

LA MOBILITÉ, STRATÉGIE COMPENSATOIRE DES ÉTUDIANTS FACE AUX DIFFICULTÉS D'ACCÈS AU LOGEMENT À BORDEAUX

MOBILITÉ / IMMOBILITÉ DES PERSONNES SANS
DOMICILE FIXE DANS L'ESPACE PUBLIC : LE CAS
DE LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX

Jeanne AGAËSSE (*étudiante SciencesPo Bordeaux*)

Lison DAVault (*étudiante ENSAPBx*)

Melvin JOYET (*étudiant ENSAPBx*)

Estelle LAFAILLE (*étudiante ENSAPBx*)

François NOGRET-PRADIER (*étudiant SciencesPo Bordeaux*)

Camille RADELET (*étudiante SciencesPo Bordeaux*)

Cécile ROUSSET (*étudiante ENSAPBx*)

TROMBINOSCOPE DES ENQUÊTÉS :



JÉRÉMY



CHARLY



THIBAULT



KENZA



PIERRE



MARIE



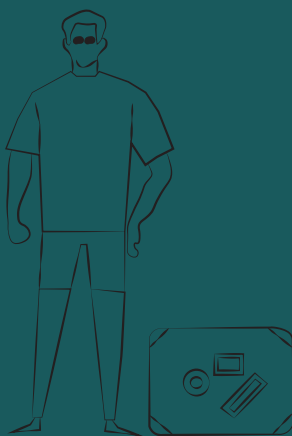
LUCAS



ÉRIC



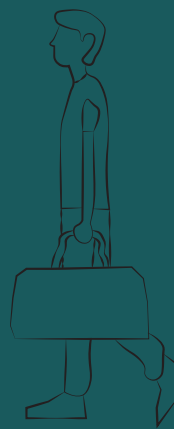
SALOMÉ



MAXIME



DIEGO



ARTHUR



PAUL-ADRIEN

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont à tous ceux qui ont apporté leur contribution à ce travail collectif d'un an.

Aux commanditaires du projet tout d'abord, le Forum Vies Mobiles, dont les travaux de recherche apportent un point de vue éclairant sur les mobilités actuelles et celles de demain. A Claire-Marine Javary et Sylvie Ladrière de ce même Forum, pour leur accompagnement exigeant et leur disponibilité à toutes les étapes du projet. Leur savoir-faire méthodologique fut d'autant plus important que le projet a dû évoluer en raison du contexte particulier de sa réalisation.

A Valérie Diaz, de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, pour son écoute et ses conseils aussi bienveillants que pertinents, même dans l'urgence. Son expertise du territoire bordelais fut une aide précieuse.

A Stéphane Hirschberger et Gilles Pinson, qui dans leur rôle de coordinateurs des projets au sein de l'ENSAP Bordeaux et de Sciences Po Bordeaux, ont permis que ce projet collectif se réalise. Le croisement des disciplines qu'il permet est une source de richesse et un facteur de professionnalisation dans nos cursus académiques.

A tous les interviewés, en présentiel comme en visioconférence, pour s'être pris au jeu de l'entretien semi-directif sans réserve. Leur quotidien de grands mobiles est la matière première de ce projet.

Jeanne, Lison, Melvin, Estelle, François, Camille, Cécile, Louis-Bapstiste

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS

P 4 - 5

SOMMAIRE

P 6 - 7

INTRODUCTION

P 9 - 12

I. FACE AUX DIFFICULTÉS D'ACCÈS AU LOGEMENT EN CENTRE-VILLE, LE RECOURS À LA GRANDE MOBILITÉ

P 14 - 23

A/ Une mobilité « pendulaire » à échelles nationale et départementale

p 15

B/ Dans le cadre de parcours en alternance, le recours à des logements locatifs ponctuels

p 19

II. DES STRATÉGIES QUI SONT LE FRUIT D'UN ARBITRAGE COMPLEXE ENTRE OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES

P 25 - 42

A/ Des contraintes individuelles et des motivations personnelles

p 25

B/ Des facteurs structurels qui pèsent sur cette décision

p 29

C/ Un mode de vie présentant des avantages et des inconvénients

p 34

III. UN MODE DE VIE MOBILE SUSCITANT DES SENTIMENTS ET DES ASPIRATIONS VARIÉS

P 45 - 59

- A/ Une vie mobile vécue de manière hétérogène par les étudiants p 45
- B/ Des aspirations variables selon le type d'études et les modes de déplacement p 53

IV. DES SUGGESTIONS POUR L'AMÉLIORATION DE LA CONDITION DES ÉTUDIANTS MOBILES

P 61 - 85

- A/ Des pistes pour faciliter les déplacements des étudiants mobiles p 61
- B/ Des pistes pour optimiser les temps de latence p 68
- C/ Des pistes pour faciliter l'accès aux commodités quotidiennes p 70
- D/ Des pistes pour adapter l'offre de logement aux besoins des étudiants mobiles p 72
- E/ Une proposition d'aménagement du quartier Amédée Saint Germain par les étudiants de l'ENSAPBX p 79

CONCLUSION

P 87 - 90

BIBLIOGRAPHIE

P 92 - 95

ANNEXES

P 96 - 99

Tableaux récapitulatifs des 13 étudiants interrogés

INTRODUCTION

Cette étude aura pour objet les enjeux propres à un mode de vie original : celui des étudiants mobiles. Ces derniers ont pour point commun de n'être pas ancrés dans la ville où ils étudient, par un logement fixe, et compensent cet éloignement par une mobilité accrue permise par le développement de moyens de transports rapides et performants. L'apparition relativement récente de cette catégorie d'étudiants est directement liée à une tendance à la précarisation de cette population qui induit des difficultés à se loger dans des villes où le prix du foncier est en constante augmentation. Ce travail se consacre à l'étude d'étudiants mobiles inscrits dans des établissements universitaires de la métropole bordelaise, cette dernière faisant face à une crise du logement sans précédent.

Dans cette ville toujours plus attractive, les offres pour de petites surfaces sont notamment insuffisantes et pénalisent fortement les étudiants dans leur accès au logement. En 2017, Bordeaux a vu une augmentation de + 15,6% du prix de ses loyers, faisant d'elle l'une des villes les plus chères de France.

Parallèlement, la métropole bordelaise accueille en son sein des étudiants toujours plus nombreux. D'après le Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, entre 2011 et 2016, 13 000 étudiants inscrits de plus sont accueillis dans les établissements d'enseignement supérieur de la métropole. La rentrée 2017 marque un véritable saut avec près de 9000 inscrits supplémentaires par rapport à 2016. En cette même année, Bordeaux franchit le cap des 100 000 étudiants. Cette forte croissance étudiante fait de Bordeaux l'une des métropoles les plus dynamiques avec Nantes (3,2 %), Lyon (3 %) et Strasbourg (2,9 %). Entre 2011 et 2016, Bordeaux Métropole devient le 4^e pôle d'enseignement supérieur (hors Paris).

A Bordeaux Métropole, les étudiants proviennent principalement des départements de la Nouvelle-Aquitaine, puis de la Haute-Garonne et de l'Île-de-France (départements 78 et 92). L'attachement de ces étudiants au territoire d'accueil est varié. Plus d'un tiers des étudiants en première année rentrent tous les week-ends contre 12 % des bac + 5. Certains des étudiants peuvent rester très attachés à leur famille et au cadre de vie d'origine, s'investissant peu dans la ville d'accueil.

Il apparaît qu'une grande partie (45%) des étudiants de la métropole loge en centre-ville et 43% des logements estudiantins seraient eux situés sur les boulevards et la rocade. L'offre spécifique en petits logements locatifs se concentre globalement sur trois sites : campus Pessac-Talence-Gradignan (PTG), Bordeaux-Sud, Carreire. Les résidences universitaires sont aujourd'hui principalement localisées sur le campus PTG., et, parallèlement, la tendance semble être à la multiplication des logements étudiants en centre-ville, cette population ayant des exigences croissantes en termes de confort et de convivialité.

Cet essor métropolitain n'est manifestement pas sans induire des difficultés d'accès au logement pour les étudiants. L'attractivité croissante de la ville amenant une augmentation des demandes de logements et par conséquent celle des prix de l'immobilier, elle provoque notamment une raréfaction des biens de petites surfaces particulièrement prisés par les étudiants. En 2017, une manifestation encadrée par l'UNEF et labellisée *Juppé héberge-nous* revendiquait un meilleur encadrement des loyers, plus de constructions de logements étudiants, et surtout, la régulation des offres sur le site Airbnb. L'offre de logements CROUS est également jugée insuffisante, avec un ratio estimé à 7 500 logements pour 90 000 étudiants sur le campus.

Ce contexte particulier a provoqué l'émergence de stratégies visant à pallier la difficulté à se loger rencontrée par les étudiants. Se déplacer sur de longues distances serait l'une des solutions trouvées par les étudiants pour faire face aux difficultés d'accès aux logements et à l'augmentation des loyers à Bordeaux. La mobilité apparaît ainsi comme une véritable stratégie permettant de compenser un non-recours au logement et sera ainsi l'objet de cette étude. La problématique sera donc la suivante :

Dans quelle mesure la mobilité étudiante constitue-t-elle une stratégie face aux difficultés d'accès au logement dans la métropole bordelaise?

La question des étudiants mobiles à l'échelle nationale ou métropolitaine ne semble pas investie par la recherche académique. Si les travaux concernant la mobilité internationale des étudiants se comptent par dizaines, la principale ressource académique au sujet des mobilités à l'échelle de l'hexagone sont

les travaux de Myriam Baron¹. Ils soulignent une baisse des migrations étudiantes tout au long de la deuxième moitié du 20^e siècle, celle-ci tenant à une massification de l'accès aux études supérieures ayant entraîné un accès à l'Université par des populations moins aisées et donc moins enclines à changer de région.

Ainsi, pour tenter de répondre à cette problématique fut mis en place un protocole d'enquête constitué d'entretiens semi-directifs. Ces derniers visaient à la rencontre de ces étudiants mobiles et une meilleure appréhension et compréhension de leurs situations et de leurs vécus. L'entretien semi-directif est apparu comme la méthode de travail la plus adaptée à nos attentes. Il permet, au travers d'une grille préétablie, de soulever avec les enquêtés des points qui paraissent essentiels tout en leur laissant la possibilité de diverger sur des sujets qui leur semblent pertinents sans que nous leurs ayons suggéré. Lors des entretiens, il leur fut proposé de réaliser simultanément un autre exercice : une carte mentale appliquée à leur récit. Pour cela, fut fournie aux enquêtés une feuille blanche, le but étant de ne pas imposer de cadre afin de les laisser libres de faire ressortir les éléments qui leur semblaient majeurs et caractéristiques de leur situation. L'ensemble des entretiens a ensuite été retranscrit - et sera annexé à cette étude. Chaque personne a eu le loisir de s'inventer un pseudonyme garantissant leur anonymat.

Lors de ces 13 entretiens, nous avons choisi d'aborder certaines thématiques autour de la mobilité étudiante nous paraissant importantes. Premièrement, nous avons cherché à mieux connaître ces étudiants mobiles, en les questionnant sur ce qu'ils font dans la vie, où ils habitent, depuis combien de temps, ou encore sur leur ville d'origine. Nous avons ensuite souhaité connaître le déroulé de l'une de leur journée type, leurs lieux d'ancrage de jour, de nuit, avant de questionner leurs déplacements, et notamment leurs modes et leurs motifs de déplacement, le temps qu'ils représentent, les coûts qu'ils engendrent, les obstacles rencontrés ou encore leur impact sur leur sociabilité et leurs loisirs. Les

¹ Myriam Baron, Sophie Blanchard, Matthieu Delage, Leïla Frouillou. Territoires des mobilités étudiantes et représentations. CIST2018 - Représenter les territoires, CIST, Mar 2018, Rouen, France. hal-01854390 ; Myriam Baron, Patrice Caro, Florence Cuney, Cathy Perret. Mobilités géographiques étudiantes: quelles disparités régionales. 2005. halshs-00109681

choix et les contraintes ayant amené les enquêtés à opter pour ce mode de vie ainsi que l'impact de la situation sanitaire liée au Covid-19 ont été mentionnés. Enfin, les besoins des enquêtés ont été relevés ainsi que leurs suggestions de pistes permettant une amélioration de leur vie mobile. La trame précise de ces entretiens sera annexée à cette étude.

Ces entretiens se sont déroulés de manière hybride. En effet, si les premiers ont pu être réalisés en présentiel, le second confinement nous a amenés à en réaliser l'autre partie par le biais de visioconférences. Nous avons pu réaliser un total de treize entretiens basés. Tous les étudiants interrogés ne sont pas inscrits dans le même type de formation : certains suivent une formation continue, d'autres un cursus en alternance. Si l'ensemble d'entre eux a préféré la mobilité à un logement étudiant traditionnel, leurs situations, leurs origines, leurs vécus et leurs stratégies divergent. Ces différents paramètres seront ainsi étudiés plus précisément dans ce travail.

Il apparaît ainsi que :

Si la difficulté à se loger au sein de la métropole bordelaise conduit à l'adoption de stratégies diverses (I.)
qui sont le fruit d'un arbitrage complexe entre choix et contraintes (II.),
elles sont vécues différemment par les étudiants mobiles (III.)
qui expriment des besoins induits par la spécificité de ce mode de vie (IV.).



Figure 1 - Carte nationale de la mobilité des étudiants «pendulaires»

FACE AUX DIFFICULTÉS D'ACCÈS AU LOGEMENT EN CENTRE-VILLE, LE RECOURS À LA GRANDE MOBILITÉ

A. UNE MOBILITÉ « PENDULAIRE » À ÉCHELLES DÉPARTEMENTALE ET NATIONALE

Dans près de la moitié des cas étudiés, les personnes interrogées ont, pendant un temps, habité au domicile familial à une distance relativement importante de leur lieu d'étude situé à Bordeaux-même ou dans sa banlieue proche. En effet, parmi les treize personnes interrogées, sept d'entre elles pratiquent ce que l'on peut appeler une mobilité pendulaire; parmi elles, deux ont une mobilité pendulaire nationale et cinq ont une mobilité pendulaire départementale.

1. UNE MOBILITÉ PENDULAIRE À L'ÉCHELLE NATIONALE

Parmi les personnes qui ont une mobilité nationale, Marie, étudiante à Sciences Po Bordeaux, dont le campus se situe à Pessac, en banlieue proche de Bordeaux, a vécu durant un mois et demi (de la rentrée à l'annonce du deuxième confinement) chez sa mère à Paris, ce qui l'a contrainte à faire des allers-retours en TGV dans la même journée, les jours où elle avait un ou plusieurs cours. La distance entre son domicile et son école s'élève à près de 505 km à vol d'oiseau, qu'elle parcourt en moyenne en 3 heures en métro, TGV puis tram. La deuxième personne interrogée correspondant à cette situation est Pierre. Pierre est lui aussi étudiant à Sciences Po Bordeaux et a vécu pendant trois mois chez ses parents à Poitiers tout en effectuant des allers-retours en TGV quasi-quotidiens entre le domicile de ses parents et son école. Dans son cas, le trajet représente une distance de près de 212 km à vol d'oiseau qu'il parcourait en moyenne en 2h45 en voiture, TGV puis bus.

2. UNE MOBILITÉ PENDULAIRE À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE

Les 5 autres personnes qui ont ce qu'on peut appeler une mobilité pendulaire habitent dans le département de la Gironde. Paul-Adrien a habité pendant un mois et demi (lui aussi de la rentrée à l'annonce du deuxième confinement) dans la maison familiale à Arcachon, et parcourait la distance jusqu'à son école, Sciences Po Bordeaux, les jours où il avait cours. Près de 47 km à vol d'oiseau séparent les deux points, une distance qu'il parcourait en trois phases: en vélo jusqu'à la gare d'Arcachon, puis en TER jusqu'à la gare de Pessac, puis à nouveau en vélo jusqu'à l'école. Il mettait en moyenne 1h15 à parcourir ce trajet. Salomé, elle, habite à Langon avec sa mère tandis qu'elle va à l'Université de Bordeaux sur le campus de la Victoire, situé au centre de Bordeaux. Ce sont un peu plus de 41 km à vol d'oiseau qu'elle parcourt presque quotidiennement en trois phases: en voiture jusqu'à la gare de Langon, puis en TER jusqu'à la gare Bordeaux Saint-Jean, puis en bus jusqu'à l'université. Une troisième personne ayant une mobilité pendulaire à l'échelle départementale est Kenza, qui habite elle aussi à Langon au domicile familial et qui fait ses études à l'Université Bordeaux Montaigne dont le campus est situé à Pessac. Cela représente un trajet de près de 40 km à vol d'oiseau, qu'elle effectue en 1 heure en moyenne, et en trois phases: en voiture jusqu'à la gare de Langon, puis en TER jusqu'à la gare Bordeaux Saint-Jean, puis en bus jusqu'au campus. Arthur, lui, a habité pendant deux ans chez ses grands-parents à Lormont tout en allant en cours à Sciences Po Bordeaux. La distance entre ces deux points est de près de 12 km, qu'il parcourait en moyenne en 1h15 en tram ou en bus. Enfin, Lucas a habité pendant trois ans à Bourg-sur-Gironde chez ses parents tout en allant presque quotidiennement à l'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage (ENSAP) de Bordeaux. Cela représentait une distance de près de 25 km à vol d'oiseau qu'il parcourait en moyenne en 2 heures, en plusieurs phases et selon plusieurs schémas: soit en voiture jusqu'aux Quinconces puis en tram jusqu'à Peixotto et en bus jusqu'à l'école; soit en voiture jusqu'à la gare d'un village voisin, en TER jusqu'à la gare Bordeaux Saint-Jean, puis en bus jusqu'à l'école.

3. LA DISTANCE, UN CRITÈRE A PRIORI IMPORTANT MAIS QUI N'INDUIT FINALEMENT PAS DE DIVERGENCES DANS LE MODE DE VIE DES INTERROGÉS

Malgré une nette distinction, en termes de distance kilométrique, entre les mobilités pendulaires nationales et départementales, il s'est avéré, au cours des entretiens et à leur relecture, que cette distinction n'induit en réalité aucune différenciation dans le mode de vie des différentes personnes interrogées. Qu'elles habitent à 500, 200 ou 40 km, les personnes interrogées font face aux mêmes contraintes et mettent en place des stratégies identiques pour y faire face. Une des raisons que nous avons soulevée, et qui a été aussi largement soulignée par les personnes interrogées, est que les personnes à la mobilité départementale parcourent certes une distance kilométrique bien moindre que les personnes à la mobilité nationale, mais elles connaissent des trajets plus chaotiques dans le sens où elles doivent souvent combiner plusieurs moyens de transports qu'elles trouvent incertains : on peut citer notamment la voiture qui est soumise aux aléas du trafic routier, le TER qui selon certaines personnes interrogées est soumis à de multiples incidents et contretemps. C'est notamment ce qu'a exprimé Lucas, dont on a dit plus haut qu'il a habité trois ans à Bourg-sur-Gironde chez ses parents tout en étudiant à Talence :

« En terme de km il n'y en a pas tant que ça entre Bourg et Bordeaux mais c'est la circulation qui est bouchée ce qui fait qu'on pouvait facilement mettre 1h - 1h30 sur la route et parfois plus quand il y avait des bouchons. Il y a eu les gilets jaunes aussi pendant pas mal de temps donc il y a des jours on a mis 2h30 pour rentrer le soir. » (Lucas, pendulaire)

À l'inverse, les personnes interrogées qui ont une mobilité pendulaire nationale parcourent certes des distances plus importantes, mais ces dernières sont relativisées par une plus grande stabilité dans leurs déplacements dans le sens où leur mobilité est centrée sur l'usage du TGV qui est considéré comme étant plus fiable. De cette manière, les rapports entre la distance et le temps nécessaire pour la parcourir ne sont pas proportionnels entre les déplacements à l'échelle départementale et les déplacements à l'échelle nationale. Tandis que Marie met 3 heures à parcourir 505 km entre Paris et Bordeaux, Arthur met 1h15 à parcourir 12 km et Lucas met deux heures à parcourir 25 km. Cela explique en partie que les modes de vie des individus correspondant à ces deux catégories ne soient finalement pas différents, les contraintes et les stratégies pour y faire face étant identiques. Cela explique que nous ayons rassemblé ces deux catégories dans une seule et même partie : bien que présentant un critère en apparence différenciant (des distances moyennes d'une part et des distances longues d'autre part), la réalité vécue par les personnes en termes de contraintes et de stratégies s'avère être la même.



Figure 2 - Carte nationale de la mobilité des étudiants alternants

B. LES ALTERNANTS, UN CAS ATYPIQUE DE MOBILITÉ ÉTUDIANTE

Par la particularité de leur choix d'études, les étudiants en alternance représentent un cas d'analyse pertinent, révélant de manière accrue le décalage entre la fixité d'un logement et des pratiques estudiantines mobiles et polymorphes. Leur statut hybride peut conduire à les distinguer des deux catégories classiquement considérées : celle des étudiants d'une part, des salariés précaires d'autre part. S'il est vrai que l'octroi d'un salaire en cours d'étude est un indéniable atout, celui-ci est atténué par des coûts de mobilité et de logement plus importants.

1. LES ALTERNANTS DE L'ENSAM (ARTS ET MÉTIERS), DES PROFILS HÉTÉROGÈNES SOUMIS À UNE MÊME DOUBLE CONTRAINTE

Notre étude s'est concentrée sur des étudiants de l'ENSAM (Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers). Ce resserrement des cas d'études autour d'une école pourrait paraître restrictif au premier abord, mais il s'avère qu'il est composé de cas toujours singuliers. Cette focalisation de l'étude permet néanmoins de souligner le fait que ces étudiants qui partageant un contexte universitaire commun possèdent des parcours très différents. Si l'offre de formation initiale des Arts et Métiers affecte les étudiants selon une proximité géographique, les formations en apprentissage fonctionnent sur un principe de spécialités par campus. Ainsi, le programme en apprentissage de l'ENSAM Bordeaux est tourné vers les métiers de la mécanique - option production et maintenance. Ceci explique notamment une répartition éparse des entreprises choisies sur l'ensemble du territoire national, avec des pôles de compétitivité privilégiés pour leur spécialité dans l'industrie et l'ingénierie (Toulouse occupe une place centrale à cet égard).

Les étudiants rencontrés ont tous un rythme de deux semaines d'alternance et des contraintes communes liées à un double campus au sein de la métropole. Ils partagent leur temps à Bordeaux entre le campus universitaire de Talence d'une part et le CFAI (Centre de Formation des Apprentis de l'Industrie) à Bruges d'autre part.

Leur ancrage familial est en revanche bien plus hétérogène, avec des profils dans la région Nouvelle Aquitaine (Charly, Jérémy), Occitanie (Eric, Diego), ou Bourgogne Franche-Comté (Maxime). De même, les lieux d'alternances varient. Il est tout de même intéressant de noter que tous, à l'exception de Charly qui travaille à Nantes (et qui, par ailleurs, n'a pas de loyer à charge à Bordeaux) ont fait le choix d'effectuer leur alternance entre leur région d'origine et Bordeaux.

