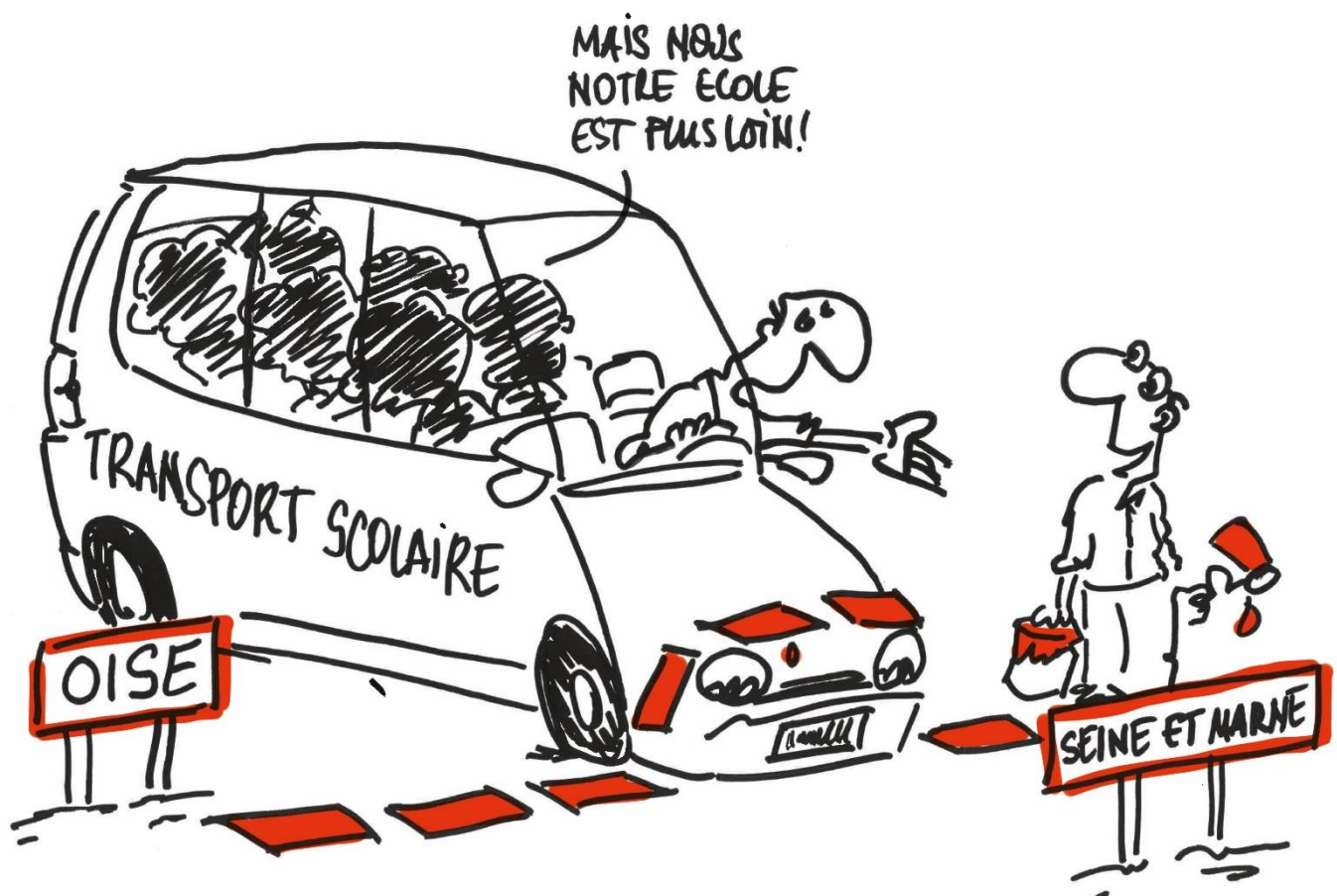


Le rôle des transports dans la trajectoire scolaire des élèves

Étude de cas à la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne



Par Albane Sinic

Sous la direction de Mme Anne-Cécile Mermet

Soutenu le 24 septembre 2024 à l'Institut de Géographie (Paris)

En présence de :

Mme Anne-Cécile Mermet, Maîtresse de Conférences en Géographie, Directrice de mémoire
M. Xavier Bernier, Professeur des Universités, Directeur du Master TLTE

Réalisation de l'illustration de couverture : Nathalie Gallet (août 2024).
D'après une idée originale de : Frédéric Deligne (2014).



© Nathalie Gallet (2024)

Le choix de cette couverture reflète l'intention d'illustrer l'un des principaux enjeux abordés dans ce mémoire : la complexité de traverser la double frontière administrative régionale et départementale entre l'Oise et la Seine-et-Marne en transports scolaires. En effet, les divergences dans l'organisation des réseaux de transport à l'échelle régionale rendent particulièrement difficile le quotidien des élèves qui résident dans une région et qui sont scolarisés dans une autre.

Cette illustration, réalisée par Nathalie Gallet en août 2024, s'inspire de l'œuvre du dessinateur Frédéric Deligne, qui avait représenté, pour l'institut Paris Région, les limites de la notion de bassin de vie.



© Frédéric Deligne (2014)

*« La réussite scolaire dans certaines zones pourrait rester un mystère
Et l'égalité des chances un concept de ministère*

*Alors si tout s'joue à l'école
Il est temps d'entendre le SOS
Ne laissons pas s'creuser l'fossé
D'un enseignement à deux vitesses »*

Grand Corps Malade, « Éducation nationale », dans *Enfants de la ville*, 2008.

AVANT-PROPOS

Résumé

Ce mémoire examine l'impact des transports sur les inégalités d'accès à l'éducation dans les territoires limitrophes à la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne. L'égalité des chances à l'école, en tant que levier essentiel de la mobilité sociale, se heurte à des disparités encore préoccupantes, notamment en raison d'une gestion régionale différenciée des transports et d'une dichotomie marquée entre les milieux urbains et ruraux.

Ces disparités se traduisent par une moindre accessibilité scolaire pour certains élèves, avec des conséquences significatives sur leur trajectoire scolaire. Les temps de transport prolongés, l'attente, et la motorisation des transports scolaires affectent directement la fatigue, le bien-être, et la capacité des élèves à participer à des activités extrascolaires ou à choisir des filières qui leur correspondent ; tout en renforçant chez eux un sentiment d'isolement géographique et social. Cette réalité est encore plus marquée chez les élèves qui ont recours à l'évitement scolaire et qui sont scolarisés dans un autre département que celui de leur commune de résidence.

Loin de rester passifs face à ces défis, les acteurs concernés – élèves, parents, responsables éducatifs et élus locaux – développent des stratégies d'adaptation pour surmonter les obstacles rencontrés, illustrant une résilience face aux difficultés. Ils habitent ainsi – au sens géographique du terme – leurs mobilités. Toutefois, ces efforts soulignent aussi le besoin urgent d'améliorer la situation. Ce mémoire propose donc des pistes pour réduire les disparités d'accessibilité scolaires et garantir une égalité des chances réelle pour tous les élèves.

Mots-clés : Trajectoire scolaire, transport scolaire, inégalités d'accessibilité, réussite scolaire, mobilité des élèves, disparités territoriales.

Summary

This dissertation examines the impact of transportation on educational access inequalities in the border areas between Oise and Seine-et-Marne. Equal opportunity in education, a crucial lever for social mobility, faces persistent disparities, particularly due to regionally differentiated transport management and a stark divide between urban and rural areas.

These disparities result in reduced accessibility to schools for some students, with significant consequences for their educational trajectories. Extended travel times, waiting periods, and the motorization of school transport directly affect students' fatigue, well-being, and their ability to participate in extracurricular activities or choose academic paths that suit them, while also reinforcing feelings of geographical and social isolation. This reality is even more pronounced for students engaged in school avoidance, who attend schools in a different department from their place of residence.

Far from being passive in the face of these challenges, the stakeholders involved—students, parents, educational leaders, and local officials—develop adaptive strategies to overcome the obstacles they encounter, demonstrating resilience in the face of difficulties. In this way, they "inhabit" their mobilities in the geographical sense. However, these efforts also underscore the urgent need for improvements. This dissertation, therefore, proposes pathways to reduce school accessibility disparities and ensure equal opportunities for all students.

Keywords: Educational trajectory, school transport, accessibility inequalities, academic success, student mobility, territorial disparities.

Remerciements

La réalisation de ce mémoire a été un voyage intellectuel et personnel, rendu possible grâce au soutien et aux encouragements de nombreuses personnes que je souhaite ici remercier.

Avant tout, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à Madame Mermet pour ses précieux conseils, sa réactivité, et sa disponibilité tout au long de la rédaction de ce mémoire. Son accompagnement a été déterminant dans la concrétisation de ce projet.

Un immense merci également à toutes les personnes qui ont accepté de me rencontrer et de partager leurs connaissances et expériences, sans qui ce mémoire n'aurait pu voir le jour. Je souhaite adresser un merci tout particulier aux élèves pour leur patience, leur intérêt, et leur contribution précieuse à mon travail.

Je tiens à remercier chaleureusement Antoine Laporte, Maître de Conférences en Géographie à l'Ecole Normale Supérieure de Lyon, pour notre échange fructueux au début de ce mémoire. Son intérêt et ses encouragements ont été essentiels dans le choix et l'élaboration de mon sujet.

Ma reconnaissance va également à ma famille, pour leur soutien, leurs encouragements constants, et leur aide précieuse lors des relectures. Leur présence à mes côtés a été pour moi une réelle source de motivation.

Un merci tout particulier à Nathalie Gallet pour la réalisation de l'illustration de la page de couverture de ce mémoire. Son talent et son écoute ont été une aide précieuse pour trouver l'idée qui reflèterait l'essence de ce travail.

Je n'oublie pas mes camarades de TLTE, avec qui j'ai partagé deux années riches en apprentissages et en moments de joie : ces années n'auraient pas été les mêmes sans vous.

Enfin, je tiens à remercier sincèrement Monsieur Bernier ainsi que l'ensemble du corps professoral pour leur accompagnement tout au long de ce Master. Vos enseignements et votre soutien ont été fondamentaux dans la réalisation de ce mémoire.

Lexique

Plusieurs concepts propres aux domaines des transports, des mobilités et de l'éducation ont été mobilisés tout au long de ce mémoire. Nous proposons ici une définition de 51 de ces concepts clefs – inspirées des cours de Monsieur Bernier et de Monsieur Schorung. Chaque première occurrence sera soulignée par cette **couleur**, vous invitant à consulter le lexique. Pour la lecture numérique, un lien hypertexte permettra également d'accéder directement aux définitions.

Accessibilité : L'accessibilité désigne la capacité d'une population, ou d'une partie de celle-ci, à accéder à un réseau de transport ou à des services.

Accessibilité scolaire : Dans son sens strict, l'accessibilité scolaire fait référence à la facilité avec laquelle les élèves peuvent rejoindre leur établissement scolaire, ou autres lieux nécessaires à leur formation. Dans un sens plus large, elle englobe également l'accès à d'autres lieux essentiels pour le développement éducatif et social des élèves, tels que les bibliothèques, les centres culturels, les installations sportives, et les lieux d'activités extra-scolaires.

Aire urbaine : Selon l'INSEE, une aire urbaine est un ensemble de communes formant une unité continue autour d'un pôle urbain central. Ce pôle doit avoir plus de 10 000 emplois, et est entouré de communes rurales ou de petites villes dont au moins 40% des habitants travaillent dans le pôle central (INSEE, 2026).

Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : Une autorité organisatrice de la mobilité est une entité publique responsable de la planification, de l'organisation, et du financement des services de transport sur un territoire donné.

Autosolisme : L'autosolisme désigne la pratique de conduire seul dans un véhicule motorisé, généralement une voiture. Cette pratique est souvent critiquée pour son inefficacité énergétique et son impact environnemental, notamment en termes de congestion routière et d'émissions de gaz à effet de serre.

Bassin de vie : Un bassin de vie est une unité territoriale définie par l'Insee comme le plus petit espace géographique où les habitants ont accès aux services et équipements de la vie quotidienne (INSEE, 2024). Ce découpage territorial vise à refléter la réalité des pratiques quotidiennes des résidents, en intégrant des aspects géographiques, sociaux, culturels, et économiques.

Capital culturel : Ce terme désigne l'ensemble des savoirs, compétences, qualifications et goûts culturels qu'un individu possède.

Capital économique : Le capital économique représente l'ensemble du patrimoine matériel et financier d'un individu, y compris ses revenus.

Capital social : Le capital social se réfère à l'ensemble des relations, réseaux et contacts qu'un individu peut mobiliser pour obtenir des avantages dans la vie sociale et professionnelle. Ce capital est important car il peut influencer les opportunités d'accès à l'information, aux ressources, et même à certaines positions sociales ou professionnelles.

Carte mentale : Une carte mentale est une représentation cartographique subjective de l'espace tel qu'un ou plusieurs individu(s) se le représente(nt). Elle reflète la façon dont une personne perçoit, sélectionne, et hiérarchise les éléments de son environnement spatial en fonction de ses expériences, son âge, son genre, et son milieu socioculturel.

Carte scolaire : La carte scolaire est un dispositif qui détermine l'affectation des élèves à un établissement scolaire en fonction de leurs lieux de résidence. Bien que conçue pour promouvoir l'égalité des chances, elle est souvent contournée par des pratiques d'évitement scolaire, où les familles cherchent à inscrire leurs enfants dans des établissements perçus comme meilleurs, parfois en dehors de leur secteur.

Chemin des écoliers : Cette expression fait référence à une manière de se déplacer d'un point A à un point B en prenant des détours, pour prolonger le trajet, découvrir de nouveaux endroits, varier le parcours ou accomplir des tâches en chemin, plutôt que de suivre l'itinéraire le plus direct et le plus rapide.

Children's geographies (géographies des enfants et des jeunes) : Les *children's geographies* sont un domaine de recherche émergé dans les années 1990, qui se concentre sur les enfants et les jeunes en tant qu'acteurs sociaux actifs dans l'espace. Ce champ étudie comment les enfants influencent et sont influencés par leur environnement spatial, reconnaissant la diversité de leurs expériences en fonction de leur âge, genre, et classe sociale, et engageant souvent les enfants dans des recherches participatives.

Circuits spéciaux scolaires (CSS) : Les CSS sont des services de transport spécialement mis en place par Île-de-France Mobilités pour les élèves.

Commune rurale : Depuis 2020, l'INSEE définit une commune rurale en fonction de sa faible densité de population, selon une grille communale de densité à sept niveaux. Ces communes sont classées en bourgs ruraux, communes rurales à habitat dispersé, et communes à habitat très dispersé, en rupture avec l'ancienne définition qui se basait sur l'absence d'appartenance à une unité urbaine (INSEE, 2024).

Commune urbaine : Les communes urbaines sont caractérisées par une densité de population élevée ou intermédiaire. Elles sont classées en petites villes, ceintures urbaines, ou grands centres urbains, en fonction de leur taille et de leur rôle dans le réseau urbain (INSEE, 2024).

Connectivité : La connectivité d'un réseau mesure la diversité des itinéraires disponibles pour se rendre d'un point A à un point B. Plus un réseau est complexe et dense, plus sa connectivité est élevée, permettant ainsi aux usagers de choisir entre plusieurs chemins pour atteindre leur destination.

Connexité : La connexité d'un réseau se réfère à sa capacité à desservir l'ensemble des nœuds d'un espace géographique. Un réseau avec une forte connexité assure que toutes les zones d'un espace sont accessibles depuis n'importe quel autre point du réseau.

Coût généralisé du transport : Le coût généralisé du transport inclut l'ensemble des dépenses directes et indirectes liées à un déplacement, telles que le prix du billet, le temps de trajet, la fatigue, et d'autres désagréments ou avantages perçus par les usagers lors de leur déplacement.

Décentralisation des activités : La décentralisation des activités consiste à disperser les activités économiques, sociales, ou culturelles en dehors d'un pôle ou d'une agglomération principale, afin de réduire la concentration et de favoriser un développement plus équilibré des territoires.

Densité de population : La densité de population mesure le nombre d'habitants par kilomètre carré dans une zone géographique donnée.

Desserte : La desserte désigne l'offre de transport mise en place pour permettre l'accès à un service ou à un lieu.

Disparités territoriales : Les disparités territoriales désignent les différences de développement économique, social, et culturel entre différentes zones géographiques.

Égalité des chances à l'école : Ce concept vise à garantir que tous les élèves, indépendamment de leur origine sociale, géographique ou économique, disposent des mêmes opportunités d'accès à une éducation de qualité.

Espace perçu : L'espace perçu englobe à la fois l'espace des pratiques quotidiennes et celui des relations sociales, tels qu'ils sont perçus et représentés mentalement par un individu ou un groupe. Cet espace est lié à la manière dont les gens vivent et interprètent leur environnement, influençant ainsi leur notion de territoire.

Étalement urbain : L'étalement urbain décrit l'expansion spatiale d'une ville au détriment de sa densité de population. Ce phénomène se traduit par une extension des surfaces urbanisées souvent au-delà des limites initiales de la ville, impliquant une croissance des zones résidentielles, commerciales ou industrielles sur des territoires auparavant ruraux, contribuant à la périurbanisation.

Évitement scolaire : L'évitement scolaire désigne les stratégies mises en œuvre par certaines familles pour contourner la carte scolaire et inscrire leurs enfants dans un établissement perçu comme offrant de meilleures conditions d'éducation, en dehors de leur secteur géographique d'affectation.

Géographie de la perception : La géographie de la perception explore comment les individus perçoivent et ressentent leur environnement spatial. Elle s'intéresse aux représentations mentales des espaces, telles que les images et les idées que les gens se forment à partir de leurs expériences personnelles, sociales et culturelles.

Habiter : Le concept d'«habiter» se réfère au processus par lequel les individus et les sociétés se construisent mutuellement à travers leurs interactions avec l'espace. Cela inclut la manière dont les personnes investissent les lieux où elles vivent et se déplacent, ainsi que leurs relations avec leur environnement. L'«habiter» englobe également les dimensions de la mobilité, où le déplacement devient une manière d'exister et de s'inscrire dans l'espace.

Heures de pointe : Les heures de pointe sont les périodes de la journée où le trafic est le plus intense, généralement lorsque les travailleurs se rendent à leur lieu de travail ou en reviennent. À l'inverse on parle d'heures creuses.

Indice d'éloignement : L'indice d'éloignement mesure la distance, désormais calculée en temps de trajet, entre le domicile d'un élève et son établissement scolaire.

Infrastructures de transport : Les infrastructures de transport comprennent l'ensemble des équipements et installations nécessaires pour assurer la circulation des personnes.

Intermodalité : L'intermodalité fait référence à l'intégration de différents modes de transport au sein d'une même chaîne de déplacement. Ces transferts doivent être effectifs et conséquents ; l'intermodalité pose donc la question de l'intégration de la rupture de charge.

Ligne régulière : Une ligne régulière est un service de transport public qui fonctionne selon un horaire fixe, desservant des arrêts prédéterminés de manière continue. Ce type de service assure une desserte constante et prévisible pour les usagers, généralement utilisée pour les déplacements quotidiens.

Mobilité : La mobilité, dans son sens général, désigne le déplacement d'une ou plusieurs personnes d'un lieu à un autre. Elle peut être motivée par des besoins personnels, professionnels ou sociaux, et englobe plusieurs étapes, de la décision de se déplacer (initialisation) à l'exécution du trajet (actualisation du mouvement), avec une éventuelle réinitialisation du mouvement et la validation sociale ou économique. La mobilité est à la fois un choix et une nécessité, pouvant être subie ou volontaire.

Mobilités actives : Les mobilités actives concernent les modes de transport qui dépendent de l'énergie physique des individus, comme la marche à pied, le vélo, ou d'autres moyens de locomotion non motorisés. Ces mobilités sont encouragées pour leurs bénéfices sur la santé et l'environnement.

Mobilités douces : Les mobilités douces regroupent les modes de transport alternatifs à la voiture thermique, généralement moins polluants. Elles incluent les véhicules électriques, les transports en commun, le vélo, la marche...

Mobilités scolaires : Les mobilités scolaires englobent les déplacements quotidiens des élèves entre leur domicile et leur école, ainsi que les trajets effectués pour d'autres activités scolaires.

Mode de transport : Un mode de transport se réfère à une forme spécifique de déplacement, distinguée par le type de véhicule utilisé et les infrastructures associées.

Multimodalité : La multimodalité désigne la présence et l'utilisation de plusieurs modes de transport différents pour relier deux lieux.

Mutualisation des trajets : La mutualisation des trajets consiste à regrouper plusieurs tâches ou activités sur un même déplacement afin d'optimiser les ressources et de réduire les coûts associés à ce déplacement.

Redondance d'un réseau : La redondance d'un réseau, ou déviation, est la capacité d'un réseau à offrir des itinéraires alternatifs en cas de blocage ou de congestion sur un axe principal. Ce concept dépend de la connectivité du réseau, assurant qu'un incident sur une route n'entraîne pas l'interruption totale du trafic.

Relégation spatiale : La relégation spatiale désigne une forme particulière de ségrégation où un groupe est géographiquement isolé ou marginalisé contre son gré.

Réseau : Un réseau est un ensemble structuré de lignes, d'axes ou de relations interconnectées, formant un système complexe par lequel circulent des flux d'échanges (personnes, biens, informations). Il représente l'infrastructure essentielle pour faciliter les connexions et les déplacements au sein d'un espace donné.

Réseau anisotrope : Un réseau est dit anisotrope lorsque les flux qui circulent sur ses différents arcs ne sont pas uniformes, c'est-à-dire que l'intensité ou la force des flux varie selon les sections du réseau. À l'inverse, un réseau isotrope présente des flux de même intensité sur l'ensemble de ses arcs.

Socialisation : La socialisation est le processus par lequel un individu intériorise les normes, valeurs et comportements propres à la société dans laquelle il vit. Ce processus se déroule tout au long de la vie, influençant les façons de penser, de faire et d'être de chaque individu.

Trajectoire scolaire : La trajectoire scolaire désigne le parcours éducatif suivi par un élève, depuis ses premières années d'école jusqu'à la fin de sa scolarité. Elle est influencée par les conditions socio-économiques et les choix d'orientation.

Transport à la demande (TAD) : Le TAD est un service public de transport collectif qui est partiellement déterminé par les besoins des usagers. Il fonctionne sur réservation, avec des véhicules adaptés et des règles tarifaires préétablies, offrant une alternative flexible aux services réguliers de transport.

Transport non urbain : Le transport non urbain est organisé par une AOM et ne répond pas aux critères définissant le transport urbain. Il inclut les services de transport réguliers ou à la demande qui sont déployés dans des zones non urbaines, souvent en milieu rural ou entre agglomérations.

Transport urbain : Un transport est qualifié d'urbain lorsqu'il est organisé par une AOM à l'intérieur de son ressort territorial. Il concerne principalement les zones urbaines.

Transports scolaires : Les transports scolaires sont définis dans le Code de l'Éducation comme des « services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement » (art. R. 213-3). Dans le cadre de ce mémoire nous avons étendu cette définition à tout mode de transport permettant à l'élève de se rendre à l'école, qu'il soit routier ou non.

Sommaire

AVANT-PROPOS	4
INTRODUCTION GENERALE	12
I- ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS	27
A- Deux régions différentes, deux systèmes de transports différents	29
B- Au-delà des limites administratives : des disparités entre les milieux ruraux et urbains	43
C- Confrontation de nos hypothèses avec le vécu des élèves	52
Conclusion	61
II- COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE DES ÉLÈVES	63
A- L'impact du temps d'attente et du temps de trajet sur la fatigue des élèves	65
B- L'impact sur les activités extra-scolaires	72
C- L'impact sur l'orientation	81
Conclusion	85
III- ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS	87
A- Percevoir les mobilités sous le prisme des élèves	89
B- Derrière les élèves : des parents qui jouent un rôle majeur	100
C- Le rôle des responsables éducatifs et des élus locaux	103
Conclusion	114
CONCLUSION GÉNÉRALE	115
ANNEXES.....	122

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Présentation du sujet

De l'augmentation de la distance domicile-école vers une évolution des mobilités scolaires

Historiquement, l'école était située à proximité du domicile des élèves (Torres et Lewis, 2010). La marche à pied dominait alors largement dans les déplacements domicile-école comme le souligne Paul Lewis, professeur d'urbanisme à l'École d'Aménagement de l'Université de Montréal, « tous les grands-parents des enfants d'aujourd'hui marchaient pour se rendre à l'école et parcouraient même plusieurs kilomètres par jour » (Lewis, 2008).

Cependant, au fil des décennies, plusieurs facteurs comme **l'étalement urbain**, couplé à la motorisation des transports (Wiel, 2005) et à la dépendance croissante à l'automobile (Dupuy, 2006) ont conduit à une augmentation significative des distances entre le domicile et l'école. Cette évolution s'est vue renforcée par un changement dans le rapport des familles à l'éducation. Nombre d'entre elles, mobilisant leur **capital social et culturel**, cherchent désormais à offrir à leurs enfants les meilleures opportunités éducatives, même si cela implique de choisir des établissements plus éloignés de leur domicile (Bourdieu et Passeron, 1964).

Ainsi, en 2018, un quart des collégiens habitant en milieu urbain et trois quarts des collégiens habitant en milieu rural étaient scolarisés dans un établissement situé hors de leur commune de résidence ; la distance moyenne parcourue par les collégiens habitant en milieu rural atteignant les 11 kilomètres (INSEE, 2022).

Cette augmentation de la distance entre le domicile et l'école a entraîné un changement significatif dans les modes de transport utilisés par les élèves pour se rendre en cours. Si autrefois la marche à pied prédominait, symbole d'une époque où la proximité géographique entre l'école et le domicile était la norme, elle a progressivement cédé la place aux modes de transport motorisés.

A ce titre, en France, en 2020, 19 % des déplacements scolaires étaient effectués en bus, 18% en cars scolaires et 30% en voiture (IFOP, 2020). En parallèle, les **mobilités actives**, telles que la marche et le vélo, ont considérablement régressé. Le vélo ne représentait plus que 2 % des déplacements scolaires, et bien que la marche demeure relativement présente avec 25 % des trajets, elle se limite désormais principalement aux élèves résidant à proximité immédiate de leur établissement scolaire (IFOP, 2020).

Le rôle des transports dans la trajectoire scolaire des élèves

Il semble donc intéressant de s'interroger sur les répercussions de l'augmentation des distances domicile-école et de l'évolution des modes de transport utilisés par les élèves sur leur trajectoire scolaire. En effet, ces dynamiques géographiques et ces changements de mobilité ont des conséquences profondes sur **l'accessibilité scolaire**, l'humeur des élèves, leur participation à des activités extra-scolaires, leur développement global, leurs choix d'orientation, et donc sur leur trajectoire scolaire et **l'égalité des chances à l'école**.

D'une part, la motorisation des transports soulève la question de l'accessibilité scolaire. Il est essentiel de se demander si tous les élèves bénéficient d'un accès équitable aux **infrastructures de transport**

INTRODUCTION GÉNÉRALE

public, notamment dans les zones rurales où le réseau de transport est souvent moins développé que dans les zones urbaines. Cette accessibilité est essentielle puisqu'elle offre aux élèves une certaine autonomie de déplacement, nécessaire pour accéder aux établissements scolaires - notamment lorsque leurs parents ne peuvent pas les déposer à l'école.

Toutefois, l'importance des transports ne se limite pas à l'accessibilité aux établissements scolaires. Pour garantir une véritable égalité des chances, il est nécessaire que ces systèmes de transport répondent aux besoins spécifiques des élèves en termes d'accès aux activités extra-scolaires. Cela inclut l'accès à des équipements culturels et sportifs, tels que les bibliothèques, les théâtres, les cinémas, les gymnases et les centres associatifs, qui sont essentiels à l'épanouissement des élèves. Un accès limité à ces lieux, dû à des contraintes géographiques ou à une faible couverture des transports, pourrait priver certains élèves d'opportunités pour leur développement, impactant ainsi leur trajectoire scolaire.

Par ailleurs, la question de l'accessibilité aux transports soulève également celle du libre choix des orientations scolaires. En théorie, chaque élève devrait pouvoir choisir une filière, un stage ou un établissement qui correspond à ses capacités et aspirations professionnelles. On peut donc se demander si, dans la pratique, les transports publics offrent réellement à tous cette possibilité, ou s'ils ne renforcent pas, au contraire, les inégalités en limitant les choix disponibles pour les élèves vivant dans des zones mal desservies.

A cela s'ajoute la question financière, lorsque l'État ne prend pas en charge les frais de transport, on peut se demander dans quelle mesure ces coûts peuvent devenir un obstacle pour les familles les plus démunies, ce qui renforcerait une inégalité des chances à l'école.

En outre, les changements dans les mobilités scolaires et la motorisation de ces transports posent la question du bien-être des élèves. Alors que les déplacements à pied ou à vélo, autrefois majoritaires, offraient des opportunités de **socialisation** et de détente, les trajets en bus ou en voiture peuvent parfois engendrer inconfort et stress. Ces conditions de transport peuvent affecter négativement le bien-être des élèves, en altérant leur humeur, leur capacité à se concentrer en classe, et leur disposition à interagir de manière positive avec leurs camarades et enseignants. Le stress accumulé au cours de trajets inconfortables ou prolongés peut ainsi compromettre la qualité de l'expérience scolaire.

D'autre part, l'augmentation des distances entre le domicile et l'école pose directement la question de l'allongement des temps de trajet, en particulier dans les zones rurales ou périurbaines où les bus scolaires doivent desservir de nombreux villages et arrêts dispersés. Ce temps de trajet prolongé, cumulé au temps d'attente, pourrait avoir un impact direct sur le niveau de fatigue des élèves, réduisant leur capacité à participer activement aux activités scolaires et extrascolaires. Nous pouvons nous demander si ce problème n'est pas plus aigu encore dans les territoires peu denses, où la fréquence des passages de bus est souvent limitée.

Enfin, si l'augmentation des distances domicile-école et l'évolution des modes de transport posent des défis géographiques et sociaux qui influencent la trajectoire scolaire des élèves, nous pouvons nous demander quel est le rôle des élus locaux et des responsables éducatifs pour favoriser une éducation équitable et accessible à tous. Par exemple, nous pouvons interroger leur rôle dans la coordination des horaires des bus avec ceux des écoles, dans la communication pour gérer les retards, dans la proposition de moments et d'espaces de détente aux élèves, et dans la mise en place de solutions pour ceux qui se retrouvent sans moyen de transport à leur disposition ; autant de mesures qui sont essentielles pour garantir que chaque élève puisse tirer le meilleur parti de son parcours scolaire, indépendamment des contraintes de mobilité.

Motivations personnelles

Ayant grandi dans un milieu rural, j'ai vécu au quotidien les défis posés par l'éloignement géographique et l'absence de transports publics entre mon village et mon établissement scolaire situé dans un autre département. Face à cette situation, j'ai ressenti une profonde injustice, non seulement pour moi, mais pour tous ceux qui partageaient cette réalité. C'est ainsi qu'au lycée, j'ai pris l'initiative de lancer une pétition en faveur de l'ouverture d'une ligne de bus reliant mon village à mon lycée. À ma grande surprise et satisfaction, cette initiative a rapidement mobilisé un large soutien, non seulement parmi mes camarades, mais également parmi les habitants de mon village, quel que soit leur âge.

Cette expérience m'a ouvert les yeux sur l'importance des transports publics pour l'accès à l'éducation, en ancrant en moi une conviction profonde : celle que les transports jouent un rôle essentiel dans l'égalité des chances à l'école. C'est cette conviction qui m'a motivée à intégrer le Master TLTE.

Le choix de mémoire s'inscrit donc dans cette continuité, avec la volonté d'explorer en profondeur l'impact des transports sur la trajectoire scolaire des élèves.

Etat de l'art : La trajectoire scolaire et l'égalité des chances à l'école, des notions émergentes dans le domaine des transports et des mobilités

Alors que l'éducation est un levier essentiel pour la mobilité sociale, les disparités d'accès à l'éducation suscitent aujourd'hui encore des préoccupations. En effet, depuis plusieurs années, la question de l'égalité des chances à l'école demeure au cœur des débats publics. **Le choix de ce sujet réside donc dans la volonté de contribuer à la compréhension des mécanismes sous-jacents à ces inégalités en mettant en lumière le rôle des transports, un aspect souvent sous-estimé dans les études sur l'éducation.**

La prédominance de l'apport sociologique sur la question des inégalités des chances à l'école

La question des inégalités des chances à l'école a longtemps été traitée sous un angle sociologique (Bourdieu et Passeron, 1964 ; Boudon, 1973 ; Lahire, 1975 ; Van Zanten, 2012 ; Blanchard et Cayouette-Remblière, 2017 ; Navarre, 2023). Pour Bourdieu et Passeron (1964), l'école cristallise les inégalités déjà préexistantes au sein de la société. Selon eux, la transmission du capital culturel des parents à leurs enfants joue un rôle primordial dans la trajectoire scolaire puisque celles et ceux qui sont les héritiers de ressources culturelles importantes ont plus de chances de réussite à l'école. D'autres auteurs, à l'instar de Boudon (1973) ont une interprétation différente et mettent l'accent sur le rôle des stratégies familiales dans la réussite scolaire des individus. Selon lui, l'appréciation des risques, des coûts et des avantages liés au choix des filières, mènent les parents à faire des choix, qui ont un impact direct sur la réussite scolaire de leurs enfants. Lahire (1975) s'inscrit dans cette pensée en défendant le fait qu'on ne peut avoir un point de vue pleinement déterministe puisque, si des enfants issus de milieu populaire peuvent s'en sortir, c'est que des conditions favorables peuvent être remplies afin de sortir de sa condition familiale. Si ces travaux sociologiques ont mis l'accent sur le rôle que jouaient le capital économique, le capital culturel ou les stratégies individuelles dans la réussite des individus à l'école, **ce sujet ne fait qu'émerger dans la littérature spécialisée du domaine des transports et des mobilités.**

Un objet d'étude qui est né dans la littérature scientifique occidentale

A l'échelle internationale, la question du lien entre transports et réussite scolaire a d'abord été traitée dans les pays développés. Certains chercheurs se sont ainsi intéressés aux cas des Etats-Unis (Talen, 2004 ; Yeung Ryan et Nguyen-Hoang, 2019 ; Voulgaris et al., 2019), du Canada (Torres et Lewis, 2010 ; Palm et Farber, 2020) ou encore de la Suède (Westman et al., 2017). Concernant les études menées aux Etats-Unis, les chercheurs s'accordent sur le fait que la distance entre le lieu de scolarisation et le domicile des élèves a un impact sur la réussite scolaire des individus. En effet, de longs temps de trajet seraient associés à une fatigue plus accrue liée à une diminution du temps de sommeil et à l'inverse, à une diminution du temps passé à faire de l'exercice physique (Voulgaris et al., 2019). Palm Matthew et Farber Steven (2020) s'inscrivent dans cette pensée et montrent, à travers leur étude menée dans la région du Grand Toronto, un lien entre l'accessibilité des transports en commun et la participation des élèves aux activités parascolaires ; ce qui peut avoir un impact sur le bien-être des élèves, donc sur leur réussite scolaire. Ryan et Nguyen-Hoang (2019) vont, eux, encore plus loin en montrant que les enfants qui ne prendraient pas les transports en commun bénéficieraient de résultats plus élevés. Les résultats de l'étude menée par Westman *et al.* (2017) auprès de 344 élèves dans le comté de Värmland en Suède apportent toutefois un éclairage différent sur la question. En effet, les auteurs défendent l'idée selon laquelle les trajets en autobus scolaire seraient de meilleure

qualité que les trajets en voiture, impactant de manière positive l'humeur des élèves et de fait, leurs résultats scolaires. Pour les trajets les plus longs, l'utilisation du téléphone portable pourrait même être un atout pour les élèves, leur permettant de développer leur maîtrise des mots.

L'importance de la prise en compte des spécificités territoriales

Afin de bien comprendre les résultats de ces études, il est important de rappeler que les contextes géographique et scolaire de chaque région jouent un rôle dans l'interprétation des résultats. Ainsi, nous pouvons par exemple souligner le fait que les Etats-Unis ne disposent pas d'un **système de carte scolaire** équivalent au cas français ce qui pousse parfois les élèves à choisir des écoles assez éloignées de leur lieu de résidence. De plus, la réputation des écoles privées, des *Magnets Schools* - terme faisant référence à des écoles proposant des programmes spécialisés - ou encore des *Charters Schools* - écoles publiques autonomes - peut pousser les parents à faire le choix d'une école qu'ils jugent meilleure, au détriment de la distance et du temps de trajet que ce choix implique pour leurs enfants. Par ailleurs, aux États-Unis, l'utilisation de la voiture est profondément ancrée dans la culture et l'histoire du pays. Cette relation s'explique par plusieurs facteurs. Premièrement, la voiture est souvent associée à un symbole de liberté individuelle. Depuis les premiers jours de l'automobile, elle a été perçue comme un moyen pour les individus de prendre le contrôle de leurs déplacements et d'explorer le territoire américain à leur propre rythme. Deuxièmement, les États-Unis disposent d'un réseau routier étendu et bien développé, avec de vastes autoroutes et routes nationales qui augmentent la **connexité** et la **connectivité** du réseau. Cette infrastructure permet aux conducteurs de parcourir de longues distances rapidement et efficacement, ce qui renforce encore la dépendance à l'automobile. En comparaison, dans des pays comme la Suède, où la faible densité de population et une perception différente de la distance influencent la manière dont le territoire est appréhendé, les transports en commun et les alternatives à la voiture sont plus développés, ce qui réduit la nécessité de posséder un véhicule personnel.

Plus récemment, avec la volonté de combler un manque dans la recherche actuelle et de souligner les spécificités régionales de leurs territoires, certains chercheurs se sont penchés sur l'étude de la question dans les pays émergents ou en voie de développement (Tigre, 2017 au Brésil ; Contreras, 2018 au Chili ; Balabanian, 2020 aux Emirats arabes unis ; Ding et Feng, 2022 en Chine). Ces auteurs ont montré que les hypothèses empiriques contenues dans la littérature scientifique occidentale ne pouvaient être systématiquement appliquées aux contextes uniques de leurs pays. Ding et Feng (2022) rappellent ainsi des éléments de contexte importants sur la Chine comme le fait que les élèves sont affectés à une école en fonction de leur lieu de résidence, que depuis la politique de fusion des écoles menée en 2010, la distance de déplacement des élèves ruraux est passée de 1,6 kilomètres à 4 kilomètres en moyenne ou encore qu'on observe un recul des mobilités actives - ainsi si 84% des enfants chinois se rendaient à l'école à pied en 1997, ce taux est tombé à 55,8% en 2010.

Très récent et très dépendant des spécificités propres à chaque territoire, cet objet d'étude ne fait donc pas l'objet d'un consensus. Ainsi, si certains défendent l'idée selon laquelle le temps de trajet scolaire est fortement inversement proportionnel aux résultats scolaires, à l'instar de Voulgaris *et al.* (2019), d'autres émettent des réserves quant à cette hypothèse et soutiennent que l'effet des transports sur la réussite scolaire n'est pas toujours significatif (Contreras *et al.*, 2018).

Un manque dans la littérature française

En France, le lien entre transport et trajectoire scolaire des individus est encore peu traité et ne fait l'objet d'aucun rapport au niveau national (Azéma et Mathiot, 2019). En effet, bien que la question de l'égalité des chances à l'école soit une préoccupation majeure en France, abordée sous différents angles tels que l'origine sociale des élèves, le genre, les disparités territoriales, les politiques éducatives ou encore la politique de la ville, peu d'attention est accordée au rôle de l'offre de transports sur la réussite scolaire des individus.

Plus spécifique au domaine des transports et mobilités, on note toutefois une importance croissante accordée à la question de l'augmentation du temps de trajet domicile-école (Baccaïni, 1996 ; Wiel, 2005 ; Azéma et Mathiot, 2019). Cette augmentation du temps de trajet peut affecter directement les stratégies familiales. Ainsi, si certains élèves sont plus enclin à renoncer à certaines orientations scolaires (Caro, 2018 ; Bernard et Burban, 2018) et rester proches de leurs lieux d'habitation - notamment les jeunes vivant en milieu rural, qui sont plus particulièrement touchés par ces temps de trajet plus longs, souvent en raison d'une faible densité de population et de l'éloignement des établissements scolaires (Blanchard-Schneider et al., 2018 ; Azéma et Mathiot, 2019 ; Dauphant, 2023) - d'autres mettent plutôt en place des stratégies **d'évitement scolaire** (Alpe et Fauquet, 2008 ; Berlioux, 2020 ; Ferhat, 2020), consistant à ne pas se rendre dans son collège ou lycée de secteur.

Ce mémoire s'inscrit donc dans une tendance naissante, avec la volonté de participer à combler ce *research gap* en se concentrant sur le rôle de l'offre de transport dans la trajectoire scolaire des individus.

Choix du terrain d'étude

Le choix du terrain d'étude a été motivé par la volonté de comparer des territoires présentant des caractéristiques géographiques, socio-économiques et politiques différentes. Dans cette optique, notre choix s'est porté vers l'étude d'une frontière à la fois départementale et régionale, en examinant les **territoires adjacents à la frontière entre l'Oise (situé dans les Hauts-de-France) et la Seine-et-Marne (située en Ile-de-France)**. Ce choix est motivé par plusieurs facteurs.

Tout d'abord, nous observons des disparités marquées en termes d'accessibilité entre ces territoires, soulignées par un **indice d'éloignement** entre le domicile et le lieu de scolarisation plus élevé dans l'Oise qu'en Seine et Marne (Dauphant, 2024).

Ensuite, la frontière départementale et régionale qui sépare ces deux territoires peut être étudiée comme un frein à la mobilité des élèves, agissant comme une véritable frontière dans leurs déplacements quotidiens. En effet, cette frontière administrative peut avoir des répercussions sur la vie de ces jeunes, en particulier ceux étant scolarisés dans un département autre que celui de leur lieu d'habitation. L'analyse de cette barrière invisible offre ainsi un éclairage pertinent sur les enjeux de **mobilités scolaires**.

De plus, le choix de ces territoires permet de mettre en parallèle les offres de transports publics de deux départements et régions différents. En effet, la Seine-et-Marne et l'Oise présentent des caractéristiques différentes en termes de réseaux de transports et de services de transports scolaires. Cette comparaison offre donc une occasion d'analyser l'impact des politiques publiques sur la mobilité des élèves et sur leur accès à l'éducation.

Enfin, un aspect pratique a également guidé ce choix de terrain d'étude. La proximité géographique de ces territoires avec mon lieu de résidence m'offre la possibilité d'une immersion régulière sur le terrain afin de mener à bien la collecte de données ; l'objectif étant d'observer directement les réalités vécues par les élèves, les contraintes de mobilité auxquelles ils font face, et d'engager des entretiens avec les acteurs directement ou indirectement concernés par ces mobilités.

Plus précisément, afin de déterminer, à une plus petite échelle, les territoires qui seront étudiés, la notion de **bassins de vie nous a paru être adaptée**. Le bassin de vie est un découpage territorial défini par l'INSEE comme étant "le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants" (INSEE, 2024). Ces territoires sont établis autour de communes disposant d'un certain nombre d'équipements et de services prédéterminés, appelées pôles de services. Cette approche nous a paru pertinente car elle reflète la réalité quotidienne des habitants, qui ne se préoccupent pas des frontières administratives lorsqu'ils choisissent leurs destinations, mais cherchent plutôt les pôles de services les plus proches. Elle permet donc d'appréhender de manière cohérente l'organisation du territoire en croisant lieux de vie et lieux d'implantation des équipements.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

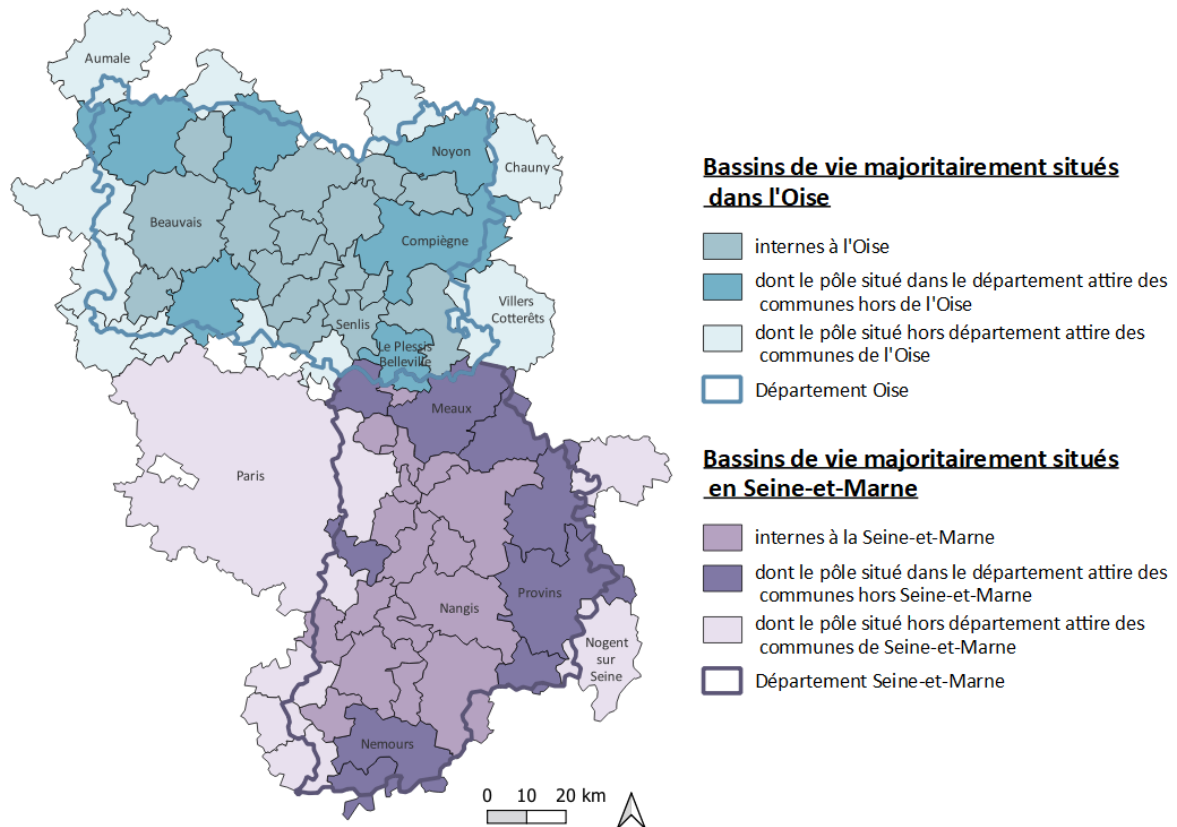


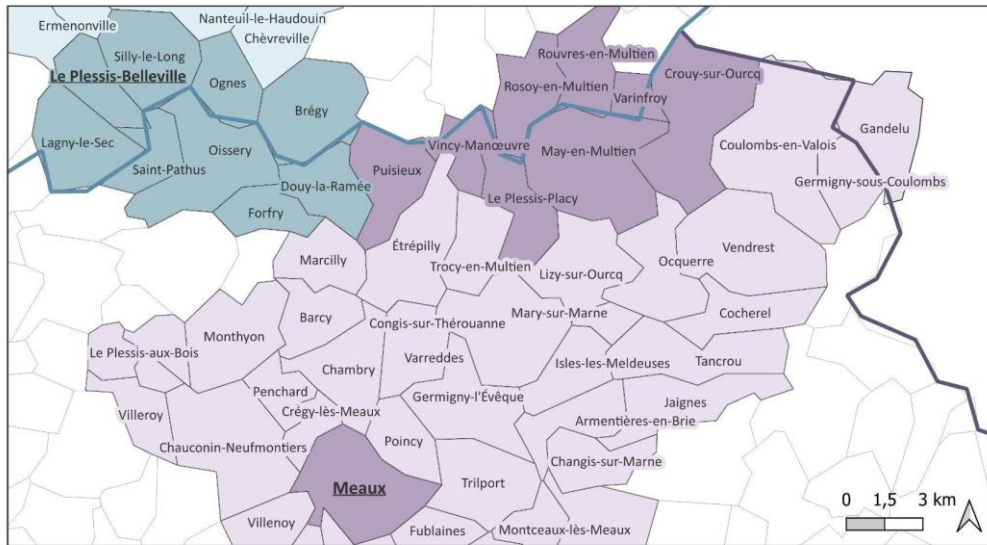
Figure 1 : Carte des bassins de vie de l'Oise et de la Seine-et-Marne

Conception et réalisation : Albane Sinic, avril 2024, d'après les données de l'INSEE (2024) et d'OpenData (2021).

Nous observons à partir de cette carte que trois bassins de vie sont à cheval sur la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne : le bassin de Meaux, le bassin du Plessis-Belleville et le bassin de Dammartin-en-Goële. **Le choix a été fait de retenir deux bassins de vie** sur les trois, à savoir le bassin de vie du Plessis-Belleville composé de 18 communes - dont 15 situées dans l'Oise et 3 situées en Seine et Marne -, et le bassin de vie de Meaux composé de 50 communes - dont 46 situées en Seine et Marne, 3 situées dans l'Oise et 1 située dans l'Aisne.

Enfin, afin de déterminer encore plus précisément les communes sur lesquelles porteront notre étude, nous avons fait le choix de ne **retenir que les communes limitrophes à la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne ainsi que les communes pôles de services de ces deux bassins**, à savoir Meaux et le Plessis-Belleville.

INTRODUCTION GÉNÉRALE



Frontière départementale

- Département Seine-et-Marne
- Département Oise

Communes du bassin de vie de Meaux

- Communes étudiées, limitrophes à la frontière
- Communes bassin de vie non étudiées [50]

Communes du bassin de vie du Plessis-Belleville

- Communes étudiées, limitrophes à la frontière
- Communes bassin de vie non étudiées

Figure 2 : Carte des communes retenues pour notre étude

Conception et réalisation : Albane Sinic, avril 2024, d'après les données de l'INSEE (2024) et d'Opendata (2021).

Notre étude portera donc ainsi sur les communes de Brégy, Douy-la-Ramée, Forfry, Lagny-le-Sec, Le Plessis-Belleville, Oignes, Oissery, Saint-Pathus, et Silly-le-Long pour le bassin de vie du Plessis-Belleville, ainsi que sur les communes de Crouy-sur-Ourcq, Le Plessis-Placy, May-en-Multien, Meaux, Puisieux, Rosoy-en-Multien, Rouvres-en-Multien, Varinfroy, et Vincy-Manœuvre pour le bassin de vie de Meaux.

Problématisation

L'objectif principal de ce mémoire est d'explorer la façon dont les spécificités des systèmes de transport dans les territoires étudiés influencent la trajectoire scolaire des élèves.

Ces territoires, à cheval sur deux départements distincts, offrent un terrain d'étude particulièrement riche pour interroger les effets des différences de gestion et d'infrastructure sur la trajectoire scolaire des élèves. L'un des premiers axes de réflexion de ce mémoire concerne la question de la gestion différenciée des transports de part et d'autre de la frontière départementale. Dans quelle mesure les systèmes de transport de l'Oise et de la Seine-et-Marne, chacun avec leurs propres logiques administratives et infrastructurelles, créent-ils des disparités d'accès aux établissements scolaires pour les élèves résidant dans ces zones ?

Cette question prend une importance plus particulière encore pour les élèves domiciliés dans un département et scolarisés dans l'autre. Comment s'organisent les transports interrégionaux ? Cette discontinuité administrative engendre-t-elle des difficultés quotidiennes dans la mobilité de ces élèves ? Et affecte-t-elle par conséquent leur réussite scolaire ?

Par ailleurs, les territoires étudiés présentent une autre caractéristique marquante : leur géographie majoritairement rurale. Cette dimension nous pousse à interroger les potentiels écarts d'accessibilité entre les milieux ruraux et urbains. Le rural, souvent moins bien desservi par les transports publics, pourrait exacerber les difficultés d'accessibilité aux établissements scolaires, prolongeant ainsi les temps de trajet, augmentant la fatigue des élèves, et réduisant leur disponibilité pour les devoirs et les activités extra-scolaires. La réalité géographique des territoires étudiés influence-t-elle le quotidien des élèves ? Existe-t-il des disparités d'infrastructures et de réseaux de transport entre les milieux ruraux et urbains ?

Pour identifier les mécanismes par lesquels les transports peuvent créer, amplifier ou amoindrir les inégalités des chances à l'école, nous tenterons d'étudier les mobilités sous le prisme des élèves en considérant la perception qu'ils ont de leur propre espace, de leurs propres mobilités. Cet axe s'inscrit dans le cadre nouveau des *children's geographies* qui s'intéressent aux rapports entre les enfants et les jeunes et leurs territoires. Nous nous pencherons à ce titre sur la perception que les élèves ont de leur propre mobilité, en analysant comment leur expérience quotidienne des transports – qu'il s'agisse des trajets, des temps d'attente, ou du sentiment d'éloignement – peut impacter leur réussite scolaire. Ces facteurs ont-ils un impact sur la participation des élèves aux activités culturelles et sportives, sur leur niveau de fatigue, et plus généralement, sur leur bien-être ?

En outre, cette étude examinera les stratégies d'adaptation que les élèves et leurs familles mettent en place face à des taux d'accessibilité faibles aux transports publics dans ces territoires. L'utilisation de modes de transport alternatifs comme le vélo, le scooter, ou la voiture sans permis, ainsi que le recours au covoiturage, sont autant de réponses à des situations de mobilité contrainte. Ces pratiques révèlent des *logiques de relégation ou d'exclusion sociale* au sein des territoires étudiés, mais elles montrent aussi comment les individus et les familles tentent de contourner ces obstacles pour maintenir une certaine qualité de vie scolaire. Nous pourrions alors nous interroger sur la manière dont ces acteurs *habitent* - au sens géographique du terme - leurs mobilités, comment ils transforment ces contraintes en moments de plaisir ou d'apprentissage.

Enfin, cette réflexion ne saurait être complète sans une analyse du rôle des politiques publiques dans l'accès à une éducation équitable pour tous. La question se pose alors : un service minimal de transport, permettant aux élèves de se rendre à l'école le matin et de rentrer chez eux le soir, est-il suffisant ? Ne faudrait-il pas aussi que ce service leur permette de participer à des activités culturelles

et sportives, essentielles à leur développement global ? Comment les acteurs publics répondent-ils aux défis posés par l'évitement scolaire ou par l'absence de transports publics dans certaines zones ? Les politiques actuelles sont-elles à la hauteur des besoins des élèves dans ces territoires, ou bien sont-elles elles-mêmes source d'inégalités supplémentaires ?

Dans quelle mesure les caractéristiques spécifiques des systèmes de transports dans les territoires limitrophes de la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne ont-elles un impact sur la trajectoire scolaire des élèves ?

Méthodologie appliquée

La méthodologie appliquée dans ce mémoire repose sur une approche combinée, intégrant à la fois une dimension théorique et une dimension empirique. Cette double approche vise à offrir une analyse complète et nuancée des enjeux liés aux mobilités scolaires et à leur impact sur la trajectoire éducative des élèves.

Une approche théorique

L'approche théorique de cette étude s'appuie sur un **corpus documentaire** diversifié et **l'analyse de données statistiques existantes**. Nous avons effectué une revue de la littérature, en explorant plusieurs types de sources :

- **Des articles de presse** qui ont permis d'examiner le lien entre les transports et les inégalités des chances à l'école, en abordant des enjeux contemporains.
- **Des articles universitaires** qui ont offert une perspective plus rigoureuse sur les problématiques étudiées, fournissant des cadres théoriques solides pour comprendre les dynamiques en jeu.
- **Des ouvrages sociologiques** qui nous ont permis de retracer l'évolution de la notion d'inégalités des chances à l'école et de son rapport avec les transports et les mobilités.
- **Des rapports gouvernementaux** qui ont fourni des données importantes pour notre réflexion, notamment sur les politiques publiques en matière de transport scolaire et qui nous ont fourni des données statistiques.
- **Un corpus de bibliographie étrangère** qui nous a permis d'élargir notre perspective, en tenant compte des spécificités géographiques propres à chaque pays. Cela nous a aidés à comprendre comment d'autres auteurs abordent ces questions, en fonction de la densité de population et de la distribution des infrastructures dans les territoires qu'ils étudiaient.
- **Des cartes et données géographiques** existantes qui nous ont aidés à visualiser les réseaux de transport et à identifier les spécificités des territoires étudiés.

Cette approche théorique a finalement permis de confronter des idées existantes, d'analyser et produire des cartes et d'exploiter des données pour formuler nos hypothèses de travail.

Ces hypothèses ont ensuite été confrontées aux vécus des différents acteurs impliqués dans les mobilités scolaires, grâce à notre approche empirique.

Une approche empirique

L'approche empirique est ainsi venue compléter l'approche théorique en apportant des données sur les perceptions et les expériences des principaux acteurs concernés par les mobilités scolaires.

Nous avons d'abord pris soin de définir la population d'élèves à intégrer dans notre étude. Notre choix s'est porté sur les élèves des collèges et des lycées, une population particulièrement intéressante en raison de la diversité des modes de transport qu'ils peuvent utiliser. Ne possédant pas encore, pour la plupart, le permis de conduire, ces élèves dépendent souvent de leurs parents ou des transports en commun, lorsqu'ils ne se déplacent pas par des moyens alternatifs comme le vélo, le scooter, ou la voiture sans permis. Cet échantillonnage nous permet également de nous concentrer sur une tranche d'âge pouvant avoir une compréhension relativement mature de ses mobilités. Enfin, ce choix nous offre l'opportunité d'examiner et de comparer différentes politiques publiques, étant donné que les collèges et les lycées relèvent de différentes autorités administratives.

L'une des principales dimensions de notre approche empirique a reposé sur la réalisation d'**entretiens semi-directifs (Annexe)** que nous avons menés avec différents acteurs concernés par les mobilités scolaires - à savoir des responsables éducatifs, des parents d'élèves, et surtout, les élèves eux-mêmes.

- Nous avons ainsi mené deux entretiens avec des élèves du Lycée Bossuet à Meaux, résidant dans l'Oise, confrontés quotidiennement à la traversée de la frontière administrative pour se rendre à l'école.
- Parallèlement, nous avons mené trois entretiens avec des responsables éducatifs des établissements scolaires de secteur des communes étudiées. Toutefois, le faible nombre de réponses obtenues, limité à des établissements ruraux, constitue un biais à prendre en compte dans nos analyses.
- Les échanges avec deux parents d'élèves, dont l'un a refusé d'être enregistré, ont également enrichi notre étude en fournissant des pistes de réflexion essentielles.
- Nous aurions également aimé réaliser des entretiens auprès d'élus locaux, malheureusement l'absence de réponse de leur part à nos sollicitations a rendu impossible ces échanges. Nous avons finalement pallié ce manque par une collecte de données théoriques et par des approfondissements spécifiques avec les responsables éducatifs.
- Enfin, un entretien préliminaire avec le chercheur Antoine Laporte a permis d'orienter notre démarche et d'affiner nos hypothèses initiales.

(Nom) et Fonction de la personne interrogée	Date de l'entretien
Antoine Laporte, Maître de conférences à l'École Normale Supérieure de Lyon	mercredi 14 février 2024
Conseillère Principale d'Education du collège Jean des Barres, Oissey (77178)	vendredi 31 mai 2024
Chef d'établissement du collège Champivert, Crouy-sur-Ourcq (77840)	vendredi 31 mai 2024
Chef d'établissement du collège Nicolas Tronchon, Saint-Souplets (77165)	vendredi 28 juin 2024
Elève 1, en classe de Terminale, scolarisée à Meaux (77100) et habitant à Acy-en-Multien (60620)	vendredi 14 juin 2024
Elève 2, en classe de Terminale, scolarisée à Meaux (77100) et habitant à Brégy (60440)	vendredi 14 juin 2024
Parents d'élève de Terminale, scolarisés à Meaux (77100)	vendredi 5 juillet 2024

Figure 3 : Tableau récapitulatif des personnes interrogées dans le cadre de ce mémoire

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024.

Une autre dimension essentielle de notre approche empirique a consisté en la distribution de **questionnaires à une centaine d'élèves (Annexe)**. Après s'être posé de nombreuses questions sur la meilleure façon de distribuer ces questionnaires - ces élèves étant mineurs, une approche dans la rue ou aux arrêts de bus était délicate voire impossible -, nous avons fait le choix de leur distribuer au sein

INTRODUCTION GÉNÉRALE

même des écoles, dans les salles de permanence - qui offraient l'avantage de regrouper un maximum d'élèves de classes différentes et donc d'âges différents au sein d'un même espace. Il convient de souligner que les questionnaires ont été distribués au début des beaux jours, ce qui pourrait, entre autres, avoir influencé les réponses des élèves pratiquant des mobilités actives. En effet, par temps de pluie, les réponses auraient peut-être été plus nuancées.

L'articulation entre ces deux premières dimensions méthodologiques s'est faite comme suit : nous avons d'abord commencé par les entretiens avec des élèves et deux responsables éducatifs afin de comprendre leur expérience des transports scolaires. Nous avons ensuite amélioré le premier draft de notre questionnaire en fonction de ces entretiens, afin de le distribuer à un large échantillon d'élèves pour recueillir des données quantitatives. L'analyse de ces données nous a finalement permis d'être encore plus précis dans les derniers entretiens que nous avons réalisés. Nous avons donc appliqué ce que l'on appelle une **approche mixte-séquentielle**, qui combine à la fois des méthodes qualitatives et quantitatives, mais de manière séquentielle, c'est-à-dire l'une après l'autre, dans un ordre spécifique. Elle vise à tirer parti des forces des deux types de méthodes pour obtenir une compréhension plus complète et nuancée du phénomène étudié.

