

"AUTOUR DU CAMPUS"

Logement et Déplacements étudiants en questions

SEMINAIRE mardi 27 juin 2006 - 14 heures

Assemblée Nationale / Résidence Saint-Dominique

UNIVERSITÉ

Compte-rendu

LOGEMENT

Sommaire

Pourquoi ce séminaire ?.....page 3

Ouverture du séminaire par Pierre ALBERTINI, député-maire de Rouen et président de l'Association des Villes Universitaires de France (AVUF).

Vers des Plans de Déplacement d'Etudiants ?.....page 4

Les récentes recherches sur le temps et la mobilité apportent de nouveaux enseignements quant aux liens qui existent entre lieu de résidence, temps passé dans les transports, temps de vie et temps consacré aux études proprement dites. Parallèlement, des réalisations innovantes comme les Plans de Déplacements d'Entreprises et Plans de Déplacements Urbains, de plus en plus d'actualité, commencent à trouver une application concrète dans le domaine des déplacements étudiants. Comment les collectivités peuvent-elles s'y associer ?

Interventions de Dominique ROYOUX (directeur du service Recherche et Développement, directeur de l'Agence des Temps à la Communauté d'Agglomération de Poitiers), Arnaud LA-GRANGE (adjoint du pôle Environnement, Aménagement et Marchandises au GART) et Jean-François MARTINS (président de la FAGE).

Le logement dans tous ses états.....page 7

Le problème du logement étudiant n'est pas conjoncturel, mais relève d'un changement structurel et quantitatif de cette population. Il n'est pas non plus entièrement assimilable à la question du logement des jeunes, parce qu'il présente des particularités propres à la vie universitaire. Et comme il se pose différemment selon les territoires, il s'avère impossible d'y apporter une solution unique, généralisable partout : envisager des formes de partenariats originales, adaptées aux différentes collectivités, semble largement préférable.

Interventions de Ferial DROSSO (Institut d'Urbanisme de Paris), Michel NOCTULLE (directeur du CROUS de Nantes), Clément QUIRIAU (président de Confédération Etudiante de Paris I) et Alain MOITTIE (directeur de PACTION).

Conclusion.....page 11

Interventions de Nicolas DELESQUE (secrétaire général de l'Association de la Fondation Etudiante pour la Ville, AFEV) et Jean-Luc NAHEL (président de l'Université de Rouen, président de la Commission de la Vie de l'étudiant et des questions sociales à la Conférence des Présidents d'Université, CPU).

Directeur de publication

Nicolas Delesque (AFEV)



Edition & rédaction

SARL PCC
edition@univers-cite.info

Création graphique

stocker@crouitch.com

Rédaction

Mathias Bocabeille
redaction@univers-cite.info
Tél. : 0683569204
Tél. : 0140331793

Partenariats/publicité:

François Perrin
partenariats@univers-cite.info
Tél. : 0689890363
Tél. : 0140331793

Remerciements à :

Pierre Albertini et Isabelle Sicart (AVUF) - François Rio (Latitude Etudiante Conseil) - Hervé Forman (SAIACU) - Denis Lambert (CROUS de Lyon) - Guillaume Houzel, Sandra Zillonniz et Ronan Vourc'h (OVE).

Agence de Développement Universitaire Drôme Ardèche, Auxerre, Belfort, Béziers, Bourges, Calais, Creil, Grenoble, Le Havre, Lille Métropole Communauté Urbaine, Lorient, Nantes, Nevers, Narbonne, Communauté d'Agglomération de Niort, Paris, Plaine Commune, Saumur et Toulouse.

Pourquoi ce séminaire ?

Entre bonnes pratiques et projets innovants, Pierre Albertini, député-maire de Rouen et président de l'Association des Villes Universitaires de France (AVUF), explique les motivations qui justifient la tenue de ce séminaire. Il revient aussi sur les bénéfices pour les collectivités de la présence étudiante.



Association
des Villes
Universitaires de
France (AVUF)

p.albertini@assemblee-
nationale.fr
Tél. : 01 40 63 73 24

« **L'**INTERET DE CE SEMINAIRE est de valoriser de bonnes pratiques, et de décrire des exemples concrets. La démarche se révèle donc empirique ; on observe les initiatives qui existent déjà. Pourquoi ? Parce qu'il s'agit de faire progresser l'insertion des étudiants dans les villes, en mettant en œuvre des expériences réussies, dans une démarche partenariale.



Il ne faut pas non plus oublier, que lorsque l'on est étudiant, on s'insère déjà dans la vie active : on travaille, on pense, on réfléchit - et on peut agir, aussi. La population étudiante peut représenter en moyenne jusqu'à 15 ou 20 % de la population urbaine.

Depuis une dizaine d'années, on remarque une inversion complète des perspectives. D'abord sur le plan quantitatif : de fait il y a de plus en plus d'étudiants. Sur le plan qualitatif aussi : l'âge moyen des étudiants augmente. Il se situe aujourd'hui à plus de 22 ans, même si ce n'est pas le niveau des pays anglo-saxons ou de la Suède (où l'on assiste à féminisation de cette population, puisque 58 % des étudiants de l'enseignement supérieur sont des filles). Qui plus est, les situations sont très différentes en fonction de la taille des villes et des universités, de la Sorbonne aux campus situés dans des petites villes. Nous vous proposons ici deux prismes de d'analyse : celui des logements et celui des déplacements.

