

UNIVERSITÉS ET DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE



MARS 2016

5.12.006

ISBN 9782737119644



www.iau-idf.fr



IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

UNIVERSITÉS ET DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Mars 2016

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directrice générale : Valérie Mancret-Taylor
Département Mobilité et transports : Elisabeth Gournal, directrice
Étude réalisée par Jérôme Bertrand
Avec la collaboration de Corinne De Berny et de Marie Allard
N° d'ordonnancement : 5.012.006

Crédit photo de couverture : Jean-Lionel Dias / Le Carton / Picturetank

Remerciements : Nous remercions Leïla Frouillou pour nous avoir transmis des extraits issus d'une enquête par entretiens compréhensifs, semi-directifs et biographiques menés auprès d'étudiants inscrits en Licence 1 à Paris 1 et Paris 8, en droit et en AES pour l'année universitaire 2011-2012. Cette enquête a été réalisée entre février et juillet 2012 dans le cadre d'une thèse sur la ségrégation universitaire en Île-de-France.

Sommaire

Résumé	3
Introduction	5
1. Les établissements universitaires : caractéristiques et organisation	6
2. L'attractivité, l'accessibilité et la desserte des universités franciliennes	12
3. La mobilité induite par les universités	16
4. Les pistes d'amélioration suggérées	27
Conclusion	33

Les annexes de ce rapport, qui comportent l'analyse détaillée de 7 établissements universitaires franciliens, figurent dans le deuxième volet de l'étude disponible uniquement sur le site internet de l'IAU Île-de-France :

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/universites-et-deplacements-en-ile-de-france.html>

Résumé

En accueillant près de 6 étudiants franciliens sur 10, les universités sont des équipements structurants régionaux qui participent au polycentrisme de l'espace régional de par leur attraction sur les territoires. La démocratisation de l'enseignement supérieur en Île-de-France s'appuie sur l'offre diversifiée et dense d'établissements universitaires. Les missions de service public d'enseignement des universités leur confèrent un rôle primordial qui rend nécessaire d'assurer au mieux leur accessibilité et leur desserte.

Dans l'ensemble, la desserte en transport collectif des centres universitaires est jugée satisfaisante, aidée par la géographie universitaire caractérisée à la fois par :

- la concentration et le poids des établissements parisiens. Près de la moitié des étudiants inscrits dans une université francilienne fréquentent une université située à Paris ;
- et l'importante attraction de 9 pôles universitaires de banlieue. Cergy, Champs-sur Marne, Créteil, Évry, Guyancourt, Nanterre, Orsay, Saint-Denis et Villetaneuse regroupent 37% des étudiants inscrits dans une université francilienne.

Cette polarisation des lieux d'études qui se conjugue avec la préférence résidentielle parisienne des étudiants (un tiers des étudiants réside à Paris¹) permet d'obtenir un bon niveau d'accessibilité des sites universitaires : un tiers des étudiants résident à moins de 30 minutes d'un important établissement universitaire et 6 étudiants sur 10 à moins de 45 minutes. Cependant, un cinquième des étudiants mettent plus d'une heure pour se rendre à leur université et il demeure des situations de desserte notablement différentes d'un site universitaire à un autre. Le temps de transport semble être un élément déterminant pour le choix universitaire des étudiants et délimite en partie les bassins de recrutement des universités. Les aires d'attraction des établissements universitaires varient alors fortement selon leur niveau de desserte et d'accessibilité.

Les comportements de mobilité des étudiants rappellent les spécificités de la vie étudiante et les pratiques modales de déplacements. Ainsi, au cours des années d'études leur mobilité évolue au gré de leur stratégie résidentielle, de leur autonomie vis-à-vis du foyer parental, de leur besoin d'exercer une activité rémunérée ou non, et de leur changement de lieu d'études selon les formations souhaitées et dispensées. Les étudiants utilisent principalement les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu d'études (77% de ces trajets sont réalisés en transport collectif) du fait des habitudes de déplacements depuis le lycée, d'une moindre possession du permis de conduire (50% n'en dispose pas), du coût d'acquisition et/ou d'utilisation de la voiture particulière et des difficultés de stationnement aux abords des sites universitaires. Cette préférence modale accentue le besoin de proposer une offre de transport en commun de qualité.

Même si la durée moyenne hebdomadaire des enseignements ne dépasse pas 20 heures par semaine, 7 étudiants sur 10 doivent se déplacer sur le lieu d'études 5 jours par semaine et 90% des étudiants au moins 4 jours par semaine. En outre, les étudiants se déplacent pendant les heures de forte affluence dans les réseaux de transport, à peu près dans les mêmes proportions que les actifs. Cependant, d'autres étudiants sont contraints dans leurs déplacements (allongement des durées ou impossibilité de trajet) si des enseignements commencent tôt le matin ou se terminent tard le soir. Cet emploi du temps peut également affecter l'organisation du programme d'activités (travail ou loisirs) des étudiants, sachant qu'environ un tiers des étudiants déclare l'exercice d'une activité professionnelle rémunérée quel que soit le temps de travail. Ces contraintes horaires de mobilité peuvent ainsi peser sur leur vie étudiante (assiduité en cours, temps consacrés aux études et aux relations sociales, possibilité de cumuler étude et emploi, ...). Les solutions de mobilité offrant le plus de flexibilité horaire devront certainement être privilégiées et encouragées.

Au regard des situations de dessertes des universités, des pratiques et des contraintes de mobilité des étudiants, il semble alors important d'apporter des réponses spécifiques aux besoins de mobilité des étudiants et de garantir, dans la mesure du possible, un accès équitable au service public d'enseignement.

De par l'ampleur des projets inscrits dans le cadre du Nouveau Grand Paris, les nouvelles lignes de métro automatiques apporteront un réel gain d'accessibilité aux universités franciliennes et renforceront à terme la desserte des établissements universitaires implantés sur les sites de la Cité Descartes,

¹ En raison notamment de la structure du parc de logement parisien, constitué de nombreux logements de petite taille adaptés à la demande des ménages étudiants.

d'Orsay et de Guyancourt. Le centre universitaire de Villetaneuse profitera de la mise en service de la Tangentielle Nord.

Ces grands projets d'infrastructure de transport ne doivent pas faire oublier les actions complémentaires ou d'accompagnement au bénéfice de la mobilité du quotidien. Ainsi, l'amélioration des conditions de rabattement entre les sites universitaires et le réseau structurant régional de transport est prioritaire. Dans cet objectif, l'adaptation des réseaux de bus locaux, les aménagements cyclables (y compris le stationnement et le jalonnement cyclables), la requalification des espaces publics de liaison pourront être proposés.

Le vélo est un mode très faiblement utilisé par les étudiants alors qu'il offre des atouts indéniables en terme de souplesse d'usage (horaire, stationnement) pour un faible coût d'acquisition et d'utilisation. Parfaitement adapté à la vie étudiante, le vélo constitue alors un mode de transport, dont le potentiel de développement devrait être valorisé compte tenu du nombre d'étudiants résidant à moins de 30 minutes à vélo de leur université.

Les étudiants forment un public sensible aux nouveaux services de mobilité et adepte des outils numériques ce qui pourrait favoriser la mobilité partagée en recourant davantage à des services de covoiturage, d'autopartage et de vélos en libre-service ou en location.

Une information sur l'ensemble des services de mobilité à destination des différents usagers des universités est indispensable si des changements de pratiques modales, souvent similaires à celles acquises au lycée, sont souhaités.

Le déploiement de l'enseignement numérique universitaire pourrait limiter les déplacements aux heures les plus contraignantes pour les étudiants.

Enfin, la densification des services étudiants ou urbains (commerces, restauration, guichet de la poste ou bancaire, santé, ...) au sein ou aux abords des sites universitaires contribuera à l'optimisation des déplacements des étudiants pendant une journée d'études.

Les pistes d'amélioration suggérées participent à la promotion d'une mobilité durable en favorisant l'usage des transports collectifs et d'autres modes complémentaires ou alternatifs à la voiture individuelle. Elles doivent faire l'objet d'un programme d'actions encadré ou inscrit dans un plan de déplacements porté par les acteurs de la mobilité et l'université, en s'appuyant préalablement sur un dialogue ouvert avec l'ensemble des partenaires concernés.

Dans un contexte de transition écologique et énergétique, adapter l'offre de transport en commun et développer la mobilité douce ou partagée pour répondre aux besoins des étudiants est l'un des enjeux de l'attractivité des universités et des territoires qui les accueillent.

Introduction

Les universités rassemblent plus de la moitié des étudiants en France et en Île-de-France. Elles ont longtemps porté le développement de l'enseignement supérieur et la forte croissance du nombre d'étudiants, même si l'essentiel de la croissance des dix dernières années est due au secteur privé. Leur taille, rarement inférieure à 10 000 étudiants inscrits, et la diversité des activités qui se déroulent en leur sein (formation dite « initiale » et formation continue des actifs, orientation et insertion professionnelle, recherche scientifique et technologique, diffusion de la culture et l'information scientifique et technique, enfin coopération internationale) font d'elles des pôles d'envergure régionale. Les universités sont ainsi des grands équipements qui participent à l'attractivité de la région par leur capacité d'accueil et leur rayonnement national voire international. Le Schéma directeur de la région Île-de-France adopté le 27 décembre 2013 affirme cette volonté de valoriser les équipements attractifs dans l'objectif de consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France.

Par ailleurs, l'accès à la plupart des autres filières d'enseignement supérieur public (classes préparatoires, sections de techniciens supérieurs) étant sélectif, l'objectif de démocratisation de l'enseignement supérieur repose essentiellement sur les universités.

De par leur vocation d'équipement structurant régional et de service public de l'enseignement supérieur, il est donc indispensable de garantir et d'améliorer l'accessibilité aux universités. Assurer leur accès contribue alors à l'attractivité et à la mise en réseau de l'offre universitaire, à la poursuite d'études supérieures pour un grand nombre de Franciliens et à faciliter les parcours universitaires au cours des années de formation des étudiants. L'amélioration de la vie étudiante passe par de meilleures conditions d'études, de logement, de cadre de vie mais aussi de mobilité.

Compte tenu de ce contexte et de ces enjeux, il a semblé utile de présenter la géographie, l'organisation et l'aménagement universitaires avant d'explicitier les pratiques de mobilité des usagers induites par le fonctionnement même des centres universitaires. Le rapport comporte également une analyse de l'attractivité et de l'accessibilité des principaux établissements universitaires franciliens. Enfin, cette étude propose, dans la mesure du possible, des pistes d'amélioration de la desserte des sites universitaires dans le but de promouvoir une mobilité durable adaptée aux besoins de mobilité des étudiants.

L'ensemble de ce travail s'appuie notamment sur l'analyse détaillée de 7 établissements universitaires franciliens qui est consultable dans le deuxième volet de l'étude disponible uniquement sur le site internet de l'IAU Île-de-France, sur les résultats croisés de plusieurs enquêtes apportant des éléments de compréhension sur la mobilité et la temporalité des déplacements des étudiants et sur les extraits d'entretiens réalisés par Leïla Frouillou dans le cadre de son travail de thèse à l'Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne, "Une ségrégation universitaire en Île-de-France ?".

1. Les établissements universitaires : caractéristiques et organisation

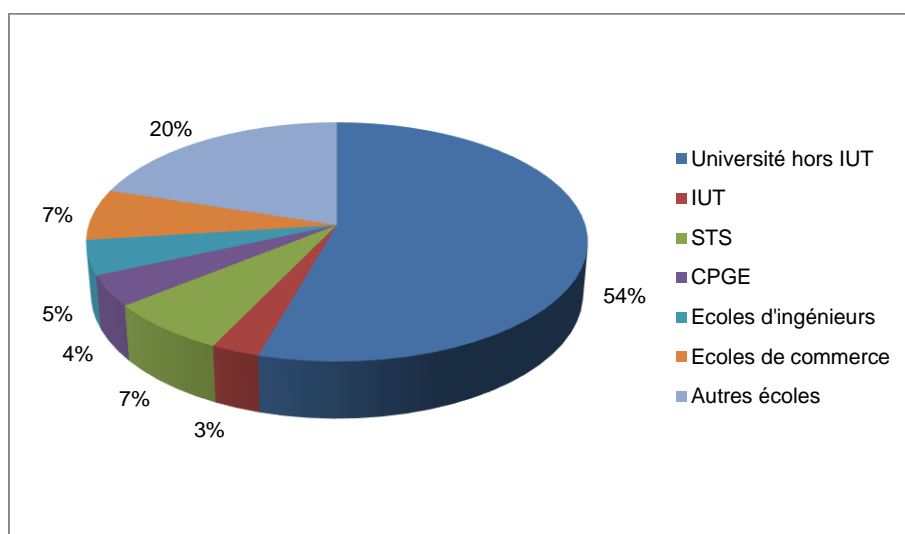
1.1 L'offre d'enseignement universitaire en Île-de-France

57% des étudiants franciliens sont inscrits dans une université située en Île-de-France

En 2013-2014, 369 000 étudiants étaient inscrits dans les universités publiques d'Île-de-France², représentant 57% de l'ensemble des étudiants franciliens. En trois ans, leur nombre a augmenté de 2,5%, une hausse moins forte que celle observée dans les autres filières de l'enseignement supérieur : +8% dans les écoles de commerce, +5% dans les écoles d'ingénieurs et +4% dans les sections de techniciens supérieurs (STS) et les classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE). La part des universités dans l'offre d'enseignement supérieur a diminué d'environ 10 points en vingt ans³.