La particularité de cumuler la double contrainte d'une mobilité intra-métropolitaine et inter-régionale semble engager ces étudiants à privilégier leur temps de mobilité à la qualité de leur logement.

2. LE RECOURS À DES PLATEFORMES DE LOCATION, UNE PRATIQUE GÉNÉRALISÉE

Pour ces étudiants qui ne sont que deux semaines par mois sur leur lieu d'étude, les plateformes de réservation telles qu'Airbnb, offrent une flexibilité indéniable quant à la localisation et la durée de la location qui prévaut souvent sur le choix d'un logement fixe :

« [...] J'ai préféré faire des Airbnb parce qu'en gros ça me coûte 20 euros par nuit, donc je faisais 10 nuits, parce que le week-end j'étais pas sûr de rester, je montais à Paris soit j'allais ailleurs. Donc ça me faisait du 200 euros donc comparé à un loyer à Bordeaux, tu vois ça m'arrangeait. » (Diego, alternant)

Le recours à ce type de logement demande aux alternants une forte anticipation et une flexibilité dans leurs modes de déplacement :

« [...] Là par exemple, quand on va faire la coloc, il faut s'y prendre deux trois semaines, un mois avant. Actuellement, j'attends juste la fiche de paye de ce mois-ci pour prendre mon Airbnb la semaine prochaine pour janvier [...] c'est un peu plus dur d'avoir trois chambres en Airbnb. » (Diego, alternant)

Pour des questions économiques et pratiques, leurs locations se bornent à :

« une demi-lune qui longe la Garonne à l'Ouest de Bordeaux, entre les boulevards et la rocade. » (Diego, alternant)

Ces plateformes de réservation viennent également avec leur lot de défauts allant de l'incertitude quant à la disponibilité des appartements à celle sur

la qualité du logement trouvé et la bonne entente avec le propriétaire. Ils conduisent souvent les étudiants à court-circuiter la plateforme dès lors que leur habitat temporaire les satisfait, avec l'avantage d'un loyer payé de la main à la main et une confiance réciproque qui s'instaure :

«[...] Les premiers mois j'ai enchaîné les Airbnb. Ensuite j'ai trouvé quelqu'un qui avait une maison et j'ai arrêté de passer par le site. Je suis passé directement par cette personne. J'étais donc logé directement chez l'habitant durant un an et demi environ. » (Maxime, alternant)

3. LE CHOIX DE COLOCATIONS INFORMELLES

Les modes de réservation type Airbnb ne représentent néanmoins pas une norme. Les recours à un système de colocation informelle, rendus plus acceptables par une présence ponctuelle sur le territoire de la métropole, sont caractéristiques de ces pratiques étudiantes mobiles.

« C'était toujours le même pote [...] On s'entendait très bien et c'était parfait parce que je posais mes affaires le dimanche soir tranquille, et c'était parti pour la semaine. » (Diego, alternant)

Des méthodes "alternatives" donc, qui engagent cependant les étudiants à des rétributions financières et à une sorte de dette morale envers leurs logeurs. Eric partage son temps entre une alternance à Toulouse et un temps à Bordeaux et dit :

« squatter depuis un an chez un collègue de promo, à Mérignac » (Eric, alternant)

Jérémy, dont les trois ans à l'ENSAM ont été ponctués de solutions différentes pour se loger, a vécu quelques temps chez sa copine en contribuant au loyer au prorata du temps passé à Bordeaux, par le jeu des Aides Personnalisées au Logement (APL):

« C'est elle [sa copine] qui louait l'appart, moi j'étais invisible, je n'existais pas sur les papiers (rire). Sinon ça faisait baisser les APL. » (Jérémy, alternant)

4. LA VIE PAR ALTERNANCE AU DOMICILE FAMILIAL

Enfin, demeure l'option de rester au domicile familial, en acceptant les contraintes de temps de transports et de mode de vie que cela implique. Bien que peu de littérature comparative existe à ce sujet, le phénomène semble assez répandu en milieu universitaire, moins dans un contexte d'école et/ou d'alternance pour des raisons géographiques (effet-concours) économiques et d'homogénéisation des pratiques. Les étudiants rencontrés ayant fait ce choix sont Jérémie, dont les parents habitent à Sabres, dans les Landes (92 km de Bordeaux - 1h de trajet) et de Charly (La Brède au sud de la Gironde - 26 km, 30 mn).

Les personnes interrogées, qu'elles aient une mobilité pendulaire ou qu'elles soient alternantes, ont ainsi dû se poser la question, à un moment, de l'arbitrage entre ce mode de vie ou un mode de vie plus traditionnel caractérisé par une proximité et surtout une accessibilité facilitée du lieu d'études depuis le logement. Cet arbitrage repose sur la prise en compte de différents facteurs, qui sont des contraintes ou, à l'inverse, des incitations à adopter un mode de vie régi par les grandes mobilités. Très souvent donc, ce mode de vie est à la fois subi et choisi.

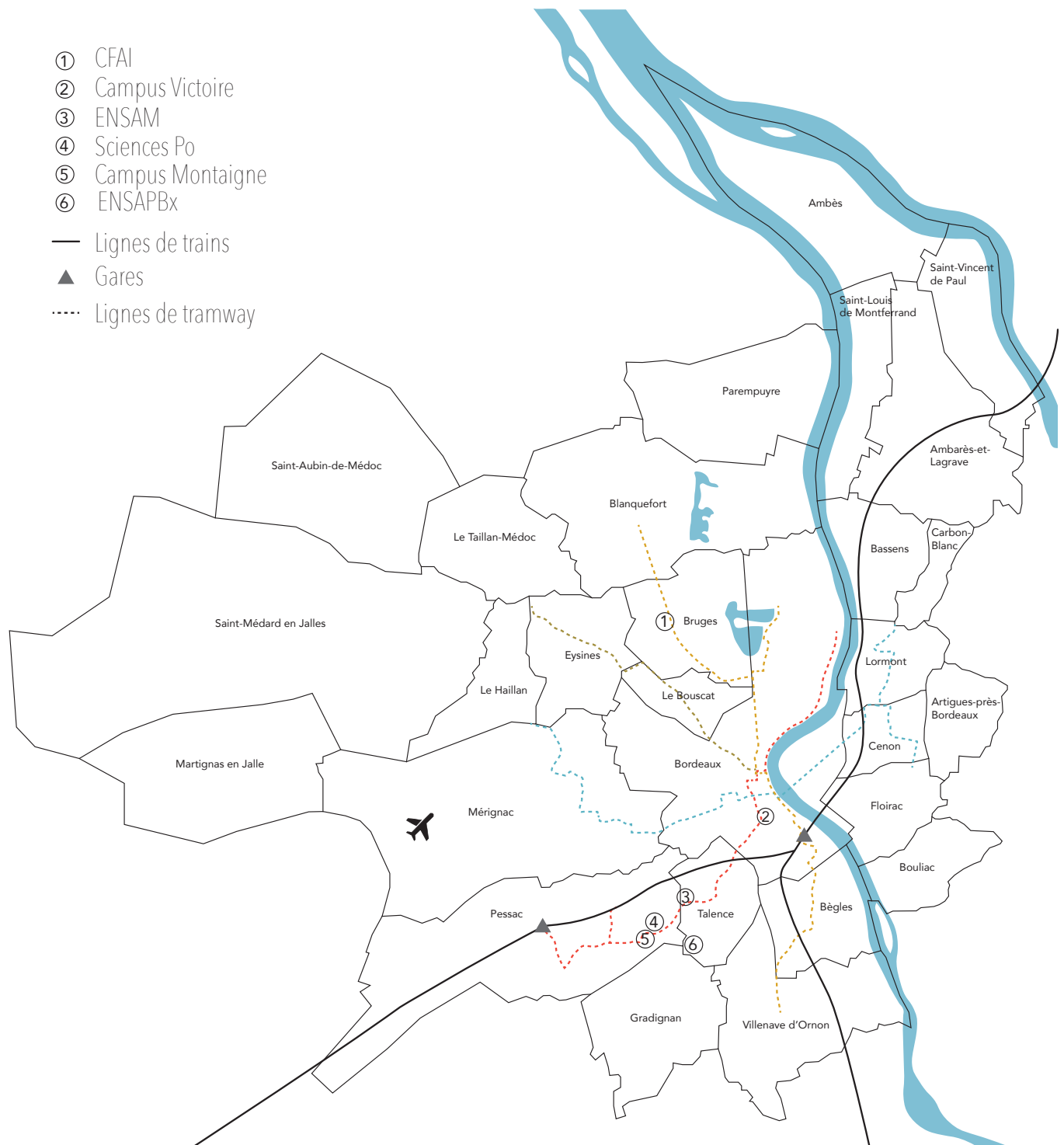


Figure 3 - Carte des points d'intérêts pour les étudiants à l'échelle de la métropole

DES STRATÉGIES QUI SONT LE FRUIT D'UN ARBITRAGE COMPLEXE ENTRE OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES

A. DES CONTRAINTES INDIVIDUELLES ET DES MOTIVATIONS PERSONNELLES

1. DES SITUATIONS SUBIES

Le manque de ressources financières face à un prix de l'immobilier élevé: premier obstacle à l'installation des étudiants à Bordeaux

Concernant l'aspect subi des situations étudiées, la principale contrainte relevée dans le discours des personnes interrogées ayant une mobilité pendulaire est celle du manque de moyens financiers, qui ne permet pas aux individus de faire face au prix du logement sur le marché immobilier bordelais. Sur les 7 personnes concernées par ce type de mobilité, 3 présentent le manque de ressources économiques comme la raison première de leur situation. C'est par exemple le cas de Lucas (pendulaire):

« oui si financièrement c'était mieux chez nous, et si les prix de l'immobilier à Bordeaux étaient moindres, c'est clair que j'aurais continué de garder mon studio de première année, ou le changer ». Lucas (pendulaire)

Pour 3 autres personnes interrogées, s'il n'est pas le premier argument à l'origine de leur situation, elles précisent tout de même que le critère économique a pesé dans la balance. C'est notamment le cas de Pierre (pendulaire), dont le choix a été déterminé principalement par son attachement à sa vie sociale et familiale à Poitiers, mais qui évoque également le critère du prix comme un élément important qu'il a pris en compte :

«[...] cette situation était en partie subie mais c'était aussi en partie un choix. C'est-à-dire que c'était cher de prendre un logement à Bordeaux. J'aurais techniquement pu le faire mais c'était un choix que j'étais pas prêt à faire et puis il y a aussi le fait que j'étais pas mal attaché à l'endroit où j'étais, j'avais plus de relations sociales à Poitiers. Et du coup la combinaison du coût et du fait que j'étais plus à l'aise à Poitiers qu'ici, j'ai fait le choix de prendre le train tous les jours [...]». (Pierre, pendulaire)

Enfin, Paul-Adrien, à la mobile pendulaire, mentionne lui aussi les prix du logement à Bordeaux, moins sous le spectre de la contrainte véritable que du critère de la « raison ». Il semble tout de même intéressant d'étudier ce cas dans ce paragraphe dédié à la contrainte économique dans la mesure où il souligne l'importance du critère financier dans le discours des personnes interrogées. En effet, si Paul-Adrien a les moyens de louer un appartement à Bordeaux, il considère qu'au vu de ses moindres heures de cours par semaine, cela n'aurait pas vraiment eu de sens.

« Mes parents m'auraient laissé prendre un appartement à Bordeaux hein. Mais vraiment ça me paraissait débile de payer 500 euros de loyer par mois pour deux jours de cours dans la semaine ». (Paul-Adrien, pendulaire)

Le découragement face à la pénurie d'offre de logements: second obstacle à l'installation des étudiants à Bordeaux

La deuxième contrainte majeure relevée chez les personnes interrogées, qu'elles aient une mobilité pendulaire ou qu'elles soient alternantes, est celle du découragement face à la difficulté à trouver un logement à Bordeaux. La congestion du marché immobilier bordelais a dissuadé plusieurs personnes interrogées qui savent que la recherche d'un appartement leur demandera du temps et des efforts importants, pour un résultat pas toujours concluant. Ce phénomène n'a souvent fait que confirmer le choix ou le constat de la nécessité d'adopter un mode de vie régi par les grandes mobilités. En effet, 4 des 7 personnes interrogées évoquent clairement cette contrainte comme un frein supplémentaire fort à leur installation à Bordeaux. C'est notamment le cas de Marie (pendulaire):

«[...] si c'était pas aussi galère de trouver un appartement à Bordeaux, je l'aurais peut-être fait, si en deux jours ou à distance, ou je sais pas comment, j'avais pu prendre un appart en claquant des doigts, je l'aurais fait. Mais là m'investir là-dedans, tout ça pour y rester 3 mois et payer 600 balles de loyer, j'avais un peu la flemme [...]». (Marie, pendulaire)

Paul-Adrien abonde dans le même sens :

« Si les logements étaient moins chers et plus faciles à trouver il y a moyen ouais [qu'il aurait loué un logement à Bordeaux]. À vrai dire, c'est aussi parce qu'ils sont très difficiles à trouver. [...] La difficulté à trouver a pesé sur le fait que je reste à Arcachon ». (Paul-Adrien, pendulaire)

Les contraintes qui ont mené les personnes à la grande mobilité pendulaire à s'établir dans cette situation relèvent ainsi largement de l'incapacité ou du manque de courage des personnes interrogées à faire face à la situation du marché de l'immobilier bordelais. Cela relève à la fois du manque de ressources financières, mais aussi du découragement des étudiants face à la pénurie d'offre de logements.

2. DES SITUATIONS ÉGALEMENT PARTIELLEMENT CHOISIES

L'attachement au cercle amical et familial: une incitation au statu quo

Mais ces situations relèvent aussi en partie d'un choix. Chez l'ensemble des personnes interrogées ayant une mobilité pendulaire à l'exception d'une seule (Lucas), le mode de vie qu'elles ont adopté relève aussi partiellement de motivations personnelles. Parmi ces motivations, la volonté de conserver une proximité avec son cercle amical et/ou familial a représenté un critère important chez certains. La perspective de devoir quitter les ancrages¹ qu'ils ont développés, c'est-à-dire, comme l'explique Emmanuel Ravalet, quitter les personnes rencontrées, les réseaux sociaux, familiaux, amicaux, les habitudes, a dissuadé notamment Pierre et Salomé. Comme évoqué précédemment, Pierre présente cet aspect comme celui ayant véritablement déterminé son choix, le critère économique ayant simplement confirmé sa décision.

C'est également le cas de Salomé. Dans son discours, elle évoque son envie d'habiter auprès de sa mère de façon explicite, mais l'exprime aussi de façon plus détournée en évoquant sa difficulté à se débrouiller seule et à effectuer des tâches essentielles lorsque l'on habite seul(e), comme faire la cuisine. Lorsqu'on lui demande ce qui l'empêche d'avoir un logement à Bordeaux, elle répond :

1 Emmanuel Ravalet (2014, 18 Février), « Grands mobiles ou grands sédentaires ? », Forum Vies Mobiles. Consulté le 9 Décembre 2020

« En soit il y a pas grand chose qui m 'empêche d'avoir un logement, c'est juste que déjà en fait d'une part je me sens pas prête à avoir un appartement, parce que je sais pas me gérer seule. Je sais à peine faire cuire des pâtes, et quand j'en fais cuire j'appelle notamment Kenza en pleurant parce que je lui dis « je vais brûler ma maison » ce qui est généralement le cas ». (Salomé, pendulaire)

Dans ces deux cas, les obstacles relatifs au marché de l'immobilier évoqués plus haut sont également cités par les interrogés, mais comme des éléments de confirmation de leur décision plutôt que comme l'explication principale. Pour Pierre et Salomé, la situation est donc principalement choisie, même si rien n'indique que s'ils étaient moins attachés à leurs liens sociaux et familiaux, ils auraient réussi à contourner les obstacles du marché immobilier bordelais.

Un rythme scolaire qui favorise le choix d'un logement éloigné

En deuxième lieu, la question du rythme scolaire a également influencé le choix de certains interrogés, qu'ils aient une mobilité pendulaire ou qu'ils soient alternants. Ce critère est lié à l'aspect économique, dans le sens où au moment de faire le choix de leur mode de vie, les individus ont considéré le montant d'un loyer potentiel au regard du nombre d'heures de cours qu'ils auront par semaine, et en ont conclu que le prix d'un logement serait trop élevé au vu de la moindre nécessité qu'il représenterait. La situation de la quasi-totalité des alternants interrogés (tous sauf Éric), relève de cette stratégie d'arbitrage. En effet pour eux, le critère purement économique n'est pas un obstacle au même titre que les étudiants à mobilité pendulaire puisqu'ils gagnent un salaire stable dans le cadre de leur alternance. Cependant, la location d'un logement à Bordeaux apparaît comme un coût injustifié et élevé au regard du temps qu'ils passeraient dedans. C'est ce qu'explique notamment Maxime :

« Quand je suis arrivé sur Bordeaux je voulais prendre un appartement sauf que j'ai calculé combien cela coûterait comparé à si je passais par des sites comme Airbnb. Ça coûterait 400 ou 500 euros par mois pour un appartement alors que via Airbnb c'était plus 200 ou 300 euros. En plus j'ai calculé que j'étais pas là durant les grandes vacances. Du coup ça coûtait 40% plus cher de prendre un appartement seul ». (Maxime, alternant)

Il en va de même pour certains étudiants à la mobilité pendulaire comme Paul-Adrien, qui dit de façon explicite que son choix relève d'un véritable arbitrage, spécifiquement lié à la crise du covid :

«[...] en septembre, comme je savais que je n'allais pas avoir beaucoup de cours, et que j'ai la maison de mes grands-parents à Arcachon, je me suis installé à Arcachon et j'allais à Bordeaux deux fois par semaine max pour aller en cours. Le reste des cours était en visio donc je me suis dit que je n'avais pas besoin de faire payer à mes parents un loyer pour deux jours de cours dans la semaine». (Paul-Adrien, pendulaire)

De la même façon, les étudiants qui ont effectué le choix de leur mode de vie à travers ce critère disent ou laissent entendre que s'ils avaient eu davantage de cours par semaine, ils auraient certainement opté pour un mode de vie plus traditionnel et auraient sûrement cherché un logement à Bordeaux. C'est notamment le cas de Marie (pendulaire), qui a choisi de faire les allers-retours Paris-Bordeaux lorsqu'elle avait cours dans la journée puisqu'à cause de la pandémie du Covid-19, elle savait qu'elle n'aurait que peu de cours en présentiel et que cela ne durerait qu'un semestre étant donné le deuxième semestre de son année est consacré au stage de fin d'études. Elle dit ainsi:

« Déjà sans la pandémie j'aurais jamais fait ce choix là. Avant on avait jamais de cours en distanciel, donc c'était impensable. Donc c'est vraiment la pandémie qui m'a fait prendre ce choix-là ». Elle ajoute: « [...] si ça avait été une année normale sans un stage de fin d'études au second semestre, j'aurais jamais fait ça, j'aurais pris un appartement ». (Marie, pendulaire)

Dans le cas de Paul-Adrien et de Marie, le critère économique était bien au centre de leur décision mais seulement au regard du peu d'heures de cours qu'ils savaient qu'ils allaient avoir. En ce sens, leurs situations relèvent davantage d'un choix de raison que d'une véritable contrainte économique : tous deux disent que leurs parents leur auraient payé le loyer d'un logement à Bordeaux mais que cela ne leur apparaissait pas raisonnable, pas vraiment utile.

B. DES FACTEURS STRUCTURELS QUI PÈSENT SUR CETTE DÉCISION

Entre situation choisie ou subie, la mobilité accrue de ces étudiants répond à de nombreux facteurs extérieurs également, largement indépendants de leur volonté, et tiennent à une offre de transports résolument dense à l'intérieur de la métropole, et avec des liaisons extra-métropolitaines dont ni le prix, ni l'offre ne sont corrélés à la distance. Cette observation participe au

rapprochement entre petite et grande mobilité. Toutes ces pratiques relèvent néanmoins d'un même évitement du centre-ville comme lieu de résidence (par le nombre de nuits passées ou par la localisation) pour une question de coût et de disponibilité du logement. La réflexion à terme d'une année, voire d'un semestre, rend plus facilement acceptable cette situation. Mais le raisonnement est aussi intégré à un parcours académique plus long, et à l'incertitude quant aux coûts qu'il générera :

« [...]Je préférerais d'abord garder des sous pour une école après, pour une licence que de les dépenser dans un logement » (Kenza, pendulaire).

Le prix des loyers dans la métropole bordelaise incite à renoncer à se loger sur place

Ce critère est assez central pour les étudiants dont les mobilités sont les plus courtes en termes de distance. L'ancrage familial des étudiants interrogés est la principale source de décision (Arcachon, Langon, Lormont ; les situations varient et font naître là-aussi une inégalité persistante dans l'accès au campus universitaire). Elle est complétée par une solidarité entre pairs (l'hébergement ponctuel chez des amis est évoqué avec une grande récurrence dans les entretiens) assez propre au milieu étudiant. L'éviction des étudiants du marché du logement classique, au profit de profils plus solvables ou moins stigmatisés, entraîne un renoncement et conduit à privilégier des solutions alternatives :

« J'ai commencé à faire des recherches mais c'est compliqué de trouver un appartement » (Kenza, pendulaire)

« J'ai déjà commencé (à chercher un logement) mais personne ne me répondait, et c'était souvent des loyers trop chers et ça n'avait pas l'air d'être des logements en super état donc j'avais laissé tomber en me disant que j'avais le confort chez moi » (Arthur, pendulaire).

L'offre de transports favorise l'adoption d'un mode de vie mobile

L'implantation des campus universitaires en périphérie proche de la ville participe largement à cet évitement. Le choix des alternants, qui de plus utilisent massivement leur voiture dans l'espace bordelais, se porte sur des zones moins denses et plus abordables.

Le choix de Mérignac pour Eric a été fait sur un critère d'accès vers Bruges et Talence, tout en admettant que le cadre de vie de la ville et de son quartier sont loin de ses attentes. Cet arbitrage est un peu moins clair pour les personnes effectuant des mobilités plus longues. Il relève plus d'une agrégation de facteurs sans cesse renouvelée par le caractère ponctuel des nuits passées à Bordeaux. La centralité de la gare Saint Jean pousse les étudiants interrogés à privilégier des lieux accessibles en transports en commun. L'offre de transports joue un rôle déterminant dans ces arbitrages. L'arrivée du TGV vers Paris, mais également Poitiers, Angoulême, Tours..., et sa combinaison avec une politique axée sur les abonnements de publics spéciaux² favorisent grandement cet élan.

