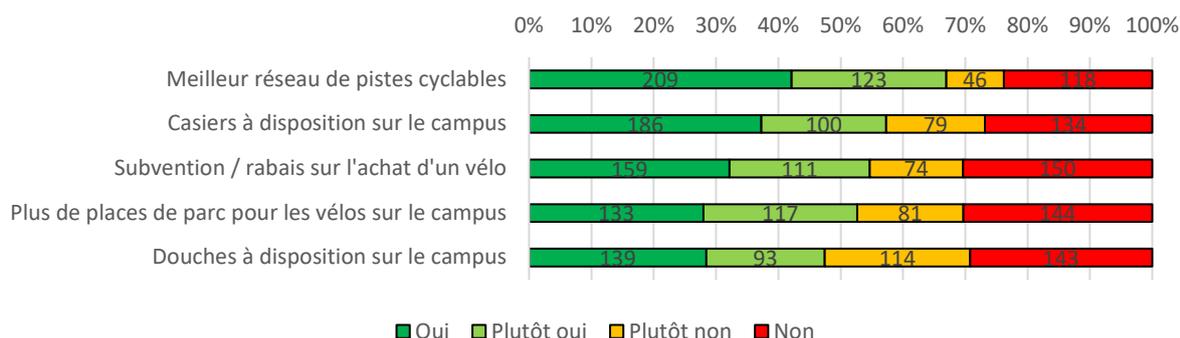
² Seules les personnes habitant à une distance qui rendait un trajet à vélo réaliste ont répondu à cette question.

**23. Les mesures suivantes pourraient-elles vous convaincre de venir à l'UniNE à vélo ou d'utiliser un vélo sur une partie de votre trajet?
Personnes qui viennent en voiture ou en moto**



Pour ce qui est des personnes qui se déplacent en transports publics, un meilleur réseau de pistes cyclables les conduirait à venir davantage à vélo, de même que la mise à disposition de casiers (pour les étudiantes et étudiants) et une subvention sur l'achat d'un vélo³.

**24. Les mesures suivantes pourraient-elles vous convaincre de venir à l'UniNE à vélo ou d'utiliser un vélo sur une partie de votre trajet?
Personnes qui viennent en train ou en bus**



2.6 Suggestions d'amélioration

A la fin du questionnaire, un champ de commentaire permettait de recueillir remarques et suggestions générales. Les suggestions suivantes concernent la mobilité pendulaire :

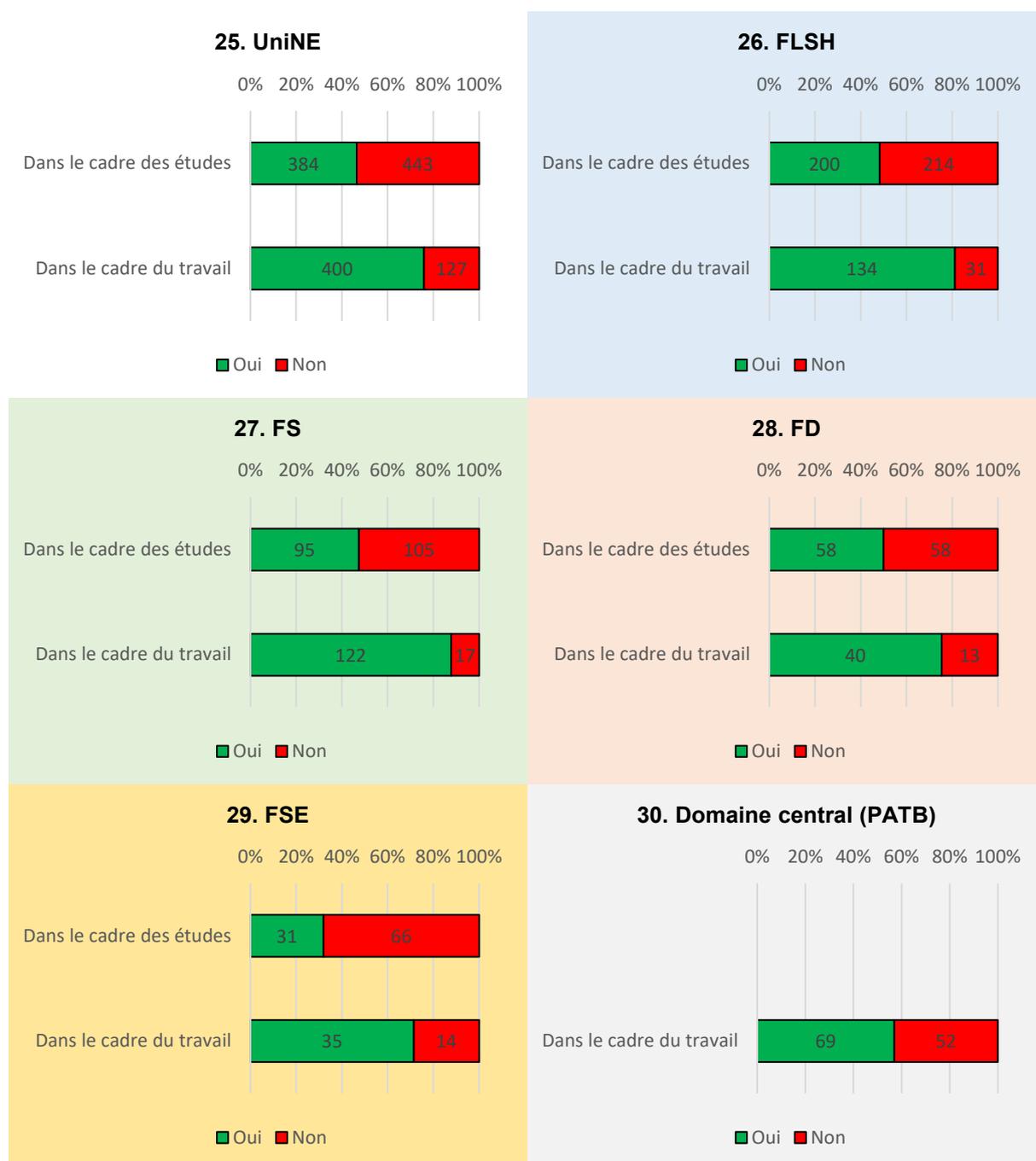
- Favoriser le télétravail en modifiant le règlement et équiper le personnel de matériel adéquat ;
- Augmenter l'offre de cours en ligne ;
- Augmenter le nombre de places de parc couvertes pour les vélos. Installer des dispositifs qui permettent de sécuriser le cadre des vélos (et pas seulement la roue) pour éviter les vols ; équiper certaines places pour qu'il soit possible de recharger les vélos électriques.
- Offrir l'accès à des douches pour les personnes qui viennent en vélo ;
- Réserver les places de parking de l'UniNE aux personnes qui habitent à plus de 20 kilomètres ;
- Subventionner les abonnements aux transports publics et l'achat de vélos électriques ;
- Mettre en place une plateforme interne de covoiturage ou une App pour téléphone portable ; offrir des abonnements de parking gratuit aux personnes qui font du covoiturage ;
- Cesser d'engager des personnes qui occupent un autre poste pérenne dans un autre pays (et multiplient les allers-retours).

