

LOGEMENTS, LIEUX D'ÉTUDES ET DÉPLACEMENTS DES ÉTUDIANTS DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES ET DES STRATÉGIES



CONTEXTE

L'Observatoire Territorial du Logement Étudiant Aix-Marseille-Provence (OTLE AMP) est une instance partenariale portée par les Agences d'Urbanisme, Agam et AUPA, la Métropole Aix-Marseille-Provence, le CROUS Aix-Marseille Avignon et Aix-Marseille Université. Cette instance s'est élargie en 2020 avec l'intégration de l'État, représenté par la DREAL PACA. Plus récemment, en 2022, les Villes d'Aix-en-Provence et de Marseille ainsi que le Département des Bouches-du-Rhône sont devenus membres de l'OTLE.

L'Observatoire a pour missions de :

- construire un outil statistique de collecte et d'analyse des données ;
- proposer des pistes d'actions pour soutenir une politique de développement du logement étudiant ;
- être un lieu d'échange et de partage pour une meilleure connaissance des enjeux autour du logement étudiant.

Co-présidé par les vice-présidents en charge de l'Habitat et de l'Enseignement Supérieur de la Métropole, un comité de Pilotage composé de ses membres se tient chaque année. Il oriente et décide des actions menées par l'Observatoire.

L'OTLE AMP s'inscrit parallèlement dans une démarche nationale en faveur du logement étudiant portée par la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), l'Association des villes universitaires de France (AVUF), la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et soutenu par le ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation et par le ministère de la cohésion des territoires. Après une première labellisation en 2019, une reconduction pour 3 ans a été actée.

Cette labellisation permet à l'Observatoire Territorial du Logement Étudiant Aix-Marseille-Provence d'avoir des outils de mesures partagés et comparables avec les autres territoires, de rejoindre un réseau d'échanges et de mutualisation d'études et de bénéficier des partenariats nationaux. Ce réseau réunit, en 2022, 35 observatoires.

INTRODUCTION

Serge Lerda, Directeur général de l'Aupa



Les observatoires Territoriaux du Logement Étudiant (OTLE) se sont lancés au niveau national en 2018. Le Métropole Aix-Marseille-Provence et ses partenaires se sont inscrits dans cette dynamique dès 2019. Le département des Bouches-du-Rhône, la ville de Marseille et la ville d'Aix-en-Provence ont rejoint l'observatoire en 2022. Depuis son lancement l'OTLE AMP a déjà animés trois ateliers¹. L'observatoire poursuit trois objectifs prioritaires. **Observer**, pour mieux connaître les besoins et les attentes des étudiants à l'échelle de la Métropole Aix-Marseille-Provence. **Recenser** quantitativement et qualitativement les lieux de vie des étudiants du territoire et ainsi produire de la donnée. **Échanger**, par le biais d'événements pour partager cette connaissance entre les acteurs du territoire sur des besoins spécifiques. C'est dans le troisième objectif de l'observatoire, **Échanger**, que s'inscrit l'atelier. Pour ce quatrième atelier organisé par l'OTLE AMP, il s'agit aujourd'hui de consacrer les échanges sur les pratiques et usages des étudiants en matière de déplacement au regard des lieux de vie et d'enseignements.

Pour traiter ce sujet, l'atelier s'organisera autour de trois séquences :

- dans un premier temps, des éléments de cadrage, présentés par les agences d'urbanisme et la Métropole Aix-Marseille-Provence, permettront de cerner le sujet dans ces grands enjeux ;
- une première table ronde donnera la parole aux étudiants pour évoquer leurs retours d'expérience, leurs pratiques en matière de mobilité et les stratégies résidentielles qu'ils ont mis en place ;
- une deuxième table ronde permettra de mettre en lumière les initiatives développées et à venir par la Métropole Aix-Marseille-Provence et par Aix-Marseille Université pour accompagner les déplacements des étudiants (offre de transports effective et en développement, tarification, stationnement...).

À l'issue de chacune de ces 2 tables rondes des échanges avec la salle sont prévus.

Cet atelier, organisé au sein de l'îlot Bernard du Bois sur le site universitaire de Marseille rassemble une quarantaine de personnes et sera animé par Camille LOMINÉ (Aupa) et Aurélie THOMAS (Agam).



Aupa : <https://vu.fr/uPbl>
Agam : <https://vu.fr/WISUg>

LES 3 ATELIERS ORGANISÉS PAR L'OBSERVATOIRE TERRITORIAL DU LOGEMENT ÉTUDIANT AIX-MARSEILLE-PROVENCE :

2020

Quel logement pour quel étudiant ?
Table ronde 1 : étudiants, habiter la métropole demain.
Table ronde 2 : l'étudiant nomade.