LE LOGEMENT ETUDIANT. Il y a pour l'instant une parité entre le logement individuel et le logement familial. La part du logement individuel doit augmenter, normalement, notamment parce que les étudiants sont plus âgés et qu'ils sont de plus en plus à cumuler études et activité

rémunérée. D'ailleurs, je regrette qu'une bourse étudiante ne permette plus d'être autonome, comme c'était le cas avant. Par ailleurs, l'état sinistré du logement étudiant conduit bien souvent les étudiants à faire tel ou tel choix en fonction de l'offre de logement ; ce qui n'est pas normal.

LES TRANSPORTS ETUDIANTS. La mobilité des étudiants va croissante. Au niveau des échanges internationaux, la mobilité internationale implique la venue de nombreux étudiants étrangers sur le territoire français : ils constituent 10 % de l'enseignement supérieur. Ce qui pose le problème de leur accueil. En effet, la France n'accueille pas bien les étudiants venus d'autres pays, ce qui pose un grave problème. Car faire bonne impression aux yeux de ces étudiants est indispensable si l'on souhaite créer et entretenir des relations durables dans le temps.

Quant à la mobilité urbaine, si la moyenne du temps consacré aux transports (30 minutes par jour) est stable dans le temps, elle ne cache en rien le fait que les distances parcourues s'allongent, impliquant pour les étudiants des charges supplémentaires.

La question est donc de savoir s'il faut préférer des politiques spécifiques pour les étudiants ou des politiques globales, au sein desquelles les étudiants s'inséreraient en tant que membres de la collectivité. Personnellement, je ne suis pas favorable au développement de politiques spécifiques, afin d'éviter un 'saucissonnage' de la population ; mais je suis le premier à reconnaître que les étudiants ont bel et bien des besoins spécifiques.

Se pose évidemment le problème des sites d'accueil, qui sont les derniers maillons de la chaîne. Mais rien ne peut se faire sans une réflexion à tous les niveaux : autorités locales, universités, associations d'étudiants, CROUS, organisateurs de transport, etc. De fait, il existe de fortes inégalités de situation et de revenus entre les étudiants, qui engendrent des réussites inégales. Mieux vaut tout faire pour réduire l'impact des revenus sur la réussite scolaire, et donc sur la réussite sociale. Aujourd'hui, un étudiant post-bac sur cinq quitte l'enseignement supérieur sans aucun diplôme. Ce constat laisse songeur. » ■

Vers des PDE étudiants ?

Les recherches sur le temps et la mobilité apportent de nouveaux enseignements quant aux liens qui existent entre lieu de résidence, temps passé dans les transports, temps de vie et temps consacré aux études proprement dites. Parallèlement, des réalisations innovantes comme les PDE⁽¹⁾ et PDU⁽²⁾, de plus en plus d'actualité, commencent à trouver une application concrète dans le domaine des déplacements étudiants. Comment les collectivités peuvent-elles s'y associer ?

1. PDE : Plans de Déplacement d'Entreprise. Les PDE sont des composantes des PDU. La loi de Solidarité et le Renouveau Urbain (SRU) du 12 décembre 2000 impose aux autorités organisatrices des transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager la mise en place œuvre de PDE. Il ne s'agit que d'une incitation et non d'une obligation.

2. PDU : Plan de Déplacements Urbains. Les orientations des PDU sont définies par la loi sur l'Air du 30 décembre 1996, qui impose l'élaboration d'un tel plan aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

ALORS que la 'Journée sans voiture' fut organisée pour la première fois en 1998 par le ministère de l'Écologie, la question des déplacements en milieu urbain est devenue prioritaire, en témoignent la multiplicité des initiatives des agglomérations et des entreprises. Aujourd'hui, pour la première fois en France, une université s'y colle : l'Université Catholique de Lille a lancé son Plan de Déplacements de l'Université.

ÉTAT DES LIEUX. Moyens. D'après l'Obersavtoire de la vie Etudiante (OVE), plus d'un étudiant sur deux (51 %) utilise habituellement les transports en commun pour les trajets quotidiens entre son domicile et l'établissement où il suit ses études ; 40,2 % font le trajet à pied, un tiers le fait individuellement en voiture (33,1%), 12,3 % en voiture à plusieurs et 7,5 % utilisent une bicyclette, un cyclomoteur, un scooter ou une moto. Les modes de locomotion varient selon la taille de la ville d'études et plus particulièrement l'utilisation de la voiture et des transports en communs.

Temps. La durée moyenne d'un trajet pour un aller simple entre le domicile étudiant et l'endroit où se déroulent les cours est de 31 minutes. Bien que les étudiants inscrits en région parisienne soient plus nombreux à habiter dans leur famille, - et que la proportion de ceux dont les parents résident à moins de 30 km de leur établissement d'enseignement y soit la plus élevée -, ils mettent beaucoup plus de temps que les autres à aller de leur domicile à l'endroit où ils suivent leurs cours : 44 minutes à Paris, et 46 minutes en banlieue, contre 27 dans les grandes villes de province, 23 dans les villes moyennes et 20 dans les petites villes.