Au total, la région accueille 16 universités de taille variable, de moins de 9 000 étudiants pour la plus petite, celle d'Évry Val d'Essonne, à plus de 40 000 pour la plus importante, l'université Panthéon Sorbonne (Paris 1).

Étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur en Île-de-France en 2013



Source : Ministère de l'Éducation nationale, *Repères et références statistiques*, édition 2014.

Une géographie universitaire qui se desserre peu à peu

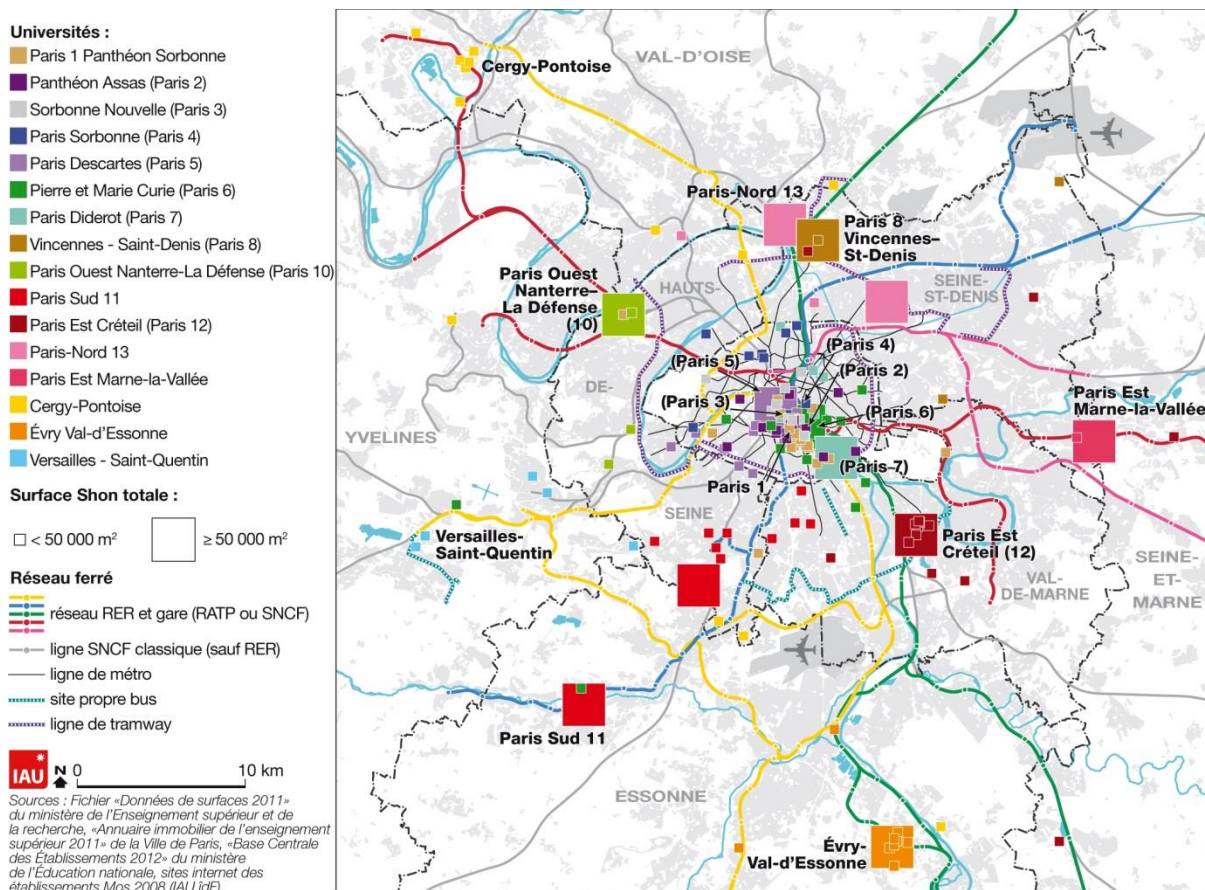
Paris concentre une très forte proportion des étudiants inscrits à l'université : près de la moitié étudient à Paris (46%). Pourtant, plusieurs tentatives de rééquilibrage territorial de l'offre ont été menées dans la région. Un premier desserrement de l'université de Paris est intervenu dans les années 1960 avec la création de nouveaux centres en banlieue : Orsay (1958), Nanterre (1964), Vincennes (1968) transférée à Saint-Denis en 1980, Créteil en 1971 et Villetaneuse en 1972. Afin de faire face à une seconde période de très forte croissance du nombre d'étudiants, la création de quatre universités dans les villes nouvelles a été décidée en 1991, tandis que les universités plus anciennes investissaient de nouvelles implantations (Paris II à Melun, Paris V à Boulogne-Billancourt, Paris III à Asnières ...) et que plusieurs Instituts universitaires de technologie (IUT) ouvraient dans des villes de banlieue.

² IUT inclus, hors écoles d'ingénieurs rattachées à une université (un peu moins de 5 000 étudiants en 2012-2013).

³ À noter qu'en 2004, l'université Paris Dauphine qui regroupait un peu moins de 8 000 étudiants est devenue grand établissement d'enseignement supérieur.

En 2012, sur un peu plus de 3,1 millions de m² de SHON⁴ universitaire, 1,2 millions de m² sont situés dans la capitale. On dénombre 84 sites universitaires à Paris ; 62 autres communes accueillent au moins une implantation universitaire.

Les principales implantations universitaires en Île-de-France



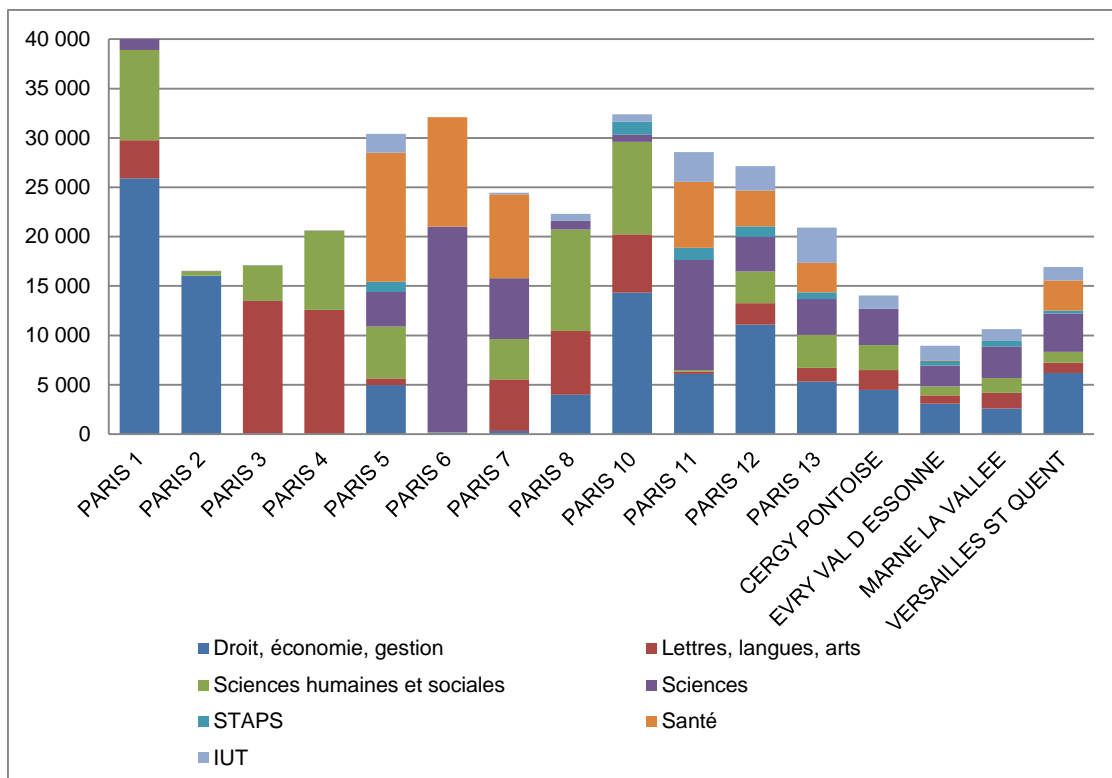
1.2 L'organisation des enseignements universitaires

Sept grands domaines disciplinaires

L'offre d'enseignement à l'université couvre sept grands domaines disciplinaires, d'importance décroissante en capacités d'accueil : Droit, économie et gestion (105 000 inscrits), Sciences humaines et sociales et Sciences (66 000), Lettres, langues, arts (58 000), Santé (49 000), IUT (18 000) et Sciences et techniques des activités physiques et sportives - STAPS (7 000). Ces différents domaines disciplinaires sont diversement représentés dans les universités franciliennes. Quatre universités offrent toutes les disciplines : Paris Descartes (Paris 5), Paris Est Créteil (Paris 12), Paris 13 Villetaneuse et Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. D'autres, au contraire, apparaissent très spécialisées : Panthéon Assas (Paris 2) en Droit, économie, gestion, Sorbonne Nouvelle (Paris 3) et Paris Sorbonne (Paris 4) en Lettres et Sciences humaines et sociales, Pierre-et-Marie-Curie (Paris 6) en Sciences et Santé.

⁴ Surface hors œuvre nette.

Effectifs universitaires en 2013-2014 par université et par filière



Source : Note d'information Service Statistique Académique Paris n°01, 2014 juillet 2014

La composition de l'offre de formation des universités a des incidences sur la mobilité étudiante : les formations les moins représentées (STAPS, Santé par exemple) recrutent leurs étudiants sur des territoires plus larges que les formations les plus courantes. La diversification des formations professionnelles au niveau des masters notamment peut entraîner des flux différents de ceux observés en début de parcours universitaire.

Trois niveaux de diplômes

Dans le cadre de l'harmonisation des cursus d'enseignement supérieur européens, le cursus universitaire s'organise autour de trois diplômes nationaux : la licence (baccalauréat + 3 années d'études), le master (bac+5) et le doctorat (bac+8)⁵. Cette organisation, dite « LMD », est destinée à accroître la mobilité des étudiants entre les pays européens, entre les disciplines et entre formations professionnelles et générales.

La part des différents niveaux de diplômes varie sensiblement selon les établissements. Les étudiants inscrits en licence sont surreprésentés dans la plupart des universités de la couronne parisienne, à l'exception de Paris Sud Orsay (Paris 11) et Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. Au contraire, les universités Panthéon Assas, Paris Descartes, Pierre et Marie Curie, et Paris Denis Diderot (Paris 7) accueillent une majorité d'inscrits de niveau master ou doctorat. Ces différences de profil d'universités ont aussi des conséquences sur la mobilité étudiante. En effet, plus les étudiants avancent dans leur cursus et en âge, plus forte est la probabilité qu'ils occupent un logement autonome et qu'ils exercent une activité professionnelle en plus de leurs études ; en outre, le choix de l'université d'inscription est plus encadré au niveau licence qu'en master ou doctorat.

⁵ Les universités peuvent également proposer des « diplômes d'université » qui leur sont propres, à la différence des diplômes nationaux ; elles sont libres de leur organisation et d'en fixer le montant des droits d'inscription. Les diplômes d'université sont nombreux dans le domaine médical notamment.

Les modalités d'affectation en formation : le poids de l'académie d'origine

L'inscription des bacheliers est relativement encadrée en Île-de-France du fait de capacités d'accueil parfois insuffisantes pour accueillir les candidats potentiels. Les filières universitaires sont ainsi réparties en plusieurs catégories disposant de règles d'admission distinctes ; la plupart sont prioritairement ouvertes aux bacheliers de l'académie dans laquelle est situé le siège de l'université.

Dans la suite des études, l'affectation des étudiants dans les établissements est moins encadrée. Les universités se trouvent davantage en situation de concurrence et sont relativement libres de déterminer les conditions d'admission en formation, en particulier pour les étudiants originaires d'autres universités et à partir de la 2^{ème} année de master⁶ dont l'accès est souvent sélectif (soumis aux résultats des étudiants).

Au final, d'importants mouvements inter-académiques sont observés dès l'entrée à l'université⁷. Parmi les bacheliers de l'année inscrits dans un établissement parisien, seulement 37% sont originaires de l'académie de Paris ; 27% d'entre eux sont originaires de l'académie de Versailles, 22% de l'académie de Créteil et 14% hors de l'Île-de-France. Cette mobilité géographique s'accroît avec l'avancement dans les études. Ainsi, la proportion d'étudiants inscrits dans une autre université l'année précédente est la plus forte en 2^{ème} année de master⁸. Néanmoins, les habitudes acquises au cours des premières années d'études peuvent contribuer à « fidéliser » le public étudiant.

1.3 L'aménagement universitaire

Des changements importants ont affecté le rapport des universités à leur territoire depuis la fin des années 1980. Une politique de contractualisation avec l'État a été mise en place en 1990 incluant les besoins des universités relatifs à leur patrimoine immobilier (rénovation, reconstruction, mise aux normes).

