



PLAN MOBILITÉ DURABLE DE L'UGA

Juillet 2025

UGA
Université
Grenoble Alpes

École Nationale Supérieure
Architecture
UGA Grenoble

GRENOBLE
INP
UGA

Sciences Po
Grenoble
UGA

FACULTÉ H3S
HUMANITÉS, SANTÉ
SPORT, SOCIÉTÉS
UGA

FACULTÉ DES SCIENCES
UGA

EUT
ÉCOLE UNIVERSITAIRE
DE TECHNOLOGIE
UGA

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE AVANT-PROPOS

Depuis l'adoption en 2021 de son Schéma directeur *Responsabilité sociétale et environnementale*, l'Université Grenoble Alpes s'est résolument engagée sur le chemin de la transition socio-environnementale. L'adoption de son Plan de Transformation écologique marque une nouvelle étape dans cette démarche décisive, qui constitue un défi majeur pour que notre génération, comme les générations futures que nous formons, puissent vivre dans un climat viable et un environnement sain.

Ce Plan de Transformation écologique a un objectif : formaliser les grands engagements de l'établissement dans les quatre domaines où notre action est cruciale pour limiter nos impacts climatiques et environnementaux – les mobilités durables, les achats responsables, la sobriété énergétique et bâimentaire, et la préservation de la biodiversité. Chacun de ces domaines donnera lieu, dans les prochains mois, à l'adoption d'un plan thématique dédié. Ensemble, ces quatre plans dessineront la trajectoire de l'UGA pour parvenir, d'ici 2030, à réduire ses émissions globales de gaz à effet de serre de 35% par rapport à 2022.

Le Plan de mobilité durable est donc la première étape de cet itinéraire. Étape significative puisque les mobilités des personnels et des étudiants de l'UGA représentent plus de 20% de l'empreinte carbone de l'établissement. Décarboner nos déplacements, repenser la manière de nous rendre sur notre lieu de travail ou d'étude, faciliter l'usage des mobilités douces par des infrastructures adaptées constituent donc des leviers essentiels pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

La route tracée par le Plan de Mobilité durable est le fruit d'un travail collectif, qui a mobilisé durant plusieurs mois l'ensemble des composantes académiques et bénéficié de l'implication déterminante des directions et des services concernés. Nous tenons ici à remercier chaleureusement l'ensemble des personnes qui ont contribué, à un titre ou à un autre, à son élaboration. Sa rédaction collaborative et son adoption par le Conseil d'administration de l'UGA sont les gages d'une adhésion forte à son contenu, qui nous engage dès aujourd'hui et pour les années à venir.

Le Plan de mobilité durable repose sur dix engagements majeurs, déclinés en actions concrètes et associés à des jalons permettant d'assurer le suivi de leur mise en œuvre. Il a été conçu comme une boîte à outils dans laquelle composantes, laboratoires et services pourront puiser pour nourrir leurs propres plans d'action en matière de transformation écologique et contribuer à la réussite collective de cette démarche.

Parce qu'un voyage se fait rarement seul. Le succès de cette démarche dépend en partie de chacune et chacun d'entre nous, personnels comme étudiants. La mise en œuvre de ce plan ne pourra réussir qu'à travers de nouvelles habitudes de déplacement : renforcer le covoiturage et l'autopartage, privilégier le vélo sur la voiture et le train sur l'avion, réfléchir à la pertinence de certaines missions à l'heure où les outils de communication à distance se généralisent. Nous mesurons pleinement ce que cela implique et les efforts que nous devrons faire ensemble. L'UGA prendra pleinement sa part dans cette transformation en multipliant les aménagements nécessaires, en poursuivant les actions de sensibilisation et de formation initiées ces dernières années et en renforçant encore davantage nos partenariats avec les collectivités territoriales, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise et Valence Romans Mobilités.

Nous n'en sommes qu'au début du voyage, mais la destination est claire : une université responsable, sobre et exemplaire, actrice d'un avenir durable.

Yassine Lakhnech / Sabine Lavorel

Président
de l'Université Grenoble Alpes

Vice-présidente
Transformation écologique
de l'Université Grenoble Alpes

SOMMAIRE

ABRÉVIATIONS ET TERMES CLÉS	4
LA MOBILITÉ À L'UGA EN QUELQUES CHIFFRES (données 2023).....	5
LA CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE L'UGA	6
LES 10 ENGAGEMENTS DE L'UGA POUR UNE MOBILITÉ DURABLE	8
DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTS	8
Engagement n°1 - développer le covoiturage pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants.	8
Engagement n°2 - développer les mobilités actives pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants.	10
Engagement n°3 - améliorer l'usage des transports en commun sur certains sites pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants	12
Engagement n°4 - adapter les règles de fonctionnement de l'établissement pour réduire et mieux réguler les déplacements pendulaires	14
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	16
Engagement n°5 - piloter et optimiser les déplacements professionnels	16
Engagement n°6 - réduire l'usage des mobilités carbonées dans les déplacements professionnels	18
GESTION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES	20
Engagement n°7 - piloter la flotte de véhicules professionnels et gérer son renouvellement ..	20
ÉQUIPEMENTS DE LA MOBILITÉ SUR TOUS LES CAMPUS	22
Engagement n°8 - développer les infrastructures et les aménagements de mobilité décarbonée sur tous les sites	22
DÉPLACEMENTS D'ÉTUDES.....	24
Engagement n°9 - développer l'usage des modes de déplacement décarbonés pour les mobilités internationales des étudiants.....	24
Engagement n°10 - adapter les déplacements d'études en france (stages, alternances, sorties...) pour favoriser leur décarbonation.....	26
RÉCAPITULATIF DES ENGAGEMENTS DE L'UGA POUR UNE MOBILITÉ DURABLE	28

ABRÉVIATIONS ET TERMES CLÉS

ABRÉVIATIONS

- AOM** : autorité organisatrice des mobilités
EDPM : engin de déplacement personnel motorisé
FMD : forfait mobilités durables
GES : gaz à effet de serre
PdME : plan de mobilité employeur
RSE : responsabilité sociétale et environnementale
SMMAG : Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise
TREC : transformation écologique
VAE : vélo à assistance électrique
VRM : Valence Romans Mobilités
ZFE : zone à faibles émissions