Coûts. Les étudiants déclarent avoir dépensé en moyenne 82 € en frais de transport (abonnements, tickets, essence, entretien...), le mois précédent l'enquête. Il ne s'agit pas uniquement des dépenses concernant les trajets pour se rendre sur le lieu d'études mais de l'ensemble des dépenses liées aux transports. En province, ces frais augmentent à mesure que la taille de la ville d'études baisse et que l'utilisation d'une voiture pour se rendre sur le lieu d'enseignement devient plus fréquente : 80 € dans les grandes villes, 90 € dans les villes moyennes

et 92 € dans les petites villes. En région parisienne, les dépenses liées aux transports sont moins élevées qu'en province (78 € en moyenne pour l'ensemble de l'Île-de-France) avec une forte variation entre les dépenses des étudiants parisiens (73 €) et celles des inscrits dans un établissement de la petite ou de la grande couronne (83 €) qui utilisent plus fréquemment la voiture et dont les dépenses liées à l'utilisation des transports en commun sont plus élevées que celle des étudiants parisiens.



Les dispositifs pour les étudiants. Dans toutes les agglomérations, les étudiants bénéficient de tarifs privilégiés. L'agglomération niortaise propose, par exemple, un abonnement de 8,70 € par mois. Ce dispositif entraîne « une utilisation quasi-exclusive des bus dans la semaine : le coût est bien moindre que le serait celui d'une voiture », remarque Michel Selitzki, responsable de l'Enseignement Supérieur à la Communauté d'Agglomération. Du coup « la voiture est utilisée en début et en fin de semaine, pour rejoindre le domicile des parents, situé bien souvent à l'extérieur de l'agglomération ». Alors que les vélos sont très peu répandus dans la ville, l'utilisation des transports en commun augmenterait annuellement de 5 à 10 % chez les étudiants.

A Lorient, il existe un titre de transport pour les moins de 26 ans. Alors que « des études générales ont montré que les étudiants étaient fortement motorisés », selon André Douineau,

responsable Transports et Déplacements à la Communauté d'Agglomération, des vélos sont mis gratuitement à disposition des étudiants, en partenariat avec le CROUS et la société qui gère les transports.



Plusieurs villes possèdent des sites universitaires éclatés sur le territoire. « *Nous sommes en train de formaliser la constitution d'un campus unique* », explique-t-on à Béziers. A Niort, la Communauté d'Agglomération « *souhaite regrouper l'ensemble des établissements dans la 'relative périphérie', pour rassembler un millier d'étudiants, implanter un restaurant universitaire, développer des commerces et des activités culturelles propices aux étudiants* ». Le site unique permet de canaliser les flux, mais nécessite une gestion méticuleuse des mouvements pendulaires. Les campus multisites imposent quant à eux un maillage précis. A Narbonne, Serge Reig, conseiller municipal délégué à la formation et à l'enseignement supérieur, déplore que les étudiants soient « *si peu concernés* » par la question des transports. Cette municipalité, comme beaucoup d'autres, reste donc à l'affût de « *l'amélioration et l'adaptation des moyens de transport en fonction des évolutions* ».

DOMINIQUE ROYOUNX (directeur du service Recherche et Développement, directeur de l'Agence des Temps à la Communauté d'Agglomération de Poitiers). « *La question des transports rejoint celle de l'articulation des temps de la vie. On remarque qu'il existe des 'tensions' liées à des moments, des lieux ou des personnes particulières. Par exemple Poitiers, avec 25 000 étudiants, connaît une saisonnalité particulière et un étalement urbain. La ville, tertiarisée, impose de nouveaux services. Les collectivités sont des médiateurs, à la recherche*

d'une harmonisation (sur les horaires, les services...), d'une conciliation ou d'un ajustement.

De nouveaux rythmes émergent, qui vont de pair avec de nouveaux modes de garde, comme l'utilisation des vélos ou des bus de nuit. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les noctambus, initialement instaurés pour répondre à un besoin la nuit, ramassent les premiers salariés du matin... Il existe des innovations sur lesquelles il faut se pencher, comme le décalage des horaires des cours ou la création d'une plateforme commune de la mobilité, regroupant les acteurs publics ou privés. Il faut donc être à l'écoute des changements de rythmes et repérer les nouveaux besoins. Prenons l'exemple de Poitiers, la Maison de l'Etudiant ferme à deux heures du matin, et certains étudiants restent aux alentours afin de profiter de la borne Wi-Fi. Cette situation doit susciter une vraie réflexion, l'enjeu est de créer une offre institutionnelle de qualité, en réponse à l'offre commerciale existante. »

EXEMPLES. L'université Catholique de Lille. Principal campus du territoire avec 16 000 étudiants et plus de 1 000 salariés, l'établissement a initié, avec la ville et la Communauté urbaine, un plan de déplacements, baptisé pour l'occasion le Plan de Déplacements de l'Université. « *Le PDU est une solution durable aux difficultés de stationnement et d'accessibilité aux établissements, par une incitation à une meilleure utilisation de moyens de transport alternatifs à la voiture particulière* », indique-t-on à l'institution. Un premier compte-rendu analyse les déplacements et les besoins. On y apprend ainsi que plus de 33 % des agents de l'université résident en très grande périphérie, au-delà de la 2^e couronne de l'agglomération. La présentation du plan et de son application aura lieu en septembre ; quand il sera mis en place, ce dispositif constituera une première.