Enfin, la dernière dimension de notre approche empirique a reposé sur la **réalisation de deux cartes mentales avec des lycéens**. Plutôt que de recourir au dessin, nous avons choisi une méthode différente, plus adaptée aux jeunes : le Jeu de Reconstruction Spatiale (JRS), développé par Thierry Ramadier. Cette méthode, qui utilise des pièces en bois, des fils et des feuilles de couleur pour reconstruire un **espace perçu** sur un plateau, est particulièrement bien adaptée aux enfants et adolescents (Ramadier et Bronner, 2006). Contrairement au dessin, qui peut être limité par les compétences graphomotrices ou la capacité à représenter les échelles spatiales, le JRS permet à l'élève de manipuler les éléments, de les déplacer jusqu'à ce que la représentation corresponde bien à sa vision de l'espace. Ce processus interactif et ludique rend l'exercice plus accessible et engageant pour les jeunes participants, en leur permettant d'exprimer leur perception de leur espace de manière plus intuitive (Guy et Depeau, 2014).

L'ensemble de cette approche empirique a non seulement permis la réalisation d'analyses statistiques univariées et multivariées, la création de cartes et d'infographies, mais a aussi permis de saisir les mobilités scolaires sous le prisme des élèves et des acteurs concernés.

Les outils mobilisés

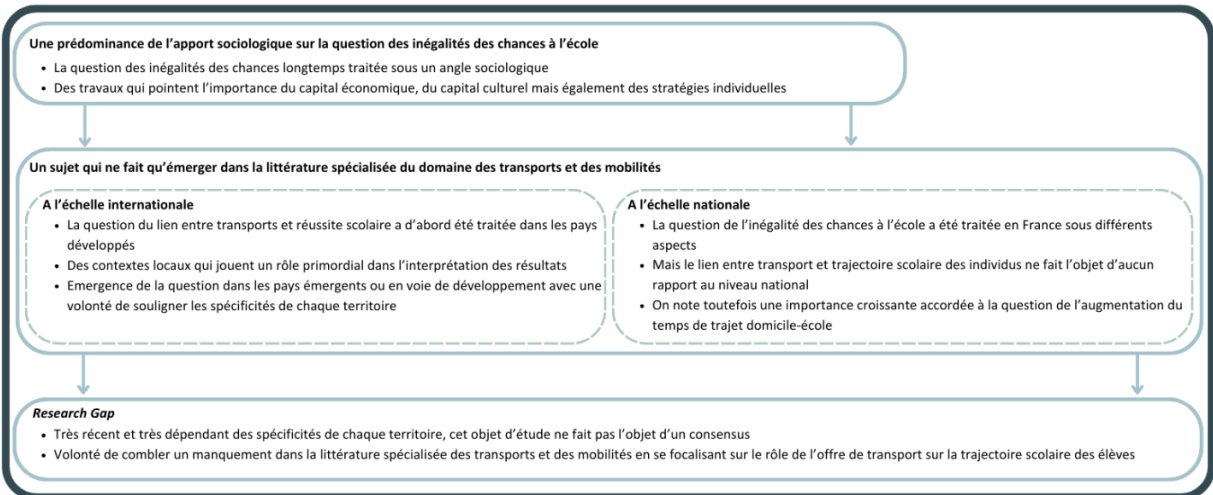
Pour la réalisation de nos analyses et la production des éléments visuels, nous avons utilisé les outils suivants :

- **Excel** pour le traitement des données, les analyses statistiques et la création de graphiques.
- **R** pour les analyses statistiques multivariées.
- **Iramuteq** pour l'analyse lexicométrique.
- **Canva** pour la création de logigrammes et d'infographies.
- **QGIS** pour la création de cartes.
- **Inkscape** pour la réalisation de croquis.
- **ChatGPT** pour la reformulation et l'optimisation rédactionnelle.
- **Adobe Color** pour l'élaboration de la charte graphique (Annexe).

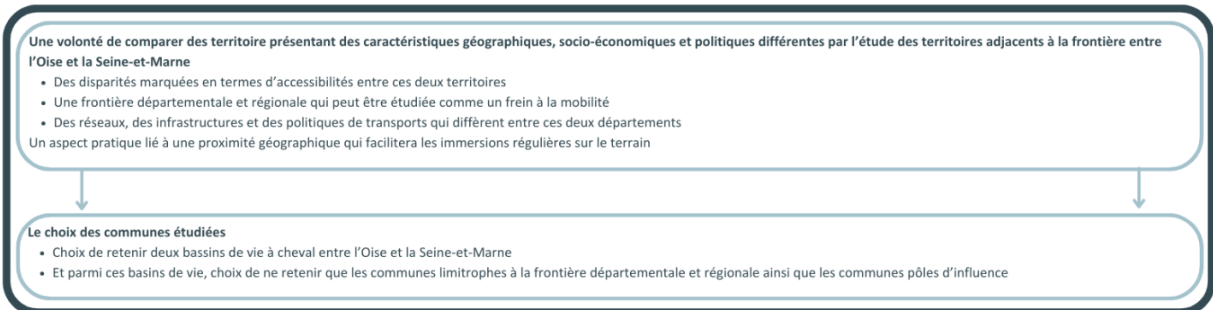
En combinant ces deux approches, théorique et empirique, et en mobilisant ces outils variés, cette méthodologie nous a permis de dégager une compréhension approfondie et nuancée des interactions entre les transports et la trajectoire scolaire des élèves.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

ETAT DE L'ART



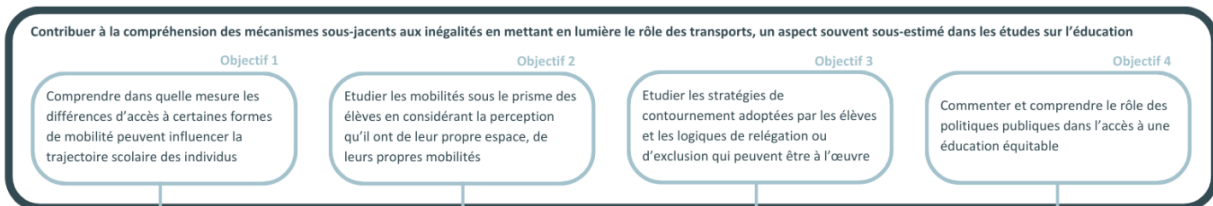
CHOIX DU TERRAIN D'ETUDE



PROBLEMATIQUE



OBJECTIFS DU MEMOIRE



PROTOCOLE METHODOLOGIQUE

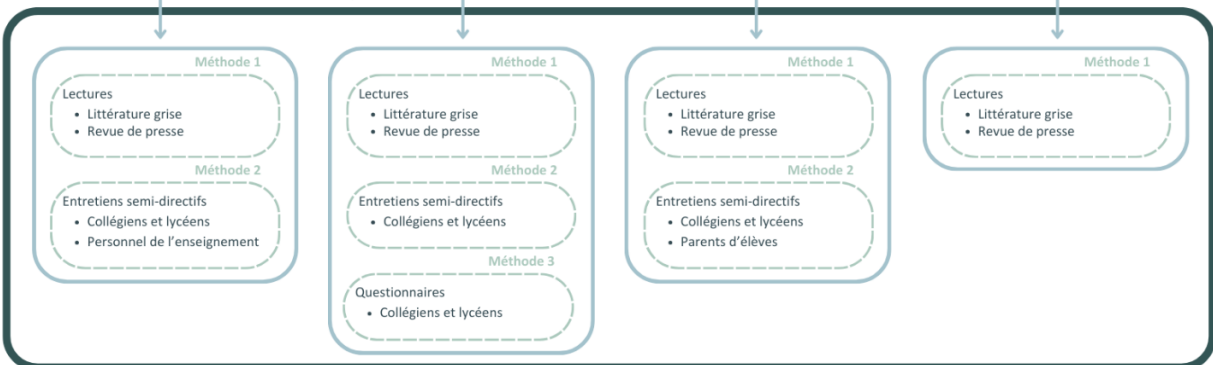


Figure 4 : Synthèse de l'introduction

Conception et réalisation : Albane Sinic, avril 2024.

Annonce de plan

Pour répondre à la problématique de ce mémoire, qui examine dans quelle mesure les caractéristiques spécifiques des systèmes de transports dans les territoires limitrophes entre l'Oise et la Seine-et-Marne influencent la trajectoire scolaire des élèves, nous avons structuré notre analyse en trois parties complémentaires.

Dans un premier temps, notre étude se concentrera sur l'analyse de l'accessibilité des établissements scolaires dans les communes situées aux abords de la frontière administrative entre l'Oise et la Seine-et-Marne (I). En prenant en compte les particularités géographiques et socio-économiques de ces territoires, nous examinerons les disparités en termes d'accessibilité aux écoles, en comparant les systèmes de transport respectifs de ces deux départements. Cela nous permettra d'élaborer deux hypothèses théoriques que nous confronterons ensuite aux réalités vécues par les élèves, récoltées à travers l'analyse des entretiens semi-directifs et des réponses aux questionnaires distribués.

Après avoir mis en lumière les disparités d'accessibilité, nous explorerons dans une deuxième partie les conséquences de ces inégalités sur la réussite scolaire des élèves (II). Nous examinerons ainsi comment ces disparités impactent la fatigue des élèves, un facteur pouvant avoir des répercussions importantes sur leur attention en classe et sur leur capacité à pouvoir réaliser leurs devoirs une fois rentrés chez eux. Nous analyserons également l'influence de l'accessibilité des transports sur la participation des élèves aux activités extra-scolaires, essentielles à leur développement global. Enfin, nous aborderons la question des choix d'orientation, en montrant comment des difficultés d'accès à certains établissements ou stages peuvent limiter les perspectives scolaires et professionnelles des élèves. L'ensemble de cette partie s'appuiera sur une analyse croisée des données collectées par questionnaires et entretiens, afin de cerner les différents aspects de l'impact des inégalités d'accessibilité sur la trajectoire scolaire des élèves.

La dernière partie de notre mémoire portera sur l'étude des stratégies développées par les élèves, leurs parents, les responsables éducatifs et les élus locaux pour contourner les obstacles liés aux disparités d'accessibilité aux transports scolaires (III). Nous commencerons par analyser les stratégies des élèves eux-mêmes, en tant qu'acteurs actifs de leurs propres mobilités, à travers les entretiens semi-directifs, la réalisation de cartes mentales et l'analyse des questionnaires. Puis, nous nous concentrerons sur les stratégies mises en place par les parents d'élèves, souvent invisibles, mais déterminantes pour l'organisation des déplacements scolaires. Enfin, nous examinerons les initiatives prises par les responsables éducatifs et les élus locaux pour améliorer l'accessibilité scolaire, que ce soit à travers des réformes structurelles ou des solutions plus ponctuelles. Cette partie mettra en lumière la capacité de ces différents acteurs à transformer et adapter leurs territoires face aux défis de la mobilité scolaire, et proposera des solutions concrètes pour améliorer la situation des transports dans les territoires étudiés.

I- ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Les communes étudiées dans le cadre de ce mémoire présentent des caractéristiques géographiques et socio-économiques variées. L'objectif de cette première partie est d'examiner les disparités en termes d'accessibilité aux établissements scolaires de ces communes aussi bien situées dans des milieux ruraux que urbains et appartenant à des départements et régions différents. Pour cela nous confronterons deux hypothèses, formulées à partir d'observations préliminaires, au vécu des élèves.

Notre première hypothèse (Hypothèse 1) repose sur l'idée selon laquelle les frontières régionales et départementales influencent l'accessibilité aux écoles. En effet, chaque région et département possède son propre système de transport, ce qui pourrait générer des disparités significatives en termes d'accessibilités aux établissements scolaires de part et d'autre de la frontière. L'étude des systèmes de transport respectifs de l'Oise et de la Seine-et-Marne permettra d'examiner comment ces différences structurelles et organisationnelles affectent l'accessibilité scolaire des élèves.

La seconde hypothèse (Hypothèse 2) repose quant à elle sur l'idée selon laquelle les limites administratives seules ne suffisent pas à expliquer les disparités en matière d'accessibilité. Au-delà de ces frontières, il est essentiel d'examiner la dichotomie entre les milieux ruraux et urbains. En effet, les infrastructures de transport, la connectivité, la connexité et la redondance des réseaux diffèrent grandement entre ces deux types de milieux, ce qui peut engendrer des écarts notables en termes de temps de trajet, de fréquence des passages, de multimodalité et d'intermodalité des transports.

Enfin, nous confronterons ces hypothèses théoriques aux réalités vécues par les élèves. En analysant les résultats des questionnaires distribués aux élèves, nous pourrions comparer les perceptions des élèves et leur vécu sur leur accessibilité aux établissements scolaires avec nos hypothèses théoriques initiales. Cette approche permettra de valider ou de nuancer nos propositions en tenant compte des expériences concrètes des élèves.

Cette partie vise donc à analyser la façon dont les disparités géographiques et les structures de transport influencent l'accessibilité scolaire, en intégrant à la fois une perspective théorique et une perspective empirique.

A- Deux régions différentes, deux systèmes de transports différents

1) Description de l'organisation des transports scolaires dans l'Oise (Hauts-de-France) et en Seine-et-Marne (Ile-de-France)

- i) Le Réseau Oise et la Région Hauts-de-France
- ii) L'Ile-de-France : un cas particulier

2) Description de l'organisation des transports urbains dans l'Oise et en Seine-et-Marne

- i) Les Autorités Organisatrices de la Mobilité dans l'Oise
- ii) Les transports publics en Seine-et-Marne

3) Comparaison de ces deux systèmes de transports et Hypothèse 1

- i) Une offre de transport plus riche en Seine-et-Marne
- ii) Des tarifs plus attractifs dans l'Oise
- iii) Le cas particulier des élèves résidant dans un département et scolarisés dans un autre
- iv) Hypothèse 1 : Une double frontière administrative qui influence l'accès à l'éducation

B- Au-delà des limites administratives : des disparités entre les milieux ruraux et urbains

1) Des communes étudiées aux caractéristiques géographiques diverses

- i) Le bassin de vie du Plessis-Belleville
- ii) Le bassin de vie de Meaux

2) Des disparités dans l'offre de transport entre zones rurales et urbaines et Hypothèse 2

- i) L'offre de transport dans le bassin de vie de Meaux
- ii) L'offre de transport dans le bassin de vie du Plessis-Belleville
- iii) Île-de-France ou Hauts-de-France, la principale différence en termes de mobilité scolaire se joue entre rural et urbain (Hypothèse 2)

C- Confrontation de nos hypothèses avec le vécu des élèves

1) Des disparités en termes de mobilité de part et d'autre de la frontière administrative ? Confrontation de l'Hypothèse 1 au vécu des élèves

- i) Analyse des temps d'attente de part et d'autre de la frontière administrative
- ii) Analyse des temps de trajet de part et d'autre de la frontière administrative
- iii) La question tarifaire
- iv) La frontière administrative comme frein à la mobilité dans le cas de l'évitement scolaire

2) Des disparités en termes de mobilité scolaire entre les milieux urbains et ruraux ? Confrontation de l'Hypothèse 2 au vécu des élèves

- i) Analyse des modes de transports dans les milieux ruraux et urbains
- ii) Sentiment d'éloignement dans les milieux ruraux et urbains
- iii) Temps de transport dans les milieux ruraux et urbains

Conclusion

A- Deux régions différentes, deux systèmes de transports différents

Cette première sous-partie vise à explorer, d'un point de vue théorique, l'impact que peut avoir l'organisation des transports sur l'accessibilité aux établissements scolaires de part et d'autre de la frontière administrative. Pour ce faire, nous procéderons à une description détaillée des systèmes de transport spécifiques à l'Oise et à la Seine-et-Marne. Une analyse comparative nous permettra de déterminer s'il existe des différences significatives entre ces deux territoires, susceptibles de créer des inégalités en matière d'accès aux établissements scolaires pour les élèves résidant dans les territoires étudiés (Hypothèse 1).

1) Description de l'organisation des transports scolaires dans l'Oise (Hauts-de-France) et en Seine-et-Marne (Ile-de-France)

L'organisation des transports en France repose sur une coordination complexe entre différents niveaux de collectivités territoriales et une collaboration entre divers acteurs des secteurs public et privé. Ainsi, si l'État et les grandes entreprises assurent la cohérence et la qualité des infrastructures et des services à l'échelle nationale, les autorités locales jouent quant à elles un rôle clé dans l'adaptation de l'offre de transport aux besoins spécifiques des territoires.

Les récentes lois de **décentralisation**, notamment la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) ainsi que la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), ont profondément transformé l'organisation des transports en France, qui était régie par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).

Avant ces réformes, les responsabilités étaient définies comme suit : la région gérait le transport ferroviaire, le département était en charge des **transports non urbains** et **scolaires**, et les communes s'occupaient des **transports urbains**. Les lois MAPTAM et NOTRe ont redistribué ces compétences. Désormais, les régions sont responsables non seulement du transport ferroviaire, mais aussi des transports non urbains et scolaires, le département conservant uniquement la gestion du transport spécialisé pour les élèves handicapés. Toutefois, selon l'article Article L3111-1, lorsque, à date de la publication de la loi NOTRe de 2015, il existait déjà une autorité organisatrice en matière de transports urbains et non urbains sur un territoire infrarégional, ce syndicat conserve ses responsabilités (Légifrance, 2024). Les communes, autorités compétentes pour l'organisation des mobilités conservent quant à elles la compétence en matière de transports scolaires dans les périmètres de transports urbains existants au 1er septembre 1984.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

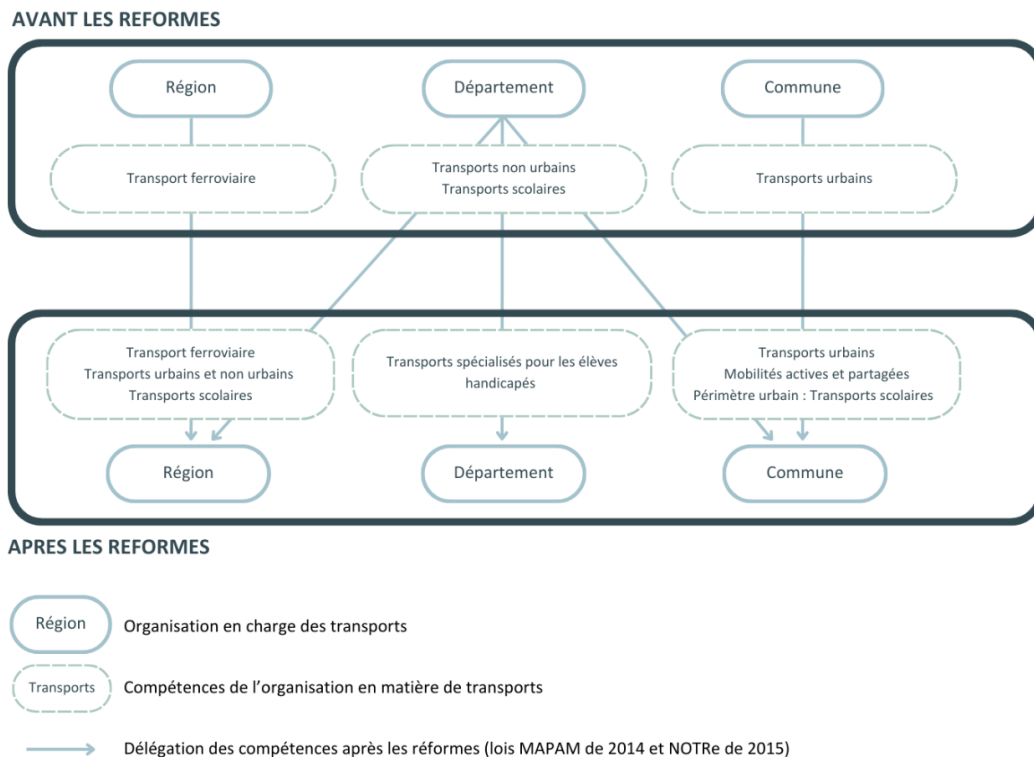


Figure 5 : Logigramme illustrant le partage des responsabilités en matière de transport avant et après les réformes MAPTAM et NOTRe

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024.

A noter que la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut déléguer, par voie de convention, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des organisateurs secondaires. Ces derniers peuvent être les départements, des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement, des associations de parents d'élèves, ou encore des associations familiales.

i) Le Réseau Oise et la Région Hauts-de-France

Depuis la loi NOTRe du 1 septembre 2015, la région Hauts-de-France est ainsi devenue organisatrice du transport public routier interurbain et des transports scolaires. Via le Réseau Oise - initialement organisé par le département -, la région gère les lignes de bus scolaires qui relient les principales communes du département en complément des réseaux urbains. L'exploitation de ces services de transports scolaires est confiée à quatre délégataires répartis, chacun sur un périmètre, comme suit :

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS



Figure 6 : L'exploitation des services de transport public routier interurbain et scolaire de l'Oise en 2024

Source : Oise-Mobilité.

Les communes isariennes que nous examinons dans le cadre de notre étude sont situées dans le périmètre 4, dont la gestion est confiée au délégataire Rio4. Au sein de ce périmètre, le Réseau Oise gère 4 lignes de transport scolaire, lesquelles jouent un rôle essentiel en reliant certaines de nos communes étudiées à leurs collèges et lycées de secteur. Ces lignes de transport, qui desservent spécifiquement nos communes d'intérêt, sont détaillées dans le tableau et représentées sur le croquis ci-dessous, illustrant ainsi leur rôle sur l'accessibilité scolaire dans cette région.

Communes étudiées	Communes du collège de secteur	Bus scolaires pour collège secteur	Fréquences passages	Temps trajet	Communes du lycée de secteur	Lignes de bus scolaires pour lycée secteur	Fréquences passages	Temps trajet
Lagny-le-Sec (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Bus 6403	A 8h30 D 12h45 (mercredi) D 16h05 D 17h10	25 min	Crépy-en-Valois (60)	/	/	/
Plessis-Belleville (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Bus 6403	A 8h30 D 12h45 (mercredi) D 16h05 D 17h10	10 min	Crépy-en-Valois (60)	Bus 6448	A 7h40 D 12h43 (mercredi) D 17h40	40 min
Silly-le-Long (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Bus 6403	A 8h30 D 12h45 (mercredi) D 16h05 D 17h11	15 min	Crépy-en-Valois (60)	/	/	/
Ognes (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Bus 6403	A 8h30 D 12h45 (mercredi) D 16h05 D 17h10	20 min	Crépy-en-Valois (60)	Bus 6449	A 7h58 D 12h30 (mercredi) D 17h48	50 min
Brégy (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Bus 6403	A 8h30 D 12h45 (mercredi) D 16h05 D 17h10	25 min	Crépy-en-Valois (60)	Bus 6450	A 7h58 D 12h30 (mercredi) D 17h48	55 min
Rosoy-en-Multien (60)	Crouy-sur-Ourcq (77)	/	/	/	Crépy-en-Valois (60)	Bus 6451	A 7h58 D 12h30 (mercredi) D 17h48	58 min
Rouvres-en-Multien (60)	Betz (60)	Bus 6432	A 7h41 D 12h05 (mercredi) D 12h48 (mercredi) D 16h10 D 17h05	25 min	Crépy-en-Valois (60)	Bus 6452	D 17h48	35 min
Varinfroy (60)	Betz (60)	Bus 6431	A 7h40 D 12h05 (mercredi) D 17h05	40 min	Crépy-en-Valois (60)	Bus 6431	D 12h20 (mercredi) D 17h55	55 min

Légende

A 8h00 : Le bus scolaire arrive à l'établissement scolaire à 8h00

D 17h00 : Le bus scolaire part de l'établissement scolaire à 17h00

Figure 7 : Tableau récapitulatif des lignes de bus scolaires desservant les communes isariennes étudiées

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de la Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (2024) et de Réseau Oise (2024).

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

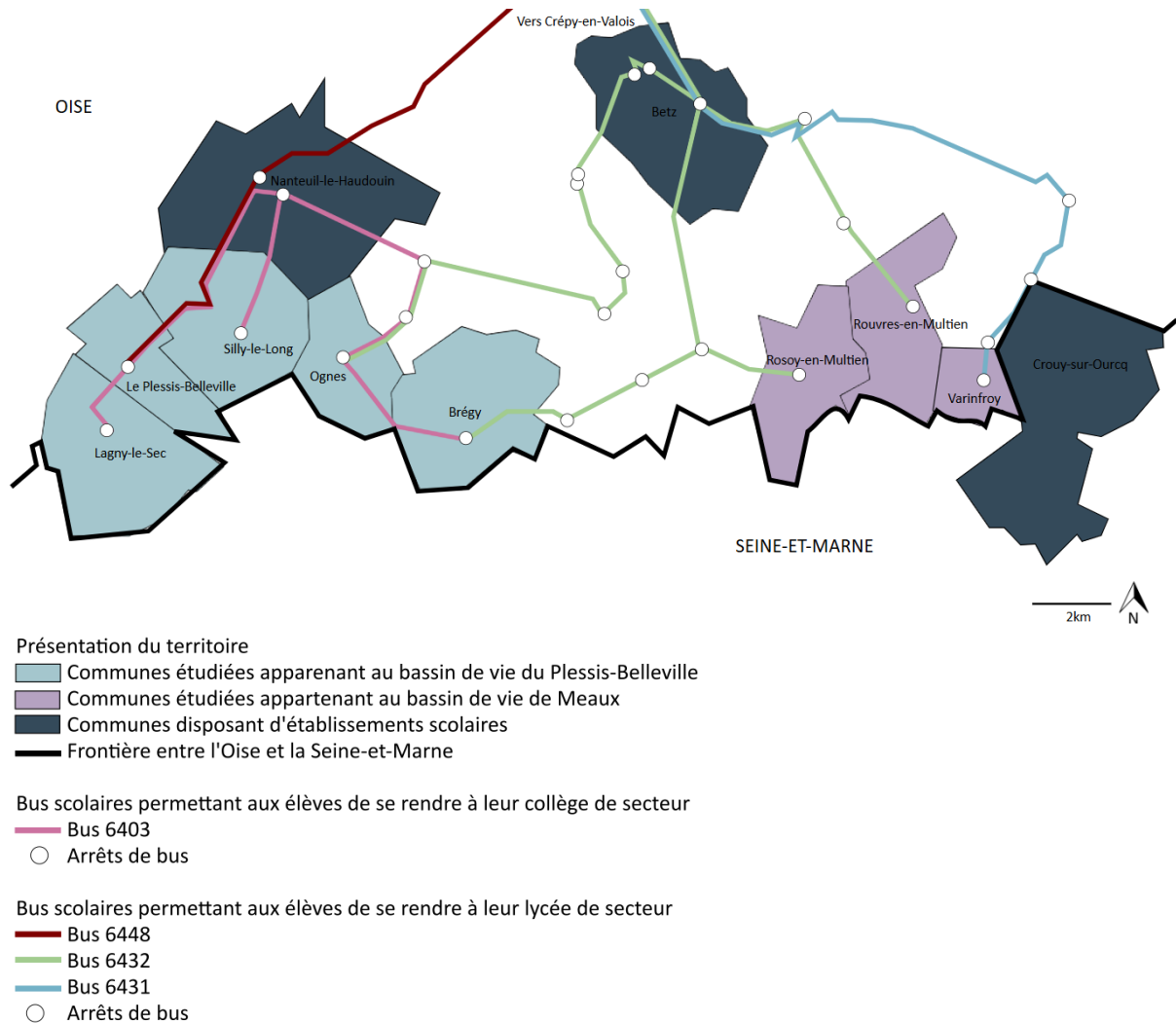


Figure 8 : Croquis présentant les lignes de bus scolaires desservant les communes isariennes étudiées
 Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024. Réalisé sur Inkscape à partir des données de Géoportail (2024) et de Oise Mobilité (2024).

Une première analyse de ce tableau et de ce croquis, nous permet de nous rendre compte qu'aucune ligne de bus scolaire ne **dessert** directement les communes de Lagny-le-Sec et de Silly-le-Long pour leur permettre d'accéder à leur **lycée de secteur** situé à Crépy-en-Valois. Cette absence de desserte obligerait ainsi les élèves résidant dans ces communes à recourir à un ou plusieurs autres modes de transport pour rejoindre leur établissement. De manière similaire, la commune de Rosoy-en-Multien n'est pas reliée par une ligne de bus scolaire à son collège de secteur, qui se trouve de l'autre côté de la frontière départementale, en Seine-et-Marne.

Par ailleurs, si certaines communes sont desservies par des lignes de bus scolaires, la fréquence des passages s'avère parfois insuffisante pour répondre aux besoins des élèves. Par exemple, bien qu'une ligne assure le ramassage scolaire en soirée au lycée de Crépy-en-Valois pour les élèves des communes de Rouvres-en-Multien et de Varinfroy, aucune desserte n'est prévue le matin. Cette situation, en plus de contraindre une fois de plus les élèves de ces communes à chercher des alternatives pour se rendre à l'école - soulignant ainsi des difficultés d'accès aux établissements scolaires -, révèle des problèmes dans la planification et la coordination des horaires.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

ii) L'Ile-de-France : un cas particulier

La répartition des compétences en matière de transports scolaires évoquée précédemment ne s'applique pas à la région Ile-de-France, où l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires relèvent de la responsabilité du Syndicat des transports d'Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités (IdFM). Cet établissement public local est désigné comme l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour la région Ile-de-France, avec des compétences pour organiser des services de transport public de personnes — réguliers, à la demande et scolaires —, des services d'autopartage ou de vélos en libre-service.

Ile-de-France Mobilités assure ainsi le transport scolaire à travers des **lignes régulières** routières et ferrées, ainsi que des services spécialisés adaptés aux besoins spécifiques des territoires et des familles. Plus d'un million d'élèves et d'étudiants franciliens sont transportés chaque jour, parmi lesquels 960 000 utilisent des lignes régulières ou des lignes régulières scolaires. En outre, 45 000 élèves bénéficient de **Circuits Spéciaux Scolaires (CSS)**, une solution alternative lorsque les lignes régulières ne sont pas disponibles. Principalement développés dans les zones rurales, ces CSS concernent 273 lignes. Enfin, pour les élèves et étudiants en situation de handicap, Ile-de-France Mobilités propose un service de transport spécifique, qui prend en charge environ 12 000 jeunes, garantissant ainsi une scolarisation accessible à tous (Ile-de-France-Mobilités, 2024).

Dans les communes de Seine-et-Marne que nous étudions, la région exploite un total de 13 lignes de bus scolaires. Ces lignes desservent certaines des communes de notre échantillon, comme le montrent le tableau et le croquis ci-dessous.

Communes étudiées	Communes du collège de secteur	Lignes de bus scolaires pour collège secteur	Fréquences passages	Temps trajet	Communes du lycée de secteur	Lignes de bus scolaires pour lycée secteur	Fréquences passages	Temps trajet
Saint-Pathus (77)	Oissery (77)	Ligne 2103	Toutes les 15 à 30 min	13 min	Meaux (77) / Dammartin (77)	Ligne 2104	Toutes les 20 à 30 min	35 min
Oissery (77)	Oissery (77)	Ligne 2103	Toutes les 15 à 30 min	1 à 9 min	Meaux (77) / Dammartin (77)	Ligne 2104	Toutes les 20 à 30 min	25 min
Forfry (77)	Saint-Soupplets (77)	Ligne 2103	Toutes les 30 min	10 min	Meaux (77)	/	/	/
Douy-la-Ramée (77)	Saint-Soupplets (77)	/	/	/	Meaux (77)	Ligne 22	A 8h15 A 9h18 D 16h00 D 17h55	45 min
Puisieux (77)	Lizy-sur-Ourcq (77)	/	/	/	Meaux (77)	Ligne 22	A 8h15 A 9h18 D 16h00 D 17h55	50 min
Vincy-Manœuvre (77)	Crouy-sur-Ourcq (77)	Ligne 54	A 8h12 A 9h24 D 12h35 (mercredi) D 15h40 D 16h37	40 min	Meaux (77)	Ligne 22	A 8h15 D 17h55	55 min
Le Plessis-Placy (77)	Lizy-sur-Ourcq (77)	/	/	/	Meaux (77)	Ligne 5	Toutes les 40 min à 1h	35 min
May-en-Multien (77)	Crouy-sur-Ourcq (77)	Ligne 54	A 8h12 A 9h24 D 12h35 (mercredi) D 15h40 D 16h37	/	Meaux (77)	Ligne 5	Toutes les 40 min à 1h	40 min
Crouy-sur-Ourcq (77)	Crouy-sur-Ourcq (77)	/	/	/	Meaux (77)	/	/	/
Meaux (77)	Meaux (77)	Lignes : Gs, ES, Qs, Ks, 21sco, R, S et 10	Toutes les 5 à 20 min		Meaux (77)	Lignes : Gs, ES, Qs, Ks, 21sco, R, S et 10	Toutes les 5 à 20 min	

Légende

A 8h00 : Le bus scolaire arrive à l'établissement scolaire à 8h00

D 17h00 : Le bus scolaire part de l'établissement scolaire à 17h00

Figure 9 : Tableau récapitulatif des lignes de bus scolaires desservant les communes Seine-et-Marnaises étudiées

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de la Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale (2024) et de Ile-de-France Mobilités (2024).

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

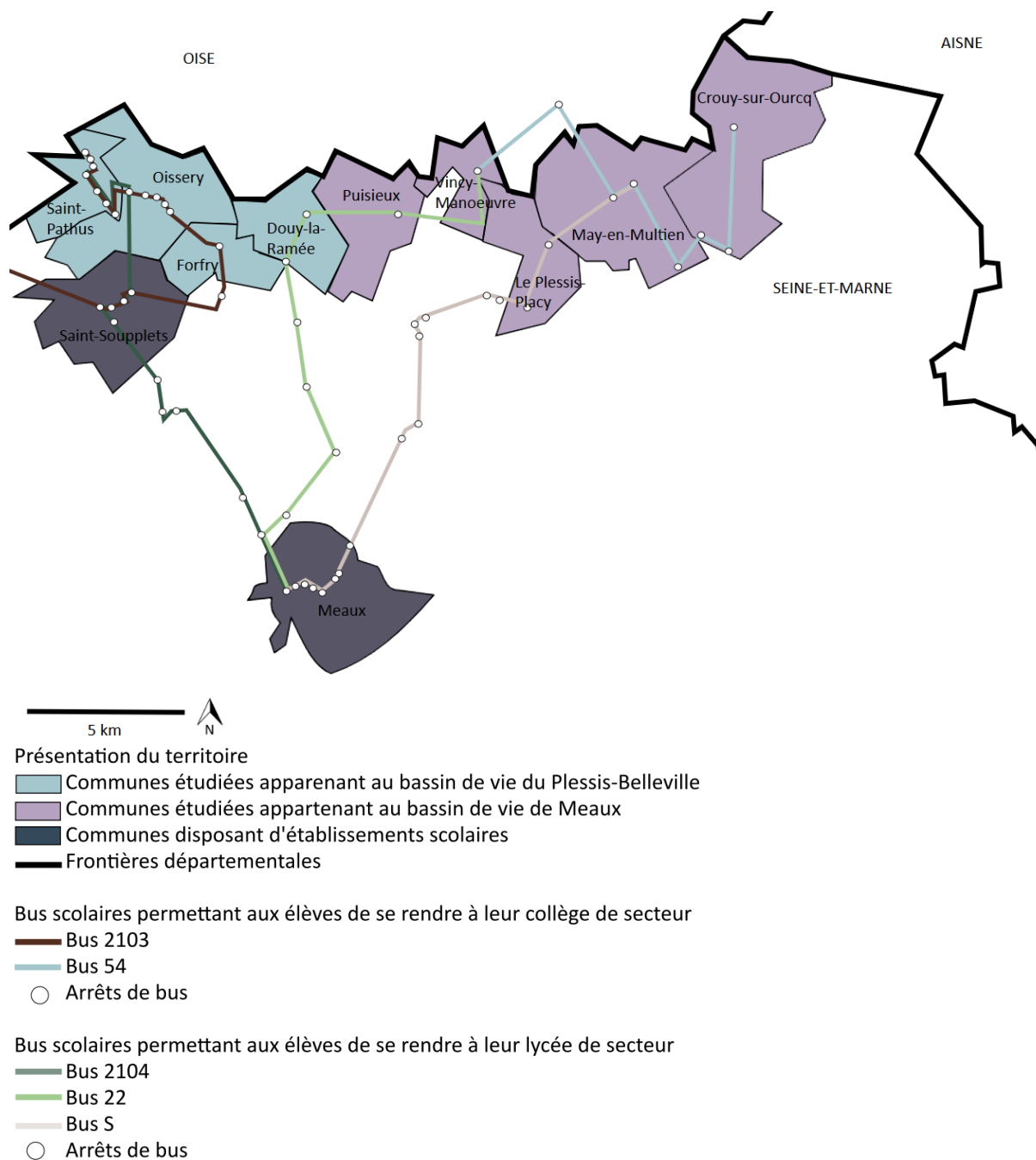


Figure 10 : Croquis présentant les lignes de bus scolaires desservant les communes de Seine-et-Marne étudiées

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024. Réalisé sur Inkscape à partir des données de Géoportail (2024) et de Ile-de-France Mobilités (2024).

Ces documents visuels nous permettent de nous rendre compte des **connexions** existantes et de mieux comprendre la répartition des services de transport scolaire dans cette zone. Ils montrent clairement comment ces lignes relient, ou parfois ne relient pas, les élèves à leurs établissements scolaires de secteur. Ainsi, malgré la présence de ces 13 lignes, certaines communes restent dépourvues de toute desserte scolaire directe. C'est le cas, par exemple, des communes de Douy-la-Ramée, de Puisieux, et du Plessis-Placy, qui ne bénéficient d'aucune liaison de bus scolaire vers leur collège de secteur. Cette absence de desserte pourrait alors créer des difficultés pour les élèves, obligés se tourner vers d'autres modes de transport, souvent moins pratiques et plus coûteux, pour rejoindre leur établissement.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Il apparaît de surcroît des disparités d'accessibilité scolaire au sein même du département, malgré l'existence d'un réseau de transport relativement dense. Les élèves résidant dans les communes non desservies se retrouvent alors dans une position défavorisée, subissant des contraintes supplémentaires qui peuvent affecter leur performance scolaire et leur bien-être général.

Ainsi, l'analyse des 13 lignes de bus scolaires desservant les communes de Seine-et-Marne étudiées met en lumière à la fois l'existence d'un réseau de transport structuré - comme à Meaux où la commune bénéficie à elle seule de 8 lignes de bus scolaires - et des lacunes qui persistent. Une attention particulière doit être portée à ces zones sous-desservies pour permettre une égalité d'accès à l'éducation sur l'ensemble du territoire.

2) Description de l'organisation des transports urbains dans l'Oise et en Seine-et-Marne

Si les transports scolaires sont définis comme des « services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement » (art. R. 213-3 du code de l'éducation), il est important de ne pas limiter l'analyse à ces seuls transports routiers. En effet, les élèves utilisent également d'autres modes de transport tels que des modes alternatifs, la voiture de leurs parents ou encore les transports urbains pour se rendre à l'école.

i) Les Autorités Organisatrices de la Mobilité dans l'Oise

Dans l'Oise, treize collectivités locales sont **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** et ont à leur charge l'organisation des services de transport sur leurs territoires (Cerema, 2022). Les communes isariennes étudiées dans le cadre de ce mémoire relèvent de la compétence de la Communauté de communes du Pays de Valois, qui a toutefois délégué la gestion du transport urbain à la région Hauts-de-France. Cette organisation montre la complexité et la diversité des systèmes de transport en France, où chaque région et département adapte ses infrastructures et ses services aux besoins locaux.

La région, via le Réseau Oise, organise au total 86 lignes régulières de bus. Plus précisément, pour rappel, les communes que nous étudions se situent dans le périmètre 4 du Réseau, géré par le délégataire Rio4 (périmètre en rose ci-dessous). Une observation attentive révèle que le réseau de transport dans ce périmètre est nettement moins développé comparé à ceux sous la gestion des autres délégataires. Cette disparité pourrait avoir un impact direct sur l'accessibilité et la mobilité des élèves résidant dans nos communes étudiées, accentuant ainsi les inégalités territoriales en matière de transport scolaire.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

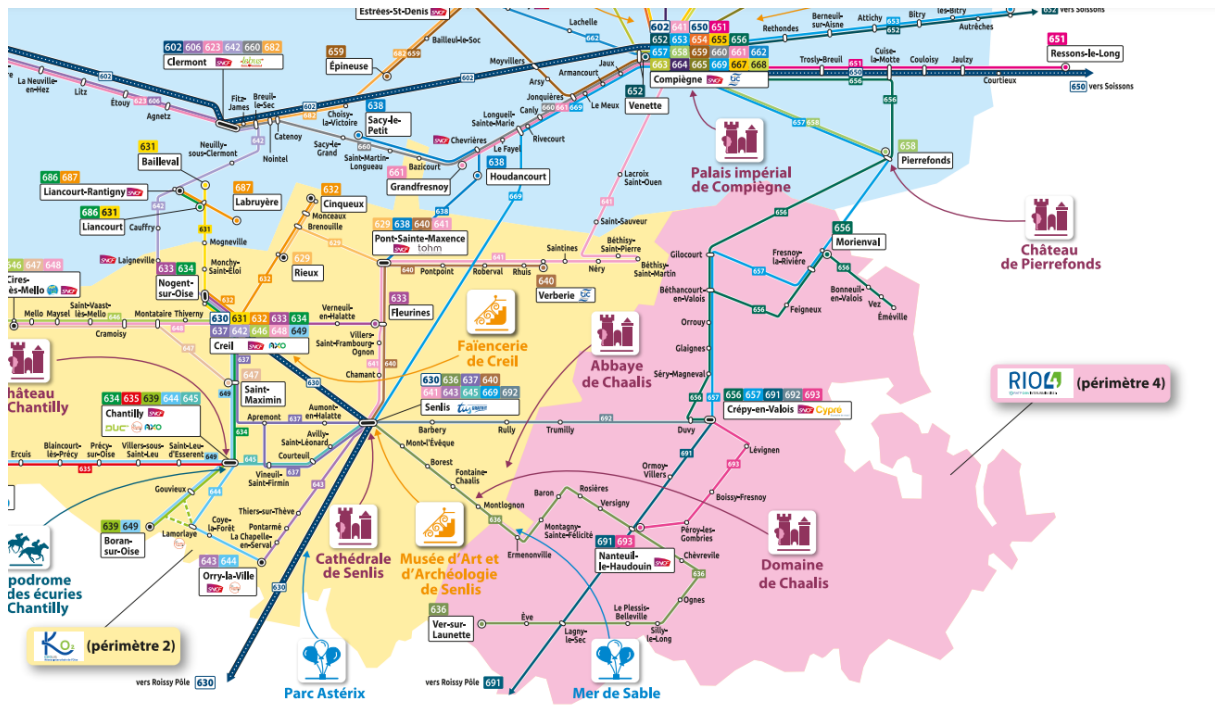


Figure 11 : Plan des lignes commerciales du Réseau Oise en 2024

Source : Oise-Mobilité.fr

On constate qu'il n'existe qu'une unique ligne de bus régulière dans les communes que nous étudions, que nous avons présentée dans le tableau et sur le croquis ci-dessous.

Communes étudiées	Communes du collège de secteur	Communes du lycée de secteur	Lignes de bus régulières	Trains
Lagny-le-Sec (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Crépy-en-Valois (60)	Bus 636	/
Plessis-Belleville (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Crépy-en-Valois (60)	Bus 636	Transilien Ligne K
Silly-le-Long	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Crépy-en-Valois (60)	Bus 636	/
Ognes (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Crépy-en-Valois (60)	/	/
Brégy (60)	Nanteuil-le-Haudouin (60)	Crépy-en-Valois (60)	/	/
Rosoy-en-Multien (60)	Crouy-sur-Ourcq (77)	Crépy-en-Valois (60)	/	/
Rouvres-en-Multien (60)	Betz (60)	Crépy-en-Valois (60)	/	/
Varinfroy (60)	Betz (60)	Crépy-en-Valois (60)	/	/

Figure 12 : Tableau récapitulatif des lignes de bus régulières et de train desservant les communes isariennes étudiées et leurs établissements de secteur

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de la Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale (2024) et de Réseau Oise (2024).

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

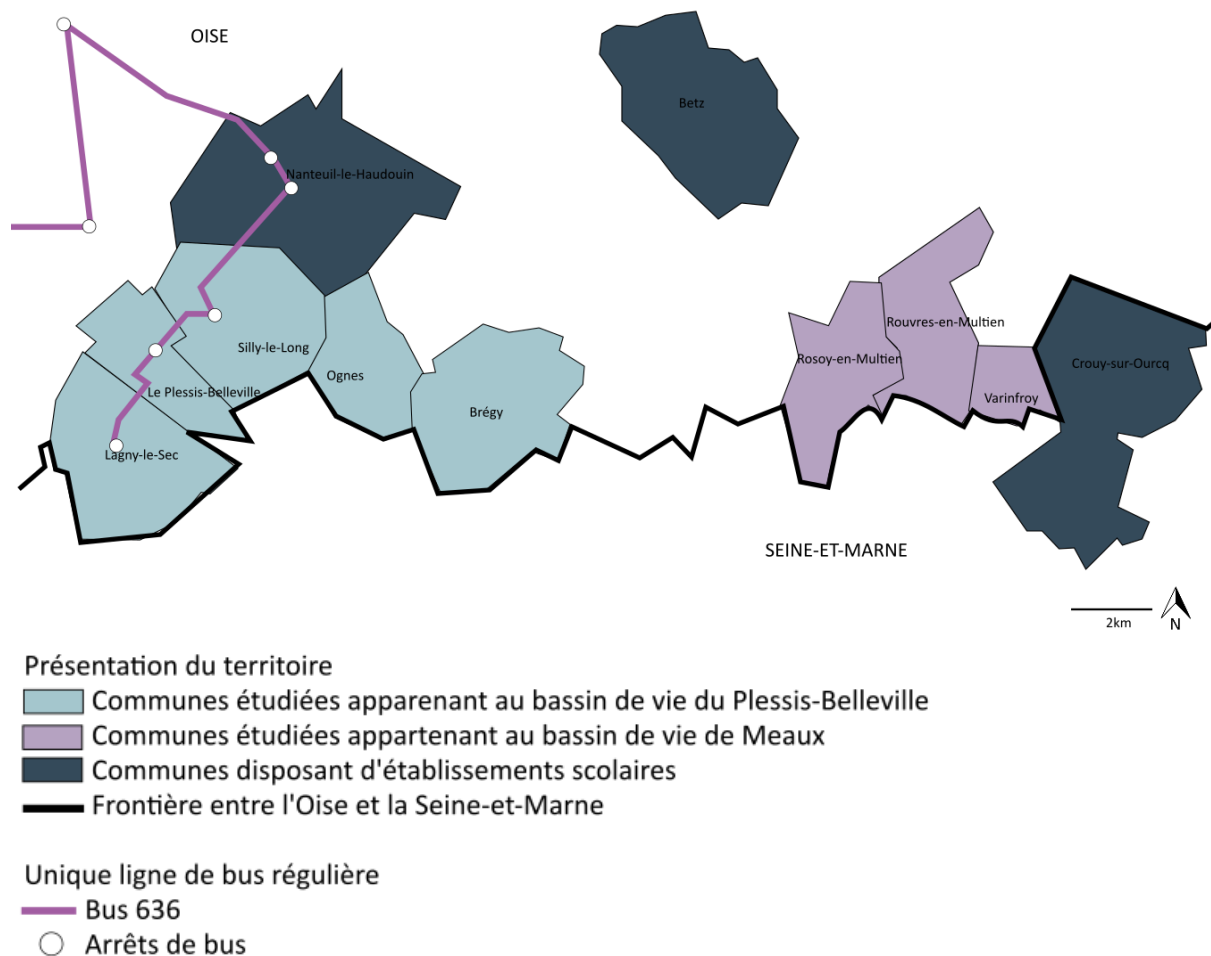


Figure 13 : Croquis présentant les lignes de bus régulières desservant les communes isariennes étudiées et leurs établissements de secteur

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024. Réalisé sur Inkscape à partir des données de Géoportail (2024) et de Oise Mobilité (2024).

Sur nos communes isariennes étudiées, l'offre de service est donc limitée avec une seule ligne régulière desservant 3 des 8 communes isariennes de notre étude (Lagny-le-Sec, Silly-le-Long et Le Plessis-Belleville). Autrement dit, sur les 8 communes situées dans l'Oise que nous étudions, 5 communes ne bénéficient d'aucune ligne de bus régulière.

Par ailleurs, bien que la ligne de bus en question relie Lagny-le-Sec, Silly-le-Long, et Le Plessis-Belleville à leur collège de secteur situé à Nanteuil-le-Haudouin, elle ne permet pas de desservir le lycée de secteur de Crépy-en-Valois. Les élèves de ces trois communes doivent donc se tourner vers l'offre de transport scolaire précédemment présentée pour poursuivre leur scolarité au lycée. Or, nous l'avons vu, la commune de Lagny-le-Sec se trouve dans une situation défavorable, n'ayant pas accès à une ligne de bus scolaire pour le lycée.

Cette carence en matière de transport public limite non seulement l'accès à l'éducation pour ces élèves, mais elle accentue également les inégalités territoriales au sein même du département. Le manque de liaisons directes entre la commune de Lagny-le-Sec et le lycée de Crépy-en-Valois pourrait par exemple dissuader certains élèves de poursuivre leur scolarité dans cet établissement, entraînant potentiellement un impact négatif sur leur parcours scolaire. Par ailleurs, l'absence de services de transport public dans certaines communes soulève des questions sur l'équité d'accès aux services publics essentiels et sans doute nécessaire à une bonne trajectoire scolaire.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

ii) Les transports publics en Seine-et-Marne

En Seine-et-Marne, IdFM est responsable de l'organisation, de la coordination et du financement des transports publics en partenariat avec la RATP, la SNCF Île-de-France et les compagnies de bus privées regroupées au sein de l'association Optile. Dans ce cadre, cette Autorité Organisatrice des Transports (AOM) planifie l'offre de transport et le niveau de service souhaité, établit les règles d'exploitation et formalise les contrats avec les opérateurs, érige les titres de transport et détermine leurs tarifs, et supervise la modernisation du réseau de transports publics.

Fortement marqué par la proximité de Paris, dont l'aire urbaine englobe la quasi-totalité du département, le réseau de transport en commun organisé par Ile-de-France Mobilités est globalement dense sur l'ensemble du département.

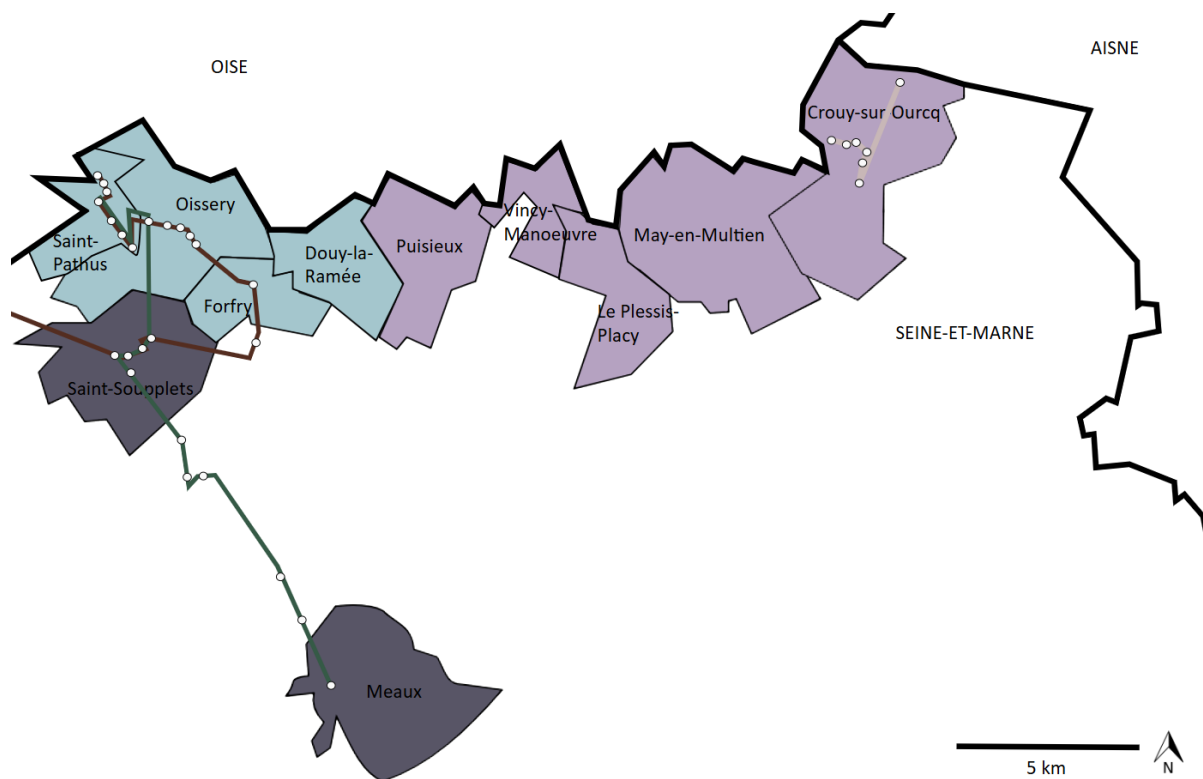
On note cependant des disparités entre la partie du département la plus proche de Paris, à l'ouest, et les territoires plus au sud et à l'est du département. Ainsi, comme le montrent le tableau et le croquis ci-dessous, aucune ligne de bus régulière permettant de rejoindre son établissement de secteur ne dessert aujourd'hui les communes de Douy-la-Ramée, de Puisieux, de Vincy-Manœuvre, du Plessis-Placy ou de May-en-Multien.

Communes étudiées	Communes du collège de secteur	Communes du lycée de secteur	Lignes de bus régulières	Trains
Saint-Pathus (77)	Oissery (77)	Meaux (77) Dammartin (77)	Ligne 2103 Ligne 2104	/
Oissery (77)	Oissery (77)	Meaux (77) Dammartin (77)	Ligne 2103 Ligne 2104	/
Forfry (77)	Saint-Soupplets (77)	Meaux (77)	Ligne 2103	/
Douy-la-Ramée (77)	Saint-Soupplets (77)	Meaux (77)	/	/
Puisieux (77)	Lisy-sur-Ourcq (77)	Meaux (77)	/	/
Vincy-Manœuvre (77)	Crouy-sur-Ourcq (77)	Meaux (77)	/	/
Le Plessis-Placy (77)	Lisy-sur-Ourcq (77)	Meaux (77)	/	/
May-en-Multien (77)	Crouy-sur-Ourcq (77)	Meaux (77)	/	/
Crouy-sur-Ourcq (77)	Crouy-sur-Ourcq (77)	Meaux (77)	Ligne 54b	Transilien Ligne P
Meaux (77)	Meaux (77)	Meaux (77)	32 Lignes : 02E, 03A, 03B, 4, 12, 18, 19, 21, 22, 56, 65, 777, 2104, 2129, A, B, C, D, E, 18E, 20E, 69E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, Ns	Transilien Ligne P

Figure 14 : Tableau récapitulatif des lignes de bus régulières desservant les communes Seine-et-Marnaises étudiées et leurs établissements de secteur

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de la Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (2024) et de Ile-de-France Mobilités (2024).

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS



Présentation du territoire

- Communes étudiées appartenant au bassin de vie du Plessis-Belleville
- Communes étudiées appartenant au bassin de vie de Meaux
- Communes disposant d'établissements scolaires
- Frontières départementales

Lignes de bus régulières permettant aux élèves de se rendre à leur établissement de secteur

- Bus 2103
- Bus 2104
- Bus 54b
- Arrêts de bus

Figure 15 : Croquis présentant les lignes de bus régulières desservant les communes de Seine-et-Marne étudiées et leurs établissements de secteur

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024. Réalisé sur Inkscape à partir des données de Géoportail (2024) et de Oise Mobilité (2024).

Les communes de Seine-et-Marne étudiées sont donc relativement peu desservies en lignes de bus régulières. Or nous l'avons vu dans un premier temps, les communes de Puisieux, du Plessis-Placy et de Douy-la-Ramée ne disposent pas non plus de lignes de bus scolaires pour se rendre au collège. Le manque d'offre de transport cumulé (scolaires et urbains) pour ces 3 communes ne permet donc pas à leurs élèves de se rendre directement en transports publics dans leur collège de secteur.

3) Comparaison de ces deux systèmes de transports et Hypothèse 1

L'analyse des systèmes de transport dans les régions étudiées a donc révélé des différences en termes d'organisation et de gestion des transports scolaires entre régions. En outre, elle a mis en évidence des disparités au sein même des départements, certaines communes bénéficiant d'une meilleure desserte que d'autres. Afin de mieux comprendre l'impact de ces disparités, nous allons maintenant procéder à une comparaison interdépartementale afin de déterminer si ces écarts peuvent engendrer des différences dans l'accessibilité aux établissements scolaires, de part et d'autre de la frontière départementale.

i) Une offre de transport plus riche en Seine-et-Marne

D'après notre première analyse théorique, l'offre de transport en Seine-et-Marne apparaît comme étant plus développée que celle de l'Oise, ce que l'on peut expliquer par sa proximité plus directe avec la région parisienne ; proximité qui encourage une connexité et une connectivité accrues du réseau de transports. Pour rappel, nous comptons 1 ligne de bus régulière et 4 lignes de bus scolaires dans nos communes de l'Oise étudiées contre 35 lignes de bus régulières et 13 lignes de bus scolaires dans nos communes de Seine-et-Marne étudiées.

La densité du réseau de transport en commun organisé par Île-de-France Mobilités permet ainsi une couverture large du département, facilitant les déplacements urbains et interurbains. Les lignes régulières de bus, les trains et les services de transport à la demande étant nombreux et répartis sur l'ensemble du territoire, cela permettrait aux usagers de se déplacer efficacement à l'intérieur du département et vers Paris. Cette forte connectivité pourrait être particulièrement avantageuse pour les élèves et les étudiants, qui pourraient accéder facilement aux établissements scolaires grâce à une offre diversifiée de modes de transport, incluant des Circuits Spéciaux Scolaires (CSS), des services de transport à la demande (TAD), et des services de transport adaptés pour les élèves en situation de handicap. Parallèlement, les services de transport semblent plus fragmentés et souvent limités aux grandes villes dans le département de l'Oise, pouvant apparaître comme un frein dans l'accès à la mobilité vers les établissements scolaires. A titre d'exemple, le collège public Guillaume Cale de Nanteuil-le-Haudouin (60) est seulement desservi par 3 lignes de bus tandis que 7 lignes de bus permettent de se rendre au collège public Albert Camus de Meaux (77).

Toutefois, bien que l'offre de transport en Seine-et-Marne semble, à première vue, plus développée comparée à celle de l'Oise, l'analyse plus approfondie des communes étudiées réalisée précédemment révèle que certaines d'entre elles restent très insuffisamment desservies. Malgré un réseau plus étendu, des lacunes subsistent donc dans la desserte effective de certaines zones seine-et-marnaises.

ii) Des tarifs plus attractifs dans l'Oise

D'un point de vue tarifaire, la région Hauts-de-France a décidé d'accorder la gratuité des transports scolaires dès la rentrée scolaire de septembre 2020 (Région Hauts-de-France, 2020). Cette mesure s'applique à tous les élèves transportés par la Région, qu'ils soient externes, internes ou demi-pensionnaires, de la maternelle jusqu'à la fin du lycée. Pour être éligible, l'élève doit résider dans les Hauts-de-France et avoir un trajet d'au moins trois kilomètres entre son domicile et son établissement scolaire. A noter que cette initiative régionale ne concerne pas les élèves vivant et étudiant au sein d'une même agglomération urbaine, où les transports sont gérés par cette collectivité locale. De plus, les élèves en situation de handicap ne sont pas inclus dans cette mesure, leur transport scolaire étant pris en charge par les Conseils départementaux.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

En Seine-et-Marne, les parents peuvent choisir entre deux types de cartes : la carte Scol'R permettant un aller-retour unique quotidien entre le domicile et le lieu de scolarisation pour 337,73€ l'année ou la carte Imagine'R offrant une mobilité illimitée en Île-de-France pour 374,40€ l'année (Île-de-France-Mobilités, 2024). Afin de réduire cette dépense, le Département prend en charge une partie du coût de la carte Imagine'R pour les collégiens, ramenant la carte à 100 €. Pour les lycéens, l'aide départementale se limite aux élèves boursiers, couvrant partiellement les cartes Scol'R et Imagine'R, car les lycées ne relèvent pas de la compétence départementale. Certaines communes peuvent par ailleurs offrir des aides complémentaires aux montants variés.

Ces différences tarifaires entre la région Hauts-de-France et le département de Seine-et-Marne - donc entre le département de l'Oise et celui de la Seine-et-Marne - pourraient avoir des répercussions sur l'accessibilité des élèves aux transports pour se rendre dans leurs établissements scolaires. En effet, dans les Hauts-de-France, la gratuité des transports scolaires instaurée depuis septembre 2020 réduirait les obstacles financiers pour les familles tandis qu'en Seine-et-Marne, malgré les aides disponibles pour les cartes Scol'R et Imagine'R, les coûts pourraient demeurer un frein potentiel pour certaines familles.

iii) Le cas particulier des élèves résidant dans un département et scolarisés dans un autre

Certains élèves optent pour une scolarisation en dehors de leur secteur géographique de résidence, on parle alors d'évitement scolaire. Ce choix peut être motivé par divers facteurs, tels que la recherche d'un établissement offrant de meilleurs résultats académiques ou des options spécifiques, ou encore la proximité géographique par rapport à leur domicile, même si cela implique un changement de département. Par exemple, un élève résidant à Varinfroy, dans l'Oise, mais appartenant au bassin de vie de Meaux en Seine-et-Marne, pourrait être scolarisé à Meaux si ses parents travaillent dans cette ville ou s'y rendent régulièrement pour accéder à divers services. Cela permettrait alors de rationaliser les trajets quotidiens en déposant les enfants dans un établissement scolaire meltois - on parle de mutualisation des trajets.