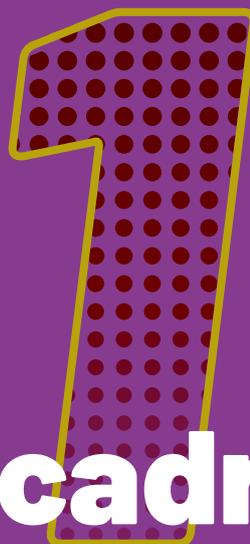
2021

Quels outils de communication disponibles : comment les rendre plus visibles et accessibles aux étudiants ?
Identification des besoins résidentiels.

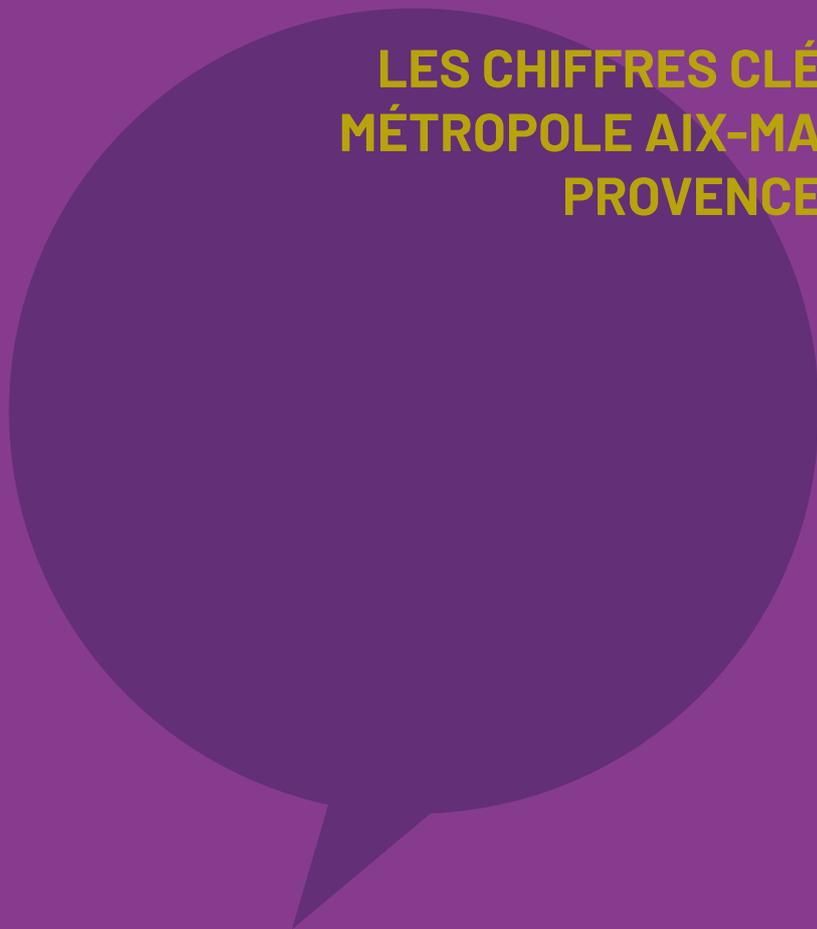
2022

Les logements étudiants alternatifs : quelles pratiques et opportunités dans la métropole Aix-Marseille-Provence.

Éléments de cadrage



LES CHIFFRES CLÉS DE LA
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-
PROVENCE



LA VIE ÉTUDIANTE EN QUELQUES CHIFFRES

Camille LOMINÉ

En 2022, la Métropole Aix-Marseille-Provence compte près de 100 000 étudiants. Après une croissance particulièrement élevée à la rentrée 2020, liée à un taux de réussite exceptionnel au baccalauréat, le nombre d'étudiants métropolitain a diminué. Cette évolution est également enregistrée à l'échelle nationale.

La répartition des étudiants sur le territoire se polarise sur les 2 grandes villes de la Métropole :

- 39 000 à Aix-en-Provence
- 55 000 à Marseille
- Environ 5 000 étudiants se répartissent sur les communes de Gardanne, Salon-de-Provence, La Ciotat, Vitrolles et Martigues.

Sur l'ensemble de la métropole, un peu moins de la moitié des étudiants ne vit plus chez leurs parents (environ 48 000 décohabitants). Sur la ville d'Aix-en-Provence ces étudiants sont presque 20 000 à se loger hors du domicile familial. Ils sont près de 26 000 sur ville de Marseille.

Face aux besoins en logements, des résidences

étudiantes se sont développées. Elles offrent plus de 23 000 places (que ce soit au sein des résidences publiques ou des résidences privées). L'essentiel est à Marseille et Aix-en-Provence.

