



**Université de Nice Sophia Antipolis
UFR Staps – Master GEDD
GIR Maralpin
en partenariat avec la Ville de Nice**

Plan de déplacements d'entreprise (PDE) de l'UNS

Études contributives

**Conduites en collaboration avec le GIR Maralpin et la Ville de Nice
avec la participation de la CANCA**

Bilan d'étape au 20 novembre 2008

**Stéphane BOUISSOU¹, Roderick GRÖNER², Bernard MASSIERA³
Jacques MOLINARI⁴**

¹ Maître de Conférences à l'UNS, Directeur du GEDD

² Ingénieur territorial à la Ville de Nice

³ Maître de Conférences à l'UNS

⁴ Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

**Plan de déplacements d'entreprise (PDE)
de l'Université de Nice Sophia Antipolis (UNS)
Études contributives**

conduites en collaboration avec le GIR Maralpin et la Ville de Nice
avec la participation de la CANCA

Bilan d'étape au 20 novembre 2008

Stéphane BOUISSOU, Roderick GRÖNER, Bernard MASSIERA, Jacques MOLINARI

Le présent Bilan d'étape se propose de rappeler le contexte, de présenter le déroulement et de commenter l'évolution des études amorcées dès l'année 2003 pour l'établissement de plans de déplacements d'entreprise appliqués à l'Université de Nice Sophia Antipolis aux fins de contribuer à la promotion d'une mobilité et d'un habitat respectueux de l'environnement.

Ces études, qui ont été engagées à l'initiative du GIR Maralpin, ont été conduites en étroite collaboration avec l'URF-Staps puis, plus récemment, avec le GEDD, et ce en partenariat avec la Ville de Nice et avec la collaboration de la CANCA.

Le Bilan d'étape présenté ici n'a pas pour objet de rendre compte du contenu des études réalisées ou en cours à ce jour. Ces études ont fait l'objet de comptes rendus et, pour certaines, de rapports ci-dessous référencés auxquels on pourra se reporter pour tout examen approfondi.

GRÖNER Roderick (2003)

Aménagement, enjeux et développement des itinéraires cyclables sur la Côte d'Azur
Mémoire de DESS réalisé sous la direction de MM. Jacques Molinari et Christian Noir soutenu le 3 novembre 2003 [Jury : Prof. Gerardo Brancucci, Jean-Gérard Guarino, Philippe Vallouis]

UNS – UFR-Staps – DESS Management du sport – Promotion 2002-2003 ; 153 pages

MASSIERA Bernard, PARISOT Denis (2005)

Plan de déplacement de l'UFR STAPS - Première phase - Les déplacements des étudiants de l'UFR-STAPS - Interprétation sommaire des résultats de l'enquête

UFR-STAPS ; Juin 2005 ; 30 pages

Le GUILLOU Alexandra, MOLINARI Jacques, SCARELLA Floriane

Plan de déplacement de l'UFR STAPS - Seconde phase - Spatialisation de l'enquête - Analyse des accessibilités dans la zone périphérique et propositions d'aménagements favorisant les modes de déplacement respectueux de l'environnement

GIR Maralpin ; novembre 2006 ; 101 pages

PERRIER Camille, COGNET Boris, JEANSON Virginie, PATIES Christelle

*Plan de déplacements d'entreprise du Campus Valrose – Phase diagnostics 1 & 2
État des lieux logement et mobilité avant et après mise en service du tramway*

UNS [UFR-Staps & Master GEDD], GIR Maralpin ; novembre 2008 ; 65 pages

A. LE CONTEXTE DES ÉTUDES

A.1. La problématique des déplacements dans les Alpes-Maritimes

La conurbation azurélienne se caractérise par une bande côtière de grand développement (70 km) ; densément urbanisée (un million d'habitants auquel s'ajoute 0,3 million de touristes en moyenne annuelle), elle ne bénéficie encore pas d'infrastructures et de mode de transports publics à la mesure de ses besoins.