La planification universitaire : vers de nouveaux outils

L'histoire récente du développement universitaire en Île-de-France est marquée par la succession de plusieurs schémas nationaux :

- Université 2000 adopté en 1990, à l'origine de la création des quatre universités de ville nouvelle de la région et de nouveaux IUT,
- Université du 3^{ème} millénaire (U3M) adopté en 1999, qui donne une priorité à la réhabilitation, notamment des universités de Paris relativement délaissées par le plan précédent, et à l'amélioration de la vie étudiante,
- et enfin le plan Campus lancé début 2008. Ce dernier plan marque une évolution importante par rapport aux précédents dans la mesure où il repose sur un appel à projets lancé auprès des établissements, encouragés à y répondre de façon coordonnée. En Île-de-France, trois sites ont été retenus : Paris intra-muros, le campus de Saclay et le nouveau campus Condorcet à cheval entre la Porte de la Chapelle à Paris et la ville d'Aubervilliers. Deux autres sites ont obtenu les labels de campus « innovant » (Cergy) et « prometteur » (Cité Descartes à Marne-la-Vallée), assortis de financements de moindre importance.

Les sources de financement des opérations immobilières universitaires se sont diversifiées avec le développement des contrats de plan État-Région, la mobilisation croissante des collectivités locales accueillant des implantations universitaires et les dotations supplémentaires issues du Grand Emprunt lancé en 2010. Le regroupement d'établissements et la mutualisation d'une partie de leurs activités ont été encouragés à travers la création des Pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) en 2008, devenus Communautés d'universités et d'établissements (COMUE) en 2013, aujourd'hui principaux interlocuteurs dans le cadre des nouveaux contrats de plan État-Région.

⁶ L'admission en première année de master est en principe de droit lorsqu'il s'agit du même domaine disciplinaire.

⁷ Source : Note d'information, Service Statistique Académique Paris, n°01-2014, juillet 2014.

⁸ Source : Les étudiants franciliens inscrits en universités : origine sociale, cursus et modes de vie, Exploitation régionale des enquêtes de l'Observatoire de la vie étudiante, IAU, septembre 2008.

Le Contrat de Plan État Région 2015-2020 Île-de-France, dont la signature officielle a eu lieu le 9 juillet 2015, prévoit plus de 788 millions d'euros d'investissement public d'ici 2020 pour le volet « Enseignement supérieur et recherche » en visant les objectifs ci-après :

- Améliorer les conditions de la vie étudiante et l'accueil des étudiants et des chercheurs étrangers ;
- Favoriser une démocratisation réussie de l'enseignement supérieur notamment en veillant à faciliter l'accès à l'enseignement supérieur sur l'ensemble du territoire ;
- Développer l'attractivité et le rayonnement international des universités et centres de recherche franciliens ;
- Favoriser les synergies, la recherche partenariale et en réseau ;
- Encourager la participation citoyenne au dialogue Sciences -Société et favoriser sa diffusion.

Les opérations inscrites à cette nouvelle génération de contrat de Plan peuvent se décomposer comme suit :

- 13 projets déjà déclinés dans le Plan Campus et Condorcet, initiés par l'État, bénéficieront de crédits supplémentaires de la Région à hauteur de 177 millions d'euros ;
- 65 nouvelles opérations qui feront l'objet d'un financement de l'État à hauteur de 332 millions d'euros et une participation de la Région de 190 millions d'euros ;
- 13 autres projets financés en fonction de leur degré de maturité avec un engagement régional de près de 27 millions d'euros et une enveloppe de l'État de 2 millions d'euros ;
- Enfin les opérations de recherche et d'innovation ainsi que des crédits contractualisés avec des organismes de recherche pourront être financés par l'État avec un budget de 60 millions d'euros.

Les principales opérations inscrites concernent essentiellement la mise aux normes, la restructuration/réhabilitation ou la construction de patrimoine immobilier.

Citons notamment pour les opérations Condorcet, les constructions du pôle universitaire sur le site de la Chapelle à Paris, le bâtiment de recherche de l'EHESS à Aubervilliers et un grand équipement documentaire sur le campus Condorcet à Aubervilliers.

Pour les opérations du Plan Campus, sont inscrits à Paris le déménagement de l'Université Sorbonne Nouvelle – Paris 3 du site de Censier pour une implantation sur le site de Nation-Picpus et la réhabilitation de l'ancienne caserne Lourcine pour regrouper l'ensemble des bibliothèques de droit de l'Université Panthéon Sorbonne - Paris 1. Sur le plateau de Saclay, il est prévu la construction d'un nouveau site pour regrouper les implantations actuelles d'AgroParisTech et des laboratoires associés de l'INRA, et la construction de l'Institut du Climat et de l'Environnement (ICE) à Saint-Aubin.

Parmi les nouvelles opérations, les restructurations et/ou extensions les plus importantes de bâtiments existants concernent notamment l'Université Paris Sud à Orsay et au Kremlin-Bicêtre (faculté de médecine), le CNAM à Aubervilliers l'Université Paris 8 à Saint-Denis, l'Université d'Évry et l'École nationale vétérinaire à Maisons-Alfort. Pour les constructions nouvelles, citons principalement la réalisation d'un nouveau bâtiment sur le Campus Val d'Europe à Serris, la Maison de l'Étudiant à Sénart, un ensemble immobilier pour la recherche biomédicale à Créteil, un Learning center et la maison des sciences de l'homme et de la société à Évry, d'une bibliothèque à Nanterre et des laboratoires de recherches à Saint-Denis et Villetaneuse.

Cette sixième génération de CPER comporte également trois opérations de logements dédiés (création d'une résidence de logements pour chercheurs à Paris, mise en conformité de bâtiments de la Cité internationale universitaire de Paris et réalisation d'un site d'hébergement pour les élèves de la Maison d'initiation et de sensibilisation aux sciences à Orsay et Bures-sur-Yvette) et indique la poursuite du partenariat spécifique de l'État et de la Région en faveur du développement de l'offre de logement étudiant au-delà de 2015, dans la perspective d'une nouvelle convention sur la base d'un financement à parité de 60 millions d'euros.

Les nouvelles responsabilités dévolues aux universités

Adoptée en 2007, la loi relative aux libertés et responsabilités des universités a organisé l'accèsion de toutes les universités à l'autonomie budgétaire et de gestion de leurs ressources humaines. Elle a également rendu possible le transfert aux établissements qui en font la demande de la pleine propriété de leurs bâtiments. Aucune université n'est encore concernée par cette dernière disposition en Île-de-France ; en revanche, les nouvelles responsabilités dévolues aux universités les ont conduites à mener de nouvelles réflexions sur l'exploitation et la maintenance de leur patrimoine immobilier⁹. Beaucoup se sont dotées d'un schéma directeur immobilier et d'aménagement fixant des objectifs d'optimisation de leur patrimoine.

⁹ *Le patrimoine immobilier d'un établissement représente environ 10% du budget annuel d'un établissement.*

2. L'attractivité, l'accessibilité et la desserte des universités franciliennes

2.1 L'attractivité des universités franciliennes

Chaque université possède une aire d'attraction ou un bassin de recrutement qui est plus ou moins étendu en fonction de l'offre de formation proposée (des dominantes et spécialités disciplinaires, de l'importance des cursus en master et doctorat, du poids des formations professionnelles en alternance ou en apprentissage, de leur renommée, ...). Le niveau d'attraction dépend également des facilités d'accès aux sites universitaires en transports collectifs ainsi que de la qualité et de l'animation urbaines (présence de commerces et de services, espace public accueillant, ...) des quartiers où sont implantés les établissements. La concurrence et la complémentarité de l'offre universitaire régionale peuvent se traduire par des aires de recrutement universitaire qui se chevauchent au niveau de territoires multipolarisés.

Le critère de l'accessibilité en transport, comprenant le temps et les conditions de transport (mode, durée d'attente, nombre et temps de correspondance, affluence, ...), occupe une place déterminante dans le choix d'une université. De nombreux étudiants peuvent effectuer des arbitrages universitaires selon leur habitude et leur expérience des trajets mais aussi selon l'organisation de leur mobilité quotidienne liée au travail ou aux loisirs. Le rapport à l'espace vécu, la connaissance des lieux et des espaces fréquentés peuvent influencer le choix universitaire des étudiants.

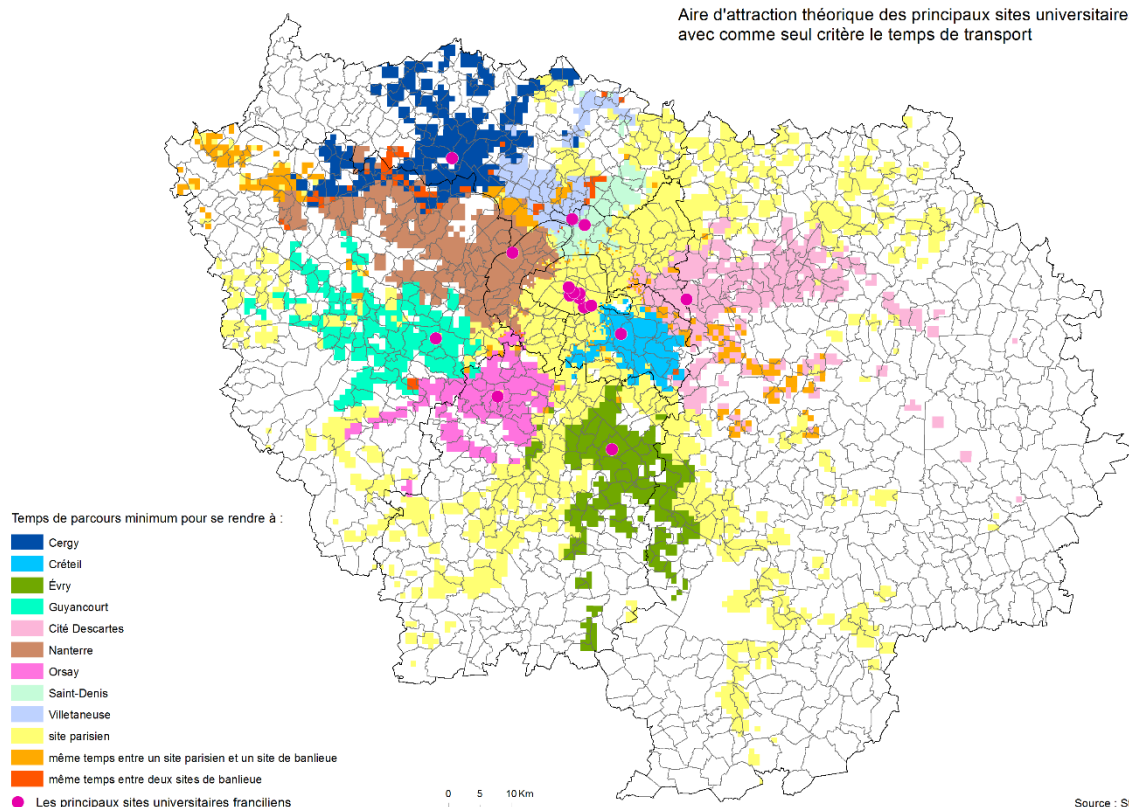
L'analyse des bassins de recrutement préférentiels déterminés selon le temps d'accès en transports collectifs, soit l'affectation théorique des étudiants à l'un des 16 principaux sites universitaires en fonction du temps de transport le plus court, permet de montrer que 55% des étudiants sont théoriquement attirés par des universités parisiennes, 27% des étudiants s'orientent vers une université située en petite couronne et 18% des étudiants sont plus près d'une université de grande couronne¹⁰.

Le niveau d'accessibilité des universités franciliennes est très variable et dépend surtout de leur localisation au sein de l'espace régional et du système de transport. Plus les sites universitaires sont éloignés du centre de l'agglomération, plus leur potentiel de recrutement s'amenuise en nombre d'étudiants. Cependant, leur bassin de recrutement peut être très différent selon leur dépendance au territoire de proximité. Les universités parisiennes polarisent de nombreux étudiants sur une étendue géographique relativement limitée, par contre les universités de grande couronne attirent moins d'étudiants pour un bassin de recrutement généralement plus grand. Ce phénomène est également illustré dans les études de cas figurant en annexe de ce rapport.

Rappelons également que les conditions d'admission des nouveaux bacheliers à l'entrée à l'université ont une incidence sur les bassins de recrutement des établissements au niveau des premières années d'études, correspondant à la licence. La plupart des licences proposées par les universités sont prioritairement ouvertes aux bacheliers de l'académie dans laquelle se situe l'établissement (Créteil, Paris, ou Versailles). Seules les places restant disponibles peuvent être proposées d'abord aux bacheliers originaires des deux autres académies franciliennes, puis aux bacheliers candidats originaires d'autres régions. Cette incidence est d'autant plus forte que les formations sont les plus demandées, comme par exemple en Droit, STAPS ou psychologie, domaines pour lesquels la demande d'inscription excède généralement les capacités d'accueil. Cependant, les frontières inter-académiques demeurent globalement très poreuses, notamment en direction de Paris du fait de la concentration de l'offre universitaire.