TERMES CLÉS

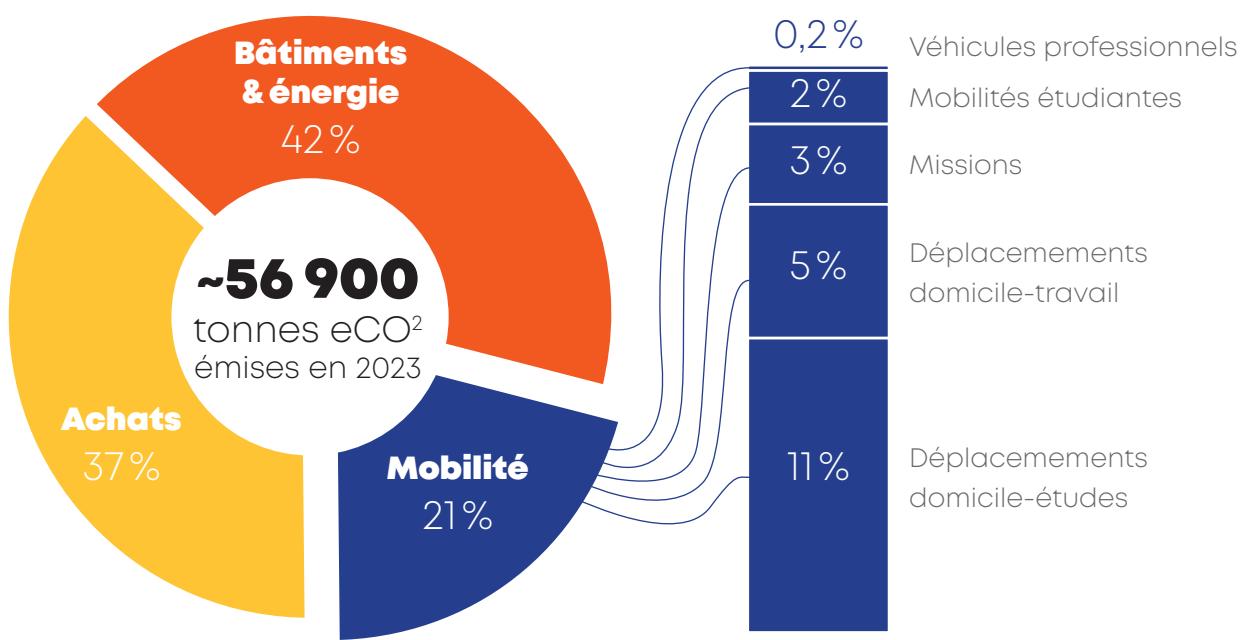
- Autosolisme** : fait de se déplacer seul dans son véhicule, sans passager.
- Mobilités actives** : ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.
- Mobilités décarbonées** : modes de transports et des solutions permettant de se déplacer en produisant peu d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Elles regroupent principalement les mobilités actives et les transports en commun.
- Mobilités carbonées** : par opposition aux mobilités décarbonées, désignent les modes de déplacement en avion et en voiture.

LA MOBILITÉ À L'UGA EN QUELQUES CHIFFRES (données 2023)

LA MOBILITÉ À L'UGA CONCERNE

- 13 sites géographiques répartis sur 6 départements ;
- 57 000 étudiants et 10 500 agents (dont 2 550 des organismes nationaux de recherche) ;
- Plus de 16 000 déplacements professionnels par an ;
- Plus de 14 000 stages en France et à l'étranger par an ;
- Plus de 1 100 mobilités internationales par an ;
- Une flotte de plus de 130 véhicules professionnels.

L'EMPREINTE CARBONE DE LA MOBILITÉ À L'UGA PRÉSENTE



- Une part stable des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'UGA hors établissements-composantes : environ 20% du bilan entre 2019 et 2023 ;
- Près de 40% des émissions GES de l'ENSAG - UGA pour une année type ;
- Plus de 30% des émissions GES de Sciences Po Grenoble - UGA en 2023 ;
- 2% du bilan GES 2023 de Grenoble INP - UGA, qui ne prend en compte que la mobilité du personnel (trajets domicile-travail et missions) pour cet exercice.

LA CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE L'UGA

LE CADRE JURIDIQUE NATIONAL DES PLANS DE MOBILITÉ

La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 impose l'élaboration d'un plan de mobilité pour toute entité publique regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site. Ce plan vise à optimiser l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'établissement, en particulier ceux du personnel. Cette obligation a été renforcée en 2019 par la Loi d'orientation des mobilités, qui abaisse ce seuil à 50 salariés présents sur un même site.

La circulaire du Premier Ministre du 13 novembre 2020 relative à la nouvelle gestion des mobilités pour l'État rappelle les obligations en matière d'élaboration du plan de mobilité et précise ses principaux objectifs : définir une nouvelle doctrine de gestion du parc automobile ; identifier les moyens et services alternatifs à la mobilité ; favoriser les dispositifs d'autopartage et de covoiturage.

Plus récemment, la circulaire du 21 novembre 2023 portant sur l'engagement pour la transformation écologique de l'État renforce encore ces exigences. Elle préconise la mise en place d'un ou plusieurs plans de mobilité durable couvrant l'ensemble du périmètre de l'établissement, et fixe une cible de 100 % d'administrations couvertes d'ici 2024.

LES PLANS DE MOBILITÉ PRÉEXISTANTS À L'UGA

L'Université Grenoble Alpes dispose déjà de documents couvrant partiellement le périmètre du Plan de mobilité durable. Ainsi, le Plan de mobilité du Domaine universitaire, rédigé en 2018, fixe les principales orientations en matière d'aménagement et de mobilité sur le campus de Gières - Saint-Martin-d'Hères, à l'horizon 2030. Par ailleurs, un second dispositif dénommé « Plan de mobilité employeur » (PdME) a été signé par l'UGA hors établissements-composantes ainsi que par chaque établissement-composante avec le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG). Ce plan s'applique exclusivement aux déplacements du personnel sur les sites grenoblois. Un plan équivalent est actuellement en cours d'élaboration avec Valence Romans Mobilités (VRM) pour les sites valentinois.

Certains enjeux demeurent donc non couverts par ces dispositifs, notamment la mobilité des étudiants, certains sites de l'établissement, les obligations légales en matière de gestion du parc automobile ou encore les nouvelles pratiques en matière de mobilité, ce qui nécessite la rédaction d'un document plus englobant.

LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE, UN DOCUMENT STRUCTURANT DU PLAN DE TRANSFORMATION ÉCOLOGIQUE DE L'UGA

L'UGA s'engage sur une trajectoire de réduction de ses émissions de GES d'au moins 5 % par an à partir de 2022, en cohérence avec les objectifs fixés à l'échelle nationale et européenne. Cet engagement repose sur la réalisation annuelle de bilans d'émissions de GES, permettant d'identifier les principaux leviers d'action et d'évaluer les effets des mesures mises en œuvre. Ces bilans, encadrés par une obligation réglementaire, doivent être accompagnés d'un plan de transition, document stratégique précisant les objectifs de réduction des émissions de GES, les actions prévues et les moyens mobilisés par l'établissement dans cette perspective.

Dans cette dynamique, l'UGA a structuré son Plan de Transformation écologique autour de quatre axes prioritaires : les achats, le bâtiment et l'énergie, la mobilité et la biodiversité. Pour chacun de ces axes, un comité thématique dédié est chargé d'élaborer un plan d'action spécifique. Ces comités, mis en place progressivement depuis le printemps 2025, travaillent à la définition de mesures concrètes, soumises ensuite à une double validation par un comité exécutif représenté par la Vice-présidence Transformation écologique, et par un comité stratégique composé du directoire de l'UGA. Les plans d'action ainsi validés sont ensuite présentés au Conseil d'administration pour adoption. Ces plans feront l'objet d'un suivi annuel par les comités thématiques.

Ensemble, ces quatre plans constitueront le Plan de transformation écologique de l'UGA.

UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ ENGLOBANTE ET COHÉRENTE AVEC LES AMBITIONS DE L'UGA

L'UGA souhaite élargir et actualiser les dispositifs existants en se dotant d'une politique de mobilité globale, en phase avec ses ambitions et les objectifs de son Schéma directeur Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE). Cette politique vise ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité de l'établissement, en promouvant des mobilités plus sobres et raisonnées sur l'ensemble de ses sites, avec l'ambition d'être une administration éco-responsable et exemplaire sur le plan réglementaire.

Cette stratégie s'articule autour de six axes couvrant à la fois les mobilités du personnel et des étudiants, en s'appuyant sur les principaux leviers de décarbonation identifiés :

- Pour **les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants**, il s'agit de développer le covoiturage pour réduire l'autosolisme et accroître l'usage des mobilités actives et des transports en commun pour faire baisser la part modale de la voiture
- Pour **les déplacements professionnels**, l'objectif est de diminuer le recours aux modes carbonés, notamment l'avion, en généralisant l'usage du train pour les missions nationales ou européennes, tout en optimisant et rationalisant l'ensemble des déplacements professionnels.
- **La flotte de véhicules professionnels** fera l'objet d'un travail de rationalisation et de verdissement, à travers une réduction de son volume – notamment par la mutualisation – et une évolution vers des véhicules à faibles émissions et des alternatives à la voiture.
- **Les équipements de la mobilité sur tous les sites de l'UGA** viendront soutenir et accompagner l'ensemble de ces axes, en facilitant l'usage des modes de déplacement alternatifs, la pratique du covoiturage, ou encore l'accès aux transports collectifs.
- Concernant enfin les **déplacements d'études**, une attention particulière sera portée à la réduction de l'usage de l'avion dans les déplacements internationaux, au profit du train pour les trajets nationaux et européens.

UNE DYNAMIQUE DE RÉDACTION COLLECTIVE

En 2023, l'université a souhaité se doter d'un cadre en matière de mobilité. Dans cette perspective, un groupe de travail a été mis en place au mois de juillet, réunissant des représentants des différents services centraux concernés par la thématique.

Après consultation du personnel à l'été 2023 afin de recueillir les avis et attentes de chacun, la première brique de ce cadrage a été posée avec l'adoption de la Charte d'engagement pour des déplacements professionnels écoresponsables par le Conseil d'Administration en octobre. Le groupe de travail a poursuivi ses travaux sur les autres axes de la mobilité avec pour missions de dresser un état des lieux des pratiques de mobilité au sein de l'UGA, de proposer des actions en vue d'un Plan de mobilité durable, et de suivre l'avancement des démarches déjà engagées. Lors de cette phase, plusieurs composantes et services centraux ont été sollicités pour contribuer aux propositions ou se prononcer sur les actions envisagées.

En début d'année 2025, le Comité Mobilité Durable a été institué dans le cadre du Plan de Transformation écologique (TREC) de l'UGA. Ce comité est piloté par la Vice-Présidente TREC et vise à inscrire ses actions dans la stratégie de l'établissement. En mars 2025, le projet de Plan de mobilité durable a été soumis aux acteurs en charge de la mobilité au sein de l'établissement, aux composantes académiques et aux instances du personnel. Les remarques formulées ont été intégrées, et le projet a été ajusté en concertation avec les établissements-composantes, afin de refléter une ambition partagée à l'échelle de l'UGA.

LES 10 ENGAGEMENTS DE L'UGA POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTS

Engagement n°1

DÉVELOPPER LE COVOITURAGE POUR LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTS

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

La voiture est le mode de déplacement le plus émetteur de gaz à effet de serre pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants. Elle est responsable de 85 % des émissions GES du personnel et de 70 % de celles des étudiants.

En 2023, la voiture constitue encore le mode de transport principal pour 31 % du personnel et 9 % des étudiants. À Valence, cette part atteint 62 %, soit deux fois plus que la moyenne de l'établissement.

Des dispositifs ont été mis en place pour favoriser les alternatives : le Forfait Mobilités Durables (FMD) depuis 2021, et une prise en charge des frais de transports en commun à hauteur de 75 % depuis septembre 2023. Malgré ces dispositifs et les évolutions des pratiques depuis 2017, l'usage de la voiture reste globalement stable. L'autosolisme est très majoritaire : 80 % des trajets en voiture sont réalisés seuls par le personnel, 74 % pour les étudiants.

Le covoitage apparaît comme le principal levier de décarbonation, que ce soit pour les trajets domicile-travail, domicile-études ou les retours vers le domicile parental.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

Selon l'enquête mobilité 2023, la voiture est utilisée par 14 % du personnel et seulement 2 % des étudiants de Grenoble INP - UGA. Cette moyenne cache cependant des disparités importantes selon les sites : l'usage de la voiture atteint par exemple 29 % à Minatec, contre moins de 9 % à GreEn-ER. Le covoitage reste encore marginal, représentant 5 % des déplacements du personnel et 9 % de ceux des étudiants.

Sciences Po Grenoble – UGA

La voiture n'est utilisée que par une minorité du personnel (26 %) et des étudiants (5 %) comme mode de déplacement principal. Pour autant, elle reste la première source d'émissions de gaz à effet de serre liées aux trajets pendulaires : 58 % pour le personnel et 31 % pour les étudiants. Cette situation s'explique en grande partie par un autosolisme très élevé : 85 % des trajets en voiture sont réalisés seuls par les membres du personnel, et 90 % par les étudiants.

ENSAG – UGA

À l'ENSAG, la voiture reste largement utilisée pour les trajets pendulaires, en particulier par le personnel : elle représente le mode de transport principal pour 36 % d'entre eux, et pour 8 % des étudiants. Elle est responsable de 83 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements du personnel, et de 37 % pour les étudiants. L'autosolisme demeure très présent, avec 74 % des trajets en voiture réalisés seuls par le personnel, et 62 % par les étudiants.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Réduire l'autosolisme à moins de 60 % des utilisateurs de la voiture d'ici 2030

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part d'autosolisme pour les utilisateurs de la voiture.

Réduire de moitié la part d'utilisation de la voiture pour les déplacements pendulaires d'ici 2030 (base 2023)

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part d'utilisation de la voiture comme mode de déplacement principal.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Pour Grenoble INP – UGA : maintenir une part d'autosolisme inférieure à 20 % pour les étudiants

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part d'autosolisme pour les utilisateurs de la voiture.

ACTIONS À POURSUIVRE (★) OU À METTRE EN ŒUVRE

Communiquer sur les principaux dispositifs de covoiturage disponibles et leurs avantages¹

- Communiquer sur les dispositifs de covoiturage disponibles sur nos différents sites, de façon régulière et lors de temps-forts, en portant une attention particulière aux sites éloignés ★.
- Valoriser les avantages de nos partenariats avec les opérateurs du covoiturage ★.

Faciliter la mise en relation des utilisateurs par la création de communautés et la rencontre des usagers

- Signer des partenariats avec les opérateurs du covoiturage de nos différents sites ★.
- Faciliter l'organisation des ateliers « Rencontres covoiturage » pour permettre la mise en relation des utilisateurs dans les structures de l'UGA ★.
- Organiser des événements : Forum covoiturage, pique-nique covoiturage...
- Créer des communautés locales avec d'autres acteurs publics ou pour des destinations spécifiques (ex. Grenoble – Valence).
- Animer la démarche et les communautés créées.