Le Plan, de Déplacement Urbain (PDU) de Narbonne. « *La question des transports est jugée comme nécessaire par les élus, notamment dans le cadre du Développement Durable, selon Serge Reig. La volonté affichée est de doubler la fréquentation des transports publics en 6 ans* ». Narbonne vient de lancer un PDU qui court jusqu'en 2015. La municipalité propose à ses habitants plaquettes, expositions et permanences, afin de les informer au mieux des nouvelles dispositions qui seront prises. Alors que la phase de concertation est achevée, cinq principaux axes ont été définis : optimiser le trafic routier, développer les transports en commun, réorganiser le stationnement, organiser le transport de marchandises et instaurer de nouveaux modes de déplacements alternatifs. Un plan concernant les étudiants pourrait être

« à envisager ». que la phase de concertation est achevée, cinq principaux axes ont été définis : optimiser le trafic routier, développer les transports en commun, réorganiser le stationnement, organiser le transport de marchandises et instaurer de nouveaux modes de déplacements alternatifs. Un plan concernant les étudiants pourrait être « à envisager ».



Arnaud LAGRANGE (adjoint du pôle Environnement, Aménagement et Marchandises au GART). « Le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports) est une association d'élus qui regroupe 252 autorités organisatrices de transport (agglomérations, départements et régions), dont l'objectif est l'amélioration des déplacements et le développement des transports publics en France ; c'est une sorte de relais. Nous sommes en plein contexte de transition au niveau national, avec le développement de l'intercommunalité. Les Plans de Déplacements Urbains se multiplient afin d'organiser et d'optimiser sur cinq ans la mobilité sur un territoire donné, notamment par le biais des transports en commun ou alternatifs à la voiture). C'est une obligation pour les villes de plus de 100 000 habitants. En matière de transports, la majeure partie des habitudes s'avèrent culturelles. C'est pourquoi l'université reste maîtresse en matière de Plans de Déplacements. D'où la question, de la coordination, entre les différentes universités, qui se pose.

Parmi les modes de déplacements alternatifs existants, on trouve par exemple le vélo ou le co-voiturage. L'ambition est d'apporter des solutions techniques, mais aussi des solutions comportementales, notamment en ce qui concerne l'organisation du travail. Et des solutions innovantes existent. Alors qu'il y a un travail à réaliser autour de l'utilisation massive de la voiture le week-end, l'université de Grenoble met en place un plan de mobilité, prenant en compte cette donnée. »

LA VOITURE EN QUESTION. L'OVE indique que 51 % des étudiants utilisent les transports en commun. Si la voiture reste le privilège de ceux qui habitent chez leurs parents, plus de 77 % de ceux qui étudient dans une petite ville l'utilisent. La fréquence d'utilisation est directement pondérée par l'offre de transport. Souvent les étudiants empruntent les transports en commun pendant la semaine et la voiture le week-end. Toutes les municipalités leur proposent des tarifs préférentiels, notamment pour les boursiers. La dimension affective joue aussi, car la voiture est symbole d'émancipation et d'autonomie. A Valence, selon Alain Serre, directeur de l'agence de Développement Universitaire Drôme Ardèche, malgré les multiples incitations à l'usage des transports collectifs, « les étudiants restent durs à convaincre ! » A Nantes, « ils sont égoïstes avec leur voiture ». Le co-voiturage reste envisageable, mais difficile à mettre en place, complexe à rendre opérationnel.

Jean-François MARTINS (président de la FAGE). « La difficulté réside dans l'impossibilité d'apporter une solution unique à la question des transports étudiants. Car les contraintes sont différentes, tout comme le sont les attentes de chacun. Quant à l'utilisation de la voiture, il ne faut pas oublier qu'elle est, en premier lieu, l'un des symboles de l'autonomie. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'il existe un paradoxe entre cette soif d'autonomie et la recherche du moindre coût pour les étudiants. Je souhaiterais par ailleurs évoquer l'exemple de Dijon, où l'accès au campus en bus est gratuit, afin de favoriser la mobilité. »

Ludovic BU, président de Voitures & Co (association de co-voiturage, qui vise à sécuriser les trajets des jeunes et des étudiants, notamment lors des soirées) s'est interrogé sur le financement de ces opérations : qui doit ainsi supporter le surcoût lié à la mise en place d'un Plan de Déplacements ? Il a ensuite évoqué l'exemple de Béziers, qui avec une communauté de 2 500 étudiants a mis en place des navettes depuis des parkings, situés à l'entrée de la ville, afin que les utilisateurs y laissent leur voiture. « La voiture reste un facteur de liberté dans l'imaginaire. Or, à Paris, un quart des véhicules n'ont pas de place de parking... » ■

www.gart.org

www.fage.asso.fr

www.voiture-and-co.com

Le logement dans tous ses états

Le problème du logement étudiant n'est pas conjoncturel, mais relève d'un changement structurel et quantitatif de la population concernée. Il n'est pas non plus entièrement assimilable à la question du logement des jeunes, parce qu'il présente des particularités propres à la vie universitaire.