¹⁰ *Le poids réel de Paris dans les effectifs d'inscrits à l'université est moins élevé qu'attendu (46%) ; et c'est sur les sites universitaires de la proche couronne que se reportent les étudiants, puisqu'ils rassemblent 35% des effectifs régionaux.*

Aire d'attraction théorique des principaux sites universitaires avec comme seul critère le temps de transport



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

2.2 L'accessibilité en transports collectifs aux universités franciliennes

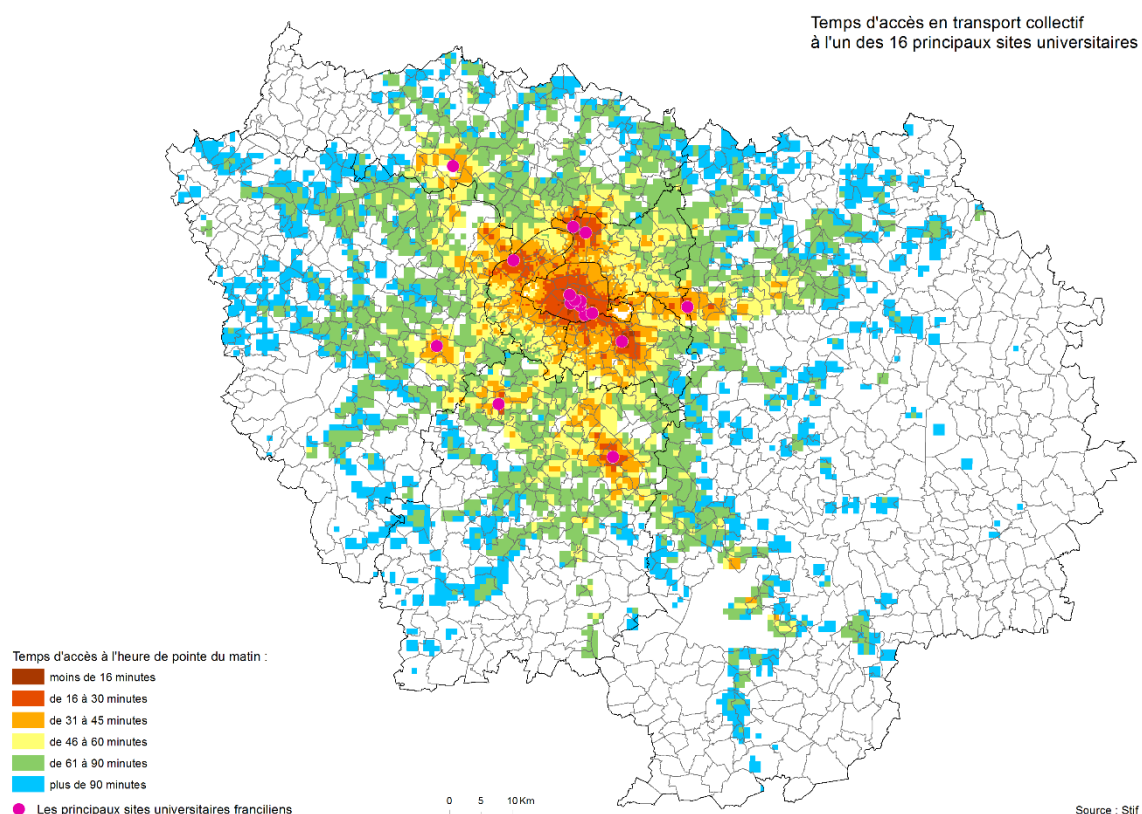
L'ensemble des établissements universitaires (y compris les IUT) est situé en moyenne à une distance de 450 mètres d'une gare du réseau ferré régional ou d'une station de métro. Les établissements parisiens sont en moyenne à 240 mètres d'un accès à un mode de transport de grande capacité alors que les établissements yvelinois sont en moyenne à 980 mètres. Cette différence notable de proximité à une offre de transport structurante influence ainsi le choix modal des usagers des sites universitaires.

Selon l'enquête Conditions de Vie des Étudiants (CVE) menée en 2010 par l'Observatoire de la Vie Étudiante du CNOUS, l'appréciation de l'implantation géographique et de la facilité d'accès à l'université sont jugées plus satisfaisantes si les étudiants sont inscrits dans un établissement parisien (68% de satisfaits contre 55% pour ceux d'une université de grande couronne et 49% pour ceux de petite couronne). Cependant, seulement 4% des étudiants déclarent ne pas pouvoir assister à l'ensemble de leurs enseignements à cause de problèmes de transport.

L'enquête CVE interroge les étudiants sur leur durée de trajets pour se rendre à l'université où ils se sont inscrits. 36% des étudiants déclarent un temps de moins de 30 minutes, 60% moins de 45 minutes et 80% moins d'une heure.

Les résultats obtenus par le calcul de l'accessibilité théorique¹¹, soit le temps d'accès le plus court pour se rendre à l'un des 16 principaux sites universitaires (indépendamment du choix d'inscription de l'étudiant), sont similaires à ceux issus de l'enquête CVE :

- 34% des étudiants se trouvent à moins de 30 minutes d'une université ;
- 64% à moins de 45 minutes ;
- 82% à moins d'une heure.



NB : Les calculs d'accessibilité des sites universitaires reflètent la situation de l'offre de transport de 2008. Depuis l'offre bus et tramway s'est fortement développée améliorant leur accessibilité et la méthode de calcul a été profondément remaniée.

¹¹ Les sources de données sont la population étudiante issue de l'enquête annuelle de recensement de la population en 2008 réalisée par l'INSEE et les matrices des temps de parcours en transports collectifs à l'heure de pointe du matin lors de l'année 2008, fournies par le Stif. Par convention, au sein d'une même commune, la répartition des étudiants est considérée comme identique à celle de la population générale.

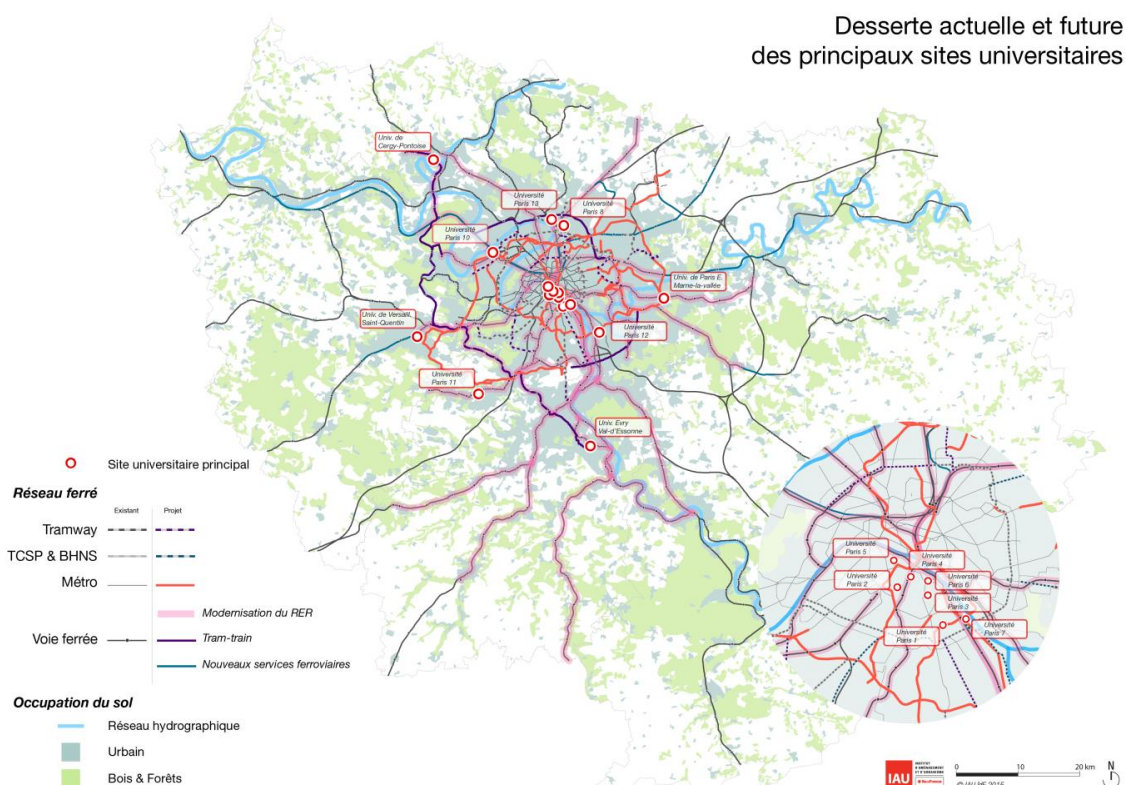
2.3 Les sites universitaires et l'offre de transport existante et à terme

Le paysage régional de l'offre de formations universitaires est d'une lecture relativement complexe, une même université regroupe de nombreux sites, parfois fortement éloignés les uns des autres, et de capacité d'accueil différente. L'analyse se limite ainsi aux 16 principaux sites universitaires en termes d'effectif d'inscrits.

Dans l'ensemble, l'offre de transport ferré existante dessert correctement les établissements universitaires. Les sites les plus éloignés du réseau ferré sont Villetaneuse (bien que le site soit desservi depuis fin 2014 par une ligne de tramway facilitant le rabattement), Guyancourt, Orsay et, dans une moindre mesure, Champs-sur-Marne et Cergy.

Au regard des projets de transport inscrits dans le cadre du Nouveau Grand Paris¹², la desserte régionale des sites universitaires sera de fait améliorée grâce notamment au meilleur maillage du réseau de transport à l'échelle du cœur d'agglomération et à la modernisation des lignes de RER. Certains sites principaux bénéficieront directement d'offres supplémentaires et complémentaires à proximité :

- le site de Champs-sur-Marne avec l'arrivée à terme des lignes de métro 11, 15 et 16. La mise en service de la ligne 15 est prévue à partir de 2022 ;
- les sites d'Orsay et de Guyancourt avec la desserte de la ligne de métro 18 à l'horizon de 2030 ;
- le site de Villetaneuse avec la mise en service partielle de la Tangentielle Nord en 2017.



¹² Le Contrat de Plan État Région 2015-2020 prévoit un important engagement financier de 7,5 milliards d'euros pour la mise en œuvre des projets de transport collectifs du Nouveau Grand Paris (hors Grand Paris Express). Ainsi, 3,1 milliards d'euros sont consacrés à la modernisation du réseau existant (schéma directeurs des RER, de secteurs Transilien et le prolongement Eole à l'Ouest) et près de 3,9 milliards sont destinés à financer le développement du réseau (dont notamment les lignes de Tram Train en rocade, de tramway et de bus en site propre). Enfin, 176 millions d'euros sont alloués aux interconnexions des gares du réseau ferroviaire existant avec les futures stations du métro du Grand Paris Express.

3. La mobilité induite par les universités

3.1 Les différents publics et leurs besoins de mobilité

Si les études et le travail sont évidemment les principaux motifs de déplacements à destination des établissements universitaires, les universités peuvent également générer des déplacements pour se restaurer et pratiquer un loisir¹³. Trois grandes catégories de public fréquentant les universités sont alors distinguées :

- Les étudiants ;
- Les professionnels ;
- Les visiteurs.

Les étudiants se rendent à l'université surtout pour assister aux enseignements (cours, travaux dirigés, ...), faire leurs devoirs et/ou, dans une moindre mesure, participer à des activités sportives ou culturelles.

Les professionnels regroupent les personnes qui travaillent sur le site universitaire quel que soit l'employeur (l'université, un laboratoire de recherche ou une entreprise de prestation de service), le statut (fonctionnaire ou contractuel, titulaire ou vacataire) ou la catégorie d'emploi :

- le personnel d'enseignement (professeur, maître de conférence, attaché temporaire d'enseignement et de recherche – ATER, intervenant ou vacataire en charge d'enseignement) ;
- le personnel non enseignant (personnel BIATOSS, appellation qui désigne le personnel bibliothécaires, ingénieurs, administratifs, techniciens, ouvriers, personnels sociaux et de santé) ;
- les chercheurs sans responsabilité d'enseignement ;
- le personnel des prestations de service pour assurer l'accueil, la sécurité, le gardiennage, la maintenance de matériel ou bien l'entretien et le nettoyage des locaux.

Les visiteurs réunissent quant à eux les personnes qui fréquentent l'établissement et ses équipements sans être étudiants ni professionnels permanents. Par exemple, des habitants qui pratiquent une activité sportive dans le gymnase de l'université ou qui se documentent à la bibliothèque universitaire. Cette catégorie d'usagers couvre aussi les livreurs, les professionnels qui n'exercent pas en permanence sur les sites universitaires mais qui les fréquentent en raison d'échanges professionnels avec les chercheurs, les enseignants ou à l'occasion de séminaires ou de colloques organisés au sein des locaux universitaires et ouverts à un public extérieur. Dans le cas de campus universitaire¹⁴, les visiteurs peuvent être également des personnes en transit, qui traversent cet espace pour se rendre à leur lieu de destination.

La diversité des usages et des usagers induit alors des situations de mobilités différentes. Les besoins de déplacements varient selon la fréquence (quotidien, hebdomadaire, ...), de la période de la journée (matin, midi, après-midi, soirée), des modes de transports utilisés selon les contraintes et les disponibilités (possibilité ou non d'emprunter une voiture, par exemple), de la multiplicité des lieux à fréquenter (la nécessité de déplacements au cours de la journée entre deux sites universitaires distants de plusieurs kilomètres, par exemple), et de la connaissance des lieux et de l'offre de transport pour les nouveaux usagers.

¹³ Par exemple, dans le cadre d'une participation à une activité sportive ou culturelle au sein de l'université et en dehors des temps d'enseignement.

¹⁴ Espace dont la vocation unique est de rassembler les activités et les bâtiments universitaires.

3.2 Les étudiants et leur pratique de mobilité quotidienne

La mobilité des étudiants peut être analysée sous divers angles étant donné qu'il existe quatre types de mobilité possibles :

- La mobilité dite « étudiante » qui correspond aux changements d'établissement au cours du cursus de formation¹⁵ (universitaire ou non) et de lieu d'études ;
- La mobilité appelée « résidentielle » qui se rapporte aux changements de domicile au cours de la vie étudiante (décohabitation du foyer familial¹⁶, autre déménagement) ;
- La mobilité intitulée « professionnelle » qui révèle les changements d'activité professionnelle, d'employeur ou de lieu de travail ;
- La mobilité nommée « quotidienne » qui se réfère aux déplacements réalisés au cours d'une journée.