Améliorer les infrastructures et l'offre de covoiturage

- Créer des emplacements d'embarquement pour le covoiturage ★.
- Échanger avec les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour mieux intégrer nos sites dans les dispositifs de covoiturage disponibles ★.
- Matérialiser des places de stationnement réservées pour le covoiturage.

¹ Sciences Po Grenoble - UGA et l'ENSAG - UGA privilégieront une mise en avant de l'opérateur du service M covoit' RDV.

Engagement n°2

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES POUR LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTS

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Les modes de déplacement actifs, tels que la marche, le vélo ou la trottinette, constituent le mode de transport le plus utilisé par le personnel et les étudiants pour leurs trajets pendulaires. En 2023, ils représentaient le mode principal pour 42 % du personnel et 43 % des étudiants. Le vélo y occupe une place significative, utilisé par 31 % des agents et 22 % des étudiants. Cette pratique est en nette progression, avec une hausse de 15 points entre 2017 et 2023, traduisant un basculement notable d'usagers initialement tournés vers les transports en commun.

Pour accompagner cette dynamique, l'université a mis en place depuis 2022 le FMD, dont ont bénéficié 1 900 agents en 2023 pour un montant total de 483 k€, avec une aide pouvant aller jusqu'à 300 €. Un atelier de révision pour vélos a été créé pour le personnel en 2020. L'UGA conduit également une démarche ambitieuse en matière de déploiement de stationnements sécurisés pour les vélos (4 600 places de stationnements disponibles en 2024 sur le campus principal). Ce développement s'inscrit dans un contexte plus large de renforcement des infrastructures cyclables sur le territoire grenoblois, notamment avec le développement des Chronovélos.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

Le personnel et les étudiants de Grenoble INP - UGA privilégient largement les mobilités actives. En effet, 60 % des étudiants et 52 % du personnel optent pour ces modes de déplacement. Le vélo est le mode de déplacement privilégié du personnel, qui l'utilise à hauteur de 34 %, tandis que les étudiants favorisent davantage la marche, avec 31 % d'entre eux qui l'adoptent comme principal moyen de transport.

L'adoption du vélo a été encouragée notamment par le FMD, ainsi que par les politiques territoriales visant à développer les infrastructures cyclables, notamment l'installation d'arceaux et d'abris à vélos à proximité des bâtiments.

Sciences Po Grenoble – UGA

En 2023, les modes de déplacement actifs sont le principal choix pour 34 % du personnel et 27 % des étudiants. Le vélo occupe une place particulièrement importante, utilisé par 34 % des agents et 17 % des étudiants. Sciences Po Grenoble – UGA bénéficie également du fort développement des infrastructures cyclables, de la mise en place du FMD, qui bénéficie à 53 agents en 2023 pour un total de 11,6 k€, et de la démarche de déploiement des stationnements sécurisés du Domaine universitaire.

ENSAG – UGA

En 2023, les modes de déplacement actifs étaient le mode principal pour 30 % du personnel et 28 % des étudiants, avec une place particulièrement importante pour le vélo, utilisé par 28 % du personnel et 21 % des étudiants. Le FMD, mis en place depuis 2022, a bénéficié à environ 23 agents en 2023.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Augmenter et maintenir la part d'utilisateurs des mobilités actives, pour les déplacements pendulaires, pour chaque public (personnel et étudiant) à plus de 55 % d'ici 2030

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part d'utilisateurs des mobilités actives pour le personnel et pour les étudiants

ACTIONS À POURSUIVRE (★) OU À METTRE EN ŒUVRE

Faciliter l'accès aux mobilités actives

- Développer, avec les AOM, l'offre de location longue durée de vélos pour les étudiants ★.
- Déployer une offre d'achat de vélos de 2^{nde} main avec des prestataires.
- Mettre en place des aides à l'achat de vélo.
- Faciliter l'accès aux vélos et/ou trottinettes en libre-service (*free-floating*) sur nos différents sites² ★.
- Accompagner la création d'une association étudiante autour du vélo ou d'un Club vélo UGA.

Améliorer la sécurité des utilisateurs et la sécurisation des équipements

- Mettre en place des partenariats avec des prestataires pour mettre à disposition des équipements de sécurité et de sécurisation à prix avantageux (antivols, casques, éclairage...)
- Mettre à disposition des petits équipements de sécurité (réflecteurs, gilets...) ★.
- Réaliser des sessions de marquage de vélo.
- Proposer des formations de « Remise en selle ».

Développer l'offre de réparation des vélos

- Pérenniser les dispositifs existants de révision et/ou réparation des vélos (ateliers d'entretien et de réparation du Domaine Universitaire et de l'ENSAG - UGA).
- Développer une offre de réparation complémentaire aux dispositifs existants et accessible au personnel de tous les sites, avec prise en charge de tous les équipements de mobilité (VAE, trottinette...)
- Organiser des ateliers d'initiation et d'accompagnement à la réparation des vélos.

Adapter les règles de fonctionnement aux nouveaux équipements de la mobilité

- Définir des règles et une démarche pour le stockage et la recharge des batteries et équipements à batterie dans les bâtiments ★.

² Sciences Po Grenoble – UGA et l'ENSAG – UGA favoriseront les actions relatives à la location ou aux aides à l'achat pour accompagner un changement de pratique plus pérenne.

Engagement n°3

AMÉLIORER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUR CERTAINS SITES POUR LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTS

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Les enquêtes sur les déplacements pendulaires des personnels et étudiants révèlent un usage encore modéré des transports en commun sur certains sites de l'université avec des perspectives d'accroissement du report modal de la voiture vers ces modes de déplacement. À Valence, seuls 15 % du personnel et 44 % des étudiants utilisent les transports en commun comme mode principal.

Le bus est utilisé par seulement 7 % des agents et 35 % des étudiants, tandis que la voiture y reste deux fois plus utilisée, et les transports en commun deux fois moins qu'à Grenoble. Pourtant, selon l'enquête Vie et Services étudiants en Drôme de 2025, près de 30 % des étudiants seraient prêts à réduire leur usage de la voiture si les bus étaient plus fréquents, et 19 % en cas de desserte directe de leur lieu d'étude.

Sur le site Santé, 25 % des agents utilisent les transports en commun, soit une part inférieure d'un quart à la moyenne des autres sites grenoblois, alors que l'usage de la voiture y est plus élevé.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Augmenter la part d'utilisateurs des transports en commun à plus de 30 % pour le personnel et plus de 50 % pour les étudiants des sites de Valence d'ici 2030

- En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part d'utilisateurs des transports en commun pour le personnel et pour les étudiants des sites de Valence

Augmenter la part d'utilisateurs des transports en commun à plus de 30 % pour le personnel du Site Santé d'ici 2030

- En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part d'utilisateurs des transports en commun pour le personnel du Site Santé

ACTIONS À POURSUIVRE OU À METTRE EN ŒUVRE

Communiquer sur l'offre de transport en commun et les dispositifs financiers

- Communiquer sur l'offre de transports en communs disponibles sur nos différents sites, de façon régulière et lors de temps-forts.
- Communiquer sur les dispositifs de prise en charge partielle des frais d'abonnements.

Accompagner le changement de pratique

- Organiser des périodes d'essai des transports en commun avec la mise à disposition de titres de transport.
- Proposer des sessions de conseil individualisé.