De plus, les étudiants interrogés se caractérisent généralement par des pratiques intermodales, qu'ils intègrent comme une opportunité dans leur stratégie d'évitement. C'est vrai pour des mobilités courtes:

« Je partais à vélo à la gare d'Arcachon et j'arrivais à la gare de Pessac et j'arrivais à vélo après à Sciences Po Bordeaux » (Paul-Adrien, pendulaire)

Aussi bien que pour d'autres plus longues:

« [...] Je partais le matin, j'allais de la où j'habite à la gare de Poitiers j'avais une demi-heure de route, de l'endroit où je me garais à la gare j'avais un quart d'heure de marche, puis j'attendais le train, le train du matin c'était 1h05 c'était le plus court. Ensuite je prenais le bus 10 pour aller jusque sur le campus et le bus 10 c'était 30 à 45 minutes en fonction de la circulation. » (Pierre, pendulaire)

Cette intermodalité tend à diluer les distances et à rendre moins nette la distinction entre des mobilités métropolitaines, régionales et nationales. Les temps de trajets quotidiens depuis Arcachon (Paul-Adrien, pendulaire) – 2h30 – est proche de celui d'un aller à Paris (Marie, pendulaire) – 3h. La combinaison permise par des services de logement au jour rapproche dès lors ces deux cas a priori radicalement opposés. De la même manière, un trajet en voiture effectué des Landes à Bordeaux (Jérémy, alternant) et une mobilité intra-métropolitaine en tramway (Maxime, alternant) se distinguent moins par leur durée que par leur coût.

2 Voir L. Steinmann « La SNCF muscle ses cartes de réduction », Les Echos, 22 mars 2019

(Cf Figure 4 - Carte mentale de Maxime)

Cette forte intégration des modes de transports à leur disposition, qui sont autant de situations alternatives à un ancrage résidentiel permanent à Bordeaux, n'exclut pas des contraintes fortes et une perte de flexibilité. Le manque de liaisons avec le périurbain bordelais et la congestion dans Bordeaux sont identifiés comme les deux facteurs essentiels d'allongement des temps de trajet.

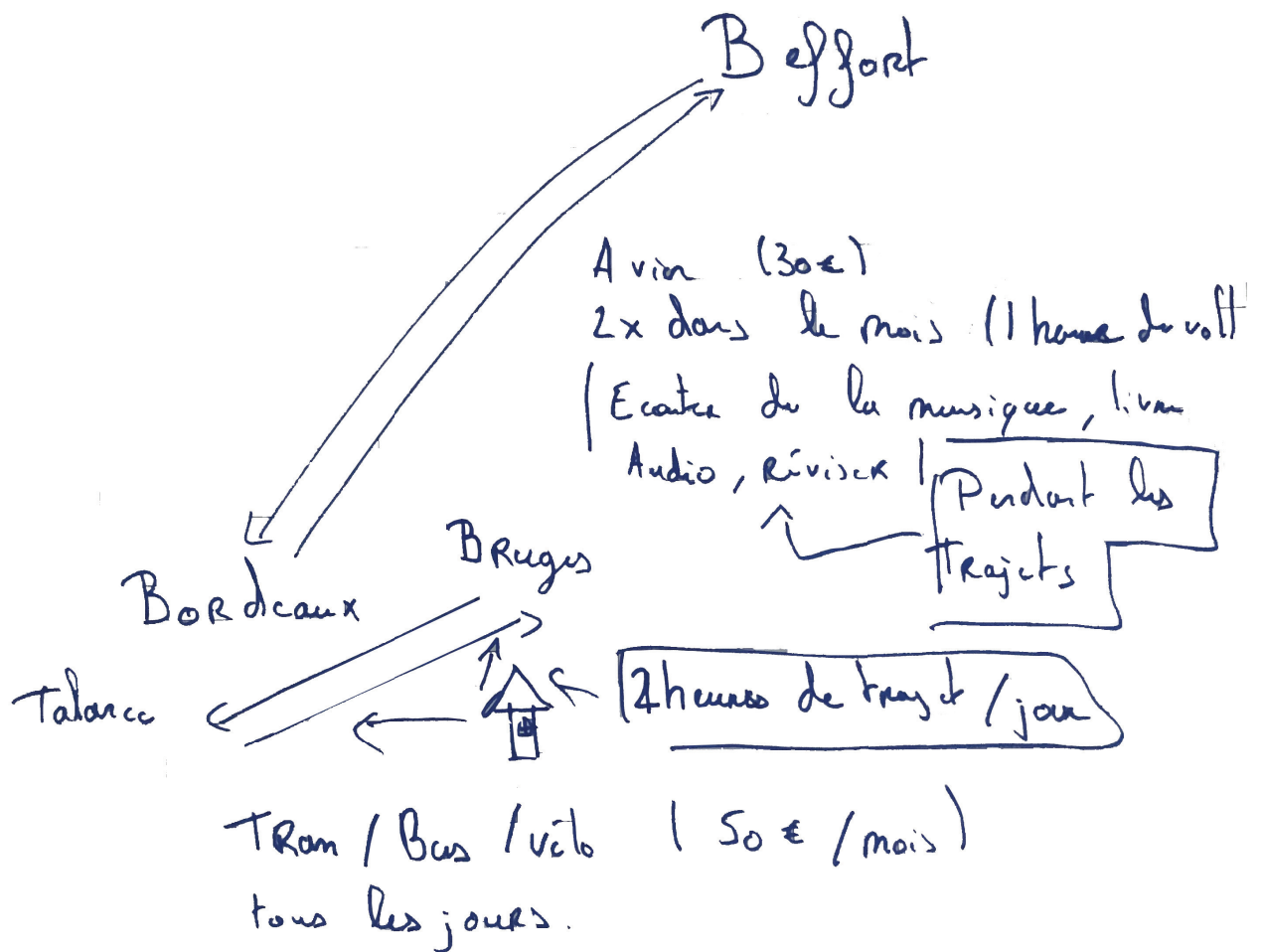
« En vrai le matin ça va, il y a beaucoup d'horaires, c'est juste le soir ça s'arrête à 20h. Donc eux c'est pas vraiment pratique. C'est soit je dors ici, soit je repars à 19h/20h aux derniers trains » (Kenza, pendulaire)

La pandémie de Covid-19 conforte ou incite les étudiants mobiles à ne pas s'ancrer

Assez logiquement, le contexte de la pandémie a conforté les étudiants dans leur choix de ne pas s'ancrer à Bordeaux. Elle consacre à ce titre une forme de résilience permise par la mobilité au détriment d'un logement fixe, contractualisé et particulièrement dépendant d'une demande saturée. Au vu du contexte de notre enquête, réalisée entre les deux périodes de confinement, elle est même apparue comme un accélérateur d'un choix de mobilité prévalant sur le choix de vivre à Bordeaux. Le télétravail, de même que l'incertitude quant à un second confinement, a orienté le choix de Marie (pendulaire) de ne pas prendre d'appartement à Bordeaux :

« J'ai eu un appartement toutes les autres années, [...] La 4ème année était perturbée avec le confinement, donc on est passé en tout visio [...] ils nous avaient promis 1 semaine présentiel et 1 semaine distancielle, donc je m'étais dit que sachant que je n'aurais pas beaucoup de cours et si je devais y aller quelques jours par semaine 1 semaine sur 2, ça serait tranquille » (Marie, pendulaire)

Le retour au domicile parental, ou à celui de l'entreprise pour les alternants, a évacué toutes les contraintes liées au double-logement et atténué le sentiment de marginalité de ces étudiants, tout en constituant un potentiel biais dans la réponse vis-à-vis de leurs contraintes habituelles.



- ✓ : Rencontre, ouverture d'esprit, organisation
- X : Gilets jaunes

Figure 4 - Carte mentale de Maxime

L'expérience d'alternant de Maxime diffère des autres, car c'est lui qui habite le plus loin de Bordeaux. Il vient de Belfort et fait les trajets en avion. Il met en évidence l'intermodalité de l'espace Bordelais, rendu possible par le maillage important de transports en communs (bus / tram / vélo).

C. UN MODE DE VIE PRÉSENTANT DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS

Si les raisons de ces modes de vie sont diverses, les avantages et les inconvénients offerts aux personnes interrogées se recoupent. Que ces situations soient choisies ou contraintes, chacun d'eux arrive à retrouver des aspects positifs et négatifs dans leur expérience d'étudiants sans logement fixe.

1. CES MODES DE VIES HYBRIDES PRÉSENTENT DES AVANTAGES

Des avantages financiers

Le premier avantage est d'ordre économique. En effet pour beaucoup, s'ils n'ont pas de logement fixe près de leur lieu d'étude, c'est que cela n'était pas possible économiquement. Ils ont alors pallié ce manque de logement par une grande mobilité, qui en termes de coût ne dépasse pas le montant d'un loyer.

« Donc ça me faisait, du 200 euros donc comparé à un loyer à Bordeaux, tu vois ça m'arrangeait quand même beaucoup. » (Diego, Alternant)

Cet argent économisé peut être utilisé pour un tout autre usage tel que des placements d'argent, une aide à sa famille pour les dépenses, ou même pour les loisirs.

« Après les premières années ça aurait pu mais c'était un choix d'économiser de l'argent là-dessus pour pouvoir faire autre chose. J'ai pu me prendre un appart sympa à Nantes. » (Charly, alternant)

Une situation qui permet de profiter du logement familial

Un autre avantage assimilé à un logement relativement éloigné du lieu d'études est celui du confort, qu'il soit lié à un environnement familial réconfortant ou à la surface, qui y est souvent plus grande que dans un logement étudiant situé près du centre de Bordeaux. Ainsi l'atout du confort du logement familial est souvent évoqué pour le confort qu'il permet :

« Des fois j'avais la baraque pour moi tout seul. C'était sympa parce que le linge était fait. Ça c'est un peu un aspect qui me manque. Et je bouffais bien. » (Arthur, pendulaire)

Un sentiment de retour en enfance peut même intervenir:

« Bah moi j'aime bien. C'est chez moi depuis que je suis toute petite, c'est confortable, c'est sympathique, le linge est propre, le frigo est plein (rires). » (Marie, pendulaire)

Ces modes de vies encouragent la comparaison entre logement étudiant et logement familial, souvent au profit du deuxième:

« Les avantages c'est la taille. Quand j'étais à Bordeaux j'avais un 18m² donc c'était quand même pas très grand. Là j'étais quand même dans une maison donc ça faisait du bien d'avoir de l'espace, d'avoir une grande cuisine pour cuisiner tranquille et voilà » (Paul-Adrien, pendulaire)

Ne pas avoir de logement dit « étudiant » a aussi été vécu pour certains comme un avantage dans la façon de s'alimenter. Étant dans des appartements ou des maisons assez généreux en taille, ils étaient équipés pour cuisiner. C'est une chose qui n'est pas forcément possible dans des appartements avec peu de mètres carrés. De nouvelles habitudes sont nées:

« Je ne mangeais plus jamais dans un resto ou dans un kebab, ça je ne le faisais plus jamais si ce n'est quelques rares soirs quand j'étais à Bordeaux. Mais sinon, à Arcachon non, je cuisinais tout le temps quoi. J'avais pas mal de temps pour faire les courses, j'allais même au marché (rires). Donc un effet très positif sur l'alimentation. » (Paul-Adrien)

Une vie sociale enrichie car différenciée entre le lieu d'ancrage et le lieu d'étude

Un mode de vie empreint d'une forte mobilité peut parfois avoir un impact plus bénéfique qu'on ne croit sur certaines personnes. En effet, pour certains qui retournent habiter dans un lieu dans lequel ils ont été ancré par le passé, leur vie sociale a accru leur sociabilité avec des personnes qu'ils avaient pris l'habitude de moins fréquenter depuis leur départ. Cette période de grande mobilité caractérisée par un logement éloigné du lieu d'études a ainsi créé la possibilité de retrouver des amis perdus de vue durant les études supérieures:

« [...] ma vie à Paris était plus fournie que lorsque j'habitais à Bordeaux. J'ai passé tout mes week-ends à Paris. Euh, j'ai beaucoup plus vu mes potes » (Marie, pendulaire)

Par ailleurs, de toutes nouvelles relations sociales peuvent également se créer durant ces périodes de grandes mobilité, notamment pour les étudiants alternants qui n'avaient pas d'autres choix que de socialiser d'avantages durant leurs semaines à Bordeaux puisque leur rythme les avait conduit à former des collocations provisoires durant leurs semaines à Bordeaux:

« [...] maintenant que je suis en collocation avec des collègues de la promo c'est quand même un peu mieux que d'être tout seul ou avec une personne qu'on ne connaît pas vraiment. Donc au niveau des relations avec les gens de la promos ça renforce les relations. » (Maxime, pendulaire)

(Cf Figure 5 - Carte mentale de Jérémie)

Ce mode de vie mobile induit également un bouleversement des pratiques de sociabilité qui est largement exprimé par certains enquêtés. Ils apprécient sa diversité, un changement dans leurs habitudes et même un certain dépaysement permis par les nombreux déplacements qu'ils effectuent. Pour eux, leur vie sociale se voit véritablement enrichie par ce mode de vie mobile.

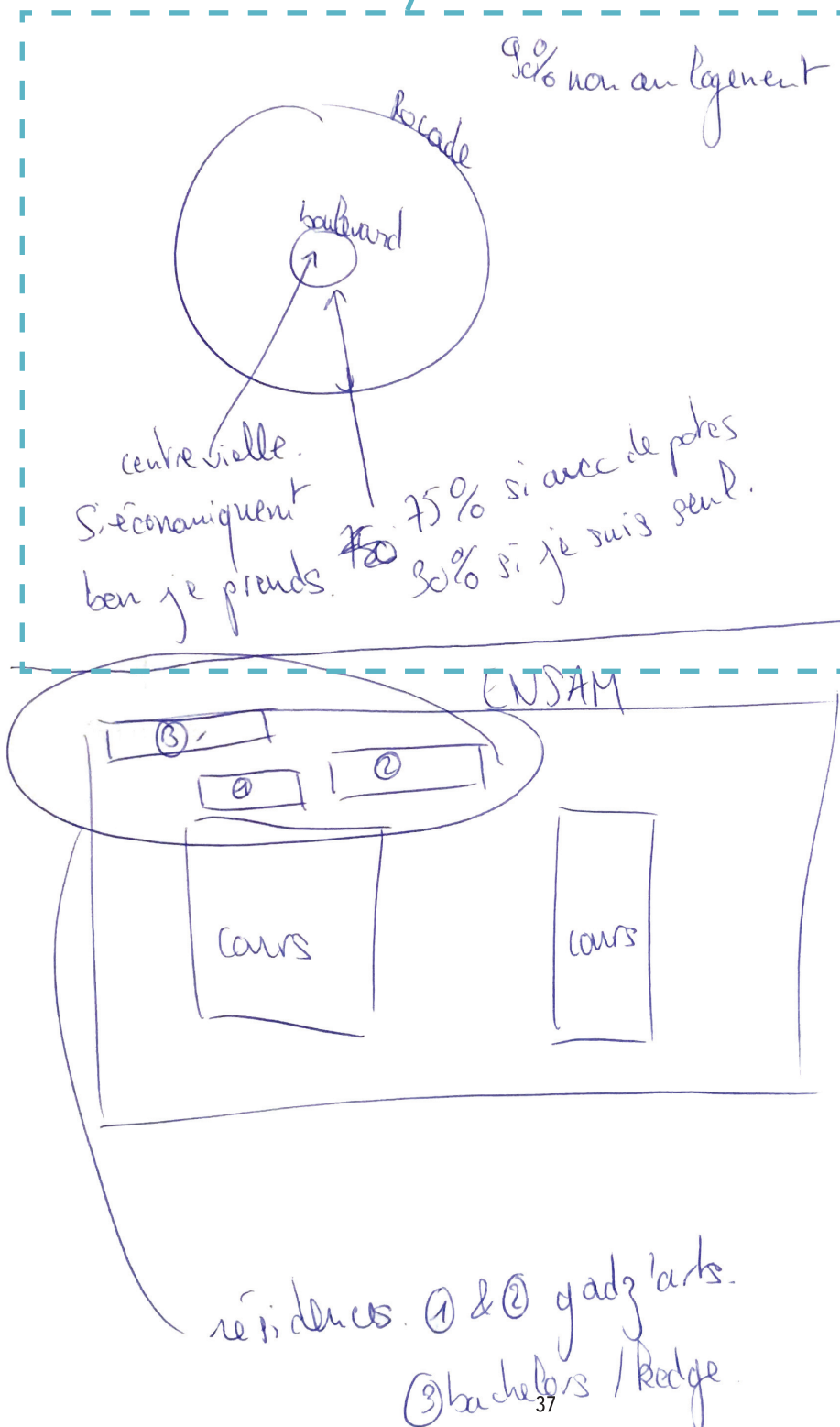
« Le côté plus positif c'est qu'il y a quelque chose de quand même assez dépayçant. Quand je change de ville, je côtoie plus mes collègues de bureau mais mes amis de promo, et inversement. » (Eric, alternant)

Puisque la vie qu'ils ont à Bordeaux est assez différente de celle qu'ils ont dans leur lieu d'origine, c'est donc la possibilité de jongler entre les différentes relations sociales:

« Toutes les personnes que j'ai rencontrées, avec qui j'ai pu discuter ou échanger, ça j'aurais pas pu le faire si j'étais dans mon appartement tout seul en plein milieu de Bordeaux, j'aurais juste échangé avec les gars de la promo. Et c'est vrai que des fois bah j'ai eu des très bonnes expériences, pendant une ou deux semaines où je me suis vraiment bien éclaté quoi. Donc en fait ça m'a vraiment beaucoup plus apporté en positif. » ; « Après je le vis bien parce que d'un autre côté en fait on rencontre d'autres personnes et puis on fait d'autres choses avec d'autres personnes, donc on perd d'un côté mais on gagne d'un autre » (Maxime, alternant)

Figure 5 - Carte mentale de Jérémy

Dans une partie de ce dessin, Jérémy montre les critères de choix pour avoir un logement à Bordeaux lorsqu'il a cours. Il justifie ses choix d'ancrage à Bordeaux, par des pourcentages suivant la localisation, le prix et la proximité avec ses amis. Il est capable de faire prévaloir le critère "proche des ses amis" aux autres, afin de renforcer ses liens sociaux avec les autres alternants.



C'est également la possibilité de changer de quartier à n'importe quel moment, comme Marie (pendulaire) nous l'explique:

« Mais j'ai aimé parce que vu que je connais Bordeaux et que j'y ai vécu pendant 3 ans, je pouvais choisir mon quartier, choisir vers chez quel pote j'allais être, avoir mon petit coin. C'était marrant, je connaissais l'endroit donc c'était sympa de choisir là où j'allais habiter, voir un peu, changer de quartier, j'aimais bien. » (Marie, pendulaire)

2. UNE VIE MOBILE IMPLIQUANT ÉGALEMENT DES INCONVÉNIENTS

Les aspects positifs ne l'emportent pas sur tout. Des aspects plus importants et plus contraignants mènent les enquêtés à se questionner sur leur mode de vie.

Les impacts négatifs de ce mode de vie sur la sociabilité

De manière générale, l'impact le plus important est sur la vie sociale des personnes interrogées. Ces dernières expriment quasi-systématiquement l'idée que leur situation est un frein important à leur implication dans la vie étudiante.

« Je pense qu'habiter plus proche, d'avoir moins cette contrainte de prendre la voiture et de rentrer chez les parents je pense que je pourrais en profiter pour rester un peu plus de temps à la BU, soit profiter un peu plus de la ville, faire des afterworks » (Charly, alternant)

« Mais c'est surtout sur la relation sociale. Je galérais. Quand il y avait quelque chose le soir, un film qui était projeté je sais pas, j'étais jamais là. Quand les gens allaient prendre un café, je ne pouvais pas être là. Du coup socialement sur Bordeaux c'était dur. » (Pierre, pendulaire)

Pour beaucoup, la vie sociale et culturelle liée à Bordeaux, dont ils ne pouvaient pas profiter pleinement, était une contrainte qu'ils ont acceptée mais qu'ils jugent importante à prendre en compte.

« Ce qui m'a un peu manqué, mais c'est le jeu en choisissant cette formule, c'était le côté un peu sympa de la vie bordelaise, j'ai pas eu le temps d'aller au cinéma, d'aller au musée, j'ai pas eu le temps de faire plein de trucs. Car j'étais là très peu de temps et ce que je préférais c'était de voir mes potes donc j'allais un peu au bar mais forcément je n'ai pas pu faire

tout ce que j'ai voulu faire quand j'étais à Bordeaux, vu que j'y passais beaucoup moins de temps.» (Marie, pendulaire)

Un nombre important de personnes interrogées expliquent que pour tenter de contourner quelque peu cet obstacle et profiter un minimum de la vie étudiant, ils s'appuyaient sur leur cercle amical. Cependant, cette solution n'apparaît pas comme une véritable solution puisque les étudiants interrogés expriment une forme de gêne à devoir demander à leurs amis de les héberger, due à leur peur de s'imposer et de devenir un poids pour leur cercle proche.

«[...] je suis pas trop libre de mes mouvements puisque bah voilà le soir si je veux rester je dois dormir chez quelqu'un, si j'ai des soirées je dois trouver où dormir, donc c'est vrai que c'est un peu gênant.» (Salomé, pendulaire)

Un mode de vie qui demande une organisation spécifique

Un second point réside dans l'organisation particulière que demandent ces situations lorsque l'on habite à plus d'une heure de son lieu d'études. Les imprévus ne sont pas tolérés, surtout lorsque le temps est compté :

« Je pouvais me permettre d'avoir aucun retard, car si mon train avait dix minutes de retard, c'était cuit je ne pouvais pas être à Sciences Po pour mon cours de 9h45.» (Marie, pendulaire)

Face à des situations qui appellent une organisation et une anticipation importantes, les individus prennent leurs précautions et tentent de calculer au maximum leurs besoins.

« J'anticipe pour pouvoir me déplacer.» (Charly, alternant)

« Ça ne m'empêchait pas de faire des trucs que j'aimais bien, c'est juste que c'était tout une organisation pour rentrer chez moi, et je déteste dormir chez les gens » (Arthur, pendulaire)

(Cf Figure 6 - Carte mentale Arthur)

Cette organisation et cette anticipation étaient aussi effectives sur la façon de s'habiller et sur les bagages qu'ils devaient avoir sur eux. Lorsqu'ils doivent se lever tôt, prendre un train afin d'arriver à son premier cours de la journée et dormir une nuit à 500 km de chez soi, ils ne s'habillent pas de la même manière que s'ils habitaient à cinq minutes de leur lieu d'étude.

« Alors ce mode de vie a vachement impacté ma manière de m'habiller, parce qu'il fallait, donc déjà si je dormais plusieurs jours il fallait que j'aie des fringues que je puisse un peu mixer, sans qu'on ait trop l'impression que je sois habillée pareil tous les jours. » (Marie, pendulaire)

Il leur faut aussi prendre les bagages les plus appropriés, avec le moins de vêtements possible, pour que le sac ne prenne pas trop de place mais que les personnes ne manquent de rien pendant le laps de temps où elles sont mobiles.