De fait, ces mobilités interfèrent. Ainsi, la mobilité quotidienne évolue si l'étudiant change de domicile, de lieu d'activité rémunérée ou d'études au cours de sa formation. Ses déplacements seront modifiés en conséquence : la durée, les distances, les choix modaux et les parcours pourront être différents.

Dans ce rapport qui porte sur les déplacements générés par les établissements universitaires, seule la mobilité quotidienne fait l'objet d'une étude détaillée. Différentes sources de données ou d'enquêtes peuvent être exploitées pour l'analyse de la mobilité quotidienne des étudiants. Les principales sources d'informations sont les suivantes :

- l'Enquête global transport (EGT) de l'année 2010, co-pilotée et co-financée par le Stif et la DRIEA. Le Stif en a assuré la maîtrise d'ouvrage. Cette enquête interroge près de 43 000 franciliens sur l'ensemble des déplacements qu'ils ont réalisés la veille de l'enquête ;
- l'enquête sur les Conditions de vie des étudiants (CVE), menée en 2010 par l'Observatoire national de la vie étudiante (OVE). Près de 7 200 étudiants et élèves franciliens inscrits dans l'enseignement supérieur, dont 5 400 étudiants inscrits à l'université, ont répondu à un questionnaire. Cette enquête constitue un outil de connaissance qui aborde les aspects essentiels de la vie étudiante (parcours d'études, rythme des études, la vie dans l'établissement, pratiques sportives et culturelles, stage et insertion professionnelle, activités rémunérés, ressources financières, logement, santé, ...) ;
- L'enquête des forfaits Imagine R de 2007, pilotée par le Stif et menée notamment auprès de 3 500 porteurs du forfait Imagine R Étudiant¹⁷. Cette enquête permet de décrire les déplacements en transports en commun pendant une semaine calendaire (du lundi au dimanche).

¹⁵ Pour les étudiants franciliens, ces changements d'université sont courants en raison de la multiplicité de l'offre de formation et de la relative proximité géographique. Lors de la rentrée universitaire de 2006, 16% des étudiants ont changé d'université par rapport à l'année précédente. 26% des étudiants en troisième année de Licence et 35% des étudiants en deuxième année de Master.

¹⁶ Pour les étudiants franciliens, la décohabitation familiale est observée le plus souvent lors d'une inscription en Master, elle augmente bien évidemment avec l'âge et l'exercice d'une activité rémunérée. La décohabitation peut engendrer des déplacements réguliers entre le domicile de l'étudiant et celui de ces parents, principalement le week-end.

¹⁷ Les bénéficiaires de ce forfait annuel peuvent voyager autant de fois qu'ils veulent à l'intérieur des zones choisies, sur tous les réseaux de transports collectifs (sauf Orlyval), en contrepartie d'une participation financière réduite.

Le forfait Imagine R Étudiant est réservé aux étudiants répondant aux trois conditions suivantes :

- suivre un cursus de l'enseignement supérieur ou un enseignement post-secondaire,
- résider en Île-de-France,
- avoir moins de 26 ans au 1er septembre de l'année N.

Les caractéristiques de la population estudiantine qui influencent leur mobilité

Plus d'étudiantes que d'étudiants

La population estudiantine est majoritairement composée d'étudiantes (58%) contrairement à la population active (48%), selon l'EGT 2010. Cette surreprésentation féminine induit des comportements de mobilité différents comme par exemple une plus grande propension des femmes à utiliser les transports en commun.

Des situations cumulant études et travail

60% des étudiants inscrits dans une université francilienne déclarent avoir exercé une ou plusieurs activités rémunérées depuis la rentrée 2009, d'après l'enquête CVE de l'OVE de 2010. Cependant, le type d'activité peut être lié aux études :

- 19% en stage ou en alternance ;
- 19% occupant des postes d'enseignement tels que Professeur stagiaire ou élève professeur, Attaché temporaire d'enseignement et de recherche (ATER), Interne ou externe en médecine dans les hôpitaux, Vacataire universitaire.

À noter qu'au cours de l'année universitaire un étudiant peut être en stage à une période de l'année et à une autre exercer une activité professionnelle.

L'analyse des données du recensement de la population de l'année 2011, mené par l'INSEE, indique que, parmi les étudiants¹⁸, 30% se sont déclarés actifs occupant un emploi et 6% actifs au chômage. La part des étudiants actifs ayant un emploi augmente sensiblement avec l'âge (15% des étudiants de moins de 20 ans, 35% des étudiants entre 21 et 24 ans, 51% pour les 25-29 ans). L'apprentissage représente 28% des situations d'emploi des étudiants et les stages 9%. La majorité (57%) des étudiants exerçant une activité rémunérée réside, étudie et travaille dans 3 communes différentes, 10% résident, étudient et travaillent dans la même commune, 10% résident et étudient dans la même commune, 14% résident et travaillent dans la même commune et enfin 7% étudient et travaillent dans la même commune.

Ce cumul études et activité rémunérée occasionne généralement des boucles de déplacements, des déplacements contraints supplémentaires et de la fatigue.

Paris comme principal lieu de résidence et d'études

L'analyse de la mobilité quotidienne des étudiants est étroitement liée à leur parcours résidentiel au cours de leur vie étudiante. La localisation résidentielle joue un rôle prépondérant dans leurs déplacements et détermine généralement le mode de déplacement, selon l'offre de transport disponible à proximité du domicile.

Les étudiants privilégient Paris comme lieu de résidence. Selon l'EGT 2010, 33% habitent à Paris contre 20% pour les personnes actives, au détriment de la grande couronne (32% des étudiants y résident contre 43% pour les actifs). Cette répartition résidentielle est certainement le fait d'une volonté de se rapprocher de son lieu d'étude en décohabitant du domicile parental. Ce phénomène de décohabitation augmente quand l'âge et le niveau d'études s'élèvent.

Les lieux de résidence des étudiants et des actifs

	Étudiants	Actifs
Paris	33.1%	19.9%
Petite couronne	34.9%	36.7%
Grande couronne	32.1%	43.4%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

¹⁸ Soit les personnes entre 16 et 34 ans, titulaires au moins d'un baccalauréat et inscrites dans un établissement d'enseignement supérieur en Île-de-France.

Compte tenu de la géographie des établissements d'enseignement supérieur et de celle de l'emploi, les lieux d'études se concentrent davantage à Paris. 51% des étudiants franciliens fréquentent pour leurs études un établissement parisien alors que 30% des actifs franciliens travaillent à Paris. Cette polarisation des lieux d'études est accentuée par le choix résidentiel des étudiants ainsi que par la densité, le niveau et la structuration de la desserte en transport collectif. En effet, Paris bénéficie d'un réseau de transport maillé et dense où converge la quasi-totalité des lignes ferrées de la région. La centralité parisienne marque alors profondément la géographie des déplacements des étudiants.

Lieux d'études des étudiants et lieux de travail des actifs

	Étudiants	Actifs
Paris	50.8%	29.6%
Petite couronne	32.8%	39.5%
Grande couronne	16.4%	31.0%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Une forte polarisation des lieux d'études

Cette polarisation parisienne se vérifie également pour les étudiants inscrits dans les universités d'Île-de-France. Selon l'Atlas régional des effectifs étudiants 2012-2013 du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, 46% des étudiants sont inscrits dans un établissement universitaire situé à Paris dont plus de la moitié d'entre eux se concentre dans le 5^{ème} arrondissement et 88% dans 3 arrondissements parisiens (le 5^{ème}, le 6^{ème} et le 13^{ème}).

Au-delà de Paris, la concentration de la géographie universitaire est toujours de mise. En effet, parmi les 54% d'étudiants inscrits dans une université non parisienne, 71% d'entre eux sont inscrits dans un établissement implanté dans l'une des neuf communes suivantes : Cergy, Champs-sur-Marne, Créteil, Évry, Guyancourt, Nanterre, Orsay, Saint-Denis, Villetaneuse.

Les spécificités du profil de mobilité des étudiants

Une mobilité engendrée le plus souvent par les études et les loisirs

En semaine, la mobilité des étudiants est rythmée pour l'essentiel par leurs études ainsi que par les déplacements liés aux loisirs et aux visites d'amis. Ce comportement de mobilité se distingue de celui des actifs qui organisent généralement leurs déplacements en fonction de leur activité professionnelle et du besoin d'accompagnement de leurs enfants.

D'après l'EGT 2010, un quart des déplacements des étudiants sont motivés pour se rendre à un lieu d'études, 19% pour fréquenter leur lieu habituel (déclaré) d'études et 6% pour se rendre sur un autre lieu d'études (une bibliothèque, des enseignements sur un autre site universitaire, ...).

Les déplacements des étudiants à destination d'un lieu de travail sont loin d'être négligeables et légèrement plus nombreux que ceux motivés par l'accompagnement ou par des affaires personnelles (démarches administratives, santé, ...). Les déplacements ayant comme destination ou origine un lieu d'emploi représentent 8% de l'ensemble des déplacements des étudiants, avec une plus forte proportion de déplacements liés au travail pour les étudiantes (9% contre 6% pour les étudiants).

Les motifs à l'arrivée (au lieu de destination du déplacement) des étudiants et des actifs

	Étudiants	Actifs
Domicile	38%	35%
Travail	4%	29%
Études	25%	0%
Achats	8%	9%
Affaires personnelles	3%	4%
Accompagnement	3%	11%
Loisirs / visites	18%	11%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Les motifs combinés origine-destination des étudiants

Motifs combinés	Étudiants		
	Homme	Femme	Total
Domicile <-> Travail	4%	6%	5%
Domicile <-> Études	37%	36%	36%
Domicile <-> Achats	8%	10%	9%
Domicile <-> Affaires personnelles	4%	3%	3%
Domicile <-> Accompagnement	3%	4%	4%
Domicile <-> Loisirs / visites	20%	16%	18%
Domicile <-> Autres	1%	1%	1%
Secondaire lié au travail	2%	3%	3%
Secondaire non lié au travail	23%	21%	22%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

NB : un déplacement dit secondaire est considéré comme un déplacement dont l'origine ou la destination n'est pas le domicile, comme par exemple un déplacement pour faire des achats à la sortie de son travail.

Des déplacements pour motif études centrés sur Paris

En raison de la concentration des établissements d'enseignement supérieur sur Paris mentionnée précédemment, les déplacements domicile-études sont majoritairement orientés vers Paris (50% selon l'EGT 2010). L'attraction de Paris comme lieu d'études demeure importante : la moitié des étudiants qui étudient à Paris réside en banlieue alors que 14% des étudiants qui étudient en banlieue habitent à Paris.

Les déplacements des étudiants entre leur domicile et leur lieu d'études

Lieux de résidence des étudiants	Lieux d'études			Total
	Paris	Petite couronne	Grande couronne	
Paris	24%	6%	1%	32%
Petite couronne	16%	18%	3%	37%
Grande couronne	10%	9%	13%	32%
Total	50%	32%	18%	100%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Les déplacements des actifs entre leur domicile et leur lieu de travail

Lieux de résidence des actifs	Lieux de travail			
	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Total
Paris	11%	6%	2%	19%
Petite couronne	10%	23%	4%	37%
Grande couronne	7%	10%	27%	44%
Total	29%	40%	32%	100%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Les transports collectifs comme mode principal de déplacements

Les étudiants plébiscitent les transports collectifs, 51% des déplacements sont effectués en transport en commun contre 22% pour les personnes exerçant une activité professionnelle, selon l'EGT 2010. Les autres modes de déplacements des étudiants sont principalement la marche (28%) et la voiture particulière (17%).

Pour se rendre de leur domicile à leur lieu d'études, la répartition modale en faveur des transports collectifs est accentuée. 77% de ces déplacements sont réalisés en transports collectifs et seulement 11% à pied et 10% en voiture. Les étudiants ont quatre fois moins recours à l'automobile pour des trajets domicile-étude que les actifs pour des trajets domicile-travail et ils utilisent deux fois moins le vélo et rarement les deux-roues motorisés contrairement aux actifs.

Répartition modale des déplacements des étudiants et des actifs

	Étudiants	Actifs
Transport collectif	51.1%	21.5%
Voiture particulière	17.3%	44.9%
Deux-roues motorisé	2.0%	1.7%
Vélo	0.8%	2.2%
Autre	0.4%	0.3%
Marche	28.4%	29.4%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Répartition modale des déplacements domicile-étude pour les étudiants et des déplacements domicile-travail pour les actifs

	Étudiants	Actifs
Transport collectif	77.1%	41.3%
Voiture particulière	10.0%	42.7%
Deux-roues motorisé	0.1%	3.1%
Vélo	1.4%	2.9%
Autre	0.1%	0.4%
Marche	11.2%	9.7%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

L'usage des transports collectifs par les étudiants est favorisé par une tarification avantageuse du forfait annuel Imagine R Étudiant qui est fortement subventionné par le Stif, la Région Île-de-France et les Départements. Ainsi, 78% des étudiants bénéficient de l'abonnement annuel Imagine R Étudiant. En

outre, 85%¹⁹ des étudiants disposent d'un abonnement de transport contre 42% pour les actifs, selon l'EGT 2010.

Les transports collectifs sont davantage utilisés par les étudiantes (52% des déplacements) que les étudiants (49%). Ces derniers réalisent plus de déplacements en vélo (2 points) et deux-roues motorisé (+1 point).