D'UNE VILLE à l'autre, les schémas divergent, suivant l'histoire, les bassins d'emplois, la situation économique et le marché immobilier. Il est donc impossible d'apporter une réponse globale au problème, qui oscille entre réhabilitation et construction. Par exemple, « *la plupart des étudiants natifs de Niort partent pour les universités de Poitiers et La Rochelle* », révèle la Communauté d'Agglomération. L'université de Niort dépend largement de celle de Poitiers ; la majeure partie des étudiants venant donc de l'extérieur. Ce n'est que pour effectuer un troisième cycle que certains Niortais reviennent. En outre, l'implantation des sièges sociaux de la MAAF, de la MAIF et de la MACIF, en plus de capter une partie des effectifs, entraîne un développement de l'enseignement en alternance, « *ce qui compte au niveau du logement* » : car chaque année, entre 1 000 et 1 200 étudiants connaissent des difficultés pour se loger, soit plus de la moitié des effectifs. Narbonne, malgré la présence moyenne de 1 800 étudiants depuis la création du site universitaire en 1993, ne possède aucune cité U.



« *A Béziers, l'offre est équilibrée par rapport à la demande. Mais elle sera bientôt insuffisante* ». Quant à Nantes, la « *ville connaît parfois une situation de pénurie relative* », notamment en raison d'une carence en petites surfaces, généralement plus accessibles aux étudiants : or ces surfaces ont souvent été détruites pendant la

deuxième guerre mondiale, puis absentes des plans de reconstruction.

ETAT DES LIEUX. D'après l'OVE, en 2003, 43 % des étudiants vivaient dans un logement familial : 38 % au domicile parental, 2 % chez d'autres membres de la famille et 3 % dans un logement dont les parents sont propriétaires mais qu'ils n'habitent pas. 13% vivent en résidence collective (le plus souvent en cité universitaire) et 29 % vivaient en location, seuls ou en couple.

Le départ du domicile des parents. La part des étudiants qui vivent en logement indépendant augmente avec l'âge, contrairement à la part de ceux qui vivent en résidence collective ou dans un logement parental (chez les parents ou chez d'autres membres de la famille). 62,1 % des étudiants enquêtés sont « décohabitants » : ils disposent d'un logement distinct du domicile familial, qu'ils aient ou non complètement cessé d'habiter chez leurs parents. La part des « décohabitants » parmi l'ensemble des étudiants croît régulièrement avec l'âge à partir de 18 ans, pour atteindre 83,8 % chez les 27-30 ans.

Différents types de logements. Plus de la moitié des « décohabitants » vivent dans un logement comprenant une seule pièce (hors cuisine et salle de bains), 23,2 % dans 2 pièces et 20,9 % dans un logement d'au moins 3 pièces. Le nombre de pièces moyen est de 1,8. Il est moins élevé chez les étudiants qui vivent dans une résidence collective (1 pièce en moyenne) que chez ceux qui ont un logement individuel (2 pièces en moyenne).

Le loyer mensuel moyen est de 347 €. Il augmente avec la taille de la ville d'études : de 280 € dans les villes de moins de 100 000 habitants à 467 € à Paris. Un peu moins de la moitié des « décohabitants » perçoivent une allocation logement (40,4 %). 66,6 % des étudiants « décohabitants » déclarent qu'ils conserveront leur logement pendant les prochaines vacances d'été. C'est surtout le cas de ceux qui vivent dans un logement individuel (73,7 %). A l'inverse, ceux qui vivent dans une résidence collective vont majoritairement quitter leur logement pendant

les prochaines vacances d'été (56,5 %). Un tiers des étudiants interrogés déclare avoir trouvé un logement difficilement ou très difficilement. 41 % des étudiants qui vivent dans un logement individuel ont connu des difficultés pour l'obtenir, contre 24,7 % chez les étudiants qui vivent dans une résidence collective. Les annonces et le recours à des agences immobilières sont les deux principaux moyens utilisés par les étudiants pour trouver un logement (respectivement 20,1 % et 25,8 %) ; viennent ensuite le CROUS (15,2 %) et la mobilisation des réseaux de relations (15,5 %).

