



Rendez-vous du **Logement étudiant**

ATELIER 3 DU 04 AVRIL 2024
COMPTE RENDU

Les résidences étudiantes et **l'essor des mobilités douces**

Pour le troisième atelier 2024 des Rendez-vous du logement étudiant, la thématique choisie était la suivante : « Les résidences étudiantes et l'essor des mobilités douces ». Ainsi, au matin du 4 avril, il s'agissait de s'intéresser au décalage qu'il peut exister entre l'accompagnement par les résidences étudiantes d'une demande étudiante en faveur de la pratique du vélo... et l'explosion actuelle des différents modes et machines du secteur des mobilités douces, qui rend parfois obsolète les garages à vélos actuels. Ainsi, un expert était là pour aider à « y voir clair dans ce maelström de modalités innovantes », tandis que des représentants du Crous de Normandie et de l'Université de Lille étaient venus présenter leurs démarches locales.

« Nous avons voulu monter cet atelier, a introduit Nicolas Delesque, parce qu'au fil de nos discussions autour de la nécessaire construction de nouvelles places pour le logement étudiant est apparue, à la croisée des chemins entre la mobilité croissante des étudiants et la généralisation de pratiques comme le télé-enseignement, une question que nous ne nous étions jamais posée : celle de la mo-

bilité de proximité. » Or, « tout ce que l'on entend par "mobilités douces" - un concept que nous interrogerons ici - a désormais un impact à la fois sur la manière de produire de nouveaux logements et sur la façon d'adapter les résidences existantes. » Parallèlement, à côté des traditionnelles bicyclettes, on assiste à « une explosion rapide de toutes sortes d'"engins" - plus ou moins vélos, plus

ou moins gros, plus ou moins motorisés - » qui peuvent encore compliquer la donne. Il était donc plus que temps de faire le point, en compagnie d'un expert et d'acteurs impliqués sur les campus.

Le vaste champ des **mobilités dites "douces"**

Urbaniste depuis plus de vingt ans, spécialiste des mobilités chez [BL évolution](#) - un « cabinet coopératif de conseil en stratégie, en ingénierie, en études et en conseil autour de la transition écologique » -, Julien Langé y anime une équipe d'une vingtaine d'experts pluridisciplinaires autour des sujets de mobilité. C'est à ce titre



qu'il était présent pour dresser une sorte de panorama analytique des mobilités douces.

Or, d'entrée de jeu, il a été très clair : « *Il y a un avant et un après Covid.* » Par ailleurs référent chez BL évolution des programmes "employeur pro vélo" (un label « *visant à développer les mobilités à vélo dans les établissements publics et privés* ») et "ALVEOLE+" (un programme national « *qui permet à un grand nombre d'opérateurs de faire appel à du conseil gratuit pour concevoir des plans et des programmes de stationnement vélo* »), il a ainsi proposé « *un état des lieux et des recommandations sur la manière de susciter et développer les modes actifs dans le milieu étudiant et universitaire.* »

Pourquoi développer les modes actifs ?

Il a ainsi commencé par distinguer le concept général des "modes doux" (définis « *globalement par une notion de vitesse relativement lente de déplacement* », qui vont donc « *de la marche à pied au vélo à assistance électrique [VAE] et à la trottinette électrique* ») et celui des "modes actifs" (« *qui excluent les modes doux passifs* », et présentent à ce titre « *un*

certain nombre de qualités qui sont presque d'utilité publique »), comme la marche à pied ou le vélo. Re traçant ainsi rapidement l'histoire de ces deux derniers modes de circulation, il a ensuite mis la focale sur le seul vélo, « *mode de déplacement majoritaire-ment adopté par à peu près toute la population active dans l'entre-deux-guerres, qui a ensuite connu des fortunes diverses dans les différents pays européens à partir des années 60.* »

Ses bienfaits sont nombreux : c'est un mode de déplacement écologique (sur tout type de pollution, y compris sonore), « *social et économique* » (puisqu'il « *permet aisément, à budget réduit, une autonomie des personnes* »), efficace (« *rapide, fluide : 5 km à vélo, c'est environ 20 minutes en ville* »)... Mais c'est surtout en ce qu'il est « *bon pour la santé physique et mentale* » qu'il s'avère incontournable selon Julien Langé. En effet, ce dernier a listé puis développé ses « *sept bienfaits sur la santé* » : le vélo « *aide à se maintenir en forme (...), améliore les systèmes cardiovasculaire et immunitaire (...), réduit le risque de maladies chroniques (...), est bon pour le moral (...), augmente la capacité de réflexion (...), améliore l'humeur* » et, une fois encore « *est bon pour l'environne-*

ment. » A ce titre, « *les études internationales sur les effets sur la santé du vélo sont tout à fait convergentes et formelles.* »

Pourtant, aujourd'hui et sur ce point, la France « *accuse un retard très important* », même si la part des déplacements à vélo a connu une forte hausse depuis 2019 – avec « *une demande et une poussée beaucoup plus forte dans les villes qu'ailleurs, mais réelle sur tout le territoire.* » Cela dit, « *en part modale* », nous sommes « *encore en dessous des 5%* » (contre plus de 25% aux Pays-Bas ou plus de 15% au Danemark), avec en sus un très gros retard « *en termes d'aménagements, de continuité des réseaux cyclables, de sécurisation, etc.* » Cinq



Julien Langé, est urbaniste des mobilités et directeur d'études associé chez BL évolution.