La problématique des déplacements y constitue l'un des soucis majeurs. Ne lui sont étrangères, ni la procédure d'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes engagée par l'État en 1997⁵, ni la création de l'Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) en 1999, transformée en 2004 en Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM).

Elle a fait en outre fait l'objet en 1998 d'une Enquête Ménages Déplacements (EMD) s'étendant à l'ensemble de la bande littorale⁶, à laquelle succède une autre EMD en cours couvrant cette fois l'ensemble du département et s'étendant à un secteur du département du Var⁷.

A.2. La problématique de l'Université de Nice Sophia Antipolis (UNS)

L'Université de Nice, qui pâtit de sa dispersion sur un grand nombre de sites et de la carence de logements universitaires, génère, avec près de 25 000 étudiants, des déplacements jusqu'ici majoritairement effectués par véhicules personnels et contribue aux difficultés de circulation et de stationnement dans la Ville de Nice.

Y remédier passe nécessairement par une meilleure connaissance des palliatifs auxquels les étudiants peuvent avoir recours pour se loger et aux difficultés rencontrées pour se déplacer, L'ensemble peut s'appréhender et, en partie se maîtriser, dans le cadre de plans de déplacements d'entreprise (PDE) applicables à des secteurs, puis à l'ensemble de l'Université.

A.3. L'initiative du GIR Maralpin

Impliqué depuis sa création dans la problématique des transports et déplacements, dans la promotion des modes de déplacements doux, puis dans l'élaboration de la DTA 06, le GIR Maralpin, qui avait par ailleurs établi d'excellentes relations de collaboration avec la Faculté des sports (UFR-Staps)⁸, a proposé à Madame Irène Margaritis, sa directrice, de s'adosser au constat alarmant dressé par l'un de ses étudiants, stagiaire au GIR, sur l'anormal usage de la voiture à l'UFR pour y entreprendre un PDE. Son accord, qui s'est appuyé sur l'entier engagement de ses collaborateurs enseignants en sociologie du Sport, MM. Bernard Massiera et Denis Parisot, a permis d'entreprendre ce qui fut premier plan de déplacements d'entreprise (PDE) dans les Alpes-Maritimes, et la première étape d'un projet de plus grande extension dont on trouvera ci-après le déroulement.

⁵ Document de planification élaboré sous la responsabilité de l'État, la DTA des Alpes-Maritimes a donné lieu à une large concertation sur l'ensemble des thèmes concernant l'aménagement du département ; elle a recueilli un avis favorable du Conseil d'État le 27 août 2003, puis, première à l'être en France, a été approuvée par Décret le 2 décembre 2003

⁶ Elle concernait 75 communes de la Côte d'Azur

⁷ Elle se déroule d'octobre 2008 à avril 2009 sur 172 communes : 163 dans les Alpes-Maritimes et 9 communes limitrophes du Var

⁸ Notamment à l'occasion de l'organisation commune en octobre 2004 d'une table ronde interdisciplinaire sur "Sports de nature"

B. RAPPELS CHRONOLOGIQUES POUR LA PÉRIODE 2003-2008

B.1. La genèse du projet : une enquête vélo en milieu étudiant

Une enquête vélo réalisée en 2003 dans le cadre de recherches conduites par le GIR Maralpin auprès de la population étudiante azuréenne⁹ a dressé le constat d'un très faible recours au vélo par les étudiants pour leurs loisirs et leurs déplacements, mais a, fort étonnamment, révélé une bien plus faible utilisation chez les étudiants en sport de l'UFR-Staps¹⁰.

Ce cas extrême et paradoxal de faible pratique du vélo dans la population étudiante, essentiellement imputable à l'implantation des sites, à la dispersion des enseignements et des pratiques, ainsi qu'à leurs accès et à leur desserte, a suscité l'interrogation, tant au sein de la Direction de l'établissement du STAPS que de son corps enseignant, et leur motivation pour s'associer, en une démarche conjointe avec le GIR Maralpin et les structures institutionnelles locales, dans le cadre d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE).