Toutefois, cette pratique de scolarisation hors secteur pourrait être fortement entravée par les frontières administratives, qui constitueraient un frein à la mobilité scolaire. Si chaque région dispose de son propre système de transports publics, souvent conçu pour répondre à des besoins et des contraintes locales spécifiques, cette autonomisation régionale entraîne des complications pour les dessertes interrégionales en raison de divergences politiques et financières entre les administrations. En conséquence, les transports en commun traversent rarement ces frontières administratives, ou le font de manière très limitée. Un exemple concret de ces complications peut être observé à Douy-la-Ramée, en Seine-et-Marne. Une correspondance de 20 minutes a été organisée pour les élèves scolarisés à Meaux mais résidant dans l'Oise. Ce type de solution, bien que pratique, souligne les défis logistiques auxquels sont confrontés les élèves ; les correspondances impliquant souvent des temps d'attente considérables, rendant les trajets scolaires plus longs et plus fatigants.

En termes de tarification, certaines mesures ont toutefois été mises en place pour alléger ces contraintes. Par exemple, le département de l'Oise prend en charge un aller-retour domicile-école, même si cela implique un changement de département. Cela montre une volonté d'adapter les politiques locales pour faciliter la mobilité interrégionale des élèves, bien que ces initiatives restent encore relativement exceptionnelles et localisées.

iv) Hypothèse 1 : Une double frontière administrative qui influence l'accès à l'éducation

L'hypothèse avancée dans cette première sous-partie repose sur l'idée théorique selon laquelle les frontières régionales et départementales influenceraient l'accessibilité aux établissements scolaires. Si chaque région et département en France possède son propre système de transport, adapté aux spécificités locales, cette autonomie pourrait engendrer des disparités importantes en termes de mobilité et d'accès à l'éducation. Dans le cas des départements de l'Oise et de la Seine-et-Marne, les différences observées dans l'organisation et la gestion des transports scolaires illustrent cette problématique.

En effet, dans l'Oise, le système de transport, bien que gratuit pour les élèves, apparaît d'après notre analyse théorique comme étant plus fragmenté et parfois limité aux communes les plus importantes, ce qui peut restreindre l'accès des élèves aux établissements scolaires, surtout dans les zones rurales. En Seine-et-Marne en revanche, la proximité avec Paris et la gestion par Île-de-France Mobilités ont conduit à un réseau de transport plus dense et mieux connecté, facilitant ainsi les déplacements des élèves et des étudiants vers les établissements scolaires.

Toutefois, en dépit d'une offre de transport relativement bien développée en Seine-et-Marne, certaines communes continuent de souffrir d'une desserte insuffisante. Les élèves de ces zones doivent alors trouver des solutions alternatives pour se rendre à l'école, ce qui peut compliquer leur quotidien et avoir un impact négatif sur leur parcours scolaire. Cette situation souligne le besoin d'améliorer l'accessibilité des transports publics, même dans des régions où l'offre est par ailleurs bien structurée.

Par ailleurs, dans le cas d'un évitement scolaire qui conduit un élève à être scolarisé dans un autre département que celui de son domicile, les frontières administratives elles-mêmes pourraient agir comme un frein à la mobilité scolaire du fait d'un manque ou d'une insuffisance de coordination interrégionale. Cette différence structurelle et organisationnelle entre les deux systèmes de transport pourrait donc potentiellement affecter l'accessibilité scolaire de manière significative (Hypothèse 1).

B- Au-delà des limites administratives : des disparités entre les milieux ruraux et urbains

Il existe donc des disparités en termes d'accessibilité scolaires entre les départements, renforcées plus encore lorsque l'élève doit traverser quotidiennement la frontière administrative. Pourtant, nous l'avons pressenti, il existe également des disparités en termes d'accessibilité scolaire au sein même des départements. Cette deuxième sous-partie présentera la seconde hypothèse (Hypothèse 2) selon laquelle les limites administratives seules ne suffisent pas à expliquer les disparités en matière d'accessibilité : au-delà de ces frontières, il est essentiel d'examiner la dichotomie entre les milieux ruraux et urbains. En effet, les caractéristiques géographiques propres à chaque territoire, indépendamment de leur département d'appartenance, pourraient avoir un impact sur le temps de trajet, de fréquence des passages, de multimodalité et d'intermodalité des transports.

1) Des communes étudiées aux caractéristiques géographiques diverses

Afin de mieux comprendre l'impact des caractéristiques géographiques, nous avons choisi de regarder le territoire étudié à l'échelle des bassins de vie. Pour rappel, le bassin de vie est un découpage territorial défini par l'INSEE comme étant "le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants" (INSEE, 2024). Ces territoires sont établis autour de communes disposant d'un certain nombre d'équipements et de services pré-déterminés, appelées pôles de services.

Cette approche est pertinente car elle reflète la réalité quotidienne des habitants, qui ne se préoccupent pas des frontières administratives lorsqu'ils choisissent leurs destinations, mais cherchent plutôt les pôles de services les plus proches. En mettant en lumière la relation entre les communes qui concentrent des services importants et les communes rurales qui en dépendent, nous pouvons mieux comprendre l'importance des transports publics pour accéder à ces services - y compris scolaires.

i) Le bassin de vie du Plessis-Belleville

Le premier bassin de vie que nous avons choisi d'étudier est celui du Plessis-Belleville, une commune située dans l'Oise. Avec un peu moins de 4 000 habitants, cette commune comptabilise 26 814 habitants dans son bassin de vie en 2021 (INSEE, 2024). Ce bassin de vie comprend 18 communes, dont 3 sont situées en Seine-et-Marne : Baron (60047), Boissy-Fresnoy (60079), Brégy (60101), Chèreville (60148), Douy-la-Ramée (77163), Ermenonville (60213), Forfry (77193), Lagny-le-Sec (60341), Montagny-Sainte-Félicité (60413), Nanteuil-le-Haudouin (60446), Oignes (60473), Oissery (77344), Péroy-les-Gombries (60489), Le Plessis-Belleville (60500), Rosières (60546), Saint-Pathus (77430), Silly-le-Long (60619) et Versigny (60671).

Afin de comprendre le rôle que peut jouer le milieu géographique sur l'accessibilité aux transports dans ce bassin de vie, nous avons cherché à élaborer une typologie entre milieux ruraux et milieux urbains à partir des données de l'INSEE.

Si l'INSEE définissait jusqu'en 2020 les **communes rurales** comme étant les "communes n'appartenant pas à une unité urbaine" (INSEE, 2022), il adopte aujourd'hui une nouvelle approche, rompant avec la vision centrée sur la ville. En s'appuyant sur la grille communale de densité à sept niveaux proposée par Eurostat, l'INSEE définit désormais les communes rurales par leur faible densité de population. Elles sont ensuite classées en trois grandes catégories : les bourgs ruraux, les communes rurales à habitat dispersé, et celles à habitat très dispersé. Les **communes urbaines** sont quant à elles définies

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

comme étant denses ou de densité intermédiaire et sont réparties entre les petites villes, les ceintures urbaines et les grands centres urbains.

En utilisant les données de la grille communale de densité établie par Eurostat sus-citées, on observe que le bassin de vie du Plessis-Belleville comporte 8 communes rurales à habitat dispersé, 6 bourgs ruraux, et 4 petites villes - dont la commune du Plessis-Belleville elle-même.

▼ Nombre de communes	
Rural à habitat dispersé	8
Baron	1
Chèvreville	1
Douy-la-Ramée	1
Forfry	1
Montagny-Sainte-Félicité	1
Ognes	1
Rosières	1
Versigny	1
Bourgs ruraux	6
Boissy-Fresnoy	1
Brégy	1
Ermenonville	1
Nanteuil-le-Haudouin	1
Péroy-les-Gombries	1
Silly-le-Long	1
Petites villes	4
Lagny-le-Sec	1
Le Plessis-Belleville	1
Oissery	1
Saint-Pathus	1
Total général	18

Rural	Typologie des communes en fonction de leur niveau de densité
Baron	Communes du bassin de vie du Plessis-Belleville
Brégy	Communes du bassin de vie du Plessis-Belleville étudiées

Figure 16 : Classification des communes du bassin de vie du Plessis-Belleville en fonction de leur densité

Réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données de la grille communale de l'INSEE (2024).

Le bassin de vie du Plessis-Belleville, composé de 18 communes, présente donc une large dominance rurale puisqu'il comprend 14 communes rurales. Autrement dit, près de 78% des communes de ce bassin de vie sont rurales. Ce fort pourcentage souligne une faible **densité de population** et une organisation de l'habitat dispersé, caractéristiques des zones rurales. En revanche, les petites villes, bien que minoritaires en nombre, jouent un rôle central en tant que pôles de services et d'infrastructures pour les communes environnantes. En ce sens, les réseaux de transport jouent un rôle clef dans l'accessibilité aux services essentiels - dont l'éducation fait partie - pour tous les habitants de ces communes rurales.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Plus précisément, parmi les communes spécifiquement étudiées, on observe 3 communes rurales à habitat dispersé, 1 bourg rural et 4 petites villes.

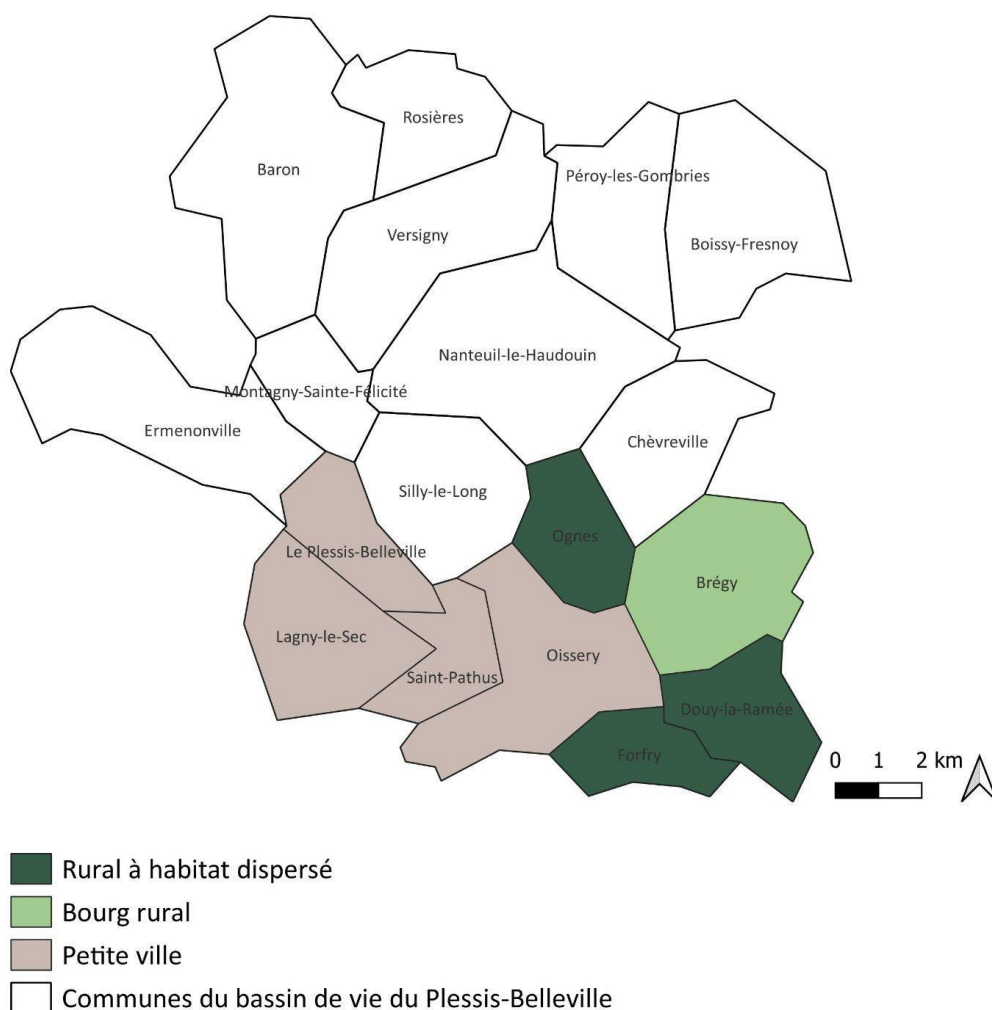


Figure 17 : Carte de la classification des communes étudiées du bassin de vie du Plessis-Belleville en fonction de leur densité

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données de la grille communale de l'INSEE (2024).

ii) Le bassin de vie de Meaux

Le second bassin de vie que nous avons choisi d'étudier est celui de Meaux, commune située en Seine-et-Marne. Avec plus de 55 000 habitants, Meaux est la commune la plus peuplée de son département. En 2021, son bassin de vie regroupait 125 879 habitants (INSEE, 2024) répartis sur 50 communes dont 2 situées dans l'Oise : Armentières-en-Brie (77008), Barcy (77023), Boutigny (77049), Chambry (77077), Changis-sur-Marne (77084), Chauconin-Neufmontiers (77335), Cocherel (77120), Congis-sur-Thérouanne (77126), Coulombs-en-Valois (77129), Crégy-lès-Meaux (77143), Crouy-sur-Ourcq (77148), Étrépilly (77173), Fublaines (77199), Gandelu (02339), Germigny-l'Évêque (77203), Germigny-sous-Coulombs (77204), Isles-les-Meldeuses (77231), Iverny (77233), Jaignes (77235), Lizy-sur-Ourcq (77257), Marcilly (77274), Mareuil-lès-Meaux (77276), Mary-sur-Marne (77280), May-en-Multien (77283), Meaux (77284), Montceaux-lès-Meaux (77300), Monthyon (77309), Nanteuil-lès-Meaux (77330), Ocquerre (77343), Penchard (77358), Le Plessis-aux-Bois (77364), Le Plessis-l'Évêque (77366),

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Le Plessis-Placy (77367), Poincy (77369), Puisieux (77380), Quincy-Voisins (77382), Rosoy-en-Multien (60548), Rouvres-en-Multien (60554), Saint-Fiacre (77408), Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux (77415), Tancrou (77460), Trilport (77475), Trocy-en-Multien (77476), Varinfroy (60656), Varreddes (77483), Vendrest (77490), Villemareuil (77505), Villenoy (77513), Villeroy (77515) et Vincy-Manœuvre (77526).

En utilisant les données de la grille communale de densité établie par Eurostat, on observe que le bassin de vie de Meaux est composé de 22 communes rurales à habitat dispersé, 15 bourgs ruraux, 10 ceintures urbaines et 3 grands centres urbains - dont la commune de Meaux.

Rural à habitat dispersé [22]	Bourgs ruraux [15]	Ceintures urbaines [10]	Grands centres urbains [3]
Barcy	Armentières-en-Brie	Boutigny	Crégy-lès-Meaux
Cocherel	Chambry	Fublaines	Meaux
Coulombs-en-Valois	Changis-sur-Marne	Mareuil-lès-Meaux	Villenoy
Étrépilly	Chauconin-Neufmontiers	Nanteuil-lès-Meaux	
Gandelu	Congis-sur-Thérouanne	Penchard	
Germigny-sous-Coulombs	Crouy-sur-Ourcq	Poincy	
Iverny	Germigny-l'Évêque	Quincy-Voisins	
Jaignes	Isles-les-Meldeuses	Saint-Fiacre	
Le Plessis-aux-Bois	Lizy-sur-Ourcq	Trilport	
Le Plessis-l'Évêque	Mary-sur-Marne	Villemareuil	
Le Plessis-Placy	May-en-Multien		
Marcilly	Monthyon		
Montceaux-lès-Meaux	Puisieux		
Ocquerre	Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux		
Puisieux	Varreddes		
Rosoy-en-Multien			
Rouvres-en-Multien			
Tancrou			
Trocy-en-Multien			
Varinfroy			
Vendrest			
Vincy-Manœuvre			

Rural	Typologie des communes en fonction de leur niveau de densité
Barcy	Communes du bassin de vie de Meaux
Meaux	Communes du bassin de vie de Meaux étudiées

Figure 18 : Classification des communes du bassin de vie de Meaux en fonction de leur densité

Réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données de la grille communale de l'INSEE (2024).

Il existe donc au sein de ce bassin de vie de vie des milieux "très" ruraux et d'autres "très" urbains même si nous avons affaire à un territoire à prédominance rurale puisque 37 communes, soit 74% des communes, sont rurales. Une nouvelle fois, les transports jouent donc un rôle clef sur ce territoire afin de permettre aux habitants des communes rurales d'avoir accès aux services proposés par les trois grands centres urbains - y compris les services scolaires.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Si on regarde plus précisément les communes étudiées dans le cadre de notre étude, on remarque que la partie du bassin de vie de Meaux étudiée est composée de 5 communes rurales à habitat dispersé, de 3 bourgs ruraux et d'1 grand centre urbain.

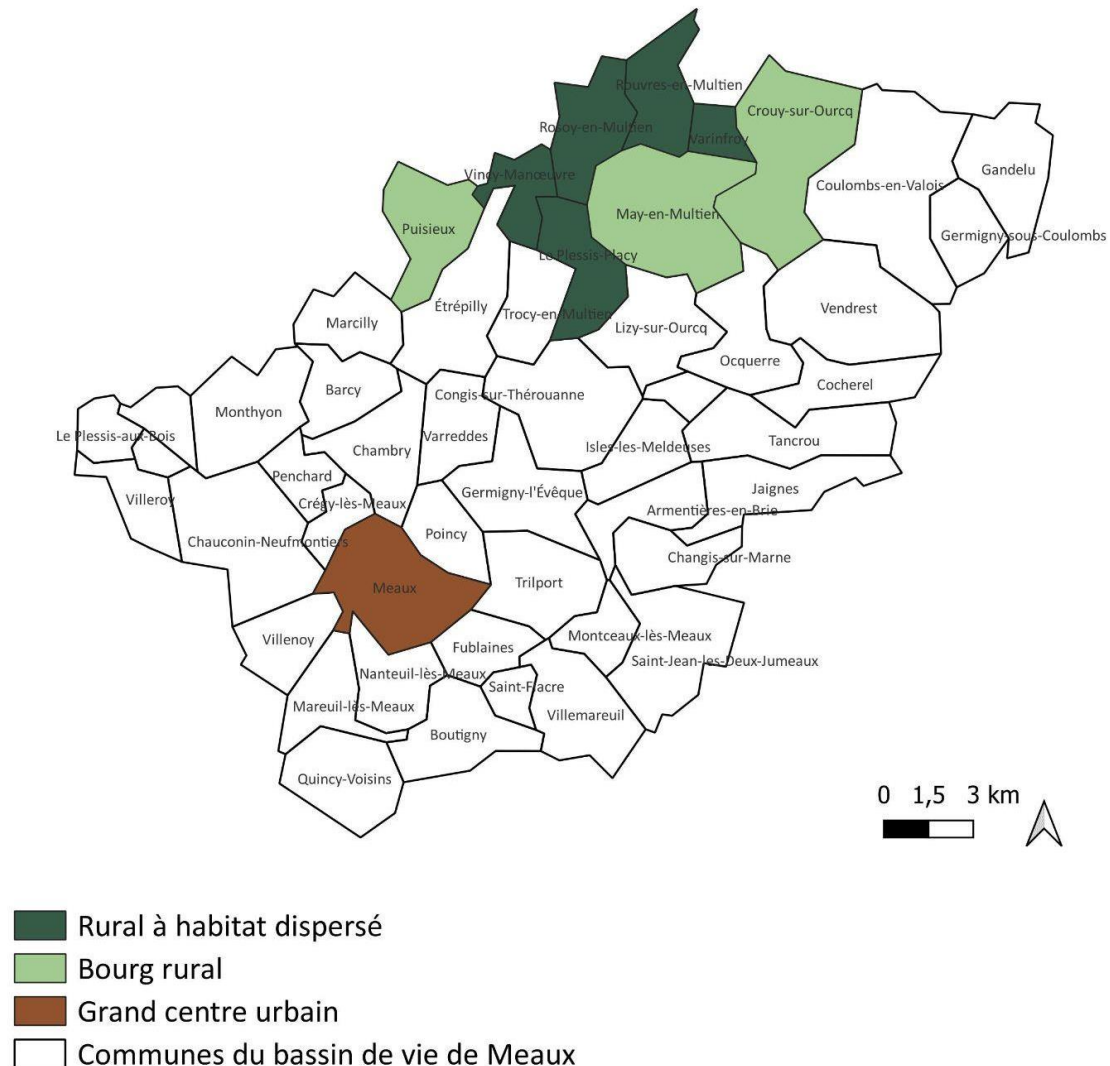


Figure 19 : Carte de la classification des communes étudiées du bassin de vie de Meaux en fonction de leur densité

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données de la grille communale de l'INSEE (2024).

2) Des disparités dans l'offre de transport entre zones rurales et urbaines et Hypothèse 2

Les territoires que nous étudions sont donc composés à la fois de communes rurales et de communes urbaines. Or, l'offre de transport varie considérablement entre ces deux types de milieux (Jacquin, 2021). Dans les communes urbaines, le réseau de transport public est souvent bien développé, avec une fréquence élevée des passages, une grande variété de modes de transport disponibles, et une meilleure connectivité entre les différentes parties de la commune et au-delà. Cette densité et diversité de l'offre permettent aux résidents, y compris aux élèves, de se déplacer facilement et efficacement vers leurs destinations. La multimodalité est également favorisée dans les contextes urbains, offrant aux usagers la possibilité de combiner différents modes de transport pour leurs trajets quotidiens.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

En revanche, dans les zones rurales, l'offre de transport est souvent plus limitée. Les services de transports publics y sont moins fréquents, les réseaux de bus ou de train sont moins développés, et les distances à parcourir pour accéder aux arrêts de transports publics peuvent être significativement plus longues. Cette réalité complique les déplacements des élèves résidant en milieu rural, qui peuvent mettre plus de temps pour se rendre à l'école et rencontrer davantage de difficultés pour organiser leurs trajets quotidiens. Ainsi, en France, « les élèves des communes très peu denses mettent, en moyenne, quatre fois plus de temps à se rendre au collège que les élèves résidant dans les communes densément peuplées, et ils mettent six fois plus de temps à se rendre au lycée que ces derniers » (Blanchard-Schneider *et al.*, 2018).

i) L'offre de transport dans le bassin de vie de Meaux

Au niveau des transports, nous l'avons vu précédemment, la commune de Meaux est desservie par la ligne P du Transilien, avec un train toutes les 30 minutes en **heures creuses** et toutes les 15 minutes en **heures de pointe**, permettant de rejoindre la Gare de l'Est en 25 à 40 minutes selon le type de train (direct ou omnibus). De nouveaux projets sont également à l'étude comme le prolongement de la ligne du RER E dont le terminus actuel se trouve gare de Chelles-Gournay ou encore création d'une ligne de transport en site propre entre le terminus actuel du RER A (Marne-la-Vallée - Chessy) et la gare routière de Meaux. De plus, la commune de Meaux offre également une vaste offre de bus avec 32 lignes régulières : 02E, 03A, 03B, 4, 12, 18, 19, 21, 22, 56, 65, 777, 2104, 2129, A, B, C, D, E, 18E, 20E, 69E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, Ns et 8 lignes scolaires : Gs, Es, Qs, Ks, 21sco, R, S et 10. Enfin, la ville de Meaux s'engage en faveur des **mobilités douces** - ainsi, avec son Grand Plan Vélo 2020, 45 km de pistes cyclables ont vu le jour, ainsi que de nombreuses zones réduites à 30 km et des voies partagées plaçant la commune au 10e au rang des communes d'Île-de-France les plus agréables à vélo.

Pourtant, malgré cette large offre de mobilité dans la commune pôle de services, les habitants de ce bassin de vie continuent à se déplacer majoritairement en voiture pour se rendre au travail comme le montre l'histogramme ci-dessous.

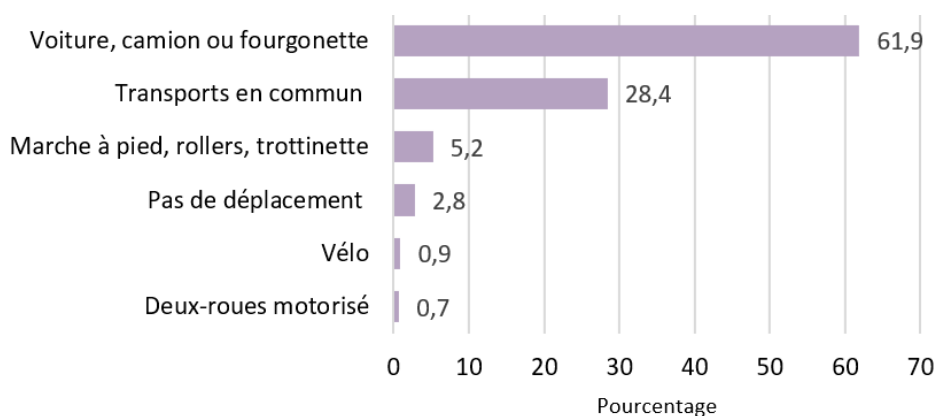


Figure 20 : Répartition des modes de transports utilisés pour se rendre au travail en 2021 dans le bassin de vie de Meaux

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de l'INSEE (2024) - Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Cette forte dépendance à la voiture pourrait s'expliquer par la prédominance des communes rurales dans ce bassin de vie. En effet, on observe que la dépendance à la voiture est inversement corrélée à la densité de population (Dupuy, 2008). Lors d'une table ronde organisée par le Sénat sur l'avenir des mobilités dans les espaces peu denses le 23 septembre 2020, Jean-Marc Offner, directeur de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, décrivait d'ailleurs les espaces ruraux comme ceux "où l'on se déplace en voiture et pas à pied, car l'échelle de ces espaces n'est pas à la mesure du piéton" (Jacquin, 2021).

ii) L'offre de transport dans le bassin de vie du Plessis-Belleville

La commune pôle de services du Plessis-Belleville dispose quant à elle d'une offre de services de transports beaucoup plus limitée. En effet, cette commune est desservie par une seule ligne de bus régulière et une unique ligne de bus scolaire. Elle dispose cependant d'une gare routière permettant une connexion avec la gare parisienne de Gare du Nord en 40 minutes.

A son image, les communes de son bassin de vie sont également très peu desservies par les transports publics comme le montre le tableau ci-dessous.

Communes étudiées	Lignes de bus régulières	Trains	Lignes de bus scolaires pour collège secteur	Lignes de bus scolaires pour lycée secteur
Brégy (60)	/	/	Bus 6403 Ver-sur-Launette - Nanteuil-le-Haudouin	Bus 6432 Rosoy-en-Multien - Crépy-en-Valois
Lagny-le-Sec (60)	Bus 636 Ver-sur-Launette - Senlis	/	Bus 6403 Ver-sur-Launette - Nanteuil-le-Haudouin	Bus 691 Crépy-en-Valois - Roissy-Pôle
Ognes (60)	/	/	Bus 6403 Ver-sur-Launette - Nanteuil-le-Haudouin	Bus 6432 Rosoy-en-Multien - Crépy-en-Valois
Plessis-Belleville (60)	Bus 636 Ver-sur-Launette - Senlis	Transilien Ligne K Crépy-en-Valois - Gare du Nord	Bus 6403 Ver-sur-Launette - Nanteuil-le-Haudouin	Bus 6448 Ver-sur-Launette - Crépy-en-Valois
Rosoy-en-Multien (60)	/	/	Bus 54 Vers Meaux	Bus S May-en-Multien - Meaux
Rouvres-en-Multien (60)	/	/	/	Bus S May-en-Multien - Meaux
Varinfroy (60)	/	/	Bus 6431 Autheuil-en-Valois - Crépy-en-Valois	Bus 6431 Auttheuil-en-Valois - Crépy-en-Valois

Figure 21 : Tableau récapitulatif de l'offre de transport dans les communes étudiées du bassin de vie du Plessis-Belleville

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de Réseau Oise (2024) et d'Ile-de-France Mobilités (2024).

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Cette faible offre de transports publics peut être un facteur expliquant la prédominance de la voiture observée dans les déplacements quotidiens à l'échelle du bassin de vie du Plessis-Belleville.

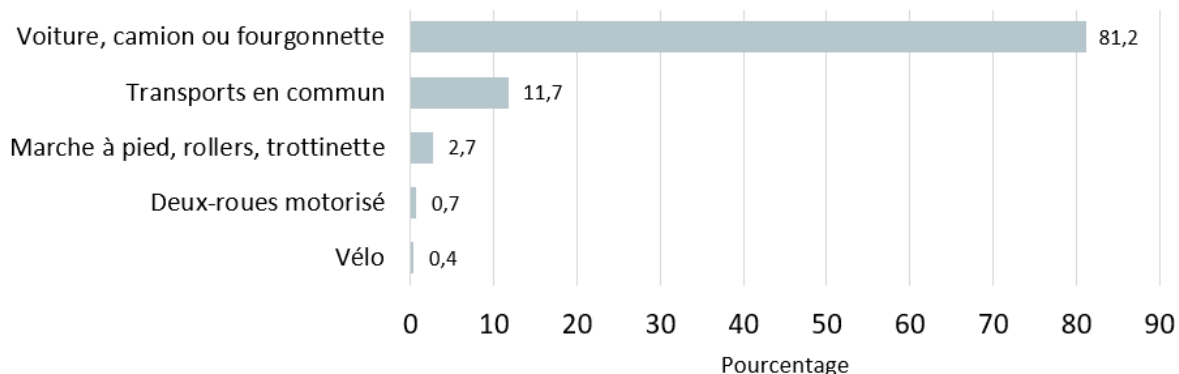


Figure 22 : Répartition des modes de transports utilisés pour se rendre au travail en 2021 dans le bassin de vie du Plessis-Belleville

Conception et réalisation : Albane Sinic, juin 2024, d'après les données de l'INSEE (2024) - Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

On observe donc que 81,2% des déplacements quotidiens pour se rendre au travail se font en voiture, en camion ou en fourgonnette. Si ces mobilités concernent exclusivement la population active de 15 ans ou plus ayant un emploi - et non les élèves et leurs déplacements vers leurs établissements scolaires -, ils sont révélateurs de tendance au sein des territoires étudiés.

Notons cependant qu'un sondage de l'IFOP réalisé en 2020 pourrait venir quelque peu nuancer ces propos puisqu'il révélait que 30 % des trajets vers l'école étaient effectués en voiture (IFOP, 2020), ce qui est bien inférieur aux 80% évoqués dans le cas des déplacements des actifs vers leur lieu de travail.

iii) Île-de-France ou Hauts-de-France, la principale différence en termes de mobilité scolaire se joue entre rural et urbain (Hypothèse 2)

Pour mieux comprendre l'offre de transport et son impact géographique, nous avons choisi de présenter les lignes de bus sur un croquis intégrant la typologie des communes. Cette visualisation permet de constater que les communes urbaines bénéficient d'une offre de transport plus développée, tandis que les zones rurales restent sous-desservies. Cette répartition géographique met donc en évidence des disparités dans l'accessibilité aux transports publics selon le type de territoire.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

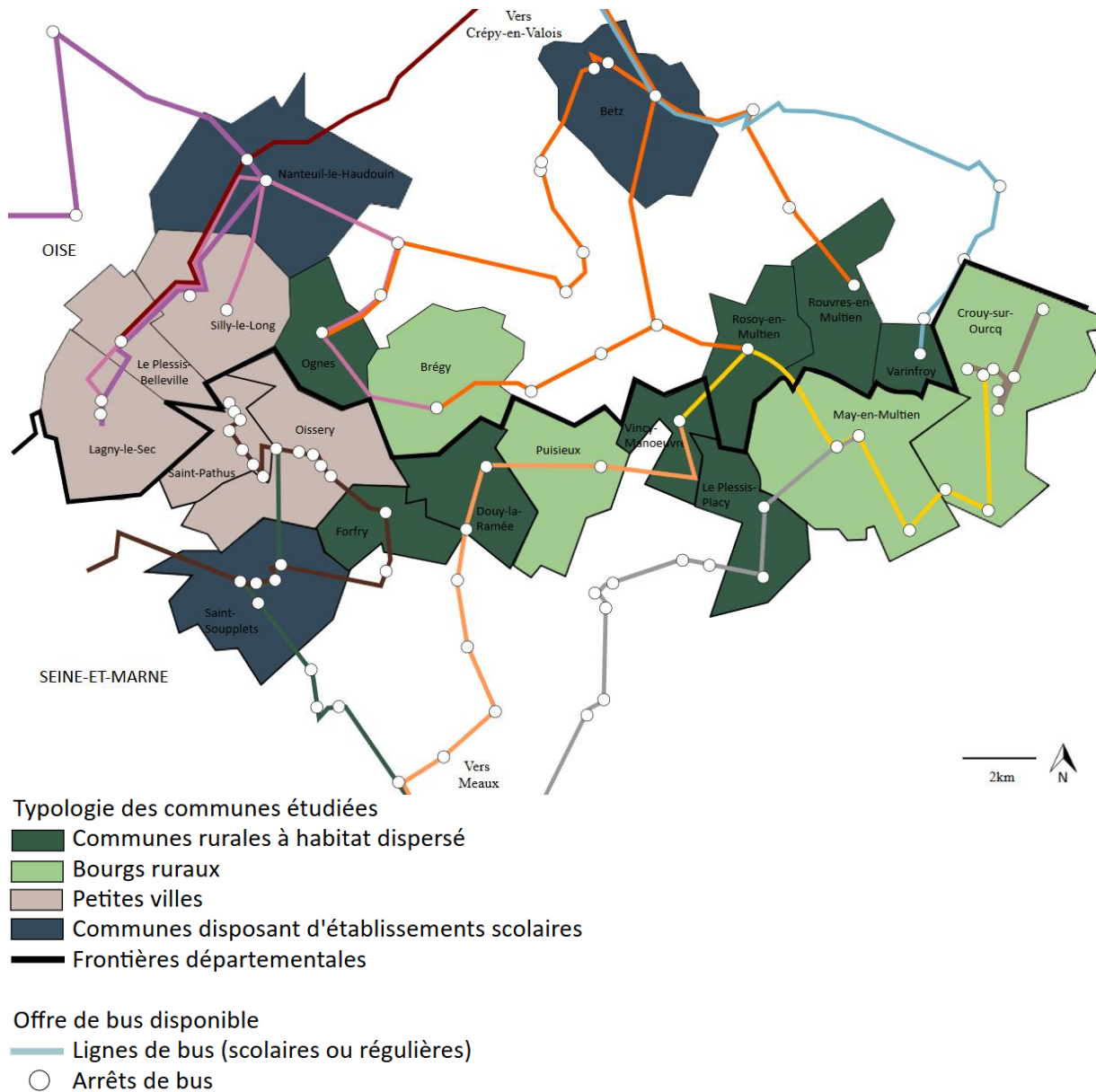


Figure 23 : Croquis présentant la typologie des communes étudiées et les lignes de bus les desservant

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024. Réalisé sur Inkscape à partir des données de Géoportail (2024), de Oise Mobilité (2024) et d'Ile-de-France Mobilités (2024).

En analysant les systèmes de transports scolaires dans les communes de Seine-et-Marne et de l'Oise étudiées, il apparaît donc que la principale différence en termes de mobilité scolaire se situe entre les zones rurales et urbaines, plutôt qu'entre les régions elles-mêmes. Dans les villes, la fréquence des passages, la connectivité et la connexité du réseau ainsi que la disponibilité de multiples modes de transport offrent aux élèves des conditions de déplacement favorables, leur offrant un accès plus rapide et plus flexible à leurs établissements scolaires.

À l'inverse, les élèves des zones rurales doivent faire face à une offre de transport moins développée, avec des services moins fréquents et moins variés. Cette situation pourrait entraîner des difficultés accrues pour se rendre à l'école, des trajets plus longs et une dépendance plus forte aux véhicules personnels ou aux initiatives locales de transport à la demande. En somme, indépendamment des politiques régionales spécifiques, ce sont les différences structurelles entre les environnements ruraux et urbains qui créeraient les principales disparités en termes d'accessibilité scolaire (Hypothèse 2).

C- Confrontation de nos hypothèses avec le vécu des élèves

Suite à notre analyse préliminaire basée sur les cartes et les données géographiques, nous avons formulé deux hypothèses principales : la première postule que les frontières administratives peuvent limiter la mobilité scolaire, tandis que la seconde suggère que la distinction entre milieux ruraux et urbains exacerbe ces disparités. Dans cette dernière sous-partie, nous confronterons ces hypothèses théoriques aux réalités vécues par les élèves, en utilisant les données recueillies à travers nos questionnaires et entretiens semi-directifs, afin d'évaluer comment ces facteurs influencent effectivement l'accessibilité scolaire.

1) Des disparités en termes de mobilité de part et d'autre de la frontière administrative ? Confrontation de l'Hypothèse 1 au vécu des élèves

Nous avons dans un premier temps avancé l'idée selon laquelle les frontières régionales et départementales influençaient l'accessibilité aux établissements scolaires. En effet, nous avons montré que l'autonomie accordée à chaque région et département en France pour adapter son système de transport aux besoins locaux, pouvait engendrer des disparités importantes en termes de mobilité et d'accès à l'éducation (Hypothèse 1).

i) Analyse des temps d'attente de part et d'autre de la frontière administrative

L'analyse théorique suggérait que la région de l'Oise disposait d'une offre de transport moins développée comparativement à celle de Seine-et-Marne. La connectivité et la connexité du réseau ainsi que la fréquence des passages y étant plus faibles, cela pourrait potentiellement entraîner des temps d'attente plus longs pour les élèves résidant dans l'Oise.

Afin de confronter cette hypothèse au vécu des élèves, nous avons choisi d'analyser les temps d'attente indiqués par les élèves dans les questionnaires distribués - pour rappel, l'ensemble de ces questionnaires a été distribué à des élèves scolarisés dans une commune de Seine-et-Marne. Pour confirmer ou infirmer notre hypothèse, nous avons comparé les temps d'attente des élèves résidant dans l'Oise avec ceux des élèves résidant en Seine-et-Marne, mais dans une commune différente de celle de leur établissement scolaire. Nous avons exclu les élèves résidants et étant scolarisés dans une même commune, car leurs trajets domicile-école sont généralement effectués en mobilité active (à pied, à vélo ou à trottinette), n'impliquant pas de temps d'attente significatif. Comme nous n'avons pas distribué de questionnaires à des élèves scolarisés dans une commune de l'Oise, ne pas réaliser cette exclusion aurait faussé les résultats.

La méthodologie ci-dessus appliquée, nous pouvons constater que les réponses à nos questionnaires corroborent notre hypothèse théorique. En effet, le temps d'attente moyen pour les élèves résidant dans l'Oise est de 55 minutes, contre 30 minutes pour ceux résidant en Seine-et-Marne.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

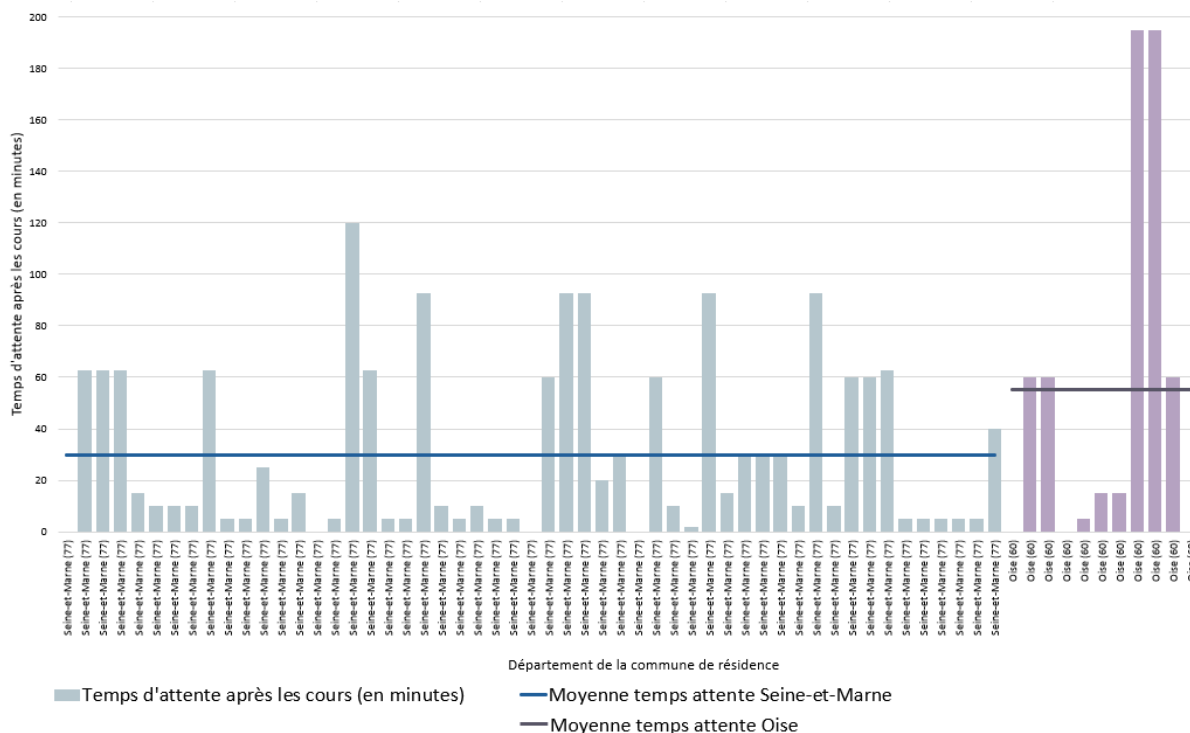


Figure 24 : Temps d'attente après les cours indiqués par les élèves enquêtés en fonction de leur lieu de résidence

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Ces résultats empiriques attestent donc d'une disparité significative en termes de mobilité scolaire de part et d'autre de la frontière administrative, qui pourrait affecter la trajectoire scolaire des élèves.

ii) Analyse des temps de trajet de part et d'autre de la frontière administrative

Au-delà du temps d'attente, nous avons également analysé le temps de trajet de part et d'autre de la frontière. Pour cela, nous avons utilisé les données de nos questionnaires et avons appliqué la même méthodologie que précédemment expliquée - à savoir, nous avons exclu les élèves résidants et étant scolarisés dans une même commune, car leurs trajets domicile-école sont généralement effectués en mobilité active (à pied, à vélo ou à trottinette), n'impliquant pas de temps de trajet significatif. Cette exclusion était particulièrement nécessaire étant donné que nous n'avons pas recueilli de données auprès d'élèves scolarisés dans une commune de l'Oise.

Cette méthodologie étant appliquée, nous avons constaté que les élèves de l'Oise qui fréquentent un établissement situé en dehors de leur commune de résidence avaient un temps de trajet moyen de 51 minutes. En comparaison, les élèves de Seine-et-Marne, dans une situation similaire, mettent en moyenne 26 minutes pour se rendre à l'école.

iv) La frontière administrative comme frein à la mobilité dans le cas de l'évitement scolaire

Dans le cas de l'évitement scolaire - terme qui désigne l'action pour un élève de fréquenter un établissement scolaire en dehors de son secteur d'affectation - les frontières administratives jouent un rôle crucial dans les dynamiques de mobilité. En effet, la double frontière régionale et départementale oblige fréquemment les élèves à combiner plusieurs modes de transport ou à recourir à la voiture.

A partir des données des questionnaires distribués, nous pouvons observer que sur les 35 élèves enquêtés pratiquant l'évitement scolaire, 9 utilisent exclusivement la voiture, 1 pratique le covoiturage, 16 prennent le bus, et 9 combinent bus et voiture.

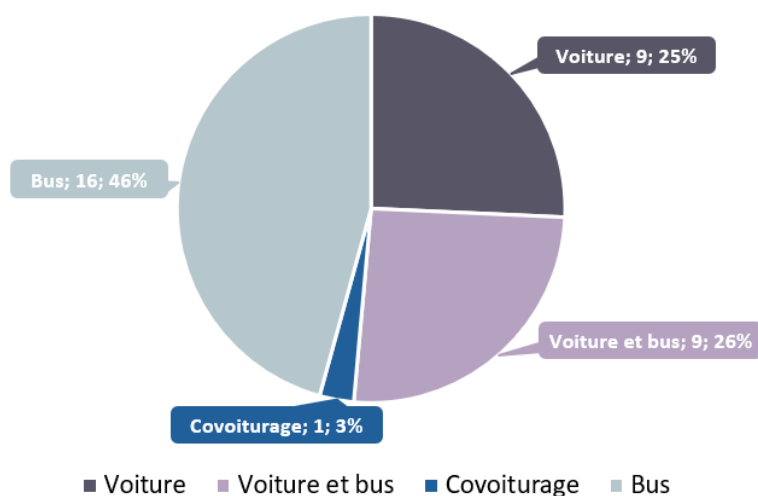


Figure 26 : Répartition des modes de transport empruntés par les élèves ayant recours à l'évitement scolaire

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Lorsque nous avons demandé aux élèves utilisant la voiture pourquoi ils avaient opté pour ce mode de transport, plusieurs raisons ont été avancées. Les deux principales raisons étant 1) le fait qu'aucun bus ne permettait de relier leur domicile à leur établissement scolaire et 2) le fait que le temps de transport en bus était trop long, ce qui les poussait à préférer la voiture pour des raisons de praticité et de gain de temps.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Commune école	Classe	Mode de transport	Pourquoi la voiture ?	Commune de résidence
Crouy-sur-Ourcq	6e	Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Boullarre
Crouy-sur-Ourcq	6e	Voiture	Le bus met trop de temps	Rouvres-en-Multien
Crouy-sur-Ourcq	6e	Voiture		Rouvres-en-Multien
Meaux	Term	Voiture	Le bus met trop de temps	Nanteuil-lès-Meaux
Oissey	4e	Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Dammartin
Saint-Soupplets	3e	Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Barcy
Saint-Soupplets	3e	Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Dammartin
Saint-Soupplets	6e	Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Etrépilly
Saint-Soupplets	6e	Voiture	Parent qui va au travail après	Silly-le-Long
Meaux	Term	Covoiturage	Le bus met trop de temps	Brégy
Crouy-sur-Ourcq	3e	Bus;Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Etavigny
Crouy-sur-Ourcq	6e	Bus;Voiture	Le bus ne passe pas près de chez moi	Etavigny
Meaux	Term	Bus;Voiture	Le bus met trop de temps	Brégy
Meaux	Term	Bus;Voiture	Le bus met trop de temps	Brégy
Meaux	Term	Bus;Voiture	Le bus met trop de temps	Nanteuil-lès-Meaux
Oissey	4e	Bus;Voiture	Voiture quand pas de bus (matin)	Marchémoret
Oissey	6e	Bus;Voiture	Voiture quand pas de bus (matin)	Saint-Mard
Saint-Soupplets	5e	Bus;Voiture	Trop tard le soir	Douy-la-Ramée
Saint-Soupplets	5e	Bus;Voiture	Trop tard le soir	Douy-la-Ramée

Figure 27 : Extrait des réponses aux questionnaires pour les élèves ayant recours à l'évitement scolaire

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Pour approfondir notre compréhension, nous avons mené deux entretiens semi-directifs auprès d'élèves ayant recours à l'évitement scolaire. Ces deux élèves résident dans l'Oise - l'une à Brégy et l'autre à Acy-en-Multien - et sont scolarisées à Meaux, en Seine-et-Marne.

L'une des élèves décrit son trajet domicile-école comme suit :

"Je dois prendre un bus qui m'amène dans le 77 à Douy-la-Ramée et ensuite j'attends un autre bus qui m'emmène jusqu'à Meaux."

(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

Ce changement de bus au niveau de la correspondance peut prendre beaucoup de temps, comme l'explique l'autre élève interrogée :

"(...) j'ai 1h30 de bus puisque j'attends une demi-heure le premier bus, ensuite j'ai à peu près une demi-heure, 40 min de bus je crois, ensuite j'attends 15 min le deuxième bus puis après c'est 5-10 min de transport pas plus mais comme j'ai dit je peux pas trop le faire à pied quoi."

(Élève 2 de Terminale du lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Les retards et le manque de coordination entre les deux compagnies de bus ajoutent une couche supplémentaire de complexité :

"Normalement [le temps d'attente] annoncé [entre les deux bus est de] 10-15 minutes mais en vrai il y a plus. Ou généralement ce qui arrive aussi c'est que les bus ne s'attendent pas donc si le premier a du retard, le deuxième part sans nous attendre. C'est souvent qu'on rate la correspondance et qu'on se retrouve sans bus du coup."

(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

"(...) ça arrive souvent que la connexion ne se fasse pas, très souvent il y a du retard donc je rate ma correspondance ou alors la navette ne passe pas donc je dois marcher dans les champs."

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ces temps d'attente et retard expliquent ainsi que le temps moyen de trajet pour ces élèves est supérieur à la moyenne des autres. En effet, l'analyse de nos questionnaires a révélé que ces élèves doivent parcourir en moyenne 37 minutes pour se rendre à l'école, contre une moyenne de 30 minutes pour l'ensemble des élèves interrogés. Cette différence de temps de trajet, bien que subtile, peut s'accumuler au fil du temps et engendrer une fatigue supplémentaire.

Une élève souligne également la mauvaise organisation de cette correspondance entre les deux départements en insistant sur le fait que :

"Cette ligne-là elle est très instable si je peux dire : une fois sur deux elle passe pas et quand elle passe c'est soit un bus normal – ces fois-là on a de la chance – soit juste une sorte de camionnette comme on est peu nombreux. Mais c'est déjà arrivé que des personnes restent sur le trottoir [...] parce qu'on pouvait pas tous entrer dans la camionnette donc c'est vraiment très mal organisé."

(Élève 2 de Terminale du lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ces témoignages révèlent la mauvaise organisation des solutions mises en place par les autorités locales pour organiser les dessertes interrégionales. Dans ce contexte particulier où l'élève est domicilié dans un autre département que son lieu de scolarisation, l'offre de transport public apparaît comme étant inadaptée, en raison de sa faible fréquence et du manque de coordination entre les deux départements. Cette inadéquation entraîne des disparités significatives qui pourraient impacter la trajectoire scolaire des élèves, indiquant clairement que la frontière administrative peut constituer un frein à la mobilité.

2) Des disparités en termes de mobilité scolaire entre les milieux urbains et ruraux ? Confrontation de l'Hypothèse 2 au vécu des élèves

Nous avons dans un second temps avancé l'idée selon laquelle, au-delà des frontières administratives, c'était plutôt la dichotomie entre milieux urbains et ruraux qui pouvait influencer la mobilité scolaire des élèves. En effet, alors que les milieux urbains disposent d'un réseau de transports fortement connecté et connexe et d'une forte fréquence de passages, les milieux ruraux doivent faire face à une offre de transport moins développée, caractérisée par une plus faible redondance des réseaux, une plus faible fréquence de passages et des modes de transport moins variés.

i) Analyse des modes de transports dans les milieux ruraux et urbains

Notre analyse théorique avait conclu qu'en milieu rural, les élèves disposent généralement de moins de choix en matière de modes de transport. Pour les élèves résidant dans une commune autre que leur commune de scolarisation, les déplacements s'y feraient principalement en bus ou en voiture, tandis que les élèves habitant dans la même commune que leur commune de scolarisation auraient plutôt recours aux mobilités actives - la marche, la trottinette ou le vélo.

Les résultats de notre enquête confirment cette hypothèse. En effet, lorsque nous comparons les

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

élèves habitant en milieu rural et étant scolarisés dans la même commune que leur lieu de résidence avec ceux habitant en milieu rural mais étant scolarisés dans une autre commune, nous observons que 87% des premiers ont recours aux mobilités actives, tandis que 100% des seconds utilisent le bus ou la voiture.

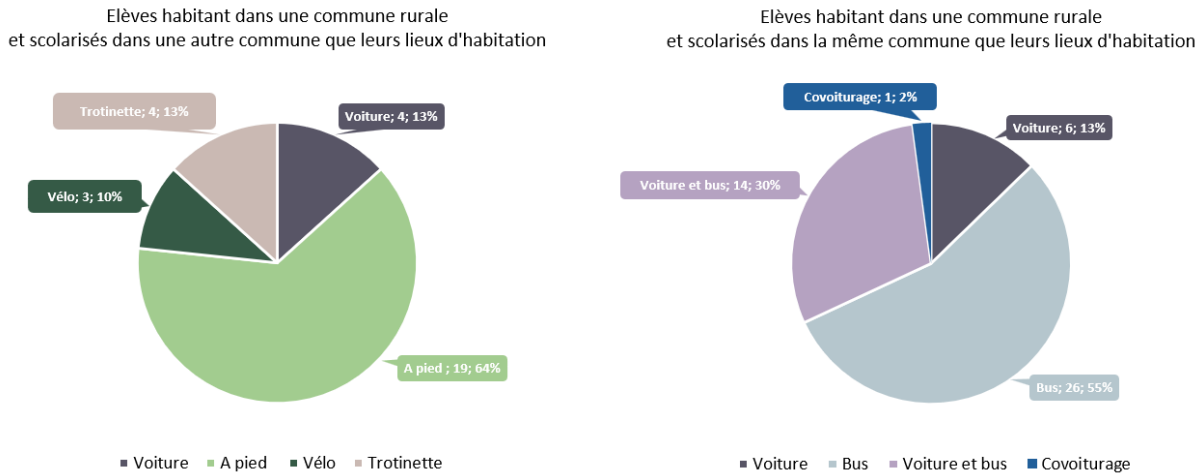


Figure 28 : Répartition des modes de transport empruntés par les élèves vivant en milieu rural
Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

En milieu urbain en revanche, notre analyse théorique avait conclu que les élèves bénéficiaient d'une plus grande variété de modes de transport, incluant bus, train, voiture et mobilités actives. La plurimodalité ou l'intermodalité y serait courante, avec les élèves combinant différents modes de transport pour leurs trajets quotidiens.

Les résultats de notre enquête confirment en partie cette hypothèse. En effet, ils montrent une diversité de modes de transport utilisés, bien que l'hypothèse de la plurimodalité ne soit pas entièrement vérifiée.

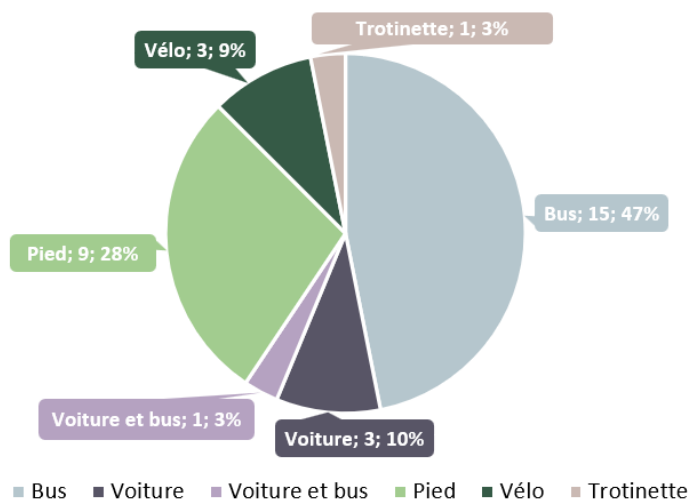


Figure 29 : Répartition des modes de transport empruntés par les élèves vivant en milieu urbain
Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

La différence de milieu d'habitation - rural ou urbain - semble donc jouer un rôle important dans le choix du mode de transport emprunté par les élèves. Si ceux habitant en milieu rural sont dépendants du bus ou de la voiture lorsqu'ils sont scolarisés dans une commune autre que leur lieu d'habitation, et favorisent dans le cas inverse les mobilités actives, les modes de transport utilisés par les élèves habitant en milieu urbain sont plus diversifiés.

ii) Sentiment d'éloignement dans les milieux ruraux et urbains

Il semble logique que le sentiment d'éloignement soit plus faible pour les élèves scolarisés dans leur commune de résidence, qu'elle soit rurale ou urbaine, du fait de temps de trajet plus courts. Ceux qui doivent se déplacer vers une autre commune, en revanche, pourraient ressentir un sentiment d'éloignement plus marqué. Nous voulons ici examiner si le sentiment de proximité diffère entre les milieux urbains et ruraux.

Pour cela, nous avons utilisé le test de corrélation de Pearson pour mesurer la relation entre le sentiment d'éloignement et la densité de la commune. Le test a révélé une corrélation positive ($r = 0.25$), indiquant que plus le lieu d'habitation est rural, plus le sentiment d'éloignement est fort. Toutefois, ce test indique également que la corrélation entre ces deux variables est relativement faible.

Pour illustrer cette relation, nous avons représenté les données par un nuage de points.

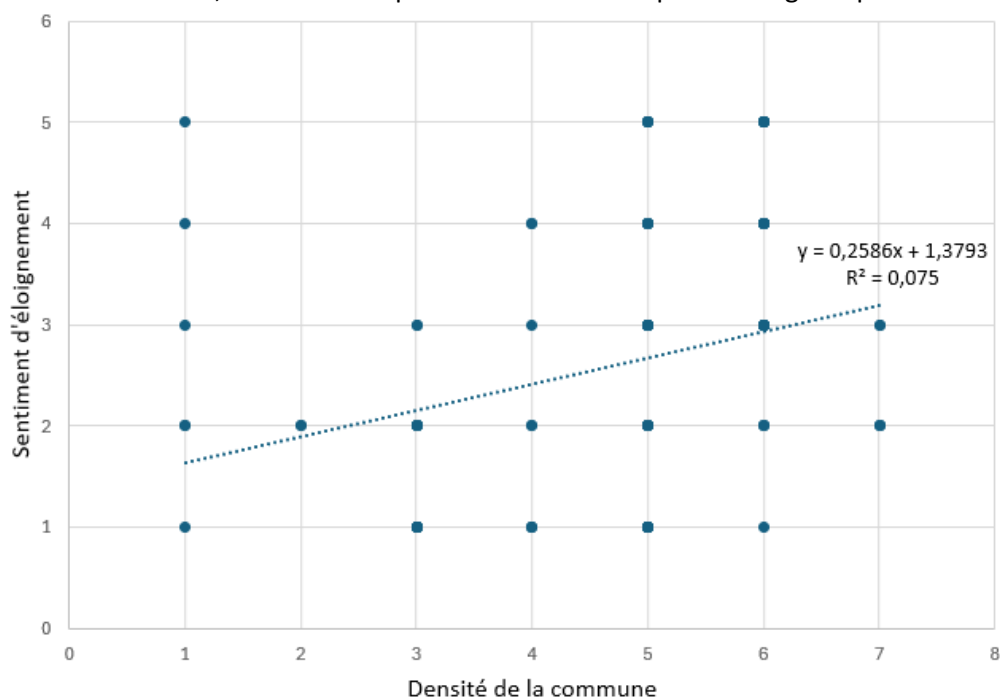


Figure 30 : Nuage de points représentant le sentiment d'éloignement ressenti par les élèves en fonction de la densité de la commune

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024) et de la grille communale de l'INSEE (2024).

Le coefficient de détermination ($R^2 = 0.075$) confirme que bien que la relation est positive, même si elle reste extrêmement faible.

I - ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS

Il est cependant important de noter que les résultats obtenus ne sont pas forcément représentatifs de la réalité. En effet, les questionnaires n'ont pas été distribués à un échantillon représentatif de la population du lycée de Meaux, car seul un petit échantillon d'élèves n'habitant pas à Meaux mais scolarisés dans le lycée Bossuet a répondu. Cela impacte les résultats, car les élèves habitant à Meaux et y étant scolarisés n'ont pas été inclus dans l'étude. Nous ne pouvons pas affirmer que cela aurait changé les résultats, mais il est plausible que le coefficient de corrélation aurait été plus important si ces élèves avaient été pris en compte.

iii) Temps de transport dans les milieux ruraux et urbains

Nous avons évoqué la possibilité pour les élèves habitant en milieu rural d'avoir des temps de trajet plus longs, comparativement à leurs camarades habitant en milieu urbain. En 2014, on observait à ce titre un temps médian d'accès au lycée de 8 minutes pour les communes françaises densément peuplées contre 46 minutes pour les communes françaises très peu denses (INSEE, 2015).

	en minutes			
	Catégories de communes			
	Communes densément peuplées	Communes de densité intermédiaire	Communes peu denses	Communes très peu denses
Temps médian d'accès aux équipements de la gamme de proximité les plus proches	5	5	8	13
Temps médian d'accès au médecin omnipraticien le plus proche	4	4	10	16
Temps médian d'accès à la pharmacie la plus proche	4	4	10	18
Temps médian d'accès aux urgences les plus proches	14	26	40	52
Temps médian d'accès à l'école élémentaire la plus proche	4	4	4	10
Temps médian d'accès au collège le plus proche	6	8	16	24
Temps médian d'accès au lycée général le plus proche	8	16	32	46

Champ : France métropolitaine, La Réunion et la Martinique.

Note : il s'agit du temps médian d'accès en minutes, en automobile, en heure creuse, du chef-lieu de la commune de résidence au chef-lieu de la commune d'implantation du service le plus proche. Pour l'intercommunal, les calculs se font entre les carreaux de 200 mètres : la médiane représente le temps d'accès de chaque carreau de 200 mètres à l'équipement le plus proche. Les distances sont calculées avec le distancier Metric de l'Insee.

Source : Insee, base permanente des équipements.

Figure 31 : Temps d'accès médian en minutes par la route aux écoles, collèges et lycées en 2014

Source : INSEE, La France et ses territoires (2015), page 20.

Pourtant, l'analyse des résultats de notre enquête contredit cette théorie puisque le temps de trajet moyen pour les élèves habitant en milieu rural est de 22 minutes contre 20 minutes pour les élèves habitant en milieu urbain. La différence entre les deux est donc pratiquement nulle.

Une nouvelle fois, il est important de préciser que ces résultats ne sont pas nécessairement représentatifs de la réalité. En effet, l'échantillon d'élèves ayant répondu au questionnaire n'était pas proportionnellement représentatif de la population générale. Notamment, il y avait une sous-représentation significative des élèves vivant en milieu urbain et scolarisés dans la même commune que leur lieu de résidence, par rapport à leur part réelle dans la population. Cette limite doit être prise en compte dans l'interprétation des résultats, car elle pourrait introduire un biais dans l'analyse des données.