Améliorer les infrastructures et l'offre de transport en commun

- Faire évoluer les enquêtes sur les habitudes de déplacements pendulaires du personnel et des étudiants pour identifier les potentiels leviers à actionner.
- Échanger avec les AOM pour améliorer, sur les sites ciblés, la desserte de transports en commun, la localisation des arrêts ou la mise en place de parkings relais.

Engagement n°4

ADAPTER LES RÈGLES DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT POUR RÉDUIRE ET MIEUX RÉGULER LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Depuis la crise sanitaire, le télétravail s'est durablement ancré dans les pratiques professionnelles. En 2023, 1 424 agents de l'UGA ont recouru au télétravail, soit 47 % des agents BIATSS, avec une moyenne de 500 télétravailleurs par jour (17 % des BIATSS). En moyenne, les agents télétravaillent 1,5 jour par semaine, avec de fortes variations selon les jours : le vendredi matin concentre près de 900 agents, suivi du mercredi matin avec 700 agents, tandis que les mardis et jeudis enregistrent une présence moindre (respectivement 180 et 280 agents).

Cette possibilité de travail est encadrée par l'adoption de la Charte du télétravail, régulièrement mise à jour, et accompagnée de formations disponibles dans FICEL, l'outil en ligne de gestion des demandes de formations. Le télétravail peut être effectué à domicile ou en tiers lieux, selon les situations.

De manière concomitante, la présence sur site reste très importante pour les étudiants, avec 70 % d'entre eux présents cinq jours par semaine. Cette forte fréquentation induit une saturation des transports en commun sur certains créneaux, notamment entre septembre et février, avec une période de tension particulièrement marquée d'octobre à décembre. Ces pics d'affluence affectent la qualité du service et peuvent avoir un effet dissuasif pour d'autres usagers potentiels.

Sur le Domaine Universitaire, entre 7h45 et 8h, une hyperpointe est constatée. Près de 78 % des voyageurs sont des étudiants (935 étudiants à bord du tram B en un quart d'heure) selon les données du SMAG. Des problématiques similaires sont également constatées sur les sites de Valence, appelant à repenser les équilibres entre télétravail, organisation des cours et mobilité.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

En 2023, près de 75 % des agents administratifs ont pratiqué le télétravail, soit une hausse notable par rapport à 2022 où ce taux était de 63 %. Le télétravail est particulièrement fréquent le vendredi, avec 34 % du personnel concerné, contre 4 % le jeudi. Parmi les principales motivations au télétravail, 17 % des agents évoquent la réduction des trajets. Pour accompagner cette organisation, Grenoble INP - UGA a mis en place un guide ainsi qu'un protocole à destination des directions, définissant un cadre à respecter.

Sciences Po Grenoble – UGA

Depuis la période de Covid-19, le télétravail s'est fortement développé. En 2023, 60 % des BIATSS ont télétravaillé, avec une moyenne journalière de 62 télétravailleurs (soit 52 % des BIATSS). Le mercredi est le jour le plus plébiscité pour le télétravail, totalisant 879 jours télétravaillés dans l'année, tandis que les mardis et jeudis enregistrent les plus faibles chiffres, avec respectivement 370 et 352 jours. Sciences Po Grenoble - UGA est également confronté à la problématique de la sur-fréquentation des transports en commun desservant le Domaine Universitaire.

ENSAG – UGA

En 2023, sur une semaine type, 45 % des agents effectuent au moins un jour de télétravail, avec une répartition majoritaire le lundi (65 %), suivie du vendredi (15 %), puis du mardi et jeudi (10 % chacun). Par ailleurs, dans le sud grenoblois, la fréquentation des transports en commun est peu impactée par le nombre d'étudiants, un sujet qui sera approfondi avec le SMAG, notamment dans le cadre de la convention M'PRO.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Réduire de 50 % la part d'étudiants dans les transports en commun desservant le Domaine Universitaire lors des pics de fréquentation

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part des étudiants dans les transports en commun lors des pics de fréquentation identifiés

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

Pour l'UGA hors établissements-composantes et Sciences Po Grenoble
– UGA : Atteindre une part journalière moyenne d'agents³ en télétravail de 25 % en 2027

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part journalière moyenne d'agents en télétravail (sur la semaine)

ACTIONS À POURSUIVRE OU À METTRE EN ŒUVRE

Moduler les horaires d'arrivée des étudiants pour réduire la sur-fréquentation des transports en commun

- Engager un travail avec les AOM pour cibler les lignes et horaires à délester ainsi que pour évaluer les effets des actions engagées.
- Cartographier les horaires de début de cours et les effectifs associés par site.
- Expérimenter le décalage du début des cours (entre 7h30 et 8h30) avec certaines composantes.

Adapter les modalités d'étude pour réduire les déplacements des étudiants

- Expérimenter le passage en distanciel sur certains créneaux et pour certaines formations, en veillant à garantir une qualité de service optimale pour l'ensemble des site.

Accompagner les choix de mobilité pour réduire la sur-fréquentation des transports en commun

- Informer les étudiants, en amont de l'inscription, sur les différents dispositifs de mobilité à disposition.

Adapter les modalités de travail pour réduire les déplacements du personnel⁴

- Mettre à disposition une cartographie des tiers lieux de télétravail.
- Prendre en charge les frais d'utilisation de tiers lieux en évaluant, en amont, les besoins
- Installer des équipements audiovisuels simples à utiliser et qualitatifs pour faciliter le distanciel.

³ Pour les agents BIATSS ayant des tâches réalisables en télétravail.

⁴ Grenoble INP – UGA ne s'engage pas sur ces actions.

DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Engagement n°5

PILOTER ET OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

En 2019, environ 15 800 déplacements ont été réalisés sur les budgets de l'Université Grenoble Alpes, générant 1 586 tonnes équivalent CO₂. L'inertie de la crise sanitaire a entraîné une baisse conjoncturelle importante des déplacements en 2022, avec une diminution de 30 % du nombre de déplacements et de 40 % des émissions de GES, principalement grâce à la réduction des trajets en avion.

En 2023, les déplacements professionnels sont repartis à la hausse, accompagnés d'une remontée des émissions, qui atteignent 1 318 tonnes équivalent CO₂. Ce niveau reste toutefois inférieur de 17 % à celui observé en 2019, traduisant une tendance à une reprise plus maîtrisée.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

Grenoble INP – UGA a également constaté une baisse du nombre de déplacements entre 2020 et 2022, liée à la conjoncture, et une hausse en 2023.

Sciences Po Grenoble – UGA

En 2019, environ 530 déplacements financés par l'UGA ont généré 114 tonnes équivalent CO₂. En 2022, on observe une baisse conjoncturelle du nombre de déplacements (-40 %) et des émissions de GES (-70 %), principalement due à la réduction des trajets en avion. Cette tendance se confirme en 2023, avec seulement 37 tonnes équivalent CO₂ émises, soit une diminution de 67 % par rapport à 2019, indiquant un changement durable des pratiques...

ENSAG – UGA

En 2021, une baisse conjoncturelle des émissions de GES a été observée en raison de la crise sanitaire mondiale, sans toutefois de données disponibles pour 2019. En 2023, les déplacements professionnels ont repris, avec 71 tonnes de CO₂ émises, en relative baisse par rapport à 2022 (- 17 %).