« C'était un sac uniquement pour deux jours je n'avais pas de grosse valise donc ça allait. Je le gardais toute la journée, c'était juste ça qui était un peu chiant » (Pierre, pendulaire)

Des modes de transports difficiles d'accès ou soumis aux aléas extérieurs

Un autre point primordial sont les inconvénients relatifs aux modes de transports choisis par les personnes enquêtées. Concernant le train, plusieurs affirment que l'offre de transport est convenable en journée, mais qu'elle s'interrompt bien trop tôt dans la soirée. Ce manque d'amplitude-horaires rend alors toute activité en soirée impossible:

« L'offre était assez bien déployée pour mon besoin scolaire mais comme je le dis, pour une vie étudiante et sociale là pour le coup c'était beaucoup plus compliqué parce que 21 heures c'est beaucoup trop tôt. » (Lucas, pendulaire)

Certains sont même dépendants d'un membre de leur famille pour accéder au mode de transports en commun qu'ils utilisent, imposant des temps d'attente importants dans la journée.

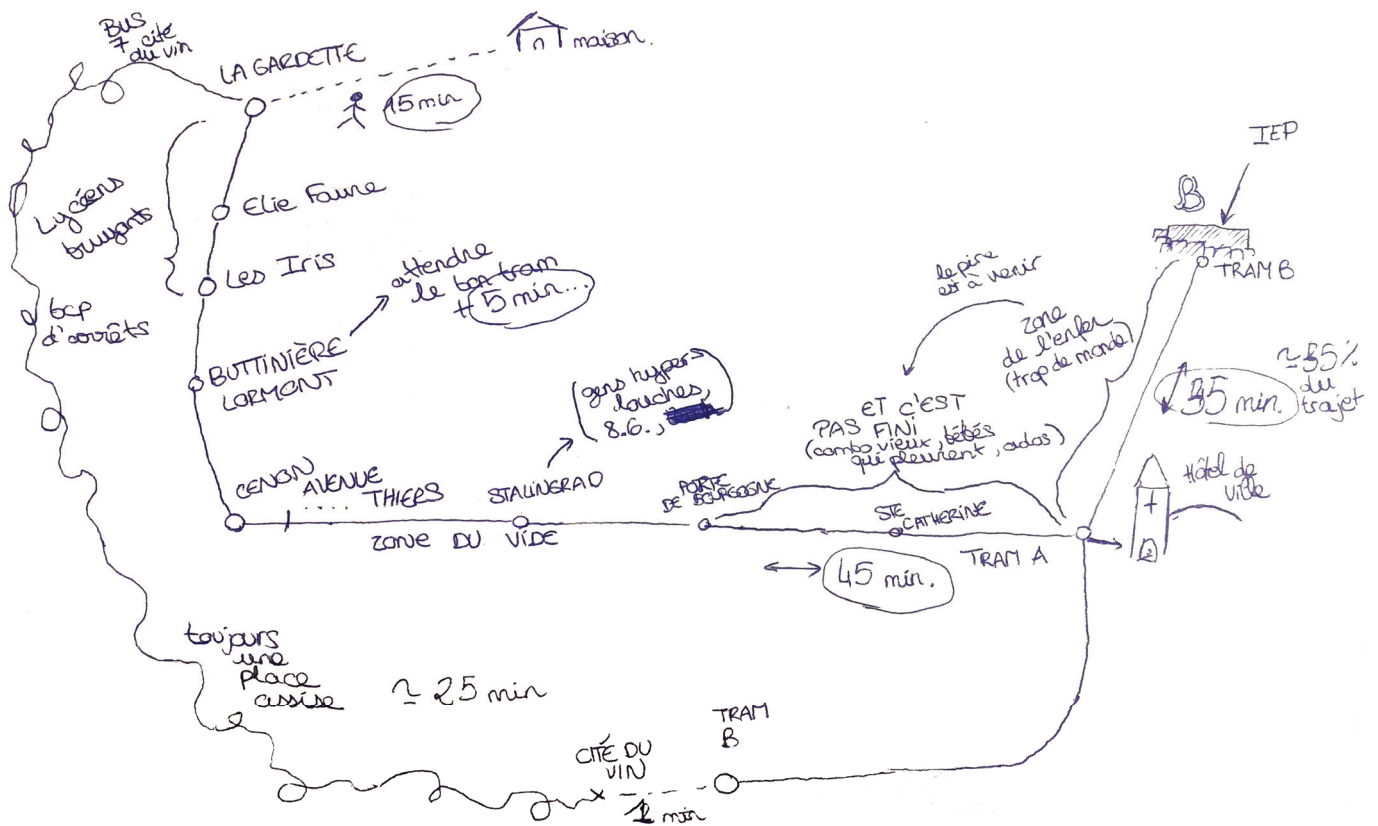


Figure 6 - Carte mentale de Arthur

Cette production reflète la complexité des différents itinéraires parcourus par Arthur, pour aller de chez lui à l'IEP. Le temps passé pour ces déplacements lui semblait conséquent, et cela l'obligeait donc à s'organiser, pour prévoir d'autres activités que ses déplacements quotidiens. Les activités imprévues ne lui étaient donc pas accessibles.

« Et donc par exemple vu que ma mère travaille, en fait je suis obligée de prendre le train de 8h40, pour ensuite arriver à 9h17 à la gare, pour venir à 9h30 à la fac, et j'attends jusqu'à 13h30, ce qui fait que je mange seule, je reste à la BU, donc il faut que j'aie mon ordi, de quoi travailler, ce qui fait que j'ai un sac lourd, donc je me lève hyper tôt, alors que je pourrais commencer plus tard. » (Salomé, pendulaire)

L'autre mode de transport privilégié est la voiture. Elle permet une certaine indépendance, mais l'efficacité et la rapidité qu'elle permet est soumise aux aléas de la circulation. Bordeaux étant classée comme l'une des villes les plus embouteillées de France, certains doivent s'organiser en fonction des ralentissements.

« Ah bah justement c'est ce que j'allais dire. Le matin c'est ce que je fais en fait. Le matin je partais dans tous les cas tôt [...]. Mais en fait à cause des bouchons, genre il y a une période où tu tombes, où t'arrives en 1h, et en fait, tu passes direct à 1h30 de trajet, et ça dans un laps de temps de 10 minutes dans la journée. Du coup, je préférais arriver plus tôt que de risquer d'être tout le temps en retard. » (Jérémy, alternant)

Et lorsqu'on a une voiture, la problématique du stationnement reste au cœur des débats.

« Et en gros, ma problématique, c'était ou est ce que je mettais ma voiture quand je partais en week end. » (Diego, alternant)



UN MODE DE VIE MOBILE SUSCITANT DES SENTIMENTS ET DES ASPIRATIONS VARIÉS

Les raisons ayant menées les personnes interrogées à adopter ce mode de vie mobile sont donc le fruit d'un arbitrage complexe entre opportunités et contraintes. Cette mobilité exacerbée n'est pas vécue de la même manière par l'ensemble des interrogés, il semble ainsi pertinent de s'attacher à détailler les différentes manières de l'appréhender et de la supporter. Par ailleurs, ce mode de vie n'est pas sans influencer sur les aspirations des enquêtés qui sont, elles aussi, plurielles.

A. UNE VIE MOBILE VÉCUE DE MANIÈRE HÉTÉROGÈNE PAR LES ÉTUDIANTS

Si la mobilité est définie comme un ensemble de déplacements physiques, ces derniers sont également associés aux expériences qu'ils provoquent. Ces expériences sont donc les résultantes de ces déplacements et incarnent la manière dont ils sont vécus. Les entretiens menés ont révélé que les vécus et sentiments des étudiants sont pluriels et parfois contradictoires. Les sentiments des étudiants mobiles à l'égard de leurs situations sont mixtes et ne peuvent être regroupés de façon manichéenne. Seront ici synthétisées les principales tendances exprimées par les enquêtés sans nécessairement chercher à en faire l'analyse.

NB : Dans cette partie, la place accordée aux citations se verra élargie. L'idée étant de retranscrire au mieux les divers ressentis des enquêtés, nos mots ne sauraient se substituer aux leurs.

1. UN MODE DE VIE PERÇU COMME CONTRAIGNANT

Certains étudiants semblent subir ce mode de vie et le vivre comme une véritable contrainte. Celle-ci est, selon les cas, plus ou moins bien acceptée. Arthur pointe le fait qu'il était indirectement obligé d'expérimenter ce mode de vie et qu'il n'a, en aucun cas, trouvé ça insurmontable. En revanche, pour rien au monde il ne retenterait l'expérience.

« Pour conclure, je dirais que ça ne me dérangeait pas à l'époque car j'y étais obligé indirectement et que je n'avais connu que ça. Après, si je dois le refaire après avoir eu un appart sur Bordeaux, no way! » (Arthur, pendulaire)

Le sentiment d'une perte d'autonomie

Souvent, les enquêtés vivant chez l'habitant, chez des pairs ou chez leurs parents nous ont expliqué perdre en autonomie et se sentir contraints. Cette entrave à leur liberté leur est parfois difficile à vivre.

« Je vis chez mes parents alors je me plie à leur mode vie et à leur rythme. J'aurais plus d'autonomie et d'indépendance si j'étais à Bordeaux comme je vis à Nantes. » (Charly, alternant)

« Enfin chez mes parents c'est pas un moulin non plus quoi, c'est pas l'hôtel, donc par respect pour ça oui je me contrains un peu là dessus parce que je sais que j'ai du déplacement. [...] je mets quand même des réserves » (Charly, alternant)

D'autres se voient obligés de recourir à des stratégies particulières pour pallier certains inconvénients induits par ce mode de vie. Elle implique certaines adaptations qui sont parfois vécues comme des contraintes dans la mesure où elles n'auraient pas lieu d'être dans une vie plus « conventionnelle ».

« Donc bah ce que je fais, j'arrive à la Fac je vais en cours, quand j'ai un trou entre les cours, bah c'est triste à dire mais quand il fait froid, bah je fais des tours de bus. Je reste dans le bus et je fais un tour. [...] » (Kenza, pendulaire)

(Cf Figure 7 - Carte mentale de Kenza)

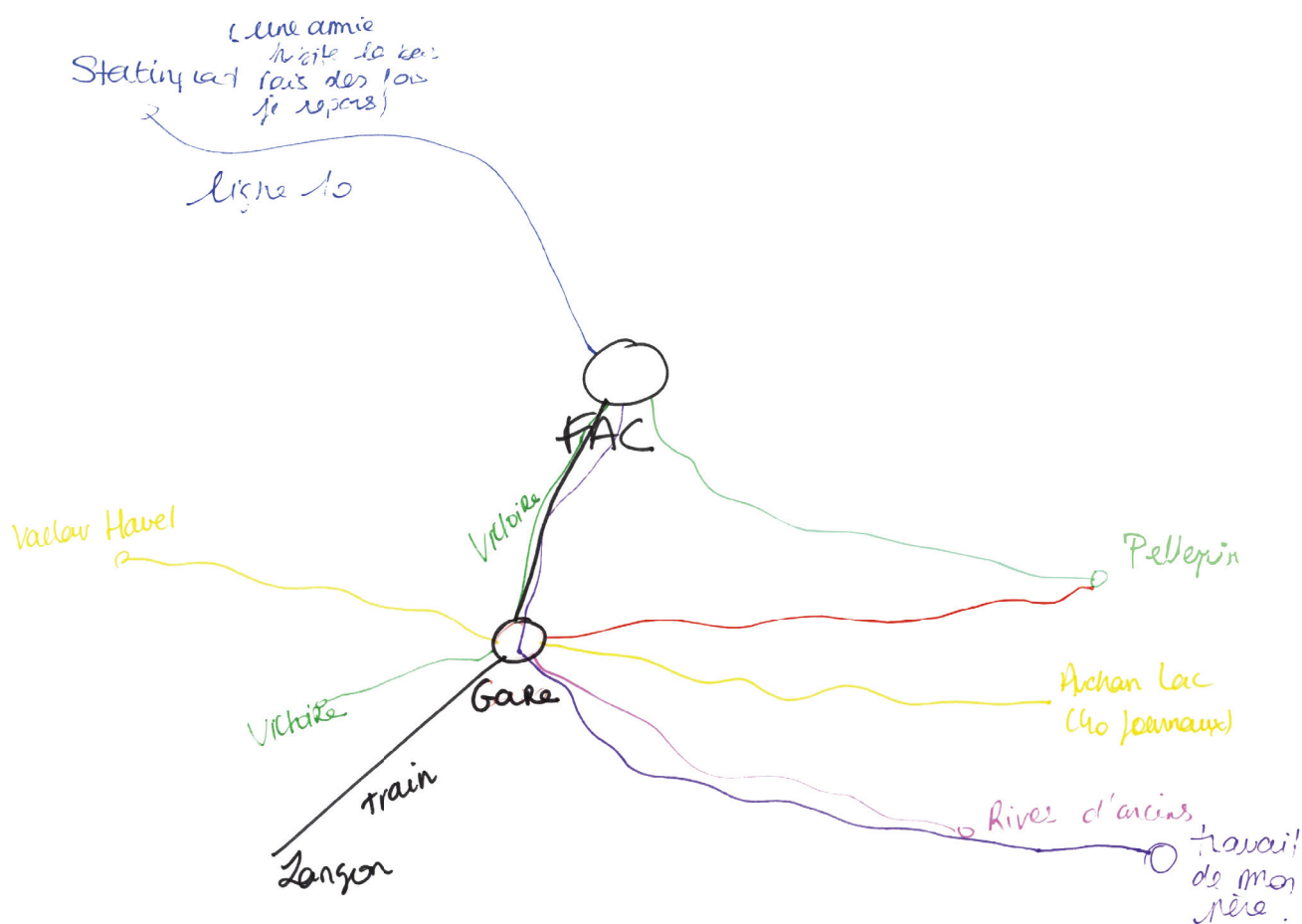


Figure 7 - Carte mentale de Kenza

Sa carte mentale dépeint son expérience de l'espace public de Bordeaux à travers les "tours de bus". Une activité qu'elle pratique pour occuper son temps quand aucune autre n'est possible. Ses points principaux d'ancrages étant la Fac et la Gare, on peut remarquer à travers son dessin que sa mobilité est assez élargie au sein de la métropole. Nous pouvons alors faire l'hypothèse qu'elle a une bonne connaissance de cet espace public vu qu'elle le pratique assez régulièrement. Cependant, la traduction de son vécu sur une feuille blanche, nous montre la perte de repères dans l'espace bordelais. Une des explications pourrait venir du fait que les "tours de bus" qu'elle pratique, ne sont là que pour faire passer le temps, elle n'a pas un objectif d'arrivée et ne fait pas attention aux espaces qu'elle traverse. Elle ne fait que "errer" par le biais des transports en commun à sa disposition.

Une source d'inconfort

Il est également ressorti que le logement chez des pairs ou chez l'habitant entraîne fréquemment un sentiment de gêne voire d'embarras chez des enquêtés qui ne se sentent pas toujours à l'aise.

« J'essayais d'être le moins gênant possible pour eux. » (Pierre, pendulaire).

« En vrai ça me gênait de devoir demander »; « À la longue c'est pas quelque chose de viable parce que justement il y a de la gêne. » (Lucas, pendulaire)

Ce ressenti a pu conduire certains des interrogés à écourter leurs séjours. Cette gêne survient notamment chez les étudiants logeant chez des proches durant de longues période :

« Ils étaient super ouf, super gentils mais je pouvais pas m'empêcher d'être un peu gêné, d'être rentré dans le cercle familial tout le temps. » (Diego, alternant)

Ce sentiment est également présent chez les enquêtés recourant ponctuellement à ce type de logement :

« Et après j'ai des ami(e)s qui peuvent m'héberger mais c'est pareil, il y a toujours la gêne de dire, "bah là j'ai pas de train est-ce-que je peux rester chez toi une nuit et tout". Donc non c'est quand même assez gênant » (Salomé, pendulaire)

« Quand c'est répété, ça me gêne. Je suis allée qu'une fois chez mon amie et je n'ai pas voulu y retourner après. J'avais pas envie de passer pour une profiteuse à être là pendant une semaine. » (Kenza, pendulaire)

Le sentiment d'une sociabilité affaiblie

Certains enquêtés déplorent être contraints dans leurs pratiques de sociabilité. Ce mode de vie entrave la vie sociale rêvée par certains étudiants qui décrivent un sentiment de manque, ou des perturbations de leur vie conjugale, amicale ou familiale.

« [...] Je suis marié et donc ma femme vit à Toulouse avec moi, donc quand je suis pas là pendant deux semaines, la vie de couple est plus compliquée » (Eric, alternant)

Certains des enquêtés pointent même une relative sensation de solitude :

« Je me sentais un peu seul évidemment. » (Paul-Adrien, pendulaire)

Ce mode de vie est également un facteur de maux plus profonds. Certains des étudiants mobiles ont exprimé des difficultés relativement conséquentes dues à la conduite de ce mode de vie particulier.

2. UN MODE DE VIE PARFOIS VÉCU COMME UNE SOUFFRANCE

Il apparaît également que cette vie mobile est à l'origine de maux physiques et psychologiques chez certains étudiants interrogés. Les déplacements sont, selon les cas, mentionnés comme aggravant ou déclenchant leurs humeurs. Des enquêtés expriment même une véritable souffrance liée à ce mode de vie.

Une fatigue due aux déplacements

La fatigue induite par les nombreux déplacements est fréquemment mentionnée par les étudiants, qu'ils soient effectués par le biais de mode de transports publics ou privés. Les horaires matinaux, la forte affluence dans les transports ou les perturbations routières conduisent les étudiants mobiles à se plaindre d'un sentiment d'épuisement.

« Là les premiers moments ça allait mais après ça a commencé à être vraiment long car les transports ça te tue pas mal, la route mentalement c'est très prenant et ça devient vite compliqué. » (Lucas, pendulaire)

« Ce que j'ai vraiment pas aimé c'est le matin de devoir se lever beaucoup trop tôt pour aller à l'école, ça c'était un peu chiant. Donc souvent je finissais plus ou moins ma nuit dans la voiture mais c'était pas ouf. » (Lucas, pendulaire)

Les transports, source de tensions et de stress

Les aléas des transports publics ou privés, énoncés plus haut, sont également vécus comme une source de tensions par certains étudiants mobiles. Certaines situations peuvent être génératrices d'un stress relativement intense.

« C'est vrai que là du coup ce matin il y a eu un ralentissement et en plus je crois qu'il était 40, mon cours commençait dans 20 minutes j'étais là "je vais jamais avoir le bus, et la fac je vais me perdre, je vais mourir", c'est bon hein. 5 minutes de retard et moi je panique, c'est vraiment une catastrophe. » (Salomé, pendulaire)

« Clairement il y avait des soirs, j'avais envie de me suicider quoi en fait. Je restais vraiment deux heures à tourner dans les petites rues au niveau de la Victoire [pour trouver une place de stationnement], c'était horrible, c'était vraiment trop casse-couilles. » (Jérémy, alternant)

L'affluence dans les transports joue également sur la santé physique et mentale des étudiants mobiles.

« Le tram B c'est une horreur, non mais c'est insupportable. Non mais j'ai cru que j'allais faire un malaise, je me suis dit « super, je vais être la seule débile qui va faire un malaise dans le tram, tout le monde va me regarder comme ça ». » (Salomé, pendulaire)

Ainsi, pour certains étudiants, ce mode de vie mobile est vécu comme une contrainte, voire comme une véritable contrainte. Il vient avec son lot de désagréments qui induisent des stratégies d'adaptations, parfois désagréables. Qu'ils soient ponctuels ou permanents, les étudiants interrogés sont très enclins à relativiser ces inconvénients et acceptent relativement bien - pour la plupart - ces différentes contraintes.

3. UN MODE DE VIE APPRÉCIÉ PAR CERTAINS

L'appréciation positive de ce mode de vie dans sa globalité ressort de certains entretiens. Il permet aux enquêtés d'expérimenter des moments de vie agréables, intéressants et la plupart ne regrette donc pas son adoption, qu'ils soient alternants ou pendulaires. Certains des étudiants mobiles interrogés trouvent du plaisir dans le simple fait de se déplacer ou dans le bouleversement de leurs pratiques de sociabilité. Ils en viennent à apprécier ce mode de vie dans sa globalité.

« Disons que ça fait 5 ans, ça m'a jamais dérangé ce mode de vie un peu vagabond (rire) ça me va. » (Diego, alternant)

« [...] c'était pour moi le meilleur compromis et que c'était plus agréable et je regrette pas ce choix » (Charly, alternant)

Un plaisir à se mouvoir

« J'ai beaucoup aimé : dans les transports, être dans le train, être dans le bus, prendre le tram, d'aller à l'école jusqu'aux Quinconces, de devoir marcher, tout ça j'ai bien aimé. Comme je le dis j'avais de la musique etc, il y avait aucun souci. » (Lucas, pendulaire)

Le caractère agréable de ces temps de déplacement est mentionné par de nombreux étudiants qui prennent un véritable plaisir à se mouvoir que ce soit à pied :

« Et même j'étais content de marcher, bizarrement. » (Paul-Adrien, pendulaire)

Au volant :

« J'aime bien conduire donc la voiture ça me dérange pas. » (Charly, alternant)

Ou en train :

« En fait j'adore les transports. Je suis vraiment une meuf, je peux passer des heures dans le train, il y a pas de soucis j'adore ça. [...] moi je m'en fous de toute façon j'adore le train, plus c'est long mieux c'est, de toute façon j'adore. » (Salomé, pendulaire)

De véritables expériences sensorielles

Certains d'entre eux perçoivent même ces trajets comme de véritables expériences sensorielles. Ces temps sont pour eux l'occasion de décompresser :

« Que tu prends le train tu es tranquille, tu fais ce que tu veux, c'est confortable, [...] Le train je le mettrais vraiment en premier car c'est plus confortable que la voiture, c'est moins intime mais tu arrives à recréer un sentiment d'intimité surtout aux horaires ou je le prenais il y avait moins de monde » (Lucas, pendulaire)

« C'est une heure enfermée avec moi même dans ma bulle, ça permet de se ressourcer. » (Maxime, alternant)

Ou de laisser libre cours à leur imagination :

« Et le bus pareil j'ai beaucoup beaucoup aimé le bus. Parce que, encore une fois, surtout quand c'était l'hiver et que c'était les bus un peu ambiance de nuit, c'est 18h, il fait nuit dehors mais à l'intérieur c'est éclairé. Tu as presque l'impression d'être intime avec les gens avec qui tu prends le bus, en plus tu en as qui parlent fort, qui écoutent de la musique, tu commences un peu à imaginer plus ou moins des histoires et ça j'ai vraiment bien aimé. En tout cas dans l'imaginaire, le bus c'était cool. » (Lucas, pendulaire)

4. UNE PERCEPTION QUI DÉPEND DU CARACTÈRE TEMPORAIRE OU DURABLE DE LA SITUATION

Le temps semble être l'un des facteurs influant le plus sur le ressenti des étudiants mobiles. La durée de l'adoption de ce mode de vie influe sur la perception que les enquêtés en ont. Souvent, ce mode de vie est considéré transitoire (le temps d'obtenir un diplôme, sur un semestre...) et il apparaît qu'il est de plus en plus difficilement supportable à mesure qu'il dure dans le temps.