B.2. Le PDE de l'UFR-Staps

L'étude, qui constituait une première dans le département des Alpes-Maritimes, s'est déroulée au cours de l'année universitaire 2005-2006 ; ses concepteurs avaient fait appel dès 2004 à plusieurs autres partenaires, l'ADAAM, le CADAM, la Ville de Nice et l'UFR Espace de l'Université de Nice Sophia Antipolis.

En fait, ce partenariat s'est limité au patronage de la CANCA qui s'est prêtée à la constitution d'un dossier de subvention auprès de la Région PACA (dans le cadre d'une Convention FREE) [cf. (a) ci-après] et à l'assistance apportée par la même CANCA et la Ville de Nice par mise à disposition de données cartographiques relatives au tracé des lignes de TC pour la première et d'aménagement urbain pour la seconde.

(a) 2004 - Lancement du projet

Pour le lancement du projet, à la Direction de l'établissement ont été associés, outre le GIR, l'ADAM et la CANCA qui, le 15.03.04, sont convenus de présenter conjointement le 21.04.04 une demande d'aide financière auprès de l'Ademe-Paca. Le refus de ce dernier organisme a été pallié par une prise en charge par le CR-Paca, annoncée le 10.06.04 mais qui ne sera formalisée qu'en 2005¹¹.

Entre temps, aux fins de préparation de l'opération, une première version du questionnaire d'enquête a été éprouvée en fin d'année sur un échantillon de l'effectif étudiant.

[Extrait du Rapport d'activités GIR Maralpin de l'année 2004 (1.2.3.)]

(b) 2005 - 1^{ère} Phase : Enquête sur la mobilité des étudiants du STAPS

Hormis la mise au point du contenu de l'enquête réalisée en partenariat GIR/STAPS, la conduite et l'interprétation des résultats a été entièrement assumée par le STAPS qui en a publié les résultats dans un rapport d'études présenté et commenté le 7 juillet 2005 auprès des représentants des institutions pressentis pour l'élargissement du partenariat (Ville de Nice, CANCA, ADAAM, Laboratoire ESPACE).

⁹ Dans le cadre du mémoire de DESS Management international du sport "Aménagement, enjeux et développement des itinéraires cyclables sur la Côte d'Azur" soutenu par M. Roderick Gröner le 3 novembre 2003 à l'Université de Nice [M. Roderick Gröner exerce depuis à titre d'Ingénieur territorial à la Ville de Nice]

¹⁰ Unité de Formation et de Recherche Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives

¹¹ Attribution le 21.01.2005 à l'UFR-Staps d'une intervention financière du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur par délibération n° DEB 05-18 du 21 janvier 2005

Du fait du peu d'empressement des différents partenaires à fournir les données géographiques nécessaires au passage à la phase 2 de l'interprétation de l'enquête (spatialisation des déplacements), l'implication des étudiants du STAPS ne pouvait plus être envisagée en fin d'année universitaire 2005 comme initialement prévu et a dû être repoussée à 2006.

Dans cette attente, le C.R. d'avancement de la seule 1^{ère} phase de l'étude était transmis le 09.09.05 au Cr-Paca (Service Transports & Communication)

[Extraits du Rapport d'activités GIR Maralpin de l'année 2005 (B.1.2.3.)]

(c) 2006 - 2^{ème} Phase : Spatialisation de l'étude

Second volet du Plan de déplacements d'entreprise (PDE) de l'UFR-Staps de l'Université de Nice (dont la *première phase*, réalisée en 2005, portait sur la réalisation d'une enquête-déplacements auprès des étudiants de la Faculté des Sports), la 2^{ème} phase de l'étude traite des conditions d'accès au site, et plus généralement des aménagements urbains (voirie, TC, déplacements doux, intermodalité) qu'il apparaît nécessaire d'apporter en basse vallée du Var où sont implantés de nombreux et importants établissements dont celui du STAPS. L'étude traite à titre d'exemple de la problématique des déplacements entre le STAPS et la plus proche des résidences universitaires.