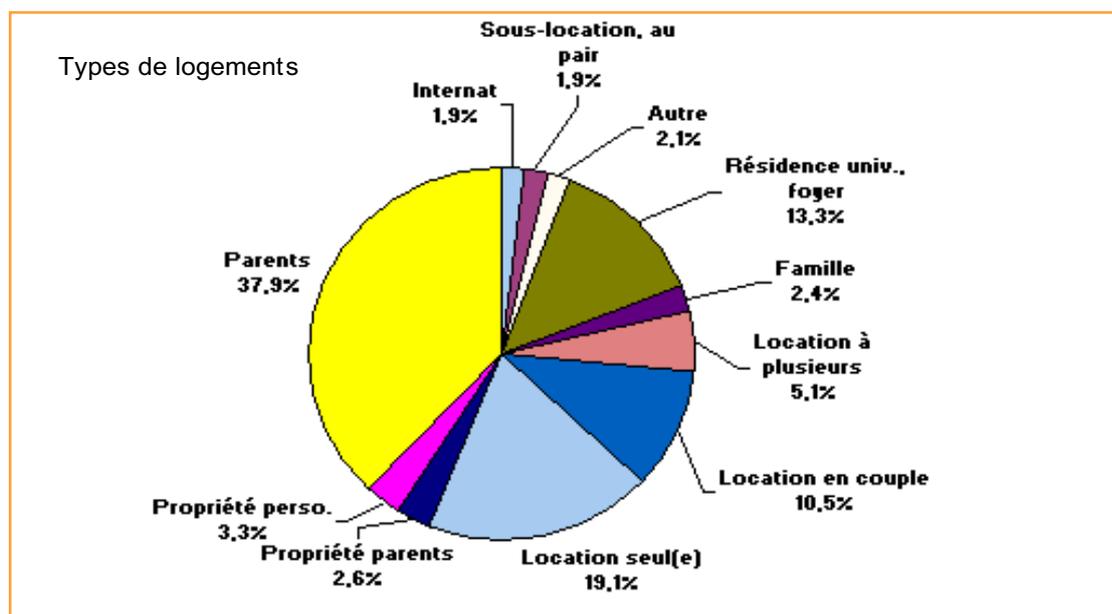
LES RESIDENCES. D'après l'OVE, en 2002/2003 7,8 % des étudiants inscrits à l'université ou en classe supérieure de lycée vivaient dans une résidence universitaire gérée par un CROUS. La clientèle des résidences universitaires est jeune et masculine. L'âge moyen des résidents est de 21,6 ans contre 22,4 ans pour l'ensemble des étudiants. La répartition garçons-filles est presque symétriquement l'inverse de celle observée parmi l'ensemble des étudiants : 53,9 % de garçons et 46,1 % filles. Les étudiants étrangers sont plus représentés dans les cités U : 22,2 % contre 10,8 % parmi l'ensemble des étudiants.

La probabilité d'habiter dans une résidence universitaire dépend en premier lieu des contraintes matérielles. En effet, les étudiants dont les parents habitent à plus de 30 km du lieu d'études sont sur-représentés parmi ceux qui logent en cité U (94,1 % contre 62,4 % parmi l'ensemble des étudiants) et un tiers des parents d'étudiants logés en cité U vivent à plus de 300 km du lieu d'études, contre 19,9 % parmi l'ensemble des étudiants. Le profil des étudiants qui vivent

en résidence universitaire témoigne de l'efficacité des critères sociaux d'admission. Ainsi, l'origine sociale des étudiants logés en cité U est moins favorisée que celle de l'ensemble des étudiants et les étudiants dont les parents ont des revenus mensuels inférieurs à 2 000 € représentent 60,4 % des résidents en cité U contre 35,7 % de l'ensemble des étudiants. Par ailleurs, les boursiers sont beaucoup plus représentés parmi les étudiants logés en cité U : 40,7 % contre 29,2 % parmi l'ensemble des étudiants.

Le jugement que les résidents portent sur les résidences universitaires est plus favorable que celui des non-résidents. Invités à noter les cités universitaires de 1 à 5, les étudiants qui y vivent leur donnent une note d'ensemble moyenne (appréciation générale) supérieure à celle des non-résidents : 3,0 contre 2,8. Ils ont également une évaluation plus favorable que les non-résidents en ce qui concerne le règlement intérieur, le confort et l'équipement, le calme, la propreté, la sécurité et la taille des logements. Les résidents sont en revanche plus réservés concernant les services collectifs et l'ambiance générale. Le prix est l'aspect qui suscite la meilleure note de la part des étudiants. Cette note est la même pour les résidents et les non-résidents.

FERIAL DROSSO (Institut d'Urbanisme de Paris). « La question du logement étudiant regroupe différentes problématiques : le logement social, celui des jeunes et celui des étudiants. Ces trois catégories sont les cibles des politiques publiques. Ces dix dernières années ont profondément changé la donne. Car ces questions se posent désormais sur fond de crise majeure du logement. Cette crise est d'ailleurs



Source : Observatoire de la Vie Etudiante

paradoxe, car de plus en plus de logements sont construits et le marché de l'ancien retrouve de la vigueur. L'Etat ne se désengage pas, mais un problème réside dans la forme que prend son engagement.

On construit encore du logement social, mais l'offre s'est malgré tout réduite : l'offre pour les ménages non-aidés a plus que doublé entre 2004 et 2005. L'accession à la propriété est plus forte à mesure que les revenus augmentent. On remarque une très forte mobilité sur le marché locatif privé. Mais la crise est surtout très forte en ce qui concerne les moyens alloués par les collectivités. On note en effet une paupérisation du parc social. En 1972, 12 % des ménages faisaient partie des 25 % des revenus les plus modestes. Ils sont aujourd'hui plus de 33 % ! On constate également une baisse de la mobilité : elle est deux fois plus faible dans le logement social que dans le parc locatif privé. Un impératif de mixité sociale est donc nécessaire, pour accueillir les populations les plus défavorisées.

