

Saisine Plan de déplacements urbains

30 avr.09

Contribution de Jean-Pierre BRANCHEREAU

Les spécificités et les enjeux de la mobilité lycéenne

Comme le décrit fort bien la contribution de Jean-Charles Abbé, les rythmes de la ville sont largement dépendants de ceux de l'école ce dont témoigne la jeunesse des usagers, dans les transports en commun, au moment de la rentrée et de la sortie des classes. Les réseaux d'autobus et de tramways jouent alors de fait le rôle de ramassage scolaire. De même, les vacances scolaires vident la ville et déterminent la fréquence des dessertes durant les périodes roses, jaunes, bleues ou vertes des horaires de bus et de tramways.

L'influence des établissements scolaires sur les déplacements urbains s'accroît avec l'âge des élèves, en même temps que s'affirme leur autonomie dans la mobilité. Le territoire des écoles primaires fonctionne à l'échelle du quartier ; celui des collèges est un peu plus large avec la disparition de la carte scolaire. Mais les lycées recrutent à l'échelle de l'agglomération voire à celle du département ou de la région, ils sont du même coup fréquemment tributaires des réseaux de transports urbains.

La géographie scolaire permet de distinguer des lycées centraux, souvent les « grands » lycées historiques (Clémenceau, Livet, Saint Stanislas, Leloup-Bouhier...) et des lycées périphériques accompagnant la croissance de l'agglomération. Les lycées historiques délivrent des formations de proximité pour les élèves du centre-ville mais aussi des formations plus recherchées (langues rares, classes préparatoires) s'adressant à l'ensemble de l'agglomération, voire au département ou à la région. Cette dualité des fonctions se retrouve moins fréquemment dans les lycées périphériques mais certains peuvent cependant jouer un rôle régional par une offre de formations spécifiques concernant des recrutements géographiques plus larges (plasturgie, horlogerie, bâtiment, bois, imprimerie, métiers d'art, mode...) L'accessibilité des lycées est donc fondamentale et c'est même un des rares domaines où la ville voire la communauté urbaine peuvent avoir une responsabilité dans le fonctionnement des seconds cycles.

Cette question croise celle de l'attractivité de la ville et aussi celle de la formation. Le temps et la qualité du transport conditionnent la journée de travail du lycéen ou de l'apprenti. Il faut parfois une heure, voire plus dans le cas de lycéens arrivant à Nantes par le réseau LILA pour rejoindre

un lycée périphérique, après correspondance au Commerce, dans un tramway ou un autobus surchargé.

L'équité spatiale, c'est à dire l'égalité des conditions d'accès aux services publics, ici celui de l'éducation, est certes difficile à atteindre dans le contexte de l'étalement urbain mais elle doit demeurer sinon un objectif, au moins une ambition car les disparités spatiales sont porteuses d'inégalités sociales. L'accessibilité est donc un enjeu majeur pour les établissements scolaires et pour les élèves et son évaluation nous semble devoir être une facette spécifique de l'évaluation générale du Plan de déplacements urbains.

Il appartient, bien sûr, au pouvoir politique de mettre en place les modalités de cette évaluation. Les prestataires de services (TAN, LILA, SNCF) ont probablement des statistiques sur ce sujet. Les lycéens et les apprentis, eux-mêmes, pourraient être associés à cette évaluation, avec l'accord de leurs professeurs, dans le cadre de l'enseignement de certaines disciplines telles que la Géographie, les Sciences économiques et sociales ou l' Education civique juridique et sociale. Les responsables d'établissements pourraient à tout le moins être destinataires d'une enquête sur cette question. On ne peut que suggérer ici les bases d'une démarche scientifique qui pourrait consister à définir des indices permettant des comparaisons et une approche cartographique. On devine que cet indice (imité de modèles existants) prendrait en compte des données diverses :

- le nombre de lignes de bus ou de tramways desservant l'établissement, leur capacité
- le pourcentage d'élèves utilisant les transports en commun
- le pourcentage d'élèves utilisant des deux-roues, voire des voitures
- les temps de transports des élèves

D'autres aspects qualitatifs pourraient être abordés :

- le degré de satisfaction quant à ces moyens de transports
- les problèmes rencontrés (difficultés administratives ou financières quant au paiement des Pass'rapido par exemple, sécurité, réflexion sur les relations avec les autres usagers voire avec le personnel des sociétés de transport)
- la prise en compte des handicaps.

Une telle approche concerne évidemment le jeune apprenti ou lycéen par rapport à son travail mais il resterait à évaluer aussi les autres moyens de transports utilisés par les jeunes lors des déplacements concernant les loisirs, ceux utilisés plus particulièrement la nuit au sortir des cinémas, des cafés ou des discothèques, des salles de sport... Car, d'évidence l'attitude des jeunes, devant les stratégies de transport que l'on élabore aujourd'hui, sera déterminante dans les formes du développement de l'agglomération de demain.