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Réduire d'au moins un tiers les émissions GES des déplacements professionnels réalisés pour chacun des modes carbonés (voiture et avion) d'ici 2030 (base 2023)

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier les émissions GES des déplacements professionnels effectués pour chacun des modes carbonés (voiture et avion)

ACTIONS À POURSUIVRE (★) OU À METTRE EN ŒUVRE

Accompagner à questionner l'intérêt de chaque déplacement et identifier de potentielles alternatives

- Mettre en place un module de calcul de l'empreinte carbone des déplacements, intégré aux logiciels de gestion des déplacements professionnels.
- Mettre à disposition des agents un arbre de décision pour permettre de questionner l'intérêt d'un déplacement et de proposer des alternatives à chaque situation.
- Rappeler les dispositions du Plan de mobilité durable dans les logiciels de déplacements professionnels.

Permettre le suivi de l'empreinte carbone des déplacements pour les structures et le pilotage de sa réduction

- Créer des requêtes d'extraction des données des logiciels de gestion des déplacements professionnels permettant la mise à disposition des données de missions.
- Mettre à disposition des indicateurs sur les déplacements professionnels ★.
- Fixer annuellement des objectifs de réduction des déplacements et des émissions GES associées avec les structures.

Sensibiliser aux enjeux des déplacements professionnels à travers des ateliers participatifs et des communautés de pratiques

- Déployer des ateliers thématiques sur la mobilité (ex. Fresque de la mobilité...) ★.
- Développer des ateliers sur la réduction de l'impact environnemental de la mobilité, tel que Ma Terre en 180 minutes ★.

Engagement n°6

RÉDUIRE L'USAGE DES MOBILITÉS CARBONÉES DANS LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

En 2023, l'avion et la voiture représentaient à eux seuls 98 % des émissions de GES liées aux déplacements professionnels à l'UGA.

La voiture, utilisée pour 45 % des déplacements, est responsable de 27 % des émissions, tandis que l'avion, bien que ne représentant que 11 % des trajets, génère 71 % des émissions. En comparaison, le train, deuxième mode de déplacement le plus fréquent, ne contribue qu'à hauteur de 2 % aux émissions GES.

Afin d'encourager des pratiques plus durables, une Charte d'engagement pour des déplacements professionnels écoresponsables a été adoptée par le Conseil d'administration de l'UGA en octobre 2023. Elle recommande notamment de donner priorité à l'usage du train, au covoiturage ainsi qu'à l'écoconduite, incluant la réduction des vitesses. En parallèle, la dernière politique voyage de l'UGA, diffusée en 2017, autorise quant à elle des dispositions pour inciter à des mobilités plus durables, par exemple la réservation en première classe pour les trajets de plus de 3h30 ou les allers-retours dans la même journée.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

En 2023, 14 % des déplacements professionnels ont été effectués en avion et 24 % en voiture⁵.

La politique voyage de Grenoble INP - UGA pour la période 2021-2025 vise à réduire l'empreinte environnementale des déplacements, notamment pour les déplacements professionnels.

Elle s'inscrit dans la stratégie bas carbone de l'établissement et encourage des pratiques responsables autour de trois grands principes : se déplacer moins, se déplacer autrement, se déplacer mieux.

Cette politique recommande de privilégier les transports en commun et en particulier le train. Les voyages en avion sont autorisés uniquement lorsque le trajet en train dépasse 6 heures. Par ailleurs, une dérogation est possible pour un billet en classe supérieure (au-delà de la 2^e classe pour le train ou de la classe économique pour l'avion), dans la limite d'un surcoût de 30 %, afin d'assurer une meilleure qualité ou une meilleure performance environnementale des déplacements, sous certaines conditions.

La politique voyage pour 2026, qui intégrera également des enjeux environnementaux renforcés, est actuellement en cours de rédaction.

Sciences Po Grenoble – UGA

En 2023, 25 % des déplacements sont réalisés avec un mode de déplacement carboné et représentent 95 % des émissions GES des déplacements professionnels. L'avion compte pour 17 % des déplacements et 84 % des émissions de GES ; la voiture 8% des déplacements pour 11 % des émissions...

ENSAG – UGA

La mobilité professionnelle en voiture et en avion est très limitée en dehors des déplacements pédagogiques⁶.

⁵ Grenoble INP - UGA ne possède pas encore toutes les données permettant une analyse détaillée des déplacements professionnels, notamment pour 2023.

⁶ Les données disponibles pour l'ENSAG - UGA ne permettent pas encore d'analyser ce point en détail.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Réduire d'au moins un tiers les émissions GES des déplacements professionnels d'ici 2030 (base 2023)

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier les émissions GES des déplacements professionnels

ACTIONS À POURSUIVRE (★) OU À METTRE EN ŒUVRE

Faire évoluer les procédures et outils de gestion pour faciliter l'utilisation des modes de déplacement décarbonés

- Faire évoluer la politique voyage pour :
 - Imposer l'usage du train ou du bus en remplacement de l'avion (trajet inf. à 6h en train) et de la voiture (trajet sup. à 200 km) ;
 - Permettre la réservation en 1^{re} classe à l'initiative de la structure qui prend en charge le déplacement ;
 - Favoriser la prise en charge de nuitées supplémentaires ;
 - Autoriser des déplacements d'une durée plus longue dans le cas d'utilisation de mobilités douces.
- Proposer automatiquement dans les logiciels de gestion des alternatives en train ou en bus pour les déplacements en voiture ou en avion.

Créer les conditions pour permettre le covoiturage pour les déplacements professionnels

- Garantir la couverture des assurances de l'établissement dans le cadre du covoiturage professionnel.
- Promouvoir l'utilisation de plateformes de covoiturage en les interfaçant avec l'outil de gestion des déplacements professionnels.
- Mettre à disposition un outil ou une plateforme pour favoriser le covoiturage professionnel, avec des véhicules personnels, en ciblant les destinations les plus fréquemment parcourues (Valence, Lyon, Chambéry...).
- Faciliter le covoiturage avec les véhicules professionnels à travers le déploiement d'un logiciel de gestion permettant cette option.

GESTION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES

Engagement n°7

PILOTER LA FLOTTE DE VÉHICULES PROFESSIONNELS ET GÉRER SON RENOUVELLEMENT

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

En 2024, l'Université Grenoble Alpes compte 118 véhicules répartis dans une vingtaine de structures différentes, dont 80 % sont encore à motorisation thermique.

Les distances parcourues varient, avec un total compris entre 600 000 et 700 000 kilomètres par an, certains véhicules affichant des usages relativement faibles.

La mutualisation des véhicules reste limitée et il n'existe pas de suivi centralisé des usages ni des entretiens. Sur les dix dernières années, le renouvellement moyen est d'environ 5 véhicules par an.