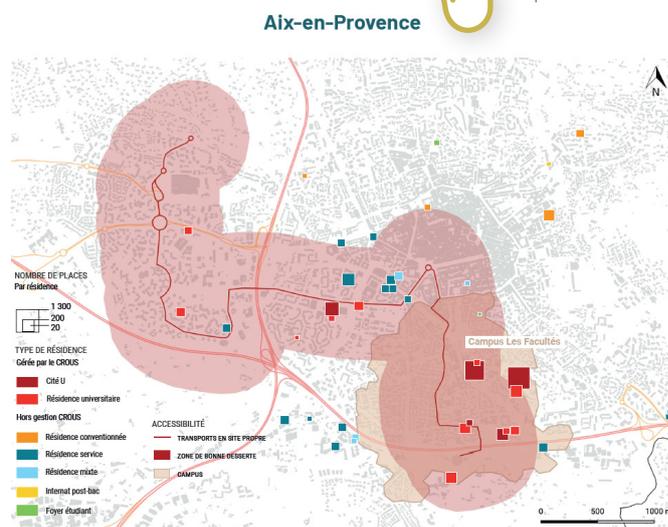
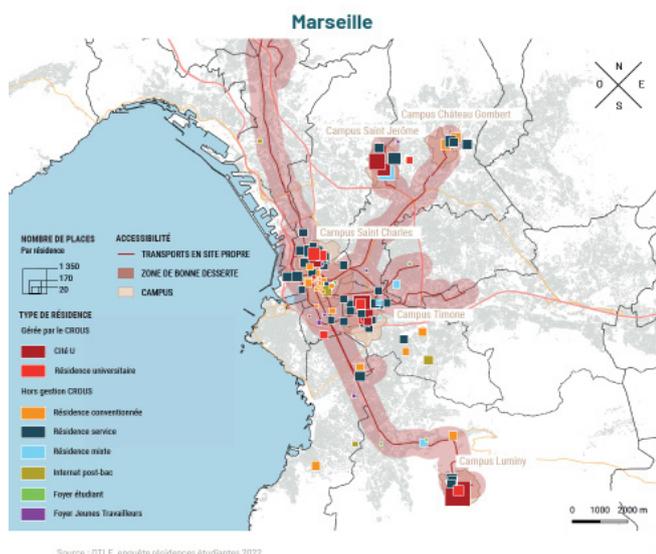
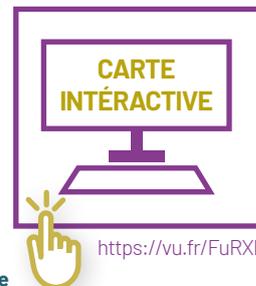
- Près de 14 000 places sont des résidences sociales (plus de 7 500 à Marseille et près de 6 000 à Aix-en-Provence).
- Plus de 9 000 places au sein des résidences étudiantes privées (loyers libres de marché). Près de 6 500 à Marseille et plus de 2 300 à Aix-en-Provence.

Les loyers pratiqués varient selon les typologies de logements. De plus, le poids des charges accentue davantage ces écarts :

- résidences sociales¹ : de 165€ à 670€ /mois charges comprises ;
- résidences privées : de 310€ à 900€/mois charges comprises ;
- parc locatif diffus pour un T1 : de 400€ à 515€/mois hors charges.

1. Les loyers sont encadrés, mais les charges ne le sont pas

Localisation des résidences étudiantes au regard de la zone de bonne desserte:



La zone de bonne desserte correspond à une distance inférieure à 500 mètres d'un transport performant (sur des voies dédiées).

ZOOM SUR LES PRATIQUES ÉTUDIANTES

(avec les Enquêtes Mobilité et les usages des transports collectifs métropolitains)

Aurélié THOMAS & Vincent MEYER



EMC²

Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) est un outil pour élaborer les politiques publiques. Cette enquête permet d'avoir une vision globale des déplacements à l'échelle d'un territoire afin d'élaborer des stratégies adaptées. Elle est une photographie des pratiques de habitants. Cette enquête a été réalisée en 2009 et 2019 sur le territoire AMP.

Une première enquête mobilité certifiée par le Cerema a été réalisée en 2009, puis une seconde en 2019. Un premier travail a fait émerger une vision globale des déplacements afin de définir une stratégie en matière de mobilité. La seconde enquête a permis d'observer les dynamiques à l'œuvre entre ces deux dates.

En 10 ans, l'utilisation des transports en commun par les étudiants métropolitains a fortement progressé. Ils étaient 21% à prendre les transports en commun en 2009, ils sont 32% en 2019. Sur la même période, l'usage de la voiture a reculé passant de 37% à 27%. Le report de la voiture vers les transports en commun s'observe également sur la possession du permis de conduire. Alors qu'en 2009, 72% des étudiants possédaient le permis de conduire, ils ne sont plus que 59% à l'avoir en 2019. Plusieurs explications peuvent être mises en avant pour décrire ces phénomènes : les offres de transports en commun répondent davantage aux besoins, le coût du permis de conduire est moins accessible.

Les étudiants ne se déplacent pas de la même manière que les autres catégories de la population. En 2019, alors que 52% des métropolitains utilisent une voiture et 11% les transports en commun, ce sont 31% des étudiants qui utilisent la voiture et 32% les transports en commun.