La réalisation de cette phase 2 a donc été entièrement assumée par le GIR au cours de l'été 2006. Elle a été remise le 30.11.06 au financeur (CR-Paca) qui a manifesté sa satisfaction et son intérêt de voir cette opération poursuivie et étendue.

[Extrait du Rapport d'activités GIR Maralpin de l'année 2005 (B.2.2.1.)]

B.3. Le porté à connaissance pour une éventuelle extension à l'ensemble de l'Université

(Janvier 2007)

L'ensemble de l'étude a fait l'objet, dès le 17 janvier 2007, d'une cérémonie de remise officielle au Président de l'Université qui a confirmé à la fois l'intérêt qu'il avait porté au projet et son intention de l'étendre progressivement à l'ensemble de l'Université de Nice-Sophia Antipolis.

Dès lors, des démarches ont été engagées par les deux partenaires de cette première étude pour élargir leur partenariat à d'autres unités de recherche-enseignement ; elles ont abouti à un montage tripartite avec une unité de Département des Sciences de la Terre de la Faculté des Sciences pour engager une étude pilote auprès des étudiants du Campus Valrose, aux fins notamment d'estimer l'impact de la mise en service du tramway de Nice sur leur mobilité.

B.4. Étude pilote sur le site de Valrose – Phase Diagnostics 1 & 2

(Année universitaire 2007-2008)

Dictée par le souci de recueillir les données relatives à l'incidence de la mise en service de la première ligne de tramway de Nice sur la mobilité des étudiants et leur perception du changement, l'étude devait comporter deux enquêtes *pré* et *post*.

(a) État des lieux Phase 1 (novembre 2007)

(b) État des lieux Phase 2 (mars 2008)

[*se reporter à § C.3.*]

B.5. Étude pilote sur le site de Valrose – Phase Diagnostic 3 & Spatialisation

(Année universitaire 2008-2009)

[*se reporter à § C.4.*]

C. REGARDS ÉPISTÉMOLOGIQUES SUR L'ÉVOLUTION DE LA DÉMARCHE

C.1. La genèse du projet : une enquête vélo en milieu étudiant

Une enquête vélo¹² réalisée en 2003 auprès de 700 étudiants dans le cadre de recherches conduites par le GIR Maralpin [cf. B.1] avait révélé quelques faits marquants :

- la faible utilisation du vélo par les étudiants en sport
- la forte dissemblance de comportements à l'égard du vélo selon l'origine des étudiants [depuis les étrangers (forts utilisateurs) aux locaux (faibles utilisateurs)]
- l'intérêt porté à l'enquête par les étudiants interrogés [10 % d'entre eux l'ayant exprimé]

La première observation motiva le lancement du PDE de l'UFR-Staps, la seconde justifia l'utilité de faire préciser l'origine géographique des intéressés, et la dernière laissa entendre que tous questionnaires à venir pourraient être amplement étoffés sans compromettre le succès d'enquêtes approfondies.

C.2. Le PDE de l'UFR-Staps

L'intérêt porté par la direction et les enseignants de l'UFR-Staps, comme son effectif modeste permettaient d'envisager d'emblée la réalisation du tout premier plan de déplacements d'entreprise (PDE) du département des Alpes-Maritimes.

Ses concepteurs y ont discerné la possibilité d'aborder à cette occasion, à la fois les questions du logement des étudiants et des modalités d'accès à l'établissement implanté à l'écart de l'agglomération et insuffisamment desservi par les transports en commun.

Ils ont sollicité à cette fin les partenariats de l'ADAM, de la CANCA, de la Ville de Nice et de l'UFR Espace, ainsi qu'une aide financière dans le cadre des contrats FREE¹³ et l'ont finalement obtenue tardivement de la Région [cf. B.2.(a)].