A propos de la mobilité, la première variable est celle de l'âge : plus on est jeune, plus on est mobile. Et les aides au logement, dont bénéficient les plus jeunes et les étudiants, ont surtout servi à compenser la forte hausse des loyers. Ce sont donc les propriétaires qui en sont les principaux bénéficiaires. »

UNE AFFAIRE DE NOMBRES. L'un des princi-



paux obstacles rencontrés par les municipalités relève d'abord de l'évaluation : s'il est possible de chiffrer le nombre des personnes qui étudient sur un territoire (grâce aux inscriptions dans les établissements d'enseignement), il

s'avère en revanche bien plus compliqué de savoir combien d'étudiants y résident, et surtout sous quelle forme (chez les parents, en co-location...). Dans tous les cas, il est important de remarquer, sur un territoire, que le nombre de ceux qui étudient n'est jamais équivalent à celui de ceux qui y résident. Si au Havre, seuls 5 000 étudiants habitent dans la ville, sur les 7 000 qui la fréquentent, la plupart des agglomérations que nous avons sollicitées se révèlent incapables de fournir des données chiffrées. Ce chiffre, aussi virtuel qu'il soit, est pondéré par les spécificités locales : à Niort, « la plupart des étudiants viennent de l'extérieur » : 40 % d'entre eux sont logés dans le parc immobilier privé. En outre, l'enseignement en alternance se développe beaucoup, engendrant des conséquences sur le marché.

Clément QUIRIAU (président de Confédération Etudiante de Paris I). « Le logement conditionne la réussite étudiante. La Confédération Etudiante a inscrit cette question dans ses priorités. Il est urgent d'agir. or cette question se pose aussi dans le cadre de la mobilité. Car le logement parental ne suffit plus à l'étudiant. Il est par ailleurs une contrainte pour les parents. Tout augmente : les loyers, la caution... Les situations les plus diverses se multiplient, à l'image des cursus, qui eux aussi sont nombreux. »

MONTAGES ET EXPERIENCES. La plupart des villes agissent, ou souhaitent travailler en collaboration avec d'autres institutions, sur le logement étudiant. Si certaines de ces communes, comme par exemple l'agglomération Plaine Commune (Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse), ont signé des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), qui fixent un cadre pour entamer une dynamique de rénovation, des villes moyennes comme Auxerre, Belfort ou Nevers, n'en connaissent aucun. Et parfois, comme à Calais, il n'existe aucune disposition spécifique pour loger les étudiants. Beaucoup de villes expérimentent, innovent, et la plupart affirment placer la mixité sociale au coeur de leurs préoccupations. Si le projet de cohabitation intergénérationnelle séduit par les territoires : à Auxerre, bien que certains logements soient gérés par l'organisme, aucune antenne n'est présente dans la ville. Plus généralement, les collectivités locales craignent ou constatent un désengagement de l'Etat sur ce point. A Niort, « l'Etat n'investit pas assez, ce qui entraîne un grave manque de logements ». Quant à l'offre privée, un minimum encadrée, elle peut s'avérer d'une grande complémentarité. Beaucoup de communes font des campagnes de communication ou installent des

dispositifs visant à rapprocher les bailleurs des étudiants.

Michel NOCTULLE (directeur du CROUS de Nantes). « Le CROUS est un service public qui s'adresse à tous les étudiants. Sur les 2,2 millions d'étudiants en France, le CROUS en loge 150 000. Dans cette situation, l'arrivée de nouveaux opérateurs (notamment privés) est une très bonne chose.

Le CROUS/CNOUS est associé, depuis sa création, aux étudiants, qui sont notamment présents au sein de son Conseil d'Administration. Les universités doivent se soucier de la question du logement de leurs étudiants, en mettant par exemple à leur disposition des terrains. Plusieurs questions se posent, comme par exemple celle du règlement du loyer lorsque l'étudiant n'est pas là. Les collectivités ont un souci particulier des affaires sociales, mais il faut impérativement mieux accueillir les étudiants étrangers. »

UNE AFFAIRE DE SPECIALISATIONS. A l'exemple de Creil, qui d'après Agnès Vergnes, directrice de la vie associative, culturelle, sportive et festive connaît une « dominante tertiaire affirmée aujourd'hui après un passé industriel », certaines collectivités présentent un bassin d'emploi spécialisés. A Niort, « les élus locaux ont insisté pour que l'université se spécialise sur ces questions, au profit des mutuelles, qui renouvelleront par ce biais 80 % de leurs effectifs sur les 10 prochaines années ». En revanche, « le bassin d'emplois lorientais se caractérise par sa diversification », avec une prédominance du tertiaire, comme c'est quasiment le cas partout. Ces données sont importantes puisqu'elles influencent directement la question du logement étudiant, dans la mesure où les étudiants s'inséreront professionnellement dans la région même de leurs études.

ET LES CAMPUS ? Leurs implantations intéressent directement les questions de logement et de transports. Une tendance assez nette à la concentration se dégage. A Béziers, « nous sommes en train de formaliser la constitution d'un site unique », explique Michel Gelly. A Lorient, « l'organisation du campus a été conçue de manière à concentrer les différentes unités au cœur de la ville, permettant aux étudiants de bénéficier à la fois des loisirs, de la vie culturelle et sportive de la ville-centre de l'agglomération, mais aussi de pouvoir utiliser le réseau des transports collectifs urbains ». Bourges, qui possède plusieurs sites, en centre ville et en périphérie, a quant à elle, « prévu un regroupement de plusieurs établissements en un même pôle pour septembre 2008 », comme le confirme Erick Mengual. C'est aussi le cas pour

Niort ou Béziers.