³ Seules les personnes habitant à une distance qui rendait un trajet à vélo réaliste ont répondu à cette question.

3. Mobilité étudiante et professionnelle

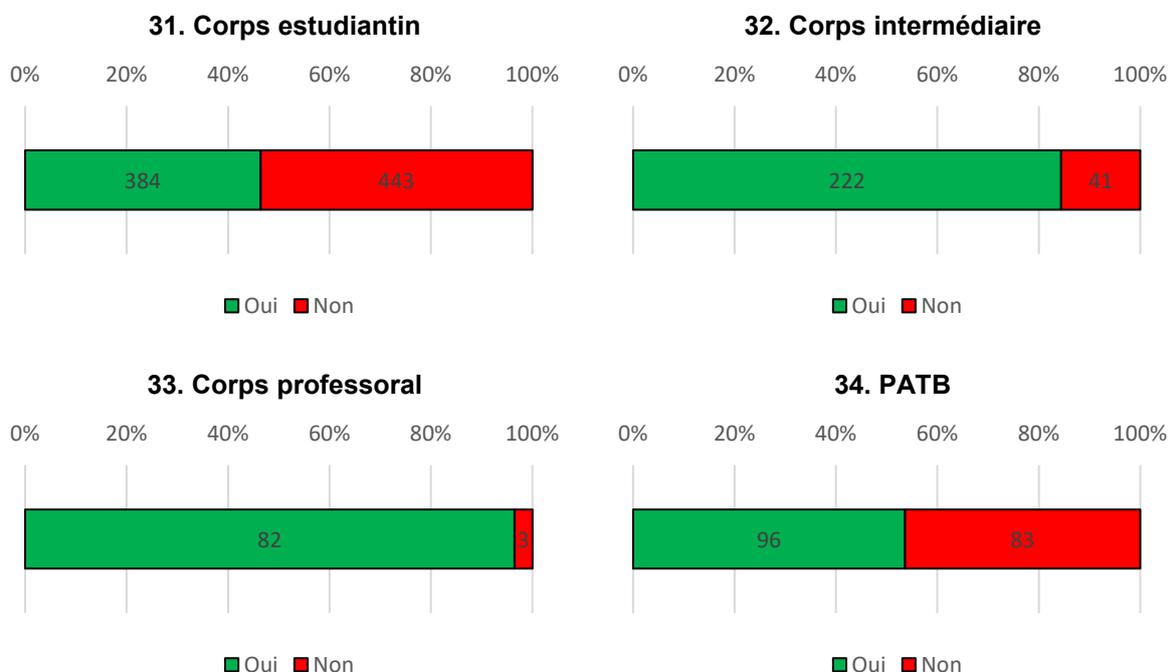
Près de la moitié des étudiantes et étudiants ont effectué au moins un déplacement dans le cadre de leurs études en 2019. Trois quarts des membres du personnel ont effectué au moins un déplacement professionnel (graphe 25). Cette répartition varie en fonction des facultés : les étudiantes et étudiants de la Faculté des sciences économiques voyagent moins que les étudiantes et étudiants des autres facultés ; le personnel de la Faculté des sciences voyage davantage que le personnel des autres facultés ; le personnel du domaine central voyage moins que le personnel des facultés (graphes 26-30).

En 2019, avez-vous effectué des déplacements dans le cadre de vos études ou de votre travail à l'UniNE?



La proportion des personnes ayant effectué des déplacements professionnels varie grandement en fonction du corps : la quasi-totalité des membres du corps professoral (94%) a effectué des déplacements professionnels en 2019, de même que plus de huit membres du corps intermédiaire sur dix (81%). La proportion des membres du PATB à s'être déplacée est moindre (graphes 31-34).

En 2019, avez-vous effectué des déplacements dans le cadre de vos études ou de votre travail à l'UniNE?



3.1 Déplacements effectués dans le cadre des études

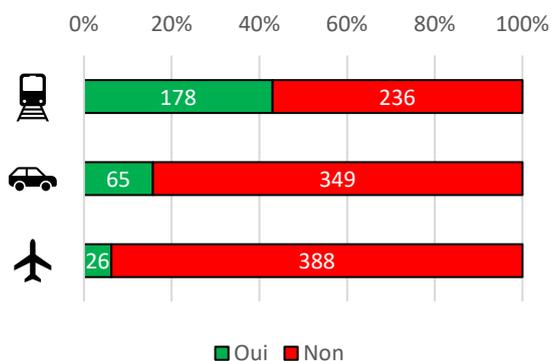
Les déplacements effectués dans le cadre des études ont principalement pour but d'aller suivre des enseignements dans d'autres universités suisses, notamment à l'UniL, à l'UniBe ou encore à l'UniLu, dans le cadre de cursus interuniversitaires ou de la convention BENEFR1. D'autres déplacements sont effectués par les étudiantes et étudiants pour des stages, des voyages d'étude ou pour effectuer des travaux de terrain en vue d'un travail de bachelor ou de master⁴.

40% des étudiantes et étudiants ont pris le train en 2019 pour des déplacements en lien avec leurs études ; 16% ont effectué des déplacements en voiture ; seules quelques personnes ont effectué des déplacements en avion. Les proportions varient peu d'une faculté à l'autre, néanmoins les étudiantes et étudiants immatriculé-e-s à la Faculté des sciences économiques sont proportionnellement moins nombreuses et nombreux à se déplacer (graphes 35-39).