« Genre au bout de 2 ans je me dis « vas y putain faut que j'arrêtes, faut que je me pose, ça me soule ! ». Genre vraiment les deux premières années de BTS ça allait. A la fin de la deuxième année de BTS, je me disais « vas y ça me casse les couilles, j'arrêtes », et tout ça. Et là, pareil en ingé, à la fin de l'année dernière, je me suis dis, enfin commencé à dire, ça me soule d'être en alternance. » (Jérémy, alternant)

Les émotions provoquées par ce mode de vie sont également changeantes sur des temporalités plus courtes :

« En vrai si j'aime prendre les transports ça dépend des jours et de mon humeur. » (Maxime, alternant)

Ainsi, il existe une pluralité de vécus chez les étudiants mobiles, qui ne sont pas sans influencer sur leurs aspirations.

B. DES ASPIRATIONS VARIABLES SELON LE TYPE D'ÉTUDES ET LES MODES DE DÉPLACEMENT

1. UNE SITUATION ENVISAGÉE COMME PLUS OU MOINS TRANSITOIRE EN FONCTION DU TYPE D'ÉTUDES

Comme nous avons pu déjà l'aborder, les étudiants que nous avons interrogés n'ont pas eu les mêmes raisons ni les mêmes vécus à propos de leur expérience de ne pas avoir de logement sur Bordeaux. De ce fait, la façon dont ils considèrent la durée de leur situation est différente. Nous pouvons constater que deux grandes tendances se distinguent, en lien avec le choix des études qui a été fait en amont.

Une situation corollaire des études en alternance

Les alternants, étant déjà conscients des déplacements présumés engendrés par leurs études, paraissent plus enclins à conserver cette situation pendant plusieurs années, au moins jusqu'à l'obtention du diplôme. Ils sont d'ailleurs formels sur ce point lorsqu'ils affirment :

« Non non je vais finir comme ça mon diplôme. La situation me convient [...]. » (Charly, alternant)

« Ha non moi je pense que je vais trouver des Airbnb jusqu'à la fin [...] surtout que ça a toujours bien fonctionné jusque là donc. » (Maxime alternant)

« Non, une fois que le diplôme est obtenu, en fonction de là où je serai embauché, je pense que je prendrais un appart' là où je serai. » (Eric, alternant)

Les trois citations que nous venons de sélectionner mettent en lumière le fait que, les études sont pour eux la cause et donc l'élément qui mettra fin à cette situation.

Les étudiants en formation continue : des durées plus diverses dues à des externalités différentes

Au contraire, dans le cas de figure des étudiants aux mobilités pendulaires, le facteur qui les a poussé à adopter ce mode de vie provient d'autres externalités : la pandémie du Covid, la proximité relative des parents, les choix personnels, ... Pour certains c'est donc le caractère momentané de la situation qui la rend envisageable. Par conséquent, quelques-uns l'affirment : ils acceptent ce mode de vie seulement s'il est transitoire et de l'ordre de quelques mois. En d'autres termes, si le contexte avait été différent ils auraient pris un appartement. Marie par exemple déclare :

« Et même, si ça avait été une année normale sans un stage de fin d'études au second semestre, j'aurais jamais fait ça, j'aurais pris un appartement. » (Marie, pendulaire)

À cela, Paul-Adrien ajoute que si la situation s'était finalement avérée plus longue, il aurait fait en sorte d'y mettre un terme :

« Au tout début, [...] je m'étais dit de toute façon au pire si c'est chiant ça ne durera que quatre-cinq mois quoi. Et je me suis même dit que si jamais c'est horrible, je peux toujours prendre un appartement en cours de route. » (Paul-Adrien, pendulaire)

Pour d'autres pendulaires, pour qui a priori ce mode de vie n'est pas simplement le sujet d'une courte période, la prise d'indépendance vis-à-vis des parents serait la clé pour permettre de changer de mode de vie. Salomé explique :

« En soit il y a pas grand chose qui m'empêche d'avoir un logement, c'est juste que déjà en fait d'une part je me sens pas prête à avoir un appartement, parce que je sais pas me gérer seule. » (Salomé, pendulaire)

Autrement dit, pour elle le moment où elle quittera le logement familial est incertain puisque ce sera lorsqu'elle s'en sentira prête. Pour Lucas c'est également le facteur familial qui rentre en compte, mais en revanche pour lui, cela est venu du choix d'un autre membre de la famille :

« L'élément déclencheur c'est la mutation de mon père en Guadeloupe. Parce que ça a fait que ma mère et même moi, ne voulions plus rester dans une grande maison qu'à deux, [...]. Donc faire les transports comme ça c'était un peu invivable. Et puis ça marque aussi

entre guillemets une fin, pas une fin de vie mais une fin de période, et de rouvrir sur une autre. » (Lucas, pendulaire)

Il n'a donc pas eu à prendre son indépendance à proprement parler étant donné que c'est son père qui a initié le changement de situation. De plus, il vit dorénavant en centre-ville mais toujours avec sa mère.

2. DES CHOIX D'AVENIR INDEXÉS SUR LES MODES DE DÉPLACEMENTS

Des vécus pluriels expérimentés par les étudiants mobiles, découlent des aspirations différentes. Certains des enquêtés voient leur champ mobilitaire élargi, d'autres, à l'inverse, rêvent de sédentarité.

Une expérience augmentant l'appétence pour une vie mobile

Dans l'acceptation de l'aspect plus ou moins transitoire de leur mode de vie, le choix des études paraît décisif. Néanmoins, au sujet des envies et aspirations quant à l'avenir de la mobilité des enquêtés, deux points de vue liés à leurs expériences s'opposent. Dans le premier cas, les étudiants retiennent de cette expérience une grande liberté et une faculté à pouvoir repousser les limites des distances et des territoires qu'ils envisageaient auparavant. Ce désir de grande flexibilité et de mobilité est indépendant des types d'études puisque cet avis est partagé par des alternants et des pendulaires :

« Non, ce qui m'intéresse le plus c'est les offres d'emploi, les missions et tout ce qui va avec, le reste je m'adapte. [...] ça me dérange pas de bouger, d'être mobile, de me déplacer sur toute une région à la semaine comme pourrait le faire un commercial. [...] Si j'ai une super offre à l'autre bout de la France en Alsace, je prendrais une super offre en Alsace, c'est pas un problème. » (Charly, alternant)

« Et je pense que l'expérience que j'en tire de tout ça c'est que maintenant peu importe l'endroit dans lequel je serai, le transport pour moi ce sera toujours moindre que ce que j'ai fait et ce que j'ai vécu avant. Donc en fait, par exemple là pour trouver imagine plus tard je cherche un appart ou un truc etc, et bien je pense que mes sens ont bougé, et je pense que les distances et les temporalités seront pas vraiment un frein à tel ou tel lieu. » (Lucas, pendulaire)

« [...] enfin si mon employeur me propose de travailler à X endroit bah je me dis pourquoi pas quoi. Je pense que je réfléchirais et que j'accepterais alors que peut-être que si j'avais pas fait ces choix avant, à savoir mes études un peu plus loin, j'aurais peut-être pu réfléchir à plusieurs fois quoi. » (Maxime, alternant)

Une expérience entraînant une envie d'ancrage

À l'inverse, dans certains cas, les étudiants désirent un avenir en contraste total avec leur passé et leurs expériences de la mobilité. Ils décrivent une envie de proximité passant par une réduction drastique de leur temps de déplacement qui se limiterait à 10-15 minutes maximum. Maxime explique par exemple que cela vient, non pas de son mode de vie actuel, mais plutôt de son expérience à l'adolescence :

« En vrai je préférerais habiter près de mon lieu de travail, [...]. J'habitais avant à 45-50 minutes de mon lieu de travail, isolé de tout, à la campagne, [...]. Donc c'est cette expérience là qui me ferait dire que je préférerais habiter dans un endroit au plus proche de mon lieu de travail et puis au plus proche du centre ville, enfin pas vraiment en centre-ville même, mais quelque chose qui est assez proche, en 10-15 minutes. » (Maxime, alternant)

Le déplacement, facteur déterminant de la projection dans l'avenir

Si nous venons de mettre en lumière des opinions assez tranchées quant aux choix d'avenir des enquêtés, leur arbitrage paraît finalement beaucoup plus complexe. L'innovation en termes de transports crée une distorsion des déplacements qui ne se mesurent plus en kilomètres mais plutôt en minutes. Par leur expérience, certains enquêtés ne considèrent donc pas la distance entre lieu de vie et de travail comme un choix majeur, mais envisagent plutôt le cadre de vie comme un facteur décisionnel. Jérémy (alternant) en est conscient lorsqu'il témoigne :

« Je ne vais pas forcément prendre une maison à la campagne à Saint-Médard en Jalles à côté de Bordeaux si c'est pour me taper 1h30 de trajet. Mais par contre peut être que je pourrais prendre une maison à Labouheyre dans les Landes où tu as une gare SNCF et en 1h tu es en plein centre de Bordeaux grâce à la liaison SNCF. Et pourtant au niveau des kilomètres tu es beaucoup plus loin de ton travail mais en fait niveau temps tu es beaucoup plus proche. En fait, j'ai cette approche ou je me dis que la mobilité n'est pas forcément être proche de ton cadre de vie. » (Jérémy, alternant)

Par ailleurs, ce qui peut paraître plus étonnant encore, c'est que d'autres de ces étudiants projettent leur choix d'avenir en fonction du mode de déplacements qui leur convient le plus. Certains expriment l'envie d'éviter les transports en commun à tout prix, comme Marie (pendulaire) lorsqu'elle dit :

« Ah non plus tard, plutôt éviter les transports [...] hors de question de prendre le train tous les matins, [...] » (Marie, pendulaire)

Paul-Adrien complète cette idée en déclarant vouloir favoriser des modes de déplacements plus doux :

« Il est très probable que j'essaie d'aller au boulot à vélo et dans ce cas là il faut que j'essaie à pas être à plus de 15 minutes de trajet par jour en gros. [...] Puisque dans une grande ville les transports en commun sont quand même pas très agréables quoi. » (Paul-Adrien, pendulaire)

En effet, dans les deux cas évoqués, le choix du mode de transport va déterminer la proximité éventuelle du logement. Ils diffèrent de celui de Salomé dont les projets de vie dépendent entièrement de la mobilité. L'obtention du permis et d'une voiture sont sa priorité. Pour elle, avoir un moyen de déplacement autonome est une condition indispensable pour pouvoir avoir un accès à un emploi mais également à un logement :

« Puis c'est aussi surtout le fait aussi que je suis pas mobile, et ça m'handicape vraiment le fait que j'ai pas le permis, donc j'aimerais le passer avant de pouvoir bien m'installer, [...] ça fait quand même mieux sur un CV si je dis que je suis mobile avec une voiture [...]. » (Salomé, pendulaire)

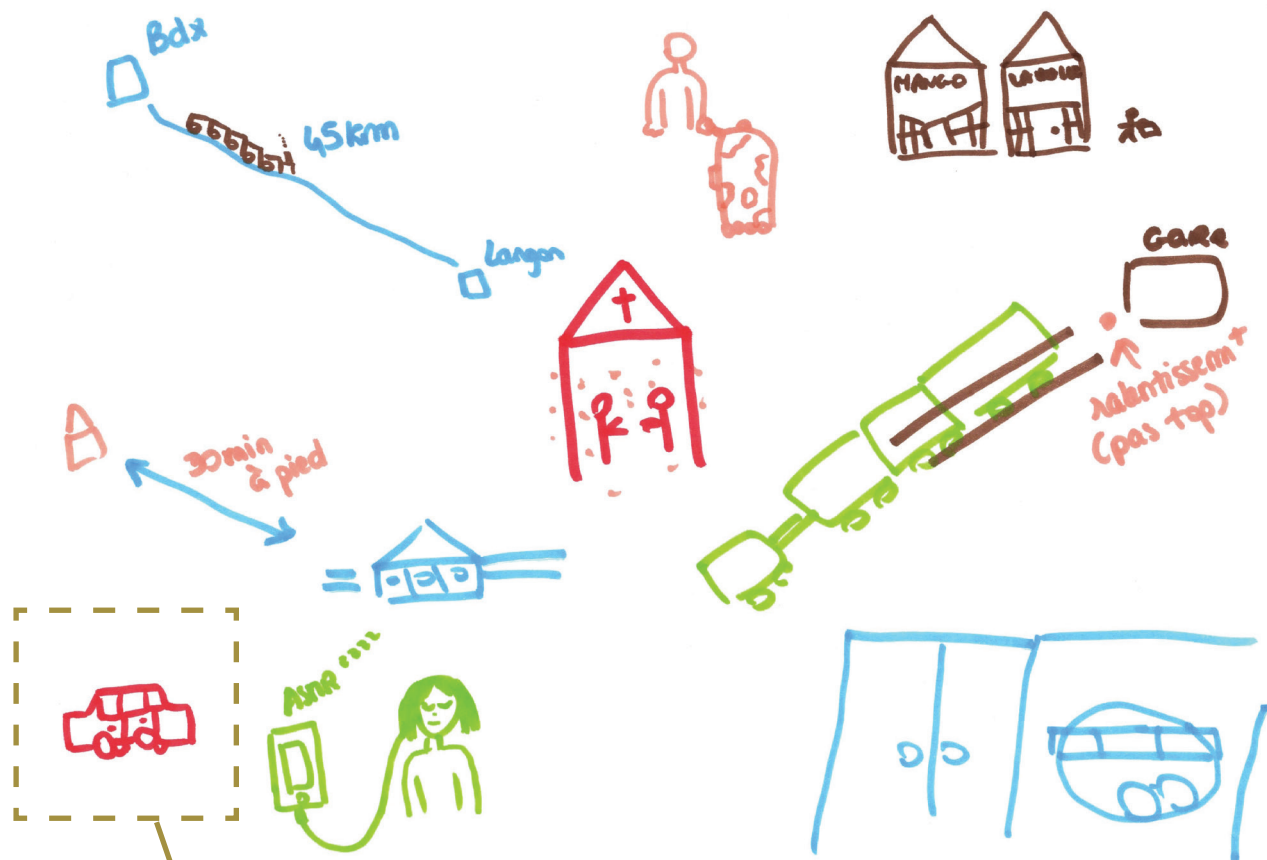


Figure 8 - Carte mentale de Salomé

La carte mentale de Salomé reflète telle une bande dessinée sa vie d'étudiant mobile. On remarque que ses déplacements sont au cœur de ses choix d'avenir dont la voiture en est le facteur déterminant.

(Cf Figure 8 - Carte mentale de Salomé)

Ainsi, l'injonction à la mobilité des sociétés contemporaines semble très ancrée dans les aspirations des étudiants interrogés. Leur quotidien, déjà très marqué par les mobilités, les pousse à déterminer leurs choix de vie future en fonction des modes de transports, allant même jusqu'à le considérer comme une condition sine qua non pour pouvoir s'émanciper.

La synthèse des sentiments et des aspirations des enquêtés fait émerger de grands axes et laisse entrevoir des aspects qui pourraient être améliorés. Ainsi, toujours sur la base des entretiens réalisés, nous avons choisi de consacrer la dernière partie de cette étude à la formulation de diverses préconisations qui pourraient permettre une embellie dans le quotidien des étudiants mobiles.

IV

DES SUGGESTIONS POUR L'AMÉLIORATION DE LA CONDITION DES ÉTUDIANTS MOBILES

Lors des entretiens, les enquêtés ont exprimé des besoins qu'il nous semble pertinent de mentionner. Selon leurs situations, l'insatisfaction témoignée par les étudiants ne concerne pas nécessairement les mêmes points. Cependant, l'amélioration de certains aspects semble être plébiscitée par nos enquêtés. N'ayant pas pour but de faire la liste exhaustive des besoins exprimés par les enquêtés, nous avons fait le choix de regrouper les suggestions les plus fréquemment émises, celles-ci pouvant s'avérer profitables au plus grand nombre et permettant d'englober la diversité des situations.

Par ailleurs, les étudiants interrogés s'avérant ne pas être des cas aussi isolés qu'il n'y paraît, il semble pertinent de faire des préconisations à l'échelle de la métropole bordelaise. Ces recommandations pourront par ailleurs être étendues à l'échelle d'autres métropoles rencontrant des problématiques similaires, voire même à l'échelle nationale, certaines des mobilités étudiées s'exerçant sur l'ensemble du territoire.

Afin de pallier certains des manques exprimés, les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux ont imaginé un projet d'aménagement pour le quartier Amédée Saint Germain à Bordeaux qui figurera également dans cette partie consacrée aux préconisations.

A. DES PISTES POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS DES ÉTUDIANTS MOBILES

Un grand nombre de suggestions émises par les étudiants touchent aux modes de transport. Les étudiants n'ayant pas de logement fixe à Bordeaux étant amenés à se déplacer davantage que les étudiants logeant fixement dans

la ville, ils sont, par essence, aptes à émettre des suggestions pouvant permettre l'optimisation de leurs déplacements, que leurs modes de transports soient privés ou publics. Contrairement à nos attentes, le coût des transports publics n'est que rarement mentionné par les enquêtés comme étant problématique. L'encombrement dû aux bagages sera également abordé dans cette partie, celui-ci constituant un frein aux déplacements.

1. AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS

En adaptant la fréquence et les horaires sérotinaux

L'aspect le plus déploré par les étudiants interrogés est la fréquence insuffisante de certains transports. Ce mal est mentionné à la fois par les usagers des bus métropolitains et des trains régionaux et nationaux sans distinction de distance parcourue ou de fréquence des déplacements. Ce manque rend leurs déplacements pénibles .

« Et en fait déjà grand Lebrun tu as quoi, juste deux bus qui passent toutes les 10 minutes. Je trouve ça déjà très chiant rien que le bus. » (Jérémy, alternant)

Même suggestion pour Salomé (pendulaire), au sujet des trains régionaux :

« Alors en soit déjà si quelqu'un prend le train, déjà d'avoir plus de trains tu sais, plus de lignes, plus d'horaires. » (Salomé, pendulaire)

Marie (pendulaire), mobile à l'échelle nationale entre Paris et Bordeaux, fait le même constat :

« le fait que l'heure de train soit moins fournie ça faisait quand même que c'était un plus chiant que s'il y avait plus de trains. » (Marie, pendulaire)

D'après les enquêtés, de cette fréquence insuffisante découlerait une surcharge des transports publics, pouvant aller jusqu'à les empêcher de les emprunter. Lucas (pendulaire) aurait souhaité pouvoir s'exempter de leur usage lorsque l'affluence était trop grande.

« Le seul moment c'est quand les trams sont blindés ça j'aurais tout fait pour éviter, mais malheureusement je pouvais pas trop. » (Lucas, pendulaire)

Kenza (pendulaire) explique que l'affluence perturbe quelquefois fortement son trajet.

« Qu'il y ait trop de monde aussi des fois. J'ai pas pu avoir de bus car il y avait trop de monde dedans donc je n'ai pas pu monter. » (Kenza, pendulaire)

Des entretiens, émerge notamment l'inadéquation entre l'offre de transports et le mode de vie étudiant qui nécessiterait des plages horaires davantage élargies. Les horaires du soir ne sont pas adaptés au mode de vie des étudiants qui regrettent une perturbation de leur vie sociale. Afin de profiter de leurs soirées dans la ville, les étudiants interrogés doivent souvent recourir à l'aide de pairs, ou renoncer à certains plaisirs.

« Je préférerais dormir dans mon lit donc ça ne me dérangeait pas de rentrer en VCUB ou j'essayais de prendre le dernier tram mais ça me faisait chier parce que je suis quelqu'un qui reste le plus tard possible en soirée. » (Arthur, pendulaire)

« [...] Le truc qui aurait été vraiment parfait c'est [...] d'avoir une amplitude d'horaires des trains qui soit beaucoup plus grandes et donc remettre les trains de nuit pour pas avoir besoin de dormir chez l'un ou chez l'autre, d'être moins dérangeant, ça c'est une vision utopique. » (Lucas, pendulaire)

Cette inadéquation complique également le quotidien des étudiants souhaitant travailler en fin de journée dans les bibliothèques universitaires.

« Le fait est que TransGironde, le dernier est à 18h, c'est une contrainte supplémentaire. Si je sais que je dois rester un peu plus à la BU le soir, je suis obligé de prendre la voiture [...]. » (Charly, alternant)

Par ailleurs, l'insuffisance de transport nocturne pénalise les étudiants actifs ayant opté pour un emploi le soir.

« Et vu que je travaille le samedi jusqu'à 20h des fois, et en été 21h [...]. Les horaires de trains, en vrai le matin ça va, il y a beaucoup d'horaires, c'est juste le soir ça s'arrête à 20h. Donc eux c'est pas vraiment pratique. C'est soit je dors ici, soit je repars à 19h/20h aux derniers trains. » (Kenza, pendulaire)

Repenser l'organisation centrifuge du réseau de transports bordelais

Si certains des enquêtés ont fait état du manque de couverture de certains territoires en périphérie lointaine de la métropole par les transports en commun, c'est surtout l'obligation de transiter par le centre-ville qui semble déranger un grand nombre d'entre eux. Le constat consensuel de la mauvaise desserte des périphéries par le réseau de transports publics est clairement apparu. L'idée d'une ligne de tramway qui permettrait de faire le tour de la métropole et de se rendre sur les campus universitaires décentralisés sans avoir à passer par le centre a notamment été évoquée :

« Plus de transports en commun serait idéal évidemment, mais il est compliqué de relier toute la ville avec le tram [...] et si une ligne de tramway existait je la prendrais. » (Eric, alternant)

Cette suggestion n'est pas sans rappeler les projets d'aménagements des boulevards bordelais fréquemment évoqués par les pouvoirs municipaux et métropolitains. Ces ambitions d'aménagements de transports publics facilitant les déplacements de périphéries à périphéries semblent tout à fait adaptées aux besoins des étudiants mobiles.

Parallèlement, nous a été soumise l'idée d'un abonnement de vélo permettant de traverser la ville facilement :

« [...] ça aurait été bien d'avoir un abonnement aux transports de la Cub [...] mais genre pour le vélo, tu peux le prendre en illimité et pas par période de 30 minutes dans la journée. » (Jérémy, alternant)

Actuellement, la limite de la gratuité de l'emprunt d'un VCub étant fixée à 30 minutes, bien qu'adaptée à des déplacements brefs, elle complique l'utilisation du vélo pour des déplacements longs, et notamment allant jusqu'à la périphérie lointaine de la ville.