Alain MOITTE (directeur de PACTION). « Il y a une paupérisation globale des étudiants, alors que la demande de confort est de plus en plus forte, notamment en matière d'espace. La question du logement se pose au moment du début de la vie active. Il y a des données à prendre en compte, comme la désaffection des cités universitaires d'Ile-de-France. Et l'Etat devrait d'ailleurs, concernant les cités-U, fournir le même effort qu'avec les HLM.

Car les besoins sont énormes : en région parisienne, pour 150 logements, 600 dossiers sont déposés (et plus de 3 000 contacts établis). La demande augmente fortement, mais le rythme de construction est très insuffisant. Par exemple, la Cité Internationale de Paris se développe hors ses murs. Or des gestionnaires privés sont apparus sur le marché, qui proposent leur aide. Il ne faut pas oublier non plus qu'en terme de construction, la superficie habitable n'est pas le seul problème. La question des parkings, - pour ne citer qu'elle -, joue à plein... et rejoint le débat précédent sur les transports. Enfin, en Ile-de-France, le découpage des Académies est complètement inadéquate : cette division entre académies a parfois empêché les CROUS de réaliser des opérations qui auraient pu profiter aux étudiants.

A la suite de ces interventions, s'est instauré un échange avec la salle, au cours duquel l'UNEF a notamment insisté sur le fait que le logement est étroitement corrélé au rythme de vie de l'étudiant. « Environ 800 000 étudiants sont obligés de travailler, ce qui met en péril leur réussite », à cause d'un « manque financier ». La maîtrise des loyers dans le parc privé a également été évoquée, ainsi que la mise en place d'un système de cautions solidaires. ■

Conclusion

Nicolas Delesque, secrétaire général de l'AFEV et Jean-Luc Nahel, président de l'Université de Rouen et président de la Commission de la Vie de l'étudiant et des questions sociales à la CPU ont clos les débats. L'occasion d'annoncer la prochaine mise en place d'une charte du "logement étudiant solidaire".



AFEV (Association pour la Fondation Etudiante en Ville)

www.univ-rouen.fr

www.afev.org

« **J**E SOUHAITERAIS PRENDRE la parole au nom de la Conférence des Présidents d'Université (CPU) et de son Premier vice-président, Yannick Vallée, explique Jean-Luc Nahel. Concernant les questions de logement et de déplacements étudiants, il ne faut surtout pas oublier, dans la réflexion, l'accessibilité des étudiants handicapés ; ils seront de plus en plus nombreux. » Le président de l'Université de Rouen revient ensuite sur l'accessibilité aux établissements français des professeurs et des élèves étrangers.

« L'augmentation des loyers ont pour effet de précariser un peu plus les étudiants. » « Il reste encore beaucoup de travail, insiste M. Nahel, rappelant que seuls 25 % des logements étudiants sont rénovés ! ». Car « le logement fait partie de l'attractivité de la France. La CPU a d'ailleurs négocié une charte de qualité en la matière. Seuls les CROUS ont l'expertise pour construire et pour gérer les logements ». A la fin de son intervention, il invite chacun des acteurs à « mouiller sa chemise ! ».

VERS UNE CHARTE DU "LOGEMENT SOLIDAIRE". Nicolas Delesque, secrétaire général de l'Association de la Fondation Etudiante pour la Ville, revient sur la notion de mobilité : « une nouvelle compétence », qui, à ses yeux, est un enjeu fondamental pour la vie étudiante. « En amont, l'AFEV souhaite accompagner la mixité sociale » et valoriser les étudiants en tant qu'« acteurs du développement local ».



En annonçant la création d'une « charte du logement étudiant solidaire », accompagnée d'un label, l'AFEV entend « proposer une réponse aux difficultés d'accès au logement des jeunes ». Cette charte et ce label établiront le cadre au sein duquel l'association assumera la gestion de résidences : 30 à 40 locataires maximum, et un loyer réduit pour les étudiants, qui en contrepartie « participeraient à l'animation des lieux et rendraient des services (accompagnement scolaire, écrivain public...) ».



Ces étudiants pourraient être sélectionnés prioritairement parmi les 5 000 étudiants bénévoles de l'AFEV. Les collectivités parties prenantes du projet pourraient également bénéficier d'un nombre de places réservées. Quant aux associations du quartier, elles auraient accès à un étage entièrement mis à leur disposition. « Nous n'avons pratiquement pas communiqué sur ce système et nous recevons d'ores et déjà beaucoup de sollicitations des collectivités locales », explique Nicolas Delesque.

Enfin, un deuxième type de résidence étudiante serait envisagé, avec la collaboration des offices HLM. Dans ce cas, à la suite de certaines réhabilitations ou constructions de logements, l'AFEV pourrait partiellement louer des logements dans lesquels elle « placerait des étudiants solvables et organiserait l'occupation afin d'éviter des vacances d'appartements ». Dans tous les cas, la mise en place de telles résidences doit « répondre à des projets sociaux ». ■