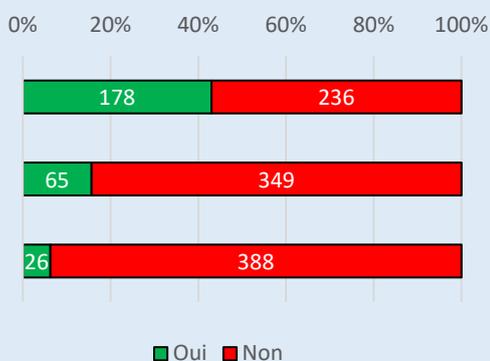
⁴ Les déplacements des étudiantes et étudiants pour aller passer le week-end en famille dans un autre canton ne sont en principe pas comptabilisés. Ils ne sont pas considérés comme des déplacements effectués « dans le cadre des études » mais comme des déplacements privés relevant d'un choix personnel, même si les personnes concernées ont déménagé à Neuchâtel pour y faire leurs études. Les déplacements effectués dans le cadre d'un séjour Erasmus entre la Suisse et le pays de destination sont comptabilisés à raison d'un aller-retour par séjour. D'éventuels voyages pour revenir en Suisse au cours du séjour ne sont en principe pas comptabilisés.

Mobilité étudiante, par moyen de transport

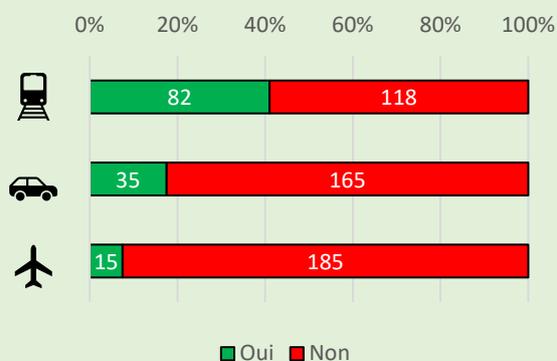
35. UniNE



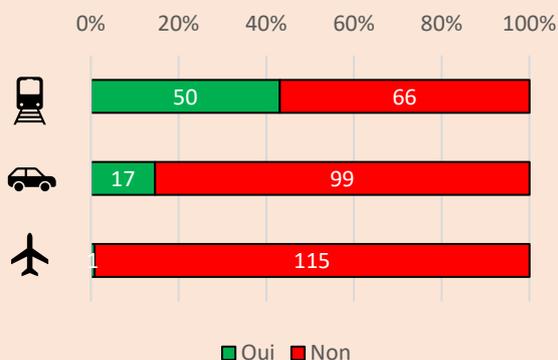
36. FLSH



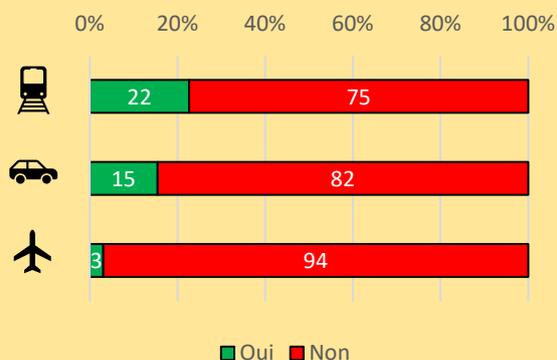
37. FS



38. FD

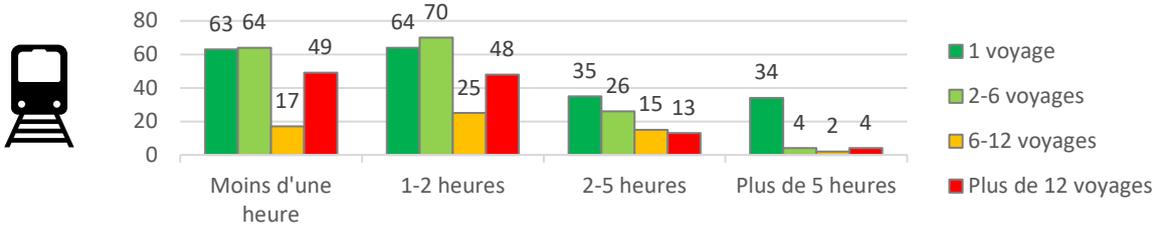


39. FSE

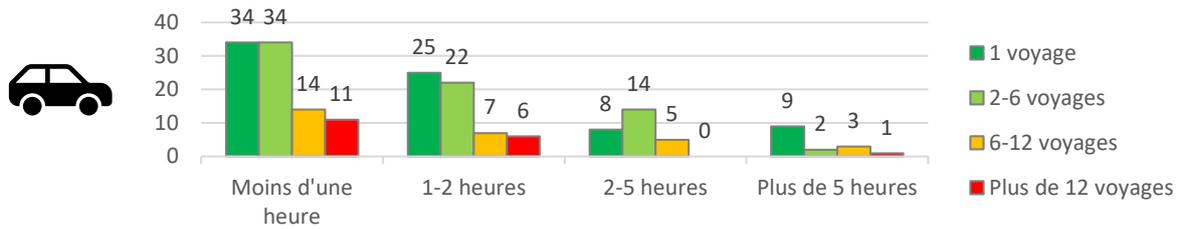


Les personnes ayant déclaré avoir effectué des voyages en train, en voiture ou en avion dans le cadre de leurs études étaient invitées à spécifier le nombre et la durée de leurs déplacements. La majorité des déplacements en train et en voiture ne dépasse pas deux heures (aller simple) (graphes 40 et 41). La plupart des personnes ayant pris l'avion en 2019 ont effectué un seul aller-retour (graphe 42).

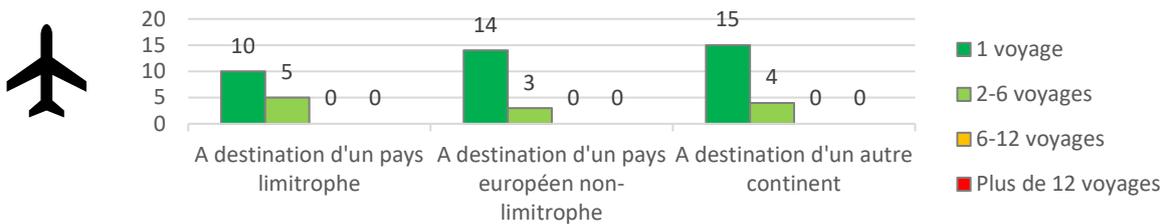
40. En 2019, combien avez-vous effectué de voyages en train en lien avec vos études? (1 aller-retour = 1 voyage)