Conclusion

En confrontant nos hypothèses théoriques aux expériences vécues par les élèves, nous avons pu confirmer que la double frontière administrative et la variabilité des systèmes de transport entre régions créaient des disparités significatives en termes d'accessibilité scolaire. En effet, les résultats montrent que les élèves de l'Oise bénéficient d'une offre de transport globalement moins développée et rencontrent des temps d'attente moyens plus longs que leurs homologues de Seine-et-Marne, ce qui corrobore notre hypothèse initiale sur l'existence de potentielles disparités de part et d'autre de la frontière administrative. A plus forte raison, les témoignages d'élèves pratiquant l'évitement scolaire révèlent également des difficultés accrues, dues à la mauvaise coordination et à la faible fréquence des transports interrégionaux, confirmant que ces frontières constituent un frein notable à la mobilité scolaire (Hypothèse 1). Ces résultats soulignent l'importance d'une meilleure coordination interrégionale des politiques de transport pour améliorer l'équité d'accès à l'éducation pour tous les élèves, indépendamment de leur lieu de résidence.

De plus, les résultats confirment notre hypothèse selon laquelle la mobilité scolaire serait influencée par la distinction entre milieux urbains et ruraux (Hypothèse 2). En effet, en milieu rural, les élèves doivent souvent se contenter de modes de transport limités, principalement le bus et la voiture, surtout lorsqu'ils doivent se rendre dans une commune différente de leur lieu de résidence. À l'inverse, les élèves en milieu urbain ont accès à une plus grande variété de moyens de transport, bien que l'hypothèse de la plurimodalité ne soit pas entièrement vérifiée par nos données. Par ailleurs, et ce en dépit d'une faible corrélation, il est apparu que le sentiment d'éloignement est légèrement plus marqué chez les élèves vivant en milieu rural. Il est toutefois essentiel de noter que la représentativité limitée de notre échantillon, notamment la sous-représentation des élèves urbains scolarisés dans leur commune de résidence, a pu affecter ces conclusions.

II- COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE DES ÉLÈVES

Dans la première partie de cette étude, nous avons démontré, à travers une analyse théorique et une analyse empirique, que des disparités existent en termes d'accessibilité aux transports scolaires, tant entre les milieux urbains et ruraux que de part et d'autre de la frontière administrative et que ces disparités pouvaient être plus fortes encore pour les élèves ayant recours à l'évitement scolaire. Cette deuxième partie vise à donner des clefs de compréhension sur la façon dont ces disparités influencent la trajectoire scolaire des élèves.

Tout d'abord, nous commencerons par examiner la façon dont ces disparités affectent la fatigue des élèves. En effet, des temps d'attente ou de trajet prolongés peuvent avoir des répercussions notables sur le bien-être et le niveau de fatigue des élèves. Fatigués dès leur arrivée en classe ils pourraient alors être moins attentifs et concentrés, et fatigués en rentrant chez eux ils pourraient être plus enclins à faire une sieste, ce qui réduirait leur temps disponible pour les devoirs et les révisions à domicile. Une analyse des témoignages d'élèves et des données des questionnaires permettra de corroborer ou de nuancer ces hypothèses.

Ensuite, nous aborderons l'impact de l'accessibilité aux transports sur la participation des élèves aux activités extra-scolaires. Ces activités, qu'elles soient sportives ou culturelles, sont essentielles au développement global de l'individu et, par conséquent, à sa réussite scolaire. Par exemple, dans les milieux ruraux, la moindre fréquence des transports publics pourrait rendre difficile, voire impossible, la participation régulière à des activités sportives ou culturelles situées à une certaine distance du domicile. Nous tenterons de comprendre comment ces restrictions peuvent entraîner un déséquilibre dans le développement des compétences sociales et personnelles des élèves, en limitant leurs opportunités de s'engager dans des activités qui enrichissent leur expérience scolaire.

Enfin, nous analyserons comment les disparités d'accessibilité aux transports influencent les choix d'orientation des élèves. La possibilité d'accéder facilement à des établissements offrant des spécialités souhaitées ou de réaliser des stages dans des domaines spécifiques est un facteur déterminant dans la trajectoire académique et professionnelle des élèves. Nous discuterons des conséquences des freins à la mobilité sur les perspectives éducatives et professionnelles des élèves, en nous appuyant sur nos enquêtes pour illustrer nos propos.

En somme, cette deuxième partie mettra en évidence les répercussions profondes des disparités en termes de mobilité scolaire sur divers aspects de la vie scolaire des élèves. En examinant l'impact sur la concentration en classe, la participation aux activités extra-scolaires et les choix d'orientation, nous montrerons que les enjeux de mobilité dépassent largement la simple question de l'accès aux transports, touchant au cœur même de la réussite et du développement des élèves.

A- L'impact du temps d'attente et du temps de trajet sur la fatigue des élèves

1) Des temps de trajets longs qui favorisent un sentiment de fatigue chez les élèves

- i) La corrélation entre temps de trajet et sentiment de fatigue
- ii) Conséquences sur la concentration et la réussite scolaire des élèves

2) Conséquences sur temps révision

B- L'impact sur les activités extra-scolaires

1) L'importance des activités extra-scolaires sur la réussite scolaire

- i) Développement des compétences socio-émotionnelles
- ii) Amélioration de la motivation et de l'engagement scolaire
- iii) Un complément à l'environnement quotidien

2) Une participation aux activités extra-scolaires inégale

- i) Les facteurs qui influencent la participation aux activités extra-scolaires
- ii) La naissance d'un sentiment d'injustice
- iii) S'organiser sans les transports : une fausse bonne idée ?

C- L'impact sur l'orientation

1) Le rôle des transports dans l'orientation scolaire des élèves

2) Application à notre étude de cas

- i) Le rôle des transports dans les choix d'orientation dès le collège
- ii) L'impact des transports sur les choix post-bac
- iii) Le cas particulier des Sections d'Enseignement Général et Professionnel Adapté (SEGPA) et des Unités Localisées pour l'Inclusion Scolaire (ULIS)

Conclusion

A- L'impact du temps d'attente et du temps de trajet sur la fatigue des élèves

Les trajets scolaires peuvent avoir des conséquences significatives sur le niveau de fatigue des élèves. En analysant les données recueillies, nous avons constaté que les élèves interrogés étaient souvent confrontés à des temps de trajet longs pour se rendre à l'école - en moyenne, le temps de trajet pour les élèves résidant dans une commune différente de celle de leur école est de 30 minutes, avec des extrêmes pouvant atteindre jusqu'à 1h45. Ces longs trajets ne sont pas sans impact, car ils influencent directement la fatigue des élèves, le temps qu'ils peuvent consacrer à leurs devoirs à la maison, et, par conséquent, leurs performances scolaires.

1) Des temps de trajets longs qui favorisent un sentiment de fatigue chez les élèves

i) La corrélation entre temps de trajet et sentiment de fatigue

Les résultats de notre enquête indiquent que sur les 109 élèves interrogés, 39 déclarent faire une sieste en rentrant chez eux après les cours. Nous avons exploré les facteurs susceptibles d'inciter ces élèves à faire une sieste, en considérant d'abord l'hypothèse des longs trajets. L'analyse des questionnaires révèle que les élèves qui font une sieste ont un temps de trajet moyen de 29 minutes, comparé à 17 minutes pour ceux qui n'en font pas. Cela suggère que des trajets plus longs augmenteraient la fatigue, ce qui pousserait les élèves à faire une sieste pour récupérer. Ces constats sont corroborés par une étude menée par Carole Voulgaris *et al.* (2019), qui utilise les données de l'American Time Use Survey pour démontrer que la durée du temps de trajet est inversement proportionnelle au temps de sommeil des élèves. Autrement dit, une augmentation de la distance parcourue pour se rendre à l'école entraîne une diminution du temps passé à dormir, ce qui peut avoir des implications notables sur leur santé physique et mentale.

Afin de procéder à une analyse univariée de la durée du trajet en fonction du fait de faire ou non une sieste en rentrant, nous avons d'abord représenté la distribution de la durée des trajets pour les deux groupes (ceux qui font une sieste et ceux qui n'en font pas) à l'aide de diagrammes en violon afin de montrer la distribution de la durée des trajets pour les deux groupes (ceux qui font une sieste et ceux qui n'en font pas). En noir nous avons la distribution pour les élèves qui ne font pas de sieste en rentrant, et en vert, celle des élèves qui font une sieste. Les boîtes à l'intérieur de ces diagrammes (boxplots) indiquent la médiane (ligne noire), l'étendue interquartile, et la moyenne (le losange noir).

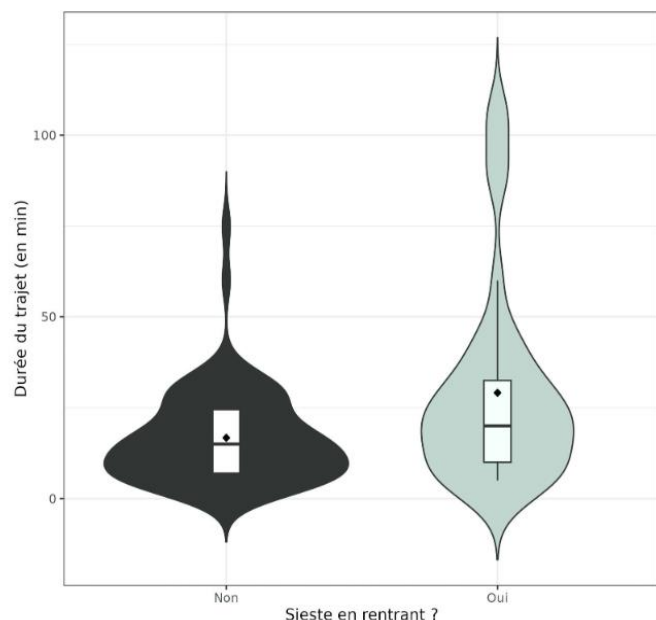


Figure 32 : Diagrammes en violon présentant la distribution de la durée des trajets en fonction de la pratique de la sieste en rentrant des cours

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

Nous avons ensuite réalisé un test t de Welch, une variation du test t de Student, utilisé pour comparer les moyennes de deux échantillons indépendants qui peuvent avoir des variances différentes.

Conformément au test de Welch, deux hypothèses sont posées :

- H_0 (hypothèse nulle) : les deux échantillons proviennent de populations avec la même moyenne
- H_1 (hypothèse alternative) : les deux échantillons proviennent de populations avec des moyennes différentes

On calcule ensuite la statistique t telle que $t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2}}}$

Où :

- \bar{X}_1 et \bar{X}_2 sont les moyennes des deux échantillons.
- s_1^2 et s_2^2 sont les variances des deux échantillons.
- n_1 et n_2 sont les tailles des deux échantillons.

Ici :

- $\bar{X}_1 - \bar{X}_2 = -12,4$
- $s_1^2 = 166,67$ (variance du groupe ne faisant pas de sieste)
- $s_2^2 = 727,46$ (variance du groupe faisant une sieste)
- $n_1 = 70$ (taille de l'échantillon ne faisant pas de sieste)
- $n_2 = 39$ (taille de l'échantillon faisant une sieste)

Ainsi on obtient $t = -2,7$

On calcule ensuite le degré de liberté selon la formule de Welch :

$$v = \frac{\left(\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2}\right)^2}{\frac{\left(\frac{s_1^2}{n_1}\right)^2}{n_1 - 1} + \frac{\left(\frac{s_2^2}{n_2}\right)^2}{n_2 - 1}}$$

Ainsi on obtient $v = 47,9$

Le fait d'avoir un degré de liberté non entier (47,9) est une particularité du test de Welch, et reflète une pondération qui tient compte des différences de variances et de tailles d'échantillons entre les deux groupes. Plus le degré de liberté est élevé, plus la p-value calculée sera précise et fiable pour tester l'hypothèse.

La statistique de test $t = -2,70$ indique que la moyenne des temps de trajet pour ceux qui font une sieste est significativement plus élevée que pour ceux qui ne le font pas, avec une tendance négative car $X_1 < X_2$.

Nous avons ensuite calculé la p-value à partir d'un modèle statistique en utilisant les valeurs de la statistique t et des degrés de liberté. Nous avons ainsi obtenu une p-value de 0,00953, qui est faible (inférieure à 0,01). Cela signifie que la probabilité que cette différence soit due au hasard est inférieure à 1%. Il existe donc bien une différence statistiquement significative entre les deux groupes.

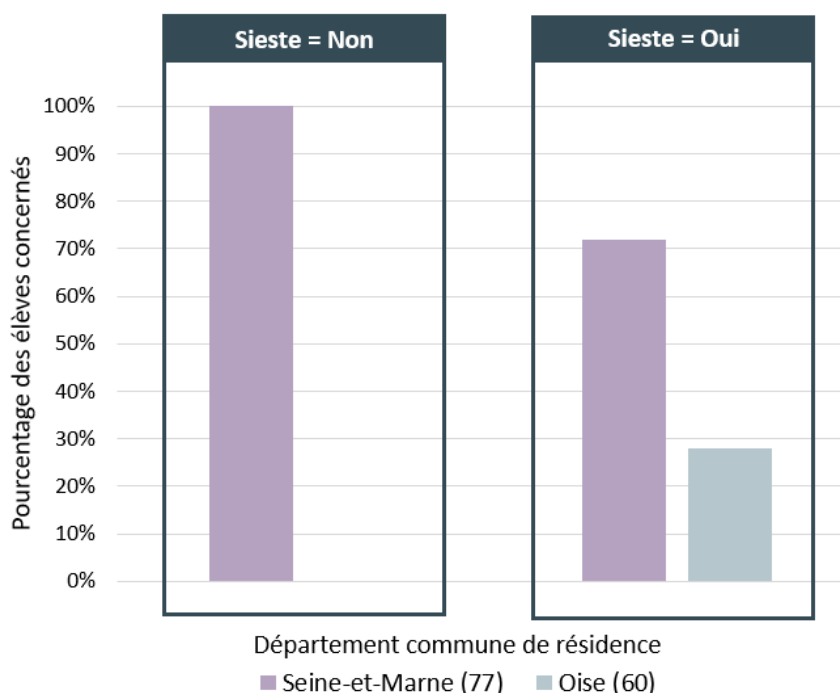
Enfin, le rapport de cotes (odds ratio) calculé à partir d'une régression logistique indique qu'une augmentation de 10 minutes dans la durée du trajet multiplie la probabilité de faire une sieste par 1,41. Par exemple, si le trajet passe de 21 à 31 minutes, un élève a 1,41 fois plus de chances de faire une sieste.

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

En conclusion, le test de Welch a montré une statistique $t=-2,70$, indiquant une différence significative entre les deux groupes. Cette statistique a été utilisée pour calculer une p-value de 0,00953, ce qui permet de rejeter l'hypothèse nulle et de conclure que la relation entre la durée du trajet et le fait de faire une sieste est statistiquement significative. En d'autres termes, il existe une preuve solide que plus le trajet est long, plus la probabilité de faire une sieste augmente.

Par ailleurs, toujours d'un point de vue statistique, bien que nous n'ayons pu réaliser le test du χ^2 en raison d'effectifs trop faibles, nous avons effectué plusieurs tests exacts de Fisher pour tenter de démontrer une corrélation entre la variable « sieste » et d'autres variables explicatives.

Premièrement, ces tests ont révélé que la variable « sieste » était fortement corrélée au département de résidence. En effet, les résultats montrent que 100% des élèves habitant dans l'Oise déclarent faire une sieste en rentrant chez eux.



Département commune de résidence	Sieste en rentrant ? = Non (n=70)	Sieste en rentrant ? = Oui (n=39)	n
Seine-et-Marne (77)	70 (100%)	28 (72%)	98
Oise (60)	0 (0%)	11 (28%)	11

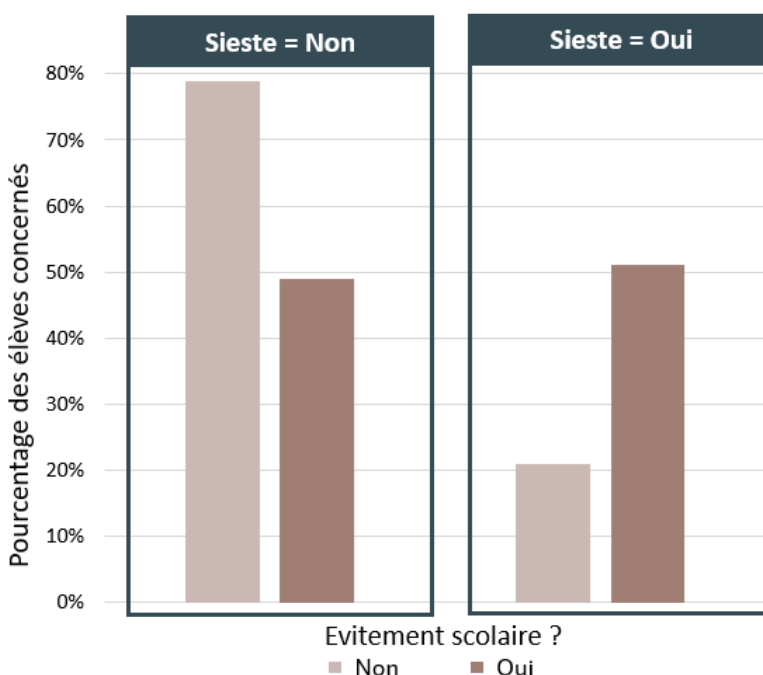
Figure 33 : Répartition des élèves faisant ou ne faisant pas la sieste en rentrant des cours en fonction de leur département de résidence

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Si les élèves résidant dans l'Oise sont plus particulièrement affectés par la fatigue, cela peut possiblement être en raison des longs trajets qu'ils doivent effectuer quotidiennement pour se rendre à l'école. En effet, les données présentées dans la première partie révèlent que les élèves de l'Oise qui fréquentent un établissement situé en dehors de leur commune de résidence ont un temps de trajet moyen de 51 minutes. En comparaison, les élèves de Seine-et-Marne, dans une situation similaire, mettent en moyenne 26 minutes pour se rendre à l'école. Cette différence de durée de trajet souligne l'impact indirect du département de résidence sur la fatigue des élèves, un facteur déterminant qui semble contribuer à leur besoin de faire une sieste après les cours.

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

Deuxièmement, les résultats de nos tests révèlent que le phénomène d'évitement scolaire - qui se produit lorsqu'un élève choisit de fréquenter un établissement en dehors de son secteur d'affectation - semble également jouer un rôle sur la fatigue des élèves. Parmi les 35 élèves concernés par l'évitement scolaire, 20 déclarent faire une sieste en rentrant chez eux après les cours. Une fois de plus, cette tendance peut être attribuée à la durée prolongée de leurs trajets quotidiens, puisque ces élèves doivent parcourir en moyenne 37 minutes pour se rendre à l'école, contre une moyenne de 30 minutes pour l'ensemble des élèves interrogés. Cette différence de temps de trajet, bien que subtile, peut s'accumuler au fil du temps et engendrer une fatigue supplémentaire, incitant ces élèves à rechercher du repos dès leur retour à la maison. L'évitement scolaire, souvent motivé par le désir de fréquenter des établissements perçus comme offrant de meilleures opportunités éducatives, peut ainsi avoir des répercussions inattendues sur le bien-être des élèves, en particulier en ce qui concerne leur niveau de fatigue et leur besoin de récupération.



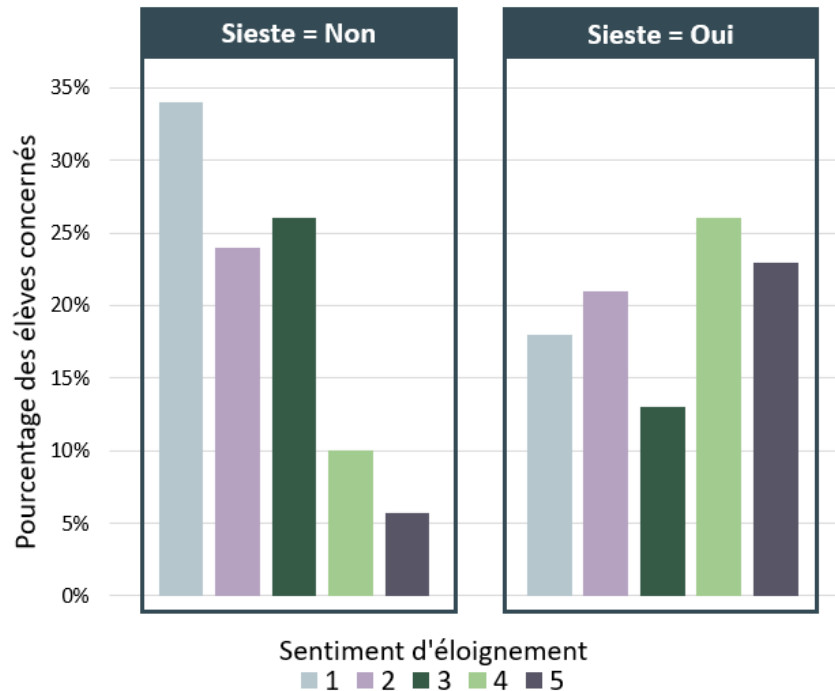
Evitement scolaire ?	Sieste en rentrant ? = Non (n=70)	Sieste en rentrant ? = Oui (n=39)	n
Non	55 (79%)	19 (49%)	74
Oui	15 (21%)	20 (51%)	35

Figure 34 : Répartition des élèves faisant ou ne faisant pas la sieste en rentrant des cours en fonction de leur éventuelle pratique de l'évitement scolaire

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

Enfin, le sentiment d'éloignement - qui reflète la perception subjective qu'ont les élèves de la distance séparant leur domicile de leur établissement scolaire - s'avère également étroitement lié à la pratique de la sieste. Cette corrélation renforce l'idée selon laquelle la durée et la difficulté des trajets quotidiens ont un impact sur la fatigue des élèves.



Sentiment d'éloignement	Sieste en rentrant ? = Non (n=70)	Sieste en rentrant ? = Oui (n=39)	n
1	24 (34%)	7 (18%)	31
2	17 (24%)	8 (21%)	25
3	18 (26%)	5 (13%)	23
4	7 (10%)	10 (26%)	17
5	4 (5,7%)	9 (23%)	13

Figure 35 : Répartition des élèves faisant ou ne faisant pas la sieste en rentrant des cours en fonction du sentiment d'éloignement qu'ils ressentent

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

En effet, les données montrent que ceux qui perçoivent un fort sentiment d'éloignement sont plus enclins à faire une sieste après les cours ; cette observation suggère que ce n'est pas seulement la durée objective du trajet qui affecte les élèves, mais aussi la charge psychologique qu'ils associent à ces déplacements quotidiens. Le sentiment d'éloignement peut exacerber la fatigue mentale et physique, augmentant ainsi le besoin de repos une fois à la maison. Le ressenti des élèves par rapport à la distance parcourue pour se rendre à l'école joue donc un rôle sur leur bien-être général, soulignant l'importance de prendre en compte non seulement les aspects tangibles du trajet, mais aussi leurs effets psychologiques.

ii) Conséquences sur la concentration et la réussite scolaire des élèves

La fatigue engendrée par des trajets prolongés a un effet direct et néfaste sur la capacité de concentration des élèves en classe. En effet, un élève fatigué est non seulement moins attentif, mais également moins en capacité de participer activement en classe, ce qui peut mener à une baisse significative de ses performances scolaires. En revanche, des temps de trajet plus courts contribuent à réduire la fatigue, améliorant ainsi la santé physique et mentale des élèves, et leur permettant de rester concentrés et engagés tout au long des heures de cours ; cette dynamique est essentielle pour maximiser leur réussite scolaire.

Cette hypothèse est corroborée par les résultats d'une étude menée par Mélanie Flageau *et al.* (2021), étudiants à l'Université Paris Nanterre. Leur recherche a révélé que, parmi les étudiants enquêtés ayant admis s'être endormis lors de leur dernier cours, la moitié avait manqué plusieurs cours au cours de la semaine précédente - tandis qu'en comparaison seuls 36 % de ceux qui étaient restés éveillés avouaient avoir manqué plusieurs cours. De plus, 40% de ces étudiants fatigués ont manqué leurs examens lors de la première session, alors que 70 % de ceux qui ne se sont pas assoupis en classe l'ont réussi. Enfin, l'étude a également montré que les étudiants ayant ressenti une fatigue accrue en classe étaient moins nombreux à entamer leurs révisions une semaine ou plus avant les examens (35 %), comparé à 51 % pour ceux qui ne ressentaient pas cette fatigue. Ces résultats mettent donc en lumière l'importance cruciale de la fatigue sur la réussite académique.

Or, puisque les résultats de notre enquête suggèrent une corrélation directe entre la fatigue des élèves, la durée de leurs trajets scolaires et le sentiment d'éloignement qu'ils éprouvent, cela souligne l'importance de ces derniers facteurs sur la réussite scolaire. En d'autres termes, le temps de trajet et le sentiment d'éloignement influent sur leur niveau de fatigue, qui impacte la capacité à se concentrer en classe, qui affecte, à terme, la réussite scolaire. La Conseillère Principale d'Éducation (CPE) du collège de Oissery disait ainsi :

“ On a des élèves là qui se réveillent avant 6h, qui se réveillent très très tôt pour prendre le bus. Ça donne effectivement un élève fatigué quand il arrive à 8h00 - 8h30. C'est dur de tenir ensuite toute la journée. Déjà pour nous en tant qu'adultes c'est dur, alors je me dis que pour eux...”

(Conseillère Principale d'Éducation du collège de Oissery, Entretien 1, le 21 mai 2024)

Pour cette raison, réduire la durée des trajets, que ce soit par une amélioration de l'accessibilité aux établissements scolaires ou par une optimisation des infrastructures de transport, pourrait constituer une stratégie efficace pour renforcer la réussite scolaire.

Toutefois, il convient de souligner une limite de notre analyse puisque les données recueillies ne tiennent pas compte de l'impact des problèmes de santé, des maladies chroniques ou des habitudes de sommeil qui pourraient également accentuer la fatigue des élèves. Cette omission introduit donc un biais potentiel dans nos conclusions, rendant nécessaire une évaluation plus complète de ces facteurs pour obtenir une vision plus nuancée de la situation.

2) Conséquences sur temps révision

Le temps passé à attendre les transports, dans les transports, et éventuellement à faire une sieste pour récupérer est nécessairement inversement corrélé au temps passé à réviser ou à faire ses devoirs à la maison.

Nous avons demandé à deux élèves interrogées comment elles s'organisaient pour leurs devoirs. Si la première préfère attendre d'être chez elle pour faire ces devoirs, cela se fait au détriment d'autres activités comme le sommeil :

“Je travaille beaucoup le soir chez moi, donc je dors moins, donc ça me fatigue aussi.”
(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

On observe ici une sorte de cercle vicieux entre le temps consacré aux transports, la fatigue et le temps consacré aux devoirs. La deuxième consacre quant à elle une partie de son temps d'attente des transports et dans les transports à faire ses devoirs afin de gagner du temps et de diminuer son coût généralisé des transports :

“Comme c'est une grosse perte de temps 1h30 de bus, le plus souvent je révise, je m'avance pour mes devoirs parce que si je finis les cours à 17h30 et que j'arrive à 19h00 chez moi je n'ai pas vraiment le temps de travailler donc je suis obligée de le faire dans le bus. (...)
[Rigole] Ah bah, j'ai une photo assez drôle en tête où je suis assise – puisqu'en plus y a pas de banc là où j'attends – donc je suis assise par terre en train de rédiger mon devoir sur mon ordinateur. Donc voilà comment j'occupe mon temps... Mais c'est compliqué parce que les devoirs qu'on fait en général il faut un support donc on se retrouve dans des situations assez cocasses pour réviser ou faire nos devoirs.”
(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ces témoignages montrent l'impact des longs trajets et temps d'attente sur le temps de révision. Si certains parviennent à exploiter chaque minute disponible, d'autres doivent faire face à des sacrifices qui peuvent nuire à leur bien-être et à leur réussite scolaire.

B- L'impact sur les activités extra-scolaires

Si le temps passé à attendre et à prendre les transports peut contribuer à augmenter la fatigue ressentie par les élèves, il peut également contribuer à la réduction du temps disponible pour participer à des activités extra-scolaires. Or, ces activités jouent un rôle primordial dans le développement global des élèves et peuvent avoir un impact sur leur réussite scolaire.

1) L'importance des activités extra-scolaires sur la réussite scolaire

i) Développement des compétences socio-émotionnelles

Les activités extra-scolaires peuvent contribuer au développement des compétences socio-émotionnelles des individus ; des compétences importantes pour la réussite scolaire. Pour reprendre un terme bourdieusien, ces activités participent à la formation de l'habitus, un ensemble de dispositions durables qui guide les actions et les perceptions des individus (Bourdieu, 1979). L'habitus, modelé par l'expérience scolaire et extra-scolaire, joue un rôle clé dans la manière dont les élèves appréhendent le monde scolaire. La participation à des activités structurées en dehors des heures de classe peut alors s'accompagner d'un développement de compétences telles que la gestion du temps, la communication, la coopération, et la persévérance (Eccles et Barber, 1999). Ces compétences, parfois peu mises en avant dans le cadre scolaire traditionnel, jouent un rôle crucial dans la capacité des élèves à s'adapter aux exigences académiques et à surmonter les obstacles. Les auteurs soulignent également que les élèves engagés dans des activités extra-scolaires sont moins susceptibles de développer des comportements à risque, ce qui renforce leur capacité à réussir sur le plan académique.

ii) Amélioration de la motivation et de l'engagement scolaire

La participation à des activités extra-scolaires peut également être associée à une motivation et à un engagement scolaire plus forts. Fredricks et Eccles (2006) ont montré que les élèves qui participaient régulièrement à des activités extra-scolaires - en particulier celles qui sont alignées avec leurs intérêts personnels -, développent un sentiment d'appartenance qui peut se traduire par une attitude plus positive envers l'école, une meilleure assiduité et un investissement plus important dans les études. Ces élèves sont souvent plus motivés à réussir, car ils perçoivent l'école non seulement comme un lieu d'apprentissage académique, mais aussi comme un espace où ils peuvent développer leurs talents et leur identité personnelle.

iii) Un complément à l'environnement quotidien

Enfin, si nous reprenons l'idée développée par Bernard Lahire (1993) selon laquelle la présence de livres dans un foyer permet à l'enfant de développer son capital culturel, et si nous l'étendons aux activités extra-scolaires, les élèves qui participeraient à des activités extra-scolaires, notamment culturelles, pourraient bénéficier d'une opportunité précieuse de développer des compétences qui ne sont pas nécessairement acquises à l'école ou à la maison. Ces activités offriraient un espace où les élèves pourraient recevoir un soutien supplémentaire, établir des relations positives avec des adultes et des pairs, et accéder à des ressources culturelles et éducatives qui ne sont pas toujours disponibles dans leur environnement quotidien. En ce sens, les activités extra-scolaires peuvent compenser certaines des lacunes du système éducatif en offrant des opportunités d'apprentissage informel qui renforcent la réussite scolaire.

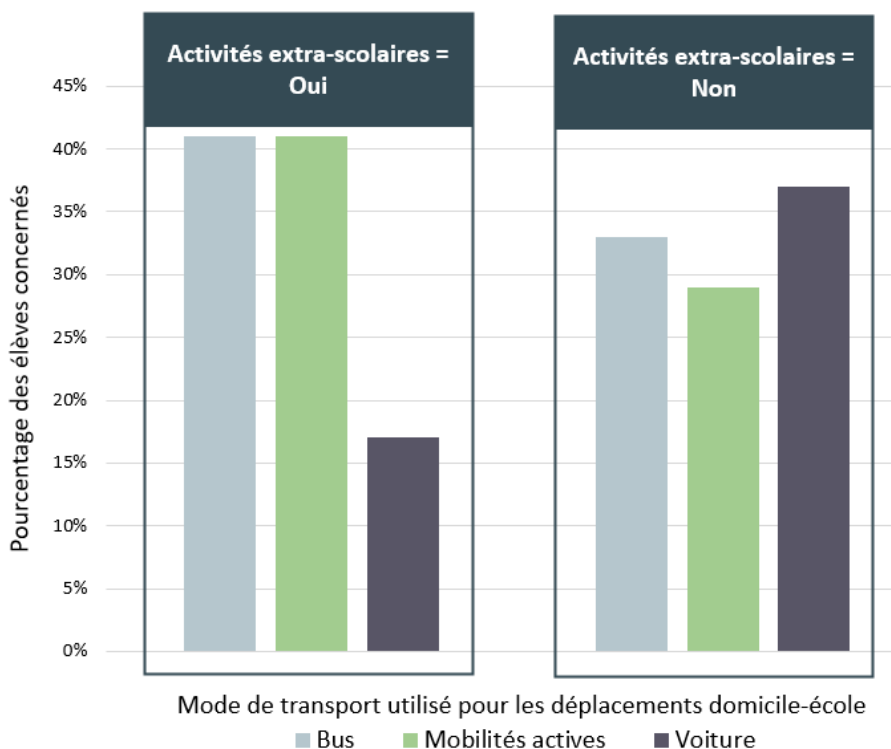
2) Une participation aux activités extra-scolaires inégale

i) Les facteurs qui influencent la participation aux activités extra-scolaires

Nous avons interrogé les élèves sur leur participation à des activités extra-scolaires, qu'elles soient sportives ou culturelles. Les résultats montrent une répartition équilibrée, avec 53 % des élèves déclarant pratiquer régulièrement de telles activités et 47 % déclarant ne pas en pratiquer.

Nous avons d'abord formulé l'hypothèse selon laquelle la participation aux activités extra-scolaires varierait en fonction du milieu de résidence, distinguant les élèves habitant en milieu rural de ceux vivant en milieu urbain. Cette hypothèse reposait sur les arguments suivants : d'une part, dans les zones rurales, les offres de services étant plus limitées et les élèves étant plus souvent dépendants des véhicules de leurs parents pour leurs déplacements, cela pourrait limiter leur accès aux activités extra-scolaires ; d'autre part, les élèves des milieux urbains bénéficieraient d'une meilleure accessibilité aux transports publics et d'une plus large offre de services dans leur commune, leur permettant de se déplacer plus facilement pour rejoindre diverses activités après l'école. Cependant, l'analyse statistique effectuée à l'aide du test de Pearson n'a révélé aucune corrélation significative entre le milieu du lieu de résidence et la participation aux activités extra-scolaires. Ce résultat suggère donc que la distinction entre rural et urbain ne joue pas un rôle déterminant dans l'accessibilité aux activités extra-scolaires, malgré les différences théoriques en matière de disponibilité des infrastructures et des transports.

Nous avons ensuite émis l'hypothèse selon laquelle le mode de transport utilisé par les élèves pour se rendre à l'école pourrait influencer leur participation aux activités extra-scolaires. Cette hypothèse s'est avérée valide après réalisation d'un test de Pearson qui a montré une corrélation entre ces deux variables. En particulier, les élèves prenant le bus ou se déplaçant à pied, à vélo, ou en trottinette, semblent plus enclins à participer à des activités extra-scolaires.



Mode de transport domicile-école	Activités extra-scolaires ? = Oui (n=58)	Activités extra-scolaires ? = Non (n=51)	n
Bus	24 (41%)	17 (33%)	41
Mobilités actives	24 (41%)	15 (29%)	39
Voiture	10 (17%)	19 (37%)	29

Figure 36 : Répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction du mode de transport qu'ils utilisent pour leurs trajets domicile-école

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Ces résultats peuvent être interprétés par plusieurs facteurs clés, expliquant la manière dont les élèves accèdent aux activités extra-scolaires, qu'elles soient sportives ou culturelles. Premièrement, il est important de souligner que les élèves qui se rendent à l'école à pied ou en utilisant des moyens de mobilité active, comme le vélo ou la trottinette, sont pour 100% d'entre eux résidents de communes dans lesquelles ils sont scolarisés. La moyenne de leur temps de trajet étant de 9 minutes, nous pouvons supposer qu'ils ont plus de temps dans leur journée à consacrer à des activités autres que les élèves passant 45 minutes dans les transports. Si ces communes bénéficient en plus d'infrastructures sportives et culturelles - gymnases, terrains de sport, bibliothèques, centres culturels ou associations locales proposant diverses activités pour les jeunes - comme c'est le cas pour Meaux et Saint-Soupplets par exemple, alors, la proximité géographique encouragerait d'autant plus la pratique d'activité après la classe, l'élève pouvant s'y rendre rapidement et seul. Cela est particulièrement bénéfique dans un contexte où les journées scolaires sont déjà bien remplies et où le temps libre est limité.

Deuxièmement, nous observons que les élèves qui prennent le bus pour se rendre à l'école sont également plus enclins à participer à des activités extra-scolaires. Pour l'expliquer, nous pouvons supposer que la disponibilité d'un service de bus qui dessert à la fois le domicile des élèves et leur établissement leur permet également de se rendre sur le lieu d'autres activités, ou leur permet de rentrer plus tard chez eux si l'activité a lieu près de l'établissement scolaire. Les services de transport en commun, lorsqu'ils sont bien organisés et accessibles permettent ainsi aux élèves de ne pas dépendre des horaires de travail ou des disponibilités de leurs parents, les rendant plus maîtres de leurs mobilités.

Afin d'approfondir ce résultat, nous avons réalisé une analyse statistique multivariée à l'aide du logiciel d'analyse statistique p-value, pour comprendre l'importance du mode de transport emprunté pour aller à l'école sur la pratique d'activités extra-scolaires. Cette analyse a permis de tenir compte de plusieurs facteurs simultanément pour évaluer l'effet du mode de transport. Grâce au modèle LASSO, elle a pu inclure les variables d'ajustement les plus pertinentes - à savoir la commune de résidence et la durée du trajet. Cela a permis d'obtenir des *Odd Ratio*, que nous avons retranscrit comme suit sur un graphique en forêt :

Mode de transport domicile-école	Odds Ratio	Valeur basse	Valeur haute	p
Bus		Référence		
Mobilités actives	1,85	0,62	5,84	0,28
Voiture	3,81	1,31	12,00	0,02

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

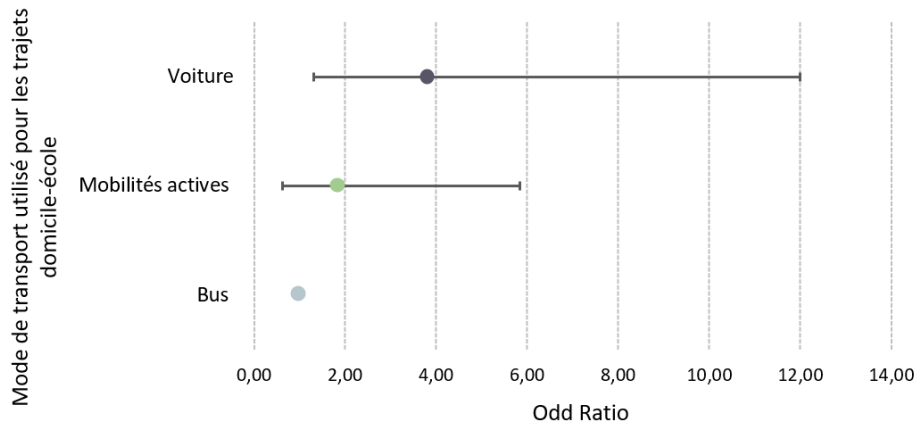


Figure 37 : Graphique en forêt présentant les résultats de l'analyse statistique multivariée du lien entre participation aux activités extra-scolaires et mode de transport utilisé pour les trajets domicile-école

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024) et des résultats de l'analyse statistique multivariée de p-value (2024).

Comme le montre ce graphique, l'analyse multivariée a permis de mettre en évidence un lien fort entre la pratique d'activités extra-scolaires et le mode de transport utilisé pour le trajet domicile-école - ajusté aux variables de la durée du trajet et de la commune de résidence. Les résultats montrent que de manière générale, la répartition de la participation aux activités extra-scolaires varie de manière importante en fonction du mode de transport utilisé ($p = 0,048$). Plus particulièrement, on observe que le lien entre le fait d'utiliser la voiture comme mode de transport et la non-participation aux activités extra-scolaires est statistiquement important ($p\text{-value} = 0,017$). L'Odd Ratio de 3,81 signifie quant à lui que, tenant compte de l'ajustement des variables prises en compte, les élèves qui utilisent la voiture pour se rendre à l'école sont environ 3,81 fois plus susceptibles de ne pas participer à des activités extra-scolaires que ceux qui utilisent le bus (le bus étant ici la référence).

Il apparaît donc clairement que le mode de transport utilisé joue un rôle prépondérant dans la pratique d'activités extra-scolaires. Si nous avons avancé ci-dessus quelques facteurs explicatifs à ce constat - que nous pouvons résumer comme suit : les mobilités actives sont le fait d'élèves habitant et étant scolarisés dans une même commune, ce qui permet de libérer du temps pour d'autres activités ; la présence de bus permet aux élèves de se rendre maîtres de leurs mobilités ; tandis que les élèves qui viennent à l'école en voiture sont plus souvent entièrement dépendants des disponibilités de leurs parents, ce qui peut avoir un impact sur leur participation aux activités extra-scolaires -, nous avons fait le choix d'affiner notre analyse, en examinant l'influence du temps passé dans les transports sur la participation aux activités extra-scolaires. Pour cela, nous avons d'abord présenté la répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction de la durée de leurs trajets domicile-école dans un diagramme en violon puis réalisé un test statistique t de Welch.

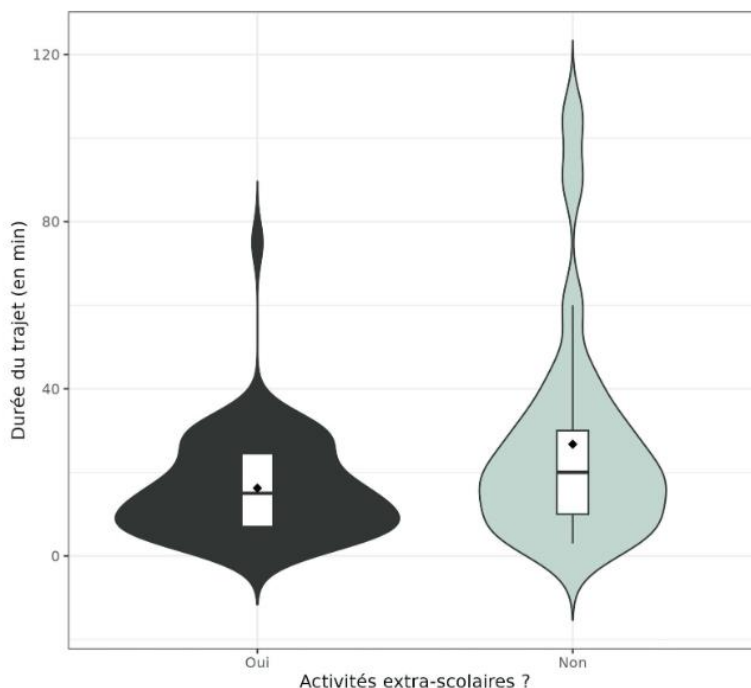


Figure 38 : Diagramme en violon présentant la répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction de la durée de leurs trajets domicile-école
 Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Ces diagrammes en violon nous montrent que la durée moyenne du trajet domicile-école est différente pour les élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activités extra-scolaires. En effet, ceux qui en pratiquent ont un temps de trajet moyen de 16 minutes contre 26 minutes pour ceux qui n'en pratiquent pas. Il existe donc un lien inversement proportionnel entre le temps de trajet et la participation aux activités extra-scolaires. Autrement dit, plus le temps passé dans les transports pour se rendre à l'école est long, moins il est probable que l'élève participe à une activité extra-scolaire.

Le test t de Welch - appliqué conformément à la méthode détaillée précédemment dans notre devoir - a confirmé ces propos puisqu'il a donné une statistique $t = -2,72$, indiquant une différence importante entre les deux groupes. Cette statistique a été utilisée pour calculer une p-value de 0,00813, ce qui permet de rejeter l'hypothèse nulle et de conclure que la relation entre la durée du trajet et la participation aux activités sportives ou culturelles est statistiquement significative.

Différence moyenne	Degrés de liberté	Statistique t	p
-10,5	70,3	-2,72	0,00813

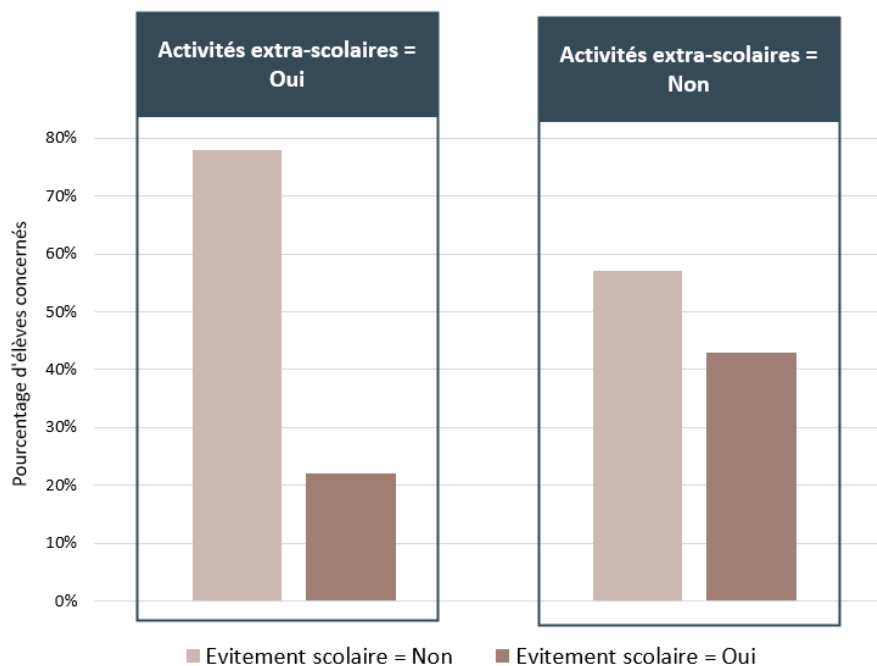
Figure 39 : Synthèse des résultats obtenus à partir du test t de Welch pour comprendre la relation entre le fait de pratiquer une activité extra-scolaire et la durée du trajet domicile-école
 Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Cette analyse nous permet de compléter, sinon de nuancer, les conclusions précédemment évoquées. En effet, il apparaît qu'un élève disposant d'un accès à un bus rendant possible ses déplacements entre son domicile, son établissement scolaire, et une activité extra-scolaire n'est pas nécessairement enclin à participer à cette dernière si le temps passé dans les transports est trop important. Ce dernier s'avère être un facteur déterminant, ce qui est compréhensible lorsqu'on prend en compte l'emploi du temps

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

souvent chargé de ces jeunes. De plus, il convient de souligner que des trajets prolongés entraînent une fatigue accrue chez les élèves – comme l'indiquent clairement nos résultats antérieurs –, limitant ainsi davantage leur participation aux activités sportives et culturelles.

En prenant en considération le cas particulier des élèves pratiquant l'évitement scolaire - qui, rappelons-le, ont un temps de trajet supérieur à la moyenne - ces observations pourraient expliquer les difficultés qu'ils rencontrent pour participer à des activités extra-scolaires. Cette situation est probablement due à la fatigue accumulée et au manque de temps disponible après une journée déjà longue et éprouvante.



Evitement scolaire ?	Activités extra-scolaires ? = Oui (n=58)	Activités extra-scolaires ? = Non (n=51)	n
Non	45 (78%)	29 (57%)	74
Oui	13 (22%)	22 (43%)	35

Figure 40: Répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction de leur pratique éventuelle de l'évitement scolaire

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Nous constatons ainsi une disparité marquée entre les élèves qui pratiquent l'évitement scolaire et ceux qui ne le pratiquent pas puisque'une écrasante majorité (78%) des élèves participant à une activité culturelle et/ou sportive sont scolarisés dans leur collège ou lycée de secteur. Ainsi, une élève interrogée, habitant dans l'Oise et étant scolarisée en Seine-et-Marne explique :

“Bah j'ai pas vraiment le temps finalement [pour les activités extra-scolaires] parce qu'entre les cours et tout le temps que je perds dans les transports je peux pas vraiment avoir d'autres activités. Et puis de toute façon dès que je veux aller quelque part il faut compter 1h30 de trajet donc même si j'avais le temps pour faire une activité il faudrait quoi : 3h le temps de s'y rendre et d'en revenir, plus le temps de l'activité, c'est infaisable. Donc non, même si ça me peine fortement parce que j'aimerais bien avec une vie sociale, même aller voir mes amis, dès que je veux organiser une sortie c'est compliqué. Même

aller lire, j'adore ça, mais me rendre en librairie ou en bibliothèque c'est tout de suite extrêmement compliqué, je peux pas.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Une autre élève précise :

“Non, non, non j'ai pas le temps : je rentre il est quasiment 19h30 tous les soirs donc en terminale, avec les devoirs qu'on a etc, j'ai pas le temps de faire des activités en plus. “

(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

ii) La naissance d'un sentiment d'injustice

Si le milieu de résidence n'a pas d'impact direct sur la participation aux activités extra-scolaires, le mode de transport utilisé par les élèves et le temps qu'ils passent dans les transports apparaissent comme des facteurs déterminants, qui peuvent donner naissance à des sentiments d'injustice chez les élèves.

Lors d'un entretien, une élève a insisté sur les difficultés qu'elle rencontrait pour se rendre en librairie et bénéficier des livres qu'elle pourrait recevoir gratuitement dans le cadre du Pass Culture :

“ Par exemple, comme là j'ai 18 ans, j'ai pu bénéficier du Pass Culture en février. J'ai voulu aller en librairie pour acheter mes livres du Pass Culture mais j'ai eu du mal à me rendre en librairie : déjà parce que j'avais pas le temps et parce qu'en transport c'était compliqué etc - la seule librairie qui reçoit les livres du Pass Culture est très loin de chez moi donc déjà c'était compliqué. Du coup j'ai décidé d'acheter plein de livres d'un coup pour tout faire d'un coup, ne pas faire d'aller-retours. Donc je me suis retrouvée avec beaucoup de livres dans les transports en commun parce qu'il fallait que je fasse un seul trajet, tout en une seule fois. C'était la seule façon de faire parce que je ne pouvais pas m'y rendre aussi souvent que je voulais.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Cette expérience met en lumière les inégalités qui peuvent se manifester en fonction des contraintes de transport, et ce, même lorsqu'un élève a accès à des ressources culturelles, telles que le Pass Culture. Le témoignage de cette élève montre comment la distance et le manque de temps disponibles, exacerbés par des trajets compliqués, peuvent transformer une opportunité en une source de frustration. En effet, cette élève a dû adapter ses achats en transportant une grande quantité de livres en une seule fois. Ce type de contrainte peut non seulement limiter l'accès aux activités culturelles, mais aussi générer un sentiment d'injustice, car l'élève se trouve privée d'un accès équitable aux ressources auxquelles elle a droit.

Ce sentiment d'injustice ne se limite pas aux activités culturelles comme illustré ici. Il peut également s'étendre à d'autres aspects comme la participation aux activités sportives. Lorsque les élèves se sentent désavantagés à cause de leur lieu de résidence ou d'un manque de transports, cela peut affecter leur motivation, leur engagement scolaire et leur sentiment d'appartenance. Ce type de désavantage structurel peut également creuser davantage les écarts entre élèves, renforçant ainsi les inégalités scolaires.

Le rôle des transports dans l'accès aux activités extra-scolaires, et par conséquent sur la réussite scolaire, est donc déterminant. En effet, lorsque des services de transport adaptés sont disponibles, ils peuvent favoriser la réussite académique. En revanche, leur absence contribue à creuser les inégalités scolaires en limitant l'accès aux opportunités d'enrichissement personnel et scolaire.

iii) S'organiser sans les transports : une fausse bonne idée ?

Lorsque des services de transport adaptés sont disponibles, ils facilitent la mobilité des élèves et leur épanouissement scolaire et personnel en leur offrant un accès élargi à des opportunités d'enrichissement. En revanche, l'absence de ces services contribue à creuser les inégalités scolaires.

La question se pose alors : serait-ce une solution de s'organiser sans recours aux transports ? Est-ce que proposer une large gamme de services aux élèves sans qu'ils aient à prendre le bus ou la voiture leur offrirait de meilleures chances de réussite scolaire ?

Certaines communes ont pris l'initiative de proposer une large gamme de services et d'activités à proximité de leurs écoles et habitations, éliminant ainsi le besoin de longs déplacements. C'est par exemple le cas de la commune de Saint-Souplets, qui a développé des infrastructures culturelles, associatives et sportives à proximité de l'école, permettant ainsi aux élèves d'y accéder facilement à pied.

“[Nos élèves] ont le CCAJ qui permet de prendre en charge les enfants les mercredis et pendant les vacances (...) dans le village il y a aussi un lieu associatif où il y a une bibliothèque ou en tout cas un lieu de lecture et de rencontre. Saint-Souplets est un bourg très vivant où il y a beaucoup d'associations, beaucoup de clubs sportifs.

(...)

Le week-end par exemple, quand on passe devant le parking du collège on se rend compte qu'il est blindé de chez blindé, il n'y a pas un week-end où il n'y a pas une manifestation sportive. Dans le gymnase qui est juste à côté, il y a de l'escalade, du judo, du basket, du foot, du tennis...”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

Cette initiative prend d'autant plus de sens lorsque l'on considère que plus de 65% des élèves fréquentant ce collège résident à Saint-Souplets. N'étant plus contraints par les besoins de transport, ces élèves bénéficient d'une totale liberté de mobilité, leur permettant de se déplacer à pied, à vélo, ou en trottinette pour accéder à tous les services essentiels à leur réussite scolaire.

Cependant, notre entretien avec le Chef d'établissement du collège Nicolas Tronchon a soulevé une réflexion intéressante. La commune de Saint-Souplets n'a pas cherché à développer ces offres culturelles et sportives en raison d'un manque de transports publics, puisqu'elle en est en réalité bien pourvue. Pourtant, malgré la disponibilité des transports en commun dans la commune, ces derniers sont peu utilisés par les élèves. La raison est simple : la commune offre déjà tous les services dont ils ont besoin, créant ainsi un environnement confortable, voire protecteur, dans lequel les élèves se sentent en sécurité et n'éprouvent pas le besoin d'explorer au-delà.

“C'est un énorme cocon qu'on ne visualisait pas parce qu'il va au-delà de la vie scolaire : c'est un cocon social, amical, sportif, associatif, qui fait qu'on peut vivre en vase clos.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

L'absence de nécessité de se déplacer pour accéder à des services pourrait alors paradoxalement limiter l'ouverture des élèves à de nouvelles opportunités. S'organiser sans recours aux transports peut sembler avantageux, mais cela peut aussi contribuer à enfermer les élèves dans une zone de confort, restreignant leur exposition à des expériences diversifiées et à un environnement plus large.

“Ils pourraient partir mais ils ne le font pas parce qu'ils ont tout ici. (...) D'ailleurs, hier on faisait une comparaison avec les résultats scolaires de Oissery que Madame X a bien voulu me fournir, et la réussite scolaire à Oissery est bien meilleure qu'ici. Nous on a un véritable

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

manque d'ambition, les profs m'en ont parlé dès les premiers jours et on ne trouve pas de portes pour améliorer cela.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

En parlant de manque d'ambition, le chef d'établissement faisait ici référence au fait que, malgré la possibilité d'aller étudier dans divers lycées grâce à l'offre de transport existante, les élèves du collège Nicolas Tronchon choisissent finalement plutôt de se diriger vers le lycée de Dammartin, pour rester entre eux, dans une petite structure, même si ce n'est pas celle qui offre les meilleurs résultats scolaires.

“Il ne faut pas oublier que 75% des élèves depuis 14 ans sont à Saint-Soupplets : chez papa-maman, puis à l'école primaire, puis au collège. Ils se connaissent par cœur dans cette petite structure, les parents se connaissent tous (...) donc [après] 14 ans dans ce cocon, quand on leur dit qu'ils vont devoir partir ailleurs (...) c'est panique à bord.

(...)

[finalement] ils vont aller dans le lycée de leur frère ou de leur voisin. Ils mettent en premier [voeux], pas le choix qui est le plus intéressant, mais le même que leur copain.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

Ce n'est donc pas tant le manque de transports qui réduit ici les chances de réussite scolaire mais plutôt la surabondance de services de proximité. Les élèves, en se contentant de ce qu'ils connaissent déjà, se privent d'une ouverture culturelle et de nouvelles expériences qui pourraient enrichir leur parcours.

“Les profs me disent que ces élèves sont heureux ici, mais finalement c'est horrible comme phrase. [Rires]

Il faut qu'on regarde les choses différemment en fait, rien que pour leur offrir une ouverture culturelle, il ne faut pas faire comme ce qu'on a toujours fait, il faut qu'on leur montre des choses proches plutôt que de les emmener aux sports d'hiver ou à Paris. Il faut par exemple qu'on leur montre qu'à Meaux ils pourraient aller au cinéma, à la bibliothèque, au théâtre etc.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

Nous faisons donc face à un paradoxe intéressant concernant le rôle des transports dans la trajectoire scolaire des élèves. En effet, il apparaît clairement que les transports jouent un rôle prédominant dans l'accès aux opportunités éducatives et extrascolaires puisque sans services de transport, les élèves sont souvent limités dans leurs choix d'activités, ce qui peut creuser les inégalités d'accès et, en fin de compte, affecter leur réussite scolaire. Cependant, le cas de Saint-Soupplets montre que même lorsque les transports sont disponibles, leur rôle peut devenir ambigu si les élèves n'en ont pas besoin en raison de la proximité des services. Dans ce cas, la surabondance de services à proximité peut mener à un repli sur soi-même, où les élèves restent dans leur "cocon" et manquent d'explorer des opportunités au-delà de leur environnement immédiat. Ce repli peut à son tour limiter leur ambition et leur réussite scolaire.

Cela nous amène à une conclusion nuancée : les transports sont un facteur important, mais ils ne sont pas le seul déterminant de la trajectoire scolaire des élèves. Leur rôle doit être considéré dans un contexte plus large, qui inclut les opportunités locales, les dynamiques sociales, et les ambitions des élèves. Si l'absence de transports peut limiter l'accès à des opportunités, une offre de transport qui n'est pas utilisée, ou pas nécessaire, peut également restreindre les horizons des élèves. Les transports sont donc un levier d'égalisation des chances, mais leur efficacité dépend de leur utilisation et de la manière dont ils s'intègrent dans un système éducatif et social plus large. Il s'agit en somme de trouver

un équilibre entre l'offre de services locaux et l'encouragement à explorer au-delà, afin que les élèves puissent bénéficier d'une éducation et d'une expérience riches et variées.

C- L'impact sur l'orientation

Comme nous l'avons constaté, le manque ou l'insuffisance de transports publics, ainsi que la durée prolongée des trajets, peuvent affecter la fatigue des élèves et limiter leur participation à des activités extrascolaires, ce qui peut nuire à leur réussite scolaire. Ces facteurs peuvent également influencer les choix d'orientation des élèves en jouant sur les décisions que les élèves et leurs familles prennent concernant les établissements qu'ils choisissent, les filières qu'ils envisagent, et en fin de compte, leur trajectoire scolaire. La facilité d'accès à des établissements proposant les spécialités souhaitées ou à des stages dans des domaines spécifiques est un facteur clé dans le parcours académique et professionnel des élèves.

1) Le rôle des transports dans l'orientation scolaire des élèves

Comme nous l'avons montré précédemment, les temps de trajet peuvent avoir un impact significatif sur la fatigue et le bien-être des élèves. Lorsque les trajets sont longs et fatigants, ils peuvent alors non seulement affecter la concentration et la performance scolaire, mais aussi décourager les élèves à s'engager pleinement dans leur parcours scolaire. Ainsi, en France, parmi les jeunes qui décident d'arrêter leurs études après un lycée professionnel, 18 % des lycéennes et 14 % des lycéens considèrent que l'une des raisons à cette décision est la longueur excessive des trajets domicile-école (Bernard et Michaut, 2018). Ce phénomène de décrochage scolaire lié aux transports est particulièrement préoccupant, puisqu'il révèle une inégalité spatiale dans l'accès à l'éducation.

Cette inégalité peut être exacerbée ou résorbée par le milieu économique et social des élèves. En effet, si certains jeunes issus de milieux favorisés peuvent compenser les effets négatifs de longs trajets grâce à des ressources familiales ou un environnement de soutien, les jeunes issus de milieux défavorisés sont plus vulnérables aux inégalités d'accès aux établissements scolaires. Plus enclins au décrochage scolaire et plus sensibles à ces inégalités d'accès, ces jeunes se retrouvent alors avec moins de chances de réussite scolaire (Caro et al., 2018).

Face à ces défis, l'internat peut apparaître comme une solution envisageable pour ceux dont les trajets quotidiens sont trop longs. Cependant, cette option reste limitée en raison du manque d'infrastructures adéquates. En 2016, seuls 4,4 % des établissements privés et 3,6 % des établissements publics en France disposaient d'internats, et la situation est encore plus critique en Île-de-France, où la demande est forte mais les offres d'hébergement insuffisantes (Caro, 2018). Cette rareté des places en internat renforce les inégalités d'accès à l'éducation, car elle limite les options pour les élèves qui pourraient poursuivre leurs études dans de meilleures conditions s'ils avaient un accès plus facile à un internat.

Les transports sont donc au cœur de décisions stratégiques des familles et des élèves concernant l'orientation scolaire. Ils ont le pouvoir d'ouvrir ou de fermer des portes éducatives, de faciliter ou de freiner la réussite scolaire, et d'exacerber ou d'atténuer les inégalités sociales et géographiques.

2) Application à notre étude de cas

i) Le rôle des transports dans les choix d'orientation dès le collège

Les transports jouent, dès le collège, un rôle important dans les choix d'orientation des élèves et de leurs familles, influençant les décisions liées aux stages et aux établissements scolaires. Dans les zones rurales et les petites villes, où l'offre de transports publics est plus limitée, les collégiens sont confrontés à des options restreintes en ce qui concerne les lieux de stage. L'absence de transports adaptés les contraint alors à choisir des stages à proximité de leur domicile, limitant ainsi leurs possibilités d'exploration professionnelle et d'acquisition d'expériences diversifiées (Berlioux, 2020).