BL évolution est un cabinet de conseil indépendant pour votre transition écologique. Nous accompagnons les entreprises et les collectivités dans leur transformation vers des modèles plus durables.

Notre équipe d'experts, notre engagement et notre statut de coopérative à mission font de nous votre partenaire unique pour une transition écologique ambitieuse, juste et réussie.

1. Les modes actifs, pourquoi les développer

Contexte national : le vélo en plein essor

Explosion de la pratique cyclable entre 2019 et 2022.
(chiffres Vélo et Territoires)

Milieu
urbain
+34%

Milieu
péri-
urbain
+17%

Milieu
rural
+18%



Enjeu d'image, de marketing territorial

C'est une attente réelle de nombreux habitants. Ils ont pu voir ce qui peut se pratiquer sur des territoires plus en avance, notamment pendant leurs vacances d'été car les villes littorales sont relativement avancées sur le sujet.



Enjeu économique du territoire

Une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi et créatrice d'emplois locaux.



Enjeu environnemental et de santé

Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.

raisons à cela : les « *habitudes de mobilité acquises autour de la voiture* », l'étalement urbain, le sentiment d'insécurité sur la route, le manque d'infrastructures cyclables et « *de place pour garer son vélo dans des espaces sécurisés* ».

Pour autant, des dynamiques se dessinent : en 2022 en effet, « *43% des véhicules vendus ont été des vélos* », avec près de 740 000 unités de VAE (+12% en volume) et 33 000 de vélos cargo (+96%). Dans les faits, « *il y a peu de secteurs qui peuvent se targuer d'un tel taux de croissance* », a-t-il affirmé : « *Des croissances à deux chiffres, en volume comme en valeur* », avec en outre « *une démultiplication des formes de vélos, qui correspond à une démultiplication aussi des besoins et des attentes de nos concitoyens. Ces derniers se tournent effectivement, massivement, vers le vélo.* » Ainsi, « *la dynamique est lancée* », mais pour continuer à lever les nombreux freins restants, beaucoup reste à faire.

Comment les développer ?

Parmi ces freins, il a cité « *les vols de vélo* », et le manque de stationnement sécurisés – y compris « *pour stationner un ou plusieurs jour(s)* ». Ce dernier point est particulièrement important, notamment aux alentours des gares, tant « *l'intérêt du vélo, c'est également de pouvoir le combiner avec un autre mode de transport de plus longue portée, comme le TER, le tramway, les transports publics en général.* » Concernant le monde étudiant, s'il présente de nombreux atouts (notamment en matière d'autonomie, aussi bien vis-à-vis de la famille que des horaires de circulation en transports en commun), le vélo pâtit encore d'un manque de « *culture vélo* » (avec pour conséquences « *la peur de s'y mettre* », le sentiment de

Introduction : le programme Alvéole Plus en quelques mots



Alvéole Plus cofinance vos stationnements pour les vélos !

LES ACTIONS FINANÇÉES PAR LE PROGRAMME



Conseil

Accompagner **2 900 bénéficiaires** à définir et concrétiser leur projet de stationnement pour les vélos.
Prise en charge à 100 %.



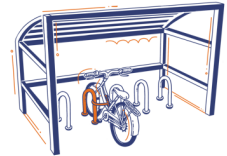
Stationnement

Cofinancer la création de **100 000 places** de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos.
Prise en charge jusqu'à 50 % (40 % hors ZFE-m).



Formation

Permettre à **7 000 usagers** d'acquiescer les bons réflexes pour circuler à vélo.
Prise en charge à 100 %.



À QUI S'ADRESSE ALVÉOLE PLUS ?

- les espaces et sites publics,
- les écoles et établissements d'enseignement,
- les copropriétés privées (à usage principal d'habitation),
- les gares et pôles d'intermodalité,
- l'habitat social,
- les espaces pour les livreurs à vélo.