41. En 2019, combien avez-vous effectué de voyages en voiture en lien avec vos études? (1 aller-retour = 1 voyage)



42. En 2019, combien avez-vous effectué de voyages en avion en lien avec vos études? (1 aller-retour = 1 voyage)



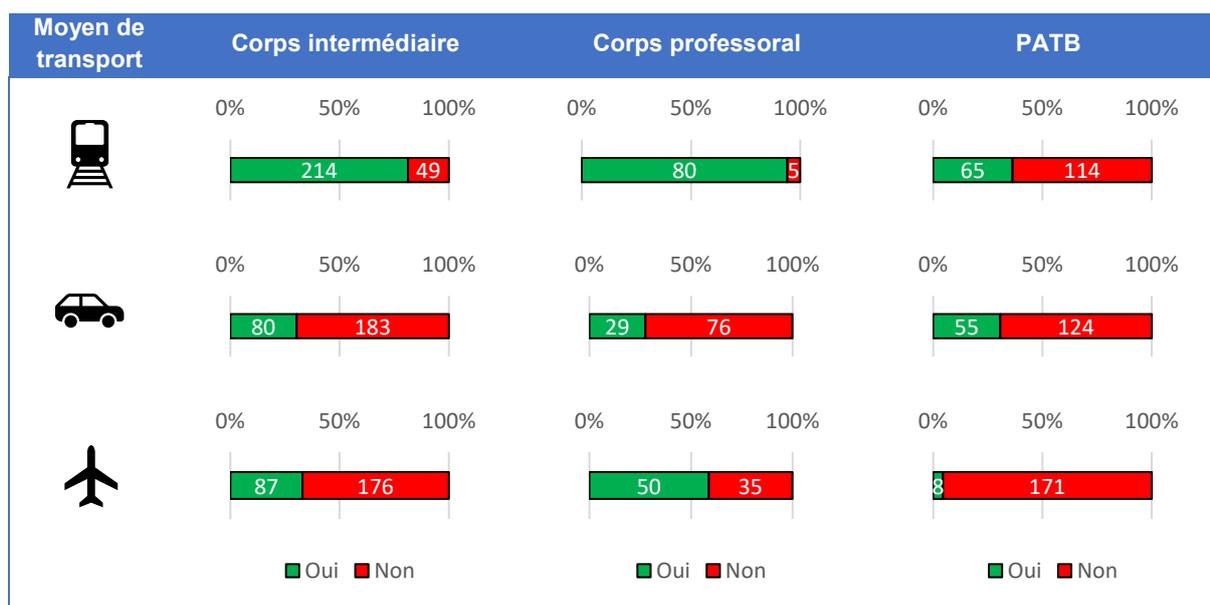
3.2 Déplacements professionnels

Les déplacements professionnels ont notamment pour but d'effectuer des travaux de terrain, d'accompagner des étudiantes et étudiants dans des voyages d'étude, de participer à des congrès ou encore d'acheter ou de déplacer du matériel⁵.

Ce sont surtout les membres du personnel académique (corps intermédiaire et professoral) qui effectuent des déplacements en train. Plus de la moitié des membres du corps professoral (59%) ont effectué au moins un déplacement en avion en 2019 (tableau 43).

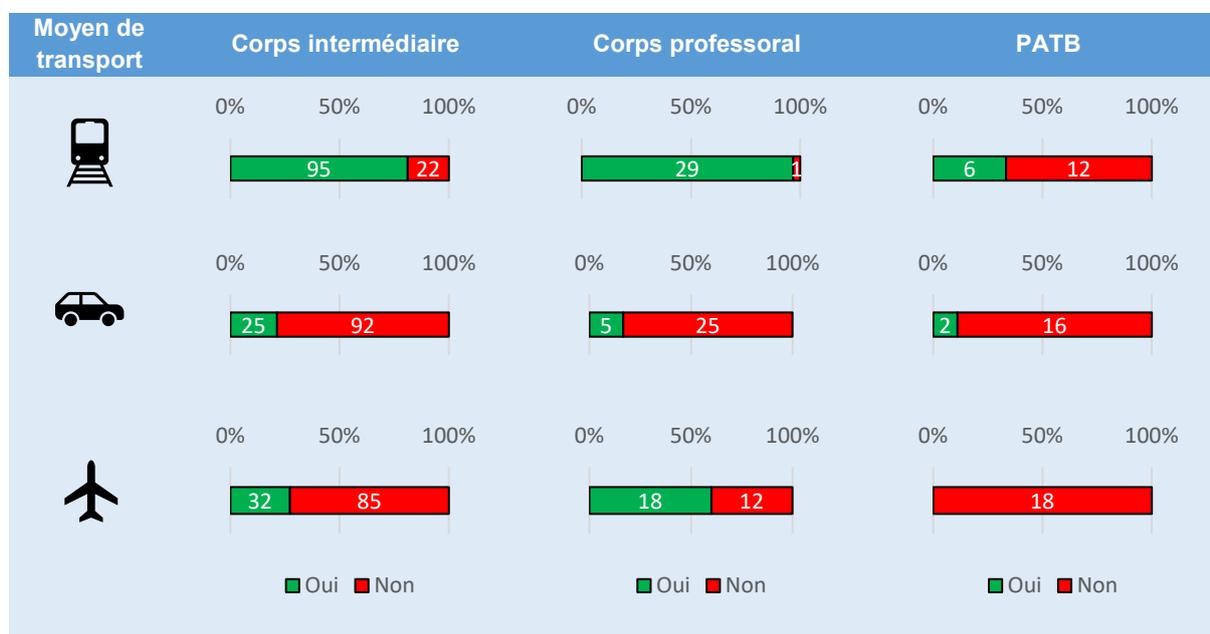
⁵ Les déplacements effectués par les membres du personnel pour se rendre sur le lieu de travail d'un autre employeur (p.ex. pour effectuer une charge de cours dans un autre établissement, non-financée par l'UniNE) ne sont en principe pas comptabilisés. Il semblerait néanmoins que certaines personnes les aient incluses, ce qui peut potentiellement conduire à une surestimation des déplacements professionnels.