Une élève interrogée illustre bien cette contrainte :

“Oui forcément, je n'aurais pas pu me rendre à Paris tous les jours pour mon stage de troisième par exemple. Du coup mon stage j'ai dû le faire avec mon père dans son entreprise comme ça il pouvait m'emmener en même temps qu'il allait au travail.”
(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

Ce phénomène est également corroboré par la Conseillère Principale d'Education du collège de Oissery, qui souligne que les choix de stage sont souvent déterminés par des considérations pratiques plutôt que par les aspirations professionnelles des élèves :

“Il y en a pas beaucoup qui choisissent leur stage de Troisième avec ce qu'ils veulent faire plus tard. Ils vont avec les parents, la famille. C'est plus facile de faire le stage avec tatie ou... (...) Rien que pour chercher c'est compliqué parce qu'il faut prendre les transports.”
(Conseillère Principale d'Education du collège de Oissery, Entretien 1, le 21 mai 2024)

Les contraintes de transport, en plus d'influencer le choix du stage de Troisième, influencent également le choix du lycée. Pour certains élèves, le manque de transport les empêche d'accéder à des établissements proposant des options spécifiques qui correspondent à leurs intérêts ou à leurs ambitions professionnelles. Ainsi, le choix du lycée est souvent limité par des considérations logistiques plutôt que par les aspirations éducatives :

“Le problème c'est que les transports limitent le choix. Un élève qui veut faire cuisine par exemple, il doit aller à Claye-Souilly. On imagine le transport et on se dit c'est pas possible : il faut déjà aller à Meaux puis prendre un autre bus... Ça limite les choix. Les jeunes se limitent en se demandant comment ils vont faire pour aller là-bas.”
(Conseillère Principale d'Education du collège de Oissery, Entretien 1, le 21 mai 2024)

Le Chef d'établissement du Collège de Saint-Soupplets évoque un exemple concret, le lycée du Gué à Tresmes, réputé pour ses programmes en hôtellerie, restauration et arts, mais qui n'est pas choisi par de nombreux élèves en raison des difficultés d'accès par les transports :

“On a des enfants qui ont souvent un profil pour aller au Gué à Tresmes, on leur fait visiter (...) Ils reviennent enchantés de la visite mais malgré cela, lorsqu'ils se renseignent sur comment y aller, ils n'y vont pas. Parce que là ça veut dire bus jusqu'à Meaux puis bus de Meaux au Gué à Tresmes. (...) ça veut dire partir d'ici avec un bus de ville à 6h20 minimum pour être à l'heure après. (...) C'est tellement dommage parce qu'on a des élèves qui ont le profil parfait pour aller dans ce lycée, qui en plus est fabuleux quoi... quand on le visite on en tombe forcément

amoureux (...) donc tous les gamins ont envie d'y rester mais les transports ne le permettent pas.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

L'internat pourrait être une solution pour certains élèves, mais il reste une option difficilement accessible en raison du nombre de places limité et souvent réservées aux élèves venant de très loin :

“Après comme il y a un internat ils partent peut-être du principe que ceux qui viennent de loin le demanderont. Mais de vous à moi, on sait très bien que ceux qui l'auront l'internat c'est ceux qui viennent de très loin. Et ils n'ont pas 550 places donc forcément nos élèves ne sont pas prioritaires. Mais c'est ça qui est incroyable : à vol d'oiseau c'est tout à côté, mais en bus c'est pas possible.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

L'accès limité aux transports influence donc directement les choix d'orientation des collégiens en restreignant leurs possibilités, et ce dès le stage en Troisième, avec des répercussions durables sur leur parcours scolaire et professionnel.

ii) L'impact des transports sur les choix post-bac

L'influence des transports ne s'arrête pas au collège ou au lycée ; elle s'étend également aux choix d'études supérieures. Le manque de transport peut contraindre les élèves à renoncer à certaines opportunités, notamment lorsqu'il s'agit de poursuivre des études dans des établissements éloignés ; les décisions concernant l'accès à l'enseignement supérieur étant souvent influencées par la disponibilité de logements étudiants ou par la faisabilité des trajets quotidiens.

“ (...) oui forcément ça influence là où je vais aller l'année prochaine : je sais que moi j'aurais les moyens de prendre un appartement l'année prochaine, mais il y en a plein qui sont dans mon cas et qui malheureusement n'ont pas les moyens de se payer un logement. Donc ils sont soit obligés de rester sur Meaux, soit de faire autre chose qu'une prépa ; de rester dans l'Oise, peut-être vers Crépy.”

(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

Ainsi, les contraintes de transport peuvent non seulement limiter les choix d'orientation au niveau local, mais aussi avoir un impact sur l'avenir académique et professionnel des élèves, réduisant leurs perspectives d'études supérieures et de réussite scolaire.

iii) Le cas particulier des Sections d'Enseignement Général et Professionnel Adapté (SEGPA) et des Unités Localisées pour l'Inclusion Scolaire (ULIS)

Les Sections d'Enseignement Général et Professionnel Adapté (SEGPA) et les Unités Localisées pour l'Inclusion Scolaire (ULIS) constituent une exception notable dans le contexte des transports scolaires. Les élèves de ces sections, confrontés à des difficultés particulières, bénéficient d'un transport personnalisé, voire individuel, en raison des besoins spécifiques liés à leurs difficultés scolaires ou à leurs déficiences physiques ou cognitives. Ces dispositifs de transport spécialisés leur permettent de contourner les obstacles qui les empêcheraient autrement d'accéder à leur lieu d'étude.

II – COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE

Comme l'explique un Chef d'établissement :

“ (...) les familles font des vœux sur un collège et ils ont le collège demandé ou pas, mais en tout cas pas forcément du secteur. Ils sont implantés dans différents collèges qui souvent sont loin de chez leurs parents. Après les élèves SEGPA, chez nous, bénéficient pour beaucoup d'un transport individuel, d'un taxi parce que parfois ils ont des pathologies qui font que c'est compliqué de se déplacer en transport.

(Chef d'établissement du collège de Crouy-sur-Ourcq, Entretien 2, le 31 mai 2024)

Ce dispositif particulier, financé par le département, montre que lorsque les transports sont adaptés aux besoins spécifiques des élèves, ils deviennent un outil essentiel pour garantir un accès équitable à l'éducation. Ce soutien logistique aide à prévenir les inégalités d'accès à l'éducation, en assurant que ces élèves puissent suivre leur parcours scolaire dans des conditions adaptées à leur situation.

Conclusion

Cette deuxième partie nous a permis de comprendre dans quelle mesure les disparités d'accessibilité aux transports scolaires pouvaient avoir des répercussions sur la réussite scolaire des élèves, touchant à la fois leur bien-être quotidien, leur engagement dans des activités extra-scolaires, et leurs choix d'orientation.

En effet, nous avons montré que des trajets domicile-école longs peuvent exacerber la fatigue des élèves. Cette fatigue, ressentie dès leur arrivée en classe, peut alors entraîner une baisse de concentration, compromettant ainsi leur engagement et leur réussite scolaires. À leur retour à leur domicile, toujours fatigués, ils sont plus susceptibles de se reposer, réduisant ainsi le temps qu'ils peuvent consacrer à leurs devoirs. De plus, nous avons constaté que le type de transport utilisé et la durée du trajet domicile-école influencent directement la capacité des élèves à participer à des activités extra-scolaires, qui sont importantes pour leur développement personnel et social. Enfin, les différences d'accès aux transports impactent largement les choix d'orientation des élèves, en limitant leurs options pour choisir des établissements ou des stages en adéquation avec leurs ambitions professionnelles. Ainsi, les transports apparaissent comme un facteur déterminant dans la réussite scolaire, en jouant un rôle central dans l'équilibre de la vie scolaire des élèves.

Toutefois, il est important de souligner que, bien que les transports jouent un rôle clef dans la réduction ou l'accentuation des inégalités en matière de réussite scolaire, ils ne constituent pas le seul facteur déterminant. L'exemple de la commune de Saint-Soupplets montre que l'impact des transports doit être considéré dans un contexte plus large, englobant les opportunités disponibles sur place, les relations sociales, et les aspirations des élèves. Dans cette commune, par exemple, les élèves bénéficient d'une offre culturelle et sportive abondante à proximité, réduisant ainsi le besoin de se déplacer au-delà des limites communales. Cependant, cette situation, bien qu'avantageuse sur certains aspects, peut également restreindre leur vision des possibilités qui s'offrent à eux, les maintenant dans un "cocon" localisé.

En somme, les transports sont un levier déterminant pour favoriser la réussite scolaire, mais leur véritable efficacité repose sur leur intégration dans un cadre éducatif et social plus global. Il est donc essentiel de trouver un équilibre entre les services locaux et l'encouragement à explorer au-delà de ces frontières grâce aux transports, afin de garantir aux élèves une éducation enrichissante et variée, ouverte sur un large éventail d'opportunités.

III- ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Les disparités d'accès aux transports dans les territoires étudiés façonnent donc directement et indirectement la réussite scolaire des élèves. Entre autres, nous l'avons vu, les temps de trajet longs augmentent la fatigue, réduisent la participation aux activités extra-scolaires et restreignent les choix d'orientation. Toutefois, loin d'être passifs face à cette situation, les élèves, leurs parents, les responsables éducatifs, et les élus locaux développent des stratégies pour contourner ces obstacles et moduler les contraintes imposées par l'organisation des transports sur leurs territoires. En agissant en tant que véritables acteurs, ils façonnent leurs territoires au-delà des frontières administratives et des disparités d'accessibilité aux transports. L'objectif de cette troisième et dernière partie sera donc de mettre en lumière ces stratégies, en examinant la façon dont chaque groupe d'acteurs devient un agent actif dans la géographie de la mobilité scolaire ; tout en examinant les possibilités d'amélioration des mobilités quotidiennes de ces élèves afin d'augmenter leurs chances de réussite.

Dans un premier temps, nous tenterons de percevoir les mobilités sous le prisme des élèves afin de comprendre les stratégies qu'ils développent, en tant que principaux concernés, pour habiter - au sens géographique du terme - leurs mobilités. Ainsi, à travers une analyse des entretiens semi-directifs, la réalisation de cartes mentales et l'analyse de nos questionnaires, nous étudierons les choix qu'ils opèrent pour adapter leurs déplacements, en optant pour des modes de transport alternatifs ou en trouvant des moyens de réduire le coût généralisé de leurs trajets. L'élève n'est plus seulement un usager passif du système de transport, mais devient un véritable acteur qui, par ses choix, contribue à façonner son propre territoire scolaire.

Dans un deuxième temps, nous nous concentrerons sur les parents d'élèves, ces acteurs souvent invisibles mais dont l'influence sur les mobilités et les choix scolaires de leurs enfants est considérable. Leur rôle s'exprime à travers des stratégies qui vont au-delà du simple accompagnement. En mutualisant les trajets, en se substituant aux transports publics lorsqu'ils sont insuffisants, ou en mettant en place des solutions comme le covoiturage, les parents participent activement à l'organisation des déplacements scolaires de leurs enfants.

Enfin, dans un troisième et dernier temps, nous explorerons les actions des responsables éducatifs et des élus locaux, qui, conscients des enjeux liés aux transports, cherchent à mettre en place des stratégies de communication et de coordination pour renforcer l'accessibilité scolaire. Leurs initiatives, qu'elles soient structurelles ou ponctuelles, démontrent l'importance d'une approche collaborative entre les différents acteurs du territoire pour répondre aux défis liés à la mobilité et garantir la meilleure trajectoire scolaire possible aux élèves.

Cette troisième partie vise donc à montrer que les disparités d'accessibilité en termes de transports scolaires, bien qu'elles puissent constituer un obstacle à la réussite scolaire, sont également le point de départ d'une série d'initiatives et de stratégies mises en place par divers acteurs pour transformer et adapter leurs territoires. Enfin, elle vise à proposer des solutions afin d'améliorer la situation des transports scolaires dans les territoires étudiés dans le but d'offrir une meilleure trajectoire scolaire aux élèves.

A- Percevoir les mobilités sous le prisme des élèves

1) Quelle place pour les mobilités scolaires dans le quotidien des élèves ?

- i) Présentation de la méthodologie appliquée
- ii) Analyse de la première carte mentale
- iii) Analyse de la seconde carte mentale

2) Adopter des stratégies en fonction de sa perception des mobilités scolaires

- i) Une perception de la mobilité qui dépend du mode de transport emprunté
- ii) Adapter son emploi du temps en fonction de sa perception de la mobilité
- iii) Adapter ses mobilités

3) Finalement, habiter ses mobilités pour réduire le coût généralisé du transport

B- Derrières les élèves : des parents qui jouent un rôle majeur

1) Se substituer aux transports publics lorsque cela est possible et nécessaire

2) Adopter des stratégies comme la mutualisation des trajets ou le covoiturage

C- Le rôle des responsables éducatifs et des élus locaux

1) Des acteurs conscients des enjeux liés aux mobilités scolaires

2) L'importance de la coordination et de la communication entre ces acteurs

3) Quels leviers pour améliorer le transport dans les territoires étudiés afin de garantir à tous les élèves la meilleure trajectoire scolaire possible ?

- i) Prévoir des espaces calmes d'attente
- ii) Améliorer la coordination et la communication entre les différents acteurs
- iii) Permettre une meilleure mobilité aux élèves
- iv) Améliorer le transport interdépartemental

Conclusion

A- Percevoir les mobilités sous le prisme des élèves

La perception qu'ont les élèves de leur propre espace joue un rôle sur notre compréhension des mobilités scolaires. En France, ce n'est qu'à partir des années 1970 que sont apparus les premiers travaux sur les rapports entre les enfants et leurs territoires (Lehman-Frisch et Vivet, 2011).

S'inscrivant dans le sillage de la **géographie de la perception**, la géographie des jeunes s'inspire de la psychologie cognitive et de la notion d'espace vécu afin de saisir les représentations de l'espace que peuvent avoir les enfants et adolescents. Cette première sous-partie s'inspire de cette géographie afin d'étudier les mobilités sous le prisme des élèves dans l'objectif de comprendre comment ces jeunes habitent leur espace et leurs mobilités.

1) Quelle place pour les mobilités scolaires dans le quotidien des élèves ?

Le trajet domicile-école constitue un élément central de la journée des élèves, qu'il soit court ou long. Nous l'avons vu précédemment, l'analyse des questionnaires distribués aux élèves a permis de mettre en évidence un temps de trajet moyen de 21 minutes pour le déplacement domicile-école - rallongé de 5 minutes pour les élèves n'étant pas scolarisés dans la même commune que leur commune de résidence. Ce déplacement est donc un moment important de la journée, qui peut s'inscrire dans une organisation pensée par l'élève qui veut optimiser son temps de trajet, minimiser sa fatigue, ou encore tirer parti de sa mobilité pour enrichir son expérience quotidienne.

Pour mieux comprendre la perception que peuvent avoir les élèves de leur espace, et comprendre quelle place ont les mobilités scolaires dans leurs quotidiens, nous avons réalisé des cartes mentales avec deux lycéens de l'établissement Bossuet de Meaux : un élève de première et une élève de terminale, cette dernière ayant déjà participé à un entretien semi-directif avec nous.

i) Présentation de la méthodologie appliquée

Les cartes mentales sont un outil pour explorer la perception spatiale des individus, notamment utilisé par Kevin Lynch dans son étude pionnière sur la manière dont les habitants perçoivent leur ville afin d'en améliorer son aménagement (Lynch, 1960). Cependant, plutôt que de recourir au dessin, nous avons choisi une méthode différente, plus adaptée aux jeunes : le Jeu de Reconstruction Spatiale (JRS), développé par Thierry Ramadier.

Cette méthode, qui utilise des pièces en bois, des fils et des feuilles de couleur pour reconstruire un espace perçu sur un plateau, est particulièrement bien adaptée aux enfants et adolescents (Ramadier et Bronner, 2006). Contrairement au dessin, qui peut être limité par les compétences graphomotrices ou la capacité à représenter les échelles spatiales, le JRS permet à l'élève de manipuler les éléments, de les déplacer jusqu'à ce que la représentation corresponde bien à sa vision de l'espace. Ce processus interactif et ludique rend l'exercice plus accessible et engageant pour les jeunes participants, en leur permettant d'exprimer leur perception de manière plus intuitive (Guy et Depeau, 2014).

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Lors de cette activité, les élèves ont été invités à répondre à la question : "Peux-tu, sur ce plateau, me montrer les endroits où tu vas souvent dans le cadre d'une journée type (scolaire) ?" Avant de commencer, une présentation des différentes pièces du jeu leur avait été faite, accompagnée d'une photocopie de la légende explicative ci-dessous. A noter ici que les éléments qui ont été fournis aux deux élèves diffèrent légèrement de la version proposée par T. Ramadier mais nous en avons gardé l'essence, à savoir un plateau et huit types de pièces répartis en trois catégories : des blocs pour représenter le bâti, des plaques pour représenter des surfaces uniformes dans leur fonction et des fils pour représenter les mobilités.









	Domicile		Déplacements piétons (fils rose)
	Bâtiments de formes et de tailles diverses		Déplacements en voiture (fils noir)
	Parkings, places, gares (petite et grande tailles)		Déplacements en transports en commun (fils gris)
	Parcs, points d'eau, espaces verts (petite et grande tailles)		Déplacements le long d'espaces verts (fils vert)

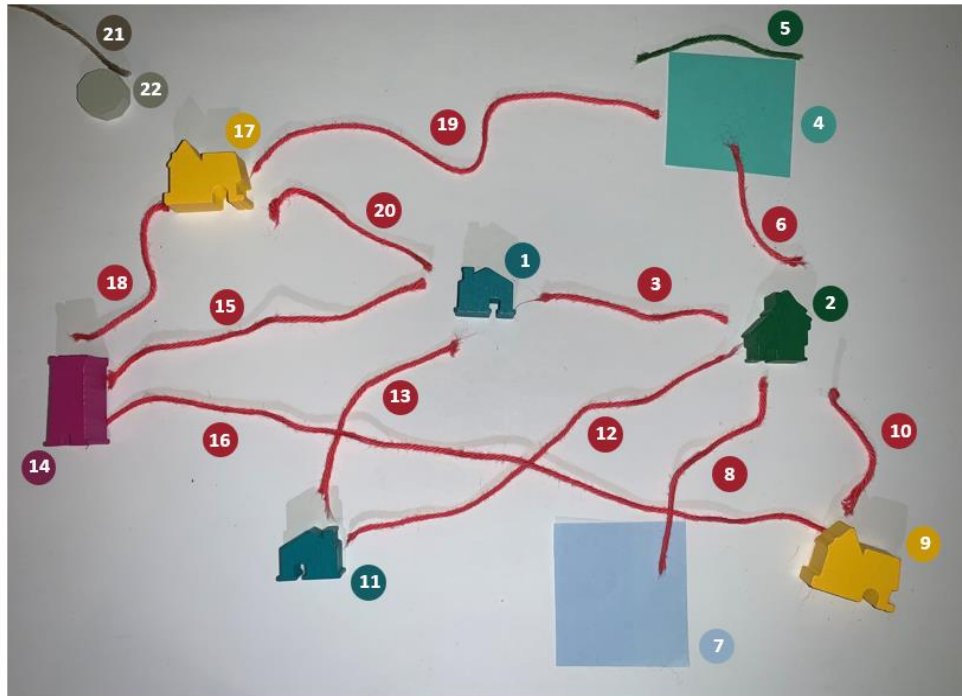
Figure 41 : Légende des éléments à disposition pour la réalisation du JRC

Conception et réalisation : Albane Sinic, juillet 2024.

ii) Analyse de la première carte mentale

Cette approche nous a permis d'accéder à une compréhension plus profonde de la manière dont ces jeunes perçoivent et intègrent les mobilités scolaires dans leur quotidien, en dépassant les limites des méthodes traditionnelles d'enquête.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS



Ordre d'apparition des pièces	Discours associé
1	"Alors d'abord je vais placer ma maison parce que tout démarre de là (...) j'habite plus ou moins dans le centre-ville de Meaux"
2	"Ensuite je vais à l'école directement"
3	"Tous les matins c'est la même chose, je mets 8minutes pour y aller"
4	"je peux aller manger dehors avec mes copains (...) espace vert du parc du Pâtis (...) on prend un truc à manger à emporter et on se pose là"
5	"Y a la Marne qui passe donc y a la plage de Meaux où on peut se poser."
6	"Il m'arrive de sortir pendant la journée d'école le midi (...)"
7	"Ah bah sinon on peut tout simplement se poser en centre-ville aussi sur la place Henri IV"
8	"C'est encore plus proche donc plus pratique quand on a pas beaucoup de temps pour manger"
9	"Après l'école je peux rentrer chez moi mais deux fois par semaine je vais au sport directement après les cours. Je prends mes affaires le matin et voilà"
10	
11	"Il m'arrive aussi d'aller voir mes grand-parents."
12	"D'ailleurs j'ai pas dit aussi mais je peux y aller le midi quand j'ai un peu plus de temps"
13	"Et puis je rentre à la maison généralement"
14	"Ensuite qu'est-ce que je fais le soir...? Bah il m'arrive aussi d'aller faire des petites courses quand on a plus rien dans le frigo"
15	
16	"après le sport ou directement après les cours"
17	"Après le week-end - bon c'est pas dans une journée scolaire type mais bon - (...) ça m'arrive d'aller à la bibliothèque pour travailler dans un endroit calme avec mes amis"
18	"Des fois je vais acheter un truc à manger"
19	"Après comme ça on peut aller se promener un peu au parc du Pâtis avec les amis par exemple pour profiter un peu"
20	"Sinon je rentre, surtout quand il fait pas beau"
21	"De temps en temps je vais à la gare"
22	"pour aller sur Paris"

Figure 42 : Carte mentale inspirée du Jeu de Reconstruction Spatiale (JRS) représentant l'espace régulièrement fréquenté par un élève de Première du lycée Bossuet (Meaux)

Cliché : Albane Sinic, juillet 2024.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

La première carte mentale, réalisée par l'élève de première résidant à Meaux, intègre de nombreux lieux diversifiés, principalement répartis autour de son domicile (1), créant ainsi un réseau dense et fortement connexe. Le fait que son domicile soit le premier élément qu'il ait placé sur la carte est significatif - bien que la formulation de la question ait pu orienter son choix en l'incitant à positionner d'abord sa maison et son école.

La majorité de ses déplacements sont effectués à pied, ce qui souligne la proximité et l'accessibilité directe des différents points d'intérêt de sa vie quotidienne. Ses quelques sorties occasionnelles à Paris, pour lesquelles il utilise le train (21), constituent les seules exceptions à cette mobilité piétonne.

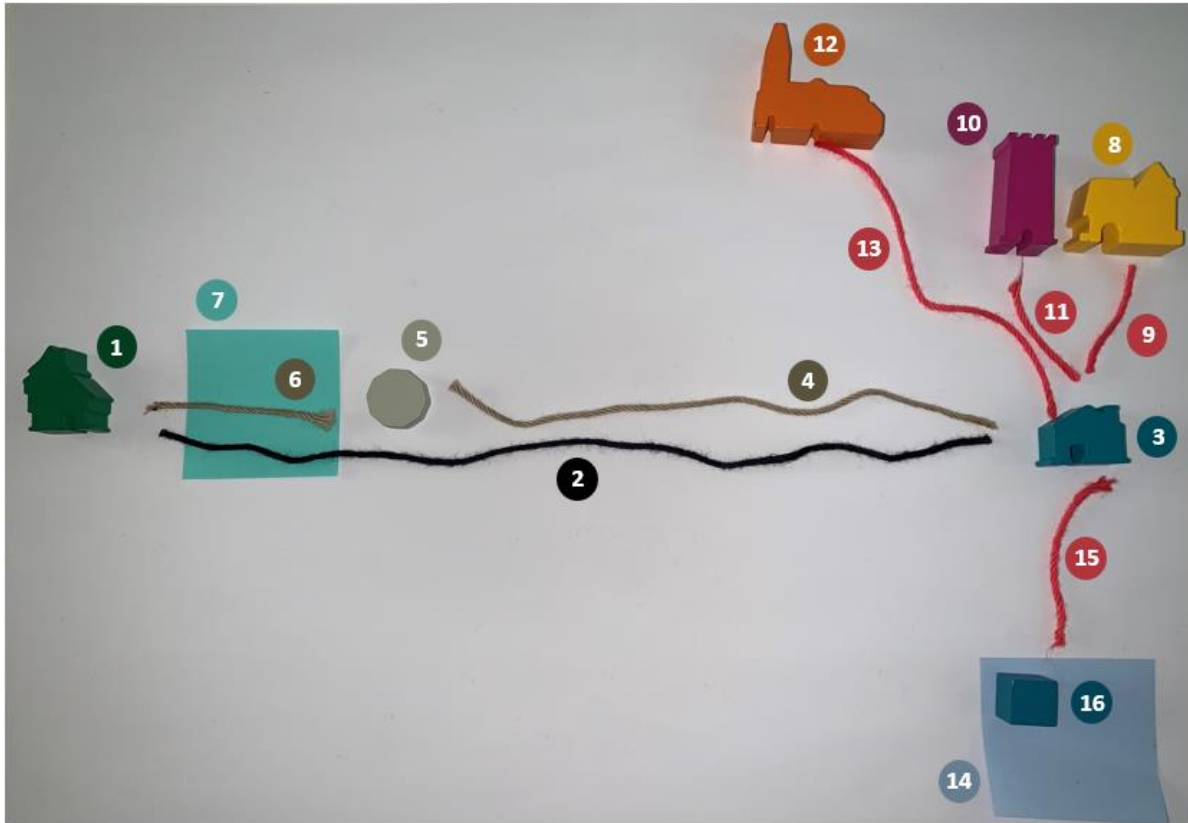
Le réseau spatial de cet élève se caractérise par une grande connexité et une forte connectivité. Par exemple, il peut choisir de se rendre au parc (4) pour déjeuner avec ses amis après les cours (2), ou d'y aller le week-end après avoir étudié à la bibliothèque (17). Cette diversité d'itinéraires possibles témoigne de la flexibilité et de l'adaptabilité de ses déplacements, lui permettant de structurer ses journées en fonction de ses besoins et de ses envies.

Il profite ainsi de ses mobilités domicile-école pour emprunter ce qu'on appelle le "chemin des écoliers". Cette expression fait référence à une manière de se déplacer d'un point A à un point B en prenant des détours, pour prolonger le trajet, découvrir de nouveaux endroits, varier le parcours ou accomplir des tâches en chemin, plutôt que de suivre l'itinéraire le plus direct et le plus rapide. Ainsi, au lieu de se limiter à un trajet fixe entre son domicile et son école, l'élève s'autorise des détours qui lui permettent, par exemple, de faire des courses (14), de pratiquer une activité sportive (9), de rendre visite à des membres de sa famille (11), ou de retrouver des amis (4).

Cette approche flexible de la mobilité illustre une appropriation active de l'espace urbain par l'élève. Elle démontre sa capacité à intégrer ses obligations scolaires avec ses activités personnelles et sociales, optimisant ainsi son temps. Ce mode de déplacement reflète également une certaine autonomie et une grande familiarité avec son environnement urbain, qui lui permettent de naviguer aisément entre différents espaces et de construire un réseau personnel adapté à ses besoins spécifiques.

iii) Analyse de la seconde carte mentale

Contrairement à la première carte mentale, qui révèle une diversité de lieux fréquentés par l'élève, la deuxième carte est beaucoup plus épurée et se concentre presque exclusivement sur le domicile et l'établissement scolaire.



Ordre d'apparition des pièces	Discours associé
1	"Déjà je vais au lycée donc je pars de chez moi"
2	"Le matin j'y vais en voiture"
3	"jusqu'à mon lycée"
4	"Le soir je rentre en bus (...) j'en prends un de mon lycée jusqu'à un village qui s'appelle Douy-la-Ramée"
5	"Là je dois attendre (...)"
6	"(...) un deuxième bus (...)"
7	"(...) qui passe à travers les champs pour me ramener chez moi."
8	"Sinon quand je suis à Meaux je vais chez une copine tous les mercredi parce que j'ai pas de transport donc je peux pas rentrer"
9	"Pour aller chez elle c'est pas très loin, à 15-20 minutes, donc j'y vais à pied"
10	"Je vais souvent chez l'opticien"
11	"C'est juste à côté de chez ma copine"
12	"Je vais aussi à la librairie"
13	
14	"Quand on veut sortir manger avec les copains on va dans le parc"
15	"Encore à pied, c'est pas très loin du lycée"
16	"C'est agréable il y a la Marne"

Figure 43 : Carte mentale inspirée du Jeu de Reconstruction Spatiale (JRS) représentant l'espace régulièrement fréquenté par une élève de Terminale du lycée Bossuet (Meaux)

Cliché : Albane Sinic, juillet 2024.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Les éléments placés sur cette carte sont disposés aux extrémités de la feuille, créant une impression d'éloignement fort entre les différents lieux de vie de l'élève. Cette mise en scène semble symboliser la distance physique et psychologique qui sépare son domicile (1) de son lycée situé à Meaux (3), de la maison de son amie (8), et de son opticien (10). Les fils représentant les trajets routiers – que l'élève parcourt en voiture le matin (2) et en bus le soir (4 et 6) – sont particulièrement longs, accentuant ainsi la sensation de séparation entre son domicile et la ville où elle étudie. Le réseau ici présenté est donc **anisotrope**.

Un élément important de cette carte est l'arrêt de bus de Douy-la-Ramée (5), où elle doit attendre un deuxième bus pour rentrer chez elle, en raison de la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne. Le fait qu'elle ait choisi de représenter cet arrêt indique qu'il joue un rôle crucial dans son quotidien, un lieu où elle passe un temps non négligeable. La lycéenne souligne aussi l'isolement de son domicile par rapport aux autres lieux. Elle observant sa carte finie, elle remarque avec un certain recul :

"C'est drôle de voir les choses comme ça. Je me rends compte que ma maison est vraiment excentrée et que quand j'arrive chez moi, je ne fais plus rien. Je suis coupée de tout, j'ai même pas une activité : je suis chez moi, je reste chez moi."

Cette réflexion révèle une forme de cloisonnement de son espace de vie, où son domicile devient un lieu de repli, loin de toute activité sociale ou de loisirs. Contrairement à la première carte mentale, où le trajet scolaire s'intégrait dans un réseau plus large de déplacements et d'activités, ici, le trajet domicile-école est central et domine dans la vie quotidienne de l'élève. En d'autres termes, la mobilité scolaire n'est pas un simple trajet parmi d'autres, mais constitue l'axe principal autour duquel s'articule son quotidien.

La centralisation du trajet scolaire sur la carte reflète une forme de dépendance à l'égard du système de transport et de l'organisation du temps, où les autres activités semblent reléguées au second plan ou complètement absentes. L'élève ne semble sortir de chez elle que pour aller à l'école, renforçant ainsi l'idée d'une mobilité restreinte et peu diversifiée.

Cette carte mentale illustre donc une expérience de la mobilité scolaire très différente de celle présentée dans un premier temps. Là où l'autre élève voit son trajet scolaire comme une partie d'un ensemble plus vaste de déplacements, celle-ci met en lumière une vie où le trajet domicile-école est dominant, soulignant un certain isolement spatial et social. Cette approche comparative permet de mieux comprendre comment la configuration spatiale et les conditions de transport peuvent influencer l'expérience quotidienne des élèves, en fonction de leur contexte géographique et social.

2) Adopter des stratégies en fonction de sa perception des mobilités scolaires

i) Une perception de la mobilité qui dépend du mode de transport emprunté

La perception des mobilités scolaires varie considérablement d'un élève à l'autre, influencée par des facteurs tels que les contraintes personnelles, l'environnement familial et les conditions de déplacement. Pour certains élèves, un trajet de 20 minutes pour se rendre à l'école peut sembler éprouvant, tandis que d'autres peuvent trouver agréable un trajet de 30 minutes, profitant de ce temps pour se détendre ou en profiter pour d'autres tâches.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Globalement, les résultats des enquêtes ont toutefois montré que la fatigue était une réalité omniprésente pour de nombreux élèves puisque 38 % des répondants ont déclaré se sentir fatigués pendant leur trajet domicile-école, tandis que seulement 15 % d'entre eux ont indiqué se sentir heureux. Chaque élève peut alors adopter des stratégies afin d'améliorer son expérience quotidienne des transports, en fonction de la perception individuelle qu'il en a.

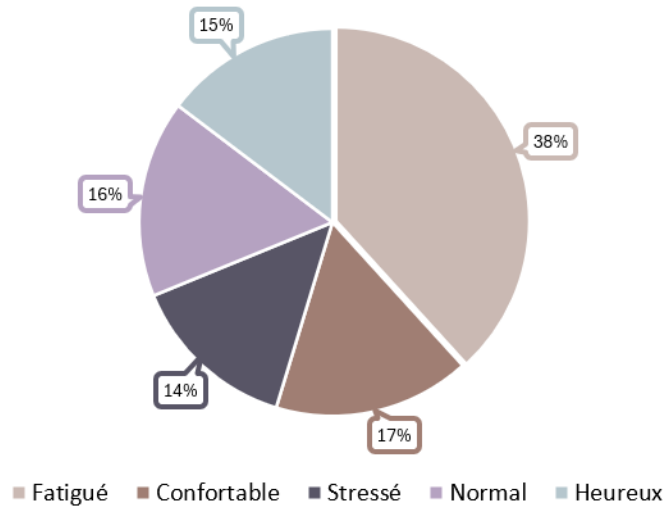
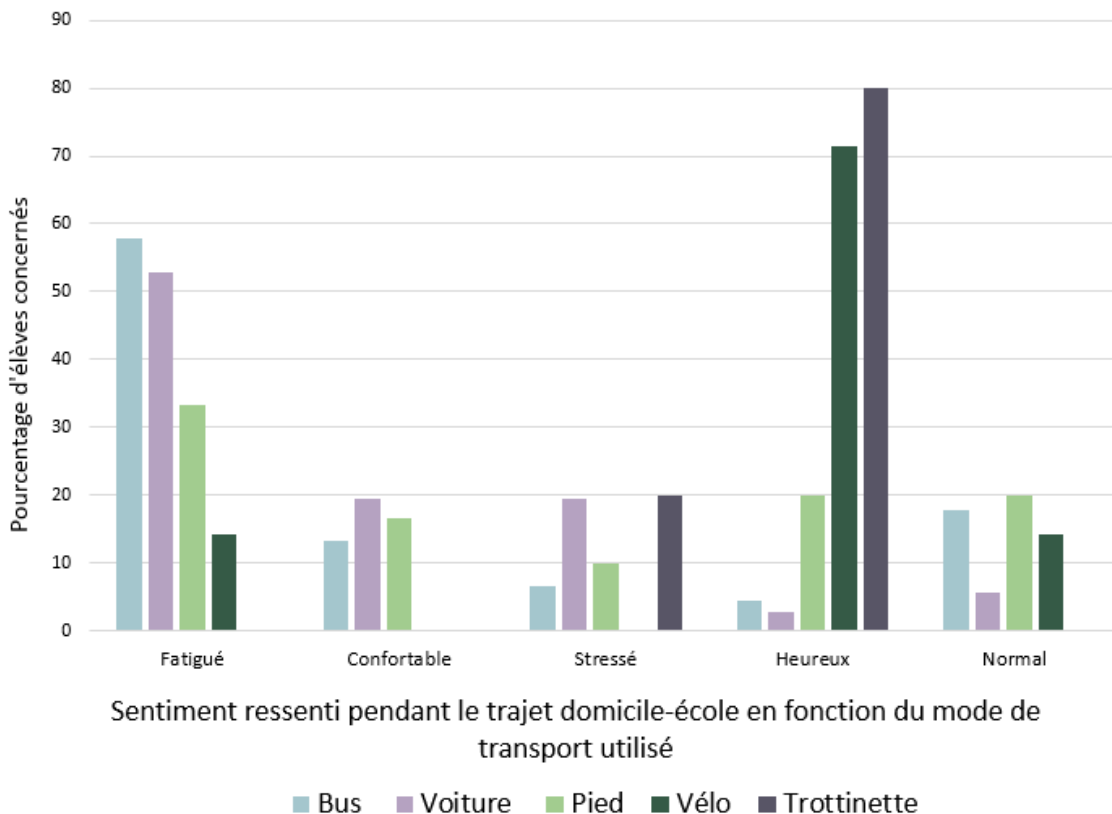


Figure 44 : Graphique présentant la répartition des réponses aux questionnaires sur la question "Comment te sens-tu pendant ce temps de trajet ?"

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

Il est intéressant de se demander si, au-delà des contraintes personnelles et de l'environnement individuel, le mode de transport choisi n'influence pas l'humeur des élèves durant leur trajet.



III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Sentiment pendant trajet	Fatigué	Confortable	Stressé	Heureux	Normal	Total
Mode de transport utilisé						
Bus	58%	13%	7%	4%	18%	100%
Voiture	53%	19%	19%	3%	6%	100%
Pied	33%	17%	10%	20%	20%	100%
Vélo	14%	0%	0%	71%	14%	100%
Trottinette	0%	0%	20%	80%	0%	100%

Figure 45 : Histogramme présentant la répartition des sentiments ressentis pendant le trajet domicile-école en fonction du mode de transport utilisé

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

L'analyse des réponses aux questionnaires révèle que 58 % des élèves utilisant le bus se sentent fatigués pendant leur déplacement, tandis que seulement 4 % se disent heureux. En revanche, parmi ceux qui se rendent à l'école en trottinette, 80 % se déclarent heureux et aucun ne se sent fatigué. Cela suggère que le mode de transport pourrait jouer un rôle dans l'humeur ressentie par les élèves.

Il convient toutefois de noter que les questionnaires ont été distribués au début des beaux jours, ce qui pourrait avoir influencé les réponses des élèves pratiquant des mobilités actives. En effet, par temps de pluie, les réponses auraient peut-être été plus nuancées.

ii) Adapter son emploi du temps en fonction de sa perception de la mobilité

Les élèves confrontés à des trajets fatigants peuvent alors chercher à adapter leur emploi du temps pour réduire le temps passé dans les transports. Ainsi, une lycéenne, dont le temps de trajet en bus dépasse une heure, préfère parfois attendre que son père vienne la chercher après le travail, même si cela implique de rester plus longtemps au lycée. Ce choix, motivé par le désir de gagner du temps et de minimiser la fatigue, montre comment les élèves tentent de concilier leurs obligations scolaires avec les contraintes de transport :

“Après le bus c'est pas une option idéale, surtout en terminale, je perds trop de temps dans les transports. Du coup souvent je décide de rester au lycée après les cours et d'attendre que mon père puisse venir me chercher dès qu'il peut, même si c'est tard. Même si je finis à 14h30, j'attends au CDI dans ces cas-là.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Cet exemple illustre comment les élèves peuvent ajuster leurs horaires scolaires pour éviter la fatigue excessive liée aux trajets. En choisissant de rester au lycée, cette élève transforme un temps de transport long et passif en un moment potentiellement productif ou moins épuisant, réduisant ainsi le poids de la contrainte de la mobilité sur son quotidien.

iii) Adapter ses mobilités

Dans les cas où l'offre de transport public est insuffisante ou mal adaptée, certains élèves développent également des stratégies alternatives pour contourner ces contraintes et gagner en autonomie. Ils explorent et adoptent alors des modes de transport alternatifs qui répondent mieux à leurs besoins de flexibilité et d'efficacité.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

L'une des options possibles est l'utilisation de la voiture sans permis ou du scooter. Ces modes de transport, accessibles dès 14 ans, permettent aux élèves de se déplacer de manière autonome sans dépendre des horaires de leurs parents ou des transports publics. Pour ces jeunes, pouvoir se déplacer quand ils le souhaitent représente une véritable liberté, surtout dans les zones rurales où les transports publics sont moins fréquents. Un exemple nous est donné par une des élèves interrogées qui nous explique comment certains de ses camarades ont opté pour l'achat d'une voiture sans permis dès le début du lycée. Cette décision leur permet non seulement d'éviter les longs temps de trajet en bus, mais aussi de s'émanciper de la dépendance vis-à-vis de leurs parents pour les déplacements quotidiens.

"Je connais aussi des gens qui ont depuis le début du lycée une voiture sans permis pour pouvoir être autonomes, que ça soit pas leurs parents qui les emmènent et pour ne pas avoir à prendre le bus avec tous les temps de trajet qui vont avec."
(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

Ces choix de modes de transport alternatifs traduisent une adaptation à un environnement qui ne répond pas toujours aux besoins des élèves en matière de mobilité. En effet, dans un contexte où l'offre de transport public est parfois déficiente, ces solutions alternatives deviennent un moyen pour les élèves de poursuivre leur scolarité tout en pouvant pratiquer des activités extra-scolaires, ou maintenir une vie sociale active. Ainsi, les stratégies de recours à des modes de transport alternatifs illustrent non seulement la capacité des élèves à s'adapter à leur environnement, mais aussi leur volonté de surmonter les obstacles géographiques et logistiques pour maximiser leurs opportunités scolaires et sociales.

3) Finalement, habiter ses mobilités pour réduire le coût généralisé du transport

La manière dont les élèves utilisent leur temps de trajet révèle une autre dimension de leur adaptation aux contraintes de mobilité. Plutôt que de subir passivement ces déplacements, certains élèves cherchent à occuper ce temps de manière productive ou plaisante. Ils transforment ainsi un moment qui pourrait être perçu comme du temps perdu en une opportunité d'enrichissement - par exemple, écouter de la musique, lire un livre, faire ses devoirs, ou discuter avec des amis pendant le trajet sont autant de façons d'habiter son temps de transport.

Nous avons élaboré un tableau de données à partir des résultats des questionnaires, qui a ensuite servi de base à la création d'une infographie :

Activités pendant le trajet	Discuter avec ses copains	Faire ses devoirs	Réviser	Dormir	Ecouter de la musique	Ne rien faire	Etre sur son téléphone
Bus	10	1	3	6	11	4	7
Voiture	2	0	5	6	1	8	7
Pied	6	0	0	0	7	9	5
Vélo	3	0	0	0	0	4	0
Trotinette	1	0	0		0	4	0

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

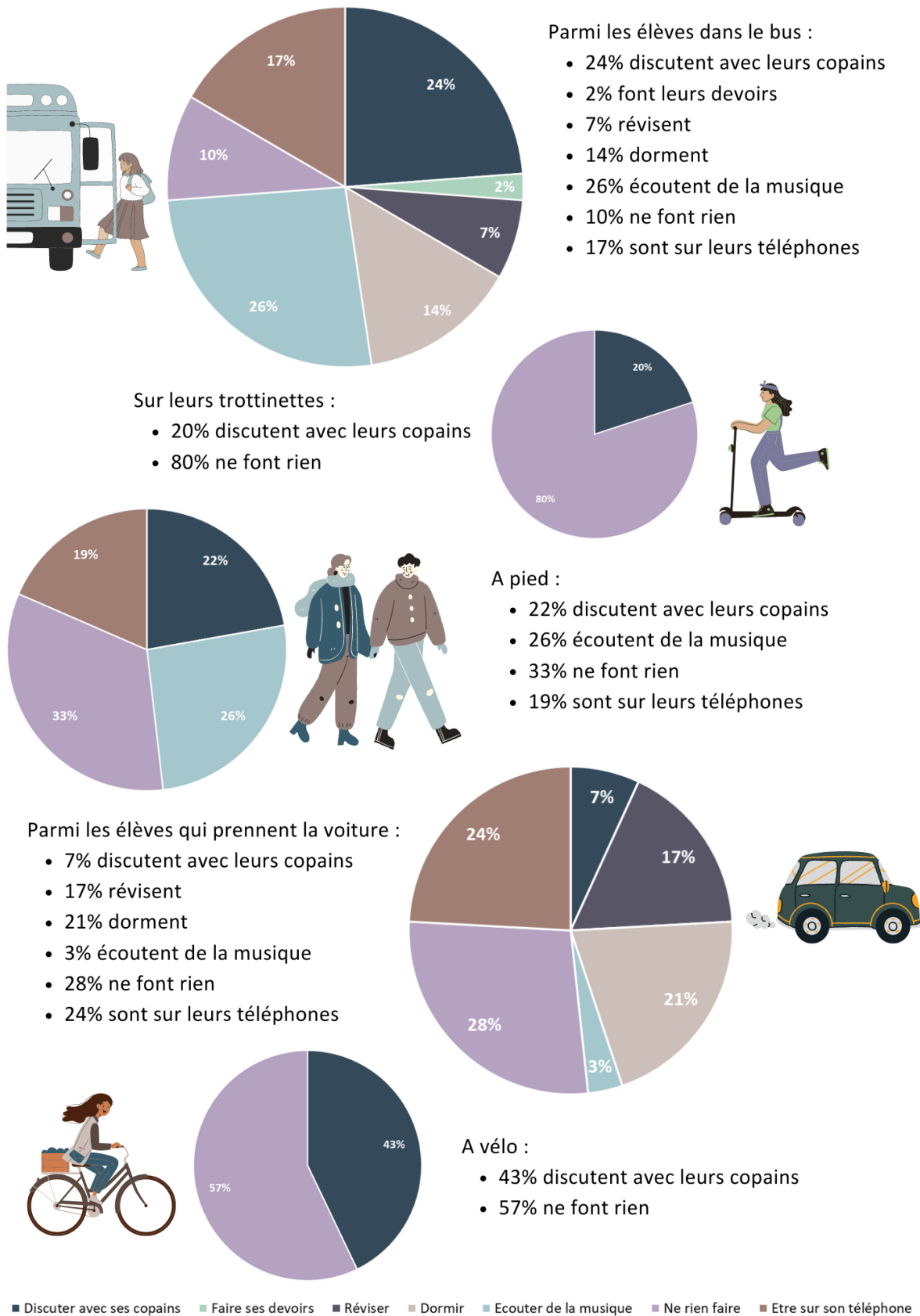


Figure 46 : Infographie présentant les activités des élèves pendant leurs trajets domicile-école en fonction du mode de transport qu'ils utilisent

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des questionnaires distribués (2024).

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Ces activités permettent de détourner l'attention des aspects les plus désagréables du déplacement, comme l'inconfort ou la durée, et de rendre l'expérience globalement plus positive. Les élèves en habitant - au sens géographique du terme - leurs mobilités, rendent ainsi, d'une part, le trajet moins pénible, et réduisent, d'autre part, ce que l'on appelle **le coût généralisé du transport** - qui inclut les aspects financiers, mais aussi le temps, l'énergie et le confort psychologique engagés dans le déplacement.

Jessica Westman et al. (2017) ont de surcroît démontré, dans une étude menée auprès de 344 élèves du comté de Värmland en Suède, que ceux qui utilisent leur temps de trajet pour des activités telles que l'utilisation du smartphone ou la lecture tendent à obtenir de meilleurs résultats scolaires, surtout parmi ceux qui ont de longs trajets. Cette amélioration des performances pourrait s'expliquer par l'occasion qu'ont les élèves de développer leur vocabulaire et leur maîtrise de la langue à travers leurs lectures.

Une élève interrogée expliquait quant à elle qu'elle essayait autant que possible de profiter du temps de trajet qu'elle estime très long entre son domicile et son école pour faire ses devoirs afin d'optimiser le temps perdu :

“C'est une grosse perte de temps 1h30 de bus, le plus souvent je révise, je m'avance pour mes devoirs parce que si je finis les cours à 17h30 et que j'arrive à 19h00 chez moi je n'ai pas vraiment le temps de travailler”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Cette façon d'habiter la mobilité a également un impact tangible sur la gestion du temps. En optimisant le temps de trajet, les élèves peuvent dégager plus de temps pour d'autres activités une fois rentrés chez eux, comme pour les loisirs, ou le repos. Cela contribue à une meilleure organisation de leur journée, et donc, à une réduction du stress et de la fatigue liés aux déplacements. C'est une manière de revaloriser ce temps, en le rendant productif ou agréable, ce qui peut améliorer non seulement la perception du trajet lui-même, mais aussi l'expérience scolaire dans son ensemble.

B- Derrières les élèves : des parents qui jouent un rôle majeur

Les parents et les familles jouent également un rôle bien souvent important dans le quotidien de ces jeunes élèves. Au-delà de leur soutien psychologique et de leurs conseils en matière d'orientation, ils sont souvent directement impliqués dans les mobilités de leurs enfants, surtout lorsque les transports publics se révèlent insuffisants ou peu pratiques. En effet, ils peuvent se substituer aux services de transports publics lorsque ceux-ci sont mal adaptés ou insuffisants et adopter des stratégies de mobilité afin d'améliorer le quotidien de leurs enfants.

1) Se substituer aux transports publics lorsque cela est possible et nécessaire

Dans de nombreuses familles, les parents n'hésitent pas à intervenir pour pallier les insuffisances des transports publics, en particulier dans les zones où l'offre est irrégulière ou limitée. Cette intervention devient alors une réponse nécessaire pour assurer la continuité des trajets scolaires des enfants, malgré les contraintes que cela impose. Un témoignage d'élève met en lumière cette réalité quotidienne :

“De temps en temps oui, mon père peut m'emmener. Donc on part plus tôt, il me dépose avant d'aller travailler mais du coup lui il arrive en retard au travail et moi j'arrive très tôt au lycée donc c'est pratique pour personne.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ce témoignage illustre bien les sacrifices que les parents sont prêts à faire pour garantir le confort de leurs enfants. Parfois, ces parents sont même obligés de réorganiser leur emploi du temps professionnel, en demandant des aménagements tels que le télétravail ou le temps partiel. Ces ajustements, loin d'être anecdotiques, révèlent la manière dont la géographie des transports influence directement sur les dynamiques familiales. Une mère explique les compromis qu'elle a dû faire pour assurer les trajets scolaires de ses enfants :

“C'est la catastrophe parce qu'on n'a pas de bus à l'heure du déjeuner le mercredi midi. Pendant longtemps je me suis débrouillée pour travailler en temps partiel pour pouvoir aller les chercher le mercredi midi. Et après j'ai eu un travail en temps plein et j'ai demandé à pouvoir faire du télétravail le mercredi pour pouvoir aller les chercher ; c'était vraiment dans mes conditions d'embauches parce que sinon il y avait personne pour venir les récupérer de toute la journée.”

(Parent d'élèves, Entretien 6 le 5 juillet 2024)

Ces situations montrent clairement comment les parents peuvent se retrouver à compenser les failles du système de transport public. De même, lorsque les élèves se trouvent confrontés à des retards ou à des horaires inadéquats, ils sont forcés d'intervenir rapidement, modifiant ainsi leurs obligations professionnelles pour aller les chercher :

“[Quand mon deuxième bus ne passe pas à Douy-la-Ramée] j'attends mes parents, ils essaient de quitter le travail le plus tôt possible. Mais souvent je dois attendre 40 minutes qu'ils rentrent du travail... en hiver, la nuit, quand il fait froid, c'est pas très pratique.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ces ajustements révèlent donc les sacrifices importants que sont prêts à faire certains parents. Ils témoignent également de l'inadéquation des infrastructures de transport dans certaines zones rurales, contraignant les parents à pallier les défaillances du service public, souvent au détriment de leur propre confort et de leur productivité.

Cela donne même lieu à des situations extrêmes où les parents préfèrent déposer leurs enfants en voiture plutôt que de les laisser utiliser les transports en commun alors même que l'offre existe. Cette situation, qui peut sembler surprenante, témoigne d'une volonté de protéger les enfants des aléas du transport public et de garantir leur sécurité, même au prix de contraintes personnelles.

“Et je vais vous raconter une autre anecdote qui m'a aussi beaucoup marqué : en début d'année, je parlais orientation avec une maman d'un élève de 3e, et quand je commence à lui expliquer que l'année prochaine son fils serait obligé d'aller sur Meaux pour faire un bac pro, j'ai senti la panique dans ses yeux (...) elle était paniquée à l'idée qu'il prenne le bus.

(...)

Et là elle me dit un truc qui m'a sidéré "oui, alors d'ici la fin d'année peut-être que je lui ferai prendre le bus et que je le suivrai en voiture" [rires]. J'en suis resté bouche-bée.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

Cette anecdote illustre à quel point certains parents perçoivent les transports en commun comme une source d'inquiétude, au point de s'impliquer directement dans les trajets de leurs enfants. Cette volonté de contrôle, même au prix de contraintes personnelles, montre le rôle central que jouent les parents dans la gestion des mobilités scolaires, révélant par là même les lacunes et les défis du système de transport public dans nos territoires étudiés.

2) Adopter des stratégies comme la mutualisation des trajets ou le covoiturage

Lorsqu'elles doivent se substituer aux transports publics, certaines familles adoptent alors des stratégies pour faciliter la gestion de ces mobilités, comme la mutualisation des trajets ou le covoiturage. Ces solutions permettent de réduire le nombre de déplacements individuels et/ou de partager les responsabilités entre plusieurs parents, tout en économisant du temps et du carburant. Ainsi, dans le cadre d'une mutualisation des trajets, les trajets domicile-école peuvent devenir l'occasion d'effectuer d'autres tâches afin d'optimiser le déplacement :

“Quand je suis en télétravail et que je dois aller les chercher, j'en profite aussi pour aller à la pharmacie, prendre mon pain, faire réparer une paire de lunettes... On essaye de mutualiser un peu les trajets pour gagner à la fois du temps et du carburant.”

(Parent d'élèves, Entretien 6 le 5 juillet 2024)

Le covoiturage peut quant à lui être une stratégie mise en place entre des familles dont les enfants fréquentent les mêmes établissements scolaires ou entre voisins. Cette pratique permet de réduire le nombre de trajets nécessaires en évitant **l'autosolisme**, ce qui est particulièrement intéressant, les zones où les distances à parcourir sont importantes :

“Pendant plusieurs années on a surtout privilégié le covoiturage avec des voisins qui avaient des enfants scolarisés dans le même établissement que nous donc ça permettait quand même de réduire pour tout le monde le nombre de trajets – parce qu'un trajet c'est quand même une demi-heure à chaque fois, donc ça fait 1 heure aller-retour pour emmener les enfants à l'école ou les récupérer. Pouvoir se le répartir sur plusieurs couples avec le covoiturage c'était quand même bien pratique.”

(Parent d'élèves, Entretien 6 le 5 juillet 2024)

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Cependant, bien que le covoiturage soit une solution efficace, il n'est pas toujours facile à organiser, notamment en raison des horaires scolaires et professionnels incompatibles. Une élève témoigne ainsi de la difficulté de maintenir un tel arrangement au lycée :

“Alors oui, j'ai fait du covoiturage quand j'étais au collège parce qu'à cette époque on pouvait s'organiser avec ma voisine qui travaillait à l'hôpital de Meaux. Mais malheureusement après au lycée c'était plus possible pour les horaires, et puis on devait l'attendre jusqu'à ce qu'elle finisse à 20h le soir donc c'était pas faisable non plus, pas idéal comme accord donc ça n'a pas pu durer.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ces stratégies soulignent la façon dont les familles et plus particulièrement les parents peuvent trouver des solutions alternatives pour assurer les déplacements quotidiens de leurs enfants lorsqu'ils rencontrent les limites du système de transport public. Elles mettent également en lumière une certaine solidarité entre parents qui peut exister lorsqu'il faut pallier les contraintes liées aux trajets scolaires, un aspect souvent sous-estimé de la gestion des mobilités quotidiennes.

C- Le rôle des responsables éducatifs et des élus locaux

Avec les élèves et les parents, les responsables éducatifs et les élus locaux sont des acteurs directs dans l'aménagement des mobilités scolaires. En effet, ce sont eux qui coordonnent les horaires de passage, communiquent et trouvent des solutions en cas de retard. Cette dernière sous-partie vise donc à comprendre leur rôle et à proposer des solutions à leur niveau pour améliorer la situation des transports dans les territoires étudiés.

1) Des acteurs conscients des enjeux liés aux mobilités scolaires

Pour assurer à tous les élèves une trajectoire scolaire optimale, il est essentiel de connaître à la fois leurs besoins spécifiques et les caractéristiques des territoires dans lesquels ils évoluent. C'est dans cette perspective que nous avons conduit une analyse lexicométrique à l'aide du logiciel IRaMuTeQ, en nous basant sur un corpus constitué des transcriptions de nos trois entretiens semi-directifs avec les responsables éducatifs. L'objectif de cette analyse était de comparer et d'explorer les différentes perspectives sur les transports scolaires exprimées par ces acteurs, afin de comprendre s'ils étaient, ou non, conscients des situations vécues par leurs élèves.

Après avoir constitué et converti notre corpus de textes au format .txt, nous l'avons importé dans IRaMuTeQ pour une première analyse statistique. Cette analyse a permis de dégager les informations essentielles du corpus : au total, le corpus comprend 1 215 formes différentes et 10 913 occurrences, dont 558 hapax - ces derniers désignant les mots n'apparaissant qu'une seule fois dans l'ensemble du corpus. Nous pouvons également observer que les formes actives les plus fréquentes sont « élève » et « bus » avec respectivement 115 et 97 occurrences :

Résumé			
Résumé			
Nombre de textes : 3			
Nombre d'occurrences : 10913			
Nombre de formes : 1215			
Nombre d'hapax : 558 (5.11%des occurrences - 45.93% des formes)			
Moyenne d'occurrences par texte : 3637.67			
Forme	Freq.		Types
élève	115		nom
bus	97		nom

Figure 47 : Résultats de la première analyse statistique réalisée dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des entretiens réalisés (2024).

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Dans notre cas, la méthode de Reinert a permis de distinguer cinq classes principales au sein de notre corpus. Le dendrogramme révèle deux branches principales : l'une regroupant les classes 1 et 4, et l'autre, plus complexe, comprenant les classes 5, 2, et 3. Mais qu'est-ce qui différencie ces branches ? Pour répondre à cette question, il nous faut regarder les mots significatifs de chaque classe. Pour cela, nous observons les profils de chaque classe en repérant les mots pour lesquels le χ^2 est le plus important. En effet, cet indice nous permet d'interpréter la valeur du test χ^2 qui vérifie les relations entre deux variables et nous permet d'évaluer la relation entre un mot et un type de discours.

Ainsi, en ne retenant que les mots pour lesquels la valeur du χ^2 est la plus importante et la valeur de p inférieures à 0.0001, nous remarquons que la première branche, regroupant les classes 1 (32,9 % des formes) et 4 (12,1 % des formes), semble se focaliser sur l'organisation des mobilités scolaires.

- La classe 1 est caractérisée par les formes actives (mots) tels que « cours », « début », « année », et « classe », et par des mots à connotation négative comme « problème », « incident », et « accident ». Cela suggère une préoccupation particulière pour l'organisation interne de l'école et les difficultés liées au transport scolaire.
- La classe 4, quant à elle, est dominée par des termes liés à la logistique familiale, tels que « déposer », « chercher », « enfants », et « voiture ». On y trouve également des mots comme « parents », « matin », « travailler », et « soir », soulignant le rôle des parents dans l'accompagnement de leurs enfants.

Le groupement de ces deux classes dans une même branche du dendrogramme suggère une interdépendance entre l'organisation scolaire et les dynamiques familiales, où les parents doivent adapter leurs emplois du temps en fonction des exigences scolaires.

La seconde branche du dendrogramme regroupe les classes 5 (14,9 % des formes), 2 (17,7 % des formes), et 3 (22,5 % des formes), qui se concentrent sur les activités et les mobilités des élèves :

- La classe 5 est caractérisée par des termes tels que « activité », « sportif », « stage », « association », et « culturel », faisant référence aux activités extrascolaires des élèves. Elle reflète la diversité des engagements des élèves en dehors du cadre scolaire strict.
- La classe 2 est quant à elle dominée par des termes tels que « lycée », « route », « bus », « desservir », « ville », « secteur », et « développer ». Cette classe se concentre donc sur les mobilités scolaires organisées, notamment les trajets en bus.
- En contraste avec la classe 2, la classe 3 est plus centrée sur les mobilités individuelles et actives, comme en témoignent les mots « vélo », « trottinette », et « pied ». Cette classe semble également se concentrer sur les zones rurales, où les élèves sont très dépendants des transports pour se déplacer, comme en témoignent les termes « dépendre » et « village ».

La branche formée par ces trois classes semble donc se référer davantage aux mobilités quotidiennes des élèves ; avec la classe 5 qui se concentre sur les activités extra-scolaires et les classes 2 et 3 (qui forment ensemble une sous-branche distincte du dendrogramme) qui semblent centrées sur les modes de déplacement utilisés par les élèves. La distinction entre bus (classe 2) et mobilités actives (classe 3) pourrait ainsi correspondre à la variation des infrastructures disponibles et aux choix de transport en fonction du contexte géographique.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Pour résumer notre pensée, voici un schéma reprenant les découpages de classes que nous semblons identifier :

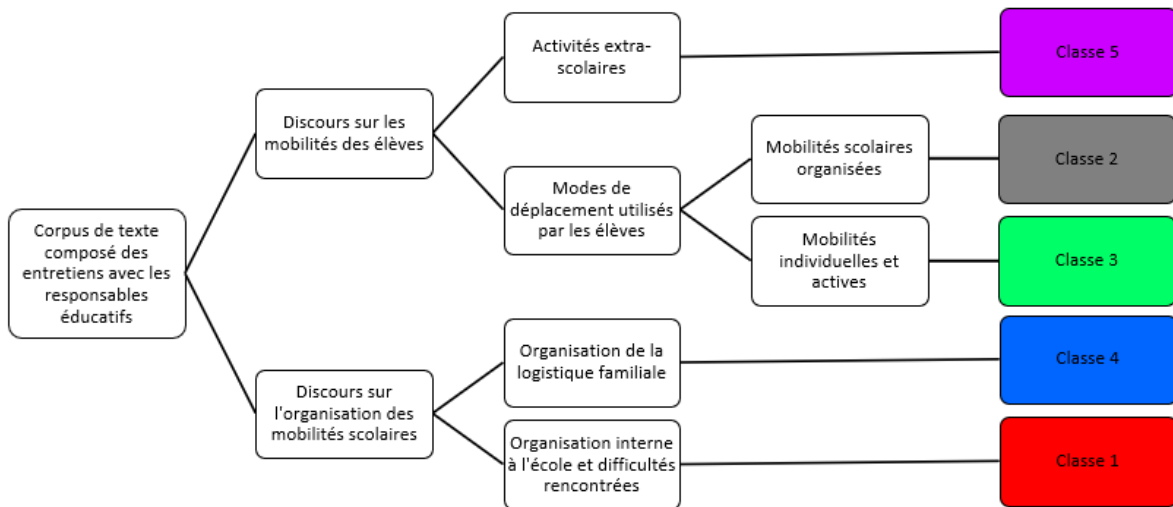


Figure 50 : Logigramme expliquant le dendrogramme obtenu dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des entretiens réalisés (2024).