Face aux contraintes réglementaires nationales et locales, plusieurs mesures encadrent la gestion de cette flotte. La nouvelle politique de gestion des mobilités de l'État impose que 50 % des véhicules renouvelés soient à faibles émissions, avec un objectif minimum de 37 % de véhicules électriques. La circulaire sur les engagements pour la transformation écologique de l'État promeut la réduction du parc et le développement de la mutualisation des véhicules. Enfin, d'ici juillet 2025, les restrictions de circulation liées à la Zone à Faibles Émissions (ZFE) pourraient concerner la moitié de la flotte, accentuant la nécessité d'accélérer la transition vers des véhicules moins polluants.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

Grenoble INP - UGA dispose d'une flotte de 12 véhicules dont le tiers est à motorisation électrique. Le nombre total de kilomètres parcourus par ces véhicules n'est pas précisément connu. La flotte automobile représente toutefois une part relativement faible du bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'établissement (0,1%).

Sciences Po Grenoble – UGA

Sciences Po Grenoble - UGA dispose d'un seul véhicule, à motorisation thermique et non mutualisé.

ENSAG – UGA

En 2024, la flotte de l'ENSAG - UGA comprend 4 véhicules (3 minibus et 1 voiture), tous en motorisation thermique. Les distances parcourues sont estimées à 72 000 km (basées sur les dépenses en carburant). Ces véhicules ne sont pas mutualisés.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Réduire la taille de la flotte de véhicules professionnels de l'établissement d'au moins 10 % entre 2022 et 2030

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier le nombre de véhicules professionnels.

Atteindre une part de 50 % de véhicules alternatifs ou à faibles émissions (hybrides ou électriques) en 2030

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier la part des véhicules alternatifs ou à faibles émissions.

ACTIONS À POURSUIVRE (★) OU À METTRE EN ŒUVRE

Améliorer la connaissance des véhicules et de leur utilisation

- Recenser les véhicules et leurs caractéristiques auprès de chaque structure ★.
- Cartographier avec précision les usages des principales structures en possession de véhicules.

Mettre en place une supervision centralisée de la flotte pour améliorer son suivi

- Déployer un logiciel de gestion de la flotte de véhicules pour améliorer son suivi et permettre de favoriser l'autopartage et le covoiturage grâce aux modules dédiés.
- Définir les modalités de supervision et de pilotage de la flotte de véhicules ★.

Programmer la réduction de la flotte de véhicules et définir les modalités de renouvellement

- Étudier les alternatives possibles pour chaque usage, en précisant le coût, les avantages et contraintes de chacune d'elle ★.
- Définir un cadre au renouvellement des véhicules, précisant les critères et alternatives possibles.
- Rencontrer les principales structures en possession de véhicules pour échanger sur les perspectives d'évolution de leur flotte.
- Mettre en place un marché pour le recours à l'autopartage ★.
- Développer, faciliter et communiquer sur la mise à disposition de véhicules mutualisés sur tous les sites.

ÉQUIPEMENTS DE LA MOBILITÉ SUR TOUS LES CAMPUS

Engagement n°8

DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES ET LES AMÉNAGEMENTS DE MOBILITÉ DÉCARBONÉE SUR TOUS LES SITES

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

L'usage du vélo est en forte croissance, avec une augmentation de 15 % des modes actifs (vélo, marche, trottinette) chez le personnel et les étudiants entre 2017 et 2023. Cette tendance est confirmée par une hausse de 27 % des comptages journaliers sur le Domaine Universitaire sur la même période.

De manière contomitante, les infrastructures cyclables se développent sur la plupart des sites, avec des projets comme Chronovélo à Grenoble et Cycléo à Valence. Le nombre de places de stationnement pour vélos a également augmenté, atteignant environ 4 600 places disponibles en 2024.

Concernant les véhicules électriques, leur développement est encore freiné par un manque d'infrastructures de recharge : seules 2 bornes publiques sont accessibles sur le Domaine Universitaire, et aucune à Valence. Le maillage territorial du réseau de recharge constitue donc un enjeu important pour accompagner la transition écologique et faciliter l'adoption des mobilités électriques.

.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

L'usage du vélo est stable depuis trois ans, oscillant entre 32 % et 35 %. Sur les sites grenoblois, les usagers bénéficient des aménagements suivants :

- Minatec : 87 places, avec un abri sécurisé de 116 places ;
- Viallet : 122 places et deux abris sécurisés totalisant 60 place ;
- GreEn-ER : 136 places, complétées par un abri sécurisé de 120 places ;

Le site de GreEn-ER est également équipé de cinq bornes de recharge pour véhicules, chacune offrant deux emplacements.

Sciences Po Grenoble – UGA

Sciences Po Grenoble - UGA partage la situation du Domaine Universitaire sur les aménagements cyclables, avec également 20 places accessibles au personnel au sein de l'établissement. À proximité de l'établissement de nombreuses places sont disponibles, notamment un abri de 50 places couvertes.

ENSAG – UGA

En 2023, un parking vélo sécurisé de 110 places a été installé au sein de l'école, auquel s'ajoutent 48 places mises en place par la Métropole devant le bâtiment. Un « plan vélo » dédié au développement de l'usage du vélo a été élaboré en 2024, avec une mise à jour prévue en cours d'année 2025.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos de 20 % d'ici 2030 (base 2023), avec une distinction par site selon les besoins exprimés⁷

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier le nombre de places de stationnement pour vélos disponibles.

Atteindre un total d'au moins 20 points de recharge électrique publics supplémentaires d'ici 2030

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier le nombre de points de recharge publics disponibles.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

Pour l'UGA hors établissements-composantes : Installer 10 abris à vélos sécurisés (modules ou aménagement de locaux) d'ici 2030 pour atteindre 500 places sécurisées supplémentaires⁷

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier le nombre d'abris à vélos sécurisés installés.

⁷ Avec la réalisation d'une étude de faisabilité en amont, si nécessaire.

ACTIONS À POURSUIVRE (★) OU À METTRE EN ŒUVRE

Développer les infrastructures de stationnement de vélos, notamment les stationnements sécurisés

- Recenser les besoins des structures en termes d'installation et d'aménagement de stationnement de vélos et d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ★.
- Définir un calendrier de déploiement des stationnements de vélos.

Adapter les infrastructures de circulation pour les cycles et les piétons

- Échanger avec les AOM sur le déploiement des aménagement cyclables et de cheminement piéton ★.
- Développer le réseau cyclable du Domaine Universitaire pour mieux le connecter avec le réseau Chronovélo et permettre un meilleur partage des flux.
- S'assurer de la bonne intégration des sites de Valence dans le projet de développement du réseau Cycléo.

Accélérer l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques de services et des utilisateurs de tous les sites

- Définir des plans d'installation de bornes de recharge sur les espaces publics avec les acteurs en charge de leur déploiement (Grenoble Alpes Métropole et Service public Des Énergies dans la Drôme).
- Recenser les parkings de l'établissement concernés par l'obligation d'installation de bornes de recharge.
- Définir une politique sur le déploiement et les conditions d'utilisation des bornes de recharge sur les parkings de l'établissement.

DÉPLACEMENTS D'ÉTUDES

Engagement n°9

DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES DE DÉPLACEMENT DÉCARBONÉS POUR LES MOBILITÉS INTERNATIONALES DES ÉTUDIANTS

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

En 2023, les étudiants de l'Université Grenoble Alpes ont réalisé environ 11 600 stages, dont 7 % à l'étranger, totalisant près de 10,53 millions de kilomètres parcourus. Les déplacements à l'étranger représentent près de 80 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements étudiants. Plus précisément, les 550 déplacements vers l'Europe génèrent 17 % des émissions, tandis que les 630 déplacements à l'international hors Europe contribuent à hauteur de 61 % des émissions. L'avion est le principal contributeur, responsable de 99 % des émissions des déplacements étudiants à l'étranger.