2. AUTOMOBILE : EN FACILITER L'ACCÈS ET L'USAGE

Nombre d'étudiants interrogés se déplacent en voiture. Individuel, ce moyen de transport permet aux étudiants de bénéficier de davantage de

flexibilité et d'indépendance qu'en empruntant les transports publics. Il est parfois le moyen de se rendre plus facilement jusqu'aux transports collectifs, trop éloignés du logement. Malgré ces avantages, les automobilistes interrogés nous ont fait part de certaines suggestions pour améliorer leurs déplacements. Allant objectivement à l'encontre des politiques et de la tendance actuelles qui visent à faire reculer la place de la voiture en développant l'offre de transports collectifs. Bien que celle-ci soit de plus en plus élargie, elle n'est pas pour autant totalement déployée. L'actuel système de transports collectifs "en étoile" ne permet pas toujours de se rendre rapidement dans certaines parties de la métropole et implique de transiter par le centre. Déjà mentionné précédemment, le projet d'un réseau de transport « en ceinture » facilitant le déplacement en périphérie semble encore une fois plus que nécessaire afin de permettre un recours plus massif aux transports collectifs. Les remarques des étudiants automobilistes visent ainsi à faciliter l'usage de la voiture dans leurs déplacements au sein de la métropole bordelaise.

Un mode de transport encore idéalisé

Premier constat pouvant surprendre : la voiture est encore pour certains un mode de déplacement rêvé, qui faciliterait leurs déplacements quotidiens. Lorsque lui est posée la question « *De quoi auriez-vous eu besoin pour faciliter votre quotidien?* », Arthur (pendulaire) répond « *D'une bagnole* ». L'autonomie permise par l'utilisation de ce mode de transport faciliterait le quotidien des étudiants mobiles.

« [...] ça aurait été d'avoir un moyen de transport qui m'aurait amené sans demander à chaque fois à mes parents, et d'arriver directement à la gare. Donc je pense à la voiture mais ça pourrait être un scooter ou quoi et le vélo c'était un peu trop loin. » (Lucas, pendulaire)

La voiture apparaît dans plusieurs cas comme le mode de déplacement rêvé. Il pourrait être intéressant d'étudier plus en détail les facteurs freinant le recours à ce mode de transports qui semble pourtant adapté au mode de vie flexible de certains des étudiants mobiles tels que le coût du permis de conduire, de l'essence ou encore du véhicule. Des mesures visant à une facilitation de son accès aux étudiants en étant désireux pourraient être bénéfiques.

Un stationnement longue durée trop coûteux

Les problèmes liés au stationnement sont monnaie courante pour les étudiants automobilistes. Les politiques d'exclusion de la voiture en centre-ville ont conduit à l'aménagement de parcs relais autour de la gare de Bordeaux. Souvent payants, les étudiants concernés se plaignent ainsi du coût trop élevé du stationnement. Diego a constaté l'évolution de ces politiques d'exclusion de l'automobile obligent ses usagers à modifier leurs stratégies de déplacement :

« [...] en fait le problème de tout ça c'est ou est ce que tu gares ta voiture. Avant, quand j'ai commencé, il y avait des trucs qui étaient gratuits à côté de la gare. Enfin pas loin de la gare là. Et plus ça allait et plus il fallait reculer la voiture tu vois. Et en gros, ma problématique, c'était ou est ce que je mettais ma voiture quand je partais en week end. Et du coup, souvent je la mettais à Bègles tu vois. Et c'est ce que je fais encore d'ailleurs, je la mets à Bègles et puis après je prends le tram et j'arrive à la gare. » (Diego)

Un parc-relais moins coûteux pourrait pallier cet inconvénient :

« Alors moi, l'idéal, l'endroit parfait c'était un endroit où je gare ma voiture dans une espèce de parking relais tu vois, comme ce qu'il y a mais sans payer 30 balles les 2 jours. [...] » (Diego, alternant)

Un congestionnement problématique

L'une des problématiques touchant l'ensemble des automobilistes de la métropole est celle des bouchons. Bordeaux est la troisième ville la plus embouteillée de France après Paris et Marseille¹ : le trajet se prolonge d'environ 40 minutes aux heures de pointe. Cela engendre chez ces étudiants de la fatigue et une perte de temps considérable pour étudier.

« Mon seul souci c'est la fatigue, ça me fatiguait mais vraiment, le matin par exemple, de me lever à 6h pour éviter les bouchons pour arriver en cours à 9h30/ 10h. [...] une fois je suis tombée dans les bouchons et je me suis endormie. Donc oui c'est long et fatigant. » (Kenza, pendulaire)

« En terme de km il y en a pas tant que ça entre Bourg et Bordeaux mais c'est la circulation qui est bouchée ce qui fait qu'on pouvait facilement mettre 1h - 1h30 sur la route et parfois

1. "Les villes les plus embouteillées de France", Le Parisien, 2019.

plus quand il y avait des bouchons. Il y a eu les gilets jaunes aussi pendant pas mal de temps donc il y a des jours on a mis 2h30 pour rentrer le soir.» (Lucas, pendulaire)

Des horaires universitaires décalés permettraient d'éviter la congestion en heures de pointe :

« Ce qui pourrait m'aider à Bordeaux, dans le sens où, la plus grosse contrainte que j'avais c'était les bouchons, c'est d'avoir des horaires qui font que ça m'évite de me taper les bouchons ». (Charly, alternant)

3. L'ALLÈGEMENT DES BAGAGES POUR FACILITER LA MOBILITÉ

Une vie mobile implique pour de nombreux étudiants de se déplacer avec des affaires qu'elles soient scolaires ou personnelles. Certains enquêtés - et notamment les usagers des transports publics - se plaignent de cette contrainte.

« Quand t'as ton ordi, ton carnet, ton truc, ton machin, ça commence à peser ». (Marie, pendulaire)

La pratique de sports en fin de journée implique notamment un encombrement conséquent, repasser par chez soi n'étant pas envisageable pour les enquêtés. C'est pourtant le choix qu'a fait Arthur :

« [...] du coup généralement [...], je rentrais chez moi pour prendre mes affaires de foot et repartir. [...] c'est vrai que c'était un peu une perte de temps » (Arthur, pendulaire)

À l'inverse, Kenza les transporte bien que cela lui pèse. Il nous a également été mentionné que le port de bagage est un frein aux pratiques de sociabilité étudiante.

« Quand j'ai sport le lundi, mes affaires c'est vraiment un problème. Et même des fois quand j'ai beaucoup de cours et que mon sac pèse lourd, et que je vais avec des amis à Bordeaux, ça me pose problème aussi. Ça me fait mal etc. » (Kenza, pendulaire)

La question de savoir que faire de ces encombrants dans la journée est ainsi partagée par un grand nombre des étudiants interrogés et influence même la stratégie de mobilité de certains enquêtés, à l'instar d'Eric qui en vient à préférer l'utilisation de la voiture.

« Je prends rarement le train pour aller à Bordeaux, justement pour éviter d'avoir à trimballer mon PC, mes vêtements, d'éventuelles courses... donc c'est un peu un obstacle pour prendre le train, la voiture est une vraie facilité en ce sens. » (Eric, alternant)

Marie fait, elle, des détours pour déposer ses affaires.

« Souvent je déposais ma valise chez des potes. Et je repassais la chercher en fin de journée avant de prendre le train pour éviter de l'avoir avec moi à l'IEP. » (Marie, pendulaire)

Si certaines bagageries sont déjà proposées notamment à la Gare Saint Jean, elles semblent pensées pour une utilisation de courte durée. S'il est envisageable de payer pour entreposer sa valise durant une journée de visite touristique, le coût de ce service n'est pas adapté à une utilisation renouvelée plusieurs fois par semaine.

« Il faudrait des trucs pour stocker les affaires, ça serait vraiment bien ça aussi. Pas forcément dans la Fac, un pôle étudiant où on pourrait stocker les affaires ». (Kenza, pendulaire)

Des services de stockage adaptés aux usages fréquents et proches des lieux stratégiques pour les étudiants mobiles (gare, campus...) pourraient amplement faciliter leur mobilité.

B. DES PISTES POUR OPTIMISER LES TEMPS DE LATENCE

L'attente - du début des cours lorsque les transports en commun arrivent trop tôt ou du train qui ne passe que deux heures après la fin des cours constitue le quotidien de ces étudiants mobiles.

« Le problème c'est d'attendre les transports, attendre le train, puis arriver à Bordeaux et attendre le bus etc il faut attendre à chaque fois. » (Kenza, pendulaire)

Si durant l'été, rester dehors n'est pas forcément problématique, en hiver, avoir un lieu chauffé, à l'abri de la pluie pour attendre est une nécessité pour beaucoup d'enquêtés.

1. ÉLARGIR L'ACCÈS AUX BIBLIOTHÈQUES UNIVERSITAIRES

Les horaires des infrastructures qui pourraient les accueillir durant ces temps de latence ne semblent pas toujours en adéquation avec leurs modes de vie. C'est notamment le cas des bibliothèques universitaires (BU) qui sont pour la plupart des étudiants un lieu de refuge où étudier durant l'attente.

« J'aimerais que la BU ouvre plus tôt, parce que la dernière fois j'avais un cours, en fait je m'étais trompée d'heure, enfin j'avais fait n'importe quoi. J'étais arrivée il était 8h à la fac, et je vois quoi : la BU qui n'ouvre qu'à 8h30. Je suis restée une demi-heure debout en plus, il me semble que j'étais en jupe ou en robe donc je pouvais pas m'asseoir par terre. » (Salomé, pendulaire)

Lorsque ces lieux refuges sont fermés, les étudiants se doivent de recourir à des solutions alternatives pour passer le temps.

« Les bibliothèques elles sont toutes fermées la plupart du temps et il y a trop de monde et quand je n'ai rien à faire et qu'il fait froid, bah je fais des tours de bus. » (Kenza, pendulaire)

Proposer des amplitudes horaires plus larges dans ces espaces dédiés aux étudiants pourrait alors leur permettre d'avoir un lieu de refuge adapté à leurs horaires pour pouvoir étudier. Cette pratique est d'ailleurs commune dans nombre de pays voisins dans lesquels de nombreuses bibliothèques universitaires sont ouvertes en continu.

2. AMÉNAGER DES ESPACES PROPREMENT DÉDIÉS À CES TEMPS DE LATENCE

Si l'élargissement des plages d'ouverture des lieux d'études peut constituer une solution pour optimiser ces temps de latence, les enquêtés ont exprimé le souhait de pouvoir améliorer la qualité de ces moments d'attente. Souvent perçue comme une perte de temps, l'attente pourrait être rentabilisée et devenir un moment confortable, utile et agréable de la journée. Certains lieux comme la gare proposent des espaces d'attente ils sont souvent peu confortables, bondés et parfois même à l'extérieur. Les politiques menées dans une optique d'invisibilisation des SDF sur l'espace public semblent avoir conduit à la raréfaction des lieux propres à l'errance et à la conception d'un mobilier urbain souvent peu confortable :

« Peut-être un endroit pour juste s'asseoir, par forcément étudier ou quoi que ce soit, mais se poser, s'asseoir en attendant, [...], mais soit c'est plein de monde, soit c'est pas confortable ou alors il fait trop froid, c'est des sièges super durs. » (Kenza, pendulaire)

La création de lieux confortables dédiés à l'attente pourrait alors aider ces étudiants, voire même l'ensemble de la population.

« C'est sûr que j'aurais aimé avoir lieu qui change, un endroit tranquille. Un endroit dédié à l'attente, un espace de vie, je sais pas comment dire ça, mais ça j'aurais bien aimé. [...] C'est vrai que des endroits qui sont ouverts avec du mobilier enfin juste des endroits pour se poser, c'est sûr que ça aurait été top. » (Pierre, pendulaire)

« Un truc du style Darwin (lieu alternatif et culturel à Bordeaux), voir même plus petit, mais ça serait l'idéal. Et tu vois un truc ou tu a de l'espace ou tu peux boire une bière tranquille, du café, un truc posé quoi. Ça, ça serait l'idéal quoi. » (Diego, alternant)

Les étudiants regrettant l'inexistence de tels lieux pointent probablement leur absence dans certains endroits stratégiques tels que la gare ou le campus qui constituent les principaux lieux d'attente que nous avons relevés durant les entretiens. Il est nécessaire que ces infrastructures soient localisées où elles seront usitées.

« Mais là, entre un café à Bègles et un café à la gare, je préfère attendre à la gare et être à côté du train » (Diego, alternant)

C. DES PISTES POUR FACILITER L'ACCÈS AUX COMMODITÉS QUOTIDIENNES

Ces modes de vie mobiles compliquent parfois l'accès à certains services et commodités de la vie quotidienne. Le simple fait de se faire à manger, se doucher, aller aux toilettes ou de charger son ordinateur pour travailler se voit complexifié et implique des stratégies d'anticipation ou d'adaptation.

1. PERMETTRE L'ACCÈS À DES CUISINES OUVERTES AU PUBLIC

Véritable fer de lance des campagnes de santé étudiante, la bonne alimentation des étudiants semble mise à mal par ces modes de vie mobiles.

Se restaurer dans des logements alternatifs tels que les hôtels ou Airbnb ne garantit pas l'accès à une cuisine ou ne serait-ce que de quoi faire chauffer sa nourriture. La mise à disposition de cuisines ouvertes à tous pourrait alors permettre de pallier ce besoin vital.

*« Moi j'avais mon paquet, saladier, éponge et tous les soirs on faisait notre vaisselle dans le petit évier. On avait un grand espace pour manger mais par contre ce qui était grave dommage c'est qu'il y avait pas de quoi cuisiner, pas de plaques. On était obligé de manger tous les soirs du froid, du pâté, de la salade. On avait quand même amené un micro-onde, donc soit on mangeait froid soit des trucs réchauffés. C'était un peu chiant. »
(Diego, alternant)*

La mise à disposition de cuisines ouvertes à tous sur le campus ou en ville pourrait permettre de pallier ce manque.

2. PERMETTRE L'ACCÈS À DES LIEUX SPÉCIFIQUEMENT DÉDIÉS À L'HYGIÈNE

L'hygiène corporelle est également l'une des préoccupations des étudiants mobiles et semble avoir une véritable influence sur les stratégies de mobilité.

« J'ai pas d'endroit si je veux me doucher le matin si je veux venir à vélo. Le peu de gens qui seraient enclins à venir à vélo, de ne plus utiliser leur voiture pour des raisons économiques et écologiques, ou tout ce que tu veux, bah forcément ça les freine vachement. » (Jérémy, alternant)

En effet, faire de longs trajets durant la journée, notamment en cas de grosses chaleur peut vite faire apparaître l'envie de prendre une douche, se changer ou juste se rafraîchir. Certains étudiants ont fait part de leur souhait d'avoir des lieux d'hygiène gratuits et propres à leur disposition.

« Moi franchement je dirais pas non à juste tu vois pouvoir me doucher, me changer. À la rigueur tu vois juste me changer et reprendre le train, genre tu vois je sais pas, que ce soit prendre une douche ou juste me passer un coup d'eau un peu partout ». (Salomé, pendulaire)

Des lieux permettant à ces étudiants mobiles de se changer dans un lieu pratique et approprié pourrait ainsi apporter son lot d'avantages. La pratique

de sports individuels - fréquemment évoquée par les étudiants - pourrait également être facilitée par la mise à disposition de vestiaires et de douches situés stratégiquement.

La question de l'accès aux toilettes est également posée. Beaucoup confient prendre leurs dispositions sur le campus avant de repartir. Selon Pierre, il y a des toilettes à Bordeaux mais il faut les connaître. D'autres étudiants déplorent le coût de l'usage de ces services pourtant basiques.

« [...] à Bordeaux il y a les toilettes de la gare ou les toilettes du centre commercial Saint-Christoly, ça ce sont des toilettes qui sont payantes, parce qu'elles sont nettoyées régulièrement etc, donc ça fait un peu chier de payer pour aller aux toilettes. » (Lucas, pendulaire)

Enfin, la question de l'accès à l'électricité, aujourd'hui nécessaire, est mentionnée par les étudiants. La plupart d'entre eux anticipent ce besoin en rechargeant leurs appareils électroniques au sein de leurs établissements scolaires qui disposent de prises. Il semble pertinent de souligner que le bon équipement des trains en la matière leur permet d'optimiser leurs déplacements.

D. DES PISTES POUR ADAPTER L'OFFRE DE LOGEMENT AUX BESOINS DES ÉTUDIANTS MOBILES

Ces modes de vie mobiles découlent plus ou moins directement de la crise du logement à Bordeaux. Sans chercher à solutionner ce problème global et complexe, il semble néanmoins pertinent de mentionner quelques pistes pouvant permettre une amélioration de la condition de ces étudiants.

1. FACILITER L'ACCÈS AU LOGEMENT DES ÉTUDIANTS QUI SOUHAITENT S'ANCRER

Parmi les enquêtés, la majorité des étudiants ayant cherché à trouver un logement à Bordeaux a dénoncé la difficulté de cette démarche. Ressort des entretiens un sentiment de découragement assez unanime qui va bien au-delà des fortes contraintes financières qui peuvent être rencontrées.

« Mais effectivement les loyers à Bordeaux et le manque de disponibilité des appartements ont compliqué la chose. [...] On a eu un peu la flemme de se lancer là-dedans. » (Eric, alternant)

« La difficulté à trouver a pesé sur le fait que je reste à Arcachon. » (Paul-Adrien, pendulaire)

L'idée d'une plateforme pouvant simplifier la recherche de logements a été évoquée. Elle permettrait aux étudiants d'effectuer une recherche avancée et d'avoir une vue d'ensemble sur le marché locatif à Bordeaux.

« Ce serait bien qu'il y ait des dispositifs plus clairs disons, qu'il y ait des choses dédiées à ça. » (Pierre, pendulaire).

Le montant des bourses allouées aux étudiants interrogés a souvent été pointé comme insuffisant pour accéder au logement à Bordeaux. Trop riches pour accéder aux logements Crous et trop pauvres pour louer un appartement, certains enquêtés nous ont exprimé leur incompréhension. Prendre en compte les tensions du marché locatif dans l'attribution de ces aides pourrait éventuellement faciliter leur insertion. Des dispositifs incitant à la location à des étudiants précaires pourraient également être mis en place. Enfin, la récente candidature de la métropole bordelaise aux dispositifs d'encadrement des loyers laisse entrevoir une lueur d'espoir pour les étudiants démunis.

Au-delà de ces dispositifs qui pourraient faciliter l'accès au logement des étudiants qui souhaiteraient s'ancrer à Bordeaux, d'autres mesures pourraient améliorer l'offre de logement adéquate à ce mode de vie mobile.

2. ADAPTER L'OFFRE DE LOGEMENT AUX ÉTUDIANTS DÉLIBÉRÉMENT MOBILES

Il ressort des entretiens menés que l'offre de logement à Bordeaux n'est pas assez diversifiée et adaptée aux besoins des étudiants mobiles. Pendulaires et alternants s'accordent pour dire qu'il manque de logements pouvant être loués ponctuellement et à un tarif acceptable.

« Genre il y a avait un dispositif qui s'est arrêté, que je voulais avoir, je les avait contacté d'ailleurs. Je ne sais plus comment ça s'appelait, c'est pas un logement pour tous ou un toit pour tous, un truc comme ça. C'était un truc sur Bordeaux, plus ou moins d'Etat, [...]. Mais ça c'était pas mal car tu payais à peu près 20 euros la nuit. Et le CFA faisait un abonnement de 5 ou 10 euros la nuit. Donc ta nuit te revenait à 10 euros. Mais ça, ça s'est arrêté, coup budgétaire et je sais pas trop quoi, ça s'est arrêté. » (Jérémy, alternant)

Les tarifs pratiqués par la plateforme de location Airbnb sont trop élevés - autour de 50 euros la nuit - pour les étudiants au budget limité. Qui plus est, nous avons constaté avec surprise l'absence presque totale d'auberges de jeunesse sur Bordeaux. Le prix de la nuit y est, par ailleurs, équivalent à celui d'un appartement en Airbnb.

Afin de pallier cette incompatibilité entre leur demande et l'offre existante, les enquêtés ont suggéré des formules de logements étudiants permettant de dormir ponctuellement et à moindre coût. Idéalement, pour que ces logements correspondent au mieux aux besoins de ces étudiants, ils devront être le plus diversifiés possibles (seul, couple, colocation) et localisés autour du centre-ville.

« Je pense que ça aurait été pas mal des structures pour des étudiants dans mon cas, un truc où t'as pas de cautions, pas de garants, pas d'état des lieux, de dépôts de dossiers, de procédures compliquées, je pense que ça ça aurait pu être bien, ça aurait été sympa si ça existait. Un peu genre auberge de jeunesse mais pour les étudiants qui font l'aller-retour quoi. » (Marie, pendulaire)

L'adaptation de l'offre de logement évoquée doit également répondre à un impératif de praticité dans sa localisation. Être 'bien situé' s'avère crucial pour nos enquêtés, la mobilité étant une stratégie de compensation pour ces étudiants. A l'heure actuelle, certains d'entre eux se voient contraints de renoncer à la proximité de leur lieu d'étude ou du centre-ville pour des raisons financières, les obligeant à se déplacer encore davantage. Cet aspect est largement déploré et gagnerait donc à être amélioré :

« Je pense que la seule chose qui peut faciliter les choses au niveau des déplacements c'est d'avoir un lieu d'habitation plus proche de l'endroit où j'ai mes cours, sur Bordeaux j'entends. » (Maxime, alternant)

« Je pense que pour la deuxième année, ce qui m'aurait fait rester à Bordeaux, c'est un logement économiquement équivalent et pas loin de mes potes. [...] si j'avais eu le choix, ça aurait été un truc approximativement pareil [chambre chez l'habitant], et qui me permettait d'être en centre ville pour pouvoir voir mes potes régulièrement. » (Jérémy, alternant)

Réalisé par les étudiants de l'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux ayant participé à ce projet, un projet d'aménagement

du futur quartier Amédée Saint Germain vise à répondre à certains des besoins exprimés précédemment.

LE CAS DE THIBAUT

L'HYPER-PROXIMITÉ PERMISE PAR UN RECOURS À L'HABITAT ALTERNATIF

Rencontré lors de cette étude, le cas de Thibault logeant dans un camion aménagé stationné sur le campus de Pessac présente un intérêt certain. Si son logement est, par essence, « mobile », son ancrage sur le campus fait de lui un véritable sédentaire et le situe même dans une situation d'« hyper-proximité » avec son lieu d'études. Son mode de vie contraste et s'oppose à celui des autres enquêtés qui ont eux recours à un ancrage éloigné de leur lieu d'étude ou à des logements ponctuels. Face à la difficulté de se loger conventionnellement dans la métropole bordelaise, l'habitat alternatif apparaît comme une option permettant de conserver les avantages de la proximité au prix du renoncement à un certain confort. Ce mode de vie mérite ainsi d'être étudié au prisme de notre étude.