Concernant les motifs de déplacements étudiants, l'heure de pointe du matin concerne principalement des déplacements domicile/travail - étude. Alors que l'heure de pointe du soir correspond aux déplacements domicile/travail mais également aux motifs loisirs, achats... Ce qui suppose une gestion des flux de passagers différente.

Un étudiant parcourt en moyenne 15 km par jour et près de la moitié de ses déplacements concerne les études (vient ensuite les loisirs pour 27%).

Quelques éléments concernant les lieux de vie et les lieux d'études des étudiants :

- 85% des étudiants qui vivent à Marseille y étudient aussi (soit plus de 43 000 étudiants). 13% d'entre eux étudient à Aix-en-Provence (soit près de 6 500 étudiants).
- 82% des étudiants qui vivent à Aix-en-Provence y étudient aussi (soit près de 19 000 étudiants). 11% d'entre eux étudient à Marseille (soit plus de 2 500 étudiants).

Les lignes les plus fréquentées par les étudiants :
À Marseille :

- les deux lignes de métro, M1 et M2 : les étudiants représentent entre 20% et 23% des usagers ;
- le bus à haut niveau de service vers Luminy : les étudiants représentent 1/4 des voyageurs.

À Aix-en-Provence :

- l'Aixpress, les étudiants représentent 47% des usagers ;
- les lignes de bus 8, 5, 4, 7.

La ligne 50 (Aix - Marseille) est largement fréquentée par les étudiants (62% des usagers, contre 30% d'actifs). Cette fréquentation est assez homogène sur l'ensemble de la journée.

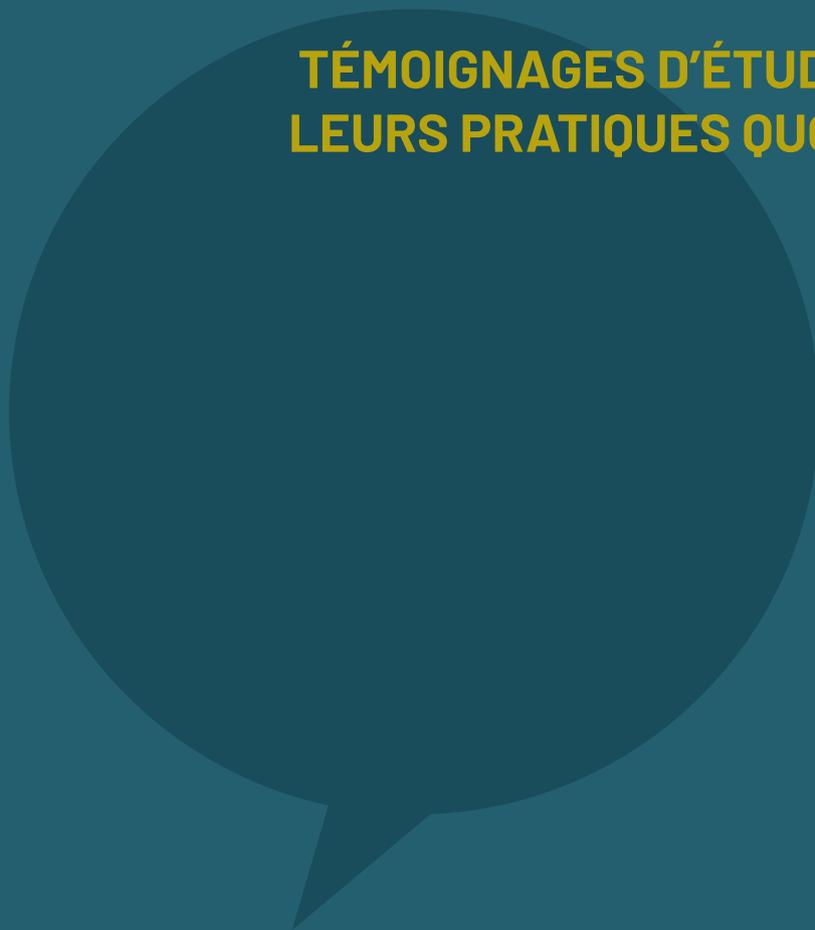
La quasi-totalité des sites d'études d'AMP se trouve dans des zones de bonnes dessertes c'est-à-dire à moins de 500 mètres d'une ligne de transport en commun.

L'opinion des étudiants quant aux transports en commun est plutôt favorable. Ils sont presque la moitié à penser que ceux-ci se sont améliorés ces 10 dernières années.

Table ronde



TÉMOIGNAGES D'ÉTUDIANTS SUR
LEURS PRATIQUES QUOTIDIENNES



PASCAL GADAIS

Étudiant 1^{re} année en soins infirmiers à Aix-en-Provence (site Montperrin)
22 ans, habite à Aix-Val de l'Arc

Le choix géographique d'habiter en périphérie du centre-ville d'Aix est dû à des questions de loyer et de qualité de logement (difficulté d'avoir accès à des logements étudiants et davantage encore lorsque l'on vit en couple).

Le choix géographique opéré par Pascal a également été motivé par la possession d'une voiture utilisée dans le cadre de ses stages et loisirs.