(a) L'enquête

Le questionnaire

Le peu d'intérêt apporté au projet, tant par l'ADAM que par l'UFR Espace, qui n'ont pas estimé devoir fournir les moyens de géoréférencier les adresses des étudiants, a conduit à ne solliciter de ces derniers que des données indicatives (Code postal) mais à leur demander, en revanche, de situer leur logement sur le parcellaire de l'enquête ménage des Alpes-Maritimes, cette information permettant de procéder ultérieurement à une représentation cartographique à l'échelle des îlots de cette enquête, mais aussi d'afficher le souci des initiateurs de l'étude d'insérer la projet dans son cadre départemental.

Des difficultés inhérentes aux spécificités du STAPS (dispersion, tant des lieux d'enseignement que de pratiques sportives, complexité des horaires, morcellement et échelonnement des programmes) ont eu pour double incidence :

- sur le contenu du questionnaire lequel, ne pouvant aborder dans ses détails la mobilité interne (se manifestant souvent par des déplacements entre sites au cours d'une même journée, quelquefois même sans transiter par l'établissement), s'est restreint au recueil d'appréciations globales sur l'accès au STAPS ou aux différents sites ;
- sur la couverture de la population étudiante du STAPS dont une partie n'était plus présente lors de la campagne d'enquête.

¹² Cette enquête à caractère de sondage a été effectuée sur les différents sites universitaires de l'UNS, généralement en sortie d'amphis et a porté sur 700 étudiants ayant rempli son questionnaire comportant 14 rubriques dont l'une ouverte à manifestation d'intérêt.

¹³ Subvention Financement Régional pour l'Environnement et l'Énergie (Accord cadre État-Région-ADEME)

Le déroulement

Le questionnaire réalisé pour l'enquête comportait 19 questions.

La procédure adoptée (soumission aux étudiants par leurs enseignants dans le cadre de cours ou de travaux dirigés) a conféré à l'enquête une portée significative pour un PDE (tout au moins pour le "collège étudiants" [elle a en effet porté sur 450 questionnaires validés, soit un taux de retour effectif de 90 % pour la population étudiante concernée (500 étudiants), à savoir l'ensemble des étudiants disponibles sur site au cours de la période considérée].

Le taux de couverture de l'ensemble de la population étudiante du STAPS n'a pu être évalué avec rigueur du fait, d'une part, du déclin des effectifs des étudiants de première année entre la rentrée universitaire et la période d'enquête (mars-avril) et, d'autre part, des nombreux détachements en stage des autres étudiants à la même époque¹⁴.

L'enquête n'a pu porter sur le personnel enseignant, tant du fait de l'extrême diversité que de la fluctuance de ce dernier, lequel est constitué en très grande partie de consultants et de vacataires dont la consultation serait difficile et dont les déplacements ne présentent, quoi qu'il en soit, pas de caractère reproductible.

(b) Spatialisation de l'enquête

En dépit de son caractère imprécis¹⁵, la représentation spatiale du logement des étudiants a permis de révéler la grande dispersion des lieux de résidence des étudiants et de représenter cartographiquement une typologie des modes de déplacement auxquels ils recourent le plus fréquemment.

Par ailleurs, l'enquête ayant établi que 17 % des étudiants du STAPS étaient logés à la résidence universitaire Jean Médecin [la plus proche du STAPS mais néanmoins située à 5 600 m par le trajet piétons le plus direct], une étude des accessibilités comparatives (marche à pied, vélo, TC et leurs intermodalités), en périphéries proches et lointaines de ces deux pôles, a été réalisée.

Cette étude a débouché sur la formulation de propositions d'aménagements favorisant les modes de déplacements respectueux de l'environnement.