Si Thibault déclare que son mode de vie est « à la fois subi et choisi », il a largement été influencé par la précarité de sa situation. Malgré la présence de sa sœur à Bordeaux et d'une partie de sa famille « sur le Bassin », Thibault préfère la vie en camion. Il décrit son mode de vie comme « un peu précaire, un peu rudimentaire » mais présentant des avantages.

Le choix d'un stationnement sur le campus n'est pas anodin. Il permet à Thibault d'être très proche de son lieu d'étude et d'accéder à « pas mal de services » :

« J'ai pas mal utilisé tout ce qui était services sur le campus justement, tout ce qui était laverie, les restau U' aussi j'y allais de temps en temps aussi, ou à la BU de temps en temps, et voilà. Après il y a une salle aussi, je sais pas comment on peut appeler ça, une sorte de cafétéria un peu, où il y avait possibilité de se poser, de brancher les ordi et travailler donc j'y allais de temps en temps; une sorte de foyer. »

Il déclare ne pas se déplacer « plus qu'un étudiant habitant sur le campus » et emprunte usuellement le tramway et le vélo pour se rendre en ville. La vie en camion lui permet donc de ne pas recourir à des temps de trajets supérieurs à la moyenne.

« Je pense que le temps de déplacement est correct quand même. »

« Le rythme d'une journée je pense qu'il est à peu près identique à celui de n'importe qui. »

Si les besoins exprimés par Thibault touchent aux mêmes commodités que certains des étudiants mobiles interrogés, ses préconisations se distinguent de celles des autres enquêtes car elles ciblent les besoins de première nécessité. L'accès à l'électricité est central dans la conduite de son mode de vie :

« Pendant presque six mois ou un peu plus, j'avais pas d'électricité dans le camion, donc je vivais un peu au rythme de la bougie et des temporalités de la journée, sur un rythme un peu naturel quoi » ; « Je crois que ma vie tournait autour de l'électricité ».

L'accès aux toilettes et aux points d'eau nécessite une certaine anticipation et organisation qui ne dérangent pas Thibault outre-mesure. En revanche, il regrette l'absence de douches publiques :

*« T'as pas forcément la douche le matin qui t'attend dans ton camion » ;
« T'as pas de toilettes non plus donc c'est des choses que t'anticipes un peu ».*

Les habitudes alimentaires de Thibault se sont vues légèrement transformées par la vie en camion mais demeurent satisfaisantes et sont facilitées par la proximité du campus. Ce mode de vie l'a même encouragé dans l'adoption d'une alimentation végétarienne :

*« Je mangeais à l'école ou je me faisais des box tu vois, j'avais quand même un réchaud dans mon camion pour pouvoir cuisiner »
« J'étais obligé de consommer soit des produits frais assez rapidement, soit des produits secs ».*

Contrairement aux étudiants mobiles qui disent souvent se sentir seuls ou isolés, la situation sédentaire de Thibault lui a permis de tisser des liens avec des individus ayant le même mode de vie.

« J'étais pas tout seul en camion et on arrivait à se refiler des plans »

L'unique souhait exprimé par Thibault serait de pouvoir approcher son camion du centre-ville :

*« On aimerait toujours avoir plus et habiter en plein centre » ;
« Mais sinon, non rien, comme tout le monde en fait, vraiment comme tout le monde. »*

Thibault n'aspire en rien à vouloir retourner à un habitat « en dur », un mode de vie qui ne lui a pas convenu lors des deux ans durant lesquels il l'a expérimenté :

« J'étais pas du tout dans cette optique-là, ça m'intéressait pas. Pour avoir vécu seul, j'avais passé deux ans en appartement seul et j'avais fait un burn out complet donc je m'étais un peu forcé à passer à quelque chose de totalement différent »

Il considère tout de même ce mode de vie comme transitoire mais n'ambitionne pas pour autant nécessairement de retourner vivre dans un logement « en dur ».

« Je pense que c'est peut-être un passage, je me vois pas forcément habiter comme ça toute ma vie. Je dirais que l'objectif ultime c'est d'acheter un terrain avec soit une ruine à reconstruire ou un truc à faire bâtir. »

Figure 9 - Un quartier au coeur des mobilités



Axes routiers
structurants



Bâtiments
remarquables



Façade sur rue :
vitrine du projet



Lien fort entre
la Gare et le
site



Relation entre
les quartiers
Euratlantique



Noeuds et
entrées sur le
site



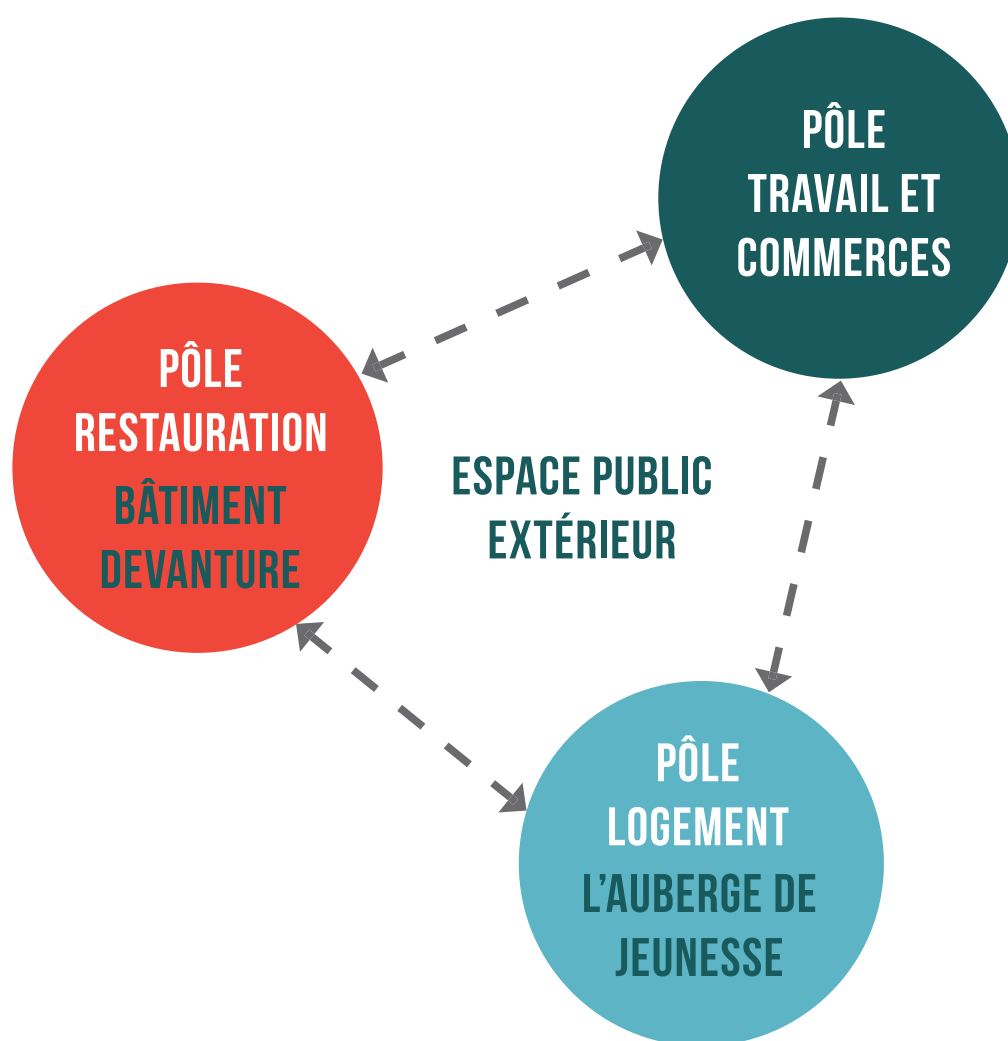
E. UNE PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER AMÉDÉE SAINT GERMAIN PAR LES ÉTUDIANTS DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE ET DE PAYSAGE DE BORDEAUX

Face aux besoins et préconisations soulevés dans la partie précédente, un projet qui pourrait répondre à un grand nombre de ces besoins a été imaginé. Les ateliers d'Intelligence et Architecture de Territoires (IAT), à l'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux visent au développement de compétence de projet. Dans ce cadre, le projet est considéré dans la totalité de son processus, allant de la commande, au resserrement du sujet, jusqu'à la définition spatiale. Il est appréhendé comme un processus autant qu'un résultat, et façonné par les conditions qui l'entourent (données physiques, situations, facteurs d'émergence, gouvernance, économie, jeu d'acteurs, programme, modes opératoires...). Ce projet a donc consisté en une vaste tentative de réponse aux besoins des étudiants mobiles de la métropole bordelaise.

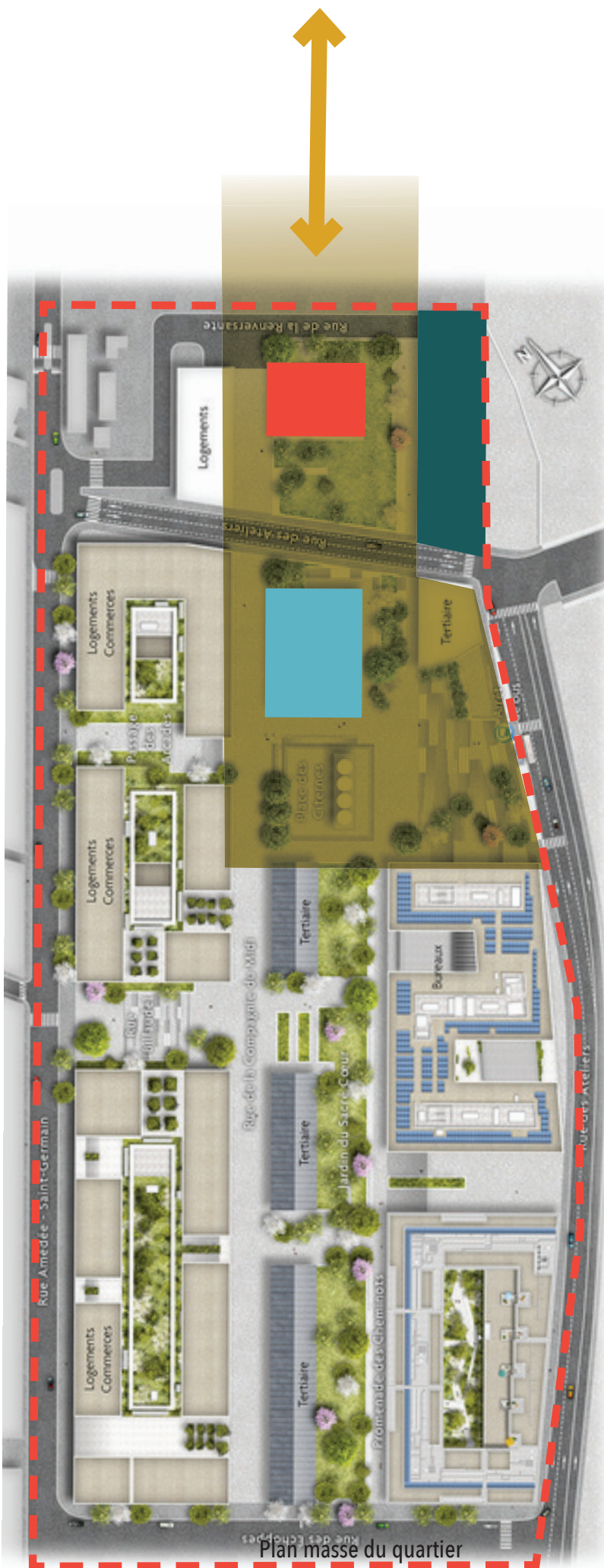
Afin de répondre aux problématiques soulevées précédemment, il fut choisi d'implanter ce projet à proximité de la gare Saint Jean, dans le futur quartier Amédée Saint Germain, projet d'Euratlantique. Cette opération d'aménagement globale, baptisée Bordeaux-Euratlantique, est bien plus qu'un simple réaménagement de la gare. Il s'agit de créer une nouvelle ville dans la ville, sur une surface de 738 hectares répartie sur Bordeaux, Bègles et Floirac. Le quartier Amédée Saint Germain est particulièrement stratégique en raison de sa proximité avec le centre ville de Bordeaux et de la gare, située à moins de 10 minutes à pied. Ce site pourra donc être fréquenté par les étudiants usagers du train pour leur déplacements quotidiens - ou non - ainsi que par un public plus large à la recherche d'un espace dédié à l'attente. De plus, ce quartier est extrêmement bien desservi, à la fois par le tramway (lignes C et D) et par le bus (lignes 10 et 31 qui relie la gare au campus). Un nouveau type de bus, le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) est également en projet, il reliera le quartier Euratlantique au campus de Pessac et réduira ainsi considérablement le temps de trajet.

(Cf Figure 9 - Un quartier au coeur des mobilités)

Ce projet est donc localisé au nord du projet Euratlantique, actuellement en développement. (Cf Figure 10 - Implantation dans le futur quartier Euratlantique)
Ce site est aujourd'hui composé de bâtiments ferroviaires désaffectés dont la majeure partie sera détruite lors de l'aménagement d'Euratlantique. Seul l'un d'entre eux ne le sera que partiellement et pourra donc être réhabilité. Idéalement, le reste de projet prendrait place dans les emprises bâties prévues dans le plan masse du futur quartier Amédée Saint Germain. Ce programme vient donc compléter celui du projet Euratlantique qui comprend aujourd'hui 800 logements, des bureaux, un hôtel et des commerces. Il sera réparti en 3 pôles complémentaires :









L'ensemble de ces trois pôles sera englobé dans un espace public extérieur qui viendra les mettre en relation. Chaque pôle sera géré par une association différente, afin de répondre au mieux aux besoins de ces étudiants, de la manière la plus économique possible.



Plan masse du quartier

Figure 10 - Implantation dans le futur quartier Euratlantique

-  Zone du projet Amédée Saint Germain
-  Connexion gare
-  Zone de notre projet
-  Pôle restauration
-  Pôle travail et commerce
-  Pôle logement : auberge de jeunesse

L'association chargée de l'auberge de jeunesse sera composée de quelques employés, noyau dur de cette association. Des bénévoles pourront être hébergés dans l'auberge en échange de services rendus au sein de cette dernière. Ce concept reprend les principes du Wwoofing, un système donnant-donnant, initialement créé pour être hébergé durant un voyage. Ici transformé, ce système permettra aux étudiants d'être hébergé un temps sans payer la chambre mais en participant à la vie de l'auberge. Cette idée est directement inspirée de suggestions émises par des enquêtés, la plupart d'entre eux s'étant également montrée intéressée par un tel système :

« Et du coup la solution que tu dis de faire euh, franchement moi j'aurais pu donner un peu de mon temps, [...] pour avoir un truc moins cher ou même tu vois, un endroit convivial. Une auberge de jeunesse, mais moi de toute façon je kiffe trop les auberges de jeunesse. J'aurais kiffé du coup. » (Diego, alternant)

« Ouais ça peut être intéressant, de pouvoir avoir une auberge de jeunesse [...] et puis aussi le Wwoofing j'aime beaucoup, j'aime bien bricoler donc ça va, ça me détendra quand j'en aurais marre de réviser. » (Charly, alternant)

Lors des pics annuels durant lesquels les étudiants ont le plus besoin de logements alternatifs, notamment lors de la rentrée scolaire, cette structure pourra constituer une aide temporaire pour les étudiants ne trouvant pas de logement. Selon la demande, certains espaces de l'auberge tels que l'espace de travail pourront être réquisitionnés pour créer des chambres en urgence. Parallèlement, la toiture de l'auberge sera accessible de jour comme de nuit et proposera, aux intéressés, un espace de camping urbain permettant de planter sa tente gratuitement pour un ou plusieurs soirs. Ces personnes pourront bien évidemment user de tous les services complémentaires de l'auberge (WC, douches, cuisine...).

Ce système permet ainsi de répondre à la problématique d'une offre de logements trop restreinte et peu adaptée au rythme de vie des étudiants mobiles et pourra également être utilisé par des individus de passage (touristes, travailleurs en déplacement, stagiaires, saisonniers...) qui paieront eux leurs chambres et permettront ainsi une rentrée d'argent dans la structure. Les prix seront bien évidemment moindres, en comparaison avec un service d'hébergement traditionnel. Au sein de ce pôle, les étudiants sans logement pourront également trouver des espaces d'hygiène ouverts à tous (résidents de l'auberge ou non) avec notamment des douches, des sanitaires et une laverie.

Sera également proposé, un espace cuisine, un espace pour travailler et un salon commun. La diversité des aménagements internes à cette auberge de jeunesse pourra répondre à un grand nombre de préconisations faites lors des entretiens.

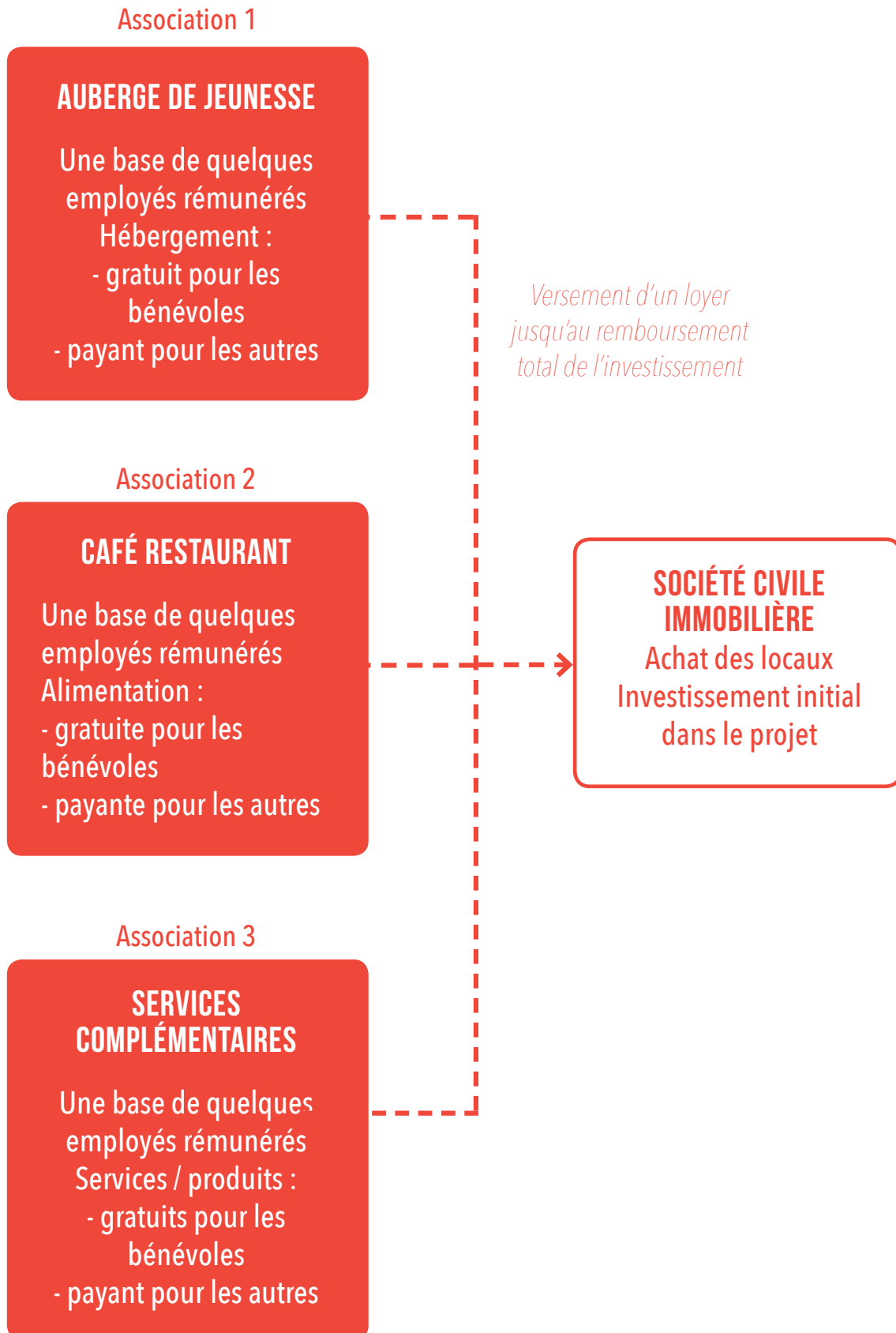
Parallèlement, il est intéressant de relever qu'il n'existe que très peu d'auberges de jeunesse à Bordeaux, trois seulement au sein de la métropole. Il s'agit pourtant d'un système très développé à l'étranger et permettant de se loger à bas coût. La seule auberge située en plein cœur de Bordeaux propose des prix alignés sur ceux de l'hôtellerie traditionnelle, hors de portée pour les étudiants mobiles. Ce projet vient donc également pallier le manque d'infrastructures de ce type et ajoute à son intérêt.

La seconde association sera dédiée à un espace de restauration et café associatif et emploiera quelques employés rémunérés. Les personnes dormant à l'auberge pourront également y travailler bénévolement afin de financer leur séjour. La consommation sera gratuite pour les bénévoles et payante, toujours à prix réduit, pour les autres. Ce second pôle permettra d'offrir aux étudiants sans logement, mais également à un public plus large, des espaces pour se restaurer, se détendre et profiter d'un moment convivial, en attendant un train ou lors d'un passage plus ou moins court au sein de l'auberge. Cet espace alternatif pourrait attirer par son originalité et sa proximité avec la gare Saint Jean.

La troisième association sera consacrée au pôle travail et commerces, composé majoritairement d'espaces de travail, de bureaux à louer pour des entreprises, d'une zone multimédia, d'espaces de co-working en libre accès, notamment pour les étudiants. Il accueillera également une épicerie solidaire, des locaux commerciaux et des espaces de tiers-lieux qui pourront, par exemple, accueillir des expositions. Certains de ces services permettront la réalisation de bénéfices, rendant l'ensemble des associations viables économiquement. Des salles de réunions, des espaces de travail, des bureaux voire même des locaux commerciaux pourront être loués pour des durées plus ou moins longues. L'ensemble de ces services pourra être utilisé gratuitement par l'ensemble des bénévoles du projet. Ce dernier pôle sera ouvert le plus largement possible afin de faciliter sa fréquentation.

Chaque pôle développera ainsi un programme qui lui sera propre et regroupera des aménagements pouvant faciliter la mobilité avec, notamment, la mise à disposition gratuite et dans chaque pôle de bagageries et de locaux à vélos.

Figure 11 - Schéma système économique



Notre volonté est de rendre ce projet le plus autonome financièrement possible, afin de ne pas compter uniquement sur des subventions. Une Société Civile Immobilière (SCI) apportera l'investissement initial dans le projet via notamment l'achat des locaux et le financement des travaux. Après cette phase, les trois associations viendront investir les lieux et paieront un loyer à la SCI. Lorsque l'ensemble des investissements de départ sera remboursé, la SCI fermera et les associations jouiront pleinement des bâtiments et de leurs revenus. (Cf Figure 11 - Schéma système économique) Les associations étant des organes à but non lucratif, les fonds récoltés seront réinvestis en totalité dans le fonctionnement des associations afin d'y apporter des améliorations ou bien payer les employés.