Plus d'informations :
www.alveoleplus.fr

Un programme financé par



Porté par



10

<https://alveoleplus.fr>

« *manquer de compétences* »), des difficultés réelles ou supposées liées au fait de s'en procurer un, de pouvoir le garer... voire d'une « *publicité très prégnante autour de la voiture* », provoquant « *un sentiment de frustration à l'idée de devoir "se rabattre" sur le vélo, faute de mieux.* »

Ainsi, pour développer les modes actifs, il s'agit à la fois de répondre à un besoin de services (« *rendre le vélo fiable et pratique pour tous* », notamment en misant sur « *des lieux pour le faire réparer* »), l'assurer, s'en « *procurer un adapté* », de communication (« *diffuser et développer la culture vélo* », par exemple via l'événementiel) et bien entendu d'infrastructures (« *réaliser les aménagements nécessaires* »). Ce dernier point est évidemment « *le plus coûteux, mais aussi le plus structurant.* » Et concernant le monde universitaire à proprement parler, l'[Académie des mobilités actives \(ADMA\)](#) propose « *de nombreuses ressources* », en particulier à propos du « *système vélo universitaire.* »

Tout ceci vise à lever « *tous les freins sur le développement du vélo* », aussi bien en matière juridique qu'autour de

« *l'intermodalité du vélo en gare* », du stationnement sécurisé, d'une « *ville apaisée dans laquelle on réduit la vitesse autorisée et où on partage mieux la voirie* », de la « *lutte contre le vol* », des « *services innovants* », etc. En outre, « *dépasser le système voiture, extrêmement intégré* », nécessite également que « *tous les acteurs s'impliquent* », des associations étudiantes aux étudiants eux-mêmes en passant par les résidences, les universités et les collectivités territoriales. Car dans ce domaine, Julien Langé en est certain : « *C'est le renforcement de cet effet d'écosystème qui sera important.* »

Focus sur deux cas pratiques

Pour revenir sur leur expérience suite à ce tour d'horizon complet, deux acteurs universitaires étaient présents : Betty Lefeuvre, conseillère "hébergement" au [Crous de Normandie](#) et Antoine Delanoë, chef de projet "mobili-

« durable » au sein de la Direction du Développement durable et de la RSU à l'[Université de Lille](#).

Du Crous de Normandie...

Confirmant d'une part qu'il existe « de fortes demandes » sur son territoire en matière de pratique comme de besoins étudiants autour du vélo, et d'autre part l'utilité d'une intermodalité vélo/transports en commun, Betty Lefevre a indiqué que le Crous de Normandie « s'appuie sur de nombreux projets en résidence pour construire des garages à vélo, mettre à disposition ces espaces qui sont sécurisés, badgés, et dont les étudiants peuvent disposer. » Pour autant, « ces garages à vélo sont toujours pleins » - ce qui vient à la fois confirmer le besoin... et l'insuffisance, pour le moment, de la réponse apportée.

Elle a ensuite présenté la « véritable politique régionale » mise en place en Normandie, qui permet l'aménagement de pistes cyclables, de voies piétonnes, mais aussi la « mise en place d'une application à destination des étudiants, pour le calcul d'itinéraires » et des indications concernant les « balades à vélo sur toute la Normandie » ([Geovelo](#)). Dans le détail, elle est revenue sur le cas de

[Caen-la-Mer](#) (avec notamment, à terme, « un périph vélo qui proposera 17 kilomètres de pistes tout autour de la ville »), de la [Métropole Rouen Normandie](#) (autour de parcs à vélo en centre-ville, d'aides à l'achat de vélos) et de [Le Havre Seine Métropole](#) (avec par exemple le cheminement *La Seine à Vélo*).

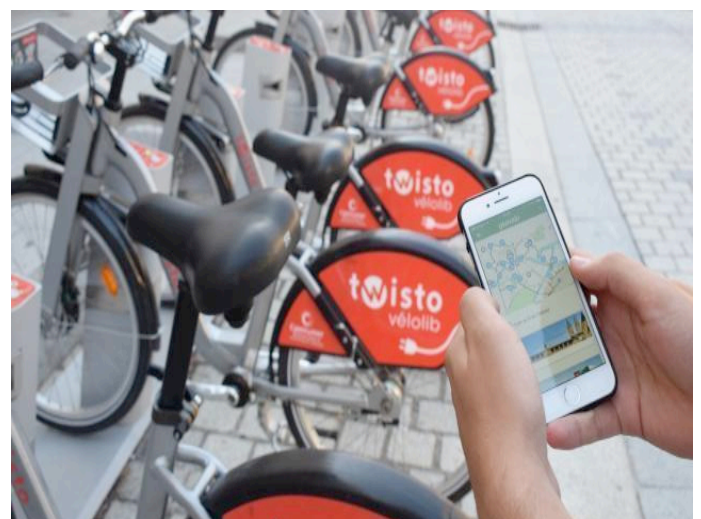
Concernant les sites du Crous à proprement parler, ce dernier « s'est appuyé sur le dispositif de la CVEC pour financer des garages à vélo sécurisés sur l'ensemble des résidences et à proximité des structures de restauration », a également aménagé des voies piétonnes, et multiplié « les initiatives pour faciliter cette mobilité douce sur nos sites et alentours » : guide du résident et « étudiants référents » prenant en compte cette problématique, stations de réparation, prêts de vélos... Ceci, tout en renforçant sa politique de partenariats en direction par exemple d'acteurs comme les associations *Héroulib* (à Hérouville Saint Clair) ou *l'Afev*, ou encore *Transdev* (à Mont Saint Aignan).