C.3. Un seconde étape en prélude à un PDE devant couvrir l'ensemble de l'UNS

Une étude pré/post sur l'incidence à Valrose de la mise en service du tramway

Lors de la présentation, le 17 janvier 2007 à la Présidence de l'Université, des résultats de l'étude du Plan de déplacements d'entreprise de l'UFR Staps, conjointement réalisé au cours de l'année universitaire 2005-2006 par les chercheurs de cette Unité et le GIR Maralpin, a été convenu le principe de l'extension des études de PDE à l'ensemble de l'UNS, ainsi que l'engagement à cette fin d'une seconde étape.

(a) Le Campus Valrose : un site privilégié pour une étude pilote conjoncturelle

Les ressources humaines et techniques du GEDD

L'engagement de cette seconde étape sur le Campus de Valrose a été motivé par l'intérêt accordé de longue date au projet par le Master GEDD du Département "Terre Environnement Espace" disposé à assumer, en collaboration avec l'UFR-Staps et le GIR Maralpin, et à partir de l'expérience acquise au cours de l'étude précédente, la charge de l'organisation de l'enquête sur une partie du Campus.

Nature de l'étude

La nature de l'étude à entreprendre a été dictée par la proche mise en service (prévue le 24 novembre 2007) de la ligne de tramway de Nice dont le tracé tangentant le campus de Valrose ne pouvait être sans impact sensible sur les pratiques de déplacement des étudiants et des personnels de ce campus.

¹⁴ Ainsi, en début d'année 2004-2005, l'effectif des inscrits s'élevait à environ 1200 étudiants, mais il n'atteignait plus qu'environ un millier en début d'année 2005

¹⁵ Par localisation au barycentre des îlots de l'enquête ménage 1998 ou, au-delà de la bande côtière, à celui des découpages communaux

(b) Les caractéristiques du projet

Les objectifs de principe

La brièveté des délais accordés pour le lancement d'une l'étude, qui vise entre autres à évaluer l'impact de la mise en service du tramway, a conduit les trois parties à ne l'entreprendre que sur une population restreinte aux Unités de Valrose déjà préparées au projet ou disponibles pour sa prompte mise en place.

Bien que l'étude ne puisse concerner de ce fait qu'une population universitaire restreinte, les trois parties sont en revanche convenues de la conduire de manière extrêmement approfondie, en tirant parti des enseignements de l'étude conduite à l'UFR-Staps et en visant tout à la fois plusieurs objectifs :

- Identifier les difficultés rencontrées par les étudiants et les personnels de l'université pour :
 - se loger
 - se déplacer
- Recueillir un retour d'expérience sur la mise en service de la ligne de tramway
- Formuler des propositions en vue de la réalisation d'aménagements
 - spécifiques à l'Université
 - urbains et départementaux en matière d'aménagements de voirie, de Transports en Commun (TC) et d'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport dans un même trajet), comme en matière d'améliorations du quotidien et de facilités diverses

Une telle démarche à caractère *scientifique* est conçue, d'une part, pour recueillir un premier retour d'expérience sur la mise en service d'un transport public innovant, et, d'autre part, en tant qu'*étape pilote* en vue d'une extension, en premier lieu au Campus de Valrose sur l'ensemble de ses effectifs (étudiants, enseignants et personnel administratif) et, plus généralement, à l'ensemble de l'UNS.

La population universitaire ciblée pour l'étude

Les trois parties signataires sont en conséquence convenues d'entreprendre l'enquête sur les Unités suivantes :

- Département "Terre Environnement Espace" (ensemble des effectifs étudiants, chercheurs et enseignants [effectifs : étudiants : 250 ; enseignants chercheurs, ATOS & et personnel administratif : 12])
- Département "Sciences de la Vie (étudiants de première année) [effectif : 400 étudiants]
- Laboratoire Environnement Marin Littoral (enseignants chercheurs et personnels) [effectif : 10]

Dans chacun de ces secteurs, l'enquête sera conduite dans un souci de couverture exhaustive des populations enquêtées, de manière à disposer de données statistiquement interprétables sur :

- l'effectif complet d'un Département
- un secteur d'étudiants de première année
- un panel représentatif d'enseignants chercheurs et personnel administratif