Pratiques des transports et mode de vie :

Dans le cadre de sa formation, Pascal effectue de nombreux stages au cours de l'année dans des structures hospitalières. Les étudiants de la formation qui ne sont pas motorisés sont prioritairement placés dans des structures desservies en transports en commun. Ceux qui possèdent un véhicule sont donc plus souvent envoyés dans les périphéries. En ce sens, quand Pascal est en stage à la Roque-d'Anthéron ou Pertuis, il ne peut pas utiliser la ligne de bus depuis Aix car ses horaires décalés ne correspondent pas à ceux des transports en commun (embauche à 6h ou fin jusqu'à 21h). Par ailleurs, spécifiquement pour cette formation, les frais kilométriques sont très peu pris en charge. Ces situations créent des distorsions car aujourd'hui beaucoup d'étudiants déclarent ne pas avoir de voiture.

Pour les loisirs et les sorties nocturnes, Pascal utilise un vélo ou sa voiture (quitte à payer un parking pour la voiture) car les services de transports collectifs ferment trop tôt dans la soirée. Pascal bénéficie de la gratuité des parkings à vélo grâce à son abonnement transports collectifs.

LES TRANSPORTS EN COMMUN DE NUIT

Les transports collectifs ne sont pas toujours perçus comme sécurisants en soirées/nuits. Des étudiants présents dans la salle indiquent préférer rentrer en vélo pour des raisons d'insécurité dans les transports en commun.

MARIE CHAFIK

Étudiante en 3^e année de Licence en Arts-Plastiques à Aix-en-Provence (site Shuman)
26 ans, habite à Marseille proche de la gare Saint-Charles

Malgré des cours réguliers à Aix-en-Provence, Marie a fait le choix d'habiter Marseille et ce pour plusieurs raisons : vie culturelle, lien social mais également sa poursuite d'études projetée (le master 1 visé se trouve à Marseille).

La recherche d'un logement à proximité de la gare routière marseillaise a été stratégique compte tenu des déplacements vers Aix pour les études.

Pratiques des transports et mode de vie :

Marie est détentrice d'un abonnement « pass intégral ». Elle utilise quasi quotidiennement la ligne 50 (Aix-Marseille) pour se rendre à ses cours. L'amplitude horaire de cette ligne est très appréciable, avec une fréquence idéale lorsque le flux de passagers est géré. Un report sur le train en cas de grève ou encombrement de la ligne 50 est possible, mais celui-ci est plus cher et plus long que le bus.

Pour les loisirs et les sorties en dehors des cours, Marie utilise régulièrement les transports en commun marseillais car le centre-ville, où est situé son logement, est très bien desservi. La fermeture, tôt dans la soirée de ces transports, est un regret. Marie n'utilise pas le vélo à Marseille pour des raisons d'insécurité, crainte des trafics et des vitesses des voitures.

Concernant la tarification de son « pass intégral », Marie ne bénéficie pas du tarif jeune (30€ par mois pour un engagement d'un an) mais de la tarification classique (soit 68€/mois pour la même durée d'engagement). En effet, des tarifications spécifiques existent en fonction de l'âge des usagers mais pas au regard du statut étudiant en particulier.

Par ailleurs, Marie n'envisage pas de se déplacer en voiture pour ses trajets quotidiens, car après avoir raté son permis à plusieurs reprises (financé par ses parents), elle devrait à présent le repayer dans son intégralité ce qui représente un coût trop important pour elle en temps qu'étudiante.

Concernant les amplitudes horaires des bus (hors ligne 50), Marie interpelle sur le cas d'une de ses camarades en arts plastiques. Celle-ci habite dans un quartier excentré du centre-ville de Marseille et fait également le trajet Marseille-Aix chaque jour. Depuis mi-octobre 2023 en raison du renouvellement des rames, les métros marseillais ferment à 21h30. Cette fermeture a de réelles conséquences sur sa scolarité : certains cours se terminant tardivement, elle est contrainte de quitter l'université plus tôt que prévu afin de réussir à prendre le dernier métro et ainsi rentrer chez elle.

PIERRE MEGGIATO

Étudiant en double cursus : 1^{re} année de Licence en Économie-gestion à Aix-en-Provence (site Montperrin) et en Maths-informatique (télé-enseignement), 18 ans, habite à Puyricard (domicile familial)

Pierre n'envisage pas de prendre un appartement dans le centre-ville d'Aix. Venant d'une famille nombreuse et n'étant pas boursier, ni lui, ni ses parents ne peuvent se permettre une telle dépense.

Son lieu de résidence n'est qu'à 15 km du site universitaire, mais ce trajet représente près d'une heure en transport collectif. De plus, la fréquence des bus est faible et le temps d'attente entre deux bus peut parfois être très long.

Pierre est en train de passer le permis de conduire.