43. Mobilité professionnelle – UniNE

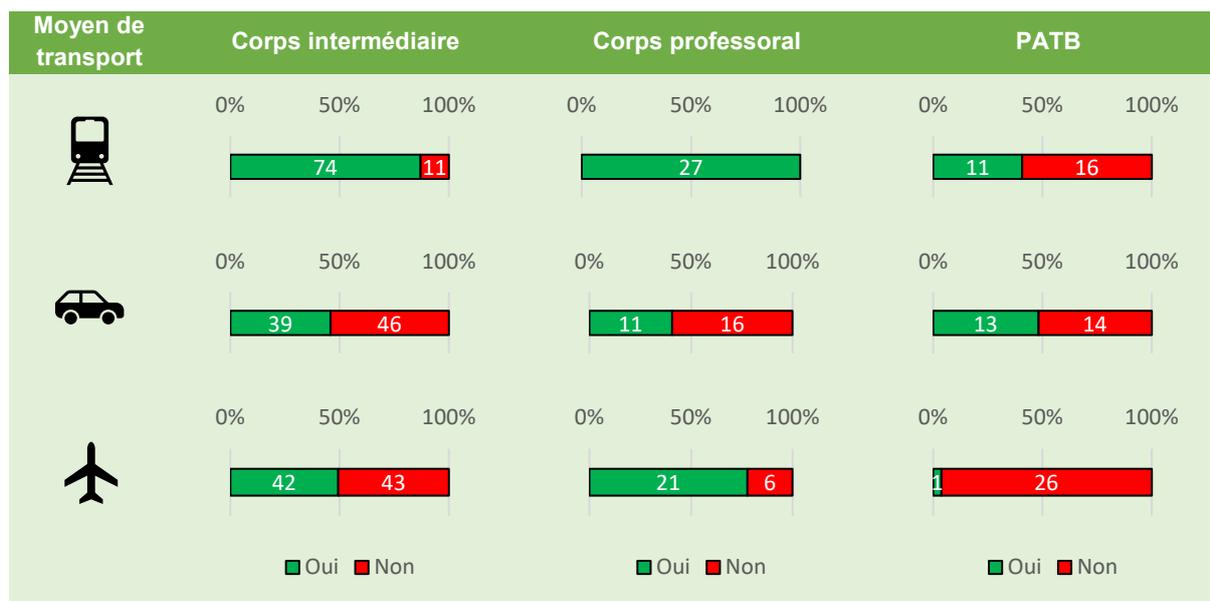


Le nombre de personnes qui effectuent des déplacements en voiture et en avion est proportionnellement plus élevé dans la Faculté des sciences que dans les autres facultés. Les membres de la Faculté des sciences économiques prennent peu la voiture ou l'avion. Le reste des résultats est proportionnellement similaire d'une faculté à l'autre (tableaux 44-48).

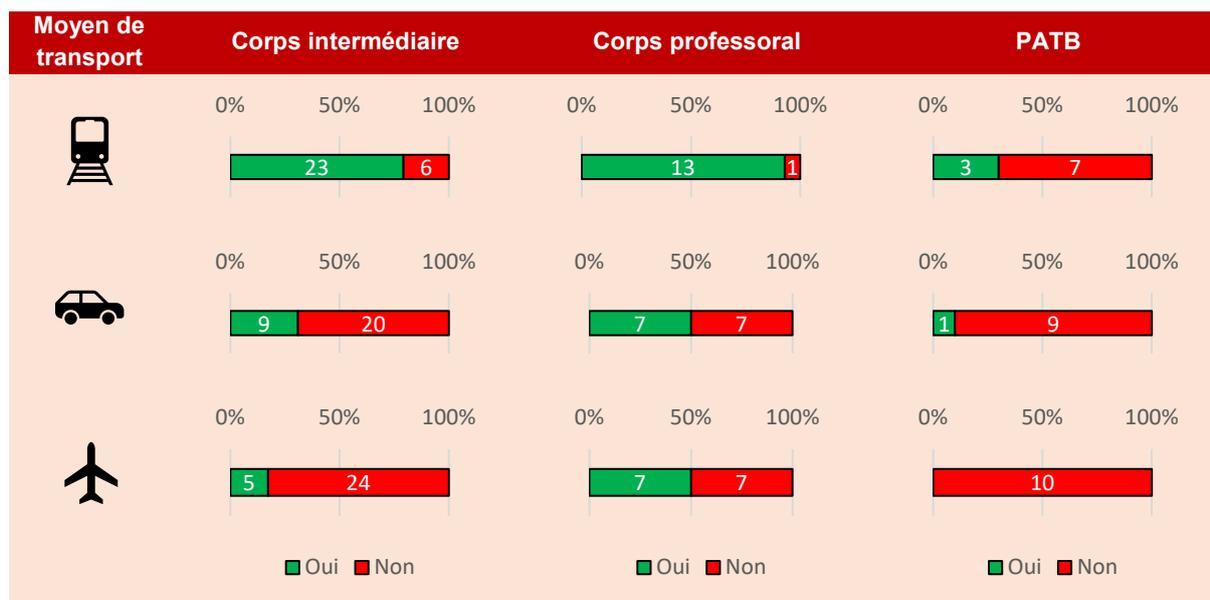
44. Mobilité professionnelle – Faculté des lettres et sciences humaines



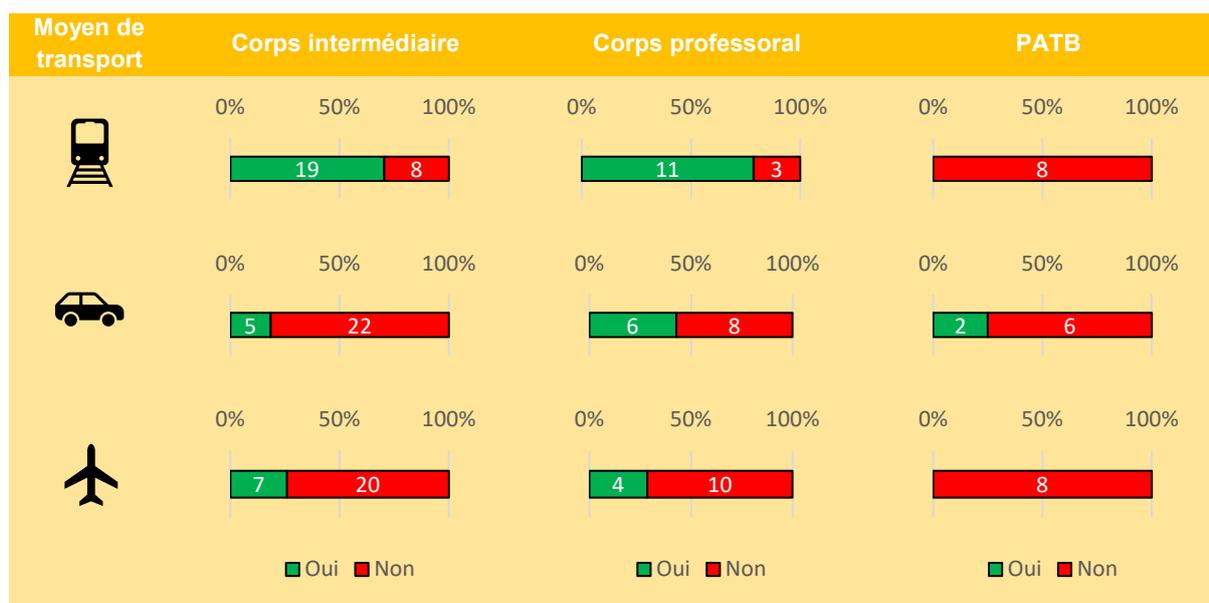
45. Mobilité professionnelle – Faculté des sciences