(c) Les enquêtes

Le projet s'articule donc sur deux enquêtes

- la première soumise quelques jours seulement avant mise en service du tramway (novembre 2007)
- la seconde quelques mois après (mars 2008)

Les questionnaires

Les enseignements de l'étude réalisée à l'UFR-Staps [notamment la maîtrise du logiciel d'exploitation statistique Sphinx¹⁶, mais, à l'inverse, les carences d'un géoréférencement rustique] d'une part, et, plus encore, la qualité des ressources humaines offertes par le GEDD¹⁷, ont conduit à concevoir des questionnaires très élaborés cernant de la manière la plus précise et déliée les informations à recueillir.

¹⁶ Dont l'utilisation fait désormais partie de la formation

¹⁷ Le groupe de travail du Master Pro2 GEDD se consacrant à l'étude rassemblait quatre ingénieurs expérimentés

- Le premier des deux (avant mise en service du tramway) comportait trois sections
 - *Identification, logement et mobilité* [20 questions]
 - *Usage ou non-usage des transports en commun* [respectivement 8 et 2 questions] ; *perception du tramway avant sa mise en service* [7 questions]
 - *Usage et/ou perception du vélo* [6 questions]
- Le second (après mise en service du tramway) comportait 26 questions réparties en quatre sections
 - *Identification* [7 questions]
 - *Mode d'accès au Campus* [3 questions]
 - *Le tramway et vous* [14 questions]
 - *Impacts du tramway* [2 questions]

L'appréhension à soumettre aux étudiants des questionnaires d'une telle ampleur [le premier comportait 43 questions dont plusieurs à choix multiples] a été rapidement dissipée, ce que l'on doit à la fois à l'attention qui lui a été accordée par les enseignants et à l'intérêt qu'en ont perçu les étudiants. La saisie de ces questionnaires, qui a dû être "sous-traitée" à une autre équipe d'étudiants, n'a pas non plus soulevé d'autres difficultés que calendaires.

Taux de couverture des populations ciblées

Le bilan quantitatif de ces deux enquêtes s'établit de la manière suivante, sachant que l'effectif de la population retenue pour l'enquête est, après correction, de 545 personnes :

- Première enquête
470 réponses validées, soit un taux de couverture de 81 % de la population ciblée
- Seconde enquête
359 réponses validées ; cette différence s'explique par le fort absentéisme des étudiants en L1 SV qui représentent la majorité de la population questionnée.

En revanche, la seconde enquête ayant révélé que 57 étudiants n'avaient pas eu la possibilité de répondre au premier questionnaire, le nombre total de personnes questionnées s'établit à 527, ce qui correspond à un taux global de couverture de 97 % de la population ciblée.

Aussi doit-on se féliciter de n'avoir pas hésité à faire figurer, une nouvelle fois dans le second questionnaire, une section d'identification, grâce à laquelle on a pu constater l'irruption dans l'enquête 2 d'une cohorte n'ayant pas été prise en compte dans l'enquête 1.

(d) Spatialisation de l'étude et interprétation des résultats d'enquête

L'expérience acquise au cours des études conduites à l'UFR-Staps a montré les limites d'un exercice qui se limiterait à la seule analyse sociologique. Pour y pallier, on avait alors contourné la carence de d'indexations spatiales en abordant le PDE "à rebours", en procédant, ce qu'a fait le GIR Maralpin, à des études de déplacements, plausibles certes, mais non directement fondées sur les résultats d'enquête.

Pour l'étude de Valrose, l'indexation spatiale a été acquise à un haut niveau de précision et la spatialisation de l'étude est désormais réalisable y compris pour l'analyse de mobilités intermodales puisque ces éventualités ont été prévues dans les deux questionnaires (et avec une plus grande précision dans le second).