Pratiques des transports et mode de vie :

Pierre, comme beaucoup de jeunes en périphérie des grandes villes, sollicite régulièrement le cercle familial pour ses déplacements. Lorsque les bus circulent, il se fait déposer à un arrêt de bus.

L'enjeu pour Pierre est d'obtenir le permis de conduire le plus rapidement possible pour gagner en autonomie. Sa stratégie de déplacement pour accéder à son lieu d'études sera alors de se rendre en voiture au parking relais le plus proche et de terminer en transport en commun. Pierre souligne également la fin de service des transports en commun trop tôt en soirée et les week-ends ce qui le rend de nouveau tributaire de ses parents pour les sorties nocturnes.

Pierre ne se déplace pas en vélo, car son trajet vers Puyricard comporte un dénivelé trop important. L'usage du vélo électrique pourrait être une solution.

LES TENSIONS SUR LE TRAFIC

La ligne 50 (Aix Marseille) est un très bon mode de transport. Cependant, chaque année, sont constatées des périodes courtes de très fortes tensions qui mettent à mal les usagers. Elles s'expliquent en partie par la difficulté de recruter des conducteurs. Ce qui impose de réorganiser les tournées et parfois d'en supprimer.

PAROLES DE LA SALLE

VOITURE INDIVIDUELLE VS TRANSPORT EN COMMUN

Le permis de conduire représente un véritable coût financier pour les jeunes. Ce qui explique en partie un report sur les abonnements de transport en commun.

PRATIQUES DU COVOITURAGE ?

Les étudiants ont peu connaissance de la plateforme de co-voiturage mise en ligne par la métropole mi-janvier 2024 attractive d'un point de vue tarifaire. Actuellement, ils procèdent essentiellement entre connaissances, dans un cercle restreint.

Table ronde



**OFFRE ET STRATÉGIE DE
DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ
PRÉSENTATIONS CROISÉES**

LE PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN

Patrice FOURNIER, Chef de projet Plan de Mobilité,
Service Stratégie Planification de la Mobilité Durable,
Direction Études et Stratégie Mobilité
Métropole Aix-Marseille-Provence

Le défi est de construire un réseau collectif plus intéressant que la voiture. Ou dit autrement, rendre la voiture moins attractive pour se déplacer au sein de la métropole.

La Métropole Aix-Marseille-Provence est l'autorité organisatrice de la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble de son territoire.

Le Plan de Mobilité, approuvé en décembre 2021, traduit la stratégie de la Métropole Aix-Marseille-Provence en matière de déplacements entre 2020 et 2030. Ce document s'inscrit dans le nouveau paradigme de la mobilité : nouvelles mobilités, nouveaux services, changement climatique, économie décarbonée... Le Plan de mobilité s'inscrit également dans une stratégie à long terme, véritable système de mobilité pour tous.

4 enjeux majeurs sont identifiés : combinaison de modes de déplacements, cadre de vie amélioré (réduire les gaz à effet de serre, limiter l'impact environnemental), développer une mobilité adaptée à la taille des communes et aux pôles stratégiques, renforcer l'accessibilité aux pôles urbains.

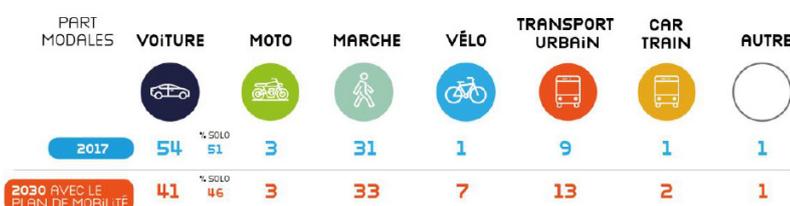
Pour répondre à ces objectifs, les stratégies sont multiples. Concernant les mobilités actives, il s'agit de :

- favoriser la marche à pied ;
- doubler l'usage des transports collectifs ;
- passer de 1 à 7 % les déplacements en vélo.

Pour atteindre ces objectifs de mobilités actives, il s'agit notamment de développer un réseau cyclable continu et sécurisé. Il s'agit également de faire en sorte que 90 % des habitants de la métropole soient à moins de 15 minutes d'une station ou d'un pôle d'échange multimodal du Réseau Express Métropolitain (REM). La limitation du stationnement des voitures est également projetée en supprimant des places de parking pour que la voiture soit moins avantageuse en termes de déplacement. À terme, un RER métropolitain sera en place grâce à un réseau ferroviaire modernisé. Les autoroutes seront le support d'un transport multimodal collectif et de voitures partagées. Les centres-villes seront réinvestis (modes actifs, logistiques urbaines...).

Pour décliner la stratégie du Plan de mobilité 2020-2030, la Métropole Aix-Marseille-Provence, accompagnée des agences d'urbanismes, ont identifié 25 plans locaux de mobilité, qui préciseront localement, pour chaque bassin et chaque commune, les actions opérationnelles à mettre en œuvre dans les domaines de la mobilité, en cohérence avec le développement urbain.