... à l'Université de Lille

L'intervention d'Antoine Delanoë, quant à elle, s'est d'abord appuyée

sur les résultats d'une enquête liée au Plan de transition écologique « multi-thématique », sur dix ans, dont s'est dotée l'[Université de Lille en juin 2023](#) - avec notamment un pan consacré à la mobilité, dont le premier axe concerne la « réduction des émissions liées aux déplacements domicile/université ». Dans le cadre de l'élaboration de son Plan de mobilité, rendu public en novembre 2023, l'Université a ainsi interrogé, fin 2022, 7 000 de ses étudiants et 2 584 de ses personnels - soit un dixième de son effectif étudiant et un tiers de celui de ses personnels -, pour ensuite produire des données à la fois « via un panorama général et par campus. »

Il en ressort d'une part que « 47% des émissions de l'Université - dont 61% dues à la voiture individuelle - » sont liées à ces déplacements, et d'autre part que, pour les réduire, les répondants proposent de « réorganiser les emplois du temps », de « favoriser le covoiturage » et de... « développer les équipements vélos. » Pour autant, l'Université développe déjà de nombreuses actions, aussi bien en termes d'équipements (aide à l'achat de vélos, kit de sécurité mis en place « avec notre budget CVEC »...) que de services (flotte de vélos en prêt, prise en main de vélos cargos, « maison du vélo » avec





ateliers d'autoréparation, « remise en selle », « balades découvertes inter-sites »...), de dispositifs incitatifs, d'événements ou de sensibilisation (dont une « fresque des nouveaux

récits » visant à « retravailler les désirabilités »).

Tout ceci se fait bien évidemment sur la base d'un « gros réseau partena-

rial », impliquant tant des partenaires universitaires (par exemple via le Réseau des référents zéro carbone), qu'associatifs (dont [Les Jantes du Nord](#)) ou encore institutionnels (dont la [MEL](#) et la [Maison des mobilités durables](#)). ■

Prochain rendez-vous : le 16 mai, avec un focus sur la question des espaces au sein des résidences !

• Le Jeudi 16 mai 2024 sur Zoom : Quels espaces en supplément des logements ?

- Toutes les résidences étudiantes disposent d'espaces pour leurs locataires : foyers, salles de travail, salles d'animation ou collectives... Chaque gestionnaire nomme ces espaces comme il le souhaite et lui affecte des usages ... plus ou moins respectés par les usagers. A partir d'une expérience innovante d'observation et de programmation avec des usagers, et des résultats du baromètre de l'AIRES, nous analyserons les pratiques actuelles, les expériences réussies ou non, pour tenter d'envisager des critères à respecter pour des espaces utiles à la vie des locataires.

Comment participer ?

Les liens seront envoyés par email le mardi avant l'atelier;

Replay de l'atelier passé

Vous recevrez vos identifiants par email pour accéder au replay sur www.rdvle.com

MAJOR PARTENAIRES :

Dauphine | PSL
UNIVERSITÉ PARIS

PARTENAIRE MÉDIA :


Universités & Territoires

 **ARPEJ**
ENGAGÉS
POUR L'HABITAT
DES JEUNES

— GROUPE —
RÉSIDE ÉTUDES

 les Crous

3F Résidences
Groupe ActionLogement

PARTENAIRES :

 **fac-habitat**
fac-habitat.com

 **Open Partners**
DÉVELOPPEUR URBAIN

 **wifirst**

 **Twenty Campus**
/ sergic

 **LOGI-FAC**
- SMERRA
LOGEMENTS D'ÉTUDIANTS EN RÉUSSITE

 **SCHOLA**
DOMUS

 **EIFFAGE**
IMMOBILIER

 **Espacil Habitat**
Groupe ActionLogement

AVEC LE SOUTIEN DE :

 France Universités

 FNAU
FÉDÉRATION
NATIONALE
DES AGENCES
D'URBANISME

 **AIRES**
Association Française des
Résidences Étudiantes et Jeunes

 **adele**

 **Latitude**

 **afev**
CRÉATEUR DE LIENS SOLIDAIRES

 **FAGE**

 **AVUF**
Association des Vieilles
Universitaires de France

 **Réseau
Vie Étudiante**