C.4. La troisième étape – Parachèvement de l'étude pilote de Valrose

(a) Bilan des travaux réalisés au cours de l'année universitaire 2007-2008

L'interprétation fine des données recueillies ne pouvait être menée à bien en raison tout d'abord de la brièveté des délais encore disponibles à l'issue de deux campagnes d'élaboration, de recueil et de traitement d'enquêtes, mais elle ne l'aurait pas pu l'être non plus du fait de l'accès restreint aux données SIG nécessaires.

Certes, la Ville de Nice a bien voulu mettre à disposition du Groupe ses propres données SIG et l'assister dans leur utilisation, mais ces données ne couvrent que le territoire municipal. Par ailleurs,

elle ne dispose pas des données cartographiques relatives aux réseaux de transport en commun, lesquelles sont détenues par la CANCA qui fut également sollicitée en vain pour fournir ses données SIG relatives à l'ensemble de la communauté d'agglomération.

Il résulte de cette situation que les objectifs très ambitieux qui avaient été initialement fixés ont été

- atteints au meilleur niveau envisageable pour les deux enquêtes,
- engagés à un excellent degré d'avancement pour l'analyse "sociologique" des données recueillies,
- amorcés au seul niveau territorial niçois.

(b) Une seconde campagne à Valrose – Les raisons de cette décision

L'indispensable spatialisation

La récente réorganisation des services centraux de l'Université sans l'appui desquels l'extension souhaitable des investigations aux niveaux des personnels administratifs ne serait pas envisageable, libère le "collectif PDE" des options qu'il avait prises en ce sens. Aussi, soucieux de mener à bien l'interprétation des données recueillies au cours de la campagne 2007-2008, il a pris le parti d'y consacrer en 2008-2009 la plus grande part de ses activités.

Une troisième enquête

Il a été cependant convenu de compléter ces tâches, devant être essentiellement dédiées à la spatialisation des résultats, par une troisième enquête ayant pour objet de conforter l'étude de retour d'expérience de la mise en service du tramway.

L'intérêt de cette nouvelle enquête est de fournir une nouvelle série de données, avec un décalage d'une année cette fois, sur ce retour d'expérience. En la faisant porter sur le même périmètre étudiantin, on dispose en outre d'un différentiel temporel intéressant à examiner.

Cette enquête a été conçue pour recouvrir à un an d'intervalle l'ensemble des informations collectées au cours des deux précédentes.

En dépit de son extension accrue (elle comprend 54 questions dont 16 directement dédiées au tramway), sa soumission (en cours à cette date) ne soulève aucune réticence des intéressés.

(c) Conditions à réunir pour l'aboutissement du projet

Données SIG

La spatialisation des données recueillies et à recueillir au cours des trois enquêtes échelonnées sur plus d'une année, requiert la mise à disposition des données SIG couvrant l'ensemble du département.

Ces données sont acquises au niveau de la Ville de Nice à travers le partenariat établi de fait dès l'année 2005. Elles ne le sont toujours pas au niveau de la CANCA auprès de laquelle ont été sollicitées les données SIG de l'agglomération et celles du réseau TC, en dépit de l'aide accordée par cette dernière en 2005 pour le montage du projet de PDE du STAPS.

Aide financière

La mise en service du tramway en novembre 2007, à l'orée de l'année universitaire, a accordé peu de temps à la mise au point de la première enquête, et moins encore à la constitution, dans les délais requis, d'un dossier de demande de financement auprès des instances susceptibles de l'assumer. De ce fait, l'entière des frais occasionnés par l'étude 2007-2008 a été assumée sur fonds propres (inexistants dans le cas du GIR Maralpin). En outre, selon les règles comptables en usage, la rétroactivité des aides n'est pas acceptée.

Le collectif fonde donc ses espoirs sur une dotation pouvant lui être allouée par l'AOTU gérant l'exploitation du Tramway, dans la mesure où cette dernière ne peut qu'être avide de données sur des retours d'expérience établis sur procédures pré/post qualifiées.

[Rédaction provisoire J. Molinari, le 24.11.2008]