46. Mobilité professionnelle – Faculté de droit



47. Mobilité professionnelle – Faculté des sciences économiques



48. Mobilité professionnelle – Domaine central



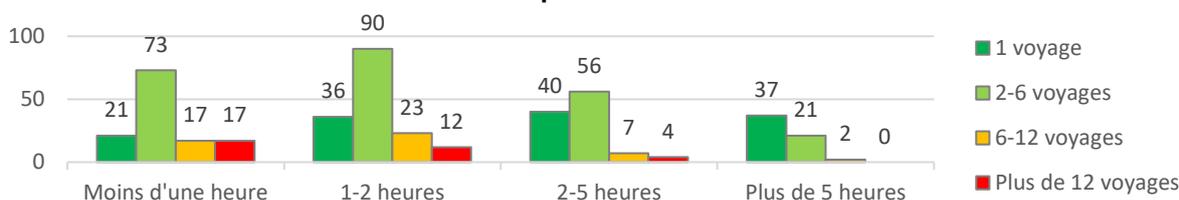
Le train est le mode de transport privilégié pour les déplacements professionnels, tant par le personnel académique que par le personnel administratif. Même si le pourcentage de membres du PATB (36%) qui prennent le train pour des raisons professionnelles est bien moindre que celui des membres du personnel académique (94% du corps professoral et 81% du corps intermédiaire, cf. graphe 43), les proportions relatives au nombre et à la durée des déplacements sont relativement semblables, avec toutefois un plus grand nombre de déplacements chez le corps professoral (graphes 49-51). La plupart des déplacements durent moins de deux heures.

Les déplacements en voiture durent également moins de deux heures en général, tant pour le personnel académique que pour le personnel administratif, avec une majorité de personnes effectuant deux à six déplacements par an (graphes 52-54).

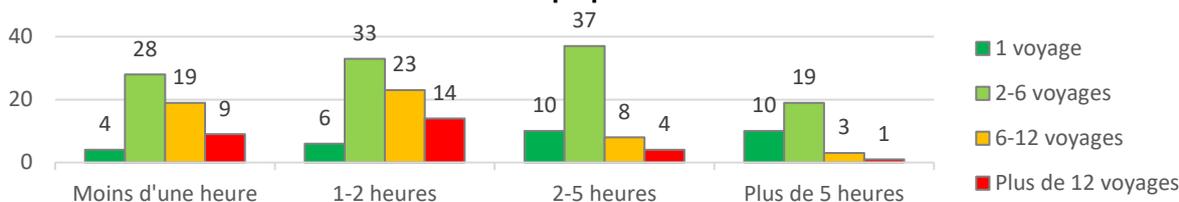


En 2019, combien avez-vous effectué de voyages en train dans le cadre de votre activité professionnelle à l'UniNE ? (1 aller-retour = 1 voyage)

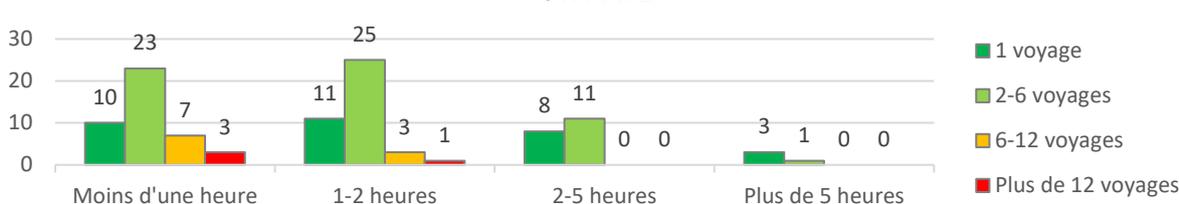
49. Corps intermédiaire



50. Corps professoral

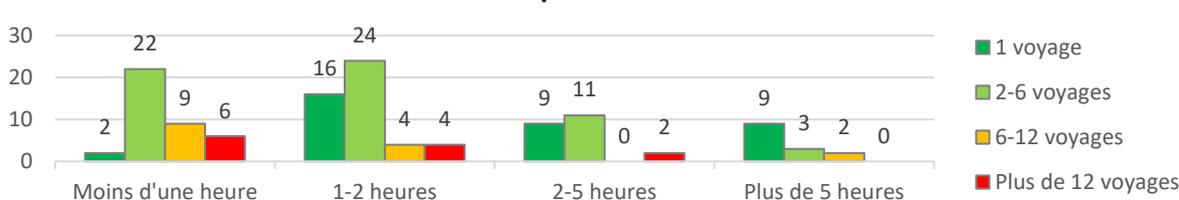


51. PATB

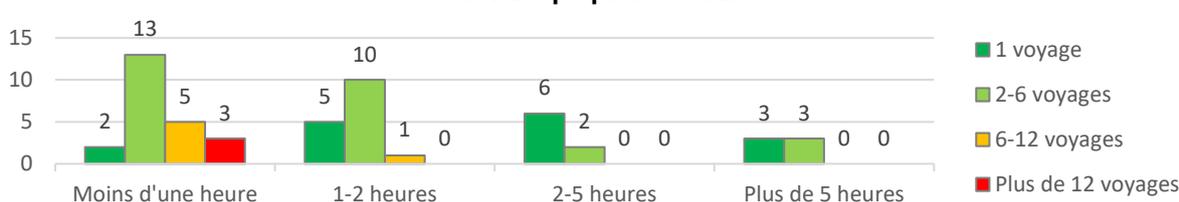


En 2019, combien avez-vous effectué de voyages en voiture dans le cadre de votre activité professionnelle à l'UniNE ? (1 aller-retour = 1 voyage)