Les transports collectifs sont le mode principal de déplacement quel que soit le lieu d'études ou de résidence, même quand les étudiants résident et étudient en grande couronne, alors que les actifs utilisent davantage la voiture particulière pour réaliser des déplacements domicile travail en dehors de Paris. La marche, comme unique mode de déplacement, est surtout pratiquée pour des liaisons domicile-études intramuros (29% pour des étudiants qui résident et étudient à Paris).

Part des déplacements des étudiants réalisés en transport collectif entre le domicile et le lieu d'études

Lieux de résidence des étudiants	Lieux d'études			
	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Total
Paris	67%	97%	77%	73%
Petite couronne	93%	76%	73%	83%
Grande couronne	97%	79%	53%	74%
Total	81%	81%	58%	77%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Lecture du tableau : 97% des étudiants habitant en grande couronne se rendent en transport collectif à Paris pour leurs études.

Part des déplacements des actifs réalisés en transport collectif entre le domicile et le lieu de travail

Lieux de résidence des actifs	Lieux de travail			
	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Total
Paris	54%	73%	61%	61%
Petite couronne	77%	34%	27%	45%
Grande couronne	83%	44%	10%	30%
Total	70%	42%	15%	41%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

La population estudiantine demeure captive des transports collectifs en raison :

- des habitudes de déplacements depuis le collège ou le lycée,
- d'une possession du permis de conduire moindre²⁰ (52% contre 84% pour les actifs, selon l'EGT 2010),
- d'une motorisation des ménages plus faible (36% des étudiants ne disposent pas de voiture dans leur ménage contre 21% des actifs, selon l'EGT 2010),
- du coût d'acquisition et/ou d'utilisation de la voiture particulière,

¹⁹ 7% des étudiants disposent d'un autre abonnement que le forfait Imagine R. À noter que les étudiants en contrat d'apprentissage ne peuvent pas bénéficier du forfait Imagine R, ils ont recours alors au forfait Navigo avec une prise en charge de l'employeur.

²⁰ En effet, l'obtention du permis de conduire nécessite un investissement financier et temporel relativement important pour les étudiants.

- et des difficultés et du coût de stationnement²¹ aux abords des universités (comme par exemples à Nanterre ou à la Cité Descartes de Champs-sur-Marne).

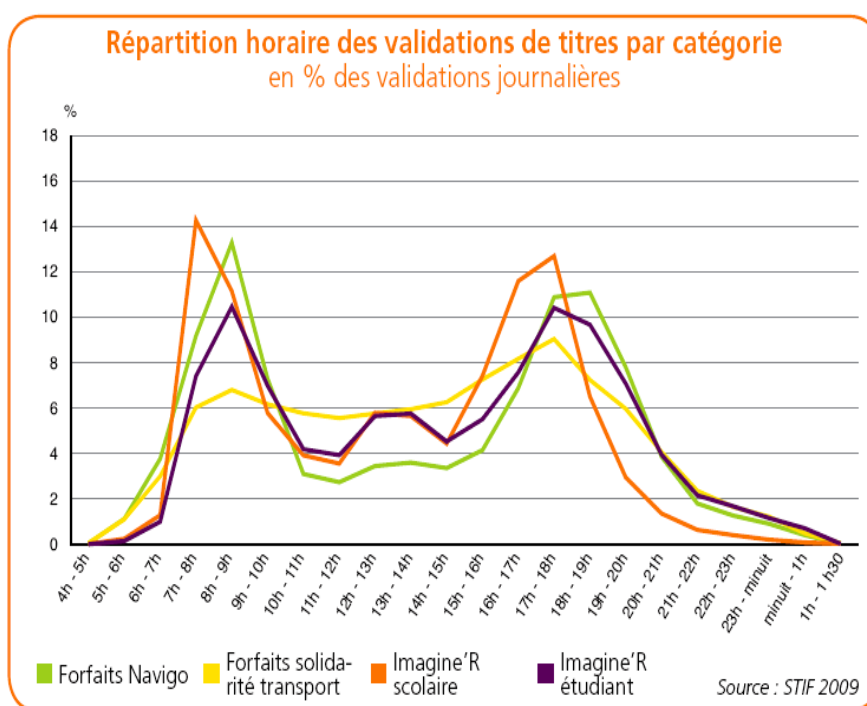
Une temporalité des déplacements parfois contraignante

La temporalité des déplacements est l'une des principales composantes de la mobilité d'un grand nombre d'étudiants.

La temporalité journalière

Les déplacements ayant pour motif les études se réalisent principalement aux heures de forte fréquentation dans les réseaux de transport pour la pointe du matin, à l'image des déplacements à destination d'un lieu de travail. D'après l'EGT 2010, 39% des déplacements du domicile vers le lieu d'études s'effectuent à la pointe du matin (soit entre 7h30 et 9h30) contre 41% pour les actifs vers leur lieu de travail.

Par ailleurs, de nombreux étudiants empruntent les transports collectifs entre 12h et 14h, comme l'atteste le suivi des validations des abonnements de transport selon l'heure de la journée. Cette mobilité pendant la pause méridienne est certainement le fait des demi-journées ou des journées incomplètes d'études (un cours tôt le matin et un autre en fin d'après-midi ou certains jours uniquement des cours le matin ou l'après-midi), ce qui engendre des retours à domicile à la mi-journée pour les étudiants habitant à proximité. Parfois, le faible niveau d'offre de restauration universitaire peut éventuellement générer aussi des déplacements sur le temps du déjeuner.



L'analyse de la répartition des déplacements selon la durée des trajets entre le domicile et le lieu d'étude montre que 21% des déplacements mettent plus d'une heure (source : EGT 2010). Pour les étudiants qui résident en grande couronne, 45% des déplacements du domicile au lieu d'études durent plus d'une heure alors que, pour les étudiants habitant à Paris, seulement 1% de ces déplacements prennent plus d'une heure et 60% moins de 30 minutes.

²¹ Les facilités de stationnement souvent offertes aux personnels des universités influencent leur choix modal, le personnel se rend ainsi plus souvent en voiture particulière que les étudiants.

Part des déplacements des étudiants selon la durée et la liaison de leur domicile à leur lieu d'étude

Lieu de résidence	0-15 min	16-30 min	31-45 min	46-60 min	61-90 min	91 min et +
Paris	16.2%	43.4%	26.1%	13.5%	0.5%	0.3%
Petite couronne	9.5%	18.4%	30.8%	21.9%	17.8%	1.6%
Grande couronne	12.2%	16.7%	9.1%	17.1%	31.9%	12.9%
Île-de-France	12.6%	26.4%	22.5%	17.6%	16.2%	4.7%

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA ; Traitement : IAU îdF

Selon l'enquête CVE de 2010, 18% des étudiants déclarent mettre habituellement plus d'une heure pour se rendre à leur université. 34% des étudiants résidant en grande couronne ont des temps de trajets de plus d'une heure pour rejoindre leur université alors que seulement 3% des étudiants domiciliés à Paris sont dans cette situation.

Durée déclarée des étudiants pour leur trajet domicile – université

Lieu de résidence	0-15 min	16-30 min	31-45 min	46-60 min	61-90 min	91 min et +
Paris	11.8%	40.0%	31.8%	11.9%	2.9%	0.6%
Petite couronne	7.5%	18.8%	27.1%	27.7%	15.5%	2.6%
Grande couronne	10.1%	16.7%	15.5%	22.2%	26.8%	7.5%
Île-de-France	10.7%	25.4%	24.2%	19.3%	13.7%	4.5%

Source : Enquête CVE 2010 - OVE ; Traitement : IAU îdF

La temporalité hebdomadaire

L'enquête Imagine R de 2007, pilotée par le Stif, nous renseigne sur le nombre de jours de cours par semaine. 69% des étudiants porteurs d'un forfait Imagine R déclarent avoir 5 ou 6 jours de cours par semaine, 19% 4 jours, 7% 3 jours, 5% 2 jours ou moins. Ainsi, ces résultats expriment la nécessité pour un grand nombre d'étudiants de se rendre sur son lieu d'études chaque jour de la semaine.

L'enquête des conditions de vie des étudiants (CVE) réalisée par l'observatoire de la vie étudiante (OVE) apporte aussi un éclairage sur les rythmes journaliers des étudiants et leur assiduité en cours. Ainsi, en 2010, 20 heures d'enseignement sont dispensés en moyenne aux étudiants inscrits à l'université dans un cursus de Licence. En Master, les étudiants ont en moyenne 17 heures de cours auxquels il faut ajouter des temps de stage, la production d'un mémoire et des participations à des ateliers souvent obligatoires au cours de leur formation. Cependant, les étudiants assistent effectivement à 15h d'enseignement en moyenne par semaine. Parmi les étudiants ne pouvant pas assister à certains cours, 13% avancent les raisons d'une incompatibilité horaire avec leur activité professionnelle, 12% déclarent de ne pas assister par choix et 4% en raison d'un problème de transport.

Outre le temps d'enseignement, un quart des étudiants travaille généralement leurs devoirs à l'université, le plus souvent à la bibliothèque universitaire. Cet équipement est fréquenté au moins une fois par semaine par la moitié des étudiants et tous les jours de la semaine par 8% des étudiants.

La fréquentation des restaurants universitaires varie selon la localisation des universités et le niveau de l'offre de restauration concurrente située à proximité des universités : 21% des étudiants s'y rendent plusieurs fois par semaine à Paris, 29% en petite couronne et 38% en grande couronne.

En dehors du temps universitaire, l'exercice d'un travail contraint la vie des étudiants et n'est pas sans conséquence temporelle. Selon l'enquête CVE, 36% des étudiants déclarent avoir occupé un emploi à temps partiel réduit (moins d'un mi-temps) ou occasionnellement et 15% au moins à mi-temps (plus de 6 mois dans l'année).

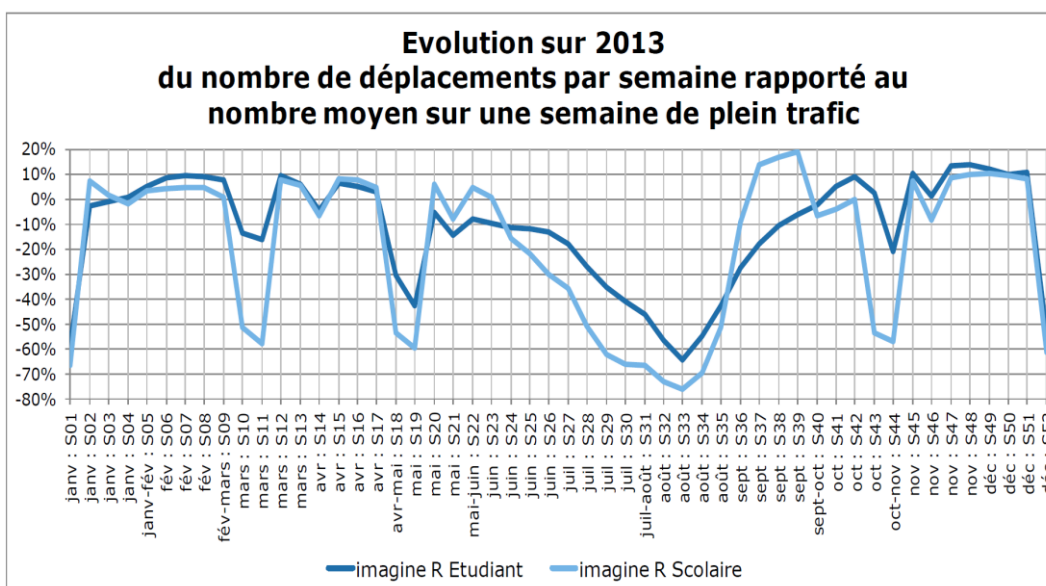
Selon l'enquête Imagine R, 32% des étudiants non apprentis et porteurs du forfait Imagine R répondent qu'ils exercent, en ce moment, une activité professionnelle rémunérée même s'il ne s'agit que de

quelques heures ou de quelques jours par semaine ou par mois. 23% des étudiants travaillent tous les jours ou presque, 23% 3 ou 4 jours par semaine, 42% 1 ou 2 jours, 9% au moins une fois par mois et 2% moins souvent.

La temporalité annuelle

L'observation des données issues des validations des cartes Imagine R met en évidence le rythme du calendrier annuel des enseignements :

- la rentrée des cours à l'université s'effectue généralement début octobre ;
- le volume de déplacements des étudiants diminue lors des périodes de vacances scolaires, mais moins fortement que celui enregistré par les élèves des écoles primaires, des collèges ou des lycées (porteurs des cartes Imagine R Scolaire), à l'exception de Noël. Ces fluctuations moins intenses s'expliquent par le fait, que de nombreux étudiants doivent assister à des cours ou qu'ils exercent une activité rémunérée professionnelle ou non (stage, alternance).



Source : STIF - SIDV

Graphique extrait du rapport d'évaluation du dispositif Imagine R, Stif, juillet 2014.

3.3 Les principales contraintes de mobilité

Des temps de trajets plus longs et une gestion des temporalités plus complexes

Généralement, avant la décohabitation du foyer parental, les lieux de résidence des étudiants sont plus éloignés de l'université que du lycée qu'ils ont fréquenté. Ainsi, les étudiants peuvent subir un allongement conséquent de leur temps de transport et une dégradation de leurs conditions de transport (pénibilité liée à l'affluence, aux correspondances, aux irrégularités, ...).