L'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) réalisée à partir des formes actives permet de confirmer et d'approfondir ces résultats. Cette analyse permet d'organiser les données après une transformation statistique sous la forme d'un graphique à deux dimensions. Son objectif est de mettre en évidence les relations entre les différentes classes de notre corpus. Pour cela, le logiciel met en relation les formes et les variables, ce qui permet également de hiérarchiser l'information.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

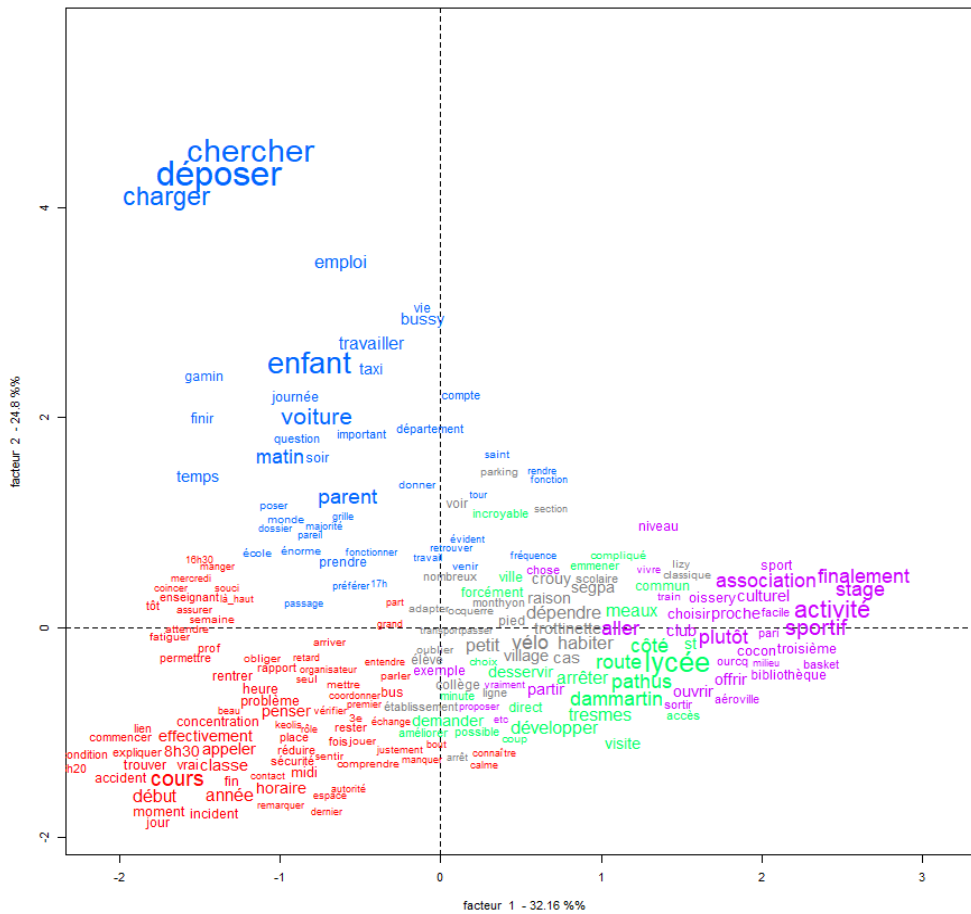


Figure 51 : Analyse Factorielle des Correspondances réalisée dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des entretiens réalisés (2024).

Pour interpréter les résultats de l'AFC, il nous faut comprendre les axes du plan factoriel, à savoir les facteurs 1 et 2, qui permettent au logiciel de positionner les classes sur le graphique. Il est également important de noter que plus un mot est écrit en petit, plus le lien avec le type de discours auquel il est rattaché est faible.

Le facteur 1 semble opposer les aspects négatifs (problèmes, incidents liés à l'organisation des mobilités scolaires) sur la gauche, aux aspects positifs (activités enrichissantes, initiatives scolaires permises par ces mêmes mobilités) sur la droite.

- Abscisses négatives : On trouve des termes tels que "début", "année", "cours", "incident", "problème", "accident", et "obliger" qui semblent renvoyer aux difficultés et incidents rencontrés dans l'organisation des mobilités scolaires.
- Abscisses positives : On observe des mots comme "association", "activité", "sport", "stage", "route", "lycée", et "développer". Ces termes sont associés à des activités extrascolaires, des mobilités organisées (comme le bus), et des initiatives positives permises par la mobilité des élèves.

Le facteur 2 semble, quant à lui, distinguer les discours centrés sur l'organisation familiale, en haut, des discours centrés sur l'organisation territoriale et ses offres, en bas.

- Ordonnées positives : Cette zone est associée à l'organisation familiale, avec des termes tels

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

que "déposer", "enfant", "voiture", "parent", "association", "activité". Ces mots reflètent la gestion quotidienne des mobilités des élèves par les familles, en lien avec les activités scolaires et extrascolaires.

- Ordonnées négatives : Cette zone regroupe des termes liés aux offres proposées par les territoires, tels que "lycée", "classes", "bibliothèque", "cocon", "bus". Ces mots renvoient à une structure plus institutionnelle, centrée sur les infrastructures et services mis en place et à disposition des élèves.

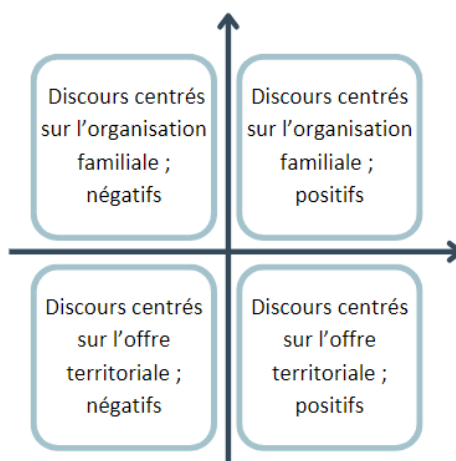


Figure 52 : Schéma expliquant l'AFC obtenue dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des entretiens réalisés (2024).

Finalement, l'analyse réalisée dans IRaMuTeQ montre que les responsables éducatifs sont bien conscients des multiples enjeux liés aux mobilités scolaires, qu'il s'agisse des défis organisationnels rencontrés par les familles ou des opportunités éducatives offertes par les territoires. En effet, l'opposition mise en lumière par le facteur 1 entre les aspects négatifs (difficultés, incidents) et les aspects positifs (activités enrichissantes, initiatives scolaires) démontre une connaissance approfondie des réalités vécues par les élèves ; et la distinction opérée par le facteur 2 entre l'organisation familiale et les offres territoriales illustre l'attention portée à l'interdépendance entre les dynamiques familiales et les infrastructures disponibles. Tous ces éléments étant réunis, nous pouvons en conclure que le personnel éducatif interrogé était bien conscient des réalités vécues par les élèves.

2) L'importance de la coordination et de la communication entre ces acteurs

Les résultats obtenus dans IRaMuTeQ, en révélant les différentes dimensions associées aux mobilités scolaires, ont confirmé l'importance d'une approche holistique et coordonnée des différents acteurs (élèves, parents mais surtout responsables éducatifs et élus locaux) pour répondre aux besoins des élèves et assurer leur réussite scolaire.

Si une connaissance approfondie des territoires et des besoins des élèves constitue la première étape pour les élus locaux et les responsables éducatifs, cette connaissance n'est efficace que si elle s'accompagne d'une coordination et d'une communication étroites entre ces acteurs. En effet, la réussite des mobilités scolaires repose sur une organisation rigoureuse, notamment en ce qui concerne les horaires des transports et ceux des établissements scolaires.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

La collaboration entre les Chefs d'établissement et les compagnies de transport est un exemple concret de cette coordination. Le Chef d'établissement de Saint-Soupplets explique qu'avant chaque rentrée scolaire, un échange annuel a lieu avec la compagnie de bus pour ajuster les horaires et s'assurer que les passages des bus coïncident parfaitement avec les horaires de début et de fin de classe :

“Il y a un échange au moins annuel pour justement préparer la rentrée puisque c'est surtout cela qui intéresse. On échange peut-être par mail une fois pour vérifier qu'on a pas modifier nos horaires au cours de l'année mais pour préparer la rentrée ils nous appellent de manière systématique pour qu'on puisse s'organiser.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

Ce témoignage nous révèle que cet échange peut s'inscrire dans un processus de communication continue qui peut s'étendre tout au long de l'année. Des ajustements peuvent être nécessaires, des problèmes peuvent survenir et la communication régulière entre les établissements scolaires et les compagnies de bus devient essentielle pour maintenir une coordination optimale. En cas de problèmes ou de retards imprévus des bus par exemple, les Chefs d'établissement doivent réagir rapidement pour éviter que les élèves ne se retrouvent en situation difficile. Le responsable du collège de Crouy-sur-Ourcq décrit une situation où les retards de bus ont exigé une gestion active de la part de l'école :

“D'ailleurs quand les bus sont en retard je suis obligé de rester ici et d'appeler pour qu'ils me proposent des solutions. J'ai 60 élèves sur les bras en attendant. Une fois par exemple, j'ai dû attendre 2 heures. Heureusement que j'ai appelé d'ailleurs, sinon ils ne seraient jamais venus, les élèves seraient restés comme ça. Et tous les parents ne travaillent pas dans l'éducation nationale, ils ne finissent pas tous tôt, ce n'est pas évident. Et au collège, même s'ils pensent qu'ils sont grands, ils sont encore petits, on peut pas leur dire de se débrouiller, donc on est obligé de rester.”

(Chef d'établissement du collège de Crouy-sur-Ourcq, Entretien 2, le 31 mai 2024)

Néanmoins, cette réactivité ne garantit pas toujours une solution immédiate, comme l'explique le Chef d'établissement de Saint-Soupplets. Malgré les appels pour signaler les retards, la réponse de la compagnie de bus peut s'avérer tardive et inefficace :

“Le problème c'est qu'on les appelle pour leur signaler mais ça ne résout pas notre problème. Si vous voyez un peu comment ça fonctionne : déjà le temps que moi je sois mis au courant, que je prenne mon téléphone, que je les contacte, que j'ai quelqu'un, que cette personne contacte ou réussisse à contacter le bon chauffeur etc, et bah quand elle me rappelle pour m'expliquer quel était le problème, heureusement que j'ai déjà résolu le problème depuis longtemps pour mes élèves, avec des familles ou autres pour trouver une solution. Bon, au final mon appel ne sert qu'à signaler le souci, j'ai rarement une solution qui est donnée.”

(Chef d'établissement du collège de Saint-Soupplets, Entretien 3, le 28 juin 2024)

Ainsi, il apparaît évident que la coordination et la communication sont des éléments essentiels à l'organisation des mobilités scolaires. Pourtant, malheureusement, elles peuvent parfois sembler inefficaces lorsque les processus bureaucratiques, la multiplicité des acteurs impliqués, et les délais inhérents à la communication empêchent une résolution rapide des problèmes rencontrés. Il est donc primordial de maintenir et d'améliorer ces interactions pour répondre plus efficacement aux besoins des élèves.

3) **Quels leviers pour améliorer le transport dans les territoires étudiés afin de garantir à tous les élèves la meilleure trajectoire scolaire possible ?**

Nous l'avons vu, les frontières administratives, la variabilité des systèmes de transport entre régions et la distinction entre milieux urbains et ruraux créent des disparités significatives en termes d'accessibilité scolaire. Conscients de ces enjeux, les responsables éducatifs et les élus locaux doivent donc mettre en place des leviers d'amélioration des mobilités scolaires afin de garantir une trajectoire scolaire équitable à tous les élèves.

i) Prévoir des espaces calmes d'attente

Pour les responsables éducatifs, il convient par exemple de prévoir des espaces calmes d'attente pour les élèves qui ne pourraient pas rentrer immédiatement chez eux, faute de transport. Une élève interrogée nous expliquait par exemple qu'elle ne pouvait pas rentrer chez elle le mercredi midi car elle n'avait pas de bus et qu'elle était obligée d'aller chez une amie en attendant que ses parents viennent la chercher parce que le CDI de son lycée n'était pas ouvert à ce moment de la semaine.

“Oui, mais [le mercredi midi, le bus] passe à 12h30 alors que les cours terminent à 12h25 donc le temps de sortir de classe et de marcher on n'a pas le temps de l'avoir. Et comme le CDI est pas ouvert, tous les mercredis je vais chez une copine jusque 18h30, 19h00 puisque je peux pas rentrer chez moi. J'ai vraiment de la chance que ses parents m'accueillent parce que sinon je sais pas trop où j'irai en fait.”

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Cette situation, qui en plus d'imposer à l'élève un temps de trajet supplémentaire - puisqu'elle doit se rendre à pied chez son amie -, peut également engendrer un sentiment de gêne et de redevabilité chez elle, ce qui pourrait nuire à son bien-être psychologique.

Face à ces défis, les responsables éducatifs devraient envisager des solutions adaptées pour répondre aux besoins des élèves. La mise en place d'espaces d'attente sécurisés et confortables au sein des établissements est une option à considérer. En outre, il serait judicieux d'envisager l'ouverture prolongée du CDI ou d'autres infrastructures scolaires pour permettre aux élèves de bénéficier d'un environnement propice à la concentration et à l'apprentissage, en attendant leur transport. Cette mesure simple permettrait alors de favoriser une bonne trajectoire scolaire pour l'élève.

ii) Améliorer la coordination et la communication entre les différents acteurs

Par ailleurs, ce témoignage est également révélateur du fait que la coordination entre les établissements scolaires et les instances territoriales peut être insuffisante et inefficace. En effet, elle relate une situation - où les horaires de bus ne coïncident pas avec les horaires de fin de classe -, qui ne devrait pas avoir lieu. Le temps de marche entre le lycée Bossuet et l'arrêt de bus le plus proche étant d'au moins 7 minutes, même s'il ne fallait pas ajouter un temps pour que le professeur finisse son cours, que l'élève range ses affaires et sorte de l'établissement, elle ne pourrait pas arriver à temps à l'arrêt. Une meilleure synchronisation des horaires est donc recommandée et nécessaire.

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

iii) Permettre une meilleure mobilité aux élèves

Concernant la mobilité même des élèves, il faudrait également améliorer la situation, en les rendant plus mobiles, plus libres de se déplacer lorsqu'ils le souhaitent. Lors de nos entretiens semi-directifs, cet axe s'est révélé être unanimement partagé par tous les acteurs.

En effet, nous avons, à la fin de nos entretiens posé la même question à tous les acteurs, à savoir "Que feriez-vous, aujourd'hui, pour améliorer la situation des transports ? Si vous pouviez changer une chose ? La fréquence, la desserte, le temps de trajet... ". Voici un tableau récapitulatif des réponses obtenues :

Entretiens	Réponse à la question "Que feriez-vous, aujourd'hui, pour améliorer la situation des transports ? Si vous pouviez changer une chose ? La fréquence, la desserte, le temps de trajet... "
Entretien 1 - CPE Oissery	Il faudrait améliorer l'offre . Le lycée de secteur de nos Troisième c'est Dammartin-en-Goële mais il n'y a pas de transport alors qu'en voiture le lycée est juste à côté. Ces élèves là vont être obligés de choisir Meaux, mais en bus ils prennent plus d'une heure pour y arriver alors que Dammartin est vraiment juste à côté. C'est parce que le transport est vraiment pas développé ici . Ceux qui vont à Dammartin ce sont ceux qui ont des parents véhiculés et qui les amènent en fait. Parce qu'en transport ce n'est pas direct, il n'y a pas de bus pour les emmener là-bas. Donc certains choisissent par dépit – enfin par dépit ou parce que ce n'est pas développé – d'aller dans un lycée qui est plus loin. Pour Meaux le bus est direct, il y a des arrêts mais il prend 1h alors qu'en voiture c'est à 20min.
Entretien 2 - Chef d'établissement du collège de Crouy-sur-Ourcq	Les élèves sont coincés ici toute la journée. Si leur famille ne vient pas les chercher le midi ils sont coincés ici toute la journée. Une desserte qui leur permettrait de souffler un peu, d'aller chez un oncle, ou mamie, je sais pas. En tout cas une desserte qui leur permettrait d'avoir une vraie pause méridienne . Dans les autres collèges c'est ça qu'on voit, les élèves rentrent sur le temps du temps et reviennent après. Ici ils sont vraiment coincés, il y en a 10 qui sortent le midi – ceux de Crouy – mais les autres sont condamnés à rester là jusqu'à ce qu'ils aient fini les cours et que le premier transport de l'après-midi arrive. Même s'ils n'ont pas cours, même si les enseignants sont absents, ils sont coincés, ils doivent rester avec nous. C'est la ruralité qui fait ça. Mais du coup les élèves sont fatigués , c'est aussi fatiguant pour les enseignants et pour les parents. On pourrait faciliter leurs déplacements . Ce que je constate c'est qu'ils sont coincés ici toute la journée. Et si jamais il y a des intempéries grave, et que les transports sont en incapacité de venir chercher les élèves ils ne peuvent pas venir ou repartir d'ici.
Entretien 3 - Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets	Je pense que j'opterai pour la fréquence . J'ai pu travailler dans des villes où la fréquence était beaucoup plus importante comme à Bussy où des bus de ville passaient tous les quarts d'heure. Je me suis jamais posé de question sur l'emploi du temps des élèves ; ils pouvaient partir à l'heure qu'ils souhaitaient et indirectement, ils pouvaient même rentrer chez eux le midi. Alors qu'ici ils doivent manger à la cantine et 1h30 à la cantine c'est pas reposant, c'est vraiment fatiguant . Pouvoir rentrer chez soi le midi c'est une belle coupure. Il faut être réaliste, je ne demande pas une fréquence comme dans une ville mais au moins 3 horaires le matin, 2 le midi et 3 le soir.
Entretien 4 - Elève n°1 de Terminale du Lycée Bossuet à Meaux	Idéalement oui je voudrais changer de mode de transport : si je pouvais prendre la voiture c'est sûr que ça serait plus simple. Mais après les transports en commun ont des avantages écologiques qu'on ne peut pas négliger. Si déjà on pouvait améliorer le nombre de passages : parce qu'un le matin et un le soir quand les horaires collent pas c'est un peu compliqué . Et surtout créer un lien entre les départements de l'Oise et de la Seine-et-Marne parce que les chauffeurs sont pas forcément au courant qu'il y a une correspondance parce que c'est pas les mêmes compagnies de bus entre Keolis Oise et Transdev en Ile-de-France du coup ça nous arrive de louper la correspondance. Donc faire un lien entre les départements pour que ça soit plus fluide .
Entretien 5 - Elève n°2 de Terminale du Lycée Bossuet à Meaux	J'ai envie de dire tout. Pas la voiture parce que j'aimerais qu'il y ait une possibilité qui soit commune , pas quelque chose d'individuel qui dépendrait de l'argent, c'est pas une solution pour moi si ce n'est pas une solution qui est accessible à tous. Donc je préférerais que ça soit les bus qui soient mieux organisés. Les horaires encore bon... je sais que je ne suis pas la seule à attendre une demi-heure, ça arrive. Mais par contre il n'y a pas assez d'horaires : quand tu finis à 13h mais que le seul bus de la journée passe à 18h, comment tu fais ? tu peux pas rentrer chez toi. Ou alors tu rates le bus de 12h donc tu peux pas rentrer chez toi avant 19h ? C'est pas possible ça, c'est tellement une perte de temps. Et puis comme je disais, je sais pas comment j'aurais fait si mon amie ne m'hébergeait pas le mercredi. Donc oui : la fréquence . Et puis améliorer la correspondance : quand je vois que je rate mon bus à 5min près juste parce que les deux départements font mal leur correspondance c'est pas possible. Je vois mon bus partir devant moi juste parce que les deux chauffeurs se sont pas coordonnés donc non.
Entretien 6 - Parent d'élève	N'importe lequel de ces axes pourvu qu'on n'ait pas des villages qui se meuvent et que des enfants qui n'aient pas le choix de leur scolarité. Il y a un peu de tout ça. C'est effectivement particulièrement compliqué à la frontière entre ces deux départements, ces deux régions , et la fréquence devrait évidemment être augmentée. Meaux c'est la ville la plus proche pour nous, donc c'est là qu'il y a les médecins, les commerçants ; donc on est pas les seuls, des personnes âgées pourraient aussi bénéficier de plus de fréquence de bus sur cette ligne.

Figure 53 : Tableau récapitulatif des réponses à la question posée en entretien sur l'amélioration des transports scolaires

Conception et réalisation : Albane Sinic, août 2024, d'après les données des entretiens réalisés (2024).

III – ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Nous pouvons donc constater qu'une volonté d'augmenter l'offre de transport est commune à tous les acteurs interrogés dans le but d'améliorer la trajectoire scolaire des élèves dans les territoires étudiés.

D'autres solutions pourraient être mises en place dans le but d'augmenter la mobilité des élèves. Nous avons évoqué précédemment l'existence de certains modes alternatifs comme le scooter ou la voiture sans permis. Salomé Berlioux (2020) propose même de rendre le permis accessible à l'âge de 17 ans, de mettre en place des aides financières, et de proposer un "volet transports" dans le pass culture qui permettraient aux élèves habitant dans les zones rurales et les petites villes d'obtenir les mêmes chances de réussite scolaire que leurs camarades habitant dans les grandes et moyennes villes.

D'autres chercheurs orientent leurs réflexions vers le développement des mobilités actives, en particulier l'utilisation du vélo comme moyen de transport scolaire. Lors d'une table ronde organisée par le Sénat sur l'avenir des mobilités dans les espaces peu denses (2020), Xavier Desjardin proposait ainsi d'offrir à chaque élève un vélo dès l'entrée en sixième, avec des vélos électriques spécialement pour ceux résidant en milieu rural. Cette initiative permettrait de renforcer l'autonomie des élèves tout en améliorant leur mobilité et leur santé :

"La diffusion du vélo en zone rurale est possible, à mon sens. Je ferai une proposition immédiate. Il faudrait que tout élève entrant en sixième bénéficie de la part de l'autorité publique d'une tablette et d'un vélo. Le coût ne serait pas excessif, alors que les bénéfices seraient également visibles sur la mobilité et la santé. Le système pourrait être combiné aux transports scolaires existants par bus. En cas de pluie, un sms pourrait être adressé à chaque élève afin d'indiquer si le car fonctionne le lendemain, et à quels horaires. Dans les zones de montagne ou pour les élèves demeurant à plus de trois kilomètres de leur collège, on peut imaginer un montant de chèque-mobilité plus élevé, pour supporter le coût d'un vélo électrique. À l'argument justifié selon lequel les déplacements à vélo seraient trop dangereux pour des collégiens, il pourrait être opposé que si tout le monde circule à vélo, les élus locaux transformeront les politiques d'aménagement des espaces publics."

Cependant, malgré les avantages évidents de cette proposition, il est important de la nuancer en tenant compte des réalités spécifiques des zones rurales. Les élèves que nous avons interrogés, qui résident dans ces zones, ont exprimé des préoccupations légitimes concernant la dangerosité des routes de campagne qui sont souvent étroites, sinueuses, mal éclairées, et peu adaptées à la circulation des cyclistes. Ces routes peuvent devenir encore plus dangereuses en hiver, lorsqu'il fait nuit tôt et que les conditions météorologiques sont défavorables.

"C'est très dangereux : les virages sont serrés, les voitures roulent vite, souvent il fait nuit puisqu'on rentre tard le soir donc oui c'est dangereux."

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Ce témoignage souligne que, bien que la solution du vélo puisse être pertinente dans certains contextes, notamment en milieu urbain ou dans des zones où les infrastructures sont adaptées, elle ne peut pas être généralisée sans prendre en compte les spécificités des différents territoires.

iv) Améliorer le transport interdépartemental

Enfin, l'une des principales améliorations à apporter concerne la coordination entre les différents départements et régions. En effet, nous l'avons vu, sur nos territoires étudiés, les élèves dont la trajectoire scolaire serait la plus impactée sont les élèves qui résident dans un département et sont scolarisés dans un autre. Leurs témoignages révèlent des dysfonctionnements graves, comme des bus remplacés par des "camionnettes" inadaptées, qui obligent parfois certains élèves à rester sur le trottoir :

"Cette ligne là elle est très instable si je peux dire : une fois sur deux elle passe pas et quand elle passe c'est soit un bus normal – ces fois là on a de la chance – soit juste une sorte de camionnette comme on est peu nombreux. Mais c'est déjà arrivé que des personnes restent sur le trottoir quand même parce qu'on pouvait pas tous entrer dans la camionnette donc c'est vraiment très mal organisé."

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

La coordination entre les départements entre l'Oise et la Seine-et-Marne, est essentielle pour éviter de telles situations. Une meilleure communication entre les compagnies de transport permettrait de garantir que les correspondances soient respectées, évitant ainsi que les élèves ne ratent leur bus à cause d'un manque de coordination :

"Créer un lien entre les départements de l'Oise et de la Seine-et-Marne parce que les chauffeurs sont pas forcément au courant qu'il y a une correspondance parce que c'est pas les mêmes compagnies de bus entre Keolis Oise et Transdev en Ile-de-France"

(Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 4, le 14 juin 2024)

"Améliorer la correspondance : quand je vois que je rate mon bus à 5min près juste parce que les deux départements font mal leur correspondance c'est pas possible. Je vois mon bus partir devant moi juste parce que les deux chauffeurs se sont pas coordonnés donc non."

(Élève 2 de Terminale au lycée Bossuet, Entretien 5, le 14 juin 2024)

Comme une parent d'élève l'ajoute, cette meilleure coordination entre les départements ne serait pas seulement bénéfique aux élèves, mais également à toutes les personnes dépendantes des transports publics :

"N'importe lequel de ces axes pourvu qu'on n'ait pas des villages qui se meuvent et que des enfants qui n'aient pas le choix de leur scolarité. (...) C'est effectivement particulièrement compliqué à la frontière entre ces deux départements, ces deux régions (...) on est pas les seuls, des personnes âgées pourraient aussi bénéficier de plus de fréquence de bus sur cette ligne."

(Parent d'élèves, Entretien 6 le 5 juillet 2024)

Dans le but de garantir à tous les élèves une trajectoire scolaire optimale, il est donc impératif d'adapter les solutions aux besoins spécifiques des territoires, tout en améliorant la coordination entre les différents acteurs impliqués dans les transports scolaires.

Conclusion

Les élèves, leurs parents, les responsables éducatifs et les élus locaux s'impliquent activement dans les mobilités scolaires, chacun jouant un rôle essentiel dans l'amélioration des conditions de transport et, par extension, du parcours scolaire des élèves. Plutôt que de rester inactifs face aux difficultés rencontrées, ces acteurs mettent en œuvre des stratégies pour créer un environnement favorable à une trajectoire scolaire réussie. Cependant, il reste des marges de progression pour réduire les inégalités persistantes dans les territoires étudiés.

Les stratégies individuelles des élèves témoignent de leur résilience et de leur capacité à transformer les contraintes en opportunités. Loin de subir passivement les contraintes liées à la mobilité, ils cherchent au contraire à les contourner ou à les adapter à leurs besoins et à leurs envies. Ils développent des habitudes qui leur permettent de gérer les défis du quotidien, tout en exploitant les opportunités offertes par leur environnement. Cette capacité à s'organiser et à habiter leur espace de manière proactive illustre la manière dont les jeunes deviennent des acteurs de leurs propres mobilités, façonnant ainsi leur rapport à l'espace et au temps dans le cadre de leur vie scolaire.

Derrière ces élèves, les parents jouent également un rôle central, se substituant souvent aux transports publics lorsque cela s'avère nécessaire, au prix de sacrifices personnels, notamment professionnels. Leur engagement montre l'importance de la dimension familiale dans la gestion des mobilités scolaires.

Les responsables éducatifs et les élus locaux portent quant à eux la responsabilité d'assurer une coordination et une communication efficaces entre les différents acteurs impliqués dans le système des transports scolaires. Leur rôle est de garantir la ponctualité et la fiabilité des transports, tout en mettant en place des solutions alternatives - comme des espaces d'attente adaptés - lorsque les services de transport ne répondent pas aux besoins des élèves. En somme, la collaboration entre ces différents acteurs est essentielle pour créer un environnement propice à une mobilité scolaire équitable et efficace, où chaque élève peut envisager sereinement sa trajectoire scolaire.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Rappel de la problématique

Nous voici arrivés à la fin de ce mémoire dont l'objectif était de répondre à la problématique suivante :

Dans quelle mesure les caractéristiques spécifiques des systèmes de transports dans les territoires limitrophes de la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne ont-elles un impact sur la trajectoire scolaire des élèves ?

À travers nos analyses, nous avons démontré que les caractéristiques différenciées des réseaux de transport de part et d'autre de la frontière administrative influent de manière significative sur l'accessibilité scolaire, la réussite scolaire, et la qualité de vie des élèves.

Des disparités d'accessibilité aux transports inter et intra départementales...

Les territoires étudiés présentent une particularité géographique et administrative intéressante : ils sont situés à la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne, séparant deux grandes régions, les Hauts-de-France et l'Île-de-France. De cette situation naissent des disparités importantes en matière d'accessibilité et de qualité des réseaux de transport, qui sont le reflet d'une gestion différenciée des infrastructures de transport, influencée par la densité de population, le contexte économique et l'urbanisation des territoires.

Disparités dans l'offre de transport entre département

L'analyse des systèmes de transport de part et d'autre de cette frontière administrative met en lumière des différences notables dans la gestion et l'organisation des réseaux de transport. Du côté de l'Oise, les infrastructures de transport apparaissent limitées, avec seulement une ligne de bus régulière et quatre lignes de bus scolaires desservant les communes étudiées. En contraste, la Seine-et-Marne bénéficie d'un réseau de transport plus dense, avec 35 lignes de bus régulières et 13 lignes de bus scolaires.

À première vue, il apparaît donc que la Seine-et-Marne est mieux desservie en transport, offrant ainsi à ses résidents une meilleure accessibilité aux services essentiels, y compris aux établissements scolaires.

Temps d'attente et de trajet : des inégalités marquées

Une analyse plus approfondie des données collectées à travers les questionnaires distribués aux élèves a révélé que cette disparité dans l'offre de transport entre l'Oise et la Seine-et-Marne se traduisait effectivement par des temps d'attente et de trajets différenciés. Ainsi, les élèves résidant dans l'Oise doivent attendre en moyenne 55 minutes pour leur bus, tandis que ceux de Seine-et-Marne attendent en moyenne 30 minutes. De plus, les élèves de l'Oise qui doivent se rendre dans un établissement situé en dehors de leur commune de résidence mettent en moyenne 51 minutes pour atteindre leur école, contre 26 minutes pour les élèves de Seine-et-Marne dans une situation similaire.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Ces temps de trajet prolongés non seulement augmentent la fatigue des élèves, mais réduisent aussi leur temps disponible pour les activités académiques et extra-scolaires, créant ainsi une forme d'inégalité structurelle dans l'expérience scolaire des élèves des deux départements.

Au-delà de la frontière administrative : la dichotomie rurale-urbaine

Toutefois, une analyse plus nuancée montre que les disparités dans l'accessibilité aux transports ne s'expliquent pas uniquement par la frontière administrative entre l'Oise et la Seine-et-Marne. La dichotomie entre les milieux ruraux et urbains joue en réalité un rôle encore plus déterminant.

Dans les zones urbaines, la fréquence des passages, la connectivité et la complexité du réseau, ainsi que la disponibilité de multiples modes de transport, offrent aux élèves des conditions de déplacement plus favorables. Ces élèves bénéficient d'un accès rapide, flexible, et souvent multimodal à leurs établissements scolaires, ce qui leur permet de gérer plus efficacement leur temps.

À l'inverse, les élèves des zones rurales, qu'ils soient dans l'Oise ou en Seine-et-Marne, font face à une offre de transport moins développée, avec des services moins fréquents et moins diversifiés. Cette réalité contraint leurs déplacements, allonge les temps de trajet et renforce leur dépendance aux services de transport disponibles. Ainsi, bien que la frontière administrative entre l'Oise et la Seine-et-Marne accentue certaines disparités, c'est la nature rurale ou urbaine des zones desservies qui détermine véritablement la qualité et l'efficacité des transports scolaires.

... Qui influencent la trajectoire scolaire des élèves

Ces disparités d'accessibilité exercent une influence profonde et multifactorielle sur la vie quotidienne des élèves, affectant des aspects essentiels de leur trajectoire scolaire tels que leur niveau de fatigue, leur participation aux activités extrascolaires, et même leur capacité à choisir des orientations académiques correspondant à leurs aspirations.

Impact sur la fatigue et les performances scolaires

L'une des conséquences les plus directes de ces disparités est l'impact sur la fatigue des élèves. L'analyse des questionnaires a révélé que les élèves ayant des trajets plus longs sont plus susceptibles de faire une sieste après l'école. En effet, ceux qui déclarent faire une sieste ont un temps de trajet moyen de 29 minutes, contre seulement 17 minutes pour ceux qui n'en font pas. La régression logistique effectuée dans le cadre de cette étude a renforcé cette observation : un élève dont le temps de trajet passe de 21 à 31 minutes voit sa probabilité de faire une sieste augmenter de 41 %.

Ce phénomène est particulièrement fort chez les élèves de l'Oise, où le temps de trajet moyen est supérieur à celui de leurs homologues de Seine-et-Marne. Cela pourrait expliquer pourquoi 100 % des élèves de l'Oise interrogés déclarent faire une sieste après l'école, révélant ainsi une inégalité inter-départementale marquée.

Cette fatigue accrue a des répercussions directes sur les performances scolaires. Un élève fatigué est moins attentif en classe, moins enclin à participer activement, et peut avoir plus de difficultés à assimiler les contenus enseignés. Sur le long terme, cette fatigue chronique peut alors entraîner une baisse des résultats scolaires.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Impact sur participation aux activités extrascolaires

L'analyse des données recueillies montre une corrélation négative entre le temps passé dans les transports et le temps alloué à la participation aux activités extrascolaires. Or, les élèves qui pratiquent régulièrement des activités extrascolaires ont un temps de trajet moyen de 16 minutes, contre 26 minutes pour ceux qui n'en pratiquent pas. Cette différence suggère que des trajets plus courts libèrent du temps pour des activités qui jouent un rôle crucial dans le développement personnel et social des élèves.

Les activités extrascolaires, qu'elles soient sportives, culturelles ou artistiques, contribuent non seulement au bien-être des élèves, mais également à leur développement cognitif, émotionnel et social. Elles favorisent l'apprentissage de compétences non académiques telles que la gestion du temps, la coopération, et la résilience, qui sont toutes essentielles pour réussir dans la vie adulte. Ainsi, les élèves qui, en raison de trajets longs, se voient privés de ces opportunités, peuvent accuser un retard non seulement sur le plan académique, mais aussi dans leur développement global.

Des conséquences à long terme sur les choix d'orientation

Enfin, ces disparités d'accessibilité peuvent aussi limiter les choix d'orientation scolaire des élèves. La fatigue accrue et le temps perdu dans les transports peuvent dissuader les élèves de s'inscrire dans des établissements plus éloignés, même si ces établissements offrent des options académiques plus adaptées à leurs aspirations. De ce fait, les élèves peuvent être contraints de se contenter d'options de proximité, limitant ainsi leur potentiel de développement et leur accès à d'autres filières. Cette restriction dans les choix académiques peut avoir des effets durables sur leur trajectoire professionnelle, contribuant à reproduire les inégalités sociales existantes.

Notamment dans le cas de l'évitement scolaire

Les disparités dans l'accessibilité aux transports se manifestent de manière encore plus prononcée pour les élèves qui pratiquent l'évitement scolaire et qui choisissent de fréquenter un établissement situé dans un autre département que celui de leur commune de résidence. Ces élèves se trouvent confrontés à des obstacles supplémentaires, notamment en ce qui concerne les transports interrégionaux.

Deux témoignages d'élèves ont permis de mettre en lumière les difficultés spécifiques rencontrées lors de cette traversée quotidienne de la frontière administrative. Ces élèves doivent changer de bus à la frontière entre départements, une opération qui s'avère souvent chaotique en raison de la mauvaise coordination entre les compagnies de transport des deux régions. Les témoignages rapportent des retards fréquents et une absence de synchronisation entre les horaires des bus. Par exemple, lorsque le premier bus est en retard, il n'est pas rare que le second parte sans les attendre. De plus, certains jours, le bus de correspondance ne passe pas du tout, ou est remplacé par une camionnette - dans ces situations, le véhicule est parfois sous-dimensionné pour accueillir tous les élèves, laissant certains d'entre eux sur le trottoir.

De plus, les élèves en situation d'évitement scolaire ont des temps de trajet moyens supérieurs à ceux des autres élèves (37 minutes contre 30 minutes pour l'ensemble des élèves interrogés). Bien que cette différence de 7 minutes puisse sembler minime, elle s'accumule jour après jour, entraînant une fatigue accrue qui s'ajoute à celle déjà engendrée par les longues journées d'école.

CONCLUSION GÉNÉRALE

En outre, cette situation pourrait dissuader certains élèves de choisir des établissements hors de leur département, même si ces établissements offrent des options académiques plus adaptées à leurs aspirations.

Qui donne naissance à un sentiment d'injustice

Ces disparités engendrent également un profond sentiment d'injustice chez les élèves résidant dans des communes peu ou mal desservies. Ces élèves, souvent jeunes, se trouvent confrontés à une limitation drastique de leur mobilité, ce qui les isole non seulement géographiquement, mais aussi socialement.

Dans ces territoires peu ou mal desservis, les élèves dépendent alors fortement de leurs parents pour se déplacer, que ce soit pour aller à l'école, participer à des activités extrascolaires, ou simplement socialiser avec leurs amis. Ce manque de mobilité autonome les prive d'un accès régulier aux infrastructures culturelles et éducatives essentielles à leur développement personnel et académique.

Ce sentiment d'injustice est exacerbé par la perception d'un fossé croissant entre ces élèves et leurs pairs qui résident dans des zones mieux connectées. Tandis que certains élèves bénéficient d'une grande autonomie pour se déplacer, participer à des activités et accéder à des ressources variées, d'autres se sentent enfermés dans leur environnement, limité dans leurs choix et leurs possibilités. Cette inégalité de traitement crée une fracture dans le vécu quotidien des élèves, influençant non seulement leur bien-être émotionnel, mais aussi leur trajectoire scolaire.

Des acteurs qui, loin de rester passifs, habitent leurs mobilités

Les élèves, loin de rester passifs face à ces défis de mobilité, démontrent une remarquable résilience en transformant les contraintes qu'ils rencontrent en opportunités. Leur expérience quotidienne des transports ne se limite pas à une simple adaptation forcée aux horaires et trajets imposés ; au contraire, ils développent des stratégies et des routines qui leur permettent de mieux gérer les défis logistiques et de tirer parti des ressources disponibles dans leur environnement. Cette capacité à s'organiser et à "habiter" leur mobilité témoigne de leur rôle actif en tant qu'acteurs de leur propre parcours scolaire, où l'espace et le temps deviennent des dimensions qu'ils modulent selon leurs besoins et leurs aspirations.

Les parents jouent également un rôle crucial dans cette dynamique. Ils peuvent ainsi se substituer aux transports publics lorsque ceux-ci s'avèrent insuffisants, organiser des systèmes de covoiturage, se rendre disponibles pour accompagner leurs enfants ou les récupérer à des arrêts éloignés, et même parfois ajuster leurs horaires de travail pour répondre aux besoins de leurs enfants. Ce soutien logistique s'accompagne d'un investissement émotionnel fort, les parents faisant souvent des sacrifices professionnels ou personnels pour garantir le bien-être de leurs enfants.

Enfin, les responsables éducatifs et les élus locaux ont un rôle central dans l'amélioration de l'accès aux transports scolaires et dans la création d'un environnement favorable à la réussite des élèves. Ils sont en première ligne pour assurer une coordination efficace entre les différents acteurs du transport scolaire, veillant à ce que les bus soient ponctuels, fiables, et adaptés aux besoins des élèves.

Des pistes d'amélioration : vers une mobilité scolaire plus efficace et équitable

Amélioration des infrastructures d'accueil dans les établissements scolaires

L'une des premières mesures à envisager est l'amélioration des infrastructures d'accueil au sein des établissements scolaires. La mise en place d'espaces d'attente sécurisés, confortables, et équipés dans les écoles, collèges et lycées est une solution simple mais efficace. Ces espaces pourraient être utilisés par les élèves en attendant leur transport, réduisant ainsi le stress lié à l'incertitude des horaires de bus. De plus, l'ouverture prolongée du Centre de Documentation et d'Information (CDI) ou d'autres salles de travail pourrait offrir aux élèves un environnement calme et propice à la concentration et à l'apprentissage.

Meilleure coordination des horaires scolaires et des transports

Une autre piste d'amélioration concerne la coordination des horaires entre les établissements scolaires et les services de transport public. Il est primordial de synchroniser les horaires de fin de cours avec ceux des transports, afin de minimiser le temps d'attente et les risques de manquer un bus. La situation évoquée, où les horaires de bus ne coïncident pas avec ceux de la fin des cours, ne devrait pas subsister.

Renforcement de la mobilité et de l'autonomie des élèves

Il est également essentiel d'améliorer la mobilité et l'autonomie des élèves, afin qu'ils puissent se déplacer librement lorsqu'ils le souhaitent. Lors de nos entretiens semi-directifs, cet enjeu a été unanimement reconnu par tous les acteurs. Des initiatives telles que la création de nouvelles lignes de bus ou l'augmentation des fréquences de passages pourraient être explorées. De plus, des solutions comme le développement de services de covoiturage scolaire ou la promotion de moyens de transport alternatifs, tels que les vélos ou trottinettes électriques, pourraient renforcer l'autonomie des élèves, tout en répondant aux spécificités locales.

Renforcement de la coopération inter-départementale et interrégionale

Enfin, l'une des principales pistes d'amélioration concerne la coordination entre les différents départements et régions. Comme l'ont montré nos études, les élèves les plus impactés par les inégalités de mobilité sont souvent ceux qui résident dans un département et sont scolarisés dans un autre. Une coopération renforcée entre les autorités départementales et régionales pourrait permettre de mieux harmoniser les services de transport, en tenant compte des flux transfrontaliers d'élèves. Cela pourrait se traduire par la création de lignes de bus interrégionales dédiées, ou au moins d'une meilleure synchronisation des horaires.

L'importance de l'environnement

Toutefois, si les transports jouent un rôle crucial dans la réduction ou l'accentuation des inégalités en matière de réussite scolaire, il est essentiel de replacer ces conclusions dans un cadre plus global. En effet, l'impact des transports doit être évalué en tenant compte d'autres facteurs tout aussi déterminants, tels que les opportunités locales, les relations sociales, et les aspirations individuelles des élèves.

L'exemple de la commune de Saint-Souplets illustre parfaitement cette complexité. Dans cette localité, les élèves bénéficient d'une offre culturelle et sportive riche et variée, accessible sans avoir à quitter les limites de leur commune. Cette abondance d'opportunités locales permet aux élèves de se développer dans un environnement familier et sécurisé, réduisant ainsi leur besoin de se déplacer vers des zones plus éloignées pour trouver des activités enrichissantes. Ce cadre favorable contribue à minimiser les inégalités de mobilité, en offrant aux jeunes des ressources directement sur place, limitant ainsi leur dépendance aux transports pour accéder à des activités extrascolaires ou culturelles.

Cependant, cet environnement localisé, bien que bénéfique sous certains aspects, peut également avoir des effets restrictifs sur les perspectives des élèves. Les élèves peuvent alors être amenés à rester dans un "cocon" protecteur, qui, bien qu'agréable et sécurisant, peut restreindre leur exposition à des expériences plus variées ou à des horizons plus larges : "C'est un énorme cocon qu'on ne visualisait pas parce qu'il va au-delà de la vie scolaire : c'est un cocon social, amical, sportif, associatif, qui fait qu'on peut vivre en vase clos" (Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets, Entretien 3, le 28 juin 2024).

L'importance de l'environnement dans l'analyse des inégalités scolaires ne doit donc pas être sous-estimée. Si les transports constituent un élément clef pour accéder à l'éducation et aux opportunités, ils ne sont qu'une pièce du puzzle plus large de l'environnement global dans lequel évoluent les élèves. Il est donc nécessaire d'adopter une approche holistique pour comprendre pleinement les dynamiques de réussite scolaire, en prenant en compte l'ensemble des facteurs qui façonnent le parcours des élèves. Cela permettra d'élaborer des politiques éducatives et de transport mieux adaptées, qui tiennent compte des spécificités locales tout en offrant aux jeunes les outils pour élargir leurs horizons.

Limites de ce mémoire : une analyse à contextualiser

Ce mémoire a eu pour ambition de combler un vide dans la littérature académique en explorant l'impact des disparités de transport sur les trajectoires scolaires des élèves. Toutefois, il est essentiel de reconnaître certaines limites inhérentes à cette étude, qui influencent la portée et la généralisation de ses conclusions.

Un échantillon restreint conduisant à un biais de représentativité

Le nombre relativement restreint de questionnaires distribués constitue une première limite à ce mémoire. Cette contrainte a introduit un biais de représentativité, particulièrement en ce qui concerne les élèves vivant en milieu urbain et scolarisés dans leur commune de résidence puisque l'échantillon surreprésente les élèves issus de zones rurales, où les enjeux liés à la mobilité sont souvent plus accentués. Cette surreprésentation a potentiellement amplifié certains résultats, tout en limitant

CONCLUSION GÉNÉRALE

notre capacité à saisir les dynamiques spécifiques aux milieux urbains, où les infrastructures de transport sont généralement plus développées.

De plus, les entretiens semi-directifs menés avec des responsables éducatifs se sont principalement concentrés sur des communes rurales. Par exemple, intégrer des entretiens à Meaux, aurait offert un contrepoint précieux aux observations faites dans des zones rurales, en révélant d'éventuelles différences ou similarités dans les stratégies de gestion de la mobilité scolaire.

Pistes pour des recherches futures

Ce mémoire s'est principalement appuyé sur des sources de données qualitatives, telles que les questionnaires et les entretiens, ce qui, bien que pertinent pour saisir la diversité des expériences individuelles, limite l'extrapolation de ces résultats à une population plus large. Des études futures pourraient enrichir cette analyse en intégrant des méthodes quantitatives plus robustes, ainsi qu'en diversifiant les contextes étudiés pour inclure une plus grande variété de milieux socio-économiques et géographiques.

ANNEXES

Transcriptions des entretiens

Entretien 1 - Conseillère Principale d'Éducation du collège de Oissery

Lieu et date de l'entretien : Collège Jean des Barres, Oissery (77178), le vendredi 31 mai 2024.

Fonction de la personne interrogée : Conseiller Principal d'Éducation de l'établissement

Durée de l'entretien : 35min

Présentation de la recherche et du déroulé de l'entretien.

Pour commencer j'aimerais que vous me parliez un peu de vous. Pouvez-vous m'expliquer votre rôle, vos missions au sein de l'établissement ?

Je m'appelle XXX, je suis CPE depuis maintenant 10 ans. C'est ma première année dans ce collège – donc c'était effectivement un choix de ma part de venir sur ce collège. Ma mission c'est de s'assurer que les élèves soient en sécurité, veiller à ce que tous les élèves soient en cours, veiller à leur sécurité, c'est-à-dire à en cours mais aussi en dehors des cours – en récréation, demi-pension, mais également tout l'extérieur, tout ce qui est hors scolaire. Je fais également le lien avec les parents, les enseignants, la direction. Donc c'est m'assurer que les élèves soient placés dans un bon cadre pour pouvoir réussir. Donc je vois régulièrement les élèves quand ils ont des petits soucis – que ce soit médicaux, ou quand il peut y avoir des petits conflits. J'ai sous ma charge une équipe d'assistants d'éducation qui ont aussi des missions que je leur délègue. Ici il y en a 7 qui font tout ce qui est ouverture des grilles – ils vérifient que les élèves ont leurs carnets et qui s'occupent de la surveillance – après j'ai aussi une personne au bureau qui appelle les élèves qui ne sont pas là, savoir qu'est-ce qui se passe.

Votre établissement est le collège de secteur de quelles communes ? Oissery et St Pathus ?

Oui tout à fait. Et on a aussi des élèves qui viennent de plus loin parce qu'ils ont été exclus par conseil de discipline. On a des élèves qui viennent de Meaux. Et sinon ceux de SEGPA viennent d'encore plus loin, mais c'est une sectorisation particulière pour eux, parce qu'il n'y a pas plus proche.

Est-ce que votre établissement est en lien avec l'Autorité Organisatrice des Transports – par exemple pour que les horaires des bus soient corrélés avec les horaires de début et de fin de classe ?

Effectivement, ici les cours commencent à 8h40 et les derniers élèves qui prennent le bus arrivent à 8h30 même s'ils peuvent le prendre plus tôt. C'est l'entreprise Keolis qui dessert le collège et effectivement les horaires correspondent à nos horaires. C'est-à-dire qui passe le matin, mais aussi le midi et le soir deux fois.

Ces bus desservent les communes alentour ?

Alors oui. Nous nos élèves viennent beaucoup de Oissery et de St Pathus juste à côté. Ce bus dessert ces deux communes. Il y a deux bus, qui desservent ces deux communes mais de ce que j'ai compris il y en a un qui dessert plus d'arrêts. Il y a le bus scolaire qui passe aux horaires du collège mais si les élèves le ratent – ce qui peut arriver -, il y a aussi le bus de ligne qui passe à côté.

J'imagine que ce bus là est plus fréquent ?

Oui, oui, il y a plus de passage.

Vous n'avez pas eu de contact récent avec Keolis ?

Non, non. Après je les ai appelés une fois parce qu'ils n'étaient pas passés. C'était un mercredi, ils sont arrivés une heure après. Certains élèves ont pu prendre le bus de ligne mais celui-là n'est pas passé. J'étais avec eux, **enfin moi je ne rentre pas tant que le bus n'est pas passé**. Je m'assure que tous les élèves ont pris le bus. Donc oui effectivement je suis restée avec eux.

Vous diriez que la majorité de vos élèves viennent en bus ?

Oui oui, la majorité viennent en bus.

J'ai vu qu'il y avait aussi un parking vélos à l'entrée, beaucoup utilisent ce mode de transport ?

Oui, il y en a beaucoup aussi. On va dire à peu près, entre vélos et trottinettes, entre 40 et 50%. Un des projets d'ici est d'agrandir le parking vélo.

Ceux qui prennent le vélo habitent principalement Oissery ?

Oui, ils habitent tous Oissery. Après ceux qui habitent Oissery peuvent aussi prendre le bus, ça dépend. C'est aussi un choix parental. Il y a des parents qui laissent leurs enfants aller en cours en vélo, parce qu'ils ont l'habitude mais d'autres préfèrent le bus, ils savent qu'il n'y a pas de souci. C'est un choix parental.

Vous m'avez parlé de sécurité au début justement. Est-ce que vous avez déjà eu des accidents ou des incidents ?

On n'a pas eu d'accidents mais c'est vrai que nos élèves ne sont pas très disciplinés. C'est vrai que parfois ils prennent en sens inverse. Ou parfois des voitures qui prennent en sens inverse. Pour le moment il n'y a pas d'accident mais je trouve que c'est accidentogène. Nos élèves ne font pas toujours attention. Par exemple, là ce qu'on remarque c'est que seuls deux ou trois élèves ont un casque.

Par rapport à ça, vous avez déjà pensé à faire une sensibilisation ?

Alors on a fait une sensibilisation, Keolis avait proposé. Donc ils sont venus sensibiliser les élèves de sixième parce qu'on remarquait qu'ils ne se comportaient pas bien sur la route.

Est-ce que vous avez le cas d'élèves qui auraient des temps très longs de trajet et qui vous auraient remontés des informations particulières à ce sujet ?

Dans ce collège on a des SEGPA, ils ont leur propre bus, pas le même que les autres élèves, parce qu'ils viennent de très très loin. Le plus loin par exemple vient de Mitry-Mory. Donc quand ils partent à 7h05, ils arrivent à 8h25. Ils viennent tous les jours.

Vous dites qu'ils ont un bus propre ?

Oui, ils ont un bus spécial. En fait ils en ont deux : un pour 6 élèves et l'autre pour 10. Ces bus passent à chaque arrêt pour eux. **Parfois ils ont pas cours, mais ils sont obligés d'attendre 17h le bus. Ils vont en vie scolaire ou en permanence pour attendre donc ça leur fait de longues journées. Ils rentrent après 18h chez eux.**

Ils ne vous ont jamais remonté un état de fatigue particulier lié à cette situation ?

Non, pas forcément. Je pense qu'ils prennent le pli. Pour certains, lorsqu'ils ont des trous, les parents viennent les chercher. Mais ce n'est pas pour tous. Certains parents viennent pour les soulager. Mais c'est vrai qu'ils ne se plaignent pas forcément, sauf quand le bus passe en retard – alors là ils ne sont pas contents effectivement. Je les comprends parce que c'est très long.

Plus personnellement, est-ce que vous pensez que les conditions de transports peuvent influencer sur la performance académique de l'élève ?

Oui, je pense effectivement. **On a des élèves là qui se réveillent avant 6h, qui se réveillent très très tôt pour prendre le bus. Ça donne effectivement un élève fatigué quand il arrive à 8h, 8h30. C'est dur de tenir ensuite toute la journée. Déjà pour nous en tant qu'adultes c'est dur, alors je me dis que pour eux...** Oui je pense que c'est pas évident pour les élèves qui ont beaucoup d'heures de transport.

Est-ce que vous avez pensé mettre en place des espaces de repos, par exemple sur le temps du midi ?

Sur le temps du midi ici il n'y a des clubs où ils sont au calme, loin de la cour et du bruit. Il y a un club jeux de société par exemple ou un club lecture. Sinon ils peuvent aller au CDI qui est aussi très calme.

Comment amélioriez vous les transports ? Au niveau de l'offre, de la fréquence... ?

Il faudrait améliorer l'offre. Le lycée de secteur de nos Troisième c'est Dammartin-en-Goële mais il n'y a pas de transport alors qu'en voiture le lycée est juste à côté. Ces élèves là vont être obligés de choisir Meaux, mais en bus ils prennent plus d'une heure pour y arriver alors que Dammartin est vraiment juste à côté. C'est parce que le transport est vraiment pas développé ici. Ceux qui vont à Dammartin ce sont ceux qui ont des parents véhiculés et qui les amènent en fait. Parce qu'en transport ce n'est pas direct, il n'y a pas de bus pour les emmener là-bas. Donc certains choisissent par dépit – enfin par dépit ou parce que ce n'est pas développé – d'aller dans un lycée qui est plus loin. Pour Meaux le bus est direct, il y a des arrêts mais il prend 1h alors qu'en voiture c'est à 20min. Alors que Dammartin est vraiment juste à côté. En fait il y a une triple sectorisation, ils peuvent alors au lycée à Dammartin ou dans deux lycées de Meaux. C'est une particularité.

Vous n'avez pas connaissance de remontrances qui auraient pu être adressées pour justement améliorer cette offre de transports ?

Si, mais c'est très politique. Meaux est très développé, c'est une ville qui développe ses lignes. Et ici, même si c'est demandé, même s'il y a eu des pétitions des personnes qui vivent ici, les jeux entre départements et communes ça bloque. Ici les personnes sont venues s'installer et ont eu des enfants, mais c'est compliqué pour se déplacer. **Quand je demande à mes élèves ce qu'ils font le week-end, ils me disent qu'ils vont à Aéroville, vers Charles-de-Gaulle. Pour moi ce n'est pas censé, ce n'est pas normal d'aller à Aéroville plutôt qu'à Dammartin.**

Est-ce que la ville de Oissery propose des activités extra-scolaires ?

Il y a du football, un club de basket. Après je sais qu'ils ont une MJC qui propose aussi des choses mais les jeunes préfèrent Aéroville. Ils ne vont jamais aux Saisons non plus, qui est pourtant beaucoup plus proche. **Mais ils me disent que niveau transport c'est plus facile d'aller à Charles-de-Gaulle que de l'autre côté.**

Au niveau des offres culturelles, est-ce qu'il y a une bibliothèque proche de Oissery par exemple ?

Oissery c'est sûr que non. A St Pathus il y a un cinéma – St Pathus c'est plus petit que Oissery mais c'est mieux développé donc les élèves y vont plus. Après, non, une bibliothèque je sais pas.

Vous avez parlé de pétition, est-ce que vous auriez un exemple concret ?

Par exemple, par rapport à la route : en sortant de Oissery il y a un accès vers St Souplet. Ils demandaient à ce que ça soit désenclavé parce que les routes ne sont pas forcément pratiques. Oissery et St Pathus c'est à côté mais il y a des villes où les routes sont dangereuses. Il y a un petit chemin pour arriver à Oissery. Sur une partie le chemin est fait, mais pas partout, sur l'autre partie le chemin c'est dangereux. **Mais c'est toujours politique, il y a toujours des choses qui bloquent pour désenclaver les petites villes. Là on voit bien, il y a un côté de la route qui est bonne et l'autre qui n'est pas entretenu. C'est parce que la ville de l'autre côté ne met pas la main à la poche. C'est vraiment compliqué.** Un autre exemple, on a demandé, pour plus de sécurité d'avoir un dos d'âne. Et ben quand on demande à la mairie, ils nous disent que c'est le département qui doit faire mais le département... Je me dis que comme il y a plus en plus de monde ici ça va se développer. Le vrai problème pour nos élèves c'est qu'ils ne sont pas mobiles. Et je les comprends, parce que pour aller quelque part c'est loin. Et la mobilité il faut qu'ils la prennent, même pour travailler plus tard.

Comment ils font pour leurs stages de Troisième ?

Il y en a pas beaucoup qui choisissent leur stage de Troisième avec ce qu'ils veulent faire plus tard. Ils vont avec les parents, la famille. C'est plus facile de faire le stage avec tatie ou... A part les SEGPA, il n'y a en peu ou pas qui partent vraiment faire ce qu'ils veulent. C'est compliqué pour eux, même d'aller à Meaux. Rien que pour chercher c'est compliqué parce qu'il faut prendre les transports.

Il y a des parents qui les déposent le matin à l'école ?

Non, pas le matin, mais parfois le soir à 17h. Ils préfèrent les prendre le soir. Je vois parfois des voitures qui attendent devant.

Vous m'avez dit que les lycées de secteurs étaient à Meaux ou Dammartin, est-ce que vous avez des élèves qui font le choix d'aller ailleurs pour avoir une spécialité particulière par exemple – autres que les SEGPA ?

Pour ceux qui veulent des sport-étude par exemple, il faut demander plus loin. Mais très très peu d'élèves partent. Ils demandent des CAP ou des sport-étude plus loin parce qu'on a pas l'offre ici mais très peu y vont. Le problème c'est que les transports limitent le choix. **Un élève qui veut faire cuisine par exemple, il doit aller à Claye-Souilly. On imagine le transport et on se dit c'est pas possible : il faut déjà aller à Meaux puis prendre un autre bus... Ca limite les choix. Les jeunes se limitent en se demandant comment ils vont faire pour aller là-bas.**

Clôture de l'entretien et demande de distribution des questionnaires.

Entretien 2 - Chef d'établissement du collège de Crouy-sur-Ourcq

Lieu, date de l'entretien : Collège Le Champivert, Crouy-sur-Ourcq (77840), le vendredi 31 mai 2024.

Fonction de la personne interrogée : Chef de l'établissement

Durée de l'entretien : 42 min

Présentation de la recherche et du déroulé de l'entretien.

Pour commencer j'aimerais que vous me parliez un peu de vous. Pouvez-vous m'expliquer votre rôle, vos missions et me présenter votre établissement ?

Je suis XXX, le Principal par intérim du collège Le Champivert. Je m'occupe de tout ce qui est organisationnel, je suis ordonnateur de l'établissement – c'est-à-dire que c'est moi qui décide des transferts d'argent, des paiements... c'est moi qui finalise et qui donne ordre de paiement. C'est un petit établissement, donc il n'y a pas d'adjoint dans cet établissement puisqu'on a moins de 400 élèves. Je suis donc tout seul avec la gestionnaire et avec une directrice de SEGPA à faire tourner l'établissement.

C'est un petit établissement, très familial, où il y a 12 divisions en tout – 3 divisions par niveau – auxquelles se rajoute une SEGPA – c'est de l'enseignement adapté qui accueille des élèves en très grande difficulté scolaire. On a une division par niveau également mais je sépare la SEGPA de la section générale parce que ce ne sont pas les mêmes objectifs qu'on a. Une trentaine d'enseignants, dont certains sont partagés sur plusieurs établissements parce qu'avec 12 divisions je fais pas 18 heures de cours donc pour un enseignant qui a 1 heure de cours je peux pas lui proposer un service complet ici.

Le collège le Champivert est le collège de secteur de quelles communes ?

On a Crouy-sur-Ourcq, May-en-Multien et des petits villages : Ocquerre et Germigny-sous-Coulombs.

Est-ce que vous avez en contact récemment avec l'Autorité Organisatrice des Transports ? J'ai vu qu'il y avait un arrêt de bus qui desservait le collège, est-ce que les horaires sont corrélés avec les horaires de début et de fin de cours... ?

Alors, on dépend de la tournée des autres collèges, notamment celui de Lizy, et les transports sont organisés en fonction des horaires de ces autres collèges. Ce ne sont pas des bus scolaires mais des bus de ligne. Il y a deux passages le matin : un à 8h20 et l'autre à 9h20 puis plus du tout jusque 15h30 et 16h30. Il n'y en a pas le midi donc les élèves mangent pour plus de 80% ici. Seuls ceux qui habitent à Crouy peuvent rentrer à pied. Mais il n'y a pas de transport organisé pour que les enfants rentrent chez eux.

On a le train à côté, la ligne P, qui va sur Meaux et gare de l'Est. Mais c'est pareil, à part le matin et le soir, sur les grandes rotations, il n'y a pas beaucoup de passages la journée.