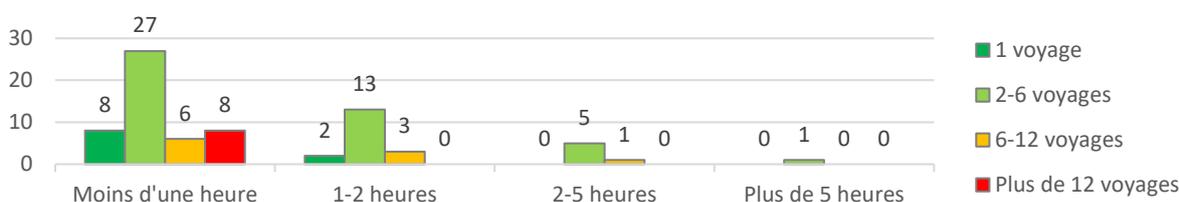
52. Corps intermédiaire



53. Corps professoral



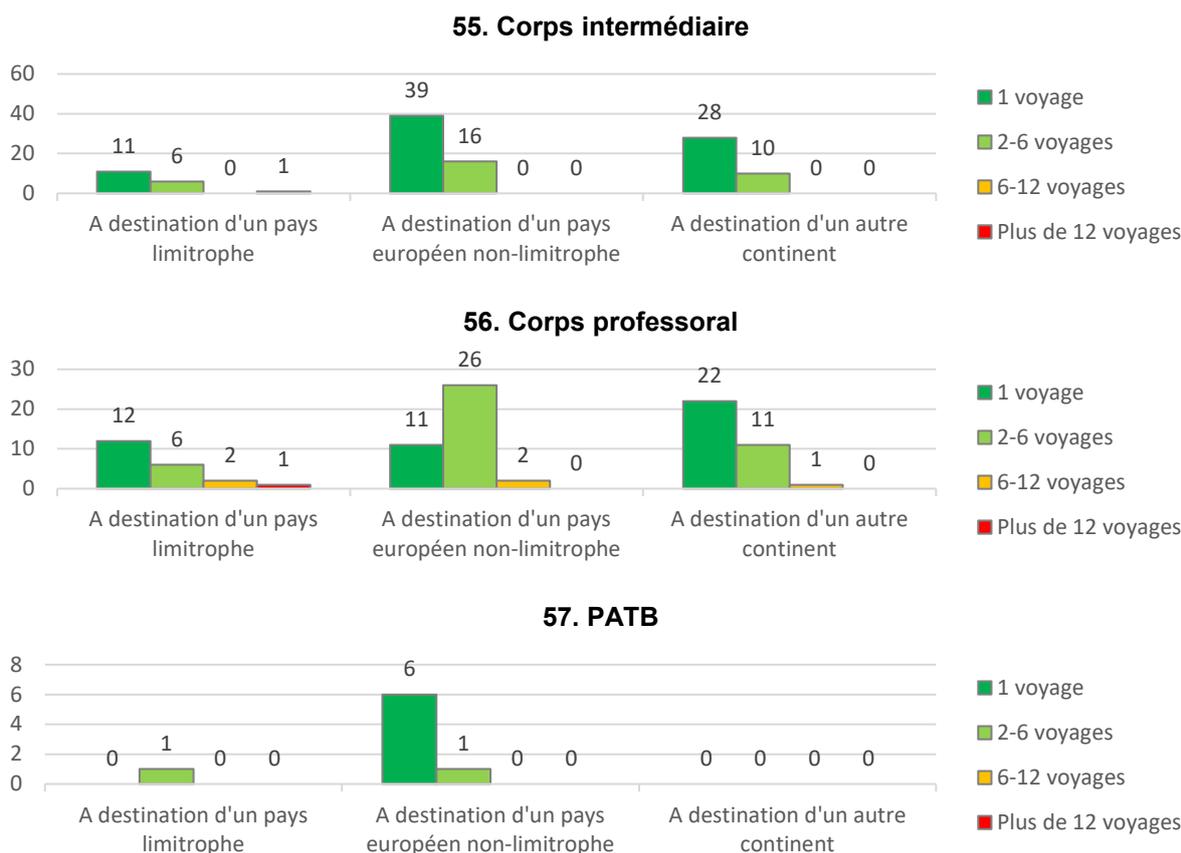
54. PATB



Les membres du corps professoral qui ont pris l'avion pour des raisons professionnelles en 2019 sont proportionnellement beaucoup plus nombreuses et nombreux que dans les autres corps (cf. tableau 43, 59% contre 33% des membres du corps intermédiaire et 4% des membres du PATB). Alors que les membres du corps intermédiaire et du personnel administratif prennent majoritairement l'avion une seule fois dans l'année (cf. graphes 55 et 57), les membres du corps professoral sont nombreuses et nombreux à effectuer plusieurs voyages en avion chaque année (graphe 56).



En 2019, combien avez-vous effectué de voyages en avion dans le cadre de votre activité professionnelle à l'UniNE ? (1 aller-retour = 1 voyage)