LES OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ LES PARTS MODALES



Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence - 2020-2030

QU'EST-CE QU'UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ?

C'est un lieu où l'on trouve un réseau de transport collectif performant (THNS¹, REM², TRAM...), ainsi que des lignes secondaires. Ce lieu est accessible à vélo ou en voiture dans le cadre d'un parking relais et d'abris vélos sécurisés.

1. THNS : Transport à Haut Niveau de Service
2. REM : Réseau Express Métropolitain

STRATÉGIE MOBILITÉ DURABLE D'AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ ACTIONS ET PRIORITÉS

Stéphane SIGNORET, Chargé de Projets Développement Durable
Aix-Marseille Université

En décembre 2021, la gouvernance d'Aix-Marseille Université (AMU) s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma directeur de développement durable et de responsabilité sociétale. Cette démarche s'inscrivait notamment dans un contexte national de création de zones à faible émission de polluants.

L'année suivante, AMU a lancé une grande enquête sur la mobilité de l'ensemble des usagers d'AMU (étudiants, personnels administratifs, enseignants chercheurs) pour caractériser leurs modes de déplacement. Il en ressort que les 3/4 des usagers utilisent les transports en commun ou les modes actifs pour se déplacer (marche, vélo et trottinette). 15% se déplacent en voiture quotidiennement.

La mobilité représente 68% des émissions de gaz à effet de serre d'AMU. La voiture et le bus représentent la quasi-totalité de ces émissions. 70% sont liées à des mobilités étudiantes. Soit au total 48% des émissions d'AMU.

En ce sens, la mobilité est un axe majeur d'amélioration qui se décline en 3 grands enjeux.

Accompagner la mobilité du quotidien. AMU prend en charge 75% du coût de l'abonnement transport collectif pour son personnel et les étudiants en contrat doctoral.

Développer le covoiturage. De mars 2022 à décembre 2023, un dispositif de soutien au

co-voiturage a été mis en place avec un partenariat AMU / KLAXIT. Depuis le 17 janvier 2024, le service « lecovoiturage » a été lancé par la métropole. AMU s'est associée à cette dernière pour utiliser la même plateforme et soutient la pratique du covoiturage sur tous ses sites, en complément du service de la métropole par le financement du « reste à charge » et d'animations sur les campus.

Favoriser l'usage du vélo. Aujourd'hui sur l'ensemble des sites universitaires d'AMU il y a 1 468 places de vélo. L'ambition d'AMU pour les prochaines années, avec le soutien du programme Alvéole+, est d'augmenter le nombre de places en installant sur ses différents sites de nouveaux équipements pour le stationnement de vélo : pose d'arceaux simples sous abris, consignes sécurisées ou encore local à vélo selon la typologie du site et les risques liés au vol.

Anticiper les besoins liés aux voitures électriques en équipant ses sites de bornes de recharge d'appoint. Même si aujourd'hui la voiture électrique est quasi inexistante auprès des étudiants, celle-ci se développe auprès du personnel salariés et des visiteurs d'AMU. À terme, ce sont 35 bornes pour 60 points de charges qui seront déployées. AMU rejoint l'ambition de la métropole de limiter l'usage de la voiture et de favoriser les transports actifs.



Les cafés Développement Durable :
Lieux d'échanges privilégiés entre la communauté locale d'un site (étudiants et personnels) et la direction du développement durable d'AMU pour faire émerger des pratiques vertueuses.



AMU soutient financièrement le covoiturage :
Exemple d'un étudiant qui se déplace en covoiturage de Marseille (site Timone) vers Aix (site Schuman) = 38 km.
Étudiant conducteur : il gagnera 2,80€/passager
Étudiant passager : il ne paiera que 80 cts son trajet

OFFRES ET PRATIQUES TARIFAIRES, STATIONNEMENT ET ANIMATIONS

Karine GUISELIN, Chargée de relations employeurs et ZA
& Felix NEGREL, Chargé de relation clientèle
DGD Mobilités Durables Infrastructures et Voirie Métropole Aix-
Marseille-Provence

Les étudiants sont multimodaux, c'est-à-dire qu'ils utilisent plusieurs modes de transports pour se déplacer : voiture, marche, transports en commun, vélo. Pour satisfaire ces pratiques multiples, la Métropole Aix-Marseille-Provence a diversifié son offre et ses tarifs selon les zones et les profils d'utilisateurs.

Depuis 2019, les étudiants de moins de 26 ans ont accès au Pass Métropole sur différentes temporalités (permanent, annuel, 30 jours).

Il existe également pour eux une tarification spécifique selon le temps d'usage pour les déplacements inter-urbain via l'offre « lecar ». L'offre de transport de la Métropole Aix-Marseille-Provence comprend l'ensemble des bus, trams, métros, parkings relais, vélos, abris vélos, bateaux des 92 communes de la métropole. Certaines communes prennent en charge en totalité le coût des transports en commun de leurs étudiants résidents.