Ce n'est pas comme à Meaux ? Il n'y en a pas un toutes les 20 min ?

Ils s'arrêtent à Meaux la plupart... ils ne vont pas jusqu'ici. Dans la journée il doit y en avoir un toutes les 2 heures.

Vous dites que les bus passent à 8h20 et 9h20 le matin, quelles sont vos horaires de début de classe ?

Moi c'est 8h30 et 9h30 le matin puis on termine maximum à 16h30.

Quels modes de transports pensez-vous que vos élèves empruntent le plus pour se rendre à l'école ?

Le bus, ils prennent le bus. Ceux qui habitent à Crouy, c'est-à-dire 80 élèves environ, viennent à pied. Mais tous les autres ils viennent en bus. On a les 2/3 qui viennent en bus.

Aucun élève ne prend le vélo ou la trottinette ?

Éventuellement ceux de Crouy. **Mais on est très enclavés, Ocquerre et les autres villages sont loin, c'est un peu compliqué. Donc pour venir à vélo il faut habiter ici. On a un hangar à vélo, avec un petit rangement mais je peux compter les vélos, il y en a 4.** Ce n'est vraiment pas la majorité. J'ai été dans un collège de centre-ville à Meaux, alors là oui, il y avait beaucoup de trottinettes et de vélos mais ici ce n'est pas ce qui prédomine. Crouy c'est très petit, donc en deux coups de pédales ils y sont. Nous on est très dépendants des bus, si on a un retard ou s'il ne passe pas, ça nous impacte beaucoup.

Cela vous ait déjà arrivé ? Qu'est-ce que vous faites dans ces cas-là ?

Alors j'ai un numéro que je peux contacter. C'est Transdev qui gère les rotations, et ils nous tiennent au courant s'ils ont un problème. Sinon je peux appeler pour leur demander.

Vous n'avez jamais eu de souci de sécurité ? D'accidents ou d'incidents aux abords de l'école ?

Non, non, jamais. C'est vraiment très calme. Quand le bus arrive, les élèves entrent dedans et puis ensuite ça redevient très calme.

Il y a un espace où le bus peut s'arrêter ?

Oui oui, il peut s'arrêter sans se garer sur la route. Ils peuvent même se mettre à trois grands bus pour se mettre l'un derrière l'autre. Mais bon après il n'y a pas beaucoup de bus. Et quand un bus arrive il prend tous nos élèves.

Est-ce que vous avez le cas d'élèves qui viendraient de plus loin, qui auraient des temps de trajet plus long, et qui vous auraient fait part de difficultés liées à cette situation ?

Je sais qu'il y a des élèves qui viennent de Meaux et c'est tout un circuit pour arriver ici. Ils dépendent de la ligne P qui n'est pas toujours disponible et pas toujours à l'heure. Mais ce ne sont pas des élèves du secteur, ce sont des élèves qui sont arrivés soit par conseil de discipline – ils sont donc affectés dans un collège sans avoir le choix – soit du fait d'une séparation entre les parents avec un des deux qui habite dans les parages et l'autre qui habite plus loin mais qui ont fait le choix de rester scolarisé ici. Sinon c'est assez enclavé, il faut le vouloir pour faire la route pour venir jusqu'ici.

Est-ce que pour aller à Meaux il y a une alternative possible au train ? En cas de panne ou de retard par exemple ?

Alors non, pour aller à Meaux en bus il y a plusieurs changements. On ne peut pas aller directement à Meaux depuis ici. Et puis ça fait un détour, il faut passer par Lizy.

Vous avez parlé de vos sections SEGPA, est-ce que ce sont des élèves qui habitent aussi dans ces communes ou pas ?

Alors non, non. C'est une autre orientation, ce sont des élèves qui passent en commission d'affectation pour entrer en SEGPA. On étudie leur dossier et c'est hors secteur. Donc du coup les familles font des vœux sur un collège et ils ont le collège demandé ou pas, mais en tout cas pas forcément du secteur. Ils sont implantés dans différents collèges qui souvent sont loin de chez leurs parents. **Après les élèves**

SEGPA, chez nous, bénéficient pour beaucoup d'un transport individuel, d'un taxi parce que parfois ils ont des pathologies qui font que c'est compliqué de se déplacer en transport.

Ces taxis sont pris en charge par le département ?

Il faut faire un dossier handicap avec la MDPH, qui donne droit à un transport. C'est la MDPH qui prend en charge, donc oui le département qui prend en charge. Le taxi vient les chercher et les dépose en fonction de leur emploi du temps.

Que ce soient les élèves des sections SEGPA ou les autres, est-ce que certains sont emmenés par leurs parents en voiture ?

Alors oui, il y en a quelques-uns mais ce n'est pas la majorité. Les parents travaillent... Aller chercher son enfant à 16h30 ça veut dire qu'il faut pouvoir aller chercher son enfant avant. Il n'y en a pas beaucoup qui peuvent. Le lundi il y a option chorale, qui finit à 17h30, c'est la seule. Alors là on s'assure que les parents peuvent venir chercher leurs enfants après en voiture.

Est-ce qu'il y a des activités extra-scolaires proposées sur Crouy ? Qu'elles soient sportives ou culturelles ? Et si non, est-ce que vous savez où ils peuvent aller au plus proche ?

Il y a un gymnase à Crouy avec des activités extra-scolaires. J'ai été contacté par le président de l'association du club de hand qui voulait redynamiser le handball à Crouy. Je sais qu'il y a aussi du kayak sur le canal de l'Ourcq. J'entends aussi parfois des élèves parler de leur activité foot par exemple, mais je ne sais pas exactement où c'est.

Et s'ils veulent aller dans une bibliothèque se procurer un livre vous savez où ils peuvent aller au plus proche ?

Alors je pense que ça doit être Lizy-sur-Ourcq mais je crains que la plus grande ne soit à Meaux, au Luxembourg. A Crouy il n'y en a pas en tout cas. A Crouy à part la mairie, je n'ai pas vu de... Il y a aussi une pharmacie. On fait vite le tour à pied. Ce n'est pas comme ce que j'ai pu connaître à Meaux.

Plus personnellement, est-ce que vous pensez que les conditions de transport impactent l'assiduité et la concentration des élèves en classe ?

Oui, très clairement. **Certains se lèvent très tôt pour arriver ici à l'heure. Ils ont donc déjà quelques heures de sommeil en moins avant d'arriver ici. Vu que le transport fait une tournée de plusieurs villages, certains doivent se lever très tôt pour arriver à 8h20 ici. Par exemple, pour Ocquerre il faut 1h au moins pour y aller.**

On a demandé une dérogation, justement à cause des transports, pour finir plus tôt. J'ai demandé une dérogation pour avoir un temps réduit sur le temps du midi, ce qui me permet de garder une amplitude horaire égale à celle des autres collègues, mais en réduisant sur le temps de la demi-pension pour nous permettre de terminer avant 17h pour que les élèves puissent prendre le bus. On doit s'adapter aux rotations et à ce qu'ils proposent.

Ça impacte la scolarité c'est évident, j'en suis persuadé. Les élèves des milieux ruraux ne sont pas lotis à la même enseigne que ceux qui ont la chance d'avoir du transport régulier comme à Meaux.

A Meaux je les vois, ils sortent du collège, ils ont un bus toutes les 10 minutes. Ils ne se posent même pas la question de savoir si le bus va passer. Ils ont une carte de transport, ils vont où ils veulent.

Ici s'il y a un problème je me demande comment ils font. D'ailleurs quand les bus sont en retard je suis obligé de rester ici et d'appeler pour qu'ils me proposent des solutions. J'ai 60 élèves sur les bras en attendant. Une fois par exemple, j'ai dû attendre 2 heures. Heureusement que j'ai appelé d'ailleurs, sinon ils ne seraient jamais venus, les élèves seraient restés comme ça. Et tous les parents ne travaillent

ANNEXES

pas dans l'éducation nationale, ils ne finissent pas tous tôt, ce n'est pas évident. Et au collège, même s'ils pensent qu'ils sont grands, ils sont encore petits, on peut pas leur dire de se débrouiller, donc on est obligé de rester.

Il n'y a jamais eu, à votre connaissance, de demande faite pour augmenter la fréquence de passage ou pour augmenter l'offre en desservant par exemple un arrêt en plus ?

Pas à ma connaissance. Et puis l'entreprise de bus ne fonctionnera pas à perte donc bon...

De quel lycée de secteur dépendent les élèves de Crouy ?

Ils vont à Henri Moissan à Meaux. Mais comme on est aussi limitrophe avec l'Oise et l'Aisne, ils peuvent aussi se retrouver par exemple dans l'académie d'Amiens. Mais la plupart vont quand même à Moissan.

Que feriez-vous, aujourd'hui, pour améliorer la situation des transports ? Si vous pouviez changer une chose ? La fréquence, la desserte, le temps de trajet...

Les élèves sont coincés ici toute la journée. Si leur famille ne vient pas les chercher le midi ils sont coincés ici toute la journée. Une desserte qui leur permettrait de souffler un peu, d'aller chez un oncle, ou mamie, je sais pas. En tout cas une desserte qui leur permettrait d'avoir une vraie pause méridienne. Dans les autres collèges c'est ça qu'on voit, les élèves rentrent sur le temps du temps et reviennent après. Ici ils sont vraiment coincés, il y en a 10 qui sortent le midi – ceux de Crouy – mais les autres sont condamnés à rester là jusqu'à ce qu'ils aient fini les cours et que le premier transport de l'après-midi arrive. Même s'ils n'ont pas cours, même si les enseignants sont absents, ils sont coincés, ils doivent rester avec nous. C'est la ruralité qui fait ça. Mais du coup les élèves sont fatigués, c'est aussi fatiguant pour les enseignants et pour les parents. On pourrait faciliter leurs déplacements. Ce que je constate c'est qu'ils sont coincés ici toute la journée. Et si jamais il y a des intempéries grave, et que les transports sont en incapacité de venir chercher les élèves ils ne peuvent pas venir ou repartir d'ici.

Clôture de l'entretien, discussions, visite de l'école et demande de distribution des questionnaires.

Entretien 3 - Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets

Lieu et date de l'entretien : Collège Nicolas Tronchon, Saint-Souplets (77165), le 28 juin 2024.

Fonction de la personne interrogée : Chef d'établissement

Durée de l'entretien : 1h15

Est-ce que vous pourriez commencer par vous présenter, présenter votre rôle et missions en tant que chef d'établissement ?

Je suis XXX, le principal du collège Nicolas Tronchon à Saint-Souplets, c'est la première année – là je finis ma première année – donc c'est aussi pour ça que j'avais émis une petite limite à notre échange puisque je connais encore assez mal au bout d'un an l'établissement. Un petit établissement d'environ 400 élèves – on en reparlera mais qui viennent de territoires ruraux ou semi-ruraux. En tant que principal, le travail est un peu difficile à résumer, surtout qu'ici je n'ai pas d'adjoint, ce qui n'est pas toujours le cas, comme c'est un collège plus petit. Mon rôle c'est de coordonner eh bien le rôle de chacun et de faire que ça fonctionne au mieux – de gérer par exemple en ce moment les inscriptions, les plans de classe, la pédagogie mise en place par les enseignants, l'évaluation... On fait tellement de choses que c'est difficile à résumer. Évidemment parmi les rôles les moins sympathiques : sanctionner les élèves lorsqu'ils n'ont pas un comportement adapté... Mais moi j'estime que le meilleur résumé du rôle d'un principal c'est de coordonner l'action de tout le personnel de l'établissement scolaire puisqu'il y a quand même une bonne centaine de personnes qui travaillent ici.

Vous m'avez dit que c'était un établissement d'environ 400 élèves...

Oui, environ, aujourd'hui on était précisément à 390, et l'année prochaine on sera à 424, on a une énorme augmentation.

Vous êtes le collège de secteur de quelles communes alentour ?

Alors... c'est là où ça devient intéressant puisque ce sont des communes très différentes. La première, celle qui nous amène environ 60% de nos élèves, c'est Saint-Souplets (donc là ville où se trouve le collège). Là on ne peut pas dire que ça soit rural au sens fort du terme puisqu'on est quand même au bord d'une grande nationale qui relie Meaux à Senlis notamment. Et puis c'est un gros bourg on va dire. 20% viennent de Monthyon, qui est déjà beaucoup plus petit. Et tout le reste, donc 30% environ, viennent de petits villages des alentours – donc je vais essayer de ne pas en oublier : Marchémoret, Marcilly, quelques élèves de Varreddes pour une raison qui m'échappe encore aujourd'hui ; le découpage est un peu bizarre puisque 95% des élèves de Varreddes vont au collège de Trilport et certains, pour une raison qui m'échappe dépendent de chez nous, Gesvres-le-Chapitre, Douy-la-Ramée et je pense ne pas en avoir oublié parmi les tout petits, je crois avoir tout dit. Ceux de Douy-la-Ramée ne sont vraiment pas nombreux et c'est amusant, je suis allé vérifier ce matin pour eux parce que j'avais le cas d'un élève qui redouble en 3^{ème} que je ne voulais pas forcément garder et c'est bien notre secteur Douy, ce qui est assez surprenant.

Pour se centrer un peu plus sur le sujet des transports, est-ce que vous avez déjà eu un contact avec l'autorité organisatrice des transports pour coordonner les bus avec les horaires de début et de fin de cours ? Je n'ai d'ailleurs pas vu d'arrêts de bus en arrivant, est-ce qu'il y en a proche de l'établissement ?

Tout à fait, c'est quelque chose qui est fait annuellement. On a rarement plus d'un échange obligatoire – puisqu'après on peut avoir plus d'échanges ponctuels quand il y a des problématiques de retard fréquents ou récurrents etc. Mais sinon il y a un échange au moins annuel pour justement préparer la

ANNEXES

rentrée puisque c'est surtout cela qui intéresse. On échange peut-être par mail une fois pour vérifier qu'on a pas modifier nos horaires au cours de l'année mais pour préparer la rentrée ils nous appellent de manière systématique pour qu'on puisse s'organiser.

Et alors si vous n'avez pas vu les arrêts en arrivant c'est normal, vous ferez plus attention en sortant, en fait quand vous passez la grille en sortant, sur la droite vous allez voir un escalier qui monte, on a l'impression qu'il mène jusqu'au terrain de sport, mais en fait si vous montez les marches, tout en haut de la colline vous pouvez voir l'arrêt de bus. Ils l'ont mis là parce que c'est sécurisé, ça permet que les élèves se trouvent sur un espace qui ne sert qu'à ça. Donc c'est vraiment un arrêt direct. Et ce ne sont que les arrêts scolaires parce que les arrêts classiques – oui, on a quand même des élèves qui viennent avec des bus classiques -, l'arrêt le plus proche est à l'église ; je ne sais pas si vous voyez où c'est ?

Non pas vraiment, est-ce que c'est loin à pied ?

Alors je ne suis pas vraiment doué pour les distances, mais on doit au moins être sur du 400 mètres donc c'est vrai que pour certains parents c'est moins bien, ils aiment moins.

Est-ce que vous savez du coup combien de lignes de bus desservent l'établissement ?

Alors, non scolaires j'en connais deux si on compte les deux sens – certains élèves prennent la ligne classique qui vient de Meaux et qui passe par Monthyon donc dans ce sens là où sinon dans l'autre sens pour les élèves qui pour des raisons X ou Y viennent de Saint-Mard ou d'autres villages de l'autre côté. On a aussi des élèves, mais très très peu nombreux qui descendent au bord de la nationale, mais c'est pas beaucoup parce que c'est vraiment très loin. Par contre les bus scolaires sont assez nombreux, je ne saurais pas le dire le chiffre exact mais au moins un pour Monthyon, un pour les petits villages du genre Marchémoret donc au minimum trois.

Vous commencez généralement les cours à quelle heure ?

8h30.

Et les bus arrivent à quelle heure ?

Les bus qui viennent des petits villages dont on parlait tout à l'heure, il y en a justement qu'un seul. C'est-à-dire que les élèves que l'on a, sauf si les parents ont les moyens de les transporter bien évidemment, qui habitent ces petits villages et qui sont dépendants des transports, sont en permanence de 8h30 à 9h30 s'ils n'ont pas cours puisqu'il n'y a qu'un seul bus. Je l'ai découvert assez rapidement en début d'année en demandant au surveillant pourquoi il y avait autant de monde en permanence le matin. Comme en début d'année par définition je n'avais pas encore d'absence d'enseignant je ne comprenais pas trop pourquoi ce rang était toujours plein le matin. On m'a expliqué qu'effectivement le bus venait à 8h30 et qu'il n'y en avait pas après. Et pareil pour le soir, il n'y en a qu'un à 17h00.

Est-ce que vous savez s'il y a aussi un bus le midi ?

Non, uniquement le mercredi, à 12h30.

Donc ils mangent tous à la cantine ?

Oui, ça les oblige à être demi-pensionnaires ça c'est sûr.

Vous avez parlé des parents qui pouvaient les déposer en voiture. Vous en voyez beaucoup le matin qui les dépose devant l'école ?

ANNEXES

Alors je ne sais pas comment le dire, je crois que le monde a changé par rapport à mon époque. C'est-à-dire que même certains parents de Saint-Soupplets déposent leurs enfants en voiture parfois. Donc je ne serais pas capable de vous dire d'où viennent ce qui arrivent en voiture. Mais aller, je ne vais pas dire des centaines parce que là ça serait exagéré mais il y a des dizaines et des dizaines d'enfants déposés en voiture le matin, c'est très important. Ça ne se voit pas trop parce qu'on a un énorme parking donc les parents vont le tour à l'intérieur du parking et ça ne se voit pas tant que ça mais ils sont hyper nombreux à arriver en voiture le matin, ça m'a beaucoup marqué. Mais bon vous savez, avant je travaillais à Bussy Saint George où 95% des élèves venaient du quartier environnant et ça bouchonnait le matin en voiture.

J'ai vu que vous aviez aussi un très grand parking vélo en sous-sol...

Oui, alors on a très peu d'élèves qui viennent en vélo – en hiver peut-être 10 élèves à tout casser et maintenant qu'il fait beau peut-être 20-25, mais jamais plus loin.

Pareil pour les trottinettes ? Parce qu'en arrivant j'ai justement vu un petit groupe en trottinette.

Alors oui, quand je dis vélo je mettais vélos et trottinettes ensemble. C'est très très peu, et surprenant en effet. Bon cette année en même temps les beaux jours n'ont pas été nombreux mais quand même.

Vous avez parlé de la sécurité à l'arrêt de bus : est-ce que vous avez déjà eu affaire à un accident ou incident aux alentours de l'école ?

Non. Alors autant on est souvent stressé, à être à la grille le matin, stressé sur le parking puisque certains parents qui arrivent en retard déposent leurs enfants en catastrophe à une vitesse... 9a ça me fait peur mais là-haut non, c'est super bien sécurisé, bien aménagé, même le bus a vraiment la place pour faire demi-tour etc. Les seuls incidents – désolé j'y pense, c'est un peu en vrac -, et ce n'est pas incident dans le sens que vous entendez dans votre question, c'est que malheureusement la distance nous pose problème quand le bus ne vient pas ou est en retard. Une des consignes qu'on répète aux élèves c'est : si vous êtes là-haut et qu'au bout de 10 minutes il n'y a pas de bus, il faut redescendre nous le dire pour qu'on puisse appeler vos parents ou la société de bus pour savoir ce qu'il se passe. Au début d'année quand je n'étais pas au courant de ces problématiques, j'avais parfois des parents qui m'appelaient au bout d'une demi-heure pour me dire "mon fils m'a appelé, il attend le bus là-haut depuis un moment et il n'y a rien". Mais moi je ne peux pas le deviner et on a un manque de surveillant qui fait que je ne peux pas envoyer un surveillant systématiquement surveiller. C'est le seul problème qu'on a de temps en temps. Et puis parfois les chauffeurs changent, ne connaissent pas le trajet – j'ai déjà eu le cas d'élèves qui nous appelaient de l'intérieur du bus, en nous disant qu'ils allaient être en retard parce que le chauffeur s'était trompé de trajet [rires] et que donc on est pas au bon endroit et qu'on est en train de lui dire qu'il s'est trompé. C'est incroyable. Et parfois c'est arrivé que des bus ne passent pas le soir, ne viennent pas chercher les enfants. Alors bon ça ne concerne pas tous les élèves parce que ceux qui viennent de ces petits villages ne sont pas les plus nombreux, mais c'est quand même une vingtaine d'élèves que l'on a sur les bras que les bus ne passent pas.

Donc ça vous ait déjà arrivé d'appeler la compagnie de bus quand...

Ah oui, complètement, plusieurs fois ! Le problème c'est qu'on les appelle pour leur signaler mais ça ne résout pas notre problème. **Si vous voyez un peu comment ça fonctionne : déjà le temps que moi je sois mis au courant, que je prenne mon téléphone, que je les contacte, que j'ai quelqu'un, que cette personne contacte ou réussite à contacter le bon chauffeur etc, et bah quand elle me rappelle pour m'expliquer quel était le problème, heureusement que j'ai déjà résolu le problème depuis**

longtemps pour mes élèves, avec des familles ou autres pour trouver une solution. Bon, au final mon appel ne sert qu'à signaler le souci, j'ai rarement une solution qui est donnée.

Est-ce que vous avez une idée de la durée du trajet pour les élèves qui habitent le plus loin ?

Laissez-moi appeler Adeline. [Téléphone]. Donc ceux qui viennent de Marchémoret par exemple ils mettent 20 minutes alors que c'est juste à côté (3-4 kilomètres à tout casser), mais le bus doit faire un détour. C'est pour ça que beaucoup de parent privilégient la voiture quand ils peuvent. Même Monthyon, qui a l'avantage d'avoir un bus qui ne s'arrête nulle part ailleurs, c'est plus de 15 minutes aussi. Alors en sachant qu'on a quelques élèves, qui pour des raisons familiales ou exceptionnelles, peuvent se retrouver chez nous suite à des dérogations et peuvent venir parfois de beaucoup plus loin. Je pense à une petite gamine qui s'est retrouvée en famille d'accueil ; **elle s'est retrouvée avec des trajets de près d'1h. Elle devait même changer de bus alors que c'est un petit bout de chou de 6^{ème}. Mais bon ça reste exceptionnel. En tout cas, elle, elle n'avait pas de bus scolaire vu qu'elle n'était pas dans une des communes du secteur.** C'est une des raisons d'ailleurs pour laquelle on l'a poussée, la pauvre, à changer d'établissement l'année prochaine.

Donc vous n'avez jamais eu de remontées d'élèves ou de parents d'élèves concernant des difficultés de trajet ?

Non, les seules remontées que j'ai eues, comme je vous disais tout à l'heure c'était par rapport à des problématiques de retards récurrents ou d'oublis. **Dans la même semaine par exemple, pour Marchémoret, on a déjà eu 3 oublis** qui ont fait que les parents se remandaient ce qu'il se passait. J'ai jamais compris pourquoi il y avait ce genre de problèmes. Alors après, on a plus de facilités et d'échanges avec les parents de Saint-Soupplets – par exemple tous les parents qui sont au conseil d'administration viennent de Saint-Soupplets – donc indirectement j'ai moins de retours naturels avec les autres.

Vous avez peut-être un CDI ici ? Mais est-ce que vous savez si Saint-Soupplets propose des espaces culturels ?

Alors oui, ils ont deux choses intéressantes pour vous : pendant les vacances ils ont le CCAJ (je ne sais plus trop ce que signifie l'acronyme, je sais qu'il y a le mot jeunesse dedans évidemment) qui permet de prendre en charge les enfants les mercredis et pendant les vacances. Dans ça c'est géré par la mairie. Je rebondis là-dessus mais d'ailleurs nous aussi **le mercredi on propose l'UNSS – et là pour rejoindre votre sujet : les enfants qui vont à l'UNSS le mercredi n'ont pas de bus pour rentrer ensuite, où alors des bus de ville, donc c'est vrai que ça peut réduire la possibilité des enfants d'aller à l'UNSS et expliquer qu'on a très largement des enfants de Saint-Soupplets évidemment.** Donc dans le village il y a ce centre et aussi un lieu associatif où il y a une bibliothèque ou en tout cas un lieu de lecture et de rencontre. Saint-Soupplets est un bourg très vivant où il y a beaucoup d'associations, beaucoup de clubs sportifs. D'ailleurs, c'est intéressant, quelque chose que les enseignants m'ont tout de suite dit quand je leur ai demandé de m'expliquer comment étaient les élèves ici, et ça m'a beaucoup surpris, ils m'ont dit qu'ils étaient complètement repliés sur eux-mêmes, ils ne sortent pas de Saint-Soupplets. La documentaliste m'avait dit que l'an dernier, quand ils les ont emmenés sur Paris, ils ont pris le bus de ville puis le train depuis la gare de Meaux – pour réduire les coûts de transports comme c'est très très cher. Elle m'a dit qu'ils auraient pu arrêter la visite à la gare de Meaux parce que pour eux c'était déjà très très exotique. Quand elle m'a dit ça ça m'a fait un choc parce que la gare de Meaux c'est juste à côté. Mais non, pour eux c'était déjà très loin. Alors Paris n'en parlons même pas. Et je vais vous raconter une autre anecdote qui m'a aussi beaucoup marqué : en début d'année, je parlais orientation avec une maman d'un élève de 3^e, et quand je commence à lui expliquer que l'année prochaine son fils serait obligé d'aller sur Meaux pour faire un bac pro, j'ai senti la panique dans ses yeux. C'était un élève de Saint-Soupplets évidemment et elle était paniquée à l'idée qu'il

ANNEXES

prenne le bus. Alors moi très zen, je voyais pas très bien où était le stress, l'année prochaine en seconde, 16 ans, bon il prendra le bus quoi, c'est pas dramatique. Et là elle me dit un truc qui m'a sidéré "oui, alors d'ici la fin d'année peut-être que je lui ferai prendre le bus et que je le suivrai en voiture" [rires]. J'en suis resté bouche-bée, c'est quand même pas une aventure à ce point dangereuse pour un gamin de 15ans. Donc voilà, ça vous donne une petite idée du fait que sortir de Saint-Soupplets c'est un peu compliqué.

Vous m'avez fait une transition parfaite : je voulais justement parler du après-collège voire même des stages de troisième. Est-ce que vos élèves bougent, ou vont plutôt dans le travail de leurs parents parce que plus facile ?

Exactement, alors ça on va dire que c'est le choix classique parce que le choix de facilité. Les élèves de troisième ont parfois pas la maturité, la possibilité ou le courage d'aller vers l'inconnu donc beaucoup choisissent l'emploi des parents. Mais ici c'est peut-être amplifié par le fait que ça résout le problème des transports. J'ai eu très peu de stages exotiques. Par exemple beaucoup avaient choisi Roissy, non pas parce que ce n'est pas très loin, au contraire c'est compliqué d'y aller, mais papa-maman y travaillent donc... Donc oui, voilà ça c'est gênant. **Aujourd'hui par exemple le collège était fermé parce que c'était les réunions pédagogiques, et ce qui ressortait c'était le manque d'ambition qui est lié, d'après les enseignants à une crainte de quitter Saint-Soupplets. Et en fait il y a une double problématique en lien avec les transports qui n'est pas négligeable : il ne faut pas oublier que 75% des élèves depuis 14 ans sont à Saint-Soupplets, chez papa-maman, puis à l'école primaire, puis au collège. Ils se connaissent par cœur dans cette petite structure, les parents se connaissent tous, c'est pour ça parfois quand il y a des problèmes c'est casse-tête, il faudrait regarder l'historique de tout ce qui s'est passé depuis 14 ans entre voisins (puisque des fois ça n'a rien à voir avec le collège). Et donc au bout de 14 ans dans ce cocon on leur dit qu'ils vont devoir partir ailleurs. Et alors là c'est panique à bord.** Soit ils ont une ambition, un projet etc et dans ce cas, ce n'est pas que c'est facile, mais ça justifie le mouvement, mais pour les autres c'est une véritable panique. Cette année par exemple on a été très surpris parce que nous en fait on a trois lycées de secteur (deux à Meaux, Pierre de Coubertin qui est le plus facile d'accès avec le bus de ligne qui emmène à la gare de Meaux et ensuite il faut marcher à pied, donc beaucoup le demandent parce que c'est facile d'accès ; plus compliqué alors qu'il a une bien meilleure réputation c'est Jean Villard près du Palais de Justice, mais pour celui là il faut prendre deux bus donc c'est plus compliqué ; et le plus compliqué encore c'est le lycée de Dammartin puisqu'il y a des bus directs mais très très peu. Mais c'est celui qui a la plus petite structure, donc pour beaucoup de parents c'est un peu comme un copier-coller d'ici donc c'est toujours le lycée pour lequel on a le plus de demandes. Le transport est plus compliqué mais l'établissement leur paraît plus rassurant, un cocon qu'ils ont vécu ici et qui les rassure.

Vous n'avez jamais eu de cas d'élèves qui voulaient des options en particulier...

Si, si, alors je vais vous donner un très bon exemple de lycée qui est formidable et que vous connaissez certainement : c'est le lycée du Gué à Tresmes qui est sur la route de Congis sur Théroouanne. C'est un lycée qui est spécialisé dans deux choses : dans l'hôtellerie et la restauration comme le lycée de Serris, mais qui a meilleure réputation, et son autre spécialité c'est tout ce qui est artistique – c'est un des seuls dans tout le secteur nord Seine-et-Marne et il a excellente réputation. On a des enfants qui ont souvent un profil pour aller au Gué à Tresmes, on leur fait visiter – parce qu'on a souvent des droits avec la commune qui organise ce qu'on appelle des "orient'tour", donc la ville paye les bus pour que nos élèves puissent venir visiter plusieurs lycées du coin dont le Gué à Tresmes. Ils reviennent enchantés de la visite mais malgré cela, lorsqu'ils se renseignent sur comment y aller, ils n'y vont pas. Parce que là ça veut dire bus jusqu'à Meaux puis bus de Meaux au Gué à Tresmes. Et là de mémoire il doit y avoir deux bus entre le matin et le soir entre Meaux et le lycée. Et puis ça veut dire partir d'ici avec un bus de ville à 6h20 minimum pour être à l'heure après. Donc là les parents ils laissent tomber. C'est tellement dommage parce qu'on a des élèves qui ont le

profil parfait pour aller dans ce lycée, qui en plus est fabuleux quoi... quand on le visite on en tombe forcément amoureux – il y a des dizaines d'hectares au milieu d'un parc magnifique, donc tous les gamins ont envie d'y rester mais les transports ne le permettent pas. On perd tout le monde, et les parents et les élèves.

Personne n'a jamais demandé qu'on développe l'offre de transport pour pouvoir y accéder plus facilement ?

Non. Après comme il y a un internat ils partent peut-être du principe que ceux qui viennent de loin le demanderont. Mais de vous à moi, on sait très bien que ceux qui l'auront l'internat c'est ceux qui viennent de très loin. Et ils n'ont pas 550 places donc forcément nos élèves ne sont pas prioritaires. Mais c'est ça qui est incroyable : à vol d'oiseau c'est tout à côté, mais en bus c'est pas possible.

Est-ce que vous avez une section SEGPA dans ce collège ?

Non mais on a une section ULIS.

Est-ce qu'ils ont des transports particuliers ?

Ils viennent tous en taxi. Je n'y avais pas pensé, c'est bien que vous en parliez. On a 12 élèves ULIS, un acronyme pour Unités Localisées pour l'Inclusion Scolaire. Ce sont des élèves qui ont une déficience cognitive. Il y en a par exemple c'est pour des déficience physiques, mais non c'est pour des déficiences cognitives. Ces gamins ont tous bénéficié de l'avantage du taxi – qui n'est pas individuel à de rares exceptions près. Ce ne sont pas tous des élèves du secteur, ils peuvent vraiment venir de plus loin, d'une large zone géographique. Les sociétés de taxi s'arrangent ensuite pour prendre plusieurs élèves, souvent 3 ou 4 ensembles. Et il doit y avoir 4 taxis en tout le matin qui les déposent.

Vous savez qui prend en charge le coût de ce transport ?

C'est le département.

Vous dites qu'ils viennent de plus loin, et qu'en plus les trajets sont collectifs...

Oui, alors ils viennent de plus loin, mais quand même il y a de plus en plus de classes ULIS ouvertes donc ils viennent quand même de moins loin qu'avant. Au plus loin ils doivent venir de Meaux ou de Saint-Pathus et de Saint-Mard. Mais les enfants ne passent pas plus de 40 minutes dans la voiture.

On a dit que beaucoup d'enfants étaient déposés par leurs parents en voitures, que beaucoup d'autres venaient en bus, est-ce que vous sauriez donner un ordre de grandeur ?

Instinctivement je dirais déjà que ceux de Saint-Soupplets, pour les $\frac{3}{4}$, viennent à pied. Si on additionne, on devrait avoir 15-20% qui viennent en voiture et le reste en bus.

Est-ce que vous pensez que les conditions de transport influencent la concentration des élèves en classe ? Par exemple, que prendre le bus plutôt que la voiture peut jouer sur la concentration de l'élève ?

Je pense que oui, ça peut poser problème, mais pas sur la concentration, plus sur la fatigue des élèves. Puisqu'on a des élèves qui arrivent tôt et qui repartent tard donc ça joue de façon importante sur leur fatigue. Sur la concentration je suis un peu plus partagé : par rapport aux retours que j'ai, la manière dont ça se passe dans le bus à l'air d'être positive. Quand je travaillais à Claye-Souilly par exemple, j'avais des retours négatifs d'élèves qui me disaient que c'était plutôt agité dans le bus. Mais là ce n'est pas le retour que j'ai, à quelques exceptions près. Moi je me dis, que le moment dans le bus peut-être

un moment où on est plutôt livré à nous-mêmes, et donc où ils se retrouvent en quelque sorte sans cadre – même s'il y a un chauffeur -, un moment où ils ont pu utiliser leurs téléphones portables etc. Mais moi je relativise ça un peu puisqu'après quand ils se retrouvent dans la cour, même s'ils n'ont pas leurs téléphones portables, ils sont tous surexcités. Donc je ne crois pas que le bus joue un rôle énorme. **Par contre, pour les élèves de Marchémoret, je pense que le bus peut être un facteur de stress puisque leur bus arrive souvent très très juste par rapport à la sonnerie. On l'a fait remarquer plusieurs fois mais ça n'a jamais évolué. Si les grands de 3^e s'en fichent sûrement complètement, nos petits de 6^e sont stressés d'arriver pile à la sonnerie. Ils arrivent en courant, en ayant peur d'arriver en retard et de se faire punir – alors bien sûr que ce n'est pas le cas. Donc les plus jeunes peuvent être stressés.**

Vous avez préféré parler de fatigue...

J'ai failli oublier de vous parler de quelque chose : la loi prévoit que tous les petits de 6^e soient libérés à 16h parce que je ne peux pas leur faire plus de 6h de cours par jour. Mais ce n'est pas possible avec les horaires de bus. Donc ces enfants là se retrouvent un peu pénalisés par rapport à ceux qui peuvent rentrer chez eux quand ils le souhaitent. Et ces enfants-là se retrouvent encore plus pénalisés... moi en plus c'était une habitude que j'avais quand je travaillais sur Bussy alors qu'ici c'est quelque chose que je fais de façon moins systématique, ce qui pose problème au niveau de la vie scolaire, mais vous voyez, à Bussy, quand j'avais des profs qui étaient absents j'aménageais l'emploi du temps sans me poser de question : si les gamins finissais plus tôt grâce à mes changements d'emploi du temps c'était tout bénéf pour tout le monde (et pour moi parce que je n'avais plus les élèves, et pour la vie scolaire, et pour les enfants qui rentraient plus tôt chez eux). Ici parfois je suis mal à l'aise pour le faire puisque la moitié d'entre eux ne pourra pas rentrer chez elle. On se retrouve donc dans une situation où il n'y a pas ces allègements qui pourraient se faire comme dans d'autres établissements.

Un sujet qui revient régulièrement avec les enseignants c'est aussi le fait qu'ils ne se rendent pas compte de la charge de travail des enfants. Ils les voient une heure par-ci ou par-là mais ne se rendent pas globalement compte de ce qu'ils font dans la semaine. Donc quand ils donnent des devoirs, ils ne se rendent pas compte qu'après cette grosse journée il y a quand même du trajet, puis je l'espère pour eux un moment de goûter ou de détente. Les devoirs viennent ajouter à une journée qui est déjà énorme. C'est un débat assez compliqué qu'on a avec les enseignants, sur le fait qu'ils ont du mal à prendre en compte cette chose-là. Et le dispositif "devoirs faits" qu'on nous a imposé, je n'arrive pas à le mettre en place plus d'une heure par semaine.

C'est quoi ce dispositif ?

C'est une heure d'étude, en groupes réduits, pendant laquelle un professeur est là – donc c'est normalement mieux qu'un enseignant. Ici en plus le dispositif est bien fait puisque comme j'ai 4 classes je mets 4 profs et j'analyse mes classes. J'essaye de trouver des profs différents comme ça les élèves peuvent choisir la salle dans laquelle ils veulent aller, selon le travail qu'ils veulent faire. Mais c'est une heure par semaine donc ça ne suffit pas à répondre à la demande de devoirs.

Si aujourd'hui vous pouviez améliorer les transports, quel levier choisiriez-vous : la fréquence, le temps de trajet, une plus large desserte ?

Je pense que j'opterai pour la fréquence. J'ai pu travailler dans des villes où la fréquence était beaucoup plus importante comme à Bussy où des bus de ville passaient tous les quarts d'heure. Je me suis jamais posé de question sur l'emploi du temps des élèves ; ils pouvaient partir à l'heure qu'ils souhaitaient et indirectement, ils pouvaient même rentrer chez eux le midi. Alors qu'ici ils doivent manger à la cantine et 1h30 à la cantine c'est pas reposant, c'est vraiment fatigant. Pouvoir rentrer chez soi le midi c'est

une belle coupure. Il faut être réaliste, je ne demande pas une fréquence comme dans une ville mais au moins 3 horaires le matin, 2 le midi et 3 le soir.

Pour finir, j'aimerais revenir sur l'idée de repli que vous avez évoqué précédemment et que j'ai trouvée très intéressante. J'ai fait un entretien dans le collège de Oissery, et l'idée qui ressortait de mon échange avec la CPE c'était plutôt que les élèves voulaient sortir de leur village – pour faire des activités extra-scolaires ou pour aller dans de meilleurs lycées –, mais qu'ils ne le pouvaient pas à cause du manque d'offre de transports. Vous vous semblez plutôt dire l'inverse, vos élèves ont une offre de transports importante mais finalement ils ne semblent pas s'en saisir puisqu'ils ont tout à proximité.

Oui c'est très intéressant. **Le week-end par exemple, quand on passe devant le parking du collège on se rend compte qu'il est blindé de chez blindé, il n'y a pas un week-end où il n'y a pas une manifestation sportive. Dans le gymnase qui est juste à côté, il y a de l'escalade, du judo, du basket, du foot, du tennis... Si vous vous baladez sur cette plaine des sports, je n'ai jamais vu ça nulle part, c'est hallucinant. Et puis en plus il y a toutes les associations sportives. Et même pendant les vacances, ils passent toutes les vacances ici entre eux, dans ces milieux sportifs. C'est vraiment pas commun. Même à Bussy qui est en train de devenir une des villes les plus peuplées de Seine-et-Marne ce n'est pas comme ça. La mairie nous prête même des salles pour les activités du collège. J'avais jamais vu dans les autres collèges. Par exemple la remise des diplômes du brevet, je faisais toujours ça dans une salle de classe ou dans la cantine ; là c'était dans l'énorme salle des fêtes de Saint-Soupplets, organisée par la mairie, avec buffet etc. Je n'avais vraiment jamais vu ça, c'est hallucinant. Ils font tout pour que les gamins soient heureux à Saint-Soupplets.** C'est marrant parce que je n'avais jamais vu ça comme ça, et ça commence à répondre à une partie de mes interrogations. Ils pourraient partir mais ils ne le font pas parce qu'ils ont tout ici. C'est rigolo, vous venez de m'ouvrir une piste de réponses. D'ailleurs, hier on faisait une comparaison avec les résultats scolaires de Oissery que Madame X a bien voulu me fournir, et la réussite scolaire à Oissery est bien meilleure qu'ici. Nous on a un véritable manque d'ambition, les profs m'en ont parlé dès les premiers jours et on ne trouve pas de portes pour améliorer cela. Mais vous venez peut-être de m'en ouvrir une. On peut réfléchir autrement.

Vous avez par exemple des intervenants d'autres lycées ou du secteur professionnel qui viennent présenter ce qu'ils font dans votre établissement ?

C'est incroyable ce que vous dites... je n'y avais jamais pensé : on fait un énorme forum des métiers dans le collège, organisé par la commune, avec 50-60 stands. Cette ouverture on le fait, mais ça ne change rien. On leur fait visiter des lycées aussi comme le Gué à Tresmes, des lycées de Meaux, de Claye-Souilly ; on a aussi fait venir cette année un référent métier ; pour les 5^e on a fait venir des parents d'élèves ; on a fait venir l'association des femmes ingénieures ; on a vraiment multiplié les propositions. On a bien vu que nos élèves de 3^e n'avaient pas de difficultés à comprendre l'offre de formation qui s'offrait à eux, mais finalement ils restent quand même. Et une des problématiques c'est aussi ceux qui se trouvent sans solution. Quand j'ai fait la transition avec l'ancienne collègue au poste, le chiffre m'a horrifié – heureusement moi j'ai réussi à le réduire ce chiffre – mais à la rentrée dernière j'avais 8 élèves au moment de la transition qui n'avaient pas de solution pour la rentrée. En fait on est responsables de nos élèves de 3^e jusqu'à ce qu'ils soient inscrits quelque part. 8 c'est énorme. A ce moment-là je n'étais pas conscient de ce qu'elle me disait, et puis je ne connaissais vraiment pas le territoire. Cette année j'en ai encore 5. Mais quand je compare avec mes collègues, ils n'en ont pas autant alors que parfois ils ont le double de classe de moi. Je pense au collège du Parc Frot par exemple qui ont le double de classes et seulement 4 dossiers. Souvent s'ils se trouvent sans rien c'est parce qu'ils n'ont pas demandé assez de choix ; alors que je les pousse mais je n'arrive pas à leur faire faire d'autres vœux. Et c'est toujours pour les mêmes motifs : faire 3 vœux ça veut dire aller plus loin, vers l'inconnu, dans un lycée où ils ne connaissent personne, donc finalement je les perds. Claye-Souilly c'est un très bon exemple, quand je dis à certains garçons – parce qu'à Claye-Souilly c'est surtout des

ANNEXES

formations professionnelles industrielles qui sont plus recherchées par les garçons -, quand je leurs montre ces formations et qu'on leur explique qu'il y a du travail derrière ils se disent que c'est génial, mais après, quand ils se rendent compte que c'est Claye-Souilly, ils ne l'inscrivent pas dans les vœux. Ils n'ont pas cette ambition... Ils vont aller dans le lycée de leur frère ou de leur voisin. Ils mettent en premier, pas le choix qui est le plus intéressant, mais le même que leur copain. Alors qu'à Bussy c'était évident de choisir son lycée en fonction du bac qu'on veut. **Vous venez de m'ouvrir quelque chose, c'est un énorme cocon qu'on ne visualisait pas parce qu'il va au-delà de la vie scolaire : c'est un cocon social, amical, sportif, associatif, qui fait qu'on peut vivre en vase clos.**

Je vais vous donner encore une anecdote parce que là vous m'ouvrez des perspectives : quand je sors à 17h, ils sont toujours sur le terrain de sport à côté, en train de jouer au basket ou de faire du roller. Vous m'avez vraiment ouvert l'esprit en faisant la comparaison avec Oissery. C'est passionnant, je ne pensais pas qu'on puisse en arriver à parler de ça. Je fais le lien avec plein de choses que j'entends : les profs me disent que ces élèves sont heureux ici, mais finalement c'est horrible comme phrase [rire]. Il faut qu'on regarde les choses différemment en fait, rien que pour leur offrir une ouverture culturelle, il ne faut pas faire comme ce qu'on a toujours fait, il faut qu'on leur montre des choses proches plutôt que de les emmener aux sports d'hiver ou à Paris. Il faut par exemple qu'on leur montre qu'à Meaux ils pourraient aller au cinéma, à la bibliothèque, au théâtre etc.

Remerciements et clôture de l'entretien, et discussions en off.

Entretien 4 - Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet

Lieu, date de l'entretien : Acy-en-Multien, le vendredi 14 juin 2024.

Fonction de la personne interrogée : Élève de Terminale

Durée de l'entretien : 19 min

Pour commencer, est-ce que tu pourrais me parler un petit de toi : quel âge tu as, en quelle classe es-tu, où tu habites et dans quel lycée tu vas ?

Je m'appelle X, j'ai 17 ans, je suis en terminale au lycée Bossuet à Meaux et j'habite à Acy-en-Multien.

C'est un lycée privé le lycée Bossuet c'est ça ?

Oui c'est ça.

J'aimerais en savoir un peu plus sur tes déplacements quotidiens : quels modes de transport tu prends pour aller à l'école tous les jours ?

Je prends le bus, matin et soir.

Tous les jours ?

Oui.

Combien de temps dure ton trajet pour aller à l'école ?

Je mets 1h30-1h45.

A quelle heure tu commences et finis les cours généralement ?

Généralement je commence à 8h30 et je finis à 17h30 mais même si je commence plus tard ou finis plus tôt j'ai pas le choix que d'aller au lycée à cette heure là et partir à cette heure là parce que j'ai pas d'autre bus.

Il y a qu'un seul bus dans la journée ?

Oui, un le matin et un le soir.

Donc par exemple quand tu finis à 17h30, à quelle heure tu arrives chez toi ?

J'arrive vers 19h10-19h30.

Et le matin tu pars à quelle heure ?

Le matin je pars vers 6h45 de chez moi.

Pourquoi tu prends le bus ? Est-ce que tes parents pourraient t'emmener mais n'en ont pas la possibilité ?

Non, ils n'ont pas le temps, ils doivent aller au travail et ça leur ferait faire un détour.

ANNEXES

Tu me dis que tu prends le bus, et si je ne me trompe pas le lycée Bossuet est en Seine-et-Marne tandis que Acy-en-Multien est dans l'Oise, du coup comment ça se passe ? Est-ce qu'il y a un bus qui passe devant chez toi et t'emmène jusqu'à Meaux ?

Non, il n'y a pas un seul bus. **Je dois prendre un bus qui m'amène dans le 77 à Douy-la-Ramée et ensuite j'attends un autre bus qui m'emmène jusqu'à Meaux.**

Donc deux bus : comment se passe le temps d'attente entre les deux ?

Normalement annoncé il y a 10-15 minutes mais en vrai il y a plus. Ou généralement ce qui arrive aussi c'est que les bus ne s'attendent pas donc si le premier a du retard le deuxième part sans nous attendre. C'est souvent qu'on rate la correspondance et qu'on se retrouve sans bus du coup.

Comment tu fais dans ces cas-là quand t'es bloquée à l'arrêt de bus à Douy-la-Ramée ?

Dans ces cas-là j'attends mes parents, ils essayent de quitter le travail le plus tôt possible. Mais souvent je dois attendre 40 minutes qu'ils rentrent du travail... en hiver, la nuit, quand il fait froid, c'est pas très pratique.

Il y a un abri de bus quand même à Douy-la-Ramée ?

Non.

Tu m'as dit 10-15 minutes d'attente pour le deuxième bus. Et comment ça se passe pour le premier bus ? Est-ce que les horaires correspondent à tes horaires de fin de cours ?

Alors pas tout à fait parce qu'il y a qu'un seul bus le soir qui passe vers 18h00 donc j'attends minimum 30 minutes si je finis à 17h30. Mais c'est pareil si je finis à 15h30, je dois attendre ce bus.

Quand tu finis à 15h30 comment tu occupes le temps d'attente ?

Je reste au lycée souvent : soit je travaille, soit j'attends.

Et une fois que tu es à l'arrêt de bus, comment tu occupes ce temps d'attente ?

Là soit je reste avec des amis, soit j'écoute de la musique. Mais on attend dehors donc on peut pas vraiment s'occuper.

Comment ça se passe pendant le trajet en bus ? Qu'est-ce que tu fais ? Est-ce que tu es sur ton portable, est-ce que t'en profites pour réviser, pour lire... ?

Moi généralement je dors, je mets mes écouteurs et je dors parce que se lever tôt et rentrer aussi tard tous les soirs ça me fatigue beaucoup donc je profite de ces 1h30 de trajet pour me reposer un peu.

Est-ce que tu as l'impression que ce temps de trajet serait une perte de temps ou finalement bénéfique parce que reposant ?

Non c'est vraiment une perte de temps, c'est pas très reposant de dormir dans le bus alors qu'il y a du monde etc donc je ne considère pas ça comme un vrai temps de repos.

Comment ça se passe au niveau de la tarification ? Parce que du coup tu prends deux bus : un Seine-et-Marne, un Oise, est-ce qu'il y a un pass particulier ? Est-ce que tu sais comment ça se passe ?

Oui, on n'est pas obligé d'avoir un pass spécial Oise et un pass spécial Seine-et-Marne, on a une carte de bus qui dit spécialement qu'on prend deux bus et du coup seule la carte Oise suffit.

Ok donc c'est la carte de l'Oise qui compte. Est-ce que tu as des activités extra-scolaires : du sport, des activités culturelles...?

Non, non, non j'ai pas le temps : je rentre il est quasiment 19h30 tous les soirs donc en terminale, avec les devoirs qu'on a etc, j'ai pas le temps de faire des activités en plus.

D'accord. Mais j'imagine qu'avec tes cours tu dois te rendre en bibliothèque parfois, avoir accès à des livres, comment ça se passe dans ces cas-là ? Ou alors tu as peut-être accès à un CDI assez fourni ?

Soit au CDI sur mes temps d'attente – mais bon y a pas tout ce qu'on recherche non plus, le CDI il est pas immense -, sinon j'essaye de me débrouiller avec ce que j'ai chez moi, internet etc, mais je ne peux pas me rendre en bibliothèque comme je voudrais.

Est-ce qu'il y a des bus le week-end ?

Non, ce sont que des bus scolaires qui font les horaires d'école.

Donc par exemple si tu as envie de voir tes copains le week-end comment tu fais ?

C'est pas possible en bus, il faut que je vois avec mes parents pour qu'ils m'emmènent, je peux pas me déplacer toute seule.

Est-ce que tu penses que ton temps de trajet à une influence sur ta concentration, ton assiduité à l'école une fois que tu arrives en classe ?

Oui c'est sûr ! Déjà ça fatigue beaucoup, je me lève très tôt : je pars à 6h45 de chez moi donc je me lève il est 5h30. Je fais pas des très grandes nuits, donc en cours, surtout en fin de semaine, je commence à être fatiguée et donc moins concentrée en classe.

Avec tout ce temps de trajet tu arrives quand même à faire tous tes devoirs ?

C'est sûr que j'ai plus de mal que quelqu'un qui habiterait à Meaux. Je travaille beaucoup le soir chez moi, donc je dors moins, donc ça me fatigue aussi.

Il t'arrive de faire des siestes en rentrant ?

Oui très souvent en rentrant, le week-end et même le mercredi, j'ai un temps réservé pour mes siestes pour essayer de récupérer un peu de toute la fatigue sinon je tiendrais pas en cours et je dormirais en classe.

Tu viens de parler du mercredi : est-ce que le mercredi tu dois aussi attendre 18h ou est-ce qu'il y en a un le midi ?

Non y a pas de bus, c'est 18h. Du coup en attendant je reste avec mes copines, le CDI est pas ouvert, et je prends le bus de 18h pour rentrer chez moi.

Qu'est-ce que tu penses faire après la terminale ?

Je vais faire une prépa commerce.

Tu sais où ?

Non pas encore.

Du coup, même si tu n'as pas d'idée précise de où ça sera, est-ce que tu sais comment tu feras en transports ? Tu vas peut-être devoir passer le permis ?

Si c'est sur Meaux j'essayerai de passer le permis pour y aller en voiture – parce que faire 3h de transports par jour en prépa c'est pas possible – sinon, si c'est plus loin, Paris ou autre, il faudra que je passe le permis évidemment mais surtout que je trouve un appartement.

Est-ce que t'as l'impression du coup, qu'aujourd'hui ou que par le passé la difficulté liée au temps de trajet a pu influencer tes choix d'orientation ? Comment ça s'est passé par exemple pour ton stage de troisième : est-ce que tu as eu l'impression que ça limitait tes possibilités comme ça pourrait limiter tes possibilités futures ?

Oui forcément, j'aurais pas pu me rendre à Paris tous les jours pour mon stage de troisième par exemple. Du coup mon stage j'ai dû le faire avec mon père dans son entreprise comme ça il pouvait m'emmener en même temps qu'il allait au travail. Et **oui forcément ça influence là où je vais aller l'année prochaine : je sais que moi j'aurais les moyens de prendre un appartement l'année prochaine, mais il y en a plein qui sont dans mon cas et qui malheureusement n'ont pas les moyens de se payer un logement. Donc ils sont soit obligés de rester sur Meaux, soit de faire autre chose qu'une prépa ; de rester dans l'Oise, peut-être vers Crépy.**

Tu parles de tes amis qui sont dans la même situation que toi : est-ce que tu sais s'il y en a qui ont le même temps de transport, les mêmes difficultés que toi à se rendre à l'école et comment ils font dans ces cas-là ?

On est plusieurs à prendre le même bus pour aller au lycée Bossuet, donc on est tous dans le même cas. Et sinon il y en a pour qui c'est les parents qui sont obligés de se déplacer matin et soir pour faire les trajets – mais il faut des parents disponibles. Sinon je connais aussi des gens qui ont depuis le début du lycée une voiture sans permis pour pouvoir être autonomes, que ça soit pas leurs parents qui les emmènent et pour ne pas avoir à prendre le bus avec tous les temps de trajet qui vont avec.

Est-ce que tu penses que ton temps de trajet et ta fatigue jouent aussi sur ton humeur ?

Oui, c'est sûr que quand je suis fatiguée je suis pas d'humeur. Je vois mes amis qui rigolent etc, moi je suis fatiguée, un peu dans ma bulle. Et puis même en classe, j'ai du mal à me concentrer, ça ne me rend pas forcément joyeuse, donc je reste dans mon monde et voilà.

Est-ce que tu saurais me dire pourquoi tu es scolarisée en Seine-et-Marne alors que tu habites dans l'Oise ? Pourquoi ne pas avoir fait le choix plus "facile" d'être scolarisée dans ton lycée de secteur ?

C'est mes parents qui ont décidé de me placer dans le privé parce que mon lycée de secteur n'a pas une très bonne réputation, pas de très bons résultats au bac. Comme les écoles plus tard elles regardent quand même la réputation du lycée, on a fait ce choix-là d'aller dans un établissement avec un meilleur enseignement. C'était un choix à faire, même si ça impliquait des difficultés pour les transports. En tout cas je regrette pas que mes parents m'aient placée dans le privé.

ANNEXES

Pour finir j'aimerais te poser une question un peu plus personnelle : comment tu améliorerais ton expérience des transports quotidiens si tu pouvais choisir un levier d'action entre la fréquence, l'amélioration de la correspondance, une diminution du temps de trajet ou encore l'utilisation d'un autre mode de transport ?

Idéalement oui je voudrais changer de mode de transport : si je pouvais prendre la voiture c'est sûr que ça serait plus simple. Mais après les transports en commun ont des avantages écologiques qu'on ne peut pas négliger. Si déjà on pouvait améliorer le nombre de passages : parce qu'un le matin et un le soir quand les horaires collent pas c'est un peu compliqué. Et surtout créer un lien entre les départements de l'Oise et de la Seine-et-Marne parce que les chauffeurs sont pas forcément au courant qu'il y a une correspondance parce que c'est pas les mêmes compagnies de bus entre Keolis Oise et Transdev en Ile-de-France du coup ça nous arrive de louper la correspondance. Donc faire un lien entre les départements pour que ça soit plus fluide.

Entretien 5 - Élève 2 de Terminale du lycée Bossuet

Lieu, date de l'entretien : Douy-la-Ramée, le vendredi 14 juin 2024.

Fonction de la personne interrogée : Élève de Terminale

Durée de l'entretien : 26 min

Pour commencer j'aimerais que tu te présentes, que tu me parles un peu de toi : quel âge tu as, en quelle classe tu es, où tu habites et où se trouve ton lycée ?

Je m'appelle X, j'ai 18ans, je suis en terminale et j'habite à Brégy. Je suis à Meaux.

Comment s'appelle ton lycée ?

C'est le lycée Bossuet.

C'est un lycée privé c'est ça ?

Oui c'est ça. J'ai fait mon collège et mon lycée là-bas.

J'aimerais en savoir un peu plus sur tes déplacements quotidiens : est-ce que tu peux m'expliquer comment tu vas à l'école, quels modes de transports tu utilises pour y aller ?

C'est assez compliqué en fait d'aller au lycée. Le truc c'est que j'habite à Brégy, et la connexion se fait très mal entre mon village et le lycée. C'est difficile d'aller jusqu'au lycée puisque y a pas beaucoup de bus qui viennent jusqu'à mon petit village de l'Oise. Donc pour aller au lycée je dois prendre une navette de chez moi jusqu'à Douy-la-Ramée et là je dois attendre environ une demi-heure pour qu'un autre bus passe pour aller jusqu'au lycée. **Et puis ça arrive souvent que la connexion ne se fasse pas, très souvent il y a du retard donc je rate ma correspondance ou alors la navette ne passe pas donc je dois marcher dans les champs.**

Combien de temps de marche à peu près quand ça arrive ?

C'est 1 heure de chez moi.

J'image que dans les routes de campagne la sécurité est pas...

Ah oui oui, c'est très dangereux : les virages sont serrés, les voitures roulent vite, souvent il fait nuit puis qu'on rentre tard le soir donc oui c'est dangereux.

Est-ce que tes parents pourraient t'emmener à l'école de temps en temps ou c'est pas possible ?

De temps en temps oui, mon père peut m'emmener. Donc on part plus tôt, il me dépose avant d'aller travailler mais du coup lui il arrive en retard au travail et moi j'arrive très tôt au lycée donc c'est pratique pour personne.

Qu'est-ce que tu fais pendant le temps de trajet : que ça soit avec ton père dans la voiture ou dans le bus ?

Le matin avec mon père c'est assez rapide finalement puisque je n'habite pas si loin de mon lycée, c'est seulement 20min donc je fais rien de particulier ou alors je révise. Mais le soir par contre, **comme c'est une grosse perte de temps 1h30 de bus, le plus souvent je révise, je m'avance pour mes devoirs parce**

que si je finis les cours à 17h30 et que j'arrive à 19h00 chez moi je n'ai pas vraiment le temps de travailler donc je suis obligée de le faire dans le bus.

Tu m'as dit que tu avais 30 min d'attente parfois pour la navette ? Qu'est-ce que tu fais pendant ce temps ?

[Rigole] **Ah bah, j'ai une photo assez drôle en tête où je suis assise – puisqu'en plus y a pas de banc là où j'attends – donc je suis assise par terre en train de rédiger mon devoir sur mon ordinateur.** Donc voilà comment j'occupe mon temps... Mais c'est compliqué parce que les devoirs qu'on fait en général il faut un support donc on se retrouve dans des situations assez cocasses pour réviser ou faire nos devoirs.

Tu dis qu'il n'y a pas de banc à l'arrêt de bus, est-ce qu'il y a quand même un abri de bus abrité ?

Oui mais la structure elle est vieille, c'est très mauvais comme abris de bus. Il y a même des fissures dans le toit donc quand il pleut on est mouillé.

Est-ce que tu peux me donner une idée de tes horaires : à quelle heure tu commences et finis les cours ? A quelle heure tu pars de chez toi et arrive le soir ?

Je commence en général à 8h30. En fait, même si je commence à 9h30 je suis obligée d'aller à 8h30 au lycée parce qu'il n'y a pas de possibilité de prendre le bus et que le plus souvent c'est mon père qui m'emmène. Donc de toute façon si je commence 9h on ira au lycée à 8h et j'attends 1h au lycée le matin. Et le plus souvent je finis à 17h30 les cours. **Et donc là j'ai 1h30 de bus puisque j'attends une demi-heure le premier bus, ensuite j'ai à peu près une demi-heure, 40 min de bus je crois, ensuite j'attends 15min le deuxième bus puis après c'est 5-10 min de transport pas plus mais comme j'ai dit je peux pas trop le faire à pied quoi.**

Le deuxième transport que tu appelles la "navette", c'est un bus qui ressemble au premier ou c'est plus petit ?

Ah ça ça dépend ! **Cette ligne là elle est très instable si je peux dire : une fois sur deux elle passe pas et quand elle passe c'est soit un bus normal – ces fois là on a de la chance – soit juste une sorte de camionnette comme on est peu nombreux. Mais c'est déjà arrivé que des personnes restent sur le trottoir quand même parce qu'on pouvait pas tous entrer dans la camionnette donc c'est vraiment très mal organisé.**

Comment ça se passe dans ces cas-là ? Ils reviennent vous chercher ensuite ?

Ça peut arriver mais ça dépend du chauffeur parce qu'ils sont pas tous pareil. Sinon il faut appeler les parents ou les voisins, enfin qui peut nous ramener.

Parfois tu prends le bus, parfois la voiture avec ton père, est-ce que tu as déjà envisagé d'aller à l'école autrement ? Tu as 18 ans, est-ce que tu as envisagé de passer le permis par exemple ou autre ?