Ce projet vise ainsi à répondre aux nécessités, besoins, contraintes exprimés par ces étudiants mobiles. Leurs réactions face à l'exposition de l'ébauche de ce projet a confirmé qu'un aménagement de ce type pourrait les intéresser :

« Ouais ça aurait pu être intéressant ! Bah en fait c'est de pouvoir se retrouver avec des étudiants, pouvoir échanger, voir aussi réviser et faire avancer les projets. Clairement c'est ce que je disais : d'avoir un peu plus de liberté et d'autonomie sur les échanges que je peux avoir, et de limiter mes déplacements. Si je pouvais éviter de prendre la voiture tout seul, c'est quand même pas terrible du point de vue écologique » (Charly, alternant)

« Ça serait bien, franchement ça serait bien. Le truc le plus parfait, pour moi ça serait, un immeuble genre une résidence étudiante par exemple. Avec un minimum de parking, facile d'accès, et tant qu'à payer un truc, être proche du centre ville. Ou proche d'un tram pour aller en centre ville. Après ce qui serait le plus parfait pour moi, ce serait une coloc ou tu a ton propre bail, tu as ta clé de ta chambre avec wc et douche et de quoi dormir et ensuite les cuisines en partie commune. » (Jérémy, alternant)

« Alors ouais, j'en parlerais pas à ma mère parce que sinon elle serait paniquée tout les 30 secondes [...]. Et en fait tu vois ça m'aurait grave arrangé entre guillemets tu vois de pouvoir me poser, dormir [...] Du coup c'est vrai que moi franchement je dirais pas non à juste tu vois pouvoir me doucher, me changer. À la rigueur tu vois juste me changer et reprendre le train, genre tu vois je sais pas, que ce soit prendre une douche ou juste me passer un coup d'eau un peu partout, franchement je dirais pas non. » (Salomé, pendulaire)

CONCLUSION

La catégorie des « grands mobiles » fut analysée dès 2014¹ par Emmanuel Ravalet dans ses liens avec le marché du travail. L'ambiguïté soulevée conduisait alors l'auteur à conclure par une formule d'apparence antithétique « *Être plus mobile pour être mieux ancré* » induisant fatalement l'élargissement de la conception traditionnelle de la mobilité.

L'essentiel des intuitions de cet auteur est conforté dans notre étude. Les grands mobiles - catégories à laquelle les étudiants interrogés peuvent objectivement être rattachés - par la radicalité de leur choix (ou plus précisément de leur non-choix) mettent en lumière des inégalités croissantes dans l'accès à des ressources leur permettant l'arbitrage entre ancrage résidentiel et lieu d'étude. L'évocation par les étudiants de quotidiens plus ou moins supportables - et subis -, est appréhendée sous le terme de « *compétences de mobilités* ».

Plusieurs facteurs aggravants - liés au contexte bordelais et à la particularité des profils étudiés -, permettent néanmoins un prolongement des problématiques posées par Emmanuel Ravalet.

Tout d'abord, l'application de cette grande mobilité à Bordeaux Métropole est reliée à la tension sur le marché du logement local et est corrélée à la facilité des déplacements intra et extra-métropolitains. Ce double phénomène explique le choix de mobilités longues, la perspective de ne pas trouver de logement abordable à Bordeaux étant évoquée par tous les enquêtés. Néanmoins, cette complexité à trouver un logement rend d'autant moins supportable la perspective de devoir s'ancrer dans un tel mode de vie durant une longue période.

Les mécanismes de solidarité étudiante semblent s'organiser de manière plus forte que dans les autres classes d'âge, et s'ajoutent à un besoin accru de sociabilité. Sans caricaturer ces pratiques, il est possible de conclure des

1. Ravalet, E. (dir), *Tranches de Vies Mobiles : Format mixte texte et Bande dessinée (relié)* – Editions Loco- 2014, 120 p.

Ravalet, E. "Grands Mobiles ou Grands Sédentaires?" article Forum Vies Mobiles, 18 février 2014, <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2014/02/18/grands-mobiles-ou-grands-sedentaires-2175>

entretiens que les liens existants entre les étudiants conduisent à une plus grande flexibilité, ainsi qu'à une plus grande appréhension d'en être exclu.

Autre caractéristique majeure, le **caractère temporaire** de cette grande mobilité la rend globalement mieux acceptée, vécue comme une parenthèse dont il ne tient qu'à minimiser les désagréments et à saisir les opportunités qu'elle représente.

Dans un balancement entre logement et lieu d'études, il est enfin nécessaire de noter l'« **inertie résidentielle** » forte des cas étudiés (dépendance financière, attachement affectif) qui complexifie encore davantage l'analyse de la contrainte qu'elle exerce. Elle est le fait de relations familiales évolutives et hétérogènes. Cette donnée est très peu analysée à une échelle macro, notamment parce qu'elle relève de critères éminemment subjectifs. Pour autant elle apparaît déterminante dans une perspective d'émancipation associée aux études supérieures.

Ces deux derniers points amènent au constat plus global de l'**invisibilité de ces situations** et d'un sentiment de marginalité partagé. La sensation d'être des cas isolés, - surtout ressentie par les étudiants aux mobilités pendulaires - se transcrit autant dans l'intériorisation des problèmes posés par un tel mode de vie, que dans la gêne à demander de l'aide à des tiers (université, amis, famille). Le coût de la mobilité est assez peu pris en considération par les études statistiques sur la précarité étudiante, notamment car il est, à l'échelle des groupes analysés, supplanté par le coût du logement. Sont par ailleurs exclus de ces études quantitatives la multitude de préjudices collatéraux évoqués dans le cadre de l'étude : perte de temps et de vie sociale, mais aussi d'une offre culturelle et sportive permise par une vie en campus et en centre-ville.

Le présent contexte sanitaire et économique a mis en lumière d'autres aspects centraux dans l'étude de ces mobilités. Cette épidémie a accentué l'attention portée au problème national et multiforme qu'est la précarité étudiante, en occultant la véritable zone grise dans laquelle se trouvent les étudiants mobiles. Dans le débat public, sont davantage pris en compte les problèmes liés à la perte d'un emploi d'appoint, d'un logement étudiant inoccupé, ou encore du maintien d'une restauration universitaire accessible. Cette occultation témoigne peut-être d'une moins grande fragilité à court-terme des étudiants mobiles - en

admettant que les précarités évoquées ne soient pas cumulatives. Aucun des étudiants interrogés n'a fait part de son impossibilité de subvenir à ses besoins les plus urgents. Mais la moindre attention portée à ce mode de vie original révèle également qu'il est considéré au mieux comme un choix de vie, au pire comme un phénomène à la marge auquel les mécanismes usuels d'aide à la mobilité répondent.

La réalité est, nous l'avons vu, bien plus complexe. Si la période se prête à réinterroger toutes les pratiques sociales que l'on pensait acquises, la trialectique études, résidence et mobilités n'y fait pas exception.

La pandémie de Covid-19, une invitation à repenser le rythme universitaire

Très évoquée dans le cadre du télétravail, la question du rythme mériterait d'être débattue de manière rationnelle dans le domaine universitaire. Le volume horaire institutionnel moindre est compensé par la nécessité d'un travail à domicile quotidien, justifiant utopiquement une flexibilité qui permet l'optimisation de cette répartition contrainte. Bien sûr les lieux d'études sur campus (BU) existent, mais ils reportent le temps de déplacement, et sont à ce titre moins investis par les étudiants à grande mobilité. Dans l'idée de réduire ces inégalités liées au temps de latence et de déplacement, la perspective d'un nouveau rythme scolaire semble opportune :

« Si je pouvais limiter mes déplacements, alors oui le confinement a démontré que en visio c'est compliqué mais il y a eu des choses intéressantes, faire quelques visio pour les cours en plus pourrait éviter de faire des déplacements, des fois ça peut être agréable ».
(Charly, alternant)

Les cours étant passés en distanciel durant plusieurs mois, ils ont permis à plusieurs enquêtés d'éviter les allers-retours quotidiens et les problèmes de logement subséquents. Conserver un mode de fonctionnement avec des cours hybrides, en distanciel pour certains, en présentiel pour d'autres, pourrait permettre de réduire une partie des problèmes liés à la mobilité.

Bien sûr les questions sous-jacentes à un tel choix de flexibilité sont nombreuses. L'ancrage à un lieu physique d'études a été reconnu comme facteur de réussite et de bien-être. Les aménités d'un campus universitaire (restauration, bibliothèque,

équipements sportifs...) ne sont pas à remettre fondamentalement en cause. Mais notons tout de même deux choses: Premièrement la transposition d'un modèle « tout campus », similaire aux grandes universités anglo-saxonnes, se heurte largement à des barrières financières, liées au modèle de développement économique d'un système public, et à des barrières culturelles, qui scindent assez nettement lieux d'études et lieux de sociabilité (à de rares exceptions près). Par ailleurs, le volume et la répartition horaires hebdomadaires des cours sont des questions communes à tout établissement d'enseignement supérieur. Si les préférences de chacun se heurtent, c'est notamment en raison des situations résidentielles très hétérogènes des étudiants. Sans appropriation excessive de leur parole, un consensus peut cependant émerger autour de l'efficacité de concentrer les volumes horaires pour avoir des journées plus cohérentes, raccourcir les temps de transports, jongler avec un emploi d'appoint... bref, planifier différemment le rythme étudiant.

Ces deux constats font écho aux problématiques des grandes mobilités étudiantes. Elles encouragent à « *Garantir les droits à la mobilité et l'immobilité* » - comme le revendique Emmanuel Ravalet - et engagent à une réflexion approfondie sur la rigidité de l'offre de logements étudiants (en temps d'engagement, en prix, en volume et en localisation). Gageons que cette étude puisse contribuer, à sa petite mesure, à nourrir cette réflexion longue et complexe.

BIBLIOGRAPHIE

SDF ET MOBILITÉ

- Artisticlab.forumviesmobiles.org. 2016. *Les Réfugiés Connectés - Ai Weiwei*. [online] Available at: <<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/the-refugee-project>>.
- A'urba. (2018). *Les étudiants bordelais dessinent leur quotidien : leurs pratiques et leurs attentes*. Bordeaux. Retrieved from https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2019/02/Etudiants_pratiques_attentes.pdf
- A'urba. (2018). *Les étudiants inscrits dans les établissements d'enseignement supérieur*. Bordeaux.
- A'urba. (2019). *Les migrations résidentielles de la Nouvelle-Aquitaine*. Bordeaux. Retrieved from <https://www.aurba.org/productions/les-migrations-residentielles-de-la-nouvelle-aquitaine-3/>
- Baron, M, Caro, P, Cuney, F, Perret, C. (2005). Mobilités géographiques étudiantes: quelles disparités régionales. halshs-00109681
- Baron, M, Blanchard, S, Delage, M, Frouillou, L. (2018). Territoires des mobilités étudiantes et représentations. *CIST2018 - Représenter les territoires / Representing territories*, CIST, Rouen, France.
- Casagrande, N. (2020). *Comment les personnes SDF vivent leur problématique dans les environs de Sion ?*. Sierre: HES-SO Valais Wallis Domaine Santé & Travail Social. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/20649237.pdf>
- Chevallier, D., 2019. *Sans-Abrisme Et Urbanité*. [online] Millenaire3.com. Available at: <<https://www.millenaire3.com/dossiers/Sans-abri/Sans-abrisme-et-urbanite>>.
- Chobeaux, F., & Le Breton, D. (2011). *Les nomades du vide*. Paris: La Découverte.
- Cleary, M., Visentin, D., Thapa, D., West, S., Raeburn, T. and Kornhaber, R., 2019. The Homeless and Their Animal Companions: An Integrative Review. *Administration and Policy in Mental Health and Mental Health Services Research*, 47(1), pp.47-59.
- Damon, J. (2003). Les SDF en France : difficultés de définition et de prise en charge. *Journal Du Droit Des Jeunes*, 223(3), 30. doi: 10.3917/jdj.223.0030
- Damon, J. (2017). *Exclusion : vers zéro SDF ?*. La Documentation française.
- Damon, J., & Chazel, F. (2001). *La question SDF*. [Lieu d'édition inconnu]: Presses Universitaires de France.
- DeVerteuil, G., 2003. Homeless Mobility, Institutional Settings, and the New Poverty Management. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 35(2), pp.361-379.
- Devlesaver, S., & Martin, L. (2014). *Bienvenus dehors ! Sans abris et espace public*. Bruxelles: Conseil Bruxellois de Coordination Sociopolitique. Retrieved from https://biblio.helmo.be/opac_css/doc_num.php?explnum_id=2999

- ELABE, 2018. *La Mobilité Et L'Accès Aux Services De La Vie Quotidienne*. [online] Laboratoire de la mobilité inclusive. Available at: <https://elabe.fr/wp-content/uploads/2018/05/elabe_lmi_services-de-la-vie-quotidienne_analyse_23052018.pdf>.
- Fonteneau, E., 2019. Aide aux migrants : à Bordeaux, « tout le monde est désespéré ». *Libération*, [online] Available at: <https://www.liberation.fr/france/2019/09/19/aide-aux-migrants-a-bordeaux-tout-le-monde-est-desespere_1752397>.
- Forum Urbain, 2019. *Rencontre #18 : La Ville Contre Les Jeunes En Errance ?*. [video] Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=5Ss_BY7uikA>.
- France TV Info, 2019. *Bordeaux : Des Salariés Sans Domicile Fixe*. [video] Available at: <https://www.francetvinfo.fr/economie/immobilier/bordeaux-des-salaries-sans-domicile-fixe_3676701.html>.
- Gadille, M, Méhaut, P, et Courault, B. (2013). « Compétences et régulation des marchés du travail dans les pôles de compétitivité : le cas du pôle Pégase », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. avril, no. 2, pp. 339-361.
- Garrouy, G. (2017). Logement étudiant:un appel à la solidarité de l'UNEF Bordeaux. Retrieved 22 November 2020, from https://www.paysud.com/Logement-etudiant-un-appel-a-la-solidarite-de-l-UNEF-Bordeaux_a5495.html
- Glodfischer, E. (2019). Diverting Eyes and Bodies: The Management of Homeless Visibility in New York City - *Metropolitiques*. Retrieved from <https://www.metropolitiques.eu/Diverting-Eyes-and-Bodies-The-Management-of-Homeless-Visibility-in-New-York.html>
- Heidsieck, L. (2017). 20 ans, étudiant et SDF : « En pleine nuit, en France, je me suis senti mourir ». *Le Figaro Étudiant*. Retrieved from https://etudiant.lefigaro.fr/article/20-ans-etudiant-et-sdf-en-pleine-nuit-en-france-je-me-suis-senti-mourir_a7fa9072-cde0-11e6-992a-728e996406f1/
- Jackson, E., 2012. Fixed in Mobility: Young Homeless People and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(4), pp.725-741.
- Lama, A., 2020. *Les Français Et Les Fractures De La Mobilité Dans Les Territoires*. [online] Ipsos. Available at: <<https://www.ipsos.com/fr-fr/les-francais-et-les-fractures-de-la-mobilite-dans-les-territoires>>.
- Lenhard, J., 2019. Non, les SDF ne font pas « rien » de leurs journées. *The Conversation*, [online] Available at: <<https://theconversation.com/non-les-sdf-ne-font-pas-rien-de-leurs-journees-117418>>.

- Le Parisien. (2019). Les villes les plus embouteillées de France. Retrieved from <https://www.leparisien.fr/economie/nouvelles-mobilites/les-villes-les-plus-embouteillees-de-france-21-11-2019-8198259.php>
- Lion, G. (2015). Vulnérables, indésirables. Le cas des habitants des bois parisiens - Métropolitiques. Retrieved from <https://www.metropolitiques.eu/Vulnerables-indesirables-Le-cas.html>
- Loison-Leruste, M. (2014). *Habiter à côté des SDF*. Paris: L'Harmattan.
- Mongin, O. (2013). *La ville des flux*. Parigi: Fayard.
- Orfeuill, J., 2017. *Inégaux Face À La Mobilité*. [online] Observatoire des inégalités. Available at: <<https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite>>.
- Pichon, P. (2002). Vivre sans domicile fixe : l'épreuve de l'habitat précaire. *Communications*, 73(1), 11-29. doi: 10.3406/comm.2002.2109
- Pichon, P. (2009). *SDF, sans-abri, itinérant, Oser la comparaison* (Chapitre 2: Construction d'un problème social et émergence de la catégorie SDF en France). Louvain-la-Neuve: Presses universitaires de Louvain.
- Ravalet, E. (2014). *Grands mobiles ou grands sédentaires ?*. Paris: Forum Vies Mobiles. Retrieved from <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2014/02/18/grands-mobiles-ou-grands-sedentaires-2175>
- Rodriguez, J. (2014). « Partir, c'est mourir un peu ». Réflexions sociohistoriques sur la mobilité et l'errance. *Pensée Plurielle*, n° 35(1), 21. doi: 10.3917/pp.035.0021
- Rousseau, M., 2008. La ville comme machine à mobilité. *Métropoles*, (3).
- Smith, DP (2002) Patterns and processes of studentification in Leeds, *Regional Review*, 12(1), pp.14-16.
- Secours Catholique, 2014. *La Fracture Mobilité*. [online] Secours Catholique Caritas France. Available at: <<https://www.secours-catholique.org/sites/scinternet/files/publications/rs2014-bd-2.pdf>>.
- Sembel, N., & Cordazzo, P. (2016). Un « désordre » dans la catégorisation : le déclassement statutaire atypique de diplômés du supérieur sans domicile. *Economie Et Statistique*, 488(1), 69-85. doi: 10.3406/estat.2016.10711
- Serafini, T. (2004). Étudiants, génération sans abri. *Libération*. Retrieved from https://www.liberation.fr/evenement/2004/09/22/etudiants-generation-sans-abri_493223
- Steinmann, L. (2019). La SNCF muscle ses cartes de réduction. *Les Échos*. Retrieved from <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/la-sncf-muscle-ses-cartes-de-reduction-1002868>
- Tessier, E. (2017). Être étudiant et SDF – Pénurie de logements à Bordeaux. Retrieved 14 November 2020, from <https://essaisdelinfo.wordpress.com/tag/bordeaux/page/2/>

- Tarrus, A. (1997). Jeunes sans emploi au centre-ville, travail et errance : La pauvreté dans l'espace public perpignanais. *Les Annales De La Recherche Urbaine*, 76(1), 20-31. doi: 10.3406/aru.1997.2113
- Vicente, J. (2016). *Économie des clusters*. La Découverte
- Yaouancq, F., Lebrerel, A., Marpsat, M., Reignier, V., Legleye, S. and Quaglia, M., 2013. *L'Hébergement Des Sans-Domicile En 2012 : Des Modes D'Hébergement Différents Selon Les Situations Familiales*. [online] INSEE. Available at: <<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281324>>.
- Zeneidi-Henry, D., & Fleuret, S. (2007). Fixes sans domicile, réflexion autour de la mobilité des SDF. *Espace Géographique*, 36(1), 1. doi: 10.3917/eg.361.0001

ANNEXES

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES 13 ÉTUDIANTS INTERROGÉS

PRÉNOM	ÂGE	VILLE D'ORIGINE	POINT D'ANCRAGE / LIEU D'ALTERNANCE
Charly	25	La Brède (Gironde)	Nantes
Diego	28	Ile-de-France	Toulouse
Eric	27	Toulouse	Toulouse
Jérémy	24	Sabres (Landes)	Hasparren
Maxime	23	Belfort	Belfort
Marie	21	Paris	Paris
Arthur	23	Bordeaux	Lormont, St André de Cubzac
Kenza	20		Lagon
Pierre	23	Poitiers	Poitiers
Lucas	22	Lille	Bourg-sur-Gironde
Salomé	20	Langon	Langon
Paul-adrien	23	Agen	Arcachon
Thibault	27	Bordeaux	Campus Pessac

PRÉNOM	MOBILITÉ	ÉTUDES	NIVEAU D'ÉTUDES
Charly	Alternant	CFAI / ENSAM	Bac +3
Diego	Alternant	CFAI / ENSAM	Bac +3
Eric	Alternant	CFAI / ENSAM	Bac +3
Jérémy	Alternant	CFAI / ENSAM	Bac +3
Maxime	Alternant	CFAI / ENSAM	Bac +3
Marie	Pendulaire à l'échelle nationale	IEP Bordeaux	Bac +5
Arthur	Pendulaire à l'échelle régionale	IEP Bordeaux	Bac +5
Kenza	Pendulaire à l'échelle régionale	LEA Bordeaux Montaigne	Bac +2
Pierre	Pendulaire à l'échelle régionale	IEP Bordeaux	Bac +5
Lucas	Pendulaire à l'échelle régionale	ENSAP Bordeaux	Bac +5
Salomé	Pendulaire à l'échelle régionale	Sociologie Campus Victoire	Bac +2
Paul-adrien	Pendulaire à l'échelle régionale	IEP Bordeaux	Bac +5
Thibault	Vie en camion	ENSAP Bordeaux	Bac +5

PRÉNOM	SITUATION ACTUELLE	PERCEPTION DE LEUR SITUATION FINANCIÈRE	MODE DE VIE MOBILE DUE À LA PANDÉMIE
Charly	Oui	Confortable (car remunération)	
Diego	Oui	Confortable (car remunération)	
Eric	Oui	Confortable (car remunération)	
Jérémy	Oui	Confortable (car remunération)	
Maxime	Oui	Confortable (car remunération)	
Marie	Oui	Confortable	X
Arthur	Non	Précarité étudiante	
Kenza	Oui	Précarité étudiante	
Pierre	Non	Précarité étudiante	
Lucas	Non	Précarité étudiante	
Salomé	Oui	Précarité étudiante	
Paul-adrien	Oui	Confortable	X
Thibault	Non	Précarité / choix de vie revendiqué	

PRÉNOM	VOITURE	VÉLO	AVION	PIED	TGV	TER	TRAM	BUS
Charly	X						X	
Diego	X	X					X	
Eric				X			X	
Jérémy	X							
Maxime	X		X	X			X	X
Marie				X	X		X	
Arthur				X			X	X
Kenza	X			X		X	X	X
Pierre				X	X			X
Lucas	X			X		X	X	X
Salomé				X		X		X
Paul-adrien		X				X		X
Thibault	X	X		X			X	

ÉTUDE POUR FORUM VIES MOBILES PAR :

Jeanne AGAËSSE (*étudiante SciencesPo Bordeaux*)

Lison DAVault (*étudiante ENSAPBx*)

Melvin JOYET (*étudiant ENSAPBx*)

Estelle LAFAILLE (*étudiante ENSAPBx*)

François NOGRET-PRADIER (*étudiant SciencesPo Bordeaux*)

Camille RADELET (*étudiante SciencesPo Bordeaux*)

Cécile ROUSSET (*étudiante ENSAPBx*)