Les offres de vélo électrique proposent différents type de service : une location instantanée sur Marseille (**levélo**), une location longue durée de 12 mois sur toute la métropole (**levélo+**) et des parkings sécurisés pour vélo à proximité des gares routières et pôles d'échanges (**l'abrivélo**). Des points de recharge pour véhicules électriques sont également déployés sur le territoire (**larecharge**). La métropole développe aussi **lecovoiturage** via l'application Karos.

LA MÉTROPOLE EN PRATIQUE C'EST :

- Une carte unique et personnelle qui permet de charger les titres et abonnements pour accéder aux services lebus, lecar, letram, lemétro, levélo, l'abrivélo, leparking-relais, lebateau...
- Des boutiques mobiles réparties sur toute la métropole, et également sur les sites universitaires.

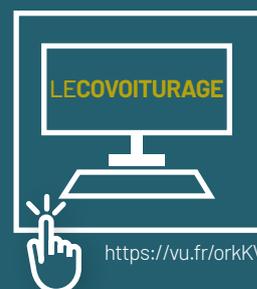
KAROS

LE COVOITURAGE DES COURTES DISTANCES

L'application Karos permet de partager ses trajets réguliers ou occasionnels. Il s'agit de renseigner les trajets quotidiens : lieu de vie, d'études, de loisirs, les jours et heures de déplacement selon les jours concernés. La plateforme proposera les covoitureurs les plus adaptés avec les habitudes indiquées. La mise en relation est alors faite à l'initiative du covoitureur ou covoituré. Libre à l'utilisateur (soit conducteur, soit passager) d'accepter ou pas la proposition.

Les + de l'offre lecovoiturage :

- une prime à l'inscription
- des primes aux parrainages
- une participation financière d'AMU sur chaque trajet
- un tarif incitatif si l'on possède un abonnement
- des tarifs préférentiels à l'échelle d'AMP
- la possibilité de créer des communautés entre étudiants, entre femmes...



Partage de frais par trajet ayant pour origine et destination la Métropole (trajet minimum 5 km)	Le passager paye	Le conducteur reçoit (par passager)
Passager non abonné au réseau de transport métropolitain	0,50 € + 0,10 €/km au-delà de 30 km	2€ + 0,10€ au-delà de 20 km
Passager abonné au réseau de transport métropolitain	0 € + 0,10 €/km au-delà de 30 km	2€ + 0,10€ au-delà de 20 km

6 000 €

C'est le coût annuel moyen d'une voiture

2 070 €

C'est l'économie réalisée en covoiturant 1 j/2 (distance 20 km)

80%

Des trajets se font en autosolisme

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

UNE OFFRE ADAPTÉE À CHAQUE USAGER

Le vélo + est un service de location longue durée de vélos électriques. C'est une offre incitative qui permet de tester la solution « vélo électrique » sur 12 mois. Durant cette location, l'utilisateur a la responsabilité totale du vélo (entretien, parking, charge) contre un abonnement mensuel.

Cette solution est calibrée pour les résidents urbain et péri-urbain (jusqu'à 20 km autour du centre ville) qui hésitent à s'équiper d'un vélo électrique.

Il y a quelque temps, la ville de Marseille avait mis en place une prime vélo qui avait permis de s'équiper à moindre coût d'un vélo. Il s'agissait d'une aide financière pour l'achat d'un vélo auprès de commerçants locaux : l'idée était très intéressante au niveau écologique, mais aussi pour l'économie locale.

RENDRE LE VÉLO ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE GRÂCE À LA LOCATION/VENTE

Aujourd'hui, l'offre Vélo + de la Métropole est un système de location longue durée. Au terme de cette période la collectivité récupère le vélo. Celui-ci n'est souvent plus utilisable car détérioré.

La location / vente pourrait être un système vertueux pour la collectivité et pour les utilisateurs car il permettrait d'avoir un retour sur investissement.

Le principe de la location/vente : la collectivité met à disposition un vélo avec un abonnement mensuel au terme duquel le vélo appartient au client.

Le système s'autofinance, ce qui permettrait à la collectivité de réinvestir chaque année la même somme et donc de satisfaire le même nombre d'utilisateurs.

CONCLUSION DE L'ATELIER

Par Serge Lerda Directeur de l'Aupa



Monsieur Lerda souligne :



L'offre en mobilité proposée sur l'ensemble du territoire métropolitain est très large et complète



Pour celui qui se déplace, il est aujourd'hui primordial de réfléchir en terme de mixité des transports et de ne plus raisonner en solution individuelle



Se pose la question de la lisibilité de cette offre pour chacun

Le challenge de notre époque est bel et bien de conserver notre liberté de déplacement sur un territoire immense, construit sur le tout voiture où celle-ci n'est aujourd'hui plus la bienvenue.



OBSERVATOIRE TERRITORIAL
DU LOGEMENT ÉTUDIANT
AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Référentes: Camille Lominé (Aupa) - Aurélie Thomas (Agam)