Pour les étudiants, l'emploi du temps des enseignements fixe les horaires de début et de fin de cours et contraint ainsi leurs déplacements sur l'année, la semaine et la journée. D'autre part, l'offre de transport collectif peut fortement varier selon les heures de la journée. Il n'est pas rare que la durée du trajet s'allonge si les cours commencent tôt le matin ou se terminent tard le soir, notamment pour les étudiants dont le domicile est éloigné de l'établissement universitaire. Par exemple, pour un cours débutant à 8h30, il est fort probable que des étudiants doivent se réveiller vers 6h.

Cet emploi du temps affecte les déplacements domicile-étude mais également l'organisation des autres types de déplacements effectués depuis l'université, notamment les déplacements vers le lieu de travail ou de loisirs. Les activités professionnelles ou de loisirs des étudiants sont alors conditionnées (jours et horaires) par les temps d'études ainsi que par l'offre de transport disponible et les durées de transport

pour relier l'université au lieu d'emploi ou de loisirs et retourner ensuite au domicile. Par exemple, si les cours se terminent à 19h, il est très souvent difficile pour des étudiants d'aller ensuite travailler puis de revenir à leur domicile : le cas d'un étudiant qui fréquente un établissement parisien, travaille à Paris et réside en grande couronne.

Les contraintes horaires de l'offre de transport collectif peuvent donc :

- engendrer des trajets de longue durée, occasionnant le plus souvent de la fatigue et pouvant avoir des répercussions sur la vie étudiante (temps passé à l'université, temps consacré aux devoirs et aux relations sociales) ;
- rendre complexe l'établissement ou le respect de l'emploi du temps (en particulier les cours qui débutent tôt ou se terminent tard) mais aussi l'organisation du programme d'activité de la journée (notamment les déplacements liés au travail ou aux loisirs) ;
- et provoquer du stress (possibilité de retard en cours si la régularité des transports fait défaut).

La mobilité inter-sites universitaires (enseignements dispensés dans des lieux d'études distants ou les déplacements entre le site d'études et la bibliothèque universitaire) peut également être affectée par des difficultés de liaisons en transport collectif. De même, pour la mobilité des étudiants d'une formation en alternance qui doivent se déplacer entre leur domicile et leur lieu d'études mais aussi entre leur domicile et l'entreprise d'accueil.

Le déficit d'offre de restauration et de services

Les sites universitaires qui accueillent un grand nombre d'étudiants manquent le plus souvent d'une offre de restauration adaptée aux besoins des étudiants qui conjugue à la fois proximité, rapidité, diversité et prix modéré. Bien que les campus universitaires disposent de restaurants universitaires, tenus par le CROUS (Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires) de l'académie concernée, il n'en demeure pas moins que leur capacité paraît parfois sous-dimensionnée (par exemple, l'université Paris Diderot). D'autres restaurants universitaires ne sont pas très fréquentés : six étudiants sur 10 inscrits à l'université ne fréquentent pas habituellement²² les restaurants et les cafétérias gérés par le CROUS, selon l'enquête CVE 2010 de l'OVE. D'autre part, un tiers des étudiants estiment que les temps d'attente et les repas proposés ne sont pas adaptés à leurs besoins.

Certains sites n'ont pas d'offre alternative car ils pâtissent du caractère monofonctionnel du quartier universitaire ou de l'éloignement des quartiers résidentiels et des centres urbains. La faible présence en soirée et durant les périodes de révision, de stage ou de vacances universitaires ne permet pas le développement d'une offre complémentaire pérenne (par exemple, la Cité Descartes de l'université Paris Est Marne-la-Vallée). D'autres sites universitaires peuvent bénéficier d'une offre de restauration conséquente ouverte le midi mais orientée vers les salariés des entreprises du quartier au pouvoir d'achat bien supérieur, l'offre devient alors inadaptée aux ressources financières des étudiants (par exemple, le campus de Paris rive gauche de l'université Paris Denis Diderot).

La densité d'activité humaine (population et emploi) des quartiers où sont implantés les établissements universitaires les plus importants est souvent faible, à l'exception des sites parisiens, ce qui ne favorise pas l'installation de commerces et de services à proximité et renforce le fonctionnement un peu isolé des universités dans la ville.

Ces insuffisances d'offre de restauration et de services peuvent ainsi susciter des déplacements de plus longues distances et durées pour accéder à ces services incontournables de la vie étudiante.

²² 62% des étudiants déclarent ne jamais fréquenter ces lieux de restauration ou y aller moins d'une fois par semaine le midi.

4. Les pistes d'amélioration suggérées

Les propositions ci-après résultent à la fois de l'analyse détaillée de 7 sites universitaires qui figure en annexe de ce rapport, des profils de mobilité des étudiants et des mesures identifiées et portées par des universités de province, telles que l'université de Bourgogne ou de Rennes 2, ou des universités européennes, telles que l'université de Cork, de Cracovie, de Madrid ou de Thessalonique, pouvant être appliquées en Île-de-France.

S'appuyer sur une démarche de plan vert campus

La loi dite « Grenelle 1 » dans son article 55 du 3 août 2009, impose à tous les établissements d'enseignement supérieur de mettre en place une démarche développement durable dans ses dimensions économique, sociétale et environnementale, sous la dénomination « Plan Vert ». Le Plan Vert doit apporter des réponses aux 9 défis de la Stratégie Nationale Développement Durable 2010-2013. Les 9 défis du management environnemental portent sur :

- Les consommations et productions durables ;
- La société de la connaissance par l'Éducation et la formation et par la Recherche et le développement ;
- La gouvernance et les partenaires du territoire ;
- Le changement climatique et les énergies propres ;
- Les transports et mobilité durables ;
- La conservation et la gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles ;
- La santé publique, la prévention et la gestion des risques ;
- La démographie, l'immigration et l'inclusion sociale ;
- Les défis internationaux en matière de développement durable et pauvreté dans le monde.

Son élaboration s'appuie en particulier sur un référentiel destiné à la mise en œuvre de ce Plan dans une logique d'amélioration continue et sur un canevas qui propose des objectifs et des pistes qui peuvent être progressivement mis en œuvre, en fonction du rythme, du statut et des partenaires de chaque établissement d'enseignement supérieur.

Les sites universitaires accueillant de nombreux étudiants sont des établissements qui emploient un grand nombre de personnels, ainsi ils génèrent d'importants flux de déplacements. Afin de limiter leur impact environnemental, le plan vert vise en particulier à mettre en place une politique de transport pour réduire les déplacements et favoriser les modes de transport plus économes en énergie et émission de gaz à effet de serre. Au travers la démarche de type plan vert (ou de plan de déplacements d'établissement), des actions en faveur des mobilités durables peuvent être encadrées, pilotées et menées. Ce document-programme offre alors l'opportunité de mettre en œuvre les propositions d'actions ci-après.

Adapter régulièrement l'offre de transport collectif

Globalement, le niveau de desserte des universités franciliennes est satisfaisant. Cependant, certains établissements universitaires souffrent d'un déficit d'offre structurante de transport ou en sont relativement éloignés, le plus souvent en raison d'une implantation dictée par les opportunités foncières. Dans ces situations, l'amélioration des conditions de rabattement devient alors prioritaire. Ainsi, l'adaptation des réseaux de bus locaux pour élargir les possibilités de rabattement des lignes sur le réseau ferré régional (RER, Transilien et Métro) pourra être étudiée.

De même, si une restructuration du réseau de bus est envisagée, l'ajustement des parcours des lignes (allongement ou modification d'itinéraire) peut permettre de mieux desservir les territoires correspondant à l'aire de recrutement de proximité des étudiants. Pour ce faire, le dialogue instauré, dans le cadre d'une démarche Plan vert à laquelle les opérateurs de transports prennent part, facilitera cette adaptation de l'offre bus.

Promouvoir la pratique du vélo

L'usage du vélo pour se rendre à l'université est peu fréquent alors que le vélo semble constituer un mode de transport parfaitement adapté à la vie étudiante. En effet, la population estudiantine est peu motorisée et peut faire face à des contraintes financières mais aussi temporelles (décrites précédemment). De par sa flexibilité, son caractère économe, écologique, et son gabarit permettant d'éviter les congestions routières et facilitant son stationnement, le vélo paraît alors une réponse modale aux besoins de mobilité de nombreux étudiants, notamment pour les étudiants qui résident à moins de 30 minutes à vélo de l'université ou pour réaliser les trajets entre la gare et le bâtiment universitaire.

Pour accroître son utilisation, il faut adopter des mesures pour davantage sécuriser sa pratique en agissant à la fois sur la réalisation d'aménagements cyclables, l'installation de stationnements abrités, sécurisés et proches des bâtiments universitaires, et la mise en place de services de vélos en location ou partagés en libre-service.

Dans cette optique, l'université pourrait augmenter les capacités de stationnement vélo à proximité des bâtiments universitaires ou en leurs seins. De plus, l'université pourrait instaurer un partenariat avec une structure (par exemple, une association d'insertion professionnelle) pour développer un service proposant aux étudiants adhérents de la location, du stationnement sécurisé et un atelier d'entretien ou de réparation de vélos.

Les collectivités locales peuvent aussi inciter la pratique cyclable en démultipliant aussi le stationnement vélo sur l'espace public à proximité des sites universitaires et les itinéraires cyclables aménagés (bandes, pistes, modération de la vitesse, double sens-cyclables), continus et jalonnés (signalisés, en particulier pour le parcours entre la gare et l'université). D'autre part, les collectivités peuvent concourir à développer des services de vélos en libre en service ou en location.

De par sa politique de stationnement vélo sécurisé (les espaces Véligo) dans chaque gare, chaque nouvelle station de métro ou de tramway, le Stif favorise l'usage du vélo pour rejoindre les transports collectifs.

Enfin, les résidences universitaires devraient systématiquement disposer d'un local ou d'un emplacement abrité et sécurisé pour le stationnement des vélos des étudiants.



J. Bertrand / IAU îdF

Parc à vélos dans l'enceinte d'une résidence étudiante à Évry

Encourager le covoiturage et organiser au mieux le stationnement

L'utilisation de la voiture pour se rendre à l'université est une pratique plus courante pour les établissements situés en grande couronne où le maillage des transports collectifs est moins dense. Cet usage peut être optimisé, mutualisé et partagé en pratiquant du covoiturage, un service de mobilité complémentaire aux réseaux de transports collectifs et une alternative à l'autosolisme (le fait d'utiliser seul sa voiture).

Pour développer le covoiturage, les universités peuvent soutenir des actions qui visent, d'une part, à faciliter la mise en relation des conducteurs et des passagers via une application internet, d'autre part, en réservant des places de stationnement pour les véhicules utilisés en covoiturage. Par ces mesures, la gestion des capacités de stationnement des universités et des abords pourrait être revue.

Toutefois, la promotion du covoiturage doit faire l'objet d'une campagne de communication auprès de l'ensemble des usagers réguliers de l'université (les étudiants et le personnel), à l'aide de :

- la création d'un lien de l'application depuis la page d'accueil du site internet et intranet de l'université ;
- d'envois réguliers de mails aux étudiants et au personnel pour les sensibiliser aux avantages de cette pratique (gain économique et de temps, place de stationnement dédiée, moins d'émissions de CO²) ;
- de la diffusion d'affiches de présentation au droit des espaces les plus fréquentés du campus (entrées des bâtiments, secrétariats, maisons des étudiants, bibliothèque, restaurant, ...).

Mettre à disposition une information complète et multimodale

Chaque année, 25%²³ des étudiants s'inscrivent pour la première fois dans le système universitaire. Ainsi, tous les ans, au moins²⁴ un étudiant sur quatre découvre son site universitaire, il est donc nécessaire de lui apporter une information complète sur les services de mobilité disponibles pour s'y rendre. Par ailleurs, les comportements de mobilité peuvent évoluer à condition d'accéder à une information fiable et précise.

L'engagement de l'université dans l'élaboration d'un plan de déplacements ou dans un plan vert sera une opportunité pour consolider et développer l'information à destination des usagers de l'université sur l'offre globale et multimodale de transport pour se rendre sur les sites universitaires. L'objectif sera alors d'obtenir une information qui regroupe l'ensemble de l'offre des différents opérateurs-exploitants (des différents réseaux de bus existants, des gares ou stations de métro à proximité, du service de vélos en location ou en libre-service, du service de covoiturage ou d'autopartage disponible, ...). Cette information pourra décrire la localisation des offres de mobilité (y compris les aménagements cyclables et des places de stationnement pour les vélos ou les covoitureurs), les horaires indicatifs de passages des bus, les modalités d'accès et d'utilisation des services de mobilité partagés, ainsi que leur disponibilité. L'information pourra aussi se présenter sous une forme de fiche d'accessibilité apportant des conseils de mobilité et recommandant des itinéraires en transport collectif, cyclables ou piétons.

L'université peut être le relais de cette information via ses différents médias, lieux et supports de communication (site web de l'université, guide des étudiants, bureau d'accueil et d'orientation, service des inscriptions, maison des étudiants, ...).

Enfin, le Stif et les opérateurs de transport devraient veiller à ce que les noms et les sites des universités soient bien référencés dans les moteurs de recherche d'itinéraire en transport collectif. Notons que le site web Vianavigo améliore régulièrement le référencement des établissements recevant du public.

²³ Ce taux s'élève même à 36% pour les universités d'Évry-Val d'Essonne et de Paris Est Marne-la-Vallée.

²⁴ Il faut aussi ajouter tous les étudiants qui changent d'établissement universitaire au cours de leur cursus.