Par rapport à 2019, les mobilités sortantes sont en baisse structurelle, passant de 930 déplacements à 530 en 2023.

.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

Grenoble INP - UGA ne possède pas ces données pour 2023. Une analyse sera menée sur les prochains exercices..

Sciences Po Grenoble – UGA

À Sciences Po Grenoble - UGA, la mobilité à l'étranger est obligatoire pour tous les étudiants de deuxième année. En 2022-2023, cela représente 213 mobilités, responsables de l'émission de 122 tonnes de CO₂. Au niveau Master, les mobilités à l'étranger, comprenant échanges et stages, ont émis 38 tonnes de CO₂. L'avion reste le principal contributeur, représentant 93 % des émissions GES liées à ces déplacements. Par ailleurs, un fonds de soutien à l'utilisation des mobilités douces a été créé en 2025.

ENSAG – UGA

La mobilité internationale représente 46 déplacements, générant 40,8 tonnes de CO₂. L'avion est le principal contributeur, responsable de 75 % des émissions de GES liées à ces déplacements.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Réduire d'au moins un tiers les émissions GES des mobilités des étudiants réalisées en avion d'ici 2030 (base 2023)

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier les émissions GES des mobilités des étudiants effectuées en avion.

ACTIONS À POURSUIVRE OU À METTRE EN ŒUVRE

Déployer des dispositifs de sensibilisation aux mobilités décarbonées

- Demander aux étudiants de mesurer l'empreinte carbone de leur déplacement au moment du dépôt de candidature pour la mobilité, à travers un outil comparatif des modes de déplacements pour une destination (coût, temps porte-à-porte, empreinte carbone) en ligne ou intégré aux systèmes d'informations.
- Informer et sensibiliser les étudiants à l'empreinte carbone des mobilités internationales (guide, ateliers participatifs, calculateur CO2, hackathon...)

Développer des mécanismes pour favoriser les mobilités moins carbonées

- Mettre en place une incitation financière pour privilégier les alternatives à l'avion ou à la voiture (équivalente à la majoration de l'indemnité Erasmus+, pour le déplacement uniquement).
- Consulter les étudiants sur les mécanismes à mettre en place, en les informant et les sensibilisant en amont.

Faire évoluer les procédures relatives aux accords de partenariats

- Intégrer systématiquement une dimension « Transformation écologique » dans les accords de partenariats.

Engagement n°10

ADAPTER LES DÉPLACEMENTS D'ÉTUDES EN FRANCE (STAGES, ALTERNANCES, SORTIES...) POUR FAVORISER LEUR DÉCARBONATION

CONTEXTE

CONTEXTE DE L'UGA HORS ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Chaque année, environ 11 600 stages sont réalisés par les étudiants, dont plus de 90 % en France. Près des trois quarts de ces stages se déroulent en Auvergne Rhône-Alpes. Ces stages représentent plus de 20 % des émissions de GES des déplacements étudiants, soit environ 210 tonnes équivalent CO₂.

Par ailleurs, les déplacements liés aux études comprennent aussi les alternances, études de terrain et visites d'entreprises.

Ces mouvements sont plus difficiles à suivre en raison du manque d'informations complètes dans les systèmes d'information.

CONTEXTE DES ÉTABLISSEMENTS-COMPOSANTES

Grenoble INP – UGA

Grenoble INP - UGA ne possède pas ces données pour 2023. Une analyse sera menée sur les prochains exercices.

Sciences Po Grenoble – UGA

En 2023, 771 stages ont été réalisés, dont 135 à l'étranger. À ce jour, aucune analyse spécifique n'a encore été menée sur l'impact GES de ces stages. Par ailleurs, les déplacements liés aux alternances ne sont pas encore pris en compte.

ENSAG – UGA

Un enjeu spécifique concerne les sorties de terrain, avec 3 minibus disponibles pour les visites. Leur consommation de carburant a généré environ 14 tonnes équivalent CO₂ en 2023. *La Charte pour les Voyages pédagogiques*, adoptée en 2024, établit que le temps de trajet ne doit pas dépasser un tiers de la durée totale du voyage ; les déplacements lointains doivent par conséquent durer plus longtemps que ceux qui concernent des destinations proches. La Charte impose aussi un bilan carbone maximal de 1,3 kg CO₂ par 10 km, avec un plafond de 200 kg CO₂, ce qui équivaut à 5 000 km en minibus ou 1 750 km en bus.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

Réduire d'au moins 25 % les émissions de gaz à effet de serre des déplacements d'études d'ici 2030 (base 2023)

> En s'appuyant sur l'indicateur visant à quantifier les émissions GES des déplacements d'études en France.

ACTIONS À POURSUIVRE OU À METTRE EN ŒUVRE

Informer les étudiants et les équipes pédagogiques pour rendre les déplacements moins carbonés

- Informer les étudiants sur les outils leur permettant de mesurer l'empreinte carbone de leur déplacement.
- Informer les équipes pédagogiques des outils permettant de connaître l'accessibilité d'un lieu en transport en commun ou en mobilité douce.

Faire évoluer les procédures et le fonctionnement de l'établissement pour favoriser des déplacements d'études moins carbonées

- Rédiger une charte d'engagement à l'utilisation de modes de déplacements responsables, signée par l'étudiant et disponible en annexe de la convention de stage ou du contrat d'alternance.
- Favoriser l'accès en transport en commun pour les lieux pour lesquels cela est possible.
- Mettre à disposition des titres de transport aux étudiants.
- Dédier des véhicules électriques pour les sorties sur le terrain.
- Consulter les étudiants sur les mécanismes à mettre en place, en les informant et les sensibilisant en amont.
- Étudier la possibilité d'adapter les rythmes de stages ou d'alternance.

RÉCAPITULATIF DES ENGAGEMENTS DE L'UGA POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTS

Engagement n°1

Développer le covoiturage pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants

Engagement n°2

Développer les mobilités actives pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants

Engagement n°3

Améliorer l'usage des transports en commun sur certains sites pour les déplacements pendulaires du personnel et des étudiants

Engagement n°4

Adapter les règles de fonctionnement de l'établissement pour réduire et mieux réguler les déplacements pendulaires

DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Engagement n°5

Piloter et optimiser les déplacements professionnels

Engagement n°6

Réduire l'usage des mobilités carbonées dans les déplacements professionnels

GESTION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES

Engagement n°7

Piloter la flotte de véhicules professionnels et gérer son renouvellement

ÉQUIPEMENTS DE LA MOBILITÉ SUR TOUS LES CAMPUS

Engagement n°8

Développer les infrastructures et les aménagements de mobilité décarbonée sur tous les sites

DÉPLACEMENTS D'ÉTUDES

Engagement n°9

Développer l'usage des modes de déplacement décarbonés pour les mobilités internationales des étudiants

Engagement n°10

Adapter les déplacements d'études en France (stages, alternances, sorties...) pour favoriser leur décarbonation