Alors oui, **j'ai fait du covoiturage quand j'étais au collège parce qu'à cette époque on pouvait s'organiser avec ma voisine qui travaillait à l'hôpital de Meaux.** Mais malheureusement après au lycée c'était plus possible pour les horaires, et puis on devait l'attendre jusqu'à ce qu'elle finisse à 20h le soir donc c'était pas faisable non plus, pas idéal comme accord donc ça n'a pas pu durer. Il y avait aussi une autre personne dans mon village qui allait à Meaux au collège donc de temps en temps on faisait du covoiturage, mais pareil : ça dépend des disponibilités de chacun et puis les parents généralement ils privilégient les horaires de leur enfant et donc du coup c'était pas toujours pratique parce qu'on avait

des horaires très différents – si le premier finit à 14h30 et l'autre à 17h30 ça reste compliqué. Et pour le permis j'y pense évidemment, mais ça prend du temps et puis c'est faisable que sur la terminale à partir de 18 ans donc de toute façon ça ne règle pas le problème de la scolarité en général. Enfin pour tout le collège et la majorité du lycée ce n'est pas une solution. Et puis de toute façon le permis c'est coûteux, ça prend du temps et ce n'est pas accessible à tout le monde. Et puis même si j'ai mon permis, il faut une voiture mais mon père se sert de sa voiture donc dans tous les cas je ne pourrai pas forcément aller au lycée avec, même si j'avais mon permis.

D'accord, je vois, donc le bus reste la meilleure solution pour le soir.

Après le bus c'est pas une option idéale, surtout en terminale, je perds trop de temps dans les transports. Du coup souvent je décide de rester au lycée après les cours et d'attendre que mon père puisse venir me chercher dès qu'il peut, même si c'est tard. Même si je finis à 14h30, j'attends au CDI dans ces cas-là.

Est-ce qu'il y a un bus qui passe le mercredi midi ?

Oui, mais il passe à 12h30 alors que les cours terminent à 12h25 donc le temps de sortir de classe et de marcher on n'a pas le temps de l'avoir. Et comme le CDI est pas ouvert, tous les mercredis je vais chez une copine jusque 18h30, 19h00 puisque je peux pas rentrer chez moi. J'ai vraiment de la chance que ses parents m'accueillent parce que sinon je sais pas trop où j'irai en fait.

Est-ce que tu as l'habitude de prendre les transports pour d'autres activités, en dehors des cours ? Par exemple pour aller à la bibliothèque ou faire du sport ?

Bah j'ai pas vraiment le temps finalement parce qu'entre les cours et tout le temps que je perds dans les transports je peux pas vraiment avoir d'autres activités. Et puis de toute façon dès que je veux aller quelque part il faut compter 1h30 de trajet donc même si j'avais le temps pour faire une activité il faudrait quoi : 3h le temps de s'y rendre et d'en revenir, plus le temps de l'activité, c'est infaisable. Donc non, même si ça me peine fortement parce que j'aimerais bien avec une vie sociale, même aller voir mes amis, dès que je veux organiser une sortie c'est compliqué. Même aller lire, j'adore ça, mais me rendre en librairie ou en bibliothèque c'est tout de suite extrêmement compliqué, je peux pas.

C'est quoi la bibliothèque la plus proche de chez toi ?

C'est celle de Meaux, donc comme d'habitude 1h30 de transports.

Et est-ce qu'il y a des transports le week-end et pendant les vacances scolaires ?

Le dimanche il n'y a pas de transport je crois et en vacances il y a encore moins de transports que d'habitude, donc ça réduit encore plus les possibilités parce que le peu de bus qui passe chez moi est encore réduit donc juste un le matin et un le soir.

Tu m'as dit que tu aimais lire : comment tu fais du coup quand tu veux acheter un livre ?

Par exemple, comme là j'ai 18 ans, j'ai pu bénéficier du Pass Culture en février. J'ai voulu aller en librairie pour acheter mes livres du Pass Culture mais j'ai eu du mal à me rendre en librairie : déjà parce que j'avais pas le temps et parce qu'en transport c'était compliqué etc - la seule librairie qui reçoit les livres du Pass Culture est très loin de chez moi donc déjà c'était compliqué. Du coup j'ai décidé d'acheter plein de livres d'un coup pour tout faire d'un coup, ne pas faire d'aller-retours. Donc je me suis retrouvée avec beaucoup de livres dans les transports en commun parce qu'il fallait que je fasse

un seul trajet, tout en une seule fois. C'était la seule façon de faire parce que je ne pouvais pas m'y rendre aussi souvent que je voulais.

Du coup tu habites dans l'Oise mais tu vas à l'école en Seine-et-Marne, pourquoi avoir fait le choix de ne pas aller dans ton lycée de secteur ? Au risque d'avoir une situation compliquée avec les transports ?

Ça, ça n'a rien à voir avec les transports, mes parents souhaitaient que je sois scolarisée dans un lycée privée, et c'était le lycée le plus proche. Surtout qu'avant de me mettre moi dans ce lycée ils avaient mis ma grande sœur et à cette époque là il y avait une ligne de bus qui reliait le 60 et le 77 donc ils ne pouvaient pas prédire que les transports seraient à ce point compliqués.

Comment tu vois l'avenir ? Est-ce que tu as une idée de ce que tu feras après le lycée ? Et est-ce que tu sais comment tu feras en transports depuis chez toi ?

L'année prochaine je pense aller à Reims, en voiture c'est à peu près à 1h10 d'ici mais je vais être obligée d'avoir une voiture et mon permis parce qu'en transports c'est tout autant compliqué. Il faudrait que je prenne un train entre Reims et Roissy, puis un autre bus entre Roissy et Meaux et puis après c'est le même problème Meaux-Brégy c'est encore 1h30. Donc c'est absolument impossible en transports, comme à chaque fois. Le seul moyen c'est vraiment la voiture, mais encore une fois il faut l'avoir, et c'est coûteux.

Est-ce que tu as l'impression que le manque de transport limite tes choix ? Ou alors que ça a pu les limiter dans le passé – par exemple en troisième, quand j'imagine tu as dû faire un stage ?

Le stage j'ai dû le faire avec mon père, parce que oui, je voyais pas comment j'aurais pu faire un stage dans un secteur autre puisque qui m'aurait emmenée ? Si ça avait été ailleurs qu'à Meaux je ne sais même pas comment je m'y serais rendue. J'aurais dû prendre un bus depuis la gare de Meaux, me rajouter encore probablement une demi-heure de transport, c'était infaisable. Donc c'était beaucoup plus facile que je le fasse avec mon père, comme ça on faisait le trajet ensemble. Et pour limiter mes choix, c'est ça que vous avez dit ?

Oui, est-ce que tu as déjà eu envie d'une spécialité particulière par exemple, proposée par un lycée spécifique, mais trop loin de chez toi ?

Non, non, c'est pas le cas. Mais par contre comme je l'ai dit, j'aurais bien aimé avoir une activité sportive mais ça c'est pas faisable donc... **Ça a plutôt limité mes choix de vie privée : de vie sociale avec mes amis comme de vie sportive** ; tout ce qui est autre que le lycée.

Est-ce que tu sais un peu comment ça se passe au niveau de la tarification ? Tu as une carte de transport ?

J'ai une carte de l'Oise. C'est plutôt bien parce que j'ai pas besoin de payer dans le 77. Enfin en fait c'est un peu plus compliqué : je peux l'utiliser seulement sur les horaires de cours, donc elle ne fonctionne pas en vacances ou le week-end. Quand je sors de cours, je ne la passe pas dans le bus du 77 : si un contrôleur me demande j'ai juste à montrer ma carte, et ils savent que je paye dans l'Oise donc pas dans le 77. Mais du coup, **dès que je veux prendre les transports en dehors de la période scolaire, là je dois payer et c'est beaucoup plus cher du coup. Par exemple, si je veux me rendre à Paris, il faut que je paye un ticket pour le bus du 60 et ensuite un autre ticket pour le bus du 77 et encore un ticket pour le train.**

ANNEXES

Tu m'as dit que tu faisais beaucoup de transports, ça te prend une grande partie de ta journée, tu te lèves tôt, tu rentres tard, est-ce que tu as l'impression que ton trajet influence ton expérience scolaire – c'est-à-dire ta concentration en classe, ton... ?

Ah oui ! Je ne sais pas si c'est directement ma concentration en classe, mais ça impacte surtout ma fatigue. C'est épuisant de prendre le bus, d'attendre – surtout l'hiver : je sors des cours il fait nuit, je rentre chez moi il fait encore plus nuit, il fait froid, j'attends au total 40-45 min dans le froid, sans compter toutes les fois où le bus ne passe pas et où c'est encore plus long. **Donc oui, c'est beaucoup de fatigue parce que c'est long, c'est compliqué, et c'est assez déprimant comme environnement.**

Pour terminer j'aimerais te poser une question assez personnelle, si tu pouvais changer un de ces aspects pour améliorer les choses, lequel tu choisirais : la fréquence (c'est-à-dire le nombre de passages), les horaires, créer une nouvelle ligne de bus qui serait directe jusqu'à chez toi, pouvoir utiliser ta voiture ?

J'ai envie de dire tout. **Pas la voiture parce que j'aimerais qu'il y ait une possibilité qui soit commune, pas quelque chose d'individuel qui dépendrait de l'argent, c'est pas une solution pour moi si ce n'est pas une solution qui est accessible à tous.** Donc je préférerais que ça soit les bus qui soient mieux organisés. Les horaires encore bon... je sais que je ne suis pas la seule à attendre une demi-heure, ça arrive. Mais par contre il n'y a pas assez d'horaires : quand tu finis à 13h mais que le seul bus de la journée passe à 18h, comment tu fais ? tu peux pas rentrer chez toi. Ou alors tu rates le bus de 12h donc tu peux pas rentrer chez toi avant 19h ? C'est pas possible ça, c'est tellement une perte de temps. Et puis comme je disais, je sais pas comment j'aurais fait si mon amie ne m'hébergeait pas le mercredi. **Donc oui : la fréquence. Et puis améliorer la correspondance : quand je vois que je rate mon bus à 5min près juste parce que les deux départements font mal leur correspondance c'est pas possible. Je vois mon bus partir devant moi juste parce que les deux chauffeurs se sont pas coordonnés donc non.**

Entretien 6 - Parent d'élèves

Lieu, date de l'entretien : Douy-la-Ramée, le vendredi 5 juillet 2024.

Fonction de la personne interrogée : Parent d'élève

Durée de l'entretien : 21 min

Pour commencer j'aimerais que vous me parliez un peu de vous : où est-ce que vous habitez, combien d'enfants vous avez, quels âges ont-ils et où sont-ils scolarisés ?

J'habite à Brégy depuis un peu plus de 20 ans, j'ai 52 ans et trois enfants. Elles ont été scolarisées tout le primaire dans le village, mais pour le collège et le lycée on a choisi un établissement privé à Meaux qui n'est pas le lycée duquel on dépend directement puisque nous dans l'Oise c'est Crépy-en-Valois. Mais on a fait le choix de scolariser nos enfants à Meaux, dans un établissement privé.

J'aimerais orienter l'entretien autour de l'expérience des transports de vos enfants : pouvez-vous m'expliquer quel mode de transport ils prennent pour se rendre à l'école tous les jours ?

Alors il faut savoir qu'on est très très mal desservi au niveau de Brégy en termes de transports. Par le passé à Brégy on avait un bus qui passait trois fois par jour, là on en a deux dans la journée. Pendant plusieurs années on a surtout privilégié le covoiturage avec des voisins qui avaient des enfants scolarisés dans le même établissement que nous donc ça permettait quand même de réduire pour tout le monde le nombre de trajets – parce qu'un trajet c'est quand même une demi-heure à chaque fois, donc ça fait 1 heure aller-retour pour emmener les enfants à l'école ou les récupérer. Pouvoir se le répartir sur plusieurs couples avec le covoiturage c'était quand même bien pratique. Mais moi j'ai des enfants qui étaient plus jeunes donc quand les grands sont passés dans le cycle supérieur on n'a plus eu la possibilité de faire du covoiturage. Donc là on s'est organisés avec mon mari pour déposer les enfants nous-mêmes sur ce qui était plus ou moins le chemin de notre travail et le soir par contre on avait du mal à rentrer de bonne heure donc les filles prenaient le bus. Et là c'est une vraie galère parce qu'elles attendent entre la fin des cours et le passage du bus à Meaux 30min, parfois 45min et ensuite elles ont encore 40 min de bus pour arriver à Douy-la-Ramée côté 77 et là elles ont le bus de Brégy, celui qui fait Douy-Brégy qui les amènent. Elles doivent attendre cette navette pour un seul arrêt et parfois le bus qui vient de Meaux a du retard donc la navette qui fait Douy-Brégy est déjà partie donc elles se retrouvent coincées. Dans ces cas-là il faut qu'elles nous appellent nous, ou les voisins, et il faut se débrouiller pour pouvoir aller les chercher ; il fait nuit, c'est au milieu des champs, y a pas d'éclairage enfin bref. On s'est débrouillé comme ça avec mon mari sur les dernières années parce qu'on avait pas le choix mais pour les enfants c'est sûr que c'est pas du tout sympathique de rentrer comme ça avec des transports en communs longs, et pas coordonner parce qu'on est pas sur le même département, pas sur la même région donc c'est comme si il y avait une frontière, et en fait les correspondances sont mal assurées. Donc voilà : c'est compliqué, il faut dire ce qui est, c'est compliqué.

Vous dites qu'il leur arrive de devoir appeler les voisins ou pour vous de devoir quitter le travail plus tôt si jamais le deuxième bus ne passe pas, il n'y a aucun moyen de rentrer à pied ?

Ca leur est déjà arrivé de rentrer à pied, c'est à 3,5km mais c'est sur des routes très étroites, dans les champs, où les voitures roulent assez vite. Donc moi je ne suis pas du tout rassurée de les savoir sur la route en plein hiver, qu'il est déjà 19h et quand il fait nuit. On a essayé de faire ce tronçon là à vélo aussi mais il faut partir avec les vélos le matin, les accrocher dans le village d'arrivée du soir pour qu'elles puissent avoir le vélo à l'arrivée du bus. C'est compliqué, et puis c'est aussi dangereux de toute façon. Donc la meilleure option c'est d'avoir recours au voisinage ou alors de nous attendre.

ANNEXES

Vous disiez qu'en voiture il fallait compter environ 30 min, pourriez-vous me rappeler combien de temps dure le trajet quand elles prennent le bus ?

Quelle que soit l'heure à laquelle elles finissent, vu qu'il n'y a plus qu'une seule navette dans l'Oise qui fait le trajet entre Douy et Brégy, même si elles finissent à 14h30, elles sont obligées d'attendre le bus de 17h je sais plus combien à Meaux pour faire la correspondance à Douy avec le seul et unique bus qui va à Brégy. On voit déjà la perte de temps sur l'après-midi. Mais sinon, si elles sortent à 17h50 le soir, elles attendent 30 minutes je crois, puis 50 min de trajet je crois, ensuite la correspondance si tout va bien 10 minutes donc environ 1h30 de trajet.

D'accord. Et le matin, quand vous les emmenez, à quelle heure partez-vous ?

Elles se lèvent à 6h30 le matin pour partir à l'heure, ce qui est déjà tôt. Ça serait encore plus compliqué si elles devaient prendre le bus le matin, elles devraient se lever encore plus tôt.

Vous disiez qu'il y avait une seule navette par jour, comment ça se passe le mercredi quand les cours se terminent à midi ? Est-ce qu'elle passe plus tôt ?

C'est la catastrophe parce qu'on n'a pas de bus à l'heure du déjeuner le mercredi midi. Pendant longtemps je me suis débrouillée pour travailler en temps partiel pour pouvoir aller les chercher le mercredi midi. Et après j'ai eu un travail en temps plein et j'ai demandé à pouvoir faire du télétravail le mercredi pour pouvoir aller les chercher ; c'était vraiment dans mes conditions d'embauches parce que sinon il y avait personne pour venir les récupérer de toute la journée.

Est-ce que vous considérez que les transports sont fiables ?

Au niveau des horaires pas du tout. Le bus qui fait Meaux-Douy a très fréquemment du retard, ce qui a pour conséquence que la navette qui fait Douy-Brégy est obligée de partir avant qu'il ne passe afin de respecter son horaire. Les enfants se retrouvent alors sans correspondance. Ce problème pourrait être résolu si les deux chauffeurs de bus pouvaient s'alerter sur leurs retards mutuels. Sauf que c'est deux compagnies de car différentes, dans deux départements différents, qui ne dépendent pas tous des mêmes réseaux, donc ils ne se parlent pas. Pour nous en tout cas, dans notre cas frontalier particulier, c'est très compliqué. Donc non, le service n'est pas hyper bien assuré puisqu'on laisse les enfants poireauter seuls, le soir, dans des abris de bus.

Est-ce que ce sont des abris de bus fermés sous lesquels ils peuvent s'abriter quand il pleut ou qu'il fait froid ?

L'abri de bus à Douy-la-Ramée c'est juste un cube en béton, sans éclairage, c'est très sombre, il n'y a pas de banc. Celui de Brégy est en verre, un peu plus moderne et on peut s'asseoir. Donc oui il y a des abris de bus fermés mais bon, quand ils sont plusieurs à attendre sous la pluie c'est vite plein, ce sont des tout petits abris.

Vous insister sur la difficulté de ces transports en commun, et vous nous avez expliqué votre choix de scolariser vos enfants à Meaux : est-ce que vous aviez pris cette dimension en considération ?

On voulait scolariser nos enfants dans un établissement avec un meilleur niveau d'enseignement que celui du lycée de Crépy-en-Valois. Celui de Meaux a quand même des résultats incomparables. On voulait une bonne scolarité pour nos enfants tout simplement. Et on s'est dit qu'on arriverait toujours à trouver des solutions mais j'avoue que ça a été compliqué, beaucoup de temps de perdu pour tout le monde : nous les aller-retour 1h à chaque fois de perdue, elles doivent attendre le bus de 17h alors

ANNEXES

qu'elles finissent à 15h. C'est du temps perdu et de la fatigue accumulée. Ça a été compliqué quand même, et plusieurs fois on s'est demandé s'il ne fallait pas qu'on déménage.

Vous avez déjà envisagé l'option de leur faire passer le permis de conduire ?

Tous les enfants passent le permis de bonne heure ici. Nous nos trois enfants ont commencé le plus tôt possible la conduite accompagnée, pour qu'elles passent le permis le plus tôt possible et qu'elles puissent devenir autonomes, pour pouvoir aller voir les copains etc. Peut-être qu'avec le recul on n'avait pas mesuré en s'installant ici que ça serait à ce point handicapant.

Est-ce qu'elles ont des activités extra-scolaires : des activités sportives ou culturelles en dehors des cours ?

Non, ça c'est le gros moins dans l'éducation qu'on espérait pouvoir leur donner. N'ayant pas de transport, il faut prendre la voiture pour tout, il faut faire minimum 25 ou 30 km pour n'importe quoi – que ce soit la piscine ou un cours de judo – et comme moi j'avais 3 enfants, je ne pouvais pas me couper en trois le mercredi pour que chacune ait une activité, potentiellement dans 3 villes ou villages différents, à des horaires différents. C'était très compliqué donc elles n'ont pas pu bénéficier des activités extra-scolaires le mercredi ou le samedi, par manque d'offres de transports justement.

Il y a aucun transport le week-end qui passe dans votre village ?

Non parce que la navette est mise en place uniquement pour les trajets scolaires. D'ailleurs l'Oise nous délivre une carte pour pouvoir emprunter le bus de Douy-la-Ramée (77) à Brégy (60) et cette carte est d'ailleurs gratuite, c'est plutôt sympa, mais elle est conditionnée au fait que ça correspond à un trajet domicile-école.

Ça veut dire qu'elles ne peuvent pas utiliser cette carte sur le réseau Oise pour se rendre par exemple dans une bibliothèque ?

Non, c'est un trajet le matin, un trajet le soir, qui comprend la correspondance du 77 – donc là les deux départements ont quand même fait un effort pour s'entendre sur cette fameuse correspondance et faire une carte domicile dans l'Oise, école dans le 77, ce qui est très très avantageux pour les habitants de l'Oise.

Elle ne fonctionne pas non plus pendant les vacances scolaires donc ?

Non plus, elle est vraiment dédiée au transport scolaire, et adaptée aux heures de début et de fin d'école.

Est-ce que le manque de transport à également impacter d'autres choix, notamment ceux d'orientation, que ça soit des choix futurs – d'une école avec des spécialités particulières – ou passés – par exemple avec le stage de 3^e obligatoire.

C'est le cas en effet puisque tant que les enfants ne sont pas véhiculés, et donc dépendants des transports, un stage à Paris ça veut dire qu'un parent puisse les emmener à la gare de Meaux pour qu'elles puissent aller à Paris. Il y a toujours ce fameux tronçon de 30km qui est pas assuré et qui est compliqué. Ça nous arrive parfois d'aller chercher un bus dans le 77 – par exemple à Oissery –, de les déposer là en voiture pour qu'elles puissent prendre un bus qui descend sur Meaux. Parce que nous on sort de notre village on est dans le 77, donc c'est vraiment tout proche. Mais se pose la question des études secondaires, et les connexions pour aller à Paris ou autre c'est tellement long et compliqué – je le sais, pendant des années j'ai fait le trajet pour mon travail – que ça demande à réfléchir. On est

ANNEXES

proche de Paris mais tellement mal desservis que si ça se trouve on devra prendre un logement sur Paris alors qu'en réalité on est à 50km.

Est-ce que vous pensez que ces conditions de transport ont un impact sur la vie quotidienne, sur l'humeur, la fatigue ?

C'est certain. Déjà quand on est adolescent, à l'école, on est déjà bien fatigué, y a beaucoup de devoirs ect donc rentrer à 19h ça fait une journée qui se termine tard. Ensuite il faut prendre une douche, il faut manger et finalement on se couche tard, et on se lève tôt. Donc oui, il y a un impact sur le temps de la journée, sur la fatigue, sur tout ça.

Elles n'ont jamais eu de difficulté pour terminer leurs devoirs à temps ?

C'est arrivé plus d'une fois que pendant les périodes d'examen ça soit chaud pour elles et qu'elles continuent de bosser jusqu'à 11h du soir parce qu'elles étaient rentrées tard. C'est certain que c'est loin d'être l'idéal.

Qu'est-ce que vous vous faites, vous ou votre mari, après avoir déposé vos enfants à l'école ?

Quand c'est moi qui les emmène et que je travaille sur Paris, je dépose ma voiture à la gare de Meaux et ensuite je prends le train pour Paris – donc là c'est un trajet commun. Sinon, quand c'est mon mari qui les emmène, il est obligé de faire un petit détour par Meaux mais bon y a pas le choix. Sinon, quand je suis en télétravail et que je dois aller les chercher, j'en profite aussi pour aller à la pharmacie, prendre mon pain, faire réparer une paire de lunettes... On essaye de mutualiser un peu les trajets pour gagner à la fois du temps et du carburant.

Pour finir, si vous pouviez choisir un axe d'amélioration de la situation actuelle des transports, lequel vous choisiriez ? Plus de fréquence, améliorer la connexion, une solution de covoiturage plus officielle...?

N'importe lequel de ces axes pourvu qu'on n'ait pas des villages qui se meurent et que des enfants qui n'aient pas le choix de leur scolarité. Il y a un peu de tout ça. C'est effectivement particulièrement compliqué à la frontière entre ces deux départements, ces deux régions, et la fréquence devrait évidemment être augmentée. Meaux c'est la ville la plus proche pour nous, donc c'est là qu'il y a les médecins, les commerçants ; donc on est pas les seuls, des personnes âgées pourraient aussi bénéficier de plus de fréquence de bus sur cette ligne.

Questionnaire distribué aux élèves

Questionnaire à destination des élèves

Dans le cadre de mon Master à la Sorbonne, je réalise un mémoire sur le lien entre transports et trajectoire scolaire des élèves.

Pour cela, j'aurais besoin de vous pour répondre à ce questionnaire.

Toutes vos réponses resteront anonymes.

Merci beaucoup pour votre collaboration précieuse !



En quelle classe es-tu ?

- 6e 5e 4e 3e 2nde 1ère Terminale

Comment te rends-tu à l'école ?

Toujours de la même façon, en : _____

Ca dépend, en fonction de l'heure et du jour (coche les cases correspondantes) :

Modes de déplacement	LE MATIN					LE MIDI					LE SOIR				
	Lundi	Mardi	Mercr	Jeudi	Vendr	Lundi	Mardi	Mercr	Jeudi	Vendr	Lundi	Mardi	Mercr	Jeudi	Vendr
A pied															
A vélo															
En bus															
En voiture															
Autres (précisez)															

Pour ceux qui viennent en voiture : pourquoi ne venez-vous pas autrement ?

En vélo ou en bus par exemple ? (Cochez la ou les cases qui vous correspondent) :

- Le bus ne passe pas près de chez moi Le bus met trop de temps
 Je préfère être avec ma famille en voiture Je ne sais pas faire de vélo
 Autre (précisez) : _____

Merci de prendre le temps de répondre à ce questionnaire.
 Vos réponses m'aideront grandement dans la réalisation de mon mémoire !

Avec qui viens-tu généralement à l'école le matin ?

- Tout seul Avec l'un de tes parents Avec un autre adulte
 Avec tes frères et soeurs Avec des copains Autres : _____

Dans quelle commune habites-tu ? _____

Combien de temps dure ton trajet domicile-école ? _____

A quelle heure te lèves-tu le matin pour aller à l'école ? _____

A quel point ton école te semble-t-elle loin de chez toi ?
 Entoure le chiffre correspondant (1 pour très proche et 5 pour très loin) :

1 2 3 4 5

Que fais-tu pendant ton temps de trajet pour aller à l'école ?

Coche la ou les cases qui te correspondent :

- Je lis ou révise Je discute avec mes copains
 J'en profite pour dormir Je ne fais rien
 Autre (précise) : _____



Comment te sens-tu pendant ce temps de trajet ?

Coche la ou les cases qui te correspondent :

- Confortable Productif Heureux
 Fatigué Stressé Autres : _____

Après la fin des cours, dois-tu attendre avant qu'on vienne te chercher ou que ton bus ne passe ?

- Non, je rentre directement Oui, je dois attendre un peu
- Combien de temps ? : _____
 - Que fais-tu pendant ce temps / où attends-tu ? : _____

Est-ce qu'il t'arrive de faire une sieste en rentrant chez toi ?

- Oui, parfois Non, jamais



Merci de prendre le temps de répondre à ce questionnaire.
Vos réponses m'aideront grandement dans la réalisation de mon mémoire !

Est-ce que tu as des activités extra-scolaires (sport, musique, activités manuelles, visites culturelles, bibliothèque, associations...)?

Non (précise pourquoi) : _____

Oui (remplis le tableau suivant) :

Activités	Fréquence (nombre de fois par semaine)	Mode de transport utilisé pour y aller	Pars-tu de l'école, de chez toi, ou autre ?	Temps de trajet

Comment améliorerais-tu les conditions de transport public ?

Coche la ou les cases correspondantes :

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="radio"/> Moins de monde dans le bus | <input type="radio"/> Meilleure ponctualité | <input type="radio"/> Plus de propreté |
| <input type="radio"/> Temps de trajet plus courts | <input type="radio"/> Plus de lignes de bus | <input type="radio"/> Plus de sécurité aux arrêts |
| <input type="radio"/> Moins d'attente | <input type="radio"/> Plus d'arrêts desservis | <input type="radio"/> Plus de confort |
| <input type="radio"/> Autres (précise) : _____ | | |

Merci d'avoir répondu à ce questionnaire !

Pour ceux qui souhaitent approfondir davantage leurs ressentis et expériences, je propose également des **entretiens individuels**. Si vous êtes intéressés, veuillez indiquer votre volonté de participer à ces entretiens en me rendant ce questionnaire.

N'hésitez pas à me contacter si vous avez des questions ou des commentaires supplémentaires.

Je vous laisse mes coordonnées :

Albane SINIC
 albane12.sinic@gmail.com
 07 60 34 44 46

Bibliographie et webographie

Articles universitaires

- BACCAÏNI Brigitte**, « Du domicile à l'établissement scolaire : les trajets quotidiens des jeunes en 1991-1992 », dans *Economie et Statistique*, Volume 293, n°1, p. 55-75, 1996,
URL : <https://doi.org/10.3406/estat.1996.6048>, consulté le 18 février 2024.
- BERLIOUX Salomé, FOURQUET Jérôme et PELTIER Jérémie**, « Jeunes des villes, jeunes des champs : la lutte des classes n'est pas finie », sur *Fondation Jean-Jaurès*, 20 novembre 2019,
URL : <https://www.jean-jaures.org/publication/jeunes-des-villes-jeunes-des-champs-la-lutte-des-classes-nest-pas-finie/>, consulté le 21 janvier 2024.
- BERNARD Pierre-Yves et BURBAN Christophe**, « Le décrochage scolaire : une expérience genrée », Nantes, 2018,
URL : https://teds.hypotheses.org/files/2018/09/PYB_CM_TEDS-Nantes-2018-version-site.pdf, consulté le 21 janvier 2024.
- BERNARD Pierre-Yves et MICHAUT Christophe**, « Le décrochage scolaire : une expérience genrée », Nantes, 2018.
- BLANCHARD Marianne et CAYOUEITE-REMBLIERE Joanie**, « Penser les inégalités scolaires : quelques travaux contemporains en sociologie », dans *Idées économiques et sociales*, Volume 187, n°1, p. 6-16, 2017,
URL : <https://doi.org/10.3917/idee.187.0006>, consulté le 9 mars 2024.
- BLANCHARD-SCHNEIDER Amandine, BOTTON Hugo, MILETTO Virgile et CARO Patrice**, « Éducation et territoires, éclairage sur certaines des inégalités scolaires d'origine territoriale en France », 7 novembre 2018,
URL : https://www.cnesco.fr/wp-content/uploads/2018/10/181027_Cnesco_synthese_rapport_national_Caro.pdf, consulté le 21 janvier 2024.
- CARO Patrice**, « Inégalités scolaires d'origine territoriale en France métropolitaine et d'Outre-Mer », Paris, Conseil National d'Évaluation du Système Scolaire, octobre 2018,
URL : https://www.cnesco.fr/wp-content/uploads/2018/10/181026_Cnesco_Caro_educ_et_territoires.pdf, consulté le 21 janvier 2024.
- CARO Patrice, CHECCAGLINI Agnès et LEPETIT Arnaud**, « Décrochage scolaire et accessibilité de l'offre de formation », Nantes, 2018,
URL : <https://shs.hal.science/halshs-02356217>, consulté le 21 août 2024.
- DUPUY Gabriel**, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, La Documentation Française, coll. « Le point sur », 2008.
- FERHAT Ismail**, « La Picardie : un territoire éducatif à part », dans *Revue du Nord*, Collection Histoire, hors-série, n°39, 2020.
- FLAGEAU Mélanie, ROULLIER Robin, ONDICOLBERRY Lucas et KNECHT Cyril**, « Fatigue et réussite universitaire, quels liens ? », 2021,
URL : <file:///C:/Users/albane/Downloads/4%20pages%201%20VF.pdf>, consulté le 15 août 2024.

GOFF Tanguy, « Le “bassin de vie” : la géographie sensible des maires », L’Institut Paris Région, 3 décembre 2014,

URL : <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/les-bassins-de-vie/le-bassin-de-vie-la-geographie-sensible-des-maires/>, consulté le 7 avril 2024.

GUY Fleur et DEPEAU Sandrine, « Carte à la une : la carte mentale par le jeu pour comprendre l’espace vécu par des adolescents », dans *Géococonfluences*, décembre 2014,

URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/carte-a-la-une/carte-a-la-une-jrs>, consulté le 23 août 2024.

JACQUIN Olivier, « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd’hui », Rapport d’information, Délégation sénatoriale à la prospective, 28 janvier 2021,

URL : <https://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313.html>, consulté le 13 juillet 2024.

LEHMAN-FRISCH Sonia et VIVET Jeanne, « Géographies des enfants et des jeunes », dans *Carnets de géographes*, n°3, 1 décembre 2011,

URL : <https://doi.org/10.4000/cdg.2074>, consulté le 28 février 2024.

LEWIS Paul, « Le déclin de la marche pour aller à l’école », dans *Routes et transports*, Volume 37, n°1, mai 2008,

URL : <http://mapageweb.umontreal.ca/lewis/D%E9clin%20Gagn%E9%20Lewis.pdf>, consulté le 28 septembre 2024.

LUBIN Monique, « L’égalité des chances, jalon des politiques de jeunesse », Rapport d’information, Mission d’information sur l’égalité des chances, 3 avril 2023,

URL : <https://www.senat.fr/rap/r20-848/r20-848.html>, consulté le 21 janvier 2024.

RAMEL Aloïs et ADERNO Alexandra, « Loi NOTRe et transports publics », dans *Editions Administrations et Collectivités territoriales*, La Semaine Juridique, n°38-39, p. 6, 21 septembre 2015,

URL : https://web.lexisnexis.fr/newsletters/avocats/10_2015/pdf6.pdf, consulté le 19 août 2024.

TORRES Juan et LEWIS Paul, « Proximité et transport actif : le cas des déplacements entre l’école et la maison », dans *Environnement Urbain*, Volume 4, 9 septembre 2010,

URL : <https://journals.openedition.org/eue/760>, consulté le 18 février 2024.

Rapports institutionnels

AZEMA Ariane et MATHIOT Pierre, « Rapport Mission Territoires et réussite », rapport pour le Ministère de l’Education Nationale et de la Jeunesse, 5 novembre 2019,

URL : <https://www.education.gouv.fr/rapport-mission-territoires-et-reussite-7577>, consulté le 21 janvier 2024.

DAUPHANT Fannie, « Indice d’éloignement des collèges : actualisation 2022 », rapport pour le Ministère de l’Education Nationale et de la Jeunesse, novembre 2023,

URL : <https://www.education.gouv.fr/indice-d-eloignement-des-colleges-actualisation-2022-380115>, consulté le 21 janvier 2024.

IFOP, « Les parents et les transports domicile – établissement scolaire », rapport pour ECO CO2, septembre 2020,
URL : <https://www.ifop.com/publication/les-parents-et-les-transport-domicile-etablissement-scolaire/>, consulté le 18 février 2024.

Bibliographie étrangère

ANDERSSON Eva, MALMBERG Bo et ÖSTH John, « Travel-to-school distances in Sweden 2000–2006: changing school geography with equality implications », dans *Journal of Transport Geography*, Volume 23, p. 35-43, 1 juillet 2012,
URL : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.022>, consulté le 28 janvier 2024.

BALABANIAN Bakrad Sarkis, *Transportation and Its Effect on Student Performance*, 2020,
URL : <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9032279&fileId=9032280>, consulté le 10 mars 2024.

CONTRERAS Dante, HOJMAN Daniel, MATAS Manuel, RODRÍGUEZ Patricio et SUÁREZ Nicolás, « The impact of commuting time over educational achievement: A machine learning approach », dans *Working Papers*, novembre 2018,
URL : <https://ideas.repec.org/p/udc/wpaper/wp472.html>, consulté le 11 mars 2024.

ECCLES Jacquelynn S. et BARBER Bonnie L., « Student Council, Volunteering, Basketball, or Marching Band: What Kind of Extracurricular Involvement Matters? », dans *Journal of Adolescent Research*, Volume 14, n° 1, p. 10-43, 1 janvier 1999,
URL : <https://doi.org/10.1177/0743558499141003>, consulté le 17 août 2024.

FALCH Torberg, LUJALA Päivi et STRØM Bjarne, « Geographical constraints and educational attainment », dans *Regional Science and Urban Economics*, Volume 43, n° 1, p. 164-76, 1 janvier 2013,
URL : <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2012.06.007>, consulté le 18 janvier 2024.

FREDRICKS Jennifer A. et ECCLES Jacquelynn S., « Is extracurricular participation associated with beneficial outcomes? Concurrent and longitudinal relations », dans *Developmental Psychology*, Volume 42, n°4, p. 698-713, juillet 2006,
URL : <https://doi.org/10.1037/0012-1649.42.4.698>, consulté le 17 août 2024.

MORENO-MONROY Ana I., LOVELACE Robin et RAMOS Frederico R., « Public transport and school location impacts on educational inequalities: Insights from São Paulo », dans *Journal of Transport Geography*, p. 110-18, 17 février 2018,
URL : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.012>, consulté le 18 janvier 2024.

PALM Matthew et FARBER Steven, « The role of public transit in school choice and after-school activity participation among Toronto high school students », dans *Travel behaviour and society*, Volume 19, p. 219-30, 1 avril 2020,
URL : <https://doi.org/10.1016/J.TBS.2020.01.007>, consulté le 10 mars 2024.

PENGXIANG Ding et SUWEI Feng, « How School Travel Affects Children's Psychological Well-Being and Academic Achievement in China », dans *International Journal of Environmental Research and Public Health*, Volume 19, n°1, 25 octobre 2022,
URL : <https://doi.org/10.3390/ijerph192113881> consulté le 10 mars 2024.

- RAMADIER Thierry et BRONNER Anne-Christine**, « Knowledge of the environment and spatial cognition: JRS as a technique for improving comparisons between social groups », dans *Environment and Planning Design*, Volume 33, p. 285-99, 2006,
URL : <https://shs.hal.science/halshs-00564150>, consulté le 22 août 2024.
- TALEN Emily**, « School, Community, and Spatial Equity: An Empirical Investigation of Access to Elementary Schools in West Virginia », dans *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 91, n°3, p. 465-86, 5 septembre 2004,
URL : <https://doi.org/10.1111/0004-5608.00254>, consulté le 11 mars 2024.
- TIGRE Robson, SAMPAIO Breno et MENEZES Tatiane ALMEIDA DE**, « The impact of commuting time on youth's school performance », dans *Journal of Regional Science*, Volume 57, n°1, p. 28-47, 1 janvier 2017,
URL : <https://doi.org/10.1111/JORS.12289>, consulté le 10 mars 2024.
- VOULGARIS Carole Turley, SMART Michael J. et TAYLOR Brian D.**, « Tired of Commuting? Relationships among Journeys to School, Sleep, and Exercise among American Teenagers », dans *Journal of Planning Education and Research*, Volume 39, n°2, p. 142-54, 1 juin 2019,
URL : <https://doi.org/10.1177/0739456X17725148>, consulté le 11 mars 2024.
- WESTMAN Jessica, OLSSON Lars E., GÄRLING Tommy et FRIMAN Margareta**, « Children's travel to school: satisfaction, current mood, and cognitive performance », dans *Transportation*, Volume 44, n°6, 1 novembre 2017,
URL : <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9705-7>, consulté le 11 mars 2024.
- YEUNG Ryan et NGUYEN-HOANG Phuong**, « It's the journey, not the destination: the effect of school travel mode on student achievement », dans *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, Volume 13, n°2, p. 170-86, novembre 2019,
URL : <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17549175.2019.1626268>, consulté le 10 mars 2024.

Articles de presse

- BERNALICIS Ugo**, « Transport scolaires, inégalités territoriales et gratuité effective de l'éducation », sur *Ugo Bernalicis - Député insoumis*, 18 mars 2019,
URL : <http://www.ugobernalicis.fr/qe-inegalites-des-tarifs-des-transports-scolaires/>, consulté le 21 janvier 2024.

Webographie

- CEREMA**, « Liste et composition des Autorités Organisatrices de la Mobilité au 1er janvier 2021 », 16 janvier 2022,
URL : <http://www.cerema.fr/fr/actualites/liste-composition-autorites-organisatrices-mobilite-au-1er-3>, consulté le 5 juillet 2024.
- DEPARTEMENT DE L'OISE**, « Les transports scolaires », 2024,
URL : <https://www.oise.fr/actions/education-jeunesse-et-citoyennete/les-transports-scolaires>, consulté le 28 février 2024.

ANNEXES

GEOCONFLUENCE, « Bassin de vie », sur *Géoconfluences*, École normale supérieure de Lyon, septembre 2019,

URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/bassin-de-vie>, consulté le 7 avril 2024.

ILE-DE-FRANCE-MOBILITES, « Les Transports Scolaires », 2024,

URL : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/transports-scolaires>, consulté le 5 juillet 2024.

ILE-DE-FRANCE-MOBILITES, « Qu'est-ce que le forfait imagine R ? Quels sont les tarifs ? », sur *Île-de-France Mobilités*, 24 juin 2024,

URL : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/aide-et-contacts/forfait-imagine-r/quest-ce-que-le-forfait-imagine-r-quels-sont-les-tarifs>, consulté le 5 juillet 2024.

INSEE, « La France et ses territoires - La France et ses territoires », Paris, Institut national de la statistique et des études économiques, coll. « Insee Références », 15 avril 2015,

URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1373022>, consulté le 28 août 2024.

INSEE, « Entre ville et campagne, les parcours des enfants qui grandissent en zone rurale », 18 janvier 2022,

URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6035523>, consulté le 18 février 2024.

INSEE, « Base des bassins de vie 2022 », 18 mars 2024,

URL : <https://www.insee.fr/fr/information/6676988>, consulté le 7 avril 2024.

INSEE, « Définition - Aire urbaine », 13 octobre 2026,

URL : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2070>, consulté le 31 août 2024.

INSEE, « Bassin de vie 2022 de Meaux (77284) », 2024,

URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=BV2022-77284>, consulté le 13 juillet 2024.

INSEE, « Bassin de vie 2022 du Plessis-Belleville (60500) », 2024,

URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=BV2022-60500>, consulté le 13 juillet 2024.

INSEE, « Définition - Commune rurale », 2024,

URL : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1902>, consulté le 13 juillet 2024.

INSEE, « Définition - Commune urbaine », 2024,

URL : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1472>, consulté le 13 juillet 2024.

INSEE, « La grille communale de densité », 2024,

URL : <https://www.insee.fr/fr/information/6439600>, consulté le 13 juillet 2024.

LEGIFRANCE, « Les transports publics collectifs (Articles L3111-1 à L3116-8) », 2024,

URL : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023070968/, consulté le 19 août 2024.

MINISTERE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, « Aides au transport scolaire », sur *Département de Seine-et-Marne*, 28 février 2024,

URL : <https://www.seine-et-marne.fr/fr/aides-transport-scolaire>, consulté le 28 février 2024.

REGION HAUTS-DE-FRANCE, « Rentrée 2020 : la Région assure la gratuité des transports », sur *Région Hauts-de-France*, 8 juillet 2020,

ANNEXES

URL : <https://www.hautsdefrance.fr/rentree-2020-gratuite-transports/>, consulté le 5 juillet 2024.

SEINE-ET-MARNE, « Transport à la demande », sur *Département de Seine-et-Marne*, 26 juin 2020,
URL : <https://www.seine-et-marne.fr/fr/transport-la-demande>, consulté le 5 juillet 2024.

SITE DU GOUVERNEMENT, « Les transports scolaires », 2024,
URL : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/competences/les-transports-scolaires>, consulté le 21 janvier 2024.

Ouvrages géographiques

LYNCH, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, coll. « Les beaux livres du savoir », 1998.

WIEL Marc, *Ville et mobilité - Un couple infernal ?*, Aube, coll. « Monde en cours », 2005.

Ouvrages sociologiques

ALPE Yves et FAUGUET Jean-Luc, *Sociologie de l'école rurale*, Paris, L'Harmattan, 2008.

BOUDON Raymond, *L'Inégalité des chances*, Paris, Hachette, 1973.

BOURDIEU Pierre et PASSERON Jean-Claude, *Les Héritiers*, Les Editions de Minuit, coll. « Collection Le sens commun », 1964.

LAHIRE Bernard, *Tableaux de familles*, Points, coll. « Points Essais », 1995.

NAVARRÉ Maud (dir.), *Pierre Bourdieu. Quel héritage?*, Sciences Humaines Editions, 2023.

VAN ZANTEN Agnès, *L'école de la périphérie. Scolarité et ségrégation en banlieue*, Puf, coll. « Lien Social », 2012.

Table des matières

AVANT-PROPOS	4
Résumé	4
Summary	4
Remerciements.....	5
Lexique.....	6
Sommaire	11
INTRODUCTION GENERALE	12
Présentation du sujet.....	12
<u>De l'augmentation de la distance domicile-école vers une évolution des mobilités scolaires</u>	<u>12</u>
<u>Le rôle des transports dans la trajectoire scolaire des élèves.....</u>	<u>12</u>
Motivations personnelles.....	14
Etat de l'art : La trajectoire scolaire et l'égalité des chances à l'école, des notions émergentes dans le domaine des transports et des mobilités.....	15
<u>La prédominance de l'apport sociologique sur la question des inégalités des chances à l'école</u>	<u>15</u>
<u>Un objet d'étude qui est né dans la littérature scientifique occidentale.....</u>	<u>15</u>
<u>L'importance de la prise en compte des spécificités territoriales.....</u>	<u>16</u>
<u>Un manque dans la littérature française.....</u>	<u>17</u>
Choix du terrain d'étude	18
Problématisation	21
Méthodologie appliquée	22
<u>Une approche théorique</u>	<u>22</u>
<u>Une approche empirique.....</u>	<u>23</u>
<u>Les outils mobilisés.....</u>	<u>24</u>
Annnonce de plan	26
I- ANALYSER L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES DANS LES TERRITOIRES ÉTUDIÉS	27
A- Deux régions différentes, deux systèmes de transports différents.....	29
1) <u>Description de l'organisation des transports scolaires dans l'Oise (Hauts-de-France) et en Seine-et-Marne (Ile-de-France).....</u>	<u>29</u>
i) <u>Le Réseau Oise et la Région Hauts-de-France</u>	<u>30</u>
ii) <u>L'Ile-de-France : un cas particulier</u>	<u>33</u>
2) <u>Description de l'organisation des transports urbains dans l'Oise et en Seine-et-Marne ...</u>	<u>35</u>
i) <u>Les Autorités Organisatrices de la Mobilité dans l'Oise</u>	<u>35</u>

ANNEXES

ii) Les transports publics en Seine-et-Marne.....	38
3) Comparaison de ces deux systèmes de transports et Hypothèse 1.....	40
i) Une offre de transport plus riche en Seine-et-Marne.....	40
ii) Des tarifs plus attractifs dans l'Oise	40
iii) Le cas particulier des élèves résidant dans un département et scolarisés dans un autre	41
B- Au-delà des limites administratives : des disparités entre les milieux ruraux et urbains	43
1) Des communes étudiées aux caractéristiques géographiques diverses.....	43
i) Le bassin de vie du Plessis-Belleville	43
ii) Le bassin de vie de Meaux.....	45
2) Des disparités dans l'offre de transport entre zones rurales et urbaines et Hypothèse 2 .	47
i) L'offre de transport dans le bassin de vie de Meaux	48
ii) L'offre de transport dans le bassin de vie du Plessis-Belleville	49
iii) Île-de-France ou Hauts-de-France, la principale différence en termes de mobilité scolaire se joue entre rural et urbain (Hypothèse 2).....	50
C- Confrontation de nos hypothèses avec le vécu des élèves	52
1) Des disparités en termes de mobilité de part et d'autre de la frontière administrative ?	52
Confrontation de l'Hypothèse 1 au vécu des élèves	52
i) Analyse des temps d'attente de part et d'autre de la frontière administrative	52
ii) Analyse des temps de trajet de part et d'autre de la frontière administrative	53
iii) La question tarifaire.....	54
iv) La frontière administrative comme frein à la mobilité dans le cas de l'évitement scolaire	55
2) Des disparités en termes de mobilité scolaire entre les milieux urbains et ruraux ?	57
Confrontation de l'Hypothèse 2 au vécu des élèves	57
i) Analyse des modes de transports dans les milieux ruraux et urbains	57
ii) Sentiment d'éloignement dans les milieux ruraux et urbains.....	59
iii) Temps de transport dans les milieux ruraux et urbains	60
Conclusion	61
II- COMPRENDRE L'IMPACT DES DISPARITÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SUR LA RÉUSSITE SCOLAIRE DES ÉLÈVES.....	63
A- L'impact du temps d'attente et du temps de trajet sur la fatigue des élèves	65
1) Des temps de trajets longs qui favorisent un sentiment de fatigue chez les élèves	65
i) La corrélation entre temps de trajet et sentiment de fatigue	65
ii) Conséquences sur la concentration et la réussite scolaire des élèves.....	70
2) Conséquences sur temps révision.....	71
B- L'impact sur les activités extra-scolaires	72
1) L'importance des activités extra-scolaires sur la réussite scolaire	72
i) Développement des compétences socio-émotionnelles	72
ii) Amélioration de la motivation et de l'engagement scolaire	72
iii) Un complément à l'environnement quotidien.....	72
2) Une participation aux activités extra-scolaires inégale.....	73
i) Les facteurs qui influencent la participation aux activités extra-scolaires.....	73

ANNEXES

ii) La naissance d'un sentiment d'injustice.....	78
iii) S'organiser sans les transports : une fausse bonne idée ?.....	79
C- L'impact sur l'orientation	81
1) <u>Le rôle des transports dans l'orientation scolaire des élèves</u>	<u>81</u>
2) <u>Application à notre étude de cas</u>	<u>82</u>
i) <u>Le rôle des transports dans les choix d'orientation dès le collège.....</u>	<u>82</u>
ii) <u>L'impact des transports sur les choix post-bac</u>	<u>83</u>
iii) <u>Le cas particulier des Sections d'Enseignement Général et Professionnel Adapté (SEGPA) et des Unités Localisées pour l'Inclusion Scolaire (ULIS).....</u>	<u>83</u>
Conclusion	85
III- ÉTUDIER LES STRATÉGIES ADOPTÉES PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS	87
A- Percevoir les mobilités sous le prisme des élèves.....	89
1) <u>Quelle place pour les mobilités scolaires dans le quotidien des élèves ?.....</u>	<u>89</u>
i) <u>Présentation de la méthodologie appliquée</u>	<u>89</u>
ii) <u>Analyse de la première carte mentale</u>	<u>90</u>
iii) <u>Analyse de la seconde carte mentale.....</u>	<u>93</u>
2) <u>Adopter des stratégies en fonction de sa perception des mobilités scolaires.....</u>	<u>94</u>
i) <u>Une perception de la mobilité qui dépend du mode de transport emprunté</u>	<u>94</u>
ii) <u>Adapter son emploi du temps en fonction de sa perception de la mobilité.....</u>	<u>96</u>
iii) <u>Adapter ses mobilités</u>	<u>96</u>
3) <u>Finalement, habiter ses mobilités pour réduire le coût généralisé du transport</u>	<u>97</u>
B- Derrières les élèves : des parents qui jouent un rôle majeur.....	100
1) <u>Se substituer aux transports publics lorsque cela est possible et nécessaire.....</u>	<u>100</u>
2) <u>Adopter des stratégies comme la mutualisation des trajets ou le covoiturage</u>	<u>101</u>
C- Le rôle des responsables éducatifs et des élus locaux	103
1) <u>Des acteurs conscients des enjeux liés aux mobilités scolaires</u>	<u>103</u>
2) <u>L'importance de la coordination et de la communication entre ces acteurs</u>	<u>108</u>
3) <u>Quels leviers pour améliorer le transport dans les territoires étudiés afin de garantir à tous les élèves la meilleure trajectoire scolaire possible ?</u>	<u>110</u>
i) <u>Prévoir des espaces calmes d'attente.....</u>	<u>110</u>
ii) <u>Améliorer la coordination et la communication entre les différents acteurs.....</u>	<u>110</u>
iii) <u>Permettre une meilleure mobilité aux élèves.....</u>	<u>111</u>
iv) <u>Améliorer le transport interdépartemental</u>	<u>113</u>
Conclusion	114
CONCLUSION GÉNÉRALE	115
Rappel de la problématique	115
Des disparités d'accessibilité aux transports inter et intra départementales.....	115
<u>Disparités dans l'offre de transport entre département.....</u>	<u>115</u>

ANNEXES

<u>Temps d'attente et de trajet : des inégalités marquées</u>	<u>115</u>
<u>Au-delà de la frontière administrative : la dichotomie rurale-urbaine</u>	<u>116</u>
... Qui influencent la trajectoire scolaire des élèves	116
<u>Impact sur la fatigue et les performances scolaires</u>	<u>116</u>
<u>Impact sur participation aux activités extrascolaires</u>	<u>117</u>
<u>Des conséquences à long terme sur les choix d'orientation</u>	<u>117</u>
<u>Notamment dans le cas de l'évitement scolaire</u>	<u>117</u>
<u>Qui donne naissance à un sentiment d'injustice</u>	<u>118</u>
Des acteurs qui, loin de rester passifs, habitent leurs mobilités	118
Des pistes d'amélioration : vers une mobilité scolaire plus efficace et équitable	119
<u>Amélioration des infrastructures d'accueil dans les établissements scolaires</u>	<u>119</u>
<u>Meilleure coordination des horaires scolaires et des transports</u>	<u>119</u>
<u>Renforcement de la mobilité et de l'autonomie des élèves</u>	<u>119</u>
<u>Renforcement de la coopération inter-départementale et interrégionale</u>	<u>119</u>
L'importance de l'environnement	120
Limites de ce mémoire : une analyse à contextualiser	120
<u>Un échantillon restreint conduisant à un biais de représentativité</u>	<u>120</u>
<u>Pistes pour des recherches futures</u>	<u>121</u>
ANNEXES	122
Transcriptions des entretiens	122
<u>Entretien 1 - Conseillère Principale d'Education du collège de Oissery</u>	<u>122</u>
<u>Entretien 2 - Chef d'établissement du collège de Crouy-sur-Ourcq</u>	<u>126</u>
<u>Entretien 3 - Chef d'établissement du collège de Saint-Souplets</u>	<u>130</u>
<u>Entretien 4 - Élève 1 de Terminale au lycée Bossuet</u>	<u>139</u>
<u>Entretien 5 - Élève 2 de Terminale du lycée Bossuet</u>	<u>144</u>
<u>Entretien 6 - Parent d'élèves</u>	<u>149</u>
Questionnaire distribué aux élèves	153
Bibliographie et webographie	156
<u>Articles universitaires</u>	<u>156</u>
<u>Rapports institutionnels</u>	<u>157</u>
<u>Bibliographie étrangère</u>	<u>158</u>
<u>Articles de presse</u>	<u>159</u>

ANNEXES

<u>Webographie</u>	<u>159</u>
<u>Ouvrages géographiques</u>	<u>161</u>
<u>Ouvrages sociologiques</u>	<u>161</u>
Table des matières.....	162
Table des illustrations	167
Charte graphique	171

Table des illustrations

Figure 1 : Carte des bassins de vie de l’Oise et de la Seine-et-Marne.....	19
Figure 2 : Carte des communes retenues pour notre étude.....	20
Figure 3 : Tableau récapitulatif des personnes interrogées dans le cadre de ce mémoire	23
Figure 4 : Synthèse de l’introduction	25
Figure 5 : Logigramme illustrant le partage des responsabilités en matière de transport avant et après les réformes MAPTAM et NOTRe	30
Figure 6 : L’exploitation des services de transport public routier interurbain et scolaire de l’Oise en 2024.....	31
Figure 7 : Tableau récapitulatif des lignes de bus scolaires desservant les communes isariennes étudiées.....	31
Figure 8 : Croquis présentant les lignes de bus scolaires desservant les communes isariennes étudiées	32
Figure 9 : Tableau récapitulatif des lignes de bus scolaires desservant les communes Seine-et-Marnaises étudiées	33
Figure 10 : Croquis présentant les lignes de bus scolaires desservant les communes de Seine-et-Marne étudiées.....	34
Figure 11 : Plan des lignes commerciales du Réseau Oise en 2024	36
Figure 12 : Tableau récapitulatif des lignes de bus régulières et de train desservant les communes isariennes étudiées et leurs établissements de secteur	36
Figure 13 : Croquis présentant les lignes de bus régulières desservant les communes isariennes étudiées et leurs établissements de secteur.....	37
Figure 14 : Tableau récapitulatif des lignes de bus régulières desservant les communes Seine-et-Marnaises étudiées et leurs établissements de secteur	38
Figure 15 : Croquis présentant les lignes de bus régulières desservant les communes de Seine-et-Marne étudiées et leurs établissements de secteur.....	39
Figure 16 : Classification des communes du bassin de vie du Plessis-Belleville en fonction de leur densité	44
Figure 17 : Carte de la classification des communes étudiées du bassin de vie du Plessis-Belleville en fonction de leur densité	45

ANNEXES

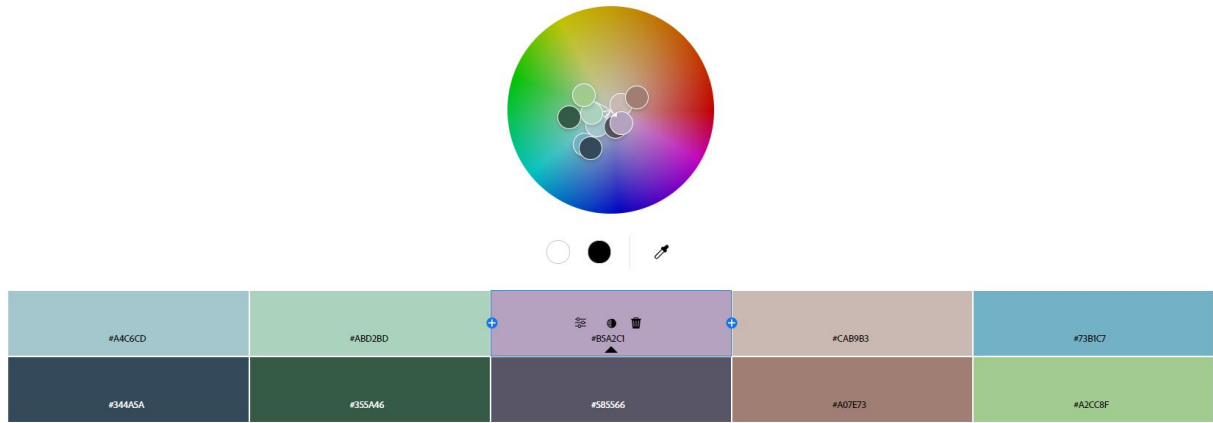
Figure 18 : Classification des communes du bassin de vie de Meaux en fonction de leur densité	46
Figure 19 : Carte de la classification des communes étudiées du bassin de vie de Meaux en fonction de leur densité.....	47
Figure 20 : Répartition des modes de transports utilisés pour se rendre au travail en 2021 dans le bassin de vie de Meaux	48
Figure 21 : Tableau récapitulatif de l'offre de transport dans les communes étudiées du bassin de vie du Plessis-Belleville.....	49
Figure 22 : Répartition des modes de transports utilisés pour se rendre au travail en 2021 dans le bassin de vie du Plessis-Belleville	50
Figure 23 : Croquis présentant la typologie des communes étudiées et les lignes de bus les desservant	51
Figure 24 : Temps d'attente après les cours indiqués par les élèves enquêtés en fonction de leur lieu de résidence	53
Figure 25 : Durées de trajet domicile-école indiqués par les élèves enquêtés en fonction de leur lieu de résidence	54
Figure 26 : Répartition des modes de transport empruntés par les élèves ayant recours à l'évitement scolaire	55
Figure 27 : Extrait des réponses aux questionnaires pour les élèves ayant recours à l'évitement scolaire	56
Figure 28 : Répartition des modes de transport empruntés par les élèves vivant en milieu rural.....	58
Figure 29 : Répartition des modes de transport empruntés par les élèves vivant en milieu urbain	58
Figure 30 : Nuage de points représentant le sentiment d'éloignement ressenti par les élèves en fonction de la densité de la commune.....	59
Figure 31 : Temps d'accès médian en minutes par la route aux écoles, collèges et lycées en 2014....	60
Figure 32 : Diagrammes en violon présentant la distribution de la durée des trajets en fonction de la pratique de la sieste en rentrant des cours	65
Figure 33 : Répartition des élèves faisant ou ne faisant pas la sieste en rentrant des cours en fonction de leur département de résidence.....	67
Figure 34 : Répartition des élèves faisant ou ne faisant pas la sieste en rentrant des cours en fonction de leur éventuelle pratique de l'évitement scolaire	68

Figure 35 : Répartition des élèves faisant ou ne faisant pas la sieste en rentrant des cours en fonction du sentiment d'éloignement qu'ils ressentent	69
Figure 36 : Répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction du mode de transport qu'ils utilisent pour leurs trajets domicile-école	74
Figure 37 : Graphique en forêt présentant les résultats de l'analyse statistique multivariée du lien entre participation aux activités extra-scolaires et mode de transport utilisé pour les trajets domicile-école	75
Figure 38 : Diagramme en violon présentant la répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction de la durée de leurs trajets domicile-école.....	76
Figure 39 : Synthèse des résultats obtenus à partir du test t de Welch pour comprendre la relation entre le fait de pratiquer une activité extra-scolaire et la durée du trajet domicile-école	76
Figure 40: Répartition des élèves pratiquant ou ne pratiquant pas d'activité extra-scolaire en fonction de leur pratique éventuelle de l'évitement scolaire	77
Figure 41 : Légende des éléments à disposition pour la réalisation du JRC.....	90
Figure 42 : Carte mentale inspirée du Jeu de Reconstruction Spatiale (JRS) représentant l'espace régulièrement fréquenté par un élève de Première du lycée Bossuet (Meaux)	91
Figure 43 : Carte mentale inspirée du Jeu de Reconstruction Spatiale (JRS) représentant l'espace régulièrement fréquenté par une élève de Terminale du lycée Bossuet (Meaux)	93
Figure 44 : Graphique présentant la répartition des réponses aux questionnaires sur la question "Comment te sens-tu pendant ce temps de trajet ?"	95
Figure 45 : Histogramme présentant la répartition des sentiments ressentis pendant le trajet domicile-école en fonction du mode de transport utilisé.....	96
Figure 46 : Infographie présentant les activités des élèves pendant leurs trajets domicile-école en fonction du mode de transport qu'ils utilisent	98
Figure 47 : Résultats de la première analyse statistique réalisée dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs.....	103
Figure 48 : Nuage de mots réalisé dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs	104
Figure 49 : Dendrogramme obtenu dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs	104
Figure 50 : Logigramme expliquant le dendrogramme obtenu dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs.....	106

ANNEXES

Figure 51 : Analyse Factorielle des Correspondances réalisée dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs.....	107
Figure 52 : Schéma expliquant l’AFC obtenue dans IRaMuTeQ à partir du corpus des entretiens semi-directifs réalisés auprès des responsables éducatifs	108
Figure 53 : Tableau récapitulatif des réponses à la question posée en entretien sur l’amélioration des transports scolaires	111

Charte graphique



Source : Abode Color