Faciliter l'orientation des usagers de l'université

L'identification et le repérage des bâtiments universitaires et de leurs entrées sont indispensables pour les nouveaux usagers, de même que leur orientation depuis les arrêts de transport collectif et au sein du campus universitaire. La mise en place d'une signalétique hiérarchisée, cohérente, sans discontinuité, visible et lisible permet de mieux s'orienter, d'informer, de réduire les temps d'accès et le stress pour se rendre dans les différents locaux universitaires (salles d'enseignement, amphithéâtres, bureaux administratifs, bibliothèque, restaurant, ...). Une signalétique réfléchie évite certains conflits d'usages (par exemple, des flux qui s'entrecroisent), rend les déplacements plus confortables et participe alors au bon fonctionnement du site universitaire.

Pour le même objectif, les arrêts de bus à proximité des établissements universitaires pourraient systématiquement comporter un plan de quartier où seraient localisés et indiqués les différents bâtiments universitaires.

Instaurer un dialogue et un partenariat avec les collectivités locales

Les établissements universitaires ont parfois été implantés sur des territoires sans véritable concertation avec les acteurs locaux, au premier rang desquels les municipalités. La décision de localisation d'une université prise par l'État s'est généralement imposée aux communes²⁵. Ces dernières ont pu alors être réticentes à cette installation qui peut bouleverser des projets communaux prévus sur le même espace d'accueil de l'université. D'autre part, l'implantation d'une université peut être parfois considérée comme une contrainte par les communes qui doivent gérer la fréquentation d'un grand nombre d'usagers et les éventuels conflits d'usages, sans percevoir de recette fiscale.

Dans ce contexte, certaines universités ont eu tendance à fonctionner en limitant les relations avec les acteurs institutionnels locaux. Le dialogue entre ces universités et les communes n'a pas été développé dès l'origine alors qu'il est indispensable afin de répondre au mieux aux besoins des usagers et des usages produits par l'université. Les échanges avec les communes sont alors primordiaux dans la gestion quotidienne des espaces ouverts au public et de leur qualité d'usages qui nécessite entretien, sécurité et confort. En effet, les campus universitaires dépendent le plus souvent des services urbains municipaux ou intercommunaux tels que l'enlèvement des déchets et des ordures, l'entretien des espaces de circulation (y compris le déneigement), l'éclairage public de ces espaces ou la gestion du stationnement sur la voie publique. Ainsi, le partenariat entre l'université et les gestionnaires de l'espace public est indispensable pour améliorer les conditions de cheminement et de rabattement (piétonnier ou cyclable) depuis ou vers les arrêts de transport collectif.

De plus, la collectivité locale peut être à l'initiative du développement d'une offre de transport partagé de type autopartage ou vélo en libre-service. Dans ce cas, les échanges avec l'université permettront de trouver les meilleurs emplacements pour les stations de ces nouveaux services de mobilité.

Par ailleurs, l'université ainsi que les communes sont intéressées par la mutualisation réciproque de leurs équipements sportifs ou culturels respectifs dans le but d'optimiser l'usage de ces équipements (par exemple, l'ouverture de l'accès à la bibliothèque universitaire aux habitants de la commune, la possibilité de réserver une plage horaire dans un gymnase de l'université pour les élèves des écoles primaires à proximité, ou inversement l'ouverture d'équipements municipaux à la communauté étudiante comme à Paris où les universités sont peu équipées).

Les échanges avec les collectivités locales peuvent également s'établir dans le cadre de projet urbain ou immobilier situé aux franges des limites foncières de l'université afin d'intégrer au mieux l'université dans le tissu urbain de la ville mais aussi pour trouver des disponibilités foncières dans l'intérêt des projets soutenus par l'université et/ou par la collectivité.

Le partenariat peut aussi s'accorder sur les stages, les contrats en alternance et l'insertion professionnelle des étudiants, par exemple en s'appuyant sur les missions emplois des acteurs locaux et les associations d'entreprises du territoire.

²⁵ A Villetaneuse, en 1969, la demande de permis de construire n'a été adressée au maire qu'après le début des travaux.

Limiter les déplacements contraignants par le déploiement de l'enseignement numérique

Le déploiement de l'enseignement et de la vie numériques au sein des campus universitaires est une tendance durable, qui se généralise notamment au travers des Mooc²⁶ (Massive Online Open Courses ou Cours en ligne) ou des classes inversées²⁷. Ces nouveaux dispositifs d'enseignement collaboratif utilisant les technologies numériques bouleversent ou bouleverseront les pratiques pédagogiques des enseignants et les espaces d'enseignements (amphithéâtres, salles de cours, laboratoires, ...), mais aussi d'autres lieux de l'université tels que les halls, cafétérias, couloirs et espaces extérieurs, dès lors qu'ils sont équipés d'une connexion internet (de type Wi-Fi) et/ou de prises électriques. Ces espaces sont alors investis par les étudiants pour échanger et travailler en accédant aux ressources numériques de l'université depuis leur ordinateur, leur tablette ou téléphone portable.

Ces évolutions pédagogiques faciliteront une plus grande flexibilité dans l'organisation de la formation des étudiants et peuvent, en conséquence, changer la temporalité des études et la mobilité des étudiants. Par exemple, les étudiants pourront assister au cours à distance, depuis leur domicile, et privilégier des déplacements vers l'université pour des travaux en groupe. Les étudiants pourront également optimiser leur journée de présence à l'université grâce à la mise à disposition d'espaces informels de travail collaboratif et/ou connecté. Ainsi, les étudiants pourront éviter les déplacements les plus contraignants au cours de la journée et de la semaine.

Améliorer les conditions de vie au sein des sites universitaires

La requalification des espaces publics de l'université et des abords est une étape importante pour redonner une identité à l'université, une fonction d'échanges et de rencontre, ainsi qu'un sentiment d'appartenance à une communauté universitaire. Cette mesure peut être accompagnée par des actions en faveur de l'apaisement de la circulation automobile (de type zone 30 ou zone de rencontre). Les déplacements à pied au sein du campus et les trajets reliant aux arrêts de transport collectif seront plus confortables.

Le renforcement des services adaptés aux besoins quotidiens des usagers de l'université améliorerait la vie étudiante et optimiserait les déplacements des usagers. Le développement de l'offre de commerces et de services peut s'appuyer sur :

- une diversification des fonctions urbaines autour et dans le campus, soit une recherche d'une plus grande mixité fonctionnelle des espaces et d'une plus grande urbanité ;
- une concentration des différents services administratifs de la vie étudiante (université, CROUS, mutuelle, médecine préventive, accueil étudiant étranger, accueil étudiant handicapé, bureaux des associations et des syndicats étudiants, guichets de la poste et bancaires, ...) dans un même espace d'accueil clairement identifié ;
- la présence d'espaces de détente et de centre sportifs et culturels ;
- des animations soutenues par l'université et les projets associatifs.

²⁶ Popularisés par des établissements d'enseignement supérieur américains comme Stanford ou Harvard, les Mooc sont des cours ouverts à tous et à distance, répondant à des objectifs pédagogiques. L'ensemble du cours peut être suivi et visionné en ligne (en streaming).

²⁷ C'est une approche pédagogique qui inverse les temps de l'apprentissage traditionnel. Les élèves prennent préalablement connaissance à leur domicile des cours sous forme de ressources en ligne (en général des formats vidéo ou audio), et sur le temps de classe le professeur les accompagne dans l'application du contenu pédagogique, par exemple en développant les échanges sous forme d'atelier.

Les tableaux, ci-après, présentent des éléments qualifiant chaque piste d'amélioration proposée pour :

- d'une part, mieux cerner les acteurs à mobiliser et identifier la prise en charge du pilotage éventuel de chacune des actions ;
- et d'autre part, donner des informations sur l'efficacité de chaque action, en mettant en exergue les propositions qui peuvent produire le maximum de résultats avec un minimum de moyens financiers ou à brève échéance.

Le degré d'implication des acteurs pour chaque piste d'amélioration suggérée

Pistes d'amélioration possible	Acteurs mobilisés				
	Université	CROUS	Collectivités locales	Stif	Opérateurs de transport
S'appuyer sur une démarche de plan vert Campus	X	X	X	X	X
Adapter l'offre de transport collectif			X	X	X
Promouvoir la pratique du vélo	X	X	X	X	
Encourager le covoiturage	X				
Organiser au mieux le stationnement	X		X		
Mettre à disposition une information complète et multimodale	X	X	X	X	X
Faciliter l'orientation des usagers	X		X		X
Instaurer un dialogue et un partenariat avec les collectivités locales	X		X		
Limiter les déplacements contraignants par l'enseignement numérique	X				
Améliorer les conditions de vie au sein des sites universitaires	X	X	X		

X	Acteur pilotant la mise en œuvre de l'action sur son territoire de compétence
X	Acteur dont l'implication est nécessaire pour la bonne mise en œuvre de l'action
X	Acteur accompagnant la mise en œuvre de l'action pour amplifier ces effets

Les niveaux de priorité et de facilité d'exécution pour chaque piste d'amélioration suggérée

Pistes d'amélioration possible	Priorité d'action	Facilité d'exécution
S'appuyer sur une démarche de plan vert Campus	2	2
Adapter l'offre de transport collectif	1	3
Promouvoir la pratique du vélo	1	2
Encourager le covoiturage	3	1
Organiser au mieux le stationnement	2	2
Mettre à disposition une information complète et multimodale	1	1
Faciliter l'orientation des usagers	2	2
Instaurer un dialogue et un partenariat avec les collectivités locales	1	2
Limiter les déplacements contraignants par l'enseignement numérique	1	2
Améliorer les conditions de vie au sein des sites universitaires	2	3

1	Forte
2	Moyenne
3	Faible

Conclusion

Le paysage universitaire en Île-de-France est unique de par sa capacité d'attraction, sa densité d'établissements et sa diversité de formations. Cependant il doit toujours faire face à l'enjeu de l'équité d'accès à l'enseignement supérieur. Pour répondre à ce défi, l'accessibilité territoriale devient primordiale. Elle sera améliorée par les nombreux projets de transports inscrits dans le cadre du Nouveau Grand Paris et du Contrat de Plan État-Région 2015-2020. Néanmoins, les nouvelles infrastructures de transport aussi performantes qu'elles puissent être ne constituent pas l'unique réponse aux besoins de mobilités des étudiants. L'approche multimodale et multiservicielle est certainement une solution adaptée aux enjeux de mobilité durable de demain et de la transition énergétique et écologique attendue. Ce panel de réponses pourra prendre forme à condition que l'ensemble des acteurs de la mobilité et les universités agissent en coordination et cohérence. Les universités prennent de plus en plus conscience que leur accessibilité se développera si les questions de mobilité et de déplacement sont intégrées à la gestion patrimoniale de leurs bâtiments, mais aussi aux projets de requalification des espaces urbains autour et au sein des emprises universitaires, pour redonner à l'université toute sa place dans la ville et accroître la qualité de vie sur les sites universitaires. Par ailleurs, la mobilité des étudiants ne peut être que facilitée si les conditions de vie des étudiants s'améliorent que ce soit sur le plan de l'offre de logement, de restauration ou de leur situation économique.

Demain, les pratiques de mobilité des étudiants devront s'adapter aux futurs enseignements universitaires notamment avec l'essor du numérique et du travail collaboratif, mais aussi aux conséquences des éventuelles évolutions du système universitaire francilien. En effet, le monde universitaire peut connaître de profonds changements de par sa gouvernance. Si l'autonomie financière et organisationnelle des universités se développe, la mise en concurrence des établissements, la spécialisation des offres de formation et la différenciation entre université se renforceront certainement. Par ailleurs, les regroupements inter-universitaires initiés par les pouvoirs publics pour améliorer la gestion et la coopération universitaires pourraient également transformer la géographie universitaire francilienne. Enfin, si les règles du système d'admission post-bac sont amenées à évoluer, les bassins de recrutement pourront être modifiés. Ainsi, au regard de ces tendances et de ces perspectives d'évolution, les parcours universitaires seront bouleversés et influenceront la mobilité des étudiants et des enseignants.

Les annexes de ce rapport comportent les analyses détaillées des 7 établissements universitaires franciliens retenus ainsi que la présentation des éléments méthodologiques de ces études de cas. Les sites retenus se répartissent comme suit :

- 3 sites parisiens, Sorbonne et Tolbiac de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ainsi que Paris rive gauche de l'Université Paris Denis Diderot ;
- 2 situés en première couronne, Nanterre de l'Université Paris Ouest et Saint-Denis de l'Université Paris 8 ;
- 2 localisés en grande couronne, Évry de l'Université Évry-Val d'Essonne et Champs-sur-Marne de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée.

Chaque analyse de site universitaire apporte des éclairages sur les sujets suivants :

- L'historique de l'implantation universitaire ;
- La localisation dans l'espace régional et l'environnement urbain ;
- Les aspects socio-démographiques des étudiants, les formations choisies et le bassin de recrutement des étudiants ;
- Les catégories de personnel et leur bassin d'habitat ;
- L'accessibilité et la desserte en voiture, en transport collectif, à vélo et à pied ;
- L'information à disposition des usagers ;

- Les projets immobiliers pouvant influencer la fréquentation ou la desserte du site (projets immobiliers de l'université, les projets urbains et les projets de transport à proximité) ;
- Des pistes d'amélioration de la desserte et du fonctionnement du site.

Enfin, ces annexes figurent dans le deuxième volet de l'étude disponible uniquement sur le site internet de l'IAU île-de-France :

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/universites-et-deplacements-en-ile-de-france.html>



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49