3.3 Participation à distance

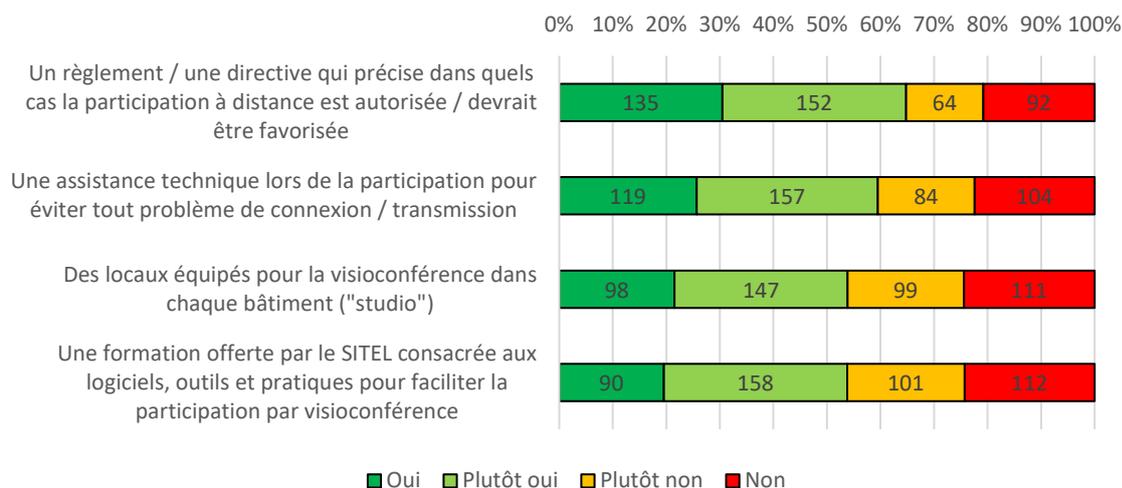
Les membres du personnel étaient invités à répondre à deux questions concernant la participation à distance à des activités professionnelles. Deux tiers des membres du corps professoral ont participé à au moins une réunion de travail virtuelle en 2019, contre un peu moins de la moitié des membres du corps intermédiaire. La participation virtuelle à d'autres activités et événements reste relativement marginale en 2019 (tableau 58). Aucune question n'a été posée sur l'enseignement à distance, car l'ensemble des enseignements a eu lieu en présentiel en 2019. La pandémie du printemps 2020 a contraint l'ensemble de la communauté universitaire à se familiariser avec la visioconférence, ce qui pourrait avoir un impact durable sur les pratiques. Plusieurs personnes sondées soulignent néanmoins en commentaire que les interactions sociales par visioconférence sont fatigantes et ne remplacent pas adéquatement les interactions en face à face (conversations informelles, rapports humains, entretien du lien social, etc.).

58. En 2019, avez-vous participé à distance à des activités et événements dans le cadre de votre activité professionnelle? (plusieurs réponses possibles)

	Corps intermédiaire	Corps professoral	Personnel administratif (PATB)	Total
Réunion de travail avec des collègues ou des partenaires	113 (43%)	56 (66%)	37 (21%)	206 (39%)
Workshop / webinar	39 (15%)	16 (19%)	16 (9%)	71 (13%)
Réunion de commission	19 (7%)	29 (34%)	2 (1%)	50 (9%)
Conférence / colloque / congrès	28 (11%)	9 (11%)	1 (<1%)	38 (7%)
Défense ou soutenance de thèse	13 (5%)	19 (22%)	-	32 (6%)

Certaines mesures, comme spécifier les activités pour lesquelles la participation à distance doit être favorisée et renforcer l'assistance technique, pourraient augmenter la participation à distance (graphe 59). Depuis le printemps 2020, plusieurs de ces mesures ont déjà été mises en œuvre, notamment dans le cadre du passage à distance de la grande majorité des activités de l'université lors du semi-confinement.

59. Quelles sont les mesures qui augmenteraient votre disposition à substituer certains de vos déplacements professionnels par une participation à distance (par visioconférence)?



3.4 Suggestions d'amélioration

A la fin du questionnaire, un champ de commentaire permettait de recueillir remarques et suggestions générales. Concernant la mobilité étudiante et professionnelle, les personnes sondées émettent les suggestions suivantes :

- Interdire aux membres de la communauté universitaire de prendre l'avion pour les déplacements en Europe ;
- Limiter les déplacements en avion à deux par an maximum ;
- Prendre en charge la différence entre billet d'avion et billet de train si le train coûte plus cher ;
- Renoncer à taxer les déplacements en avion.

4. Bilan et perspectives

Les résultats de la section de l'enquête portant sur la mobilité pendulaire sont semblables à ceux obtenus dans le cadre de l'enquête menée par l'Institut de géographie en 2017, notamment pour ce qui est de la répartition des moyens de transports choisis en fonction des corps ainsi que des facteurs qui conduisent à privilégier un mode de transport plutôt qu'un autre. On remarque notamment que les membres du corps étudiant et le personnel académique privilégient les transports publics (train et bus) pour venir à l'UniNE, tandis que les membres du PATB privilégient la voiture. Les membres du PATB habitent en grande majorité dans le canton, et leurs trajets en voiture durent généralement moins de trente minutes (la durée est similaire chez les membres du corps étudiant et du personnel académique qui viennent en voiture). Les personnes qui viennent en voiture le font principalement pour gagner du temps et/ou pour des raisons pratiques. A la lumière de ces résultats, une subvention d'abonnements CFF (p.ex. demi-tarif) par l'UniNE n'aurait que peu d'impact sur les pratiques, car les personnes qui viennent de loin privilégient déjà le train. Une subvention d'abonnements Onde Verte (p.ex. JobAbo) pour les personnes qui habitent le canton pourrait avoir plus d'impact, notamment si cette mesure était couplée à une hausse des tarifs du parking ou si ces deux mesures étaient articulées (par exemple si un abonnement Onde Verte à prix avantageux était offert aux personnes prêtes à renoncer à une place de parc à l'UniNE).

Des mesures destinées à encourager la communauté universitaire à venir à vélo ne semblent susceptibles d'intéresser que les personnes qui habitent à moins de 25 minutes à vélo de l'UniNE. Une aide à l'achat d'un vélo électrique pourrait convaincre les membres de la communauté universitaire ayant peu de moyens financiers et devant effectuer un trajet avec un dénivelé important. La mise à disposition de casiers auprès des membres du corps étudiant pourrait également avoir un impact, de même que l'augmentation du nombre de places de parc sécurisées et à l'abri des intempéries.

La section sur la mobilité étudiante et professionnelle met au jour de grandes disparités entre les corps. Proportionnellement, les membres du corps professoral prennent l'avion beaucoup plus souvent que les membres des autres corps, pour effectuer leurs travaux de recherche ou rencontrer d'autres scientifiques. Une mesure pour diminuer le nombre de vols, par exemple au profit de participations à distance par visioconférence, consisterait à augmenter la contribution à la durabilité prélevée sur l'ensemble des déplacements en avion traités par le Service de la comptabilité et des finances, ainsi qu'à prélever cette contribution également sur les fonds de tiers, pour autant que les bailleurs de fonds (p.ex. FNS) l'autorisent. Les montants prélevés pourraient être utilisés pour financer en partie l'achat de billets de train, lorsque pour un même trajet le coût du billet de train excède celui d'un billet d'avion, afin que la différence de prix n'ait pas d'impact sur le choix du moyen de transport.

Les résultats de l'enquête mobilité seront utilisés, de façon complémentaire au bilan CO2 de l'UniNE réalisé par l'entreprise Climate Services, pour cibler des mesures visant à accroître la durabilité de l'Université.

Pour le Bureau qualité et la Coordination du développement durable, VFL, décembre 2020